



〈連載(206)〉

トリマラン型超高速カーフェリー 「ベンチジグア・エクスプレス」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

最近、オーストラリアの建造するアルミ合金製の超高速カーフェリーがよく話題に登る。この9月1日に青函航路に投入される東日本フェリーの「ナッチャンRera」は、タスマニアにあるインキャット造船所の建造するウェーブピアシング（波浪貫通）型の最大船で、10,500総トンの大きさを誇り、試運転では45ノットを超える記録が達成されたという。また、インキャット造船所のライバルであるオースタル・シップは、127mのトリマラン型超高速カーフェリーを3年前に建造して脚光を浴び、この船型は米海軍の高速輸送艦に正式採用されることとなり、米国内に設立された造船所での建造が進んでいるという。



ナッチャンRera

この2年間ほど、第3者機関として、東日本フェリーの双胴ウェーブピアサー導入に関する技術評価をさせていただき、これも一段落したので、前から注目していたオースタル・シップのトリマラン型フェリーに実際に乗船して、その性能についての生の情報を得たいと思っていた。しかし、同船は、大西洋上に浮かぶスペイン領のカナリー諸島内で就航しており、なかなか行くのも大変だ。

この6月末に、ポルトガルのリスボンで海洋開発関連の国際会議があった。ポルトガルまで行けば、カナリー諸島まではそう遠くはない。そこで国際会議の終了した週末に、カナリー諸島まで足を延ばすこととし、旧知のオースタル東京事務所の小林氏にお願いして、カナリー諸島内でのトリマランへの乗船視察のアレンジをお願いした。

リスボンから、カナリー諸島の隣りに浮かぶマデイラ島まで約1000kmを飛行機で飛び、そこから小型機でカナリー諸島の中のグランカナリー島まで飛ぶことにした。リスボンを朝に出れば、午後には着ける予定であった。しかし、リスボン空港で乗機

したポルトガル航空の飛行機はなかなか出発せず、1時間半遅れでようやく滑走路に向かって動き出したが、途中でまた止まり、そのまま機上で食事まで出される事態になった。

携帯電話で旅行代理店に照会したところ、マデイラ島からカナリー諸島への飛行機便は1日1便で、乗り継ぎに遅れると翌日まで便はないという。そこでパーサーに掛け合せて、飛行機を降ろしてくれるように頼んだところ、降りることはできるが、預けた荷物は取り出せないという。そこでマデイラの乗り継ぎ便の航空会社に、筆者が乗り継ぎで行くことを伝えて欲しいと言うと、すぐに陸上に依頼してくれ、マデイラで当便の到着を待ち、30分後に出発するとの確認が取れたので安心してという。ようやく安心して配られたサンドウィッチの食事を始めると、間もなく飛行機は飛び立った。

マデイラ島にはまだ行ったことがないが、その中心となる町であるフンシャルの名は、ポルトガルの美しいクルーズ客船の船名にもなっているので、船ファンの筆者にとってはなんとなく期待にあふれたワクワクする飛行であった。

しかし、マデイラ島の飛行場に3時間遅れて到着した時には、カナリー行きの飛行機は既に出た後であった。ポルトガル航空としては、責任はとれないが、切符の手配は優先ですという。調べてもらった結果、すぐの便でリスボンに戻り、マドリッド経由で飛べば、カナリー諸島には深夜に着けるといふ。こうして4000km近く迂回をしてカナリー諸島へと向かったが、その後も飛行機便の遅れや変更が続き、グラン・カ

ナリー島のラス・パルマスに到着して、ホテルに入った時には深夜の2時を回っていた。しかも、トランクは行方不明となり、戻ってきたのは日本に帰国して1週間ほどたってからであった。

それでは、本題に入ろう。トリマラン型超高速カーフェリーを運航しているのは、フレッド・オルセン社で、元々はノルウェーのフェリー会社であったが、スカンジナビアでのフェリー事業からは撤退して、古くから冬季に行ってきたクルーズ事業を拡大すると共に、このカナリー諸島内での高速カーフェリーの運航を行っている。

カナリー諸島内のフェリー事業では、最初は北欧で使っていた小型の在来型カーフェリーを使っていたが、2000年頃からオーストラリアのインキャット造船所の98m型ウェーブピアサーを3隻導入して高速化を図った。この98m型はトレーラー等の重量車両も積めるタイプの新しい船で、載貨重量は800トン、航海速度は36ノットであった。この3隻を1～2時間の短距離航路に投入して成功して、3年前にはオースタル・シップが開発したトリマラン型超高速カーフェリーの第1船を導入した。この理由は、主に旅客の船酔いを減らすことにあったとのこと。横波中で、復原力の大きい双胴船がぎくしゃくとした短周期の運動をするのに対し、復原力を小さくできるトリマランではゆったりとした運動をするので、船酔いを低下させることができる。

さて、3時過ぎにベッドに入って6時には起き、フレッド・オルセン社の事務所向かった。ラス・パルマスから専用バスで

45分ほどのアガータという港町に向い、そこから98m型ウェーブピアサー「ベンコモ・エクスプレス」でテネリフェに向う。同航路の航海時間は約1時間だが、海が荒れていたせいか30分近く遅れて到着。横波で2～3mの波高があり、ぐらぐらとした横揺れで、波が高いときには船内を歩くのが難しい時もあった。船酔い用の嘔吐袋も配られていたから、酔っている人も少なくなかったようだ。

テネリフェに到着して、タクシーでフレッド・オルセン社の本社に行き、技術担当者と面談。トリマランについての運航状況などを詳しく聞いた。オーストラリアからの回航途中に南アフリカ近くで波高8mの波の中での航海をしたが、船体には全く損傷はなく、これで荒れた海での運航にも自信が持てたという。現在、2隻目のトリマランの建造を計画中で、第1船の運航で分った技術的問題点をクリアした船に仕上がること大きな期待を表明していた。

テネリフェから高速道路で1時間南に下ったところにあるリゾート地ロス・クリスチアノスの港から、トリマラン型の「ベンチジグア・エクスプレス」は周辺の離島への航路に就航している。技術担当者が自慢のポルシェで港まで送ってくれた。

筆者が乗船したのは、最も近いラ・ゴメラ島まで往復する航路で、片道40分という短距離航路であった。ここでは、ブリッジに上げてもらい船長や機関長からいろいろ情報収集ができた。全般には、トリマランへの評価は極めて高く、もう少し復原力を増やせばパーフェクトとのことであった。

同船のブリッジはたいへんコンパクトで、最近の大型の超高速カーフェリーと同

様にウィングはない。着岸は、船尾方向に向いた操船パネルで船長が自ら行う。この操船パネルにはビデオ画面が3面あり、これを見ながらの操船という。年配のベテラン船長だったので、「これまでの操船経験からしてウィングがある方がよいのでは？」との質問をぶつけてみたが、「最初はそう思ったが、このビデオ画面での操船を一度経験してみると、その素晴らしさが実感できる。」とのこと。岸壁との距離も画面を見ると一目瞭然で、船尾に立つ船員の目視による報告よりは、はるかに正確な情報を逐次得られて、着岸操船ははるかに簡単なのだそうだ。



ラ・ゴメス島で停泊する「ベンチジグア・エクスプレス」



コックピット型の操船席

機関長は、機関のメンテナンスについて

は、双胴船の場合には狭くてやりづらいが、トリマランの場合には幅の広いセンターハルの中に余裕をもって機関が配置されているのでよいとの意見。エンジン負荷およびエンジン性能に関しては、優劣はないとのことだった。

ブリッジにはコックピット型の操船席が3席あり、機関長は左の席。実際の操船とエンジンコントロール操作が連携できるので、従来のエンジンコントロールルームでの操作に比べると格段によいとのこと。エンジンの温度、振動、さらにはビデオ監視システムが充実してきて、機関士が必ずしもエンジンの近くに常駐している必要がな

くなりつつあるのかもしれない。その後方に休憩用のソファが配置されていた。



後進着岸用操船パネル。3つのビデオ画面が船の周りを写す。

新刊紹介

航海学概論

鳥羽商船高専ナビゲーション技術研究会 編

船舶の運航には、幅広い知識と技術が要求される。そのため、船員教育の現場においては長年の経験と技術を織り交ぜた専門的な教育がなされている。

その一方で、専門的であるがゆえにこれから船員教育を受ける学生や、はじめて海務に携わる者にとって、船長や航海士がどのような仕事をしているのかイメージしにくい部分もある。そのため、船員教育の導入部でつまずいたり、周囲との相互理解に苦慮するケースも少なくない。

本書は、そのような問題を考慮して執筆されており、解説には多くの図や写真、資料などが用いられている。内容は船員の職務や船舶の概要、関係法令など船舶の運航に必要な基礎的な知識をすべて網羅しており、船員教育の入門書としては最適である。

海と船にあこがれ、世界の海を航海することを夢見る若い人々にとってはもちろん、船舶の運航に携わる関係各所においても必読の一書である。



A5判・256頁／定価3255円(税込)・発送費390円
発行：〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 成山堂ビル

株式会社 成山堂書店

TEL：03-3357-5861 FAX：03-3357-5867

<http://www.seizando.co.jp>

e-mail：publisher@seizando.co.jp