



〈連載(202)〉

来島海峡大橋直下で生き残りをかける 大島フェリー



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

2月末に、今治の海上保安協会からの依頼でクルーズに関する講演を行った。約100名近い方々に、世界のクルーズ事情の紹介と瀬戸内海でのクルーズの可能性について1時間半余りの話をさせていただいた。

今治市は、現在、「海事都市構想」を掲げて、海運と造船産業を中核とする新しいスタイルの都市に生まれ変わるべく活動中で、海運オーナー企業の集積度は日本最大であり、今治造船や新来島どっくをはじめとする造船産業も急速に成長しつつある。この今治周辺の状況を見るために、講演会の前日に今治入りして港の周辺を回ってみた。

周知のとおり来島海峡大橋をはじめとするいくつかの橋で、いくつもの島を結ばれ、今治と尾道を結ぶ「しまなみ海道」は幹線道路となり、その結果、多くのフェリー航路がなくなった。このため、かつては活況を呈していた今治の旅客船ターミナルは、フェリーの数が減ってしまい、かなり閑散とした印象が否めなかった。そうしたターミナルの一画に、来島海峡大橋の直下にもかかわらず、果敢に挑戦をして生き残りをかけるフェリーの姿があったのが嬉しかっ

た。それが今治と大島を結ぶ協和汽船の「第十一おおしま丸」と「第十二おおしま丸」の2隻である。



来島海峡大橋をバックに、今治に向かう「第十二おおしま丸」



航路看板

大島は、来島海峡を隔てて今治とちょうど向い合う島で、フェリーは吉海（よしうみ）町の下田水の港と今治港を結んでいる。

航海時間は22分。これで30分間隔のピストン輸送をしている。来島海峡大橋をわたるよりかなり所要時間は短く、かつ料金も安いので利用者は多いのだという。この2隻の船は、両頭船で、船首と船尾の両方にプロペラ、舵、そしてブリッジもある。

しまなみ海道が開通する前の古い時刻表で調べてみると、協和汽船は4隻のフェリーで同航路を運航しており、旅客運賃は240円、車は5~6mで2400円であった。現在は、旅客運賃は280円、車は980円である。車の運賃が半分以下になっており、来島海峡大橋を使うのに比べるとかなり安いという。

この低運賃を実現するために、使用隻数の削減と共に、大型化による積載数の増大を図っている。それまでは200~500総トン型であったのが、670総トン型を2隻とし、それぞれトラックが18台まで積載できるようにしている。ドーバーのフェリーが、海底トンネルと対抗するべく、船の大型化によったのとよく似ている。

それにしても、22分間の航海時間で30分間隔のサービスをしているということは、港での停泊時間はわずか3分ということになるので、その様子もぜひ見てみたかった。そこで、借りていたレンタカーごと乗船してみることにした。運賃は、前述のとおり運転者込みで片道980円という安さ。往復だと1920円であったので、申し訳ないほどの安さだ。フェリー埠頭の駐車場の入口に切符売場のボックスがあり、車に乗ったまま、料金を支払、切符をもらって乗船手続きは終わる。

乗船したのは、今治発13時の便で、船は

「第十一おおしま丸」。車両甲板に車を止めて、上部の客室に入ると、窓が大きくて前方への見晴らしがよく、しかも眺望がうまくできるような座席の配置になっているので、来島海峡の観光船としての機能も十分に果たせる仕様だ。

今治港を出港して来島海峡に向かって進む。来島海峡では、ちょうどダイヤモンド・フェリーの「フェリーダイヤモンド」が正面から迫ってきて、それぞれ右に交わって反航していった。なかなかダイナミックな写真が撮れたので大満足。



今治発13時の「第十一おおしま丸」と反航した「フェリーダイヤモンド」。同船は別府を出た後、11時過ぎに松山に寄港して、来島海峡を13時過ぎに通過する。



フェリー「第十一おおしま丸」の船内。その後、橋に沿うように海峡を横断する。来島海峡はちょうど東への流れで、小島のまわりに渦が巻いている。わずか20分余り

で大島の吉海町の下田水港に到着。

港には立派なホテルと、道の駅「よしみいき館」があり、ここでは瀬戸の新鮮な魚介類をその場でバーベキューにもできるので、ちょっとしたリクレーションにはいいところだ。港の周辺を車で見学してから再び、フェリーで今治まで帰る。

30分おきに出港しており、航海時間が22分ほどだから、きわめて便利だ。橋の約半分の料金で車を運んでいるので、しまなみ海道から降りて、このフェリーを使う利用者も多いようだ。動くパーキングエリアとしての機能は十分だ。

しかし、それ以上に、実際に乗船してみて感じたのは、この航路は単なる輸送だけでなく、ダイナミックな来島海峡を洋上から観賞できる素晴らしい航路であることである。鳴門海峡のような観潮船も兼ね、「よしみいき館」でのバーベキューなどもセットにした観光バス需要などを積極的に創造して、是非ともがんばって欲しいと思った。

客船の話題からは外れるが、今治の漁港で、造船学の視点からなかなか興味深い船に出会った。以前から、瀬戸内海のこの周辺ではバルバスバウ（球状船首）を付けた漁船を多く見かけてはいたが、今回久しぶりに今治の漁港にでかけて、そのバルバスバウの大きさに驚いた。まさに、単胴型の波浪貫通型（ウェーブピアシング型）とも言えるほどのユニークな船型に進化していた。このような船型が生み出された経緯についても、ぜひ調べてみたいと思った。



単胴波浪貫通型(?)の漁船

最後に、「フェリー客船情報2007」がようやく発行されたことをご報告しておこう。同本は、客船に関するあらゆる情報をプロの方々に伝える年鑑として1997年に創刊し、2000年までは毎年発行したが、2002年、2004年には1年おきに、そして今回は筆者の怠慢もあって3年目にしてようやく発行ができた。世界のクルーズ、フェリー、そして日本で建造された客船の全てを紹介したので、ぜひご笑覧をいただければ幸いである。船と港編集室の発行で、9800円。ちょっと高いがもそれだけの内容は盛り込んだつもりである。ご注文は、FAX (072-270-0612) またはホームページ <http://www5a.biglobe.ne.jp/f-to-m/> からお願いいたします。

