



〈連載(137)〉

カナリー諸島航路に登場した 高速カーフェリー



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田良穂

今年も、ロンドンのIMO本部で開催された復原性・満載喫水線・漁船安全性小委員会(SLF)に出席し、1週間にわたり、船舶の損傷時復原性規則の改定作業に携わった。SOLASの中の、客船および貨物船の損傷時復原性規則を、統一された1つのルールにまとめようという作業で、調和作業と呼ばれている。何か国もが足並みを揃えるのはなかなか難しいもので、今年終了の予定が、あと2年間、作業が延ばされることとなった。

このIMOでの会議の後、欧州の超高速カーフェリーの視察をすることとし、希望者を募ったところ、今回は造船所関係者ばかり6名が同行することとなった。超高速カーフェリーの視察は、今回が4回目。今までは、いずれもフェリー会社の方々だったが、今回は造船所の関係者ばかりという異色のメンバー構成となった。とにかく、高速カーフェリーの成功事例を見て、日本における可能性をじっくりと検討してみたい、というのが筆者の視察旅行の目的である。

視察するのは、アイルランドとイギリス

間の海峡に就航する高速カーフェリーと、スペインのカナリー諸島内に就航する高速カーフェリーとした。前者は、欧州経済統一による船上での免税品販売が廃止後に、その産業構造を大きく変えつつあり、在来船で3~4時間という航路に8隻もの高速カーフェリーと、トラック輸送に特化した旅客カーフェリーがたくさん就航している。また、後者はアフリカのサハラ砂漠の西方、110キロの大西洋上に浮かぶ7つの島からなるスペイン領の諸島であり、最近、次々と高速カーフェリーが登場し、4隻の高速カーフェリーとジェットフォイル、そして在来型のフェリーが三つ巴で激しい競争を展開している。いずれの航路も、新しいタイプのフェリーが新しい需要を創造している点で共通している。

今回は、カナリー諸島航路について紹介をしてみたい。人口160万人の諸島間航路に、大型の40ノット級の高速カーフェリーが何隻も投入されて、本当に経営的に成り立つのであろうか。こんな疑問を解決するための旅でもあった。

ロンドンから、バルセロナ経由でカナリー諸島のラス・パルマスまで、乗り継ぎ時間も入れると8時間ほどかかった。到着したのは19時をかなりまわった頃であったが、欧州と同じ時間を使っているカナリーではまだまだ明るい。そのかわり、朝は8時でもまだ明るくならない。気温は20～25度となかなか快適であった。

このカナリー諸島は、スペイン本土から1100キロ離れており、航空機網が発達している他、半国営の旅客船会社トラス・メディタリニア社が大型旅客カーフェリーを定期的に運航している。また、島内航路には、このトラス・メディタリニア社の他、地元で古くから貨物船を運航するアルマス社、そして25年前に進出したノルウェー資本のフレッド・オルセン社が旅客船サービスを行っている。在来型旅客カーフェリーが中心であるが、トラス・メディタリニア社が川重製のジェットフォイルを1隻、数年前から島内航路に投入している。

1999年に、フレッド・オルセン社が、オーストラリアのインキャット社の96mウェイブピアサー型高速カーフェリーを突如投入。この「ボナンザ・エクスプレス」は、旅客定員735名、乗用車230台または大型トラックも搭載でき、28800馬力のディーゼル機関で、800トン搭載時の航海速力38ノットというタイプのアルミ製高速カーフェリー。カナリー諸島内の2大中心地であるラス・パルマス近くのアガエテ港とサンタ・クルス・デ・テネリフェを、その俊足を生かして1時間で結ぶ航路に登場し、あっという間に利用者の人気となった。



ボナンザ・エクスプレス

フレッド・オルセン社は、続いて96m型の改良版で「エボリューション10型」と呼ばれる船を2隻続けて購入し、このうちの1隻を「ボナンザ・エクスプレス」と同じ航路に投入し、2隻で1日12便のピストン輸送を行っている。このタイプは、旅客定員を1200名と増やしたもので、トラックの登載台数を若干減らし、乗用車の搭載数を増加させた旅客中心型船。

3隻目の高速カーフェリー「ベンジッヒグァ・エクスプレス」は、テネリフェ島とラ・ゴメラ島を結ぶ観光航路に投入した。こちらは30分の短い航路であるが、観光航路として多くのバス、乗用車に利用されている。



ベンジッヒグァ・エクスプレス

最近の油価格の高騰はスペインでも激しく、3倍近い価格にまで跳ね上がっているとのことだが、船上でインタビューした限りでは、その価格の高騰を上回る需要の増加があり、なんとか経営的にはよい状態を維持できているとのこと。また、3社のよい意味での競争が、利用者にとってよりよい交通機関をより安く提供することに貢献しており、運賃水準は下がるが、需要が急激に増大することによって運航会社も利益を確保できるという、よい循環が形成されている。

このフレッド・オルセン社の成功に刺激されて、地元資本のアルマス社はイタリアのロドリゲス社で114m単胴高速カーフェリー「ボルカン・デ・タウロ」を建造。こちらは、船底に取り付けた2つの大きなTフォイルで若干船体を浮上させて、高速走行するというタイプ。5888総トン、旅客定員880名、乗用車200台を搭載し、航海速度は40ノット。主機は、6000kWのキャタピラ・ディーゼルが6基で、3基のウォータージェツ

ト推進器を駆動する。

この船価40億円余りという船は、今年の6月に就航したばかりであるが、前述のフレッド・オルセン社の高速カーフェリーとの比較を楽しみにしていた。ところが、筆者らが到着したその日に、建造所のロドリゲス社に補修工事のために回航されてしまい、夜にホテルの窓からその船姿をちらっと見ただけに終わってしまった。

乗船の直前になって高速カーフェリーは1ヶ月の運休という知らせが飛び込み、乗船調査はできなくなったので、同社を訪問して情報収集を行うこととした。なかなか交渉が難しく許可が得られなかったが、現地日本領事館の運輸担当の峰本領事のご協力により、ようやくエンジン部門の担当者に出会うことができた。そこで聞いたところによると、船体を浮き上げるTフォイルの調子が悪く、大きな船体運動を発生するため修理することになったという。なかなかユニークな船だけに、実際に見てみたかったものの、こればかりは致し方なかった。

Eメール質問箱

読者の皆様からの、ご質問・ご意見をインターネットで受付け致します。

どんなことでも結構です。どしどしお寄せ下さい。

ご質問については、小社で出来得る限り回答致します。不明の点についても関係各方面に問い合わせ、ご期待に沿えるよう努力いたします。



ご意見には実名・匿名の区別をご指示下さい

アドレス kyoyu@sanyonet.ne.jp