



〈連載(280)〉

太古と橘丸



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

日本の離島振興のためには、高性能でかつ快適で乗客に愛される質の高い客船が必要だ。そんな客船が日本の西と東の離島航路で相次いで就航した。一刻も早く乗りに行きたいと思っていたが、11月になってようやく2隻に乗船することができた。

まず、福岡博多港と五島列島の島々を結ぶ野母商船の「太古」。博多港を深夜24時前に出港して、五島列島の港に寄りながら福江に朝8時過ぎに到着し、折り返して再び北上しながら港々に寄りながら夕方18時少し前には博多港に戻る。1598総トン、19ノット、旅客定員350名で、車両は乗用車換算で55台搭載できる。

先代の「太古」も性能のよいユニークな離島航路客船だった。元関西汽船の設計部長で、筆者の務める大阪府立大学でも非常勤講師をしていただいていたこともある埴氏が考案・開発した特殊形状の船尾双胴船型を採用しており、そのユニークさは拙著のブルーバックスにその技術的なポイントを紹介させていただいた(現在は絶版で、筆者のホームページからダウンロードが可

能)。その代替船として、同じ白杵造船で建造されたのがこの新船「太古」である。

博多埠頭のフェリーターミナルで21時からチケットの販売が始まり、21時45分には「太古」への乗船となった。

終点の福江まで乗ると、「太古」の走航する雄姿は見られないので、途中の青方港で下船して、北上する同船の走航する姿をカメラに収めてから、再び同船に乗船して博多港まで戻ることにして、チケットを予約していた。基本運賃(青方まで4280円)の他に、キャビン等の指定・利用料があり、定員2人の和室部屋(ツインクラス)を5000円で確保した。帰りの便のキャビン使用料は半額だった。

乗船すると、案内カウンターがあり、係員がキャビンまで案内してくれた。1階が一般席、2階が指定席で、それぞれに公室設備があるが、公室の利用には格差はない。

23時45分、「太古」は静かに出港した。この日から冬型の気圧配置となり、11月にもかかわらず12月末の気温で、北風が強かった。このため玄界灘にでるとかなりの揺れ

になった。船首に波がぶつかるパンチングの音が異様に高く、時々、目が覚めた。

深夜に宇久島などにより、定刻の5時50分に上五島の青方港に到着。下船してもまだ真っ暗で周りには何もなく、最近になって完成したフェリー岸壁に場所がシフトしたとのこと。タクシーもない。下船した人の大方は、駐車場に止めていた車や迎えに来た車で去って行った。10人ほどが取り残されたが、やがて有川フェリーターミナル行のバスが来たので乗車。15分ほどで有川に到着。バス代は530円と結構高い。

有川港からは、九州商船の高速船とフェリー、五島高速船の高速船が佐世保に出ている。6時半に九州商船の高速旅客船「シークイーン」がまだ真っ暗な中を出港していった。続いて、8時に宇久島行の高速船「ありかわ2」が出港し、9時前に佐世保航路の高速船「ありかわ」が入港してきて、乗客を積んですぐに出港していった。

観光案内所に聞くと、タクシーの時間チャーターができるとのこと。ターミナル前で待っていたタクシーと交渉した結果、若松港まで行って、福江からの「フェリーオーシャン」の撮影をして、さらに「太古」の入港を青方港周辺で撮影しても、12時10分の「太古」に乗船できることがわかり、3時間のチャーターすることとした。

若松島の若松港まで移動して、「フェリーオーシャン」の入港をキャッチすることができた。さらに若松瀬戸にかかる若松大橋の上で待つこと30分で、同船の出港も撮影できた。



若松港を出る「フェリーオーシャン」

福江から北上してくる「太古」の通過を待ったがなかなか現れない。10時50分まで待ったが、雨も降り出したのであきらめて青方に戻った。途中、道路から「太古」が若松瀬戸を北上するのが見えたので、もう少し待てば橋の下を通過する「太古」が撮影できたかもしれないと一寸後悔。

青方港で待っていると、定刻の11時50分に、「太古」が入港してきた。沖には石油備蓄基地が見える。下船したのは1人。乗船は20人ほどか。

パーサーが待っていてブリッジに案内してくれ、船長に挨拶。青方出港と同時に特等室等の船内施設を見学させていただいた。

その後は、船首の右舷にある展望ラウンジでくつろぐ。ビールを一本飲むと、朝が早かったこともあり、気持ちよく眠り込んでしまった。目が覚めると船は、小値賀島に到着する直前だった。ここからは10人ほどが乗船。最後に、宇久島に寄ってから博多へと針路をとった。途中、15時頃に平戸と生月島を結ぶ生月大橋の下を通過した。

海は昨晚に比べるとだいぶ凪いでいたが、それでも時々、パンチング音が鳴り響く。左には鷹島が見え、小さなフェリーが島に向かって見えた。

16時、加部島の沖を通過。黄色い海洋構造物が敷設中の横を通る。はるか先に、唐津を出た九州郵船の壱岐行のフェリーも見えた。

ブリッジに行き、博多港までの操船状況を見せてもらう。横揺れ防止のフィンスタ

ブライザーは、5～10度近く周期的に動いている。博多港に向けて針路を南西に向かうようになると、やや追い波状態とも結構揺れている。18時少し前、定刻に、「太古」は博多埠頭に着岸した。



青方に入港する「太古」



太古のブリッジ



展望ラウンジ(夜間の撮影のため窓の外は暗い)

さて、東の「橘丸」に話題を移そう。こちらは東海汽船の運航で、東京竹芝栈橋と、三宅島、御蔵島を經由して八丈島まで行く定期航路の貨客船だ。5700総トン、1000名定員の大型船だ。東京出港は、22時30分で、三宅島には早朝5時に寄港し、終点の八丈島には朝9時前に到着して、折り返して東

京へと北上し、夜の20時前には東京に戻る。前述の「太古」とよく似た運航だ。

この「橘丸」の先代も、客船ファンにはとても有名な船だ。三菱神戸で建造され、流線形の船体形状がユニークだった。

後継の新「橘丸」は、三菱下関で建造され、ディーゼル・電気のハイブリッド推進を採

用している最新鋭省エネ船である。2枚のスクリュープロペラを中心線上に並べ、前のプロペラはディーゼル機関で、後ろのプロペラは電気モーターで回し、その回転方向を反対にすることで推進効率を上げる2重反転プロペラとなっている。エンジンルームで機関長に同うと、前船に比べると燃料消費が15%余り減っているとのこと。油価格は最近軟化しているものの、未だに高水準にあることから、この燃料費の削減は運航コスト削減に大きな寄与をすることとなるに違いない。

離島航路でもカーフェリー化が一般的な傾向だが、「橘丸」はコンテナをクレーンで積載する貨客船だ。ブリッジの前に巨大な門型のデリックポストがあり、コンテナを積み下ろしする。カーフェリー化が難しいのは、伊豆諸島の島々は急に水深が深くなっているため、港に防波堤をつくることができず、荒天時には岸壁での荷役時の船体の動揺が大きく、ランプウェイを使った車両の乗下船が難しいためだ。今回の航海で途中下船した三宅島には3つの港があり、どの港に寄港するかは入港の2時間ほど前に船長が判断するという。

両船の船内設備について比較をしてみよう。

「橘丸」にはレストランがあり、東京出港時、東京入港時の夕食時にオープンしていた。「太古」にはレストランがなく、自動販売機でレトルト食品が購入できて自分で、電子レンジで温めて食べることとなる。

一方、太古には前方が見張らせる展望ラウンジや、インサイドプロムナードがあるが、橘丸にはレストラン横の小さなスパー

スがあるだけで、展望のよいラウンジはない。この違いは、両船ともに離島航路船とはいえ、その航路特性が全くちがうためであろう。「橘丸」は太平洋上に点在する孤島に順次寄港するのに対し、五島列島の島々は近接しており、途中の島と島との間の狭い瀬戸の航海は絶景である。

ぜひ、離島航路に登場した2隻に乗船してみることをお勧めしたい。



三宅島に入港する「橘丸」



橘丸のブリッジ



レストラン