

〈連載(279)〉

香港港の再訪(その2)



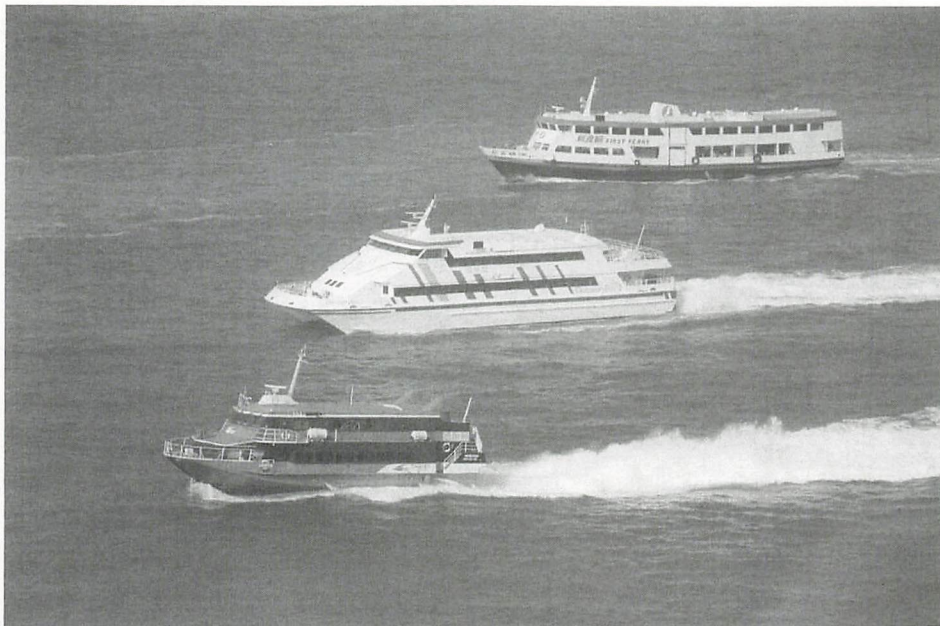
大阪府立大学大学院 海洋システム工学分野教授
池田 良穂

前回の本コラムでは、香港港のクルーズ客船とカジノ船について紹介をしたが、今回は香港の海上の足として大活躍をしている小型客船についてご紹介をしたい。

宿泊したホテルの窓からは、香港港内を疾走する小型客船の姿が頻繁に見えた。中国本土の広州の九龍半島の先端部分とその周辺の島々から香港は構成されている。そ

の南端にあるのが大きな香港島で、この島と九龍半島との間の海峡沿いに香港の港が広がっている。

この海峡には3本の自動車用海底トンネルの他、鉄道や地下鉄の海底トンネルがあり、それらの開通によって海上輸送需要は減少したとはいえ、フェリーは相変わらず市民や観光客の足として大活躍している。



ホテルの窓から撮影した香港の旅客船群

なかでも、最も歴史のあるのが有名なスターフェリーである。本土側の九龍(カオルーン)と香港島の中心街同士を結び、航海時間がわずか7分の航路がそのメインルートだ。その発祥は1888年に設立された中国系のカオルーン・フェリーで、1898年にはイギリス系のスターフェリーへと引き継がれたという。車は乗せない旅客専用のフェリーで、1階が普通席、2階が上級席で、運賃も、出入口も違っていて、船内での上下の行き来はできない。



スターフェリーの1隻「モーニング・スター」



九龍側のスターフェリーのターミナル。右が定期航路船「シルバー・スター」、左がハーバークルーズ用の「サンシャイン・スター」

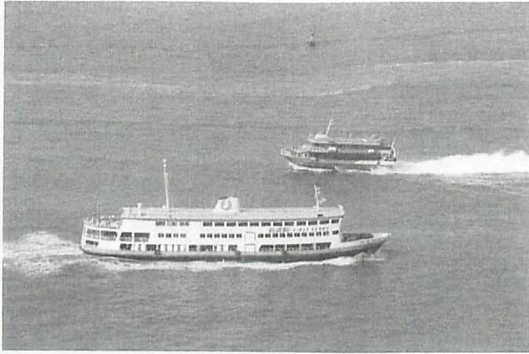
スターフェリーは、現在、定期航路2航路と、香港港内を周遊するハーバークルーズを運航しており、運航船は9隻。古い船は1958年建造で、最も新しい船が1965年の

建造だから、いずれもかなりのベテラン船だ。すべて両頭船で、ブリッジは下層デッキの前後にあり、船長が港に着くたびに2つのブリッジを行き来して交互に反対方向に進む。船の形はよく似ており、色も緑と白のツートンカラーなのでなかなか見分けがつかないが、ハーバークルーズに就航する「サンシャイン・スター」だけは煙突が違うのですぐに分かる。定期航路に就航する船は、座席が並んだだけのシンプルな内部だが、遊覧船として港内を周遊する「サンシャイン・スター」はラウンジ風の造りで、前後にオープンデッキもある。

スターフェリーの船員はセーラー服をきているのが大きな特徴だが、よれよれのちよっと汚れたような服でいただけない。年間乗客数は約2100万人と結構多い。

香港の港の中をくまなく結んでいるのがファーストフェリーで、在来型旅客船、高速旅客船を中心に5航路を運航していて、年間1400万人余りを運んでいる。滞在中、ファーストフェリーの在来型客船に乗ってランタウ島まで往復した。ランタウ島は、今では九龍地区と橋で繋がれ、島内には飛行場とディズニーランドなどが作られているが、香港の中心街からは海上の方が短絡効果で所要時間が短い地区も多く、多数のフェリールートが残っており、筆者の乗ったフェリーの航路もそのひとつであった。途中で、香港の巨大なコンテナ港域の前を通るため、たくさんのフィーダー航路の小型コンテナ船やバージ、給油船が停泊しており、その中を、1万TEUをはるかに超える巨大なコンテナ船が通過して入港していくのも遠望することができた。さすがに、

世界有数のトランシップ型コンテナハブ港である。



ファーストフェリーの在来型旅客船「シン・フェイ」とマカオ行きのジェットフォイル。ジェットフォイルはまだ浮上のための加速中。

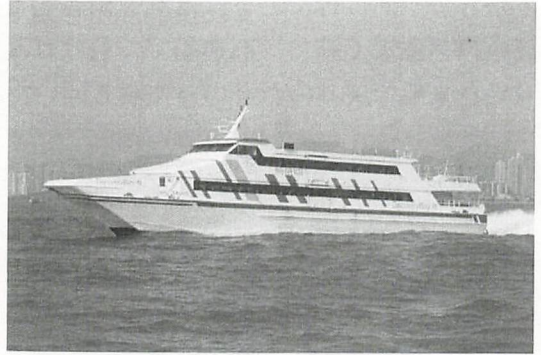


ファーストフェリーの高速旅客船「ファーストフェリーⅥ」。シンガポールで建造された高速船で、422総トン、397名定員、25.5ノット。

内航客船運航会社の2番手が、ディスカバリーベイ・トランスポート社で、高速旅客船11隻で、香港島のセントラルと、リゾート地であるディスカバリー湾を約30分で結んでおり、年間470万人を運んでいる。いずれの船もシンガポールのマリンテクニク造船の建造の半滑走型高速船。大きさは160~600総トンで、旅客定員は250~500名、速力は30ノット前後となっている。

スウェーデンで発行されているフェリー専門誌によると、この他、香港内で運航さ

れている旅客船は14航路に50隻以上就航しており、これらの会社が年間約1350万人を運んでいるという。



ディスカバリーベイ社の運航する高速旅客船では一番大きい600総トン型の「ディスカバリーベイ8」

最後に、香港~マカオ航路について紹介しよう。香港、マカオ共に欧州の植民地であったのが中国に返還されたが、返還後も植民地時代の経済体制を維持しており、同航路は今でも国際航路扱いとされている。高速船で小一時間の航路で、全没翼型水中翼船や双胴型高速船が多数運航されている。年間旅客数は約2000万人で、航海数が11万便だから、1航海あたり182人の乗客があることとなる。カジノリゾートとして有名なマカオの観光客の年間入込数が約2000万人とのことなので、その半数は香港から船ででかけていることとなる。

宿泊したホテルの窓からは、香港のターミナルを出たターボジェット社の運航するジェットフォイルが加速して浮上するのがよく見えて楽しかった。また、同じ会社が運航するノルウェー製の双胴型全没翼型水中翼船が疾走する姿も見えた。いずれも40ノットを超える速力が出せるので、他の高速船よりは15分ほど短い航海時間でマカオに到着でき、カジノにはやる乗客には人気

とのことだった。かつて香港を訪れた時には、同航路には高速旅客船だけでなく、在来型旅客船も就航していた。その時に、香港からカジノに行くときには高速旅客船で出かけ、運よく勝てば高速船で、負ければ安い在来船で戻るのだといった話も聞いた。



ターボジェット社のジェットフォイル「グイア」。日本以外では、唯一、生き残っているジェットフォイルの就航航路である。



双胴の全没翼型水中翼船「ペンハ」。香港～マカオ間を45分で結ぶ。561総トン、407名定員、最大45ノット。姉妹船1隻も同航路に就航している。

ターボジェット社と共に、同じ航路に高速旅客船を投入するのがコタイジェット社で、13隻余りの高速船を投入しているが、船足の速いジェットフォイルに対抗すべくオーストラリアのオースタル・シップ社で、700総トン型で40ノット級の航海速力を誇る双胴高速船を2007～2008年に8隻建造し、香港島、九龍、空港の3つのターミナルからのハイスピードサービスを開始した。今後、全没水中翼型水中翼船と半滑走型双胴高速船との性能・経済性比較には大いに注目したいところだ。



コタイジェット社が運航する2隻の双胴高速旅客船が港内で行きかう。オーストラリアのオースタル・シップ建造の700総トン、乗客411名、40ノットの超高速船で、香港～マカオ航路に8隻が投入されている。

