

〈 連載(234) 〉

沖縄・八重山諸島の客船の話題



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

現在、編集作業中の『フェリー客船情報2010』の取材のために、久しぶりに石垣島を訪問した。関西からの直行飛行機便が少なくなっただいぶ不便にはなったが、JTAの便が関空と神戸から毎日2便あり、2時間半ほどで常夏でサンゴ礁で囲まれた八重山の中心である石垣島に到着することができる。

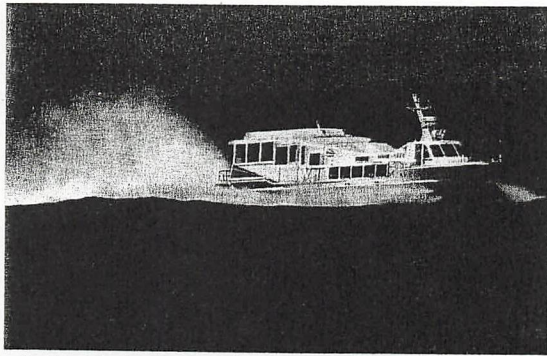
2013年に新空港が開港する石垣島では、地域密着型、竹富町と与那国町を含めた八重山域としての観光振興に本格的に取り組むため「観光基本計画」を策定したという。石垣島は、現在でも80万人弱の観光客がある一大観光地であるが、新空港の開港にターゲットを据えた観光振興策で年間85万にまで観光客を増やす計画だ。

石垣島は単独で石垣市を構成しており、その他の竹富島、西表島、黒島、小浜島、鳩間島、波照間島など諸島が竹富町を構成している。竹富町の島々への交通機関は石垣島からの船だけであり、4社が運航するたくさんの高速旅客船と、5隻のカーフェリーが石垣島とを結んでいる。石垣島が地域の拠点となっているため、竹富町役場は

なんと石垣市の中に置かれている。竹富島は、石垣島から高速船でわずか10分の距離だが、他の島との間の定期航路便がほとんどなく、竹富島に来るよりは石垣島に来る方がはるかに便利なためだ。

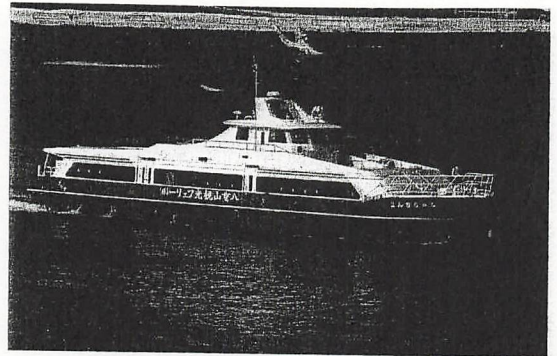
この八重諸島への客船を運航するのは、八重山観光フェリー、安栄観光、石垣島ドリーム観光、波照間海運の4社で、波照間海運は波照間島との航路だけに特化しているが、他の3社は、石垣島を起点として竹富町内の波照間島を除く各離島を頻繁に結んでいる。

船の特徴は、30~40ノットの超高速客船で、しかも19総トンのJCI（小型船舶検査機構）の管轄船が多いことだ。推進器は、プロペラ、サーフェスプロペラ、ウォータージェットと多彩。サーフェスプロペラとは、船尾トランサムの水が切れるほどの高速になると、プロペラの半分が水面上にでて、ちょうど半分だけが水中で回転するタイプのもので、船尾から非常に高い水しぶきを上げて航走することが特徴である。

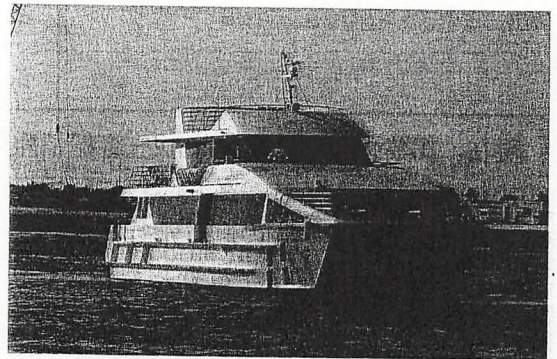


高速で疾走する19総トン型旅客船：サーフェースプロペラのため船尾に大きなしぶきが上がる

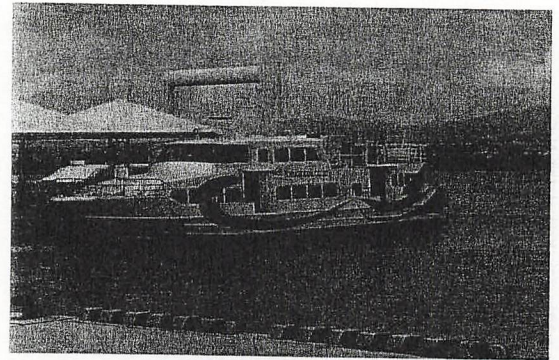
八重山航路の高速客船は、観光客を運ぶことを大きな収入源としている。19総トン型船の船尾のエンジン室の上部に、完全には覆われていない客室（多くは船尾の出口が開口になっている）を設けることで、小さな総トン数で搭載旅客数の増加を図り、観光バス1台分に対応した旅客定員数を確保していることに特徴がある。また、最近になって、観光客数の増加に伴い3社共に大型の超高速旅客船の充実も図るようになった。八重山観光フェリーは152名定員の「ちゅらさん2」を、石垣島ドリーム観光はオーストラリアで245名定員、30ノットの双胴型船「プレミアムドリーム」を建造し、安栄観光は147名定員、36ノットの「うみかじ」を新造している。このうち「プレミアムドリーム」は、この水域では珍しい双胴型船であり、これまでの実績が豊富な単胴船型との性能比較が待たれる。これまで単胴船が多かったのは、珊瑚礁で水深がたいへん浅い航路が多いため、喫水の浅い滑走型の単胴高速船が好まれたためである。「プレミアムドリーム」は、船内も洗練されており、八重山の美しい海のクルーズを存分に楽しむことができる。



八重山観光フェリーの「ちゅらさん2」



石垣島ドリーム観光の「プレミアムドリーム」



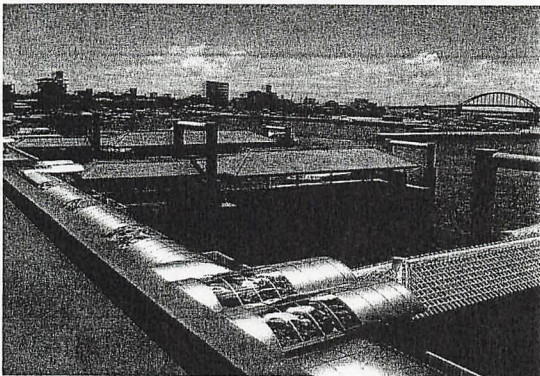
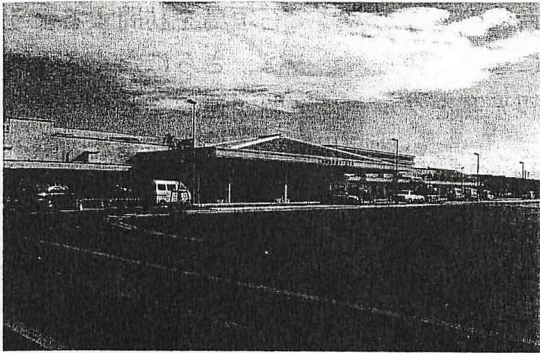
安栄観光の「うみかじ」

〔石垣港の港湾計画〕

石垣市港湾部の吉見氏から石垣港に関する説明を頂いた。この港湾部は、かつての那覇・台湾航路用のフェリーターミナルの1階にあった。

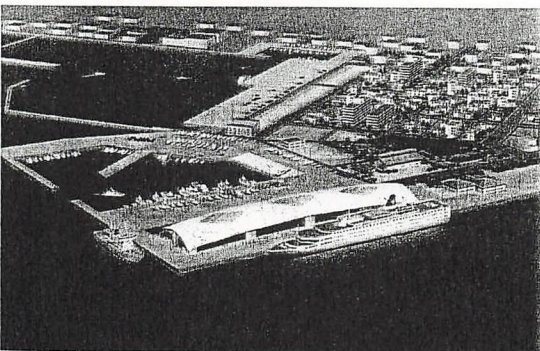
かつては海岸から1本の突堤が突き出しただけだった石垣港は、埋め立てが進んで離島航路客船用の内港部分と、大型RORO

船やクルーズ客船用の埠頭が整備され、2年前には旧離島棧橋が4本の大型浮き棧橋を有する離島ターミナルが完成した。



石垣港離島ターミナルと離島棧橋
(ウィキペディアより)

さらに沖合いの防波堤から南の大規模な埋め立てが行われ、南側には人工海浜やレジャー施設、北側の港内側には340m、水深9mのクルーズターミナルが平成24年までには建設される計画という。



完成予想図 (石垣市港湾課HPより)

クルーズ客船の寄港港としての石垣港は、台湾起点の定点定期クルーズを行うスタークルーズの「スーパースター・リプラ」の寄港港となっていて、平成21年には30回の寄港があったという。乗客数は毎航海約900人。基隆起点で、石垣島と那覇に寄る航海と、石垣島だけに寄るショートクルーズが6～10月まで行われている。この他、外船では「オイローパ」、「シルバー・ウィスパー」が各1回、日本船では「ぱしふいっくびいなす」(4回)、「飛鳥Ⅱ」(1回)、「ふじ丸」(1回)が、数は少ないものの寄港している。年間のクルーズ客は45,452人、乗組員は28,737人となっている。

〔クリアランスポートとしての機能〕

クリアランス船というのを、石垣市港湾局で初めて聞いた。台湾と中国本土との経済交流が進んだ結果、台湾からの貨物を運ぶ外国籍貨物船がカボタージュ規制を逃れるために石垣島に寄港してから中国本土に向うのだそうだ。最近では、ルールが変化して減少しているが、それでも平成21年には1,461隻が石垣島沖にアンカーをして寄港証明を入手して中国本土に向かったという。最盛期の平成15～19年には年間5,000隻を超えて、その税金だけで毎年約20億円の収入だったという。

〔本島からの航路〕

沖縄本島との間の航路には、かつては琉球海運と有村産業が大型RORO旅客船を運航していたが、今ではすべて姿を消した。このため那覇と宮古島との旅客輸送は、航空機だけとなった。港湾関係者に聞いても、航空機が住民と観光客の足として定着して

おり、旅客船復活というニーズはないのではないかとのこと。いささか残念ではあるが、高速移動を望む時代の要請なのであるうか。クルーズフェリーと呼ばれる快適なフェリーの需要が、欧州では確実にあるが、海洋国家を標榜する日本、しかも海の美しい沖縄の海ではないことはなんとも残念なことだ。

一方、有村産業の撤退で航路が消えた台

湾との旅客移動は、クルーズ客船というレジャーとして生まれ変わり、定期便ではないものの、前述したように年間5万人弱の台湾の人々が海路で石垣島を訪問するようになっている。今後は、さらにたくさんの観光客をクルーズ客船が運ぶことが予想され、いつかは欧州のように、豪華な国際クルーズフェリーが台湾との間に活躍するようになるかもしれない。

「船と港編集室」新刊 4月30日発売!!

クルーズビジネス論

池田良穂・著(大阪府立大学大学院教授)

船と港編集室発行、定価:3600円(税込)

A4判、147ページ、オールカラー印刷

ISBN978-4-9905143 C0056 ¥3600E



神戸夙川学院大学観光学部での講義「クルーズビジネス論」用に、日本のクルーズ界の第1人者である池田教授が書き下ろした快心の1冊。世界的な展開が始まり、巨大レジャー産業として急成長する現代クルーズを、その歴史から現状、マーケット構成や経済性、クルーズ客船のハードとソフトなど広範囲に記述しており、たくさんのカラー写真、デッキプラン、船内新聞などの資料も満載。これからクルーズについて学ぶ人だけでなく、クルーズに興味をもつ全ての人の座右の書。

船と港編集室のホームページ (<http://www5a.biglobe.ne.jp/~f-to-m/>)

からご注文いただけます。