



〈連載(213)〉

サイプリア宗谷の進水式



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

1月にハートランドフェリー（旧東日本海フェリー）の新造カーフェリー「サイプリア宗谷」の進水式を見学する機会に恵まれた。建造所は、広島県の生口島にある内海造船の瀬戸田工場。かつては、東海汽船の客船をはじめとして、たくさんの旅客船、カーフェリーを建造してきた造船所だ。

さて、進水式を見学に行くにあたって瀬戸田までどうやって行こうかと思案した。普通なら自宅のある堺からだと、新幹線を利用して尾道に行き、しまなみ海道をバスでというのが定番であろうが、それでは面白くない。せっかくだから、瀬戸内海のフェリーにもたくさん乗りたいということで、まず車で姫路まで行った。

姫路港では、家島諸島に通う高速旅客船や、石材を運ぶトラックを載せる小型RORO貨物船など、楽しい船にたくさん出会うことができた。ここから小豆島急行フェリーの運航する小豆島の福田港行きの「おりいぶ丸」に乗船した。このカーフェリーがなかなか快適な船であった。ゆったりとしたラウンジがあり、また潮風をぞんぶんに浴びられるオープンデッキも充実している。



姫路～福田（小豆島）間の「おりいぶ丸」

「おりいぶ丸」は、途中、家島諸島などを眺めたり、僚船の「第8おりいぶ」と反航したりと、退屈する間もなく1時間40分の航海で小豆島に到着した。福田の港に上陸して、土生まで海岸線を半時間余りのドライブ。ここからは、岡山に渡るフェリーと、高松に渡るフェリーが出ている。どちらにしようか迷ったが、まだ乗ったことのない岡山行きの両備運輸の船に乗ってみることとした。両備運輸のカーフェリーは、なかなかグレードが高いとの評判を船仲間からはよく聞くので、一度は乗船してみたいと思っていたのだ。

土庄のフェリーターミナルで岡山行きのフェリーを待っていると、次々とカーフェ

リーや高速旅客船が出入りをしていて、とても忙しい港だった。やがて岡山行きの「にゅうおりんぴあ」が入港してきた。1988年建造だが、とても20年目の船には見えないほど綺麗にメンテがされている。しかも、乗船してみて、内装の立派さにも驚いた。航海時間は1時間10分だが、短時間でも快適な空間は大事だ。



土庄（小豆島）～岡山間の「にゅうおりんぴあ」



「にゅうおりんぴあ」の船内

岡山からは陸路、尾道にまで車を走らせた。ここで泊まることにしていたが、まだ日暮れまで時間があつたので、車で尾道水道を往復してみることにした。尾道水道には4つの渡船が健在だ。行きは、最も東側の渡船である宮本汽船の「第1兼吉丸」に、そして帰りは真ん中の尾道渡船の「にゅうしまなみ」に乗った。いずれも19総トン型の小型船で、わずか3分余りの短い航海で、

料金も車も乗せて130円という信じられないほどの安さだった。車で着いて、待合所にいた人に「今度の時間は何時?」と聞くと、「お客があればすぐ来るよ」という返事だった。尾道水道の渡船は、まさに島の人々の足として定着していた。

尾道で1泊して、進水式の朝に瀬戸田に向った。内海造船に到着して、船台上の「サイプリア宗谷」と初対面。全長96m、総トン数3580トンと小ぶりのフェリーとはいえ、船台のそばで見上げるとずいぶん大きい。大きなビルジキールが付き、またフィンスタビライザーも装着されており、荒れる冬の海での対策も万全のようだ。船尾の船底が双胴のようにくびれたスプリット船尾形状は、内海造船のカーフェリーの伝統だ。球状船主とスプリット船尾からなる船型で、最大速力は20ノット、航海速力は19.6ノットを達成するとのこと。

いよいよ時間になって進水式が始まる。命名され、支綱切断されると、船首でシャンペンが割れて風船が一斉に舞い、その中を「サイプリア宗谷」は地元の人々に見守られる中、スルスルと滑り降りて海上に浮かんだ。まさに感動的な一瞬である。筆者の地元に近い神戸では、川崎造船と三菱神戸で船台進水を見学することができるが、最近は貨物船ばかりで、客船の進水式を見ることはほとんどなくなった。このため、久しぶりに見る客船の進水式は華やかで感動的だった。まわりには、スーツ姿の若者が何人か見学していたが、内海造船に入社予定の学生たちとのこと。この感動を忘れずに、いい船を造って欲しいと思う。



進水する「サイプリア宗谷」

さて本船は、5月から稚内を起点とする利尻、礼文島航路に就航するという。内装の基本テーマは「心の旅」と「大自然の優しさに目覚める旅」とのこと。今年、9月には筆者も「にっぽん丸」のクルーズで、

利尻、礼文島に寄港の予定なので、その時には彼女と再会することとなろう。そんな思いを抱き、彼女の北の海での活躍を祈って、内海造船を後にした。

帰路になって朝方から振り出した雨は、瀬戸内海では珍しく雪に変わった。しまなみ海道のまわりの山もうっすらとした雪化粧したが、これは北のフェリー「サイプリア宗谷」の門出を祝う天からの贈り物だったのかもしれない。

しかし、大阪に帰る筆者にとっては、この雪道はちょっとした難渋だった。宇野港などにも寄りたいたいと思っていたのだが、寄り道もできずに堺の自宅に戻った。

## 新SOLAS対応「損傷時復原性計算プログラム」(PC用)

定価：600,000円、発行所：船と港編集室 (Fax. 072-270-0612)

OS環境：Windows XP以上、Excelのインストールが必要。データ入力は、すべてExcelとなっておりきわめて便利。新SOLASに対応した貨物船用バージョンを購入と同時に納品。2008年10月には客船バージョンもお届けします。

本ソフトを使いこなしていただくために、開発者自らが訪問してソフトの使用法を指導する「訪問指導」(旅費実費+50,000円/1日)も用意しています。

また、購入した後、人手がない、時間がないといった場合には「ダメスタ計算請負(当面は貨物船のみ)」もご利用いただけます。計算のみの場合は1ケース100,000円、承認申請用計算書作成請負100,000円(計算費用は別途)です。

客船についても、同様のサービスを実施する予定にしています。

内容のお問い合わせ先：Email：ikeda@marine.osakafu-u.ac.jp

(大阪府立大学海洋システム工学分野 池田良穂)

ご注文先：船と港編集室 (〒593-8303 堺市西区上野芝向ヶ丘町1-23-1-420)

Tel/Fax. 072-270-0612