



<連載(127)>

## 対馬航路貨物フェリー乗船記



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

7月上旬、福岡で開催された船舶関係の国際会議に出席した機会に、対馬まで足を延ばすことにした。日本の離島航路にも結構乗船しているが、対馬への航路はまだ乗船の経験がない。5月に地中海における離島航路への高速カーフェリーの就航状況を見てきたところだったので、日本における離島航路への高速カーフェリーの可能性についても、実際に見た上で、考えてみたいという思いもあった。

同航路に貨物フェリーを運航する大川海運物産が、同航路への高速旅客カーフェリーの導入を検討しているとも聞いていた。日本では、最初の離島航路への高速カーフェリーの本格的な導入例になるのかもしれない。

まず博多港の旅客船ターミナルを訪れた。ここから対馬には、九州郵船のジェットフォイルと在来型のカーフェリーが出港している。ジェットフォイルは対馬の儼原まで、壱岐経由で一日一往復。航海時間は約2時間。在来型旅客フェリーは、壱岐経由で一日二往

復で、4時間半の航海時間である。また、対馬の北端に位置する比田勝にも在来型旅客フェリーが一日一往復している。

対馬への貨物フェリーおよび貨物船は、この旅客船ターミナルのある埠頭の西隣の埠頭の一画にある公共岸壁から出港している。前述の大川海運物産が2隻の貨物フェリーで一日2~3往復しており、この2隻はそれぞれ12名の旅客も扱っている。また南国海運など数社が、一般貨物船を運航しているが、貨物だけの取り扱いで旅客は乗船できない。

まず、大川海運物産を訪問して、対馬航路の貨物フェリーの現状や、新しい高速カーフェリーを使っただけの新サービスについて、同社の真崎社長にいろいろお話を伺った。

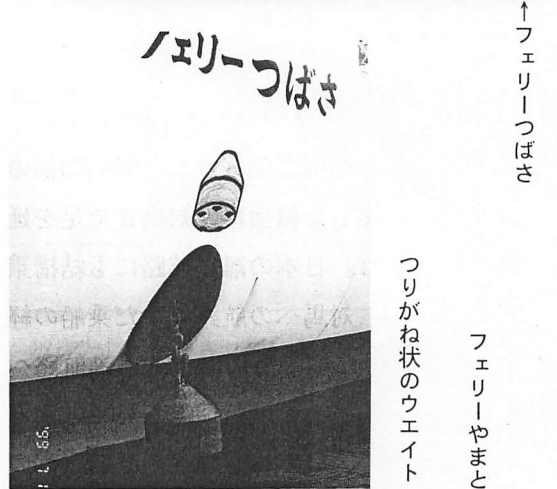
大川海運物産は、博多~壱岐~対馬間に「フェリーつばさ」と「フェリーやまと」の2隻(いずれも旅客定員は12名)を就航させている。このうち老朽化した「フェリーやまと」の代替船として、オーストラリアの40ノ

ットの80m級高速カーフェリーを購入して、この航路に走らせようと奔走しているとのこと。来年の10月には、規制緩和によって需給調整がなくなることに呼応した新しい動きとして注目される。特に、次時代の離島航路では、現在のカーフェリーと高速純客船との組合せから、比較的大型の高速カーフェリーへと移行すると見ているその先見性は高く評価したい。特に、対馬航路は50%近くが航空機を利用するという状況になっており、そこに料金を半額以下にした大型の高速船を投入して、船の復活を図りたいというのが計画の趣旨のようだ。

大川海運物産の乗り場は、博多の旅客船埠頭のひとつ西側の埠頭の中的那ノ津にある。この一画は、対馬航路の貨物船埠頭となっており、ここから南国海運などが在来型の貨物船を、大川海運物産がRORO型の貨物フェリーを出港させている。

港ではちょうど「フェリーつばさ」が到着した所で、船首のランプから、大型トラック、乗用車、小型バンから建設用の重機まで続々と降りてくる。

大川海運の貨物フェリーは、日本の中では珍しく岸壁に直角に止めて、船尾または船首のランプから荷役をする。博多港でも、厳原港でも同様であり、「フェリーつばさ」は船首および船尾船底から鐘状のおもりを落として船の動きを固定する装置も持っている。初めて目にする、ちょっと珍しい装置であった。



土曜の朝、10時に博多港を出港する「フェリーつばさ」に愛車ともども乗船した。この貨物フェリーには、ドライバーだけでなく徒歩客も乗船できるが、12名しか乗船できないので早めの予約が必要のようだ。船内は、とても旅客定員12名とは思えないほど広い。

ベッドルーム、じゅうたん敷の和室から、レディースルーム、カラオケルーム、サウナ付きの風呂などなかなか充実した設備を持っている。予備の船員定員も含めると36名近くのキャパシティを持っており、同船が完成直後に起きた神戸の震災の時には避難する人々の輸送にも生かされた。

埠頭を離れると福岡造船の横を通過し、高速道路の橋の下を通り、博多港を抜けて港外にでる。天気予報では、北風が強くなり2.5m近くの波はでるとの予想で、多少は揺れることが期待できそうだが、まだ博多湾の中で波は静か。船は、16ノットの速力で北西へと針路をとる。

博多湾をでると、右舷斜め前からのうねりと風波が船を揺るように動かす。ブリッジのフィンスタビライザーの表示板は7割程度動いている。船長と会社の運航管理者のお話を伺うことができた。この荒れる玄海灘でも年間9割以上の就航率を確保し、かつ2隻共、毎日15時間近く休みなく、効率的に運航しているのが自慢のようだ。赤字を出しても貨物フェリーにはそれに対する公的補填はない。

途中、僚船の「フェリーやまと」に反航。あとは大海原が続くだけの航海。波も2mを越えだし、船はピッチングとローリングを繰り返す。若い船員が船内を巡回してきて、トイレで吐いている人がでていたとの報告。筆者と同行した学生の中でも3人がダウンした。少しでも大きな船、すこしでも速い船が求められていることがよく判る。といっても

筆者は、この揺れに大満足。船員さんと同じ食事を頂いたが、焼肉、焼き魚にスープと、寝ている学生のみまで豪勢な昼食を堪能した。

14時前に対馬の島影が見えてきた。左舷前方遠くに壱岐経由で厳原に向かう九州郵船のフェリーの姿が見える。本船より、やや真っすぐ前からの波を受けているせいか、船首から大きな飛沫を上げながら航行している。やがて厳原の港が見えてきた。九州郵船のフェリーが先に入り、奥の棧橋に停泊している。「フェリーつばさ」は、港に入るとすぐに反転し、船尾を岸壁に直角にしてゆっくりと後進していく。ブリッジで船長は、船尾を映すビデオモニターと、船尾にいる船員からの情報等を頼りに船を進めていく。この着岸は、船の横移動がないだけにとってもスムーズな感じがした。

対馬では、厳原の港を見た後、北に30分ほど行った漁港を見学した。大川海運物産は、九州郵船との直接の競合を避けるために、高速カーフェリーをこの漁港の画に入れる計画を運輸省に提出していたが、港湾が十分に整備されていないという理由で、この数日前に航路申請が却下になったとのこと。今の「フェリーつばさ」のように直角付けであれば漁船の邪魔になることもなく問題はなさそうなのだが、却下の理由がよく判らない感じがした。この港は飛行場にも近く、将来性はありそうな地域である。地元の美津島町

も高速カーフェリーの導入には積極的とか。この漁港の近くには、現在、沖合の防波堤造りのための驚くほど立派な護岸が造成されている。「この岸壁も高速カーフェリーには格好なのですがね」との話であった。

この後、島のほぼ中央に位置し、前述の漁港からもそう遠くない多島海の海を見渡せる展望台を訪れた。入り組んだ海はフィヨルドを思わせ、でこぼこと三角波のような緑の山並みが不思議な印象をいだかせる。この入江にクルーズ客船を入れさせれば、よい観光資源となりそうだ。水深は十分にあるとのことであった。

対馬は、自然だけが売り物で、観光客への受けはあまりよくなく、まだそれほど来ていないとのこと。島内に点在する観光スポット間の移動に時間がかかるのが日本人観光客には特に不評だそうだ。韓国人の観光客の方が、緑と美しい海がそのまま残っているのを楽しんでくれるとのこと。

巖原のホテルに宿をとった。近くには、料理屋、飲み屋がひしめいている。なんでも、狭い区域に100軒近い飲食店があり、これは離島随一とのこと。

翌朝、10時に出港する貨物フェリー「フェリーやまと」に乗船した。代替が考えられているだけに結構古いが、耐航性能は「フェリーつばさ」に負けないとの船長の談。小型

船ながらフィンスタビライザーも装備しており、これの効果がなかなか抜群のようだ。航海中に一度、スタビライザーを収納してもらい、その効果のほどを確認させてもらった。船足は14ノットと若干遅めで、博多までの直行便で4時間半の航海。これを高速カーフェリーにして2時間強で結べば、島民にとっては使い勝手のよい交通機関となり、需要も増えるというのが大川海運の狙いのようだ。ジェットフォイルが1日1便しかないこともあって、前述のように移動客の50%が飛行機での移動になっているのが現状であり、そのブレークスルーをするのが計画中の高速カーフェリーというわけである。

博多まで、2~2.5mのほぼ横波を受けて結構揺れた。波高は年平均で1.7m程度とのこと、さすがに玄海灘は結構厳しい海象の海である。

最後に話はかわるが、4年ぶりに「第11回クルーズ客船&フェリー研究会」を大阪府立大学において、11月22~23日に開催することにした。クルーズ客船から、フェリー、離島航路船まで幅広いテーマを取り上げの予定なのでぜひご参加下さい。お問い合わせは、大阪府立大学海洋システム工学科の池田研究室(Tel.0722-54-9343, Fax.0722-54-9914)へ。