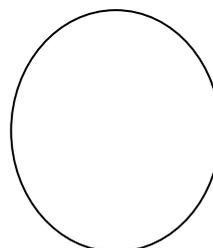


熊本でのマルチハル研究会



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

本シリーズの中で、昨年、「マルチハル研究会」を立ち上げたことをご紹介した。この研究会が、造船技術者の学会である(社)日本船舶海洋工学会の研究委員会として本年度から正式に認められ、活動を活発化させている。

この研究会の目的は、世界中で開発が進むカタマラン、トリマランなどの多胴船、すなわちマルチハル船の可能性を性能、経済性をはじめとして、用途開発も含めて探っていこうというもの。

「マルチハル」とインターネットで検索をかけると、山のようにヨットの世界のホームページが出てくる。風という自然エネルギーで走るヨットにとって、マルチハルは十分な復原性と高速力の2つを同時に満たす船型として広く取り入れられていることが分かる。

ヨット以外の船の世界では、最近は、高速船の世界においてマルチハル船型が広く採用されている。これも船体を細長くして高速域で急増する造波抵抗を削減して高速を出すための手段だ。これ以外に、広いデッキを確保するための遊覧船などではマル

チハルが採用されている事例も少なくない。

しかし、大型船になるとほとんどマルチハル船型が採用されているのは、高速カーフェリーなどに限られ、その数は少ない。はたして、大型船でマルチハル船型のメリットがあるのだろうか。そんな疑問に、衆智を集めて検討を進めてみたいというのが、マルチハル研究会の趣旨である。どなたでも参加が可能なので(できれば日本船舶海洋工学会の会員になってもらうのが理想だが)、興味のある方はマルチハル研究会事務局の大阪府立大学海洋システム工学分野の片山徹講師(katayama@marine.osakafu-u.ac.jp)までお申し込いただければと思う。

さて、去る9月に、第3回目の「マルチハル研究会」を熊本で開催した。これは、高速カーフェリーの唯一の成功例である熊本フェリーの「オーシャンアロー」についての事例研究を主目的としたものであった。

「オーシャンアロー」は、就航以来、早いもので8年が経過し、乗船数は総計300万人を超えたという。年間40万人に近い数字で、1隻の船としてはずいぶん多い数字と言えよう。輸送車両総数は76万台で、そ

の内訳は、乗用車が71万台とバスが5万台。バスについては年平均にすると7000台となり、日本国内においては、有数の「バス輸送台数の多いカーフェリー」であろう。

在来型船では1時間の航路を半分の30分で結び、かつ港での停泊時間を短くして運航効率を最大化した結果である。欧州での成功事例から高速カーフェリーの特性を正しく理解をして、的確なビジネスモデルを構築したことによるものである。

熊本フェリーの井手社長によると、同船の運航コンセプトには「3つのこだわり」を基本としているという。それは、①高速化、②快適性、③低運賃だという。すべて、顧客である利用者からの視点から考えることが大事で、この3つもそうである。

まず、①の高速化は、陸上の交通機関に比べて、船は低速であり、利用者のニーズにあっていないのが現状である。選択するのは利用者であるという視点を常にもつことが重要とのこと。「オーシャンアロー」は、熊本と島原、雲仙、長崎を結ぶルートであり、陸上の高速道路等と競合する航路だけに高速化が必要と考えた。そして、欧州での成功事例と同様に、旅客、乗用車とバスにターゲットを据えた。これらの立案については、筆者らが行っていた高速カーフェリーに関する経済性の研究成果が参考になったとのことで、たいへん嬉しかった。

②の快適性については、陸上のJR、高速バスなどの事例を見ると、利用者のニーズに合わせて進化している事例がたくさんある。船についても、徹底した差別化をした快適性が必要であると考えたという。船でなければ味わえない楽しみを快適性の中心

におくことにした。船の場合には、他の交通機関に比べて空間が広くとれること、大海原を航海する爽快さなどがキーワードだという。船内を3つのブロックに分けて考えた。1階のオープンカフェの周辺、1階全部のゆったりとしたリクライニングシート。この最前部には、飛行機のビジネスクラス並みの椅子をゆったりと配置している。当初ここは無料で使ってもらっていたが、子供たちの遊び場となってしまって静かな空間を確保できないので、現在は別料金をもらって差別化を図っているという。2階はラウンジ風の空間としている。さらに、そのラウンジの後ろにオープンデッキを設けて、爽快な気分を味わってもらっている。10月下旬からはかもめがこのオープンデッキにたくさんやってきたりして、結構楽しめる空間として機能している。また、このオープンデッキからの普賢岳のサンセットは素晴らしく、サンセットクルーズとしてワンドリンク付の割引切符を販売したところ、非常に好評という。

最後の③の低運賃は、地域のマーケットプライスに合わせて、人は800円、普通車で3800円という価格設定をしている。これは、長崎まで車で走るとして、高速道路との競争を考えた時に、3人の同乗者でいても、フェリー利用の方が十分に安いレベルにあるという。所要時間も、短絡効果と高速性を生かすことができ、陸上よりも短くなっている。

こうした成功の要因を聞いて、なるほどと思うところが多かった。若い経営者の感性が十分に発揮されたフェリー事業の成功例と言える。「オーシャンアロー」は、IHI

が東大の宮田教授と共同開発した SSTH(スーパー・スレンダー・ツイン・ハル)船型で、最近の高速マルチハル船型の典型的なものだが、随所にユニークなコンセプトが導入

されている。こうした斬新な新しい船が、新しい需要を創造する典型的な事例だと思う。



「オーシャンアロー」



オープンデッキから普賢岳を望む