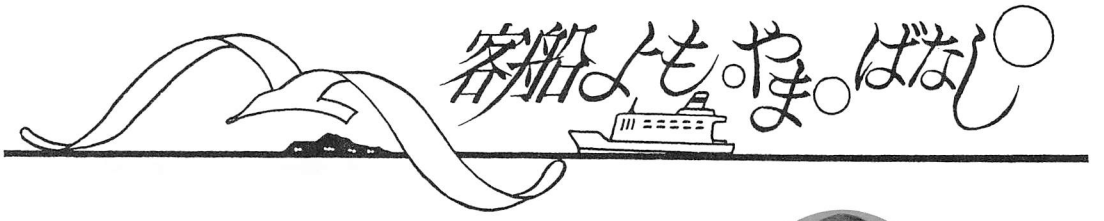


〈連載(331)〉

フェリー「やまと」の進水式

大阪経済法科大学・客員教授
池田　良穂

阪九フェリーの神戸～新門司航路船の進水式が１月10日に、三菱造船下関造船所で行われた。昨年末から、この進水式を見に行こうと思っていたところ、新聞広告等で関西の２つの旅行社が進水式見学ツアーを組んでいることを知った。いずれのツアーも阪九フェリーの船で１晩かけて新門司に行き、朝９時から始まる進水式を見学した後で、周辺を観光してから大阪に戻るというもので、１つは帰りが新幹線、もうひとつは帰りもフェリーを利用するというものだった。こうしたツアーで多くの市民に造船所を訪問してもらい、関西と九州を結ぶ海の幹線ルートに就航する新しいフェリーの誕生を目の当たりにしてもらえることは、海事関係者として、とても嬉しい。

進水式にでかけることを決めた12月中旬の時点で、両ツアー共にすでに満席とのことだったので、個人旅行としてフェリー往復の船旅を楽しんで、進水式にも列席することにした。造船所のホームページによると、進水式はだれでも自由に見学ができるとされており、団体の場合には事前に知らせるようにとのことだった。

進水式の前日、堺の自宅から自家用車で泉大津のフェリーターミナルに向かった。自家用車にしたのは、下関で進水式を見た後、近くの港を周ってシップウォッチングを楽しむには車があった方が便利なのと、大阪に戻って下船した後、午前中の仕事に遅れないための用心のためだった。もちろん、徒歩客では入れないフェリーの車両甲板の様子も見てみたいという気持ちもあった。

泉大津のフェリー埠頭には阪九フェリーの「やまと」が停泊していた。この船の代替船の「せっつ」が既に同じ造船所で進水して、艤装工事に入っているはずで、その姿を見るのも楽しみだ。

フェリー埠頭の駐車場には、トラックやトレーラーがたくさん並んでおり、乗用車レーンは３列くらいだったから30台くらいのようだった。同乗者は車から降りて、徒歩客と一緒に乗船するようにとの指示があった。その理由は、車両甲板に入ってみ

て理解ができた。そこには大型車が隙間なしにぎっしりと積載され、その大型車の間にできた空間に乗用車をうまく嵌め合わせるように駐車させていた。車をでてから客室へ上るためのエレベータホールに辿り着くためには、大型車の間の狭い隙間を、時には蟹のように横移動して通らなくてはならず、これで同乗者を別に乗船させている理由が理解できた。モーダルシフトとトラックドライバー不足の追い風で、長距離カーフェリーの輸送実績は絶好調なのが実感できた。

ぎっしりと積まれた大型車の間に乗用車をとめている「やまと」の車両甲板

旅客スペースに上がると、そこは3層吹き抜けのロビーだった。ロビーの1層目にはフロントやショップ、2層目にはインサイドプロムナードとレストラン、3層目には展望浴場が配置されている。客室としては、上等級の個室の他、寝台室や大部屋もある。

レストランの前には、オープン前から行列ができていた。かつては、フェリーの食事は高くて不味いという評判が浸透してしまい、お弁当をもって乗るか、カップ麺等で済ますという乗客も多かったが、フェリー各社の努力もあって「船に乗ったら優雅に食事を楽しむ」という船旅文化が着実に定着しつつある。

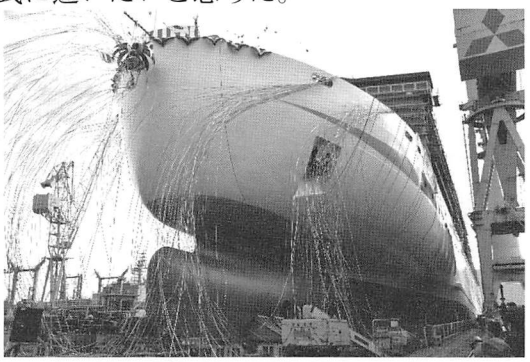
部屋のテレビがうまく入らずに、毎週楽しみにしていた番組が見られなかったのが玉に瑕だった。ITの進歩によって船舶の通信技術も急速に進化しているので、新造船ではしっかりとテレビも映るようにして欲しいと思った。

翌朝、まだ真っ暗いうちに船は新門司港に到着した。ここから下関まで、車で関門海峡大橋を渡って30分ほどで到着した。造船所の周りには駐車場がないとのことだったので、下関駅近くの駐車場に車を止めて、タクシーで造船所に向かった。

8時45分に開門とのことだったので、その30分以上前に造船所のゲートに到着したが、すでに一般見学者の長蛇の列ができていた。その中には日本クルーズ＆フェリー学会の会員の姿もあり、中には前日に広島の内海造船で津軽海峡フェリーの「ブルールミナス」の進水式を見学してから下関に移動してきて、連チャンで進水式を見学するという熱烈な進水式ファンもいた。

9時から進水式が始まり、9時15分には命名式となった。命名された船名は、大阪から乗船してきたフェリーと同名の「やまと」だった。そして船首に紅白の幕で覆われていた船名が現れると見学者から歓声が挙がった。続いて支綱切断があり、船首でシャンパンの瓶が割れ、くす玉が開くと同時に、大きな船体が船台上を滑り降りていき、海上で待機していたタグボートが「ボー、ボー」と歓喜の声を上げる中、2代目「やまと」は海上に浮かんだ。何度見ても、感

動的なシーンで、機会があれば今後も進水式に通いたいと思った。



新「やまと」の進水

この後、唐戸の桟橋に移動して、巌流島まで高速船で往復して、島から進水直後の「やまと」の姿を撮影。造船所の岸壁では東海汽船の「さるびあ丸」も艤装中だった。一方、艤装中のはずの阪九フェリーの「せっつ」の姿は見えず、あたりを探してみると、対岸の門司港の岸壁に繋がれていた。造船所の艤装岸壁が満杯のため、門司港の公共埠頭に着岸して最後の艤装工事をしているらしかった。

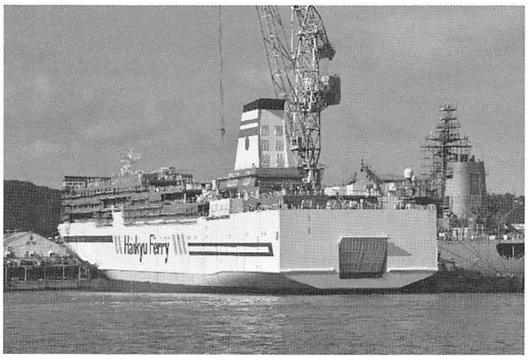
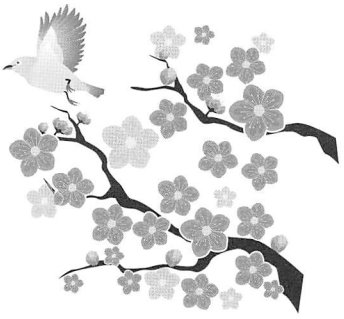
関門トンネルを通って門司港側に移動して、どこでシップウォッチングをしようかと思案した結果、門司から少し西側に海岸線沿いに移動した所にあるスーパー銭湯で、湯船につかりながら関門海峡を行き来する船を見ることにした。

ちょっと軟弱でなさけないが、泉大津から乗船した「やまと」で使った1等室では、意外に振動が大きくてなかなか寝つけず、さらに5時には起床して6時に下船し、進水式では1時間以上たちっぱなしの状態だったのでちょっと疲れたことがその理由。寄る年波には勝てそうにない。

ここで少し英気を養った後、さらに門司港の周辺でシップウォッチングをしてから、新門司へと車を走らせた。帰りの「やまと」も、車両甲板は大型車でぎっしりで、その合間に乗用車が積み込まれるという状況だった。

いい進水式そして関門海峡でのシップウォッチングを満喫しての帰りの船上での夕食には、奮発してステーキを注文して、神戸ワインと共に楽しんだ。熱い鉄皿の上でジュージューと湯気をたてる大きなステーキがテーブルまで運ばれてきた。フェリーの旅もなかなかいいものだ。

こうして船中2泊の進水式ツアーを大満足で終えることができた。新造の「せっつ」と「やまと」の姉妹はもうすぐ神戸～新門司航路に登場する。ピカピカの新造船での船旅を楽しみにしている。



巌流島から見た新「やまと」