

&lt;連載(130)&gt;

鹿児島・奄美/沖縄航路に  
就航した「クイーンコーラル8」

大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田良穂

9月に、マリックス・ラインの新鋭RORO貨客船「クイーンコーラル8」が、神田造船で完成し、鹿児島～奄美・沖縄航路に就航した。「クイーンコーラル7」の代替船で、船の総トン数もほぼ同じであるが、航海速度がアップした上、積載能力もアップ、さらに運航コストの削減にも成功したという話題の内航客船である。就航後、乗船の機会を覗いていたが、12月の休日にようやくそれを実現することができた。

筆者にとって、「クイーンコーラル」という船名は思い出深い船名である。まだ、船舶工学を大学で学ぶ学生だった頃、最初の「クイーンコーラル」が豪華カーフェリーとして華々しく登場した。フェリーの代名詞ともなった「さんふらわあ」クラスを世に送った日本高速カーフェリーと同じ照国海運グループの照国郵船が建造した船であり、筆者をはじめ多くの客船ファンが、その画期的なコンセプトに基づく船容とインテリアに魅了され

た。その頃すでに欧州では活躍していたハイグレードの旅客カーフェリーと対比しても、十分に対抗できる内航客船が日本にもようやく登場したという意味で、離島航路史上におけるエポックメイキングな出来事であった。さらに私事になるが、その2番船である「クイーンコーラル2」には、「さんふらわあ11」船上での結婚式の後、鹿児島から新婚旅行で乗船した思い出もある。

こうして華々しく登場した2隻の豪華カーフェリーではあったが、その前途には暗雲が漂っていた。オイルショックの到来、離島への航空網の整備、海外旅行ブームと、内航離島航路船にとっては厳しい時代が待ちうけていた。特に、オイルショックに伴う親会社の照国海運の倒産に伴い、照国郵船の経営は急速に悪化し、昭和51年3月には会社更生法が適用され、財管人のもとで会社の復興を目指すこととなった。経営方針も、旅客をメインターゲットにした豪華カーフェリー路線から、離島への貨物輸送を中心としたものに変

更され、先の2隻の豪華カーフェリーを手放し、RORO型貨客船隊の運航へと大転換が図られた。こうして登場したのが、「ニュー・クイーンコーラル」を第1船とする5000総トン型の経済船であり、鹿児島から奄美および沖縄への物流および人流に対して地道な貢献を続けてきた。

この5000総トンRORO貨客船シリーズは、「ニュー・クイーンコーラル」(昭和57年)に続き、「クイーンコーラル7」(昭和61年)、「クイーンコーラル」(平成5年)と建造され、今回の「クイーンコーラル8」の登場となった。この間、会社の経営は順調に復興し、平成2年には会社更生法も終結を迎え、会社名も「マリックスライン」と改名している。

**新船**「クイーンコーラル8」の最大の特徴は、エンジン馬力を大きくして、速力にかなりの余裕をもたせ、スケジュール通りに入港するという定時性の確保が容易になったことである。代替船の「クイーンコーラル7」は6000馬力のディーゼル機関2基なのに対し、ほぼ同じ大きさの本船は9000馬力2基を搭載している。

筆者が乗船した時には、年末に近いこともあり、鹿児島から各島への正月用品の需要が多く、貨物はほぼ満載状態であった。しかも、荷役に時間のかかるコンテナが結構多かった。その荷役に時間がかかり鹿児島を出航したのは、定刻より1時間も後であったが、



クイーンコーラル8



レストラン



徳之島で荷役中のクイーンコーラル8

奄美大島の名瀬には定刻より30分余り早い5時に到着した。名瀬での停泊時間はスケジュールでは30分だが、大量の荷役で1時間半あまりかかって、ようやく出航となったが、途中かなりの大荒れであったにもかかわらず、次の寄港地の徳之島には定刻のわずか10分遅れで到着した。大出力の威力を実感する

航海であった。船長の話によると、「荷役の遅れ、そしてさらに時化となれば、鹿児島到着が2時間遅れといったことも珍しくなかったが、この船になってからはほぼ定刻に到着ができるので、乗客の評判は上々。」とのこと。

心配なのは、エンジン馬力の増加に伴う燃料費の増大であるが、これに対応するためには旅客定員を減らすことによる消人化によって対応している。離島航路では、夏期と年末等に乗客の需要が膨れるが、他の季節にはそれほど多くはない。前船の「クイーンコーラル」では、旅客定員を500名として、臨時定員で最大800名であったが、本船は旅客定員を300名に押えて、その分のサービス要員を削減したという。すなわち、1年のほとんどの期間に必要な最小限の乗組員数をベースにし、多客期には乗組員を増やすという合理的な体制へと移行することができたわけである。また、船内の旅客施設配置を一層にしたり、大きな展望風呂をやめてシャワー施設にしたりと、船員のロードを減らすことにも努力が払われている。臨時定員により、最大搭載旅客数は、在来船と同じ800名を確保している。

**コンテナ**の積載効率の向上を図ったことも本船の大きな特徴と言える。車両甲板の下のデッキも、エンジンルーム前のスペースをダブルハル化してコンテナを搭載し、またブリッジ前にもコンテナを甲板積みすることによって、車両とコンテナの搭載数を最大化し

ている。欧州においても、エネルギー効率の最大化を図って地球への負荷を減らしたグリーンシップと呼ばれるRORO船が脚光を浴びているが（「フェリー客船情報97」参照）、本船も、この「グリーンシップ」の称号に相応しい船かもしれない。

**以上**のように、離島航路の経済船として特色のある「クイーンコーラル8」であるが、悩みも少なくないようだ。一つは旅客需要の減少傾向。本船は、鹿児島から、奄美大島、徳之島、沖永良部島、与論島、沖縄本島を結ぶが、一番長距離の沖縄への旅客は非常に減少している。また他の各島への旅客数も、かつて多いときでは30万人を超えていた時もあったが、現在は16万人程度とほぼ半減していること。これには、各島の飛行場が整備されジェット機が就航し、その実質運賃が下がっていることの影響が大きいようだ。

船の中で話をするのできた奄美大島の乗客は、鹿児島にいる高校生の子供に会って来た帰りとのことであったが、「若い人は飛行機を使うようになりました。私たちはぜひ使いたくと思うのですが、学校などは船の上での飲酒やトラブルが心配で、飛行機を使いたがるようですよ。昔の船に比べると、船も大きく快適になり、一晩寝ている間に着くので便利なのね。」と語ってくれた。

筆者も、徳之島からの帰りには時間の関係から鹿児島まで飛行機を使ったが、わずか1時間だから確かに速い。料金は、正規運賃で

19520円。一方、船は、所要時間15時間余りで、2等で9080円、1等で18170円。料金的には1等で飛行機とほぼ同じ料金である。はたして、この料金体系が飛行機と十分な競争力が発揮できるレベルなのかどうか、料金体系の変更によってどの程度の需要が船に帰ってくるのか等について、ぜひ犠牲量モデルなどの手法（本連載128の「実現化可能性調査の手法」参照）で確かめてみたいと考えている。

**船内**のサービス面を検証してみよう。同船のレストランは40席程度の小さなものだが、なかなかモダンで快適。食事は、カレーライスなどの軽食（600円）と、1000円の定食類がある。内容も悪くなく、価格もそう高くはない。営業時間は、夕食、朝食ともに1時間程度と短めであった。この食堂では

ビールなどの飲み物の販売がない。すぐ近くには自動販売機があるので、そこで買ってきて飲むことになるが、あまり飲んでいる人はいないようだった。もう少し、積極的に飲み物やつまみを出して、付加価値の大きな商売をしてもいいのではないかと思った。

この船はレストラン以外には、ゆっくり座って飲んで話をするスペースがない。レストラン営業時間以外のレストランスペースの開放によっても、乗客は船旅の楽しみもでき、かつ船内消費額もアップするに違いない。快適さを売り、それ相応の対価を獲得する仕掛けが必要なように思われた。欧州のカーフェリーのように、運賃を安めに設定してたくさん乗船させ、船内消費を増やすことによって利潤を得ることも、今後の離島航路船にとっては重要となる。

## 日本長距離フェリー協会

会 長	入 谷 泰 生
副 会 長	若 杉 高 俊
副 会 長	谷 口 征 三
理 事 長	采 木 和 久

〒100-0011 東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル620号室  
電話 (03) 3501-0889