



〈連載(159)〉

岩城島での造船ルネサンス

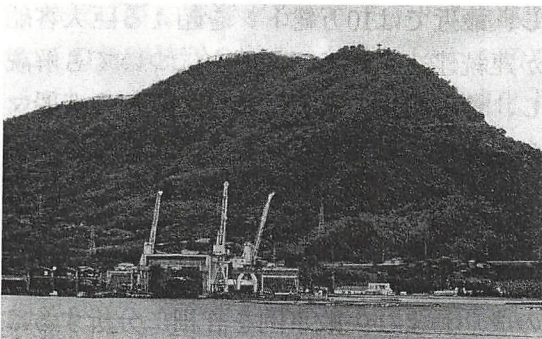


大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

瀬 戸内海に浮かぶ岩城島（いわぎ）の造船業が元気である。岩城村が音頭をとって造船振興のための講演会や情報収集を行っており、筆者も講演会に講師として呼ばれた。

岩城島は、尾道と今治の間の瀬戸内海に浮かぶ島で、因島（いんのしま）に近いが、尾道と今治を結ぶ自動車道「しまなみ海道」からは外れており、因島の土生（はぶ）港からの高速旅客船またはフェリーが便利。多島海に浮かぶ周囲10キロほどの小島だが、今治造船グループの岩城造船、ブロックの建造を主に行うイワキテックなどが活発に稼動しており、造船業の活性化に従って人口もわずかながら増加しているとい

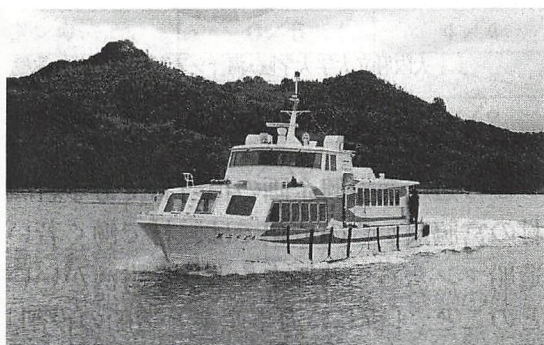


岩城島

この造船業振興企画の担当者である岩城村の宮脇氏からの依頼では、村で働く若い造船マンたちを鼓舞するような講演がいいとのこと。「新しい海事産業と造船の役割」と題して、欧米で成長目覚しい超高速カーフェリー、クルーズ客船、クルーズフェリー等を例にとり、いかにしてこうした新しい海事産業が成功して大きなビジネスになったのか、そしてその過程で造船産業がどのように貢献し、その結果として造船業がいかに大きく潤っているかについて話をすることにした。

前日は、プレゼンテーション用のパワーポイント作りに1日かかりきり。最近では、OHPでの発表も減り、コンピュータの画面を写すプロジェクターを使うのが一般的になりつつある。そのためのプログラムは、今ではマイクロソフトのパワーポイントが主流となっている。パワーポイント作成に慣れない筆者は、いつもは学生にその作成を頼むのだが、今回は自らコンピュータと格闘してなんとか50枚あまりのスライドを作りあげた。

講 演当日の朝、8時半に堺の自宅を出て、新大阪から新幹線に乗り、福山で降りた。福山の駅前から高速バスに乗り、尾道大橋を渡って因島に入り、約1時間で土生港に到着。ここから高速旅客船に乗った。乗船したのは芸予観光フェリーの「第2ちどり」。



土生から岩城島まで乗船した「第2ちどり」

大阪の三保造船で建造された単胴高速旅客船であり、筆者が編集した「フェリー客船情報2000」でも紹介したことがあったから、実際に乗船が果たせてとても嬉しかった。多島海の静かな水面をスムーズに快走する。外部デッキがないのがちょっと残念だが、これはしかたがないのだろう。弓削島等に寄りながら、わずか20分ほどで岩城島の岩城港に到着。岩城島への航路には、このルート以外にも2つのフェリールートがある。

港で下船。モダンな旅客ターミナルがあり、すぐ近くに岩城村役場があった。まず村役場で、担当者の産業振興課の宮脇氏に会う。打ち合わせの後、車で島の中を案内して頂いた。

まず岩城造船を見学。5万トン級のバルクキャリアが艀装中。またドック内では、次船がもう完成に近い形を現わしている。今治グループは、VLCCの建造も始め、ま

たLNG船の建造も視野に入っているとのこと。後は大型クルーズ客船を残すのみという。グループ全体が積極的なだけに、岩城造船の若い造船マンも自信に溢れているのが頼もしい。

この後、島の中央にある山の上から瀬戸内海を眺める。たくさんの島々からなる360度の大大パノラマがすばらしい。山全体が桜の花で覆われる春には多くの観光客が訪れるとのこと。

18 時から約1時間半の村の公民館で講演を行った。造船所や村役場の人々だけでなく、隣の弓削島にある弓削商船高専等からも参加者があった。

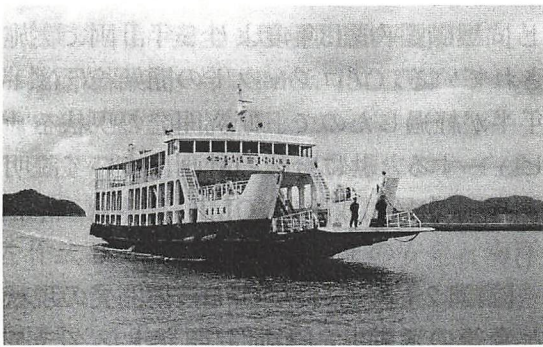
講演では、まず、高速カーフェリーの開発の事例について説明した。1990年にオーストラリアで最初に開発された高速カーフェリーが、マーケットのニーズに合っていたことで、欧州では、この10年余りの間に100隻以上が稼動するようになり、新しい海上高速交通ネットワークが形成された経緯を、日本での現状と対比しながら解説し、その成功のキーポイントを指摘した。

次に、1960年代後半に登場した現代クルーズが、この30年余りで3兆円産業に成長し、最近では10万総トンを超える巨大客船が連続建造されている理由についても解説し、その成長の過程において欧州の造船マンが非常に重要な役割を演じたことを説明した。

ニーズを先取りした提案型の造船がこれからは求められており、そのためには内外の成功および失敗事例を詳細に分析することが重要であり、そこから成功へのキーワードを見つげられる。講演の後にも、酒を

酌み交わしながら若い人たちと意見交換を行った。みんな前向きである。きっと、岩城島では造船ルネッサンスが進行していくに違いない。

翌 朝は、高速客船はやめて、普通のカーフェリーを利用して土生まで渡った。芸予観光フェリーの「第5愛媛」という253トンの典型的な瀬戸内海型フェリーである。11ノットと速度は遅いが、高速旅客船とは違って、屋外のデッキに出て潮風の中での船旅気分を満喫することができた。ずっとこの後部の露天デッキにいたが、振動の大きいことには驚かされた。航路の水深が浅いこともあるのだろうか。しかし、これでは日本の造船業の名がすたりそう。早急な解決が必要であろう。

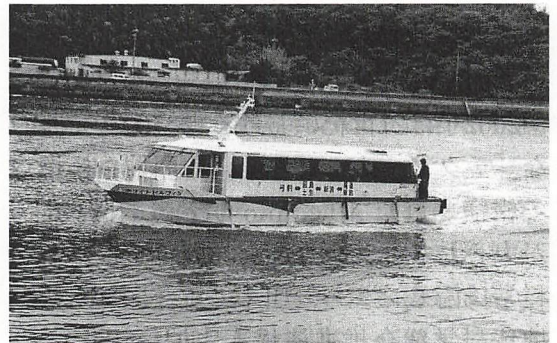


典型的瀬戸内海型フェリー「第五愛媛」

頻繁に港に寄港するからポッド式推進器などの新鋭装置の導入も検討に値するだろうし、もう少し、いや思い切って高速化することも考えられるのではなかろうか。しまなみ海道に負けない思い切った対策が必要な時ではなかろうか。

土生港で下船してから、どのようにして帰るか迷った。来た時のように福山へのバスの便が便利ではあるが、帰りは時間がたっぷりあるから、できれば船に乗りたい。

旅客船ターミナルの窓口で聞くと、尾道行きの船があるとのこと。さっそく切符を買って岸壁で待っていると、瀬戸内クルーズの旅客船「ホワイト・ドルフィン」がやってきた。尾道まで約30分。途中、内海造船の田熊工場沖を通過した時には、東海汽船の「すとれちあ丸」が係船されているのが見えた。ジェットフォイルに代替されて、次の引き取り手をさがしているのであろう。



土生から尾道まで乗船した「ホワイト・ドルフィン」

やがて尾道水道に入り、駅前のフェリーターミナルに着岸した。下船すると、すぐ横に、アルミ製の小型高速カーフェリー「ゴールド・フェニックス」が係船されている。どうやら、同船は活躍の場が与えられずに、ここで係船されているようだ。同船は、19トン型の高速旅客カーフェリーという新しいコンセプトに基づく船で、筆者は大いに期待をしていただけに、とても虚しい気持ちに襲われた。日本には、なかなかこうした新しいコンセプトを認め、育てる土壤がないのであろうか。

尾道でも、この周辺はウォーターフロントの再開発が進み、見違えるほど近代的になっていた。かつてのように瀬戸内海を渡って四国へ向うフェリーで賑わうことはなくなったが、尾道水道の小型フェリーは健在であった。