

〈 連載(255) 〉

新鋭大型高速フェリー姉妹の登場



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

新日本海フェリーの敦賀～苫小牧航路の新鋭姉妹船が、6月に三菱重工長崎で完成して就航した。「すずらん」、「すいせん」の2隻で、これまで就航していた姉妹船と同じ名前である。両船は、航海速度27ノットで、最高速度は30ノットという高速船で、敦賀～苫小牧間を20時間余りで結び、2隻で1000km近い長距離航路のデイリーサービスを行うという韋駄天フェリーである。港での停泊時間はわずか3～4時間で行う効率のよい運航で、高い船価と燃料費でも採算がとれるという。到着時間は20時半と固定だが、出発時間が苫小牧発は23時半、敦賀発は深夜1時となっている。

先代の同名の姉妹船が、ディーゼル2軸推進システムであったのに対し、新造姉妹船は電動ポッド推進プロペラを、ディーゼル駆動のプロペラの直後に配置した1軸配置で、2枚のプロペラが逆方向に回転することで、無駄になるプロペラの回転流成分をなくすることができるという省エネ型の推進システムを採用している。これによって25%以上の省エネを達成すると同時に、

ポッド推進器を回転することができるので、横移動やその場回頭も容易にできる。

これまでの船ではサイドスラスタだけで、風速15m/s以上になれば離着岸にタグボートの要請をすることも多かったが、このポッド推進器によって17～18m/sの強風下でも自力での離着岸が可能となった。

全長が224mと200mを超えているのも、日本のフェリーとしては珍しい。ほとんどのフェリーが瀬戸内海、大阪湾、伊勢湾、東京湾などの海域を航海することがあり、そこでの航行には、200m以上の船は「巨大船」として航行規制をかけられているため、その結果ほとんどのフェリーが全長199mに抑えた船型となっている。また、この規制が、欧州のようなフェリーの大型化を阻み、フェリーの省エネ化のネックにもなっている。

新日本海フェリーは、2004年に舞鶴～小樽航路の「はまなす」と「あかしあ」の姉妹船で、この規制のカラを破り、200mを超える船長にして大幅に抵抗を削減した船型を採用することに成功した。これは建造所が

長崎なので、実質的に、この巨大船規制にかかることが全くなくなったためだ。この規制については、操縦性能に優れた最近のクルーズ客船やフェリーについては緩和をされるべきと考えられるが、その方向での検討がされているのかどうかは分からない。こうした古い法律については、ぜひ、早急な機能要件化が必要なのではあるまいか。ちなみに、先代の「すずらん」「すいせん」は、全長が199.45mと、涙ぐましいくらいぎりの値になっている。

今回就航の姉妹船では、「はまなす」級の船型をさらに改良して、2%余りの抵抗低減を実現しているという。磨き上げられた日本の造船技術を駆使した船型開発が確実に進められていることには感動する。

円高で輸出船の受注に苦慮している日本の造船所も多いので、この機会に日本のフェリーを省エネ型の次世代フェリーに衣替えしてはどうだろうか。自動車産業がピンチの時には補助がでているのだから、造船業界がピンチの時に国内インフラであるフェリーの高性能化にも国は積極的になるべきだと思う。

さて「すずらん」、「すいせん」の姉妹船は、外観は同じだが、インテリアが大きく違っている。「すずらん」が「自然との出会い」をモチーフにしているのに対し、「すいせん」は「人との交流」をモチーフにしているという。ぜひ、一度乗船して、2隻の違いに注目して欲しい。

また、レストランが、テーブルサービスで本格的な料理を楽しめるグリル、カフェテリア式のレストラン、軽食がテイクアウトで食べられるカフェと3つあるのも日本

のクルーズフェリーの中では唯一と言える。気分と財布とに合わせて自由に選択できるのは、欧州のクルーズフェリーにあっては常識で、乗客にとっての「選択の自由度」をどれだけ上げるかでクルーズフェリーの質が決まるとも言われている。乗船をされたら、ぜひ1食はグリルでのコース料理を楽しんで欲しいと筆者は思う。まるで、クルーズ客船に乗っているかのような雰囲気を楽しむことができる。

日本人には船の展望浴場は必須であり、本船にもサウナ付の展望浴場が最上階デッキに設けられている。日本海の大海原を見ながらの入浴は最高である。さらに、本船からは露天風呂も新設され、潮風を感じながらの風呂も楽しめるようになった。

最近のペットブームから、車での旅にペットを連れて行く場合も多い。新日本海フェリーでは、古くからペトルームを整備して、こうしたニーズに伝えていたが、さらにデッキの一面に「ドックラン」を設けて、航海中もペットと遊ぶことができるようにした。

客室からは、カーペット敷きの大部屋が姿を消し、最低でもプライベート空間が確保できるようになっているのも画期的だ。また、ベッドだけでなく、個室には畳敷きの和室もあり、こちらも選択の自由度が大きく増した。4室しかない豪華なスイートルームには、プライベートな展望浴室も完備されている。

ほとんどのトイレがウォシュレット付となっているのも、日本の家庭と同レベルとするという日常性を確保するという配慮であろう。日常性と非日常性の混在こそ、ク

ルーズの醍醐味と言える。

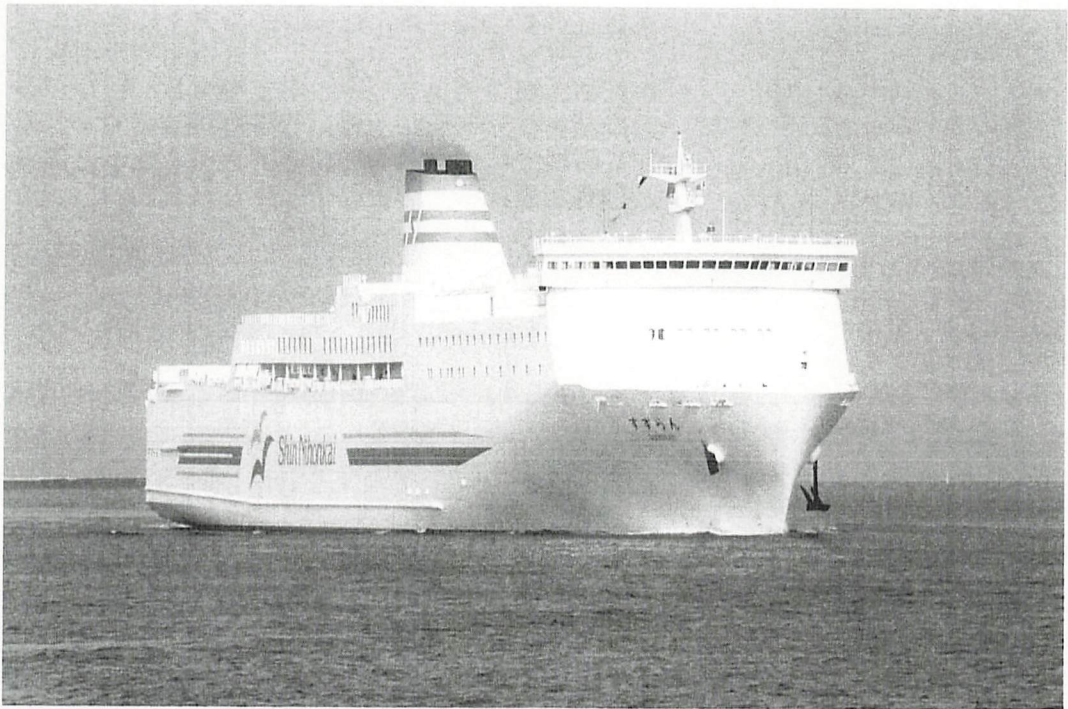
ぜひ、北海道へのフェリーの旅をお試しいただきたい。筆者は、日本クルーズ&フェリー学会で、7月の連休を利用した新造船2隻に乗船し、札幌のホテルに1泊して初夏の北海道を1日満喫するツアーを企画しており、7月の連休を利用して40名余りで楽しむことにしている。船中2泊、北海道1泊の「3泊3日」のツアーである。3泊4日ではなく、3泊3日で、3日の連休だけに収まる理由については、ぜひ同社のホームページでタイムテーブルをチェックしてみたい。

各旅行社も、こうしたフェリーを使ったショートクルーズのパックを組んで欲しいと思う。今の日本の長距離フェリーは、トラック輸送がその主要収入部分となってい

るが、その経営のベースの上に、旅客も重視するタイプの「クルーズフェリー」化に大きな期待が膨らむ。もちろん、海のLCC化を狙うフェリーもあってよいが、これから本格的な現代クルーズが日本でも発展する中で、気軽な短期クルーズを定期フェリーを使って行えるようになって欲しいものだ。



「すいせん」の3層吹き抜けのロビー。イメージは「お祭り!!」



新日本海フェリーの関西～北海道航路の新鋭船「すずらん」