

〈 連載(165) 〉

ポッド推進グリーンフェリー 「ペーターパン」に乗る



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

前 回の本欄に続き、4月に開催された国際会議「フェリー・ SHIPPING会議03」に参加した後に乗船したい一隻のポッド推進フェリーの乗船記をご紹介します。

乗船したのは3.6万総トン級のRORO旅客フェリー「ペーターパン」で、ドイツのトラフェミュンデとスウェーデンのトレレボルグを結ぶ120海里の航路に就航している。

同船は、日本でも幾度も紹介されている斬新なコンセプトに基づくフェリーであるが、まだ乗船したことはなかった。運航するのはドイツのTTラインで、ドイツとスウェーデン間に大型RORO旅客フェリー6隻、超高速旅客カーフェリー1隻を運航するフェリー会社である。

この会社には、7年ほど前にオーストラリア製の超高速カーフェリー「デルフィン」が投入された時に、同船の乗船調査をするとともに、ハンブルグにある本社で経営者にヒアリングをした経験がある。その時に、全く新しい環境に優しい電気推進のグリーンフェリーの建造を計画していることを聞いた。この船が、「ロビンフッド」と「ニルスダッケ」の姉妹船で、彼女らについては、

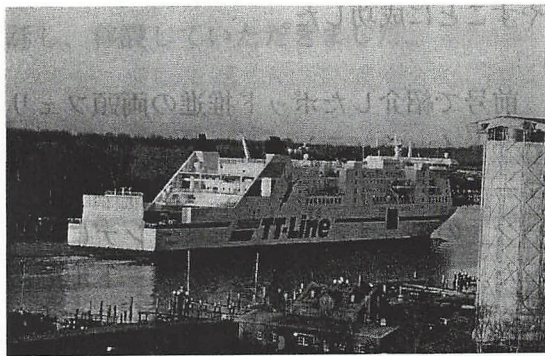
筆者が発行した「フェリー客船情報97」に詳しく紹介をしているので、ご参照いただきたい。

今回乗船した「ペーターパン」は、この姉妹船とほぼ同じコンセプトに基づき、それをさらに進化をさせたフェリーで、推進器にポッド推進器を採用している。その結果、隔壁甲板下のダブルハルの内側のトレーラーデッキをさらに船長方向に長くすることができ、搭載できる車両数をさらに増やすことに成功した。

前号で紹介したポッド推進の両頭フェリー「ドイッチェランド」に乗船して、デンマークからドイツに渡り、車で「ペーターパン」の出港するトラフェミュンデに向かった。ここは北海に面したリゾート地であり、北欧各国へのフェリー基地としても機能している。「ペーターパン」と、その姉妹船の「ニルスダッケ」もこのトラフェミュンデのフェリーターミナルからスウェーデンのトレレボルグに毎日出港している。航海時間は6～8時間。4隻の大型フェリーで毎日4～5便のサービスがあり、昼間の

便の航海時間は短く、深夜便は長くなっている。就航船は、いずれも電気推進のグリーンフェリーである。

まず、乗船した「ペーターパン」の概要を紹介しておこう。2001年にドイツで建造され、総トン数は36,500トン。載貨重量は6,885トン、排水量が21,542トン。排水量まで公表しているのはいかにも欧州の造船所らしい。全長191m、型幅29.5m、喫水は6.22m。旅客定員は640名、乗組員は約56名である。3層の車両甲板があり、いずれもデッキ高さは4.6m。乗用車換算で540台が搭載でき、レーン長は2,640m。エンジンは5機のディーゼル発電機で、総出力が40,625馬力。2基のポッド推進器で、最大速度は22ノット、航海速度は18.5ノット。燃料消費量は1日当り52.8トン。トレーラー／カー／旅客フェリーで、トレーラー輸送をメインターゲットとしている点で、日本の長距離フェリーと性格は近い。船価は約100億円。



トラフェミュンデに入港する「ペーターパン」

4 月4日朝7時、ドイツのリゾート地として有名なトラフェミュンデの港の入口に聳え立つホテル・マリテムの部屋の窓から覗くと、ちょうど入港して来るTTライ

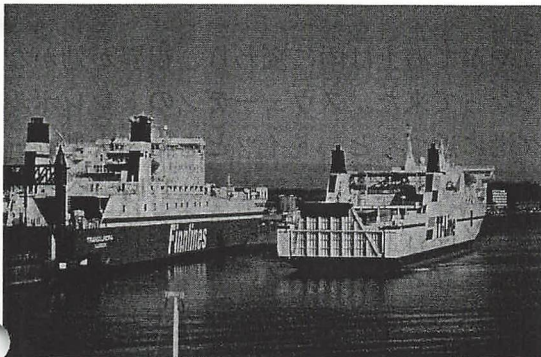
ンの「ペーターパン」が目飛び込んできた。朝日を浴びて入港して来る同船をホテルのベランダに出て撮影。カメラを持つ手が感動で震えた（ちょっとオーバーか）。

9時にホテルをチェックアウトして、北欧へのフェリーターミナルであるスカンジナビア・カイ（カイはドイツ語で栈橋の意味）に車で向う。駐車場に入るゲートで、予約確認書を示し、運賃をクレジットカードで支払う。予約は、日本からファックスで入れていた。運賃は98.38ユーロ、邦貨で約13000円。これには車一台と5名までの同乗者の運賃も含んでいる。栈橋の駐車場に入ると信号機があり、赤なので一旦停止したが、すぐに青に変わり、いよいよ乗船開始。車両甲板には、既にかかなりの数のトレーラーが搭載されていた。乗用車は一番端のレーンに2列に搭載され、全部で50台ほど。

車両甲板から、階段とエレベーターを使って7階へと登る。パブリックスペースは、この7階に集中的に配置されており、壁にはペーターパンの物語からデザインされた漫画っぽい壁画が並ぶ。日本では一般に「ペーターパン」との表示が普通だが、ドイツ語読みだとペーターパンの聞こえ、この発音はスウェーデンもほぼ同じのようだ。

7階の一番船首側には、素晴らしい眺望が楽しめるパノラマラウンジがあり、軽食や飲物を販売するカウンターがある。そこから船尾側に、シネマ、子供部屋、ショップ、案内所と並び、一番船尾側に全幅にわたる大きなレストランがある。1層上の8階にはスポーツジムとサウナがあり、キャビンは8、9階に配置されている。

案内所で船長への面会をお願いすると、すぐに許可が出た。しかも、出港時にブリッジで見学してもよいとのこと。狭く曲がりくねったトラベ河を下って、北海に出るまでの操船状況を見ることができるとはラッキーだ。展望ラウンジの窓から見ていると、トラベ河には次々とRORO船やフェリーが遡ってくる。10時には、TTラインの僚船「ニルスダッケ」が、すぐ横の岸壁にみごとな操船で着岸。この船は、前述のように7年ほど前に建造された初代グリーンフェリーで、ディーゼル・エレクトリック推進だが、ポッド推進は採用されず、スクリュープロペラ推進となっている。もやい綱を岸壁に投げてそれを引くこともなく、自力でピタリと岸壁に寄せる技は見事である。



トラフェ河を遡ってフェリーターミナルに続々と着岸するROROフェリー

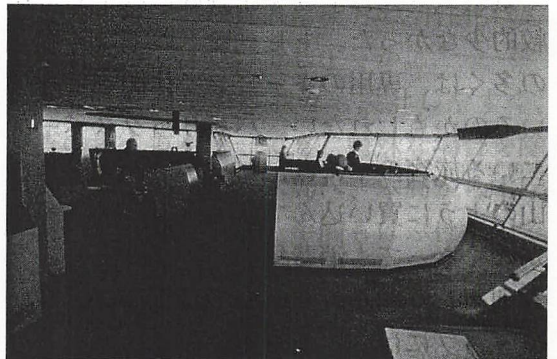
出 港の15分前の10時15分にブリッジに案内された。驚くほど広いブリッジに、最先端の航海計器が並んでいる。

10時半、定刻に「ペーターパン」は出港。ウイングでジョイスティックを使って、女性1等航海士が操船して離岸させる。ブリッジ中央のインテグレートッド・ブリッジ・システムの中央にキャプテンが陣取る。船

が岸壁を離れると、1等航海士も中央に移動して船長が並び、すぐ後ろの操舵機に船員が付き、港を出るまでは1等航海士の指示のもとに操舵機による操船となっていた。狭い水路を船は静々と進む。岸には、トラフェミュンデの可愛い家並みが続いている。



ペーターパンの展望ラウンジ



広いブリッジ

宿泊したホテルを左に見てフェリーは港外へと進む。港の外には、スカンドラインズ的大型フェリーが入港待ちのために待機していた。

ブリッジで船長にポッド推進器について質問してみた。当初は、やはりいくつかの技術的なトラブルはあったが、2年目からはほとんどそれもなく、順調に運航できているとのこと。狭い港の中での操船

や、着岸時には素晴らしい能力を発揮していると、まさに絶賛であった。航海中の針路安定性に関しては若干問題もあるらしく、最適なオートパイロットの制御が重要とのことであった。ポッド推進器と、在来型プロペラでの消費燃料の違いはどうかと質問したが、先に建造されたプロペラ推進の2隻と「ペーターパン」姉妹では大きさもかなり違うので単純な比較が難しいとの答えが返ってきた。

港外に出てしばらくすると、船長と1等航海士は、操船を3等航海士と交代した。スピードを上げ、20ノットの航海に移る。

ブリッジを辞して、7階のパブリックスペースに戻った。この航海では、パブリックスペースで見かける旅客数は数十名と比較的少なかった。トレーラーのドライバーの多くは、専用のキャビンで休憩をとっているのかもしれない。パブリックスペースにいる旅客の中には、ビール等のケースを山のように買い込んでいる人もおり、免税がなくなっても消費税率が各国で違うことを利用した船上販売は好調のようだ。広いショップには、アルコール類、たばこなどがたくさん並んでいた。ショップで「ペーターパン」の建造を記録した本と、同船の絵葉書を2種類購入した。

昼食をレストランでとった。セルフサービス式で、メイン料理は5種類。ビーフステーキやダック料理等があり、おおよそ1000~1400円の価格であった。スープ、サラダ、パンをつけて約1800円。なかなか美味しい料理であったが、価格的には似たようなレベルの日本のレストランチェーンと比べても若干高めのようにも思った。

14時頃に同型姉妹船の「ニルス・ホルゲルソン」と反航。同船は、「ペーターパン」と同じ10時半にトレレボルグを出港し、トラフェミュンデに向かっている。

パノラマラウンジでコーヒーを飲みながら、ワープロに向かって航海記を入力する。すぐ前をマルメに向うRORO船が走っているが、速力差があまりないのか、なかなか近づかない。

14時半に新鋭の高速旅客カーフェリー「スーパーファーストⅧ」と出会う。赤と白のツートンカラーがよく目立つ。航海速力が29ノットの新鋭高速旅客フェリーである。ギリシア資本のフェリー会社だが、北ヨーロッパの航路に進出して大いに話題を集めている。

やがて海上は雨に変わり、視界が効かなくなってきた。スウェーデンのトレレボルグ港に近づくと、ドイツとを結ぶ大型カーフェリーと次々と反航する。17時、ペーターパンは、トレレボルグ港に到着。港内では、スカンドラインズの2隻の大型フェリーとTTラインの「ロビンフット」が停泊して、荷役中であった。

定刻の17時15分ちょうどに着岸。下船して、雨のスウェーデンの高速道路を走り、橋と海底トンネルをミックスした海峡横断道路を使うと、デンマークのコペンハーゲンにわずか1時間余りで到着した。

