

船舶工学を学ぶ学生のフェリーフェリーフェリー乗船と

九州・山口造船所見学研修旅行

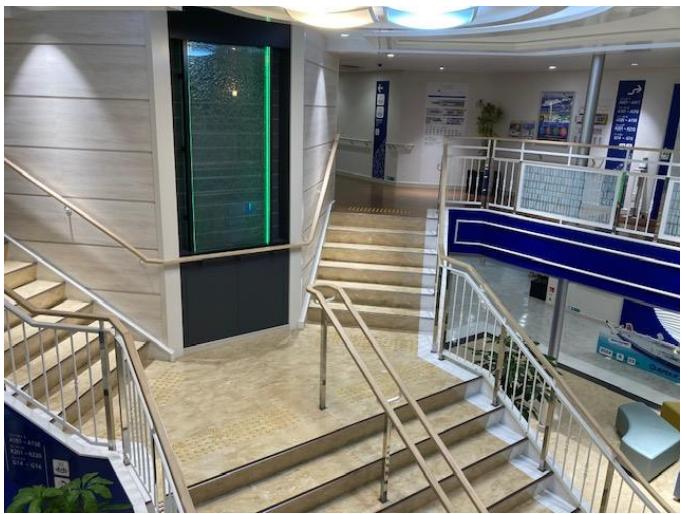
2024.9.27 池田良穂

大阪公立大学の海洋システム工学分野の現役教員および学生、総勢 12 名での九州への研修旅行に同道して、秋分の日の振替休日の夜に大阪南港を出港する名門大洋フェリーの「フェリーふくおか」に乗船しました。大阪南港～新門司間には 2 便が就航しており、19 時 50 分発の 2 便が、夜明けから 8 時半に新門司に到着するまでシップ・ウォッキングを存分に楽しむことができます。

大阪南港では 18 時半から乗船が始まり、船は「フェリーふくおか」でモダンな内装が特徴です。19 時からレストランがオープン。バイキング料理で、大人料金は 1800 円、シニアは 1300 円でした。料理の種類は豊富で、門司名物の焼きカレーなどもありました。学生は、学部 4 年生からドクターコースの学生までおり、若い学生ほどもりもり食べて飲んでいました。生ビールは 500 円でセルフのサーバーで購入ができ、ワインや日本酒等はカウンターでの購入です。レストランは右舷にあるため、大阪港を出港した後には神戸の夜景、そして明石海峡大橋の通過などが楽しめました。



大阪南港に入港する「フェリーふくおか」です。



「フェリーふくおか」のロビー



「フェリーふくおか」の展望ラウンジ



「フェリーふくおか」のインサイドプロムナード椅子席

翌朝、6 時から外部デッキでシップ・ウォッ칭。関門海峡へのメイン航路なので、多数の同行船を追い越し、左舷には反航船の姿が見られました。また、宇部港から出港してきた船首の丸い旭

洋造船製のセメントタンカー「清安丸」とも交差しました。外部デッキは 6 および 7 甲板の後部にあります。船内にも、6 甲板の左舷にインサイドプロムナードの椅子席、7 甲板の右舷に展望ラウンジがあり、ここからも船や景色が楽しめます。

新門司港に近づくと、北九州空港に離発着する飛行機、沖に錨泊する大型フェリー（「フェリーリつりん」と「フェリーおおさかⅡ」）や小型タンカーの姿が見えました。また港内には、阪九フェリーの「ひびき」と「やまと」、東京九州フェリーの「はまゆう」、RORO 貨物船「豊福丸」が停泊していました。

8 時半に新門司港に着岸。名門大洋フェリーの連絡バスで、小倉駅まで移動して、新幹線で福岡、そしてチャーターバスで見学先の名村造船に向いました。同造船所は伊万里にあるバルクキャリア、タンカー等の大型船の建造を得意とする中堅造船所で、大阪から移ってから、もう 50 年経ちます。大学の卒業生もたくさん居り、現在、共同研究も進めています。ここで造船所の説明を受けて、工場の見学をさせてもらいました。工場内で JR 九州高速船が使用していた 2 隻のジェットフォイルの姿が確認でき、現在は造船所が預かっている状態なのだろう。一隻はビートル時代の塗装そのままで、もう一隻は下地色の塗装の状態でしたので、売却が決まったのかもしれません。



宇部港から出港してきたセメント船「清安丸」と交差しました。今回の旅行の 2 つ目の訪問先である「旭洋造船」の建造の船首球状ブリッジ構造のユニークに内航船です。



新門司港外で錨泊中のオーシャン東九フェリーの「フェリーリつりん」です。新門司～徳島～東京のデイリーサービスに 3 隻の姉妹船と就航しています。



名門大洋フェリーの1便に就航する「フェリーおおさかⅡ」です。新門司港で旅客と車を降ろした後、港外にてて錨泊していました。



新門司港内の全景です。左から右に、「ひびき」、「やまと」、「豊福丸」、「はまゆう」です。



博多駅から伊万里に向うバスの車窓から見えた、博多港に停泊するクルーズ客船「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」と、日韓航路の高速トリマラン型旅客船「クイーン・ビートル」(手前)です。「クイーン・ビートル」は、船首のフォアピーラー区画の軽度の浸水を起こしましたが、過度なマスコミの批判にさらされて停船中です。大きな問題ではなさそうですので間もなくサービス復帰になると期待されます。



博多港に停泊する対馬航路の RORO 貨物船「フェリーたいしゅう」です。

伊万里の名村造船所の見学の後、博多から新幹線で新下関に移動して、現在進行中の共同研

究の参加三社の造船技術者の方々とも合流して、長府の「宮の内茶寮」で交流会が開催されました。学生たちにとっては、実際に海事業界で働く若手技術者の生の声を聴かせていただける絶好の機会です。下関の美味しい料理に舌鼓をうち、お酒もたらふく飲んだようです。

翌朝の技術交流会では6名の学生が研究成果を発表して、熱い議論が交わされました。パラメトリック横揺れを止めるための新形式ビルジキール、船艙内の液体、粉体、穀物等の貨物の運動手法、AISデータを活用したパラメトリック横揺れの発生確率の推定等、現在、学生たちが取り組む研究テーマも多彩になってきていました。

技術交流会の後は、旭洋造船の工場見学をさせていただきました。小型の貨物船の建造を得意とする造船所ですが、最近の建造船では捕鯨母船「関鯨丸」が話題になっており、造船所の玄関に同船の模型が飾られていました。



旭洋造船の玄関に飾られていた捕鯨母船「関鯨丸」。これまでの捕鯨母船とは全く異なる船姿で、一見するとカーフェリーのようにも見えます。

旭洋造船の見学を終えて、バスで下関の唐戸市場まで送っていただき、一時、自由行動。筆者は関門汽船の「がんりう」に乗って門司港駅に移動しました。ここでのお目当ては、水素燃料船「HANARIA」の姿をカメラに収めることでした。折からにわか雨も降り出しましたが、近くの岸壁に係留されており、なんとか写真を撮ることができました。

この後、門司港駅から門司駅まで列車で移動して、新門司の名門大洋フェリーのターミナルに移動しました。

ここでは名門大洋フェリーの山本哲也常務の「フェリー講座」というご講演をいただきました。名門大洋フェリーの紹介から、フェリー総論、フェリーによる貨物輸送、旅客輸送、これからの課題まで、広範囲なフェリー業界の解説で、迫力のある講演でした。この講演資料は、近々、本学会のホームページからみていただけるようになります。

この後、着岸している「フェリーきょうと」に乗船して、ブリッジ、機関室を見学させていただき、乗組員からの技術的解説も頂きました。

旅行最後の夕食は、船上レストランでバイキング料理を堪能。研修旅行での想い出話、研究に関するディスカッションなどなど、それぞれに楽しみました。「最近の若い人は……」といった言葉をよ

く聞きますが、「最近の若い人は、なかなか活力もあり、素敵です!!」。



下関から門司港までは関門汽船の渡船「がんりう」で関門海峡横断の分のクルーズを楽しみました。



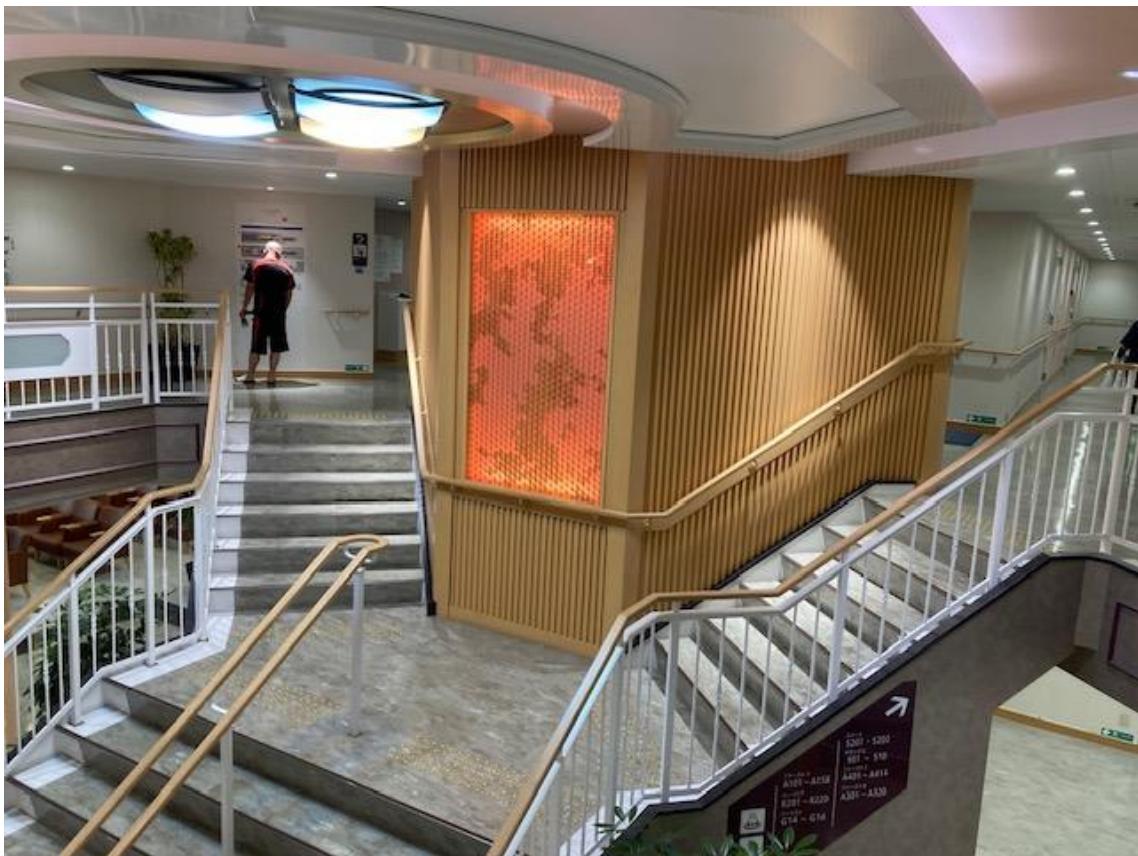
門司港では水素燃料船 HANARIA に初対面できました。



新門司港で出港前の「フェリーきょうと」でブリッジ見学と技術解説をいただきました。



エンジンコントロール室での説明風景です。



「フェリーきょうと」のロビーです。「フェリーきょうと」と「フェリーふくおか」は同型姉妹船ですが、船内インテリアにはかなりの違いがあります。2ページの「フェリーふくおか」のロビーと比べてみてください。

翌朝6時にデッキにでてみると、すでに船は播磨灘に入っていて、遠くに鳴門海峡の橋が見えました。どんな船に出会えるかとワッチを続けましたが、収穫は期待したほどはありませんでした。バイキングの朝食をとり終わったころには明石海峡に差し掛かり、漁船がたくさん出ていて、その間を縫うように「フェリーきょうと」は大阪湾へと進みました。

大阪港の港外では、コンテナ船、PCC、各種の内航船と遭遇し、大阪南港に入ると ATC のフェリー埠頭には「さんふらわあさつま」、「さんふらわあくれない」の姿が、フェリーターミナルには「おれんじえひめ」と「フェリーおおさかⅡ」の姿がありました。

これらの船を眺めながら、「来年の新年会はどの船上がいいかな?」と、ふと思いました。



淡路海峡に入るために右に舵を切ると、船尾のウェークが曲がって大きく形を変えました。



明石海峡に入る手前でジェノバラインの明石～岩屋航路の高速旅客船「まりんあわじ」と「まりーんふらわあ 2」が交差するのが遠望できました。



明石海峡に入る直前の写真です。デッキには明石海峡通過を眺める乗客の姿がありました。



大阪湾に入ると内航タンカーや外航貨物船を追い抜いて大阪港を目指します。



井本商運の内航コンテナ船「のがみ」の背景には神戸のビル群と六甲山が望めました。このコンテナ船は、国内地方港湾と、国内の国際ハブ港との間のコンテナ輸送に従事しています。建造は旭洋造船です。



入港待ちのセメントタンカー「第 23 すみせ丸」(奥)とタンカー「大洲丸」です。



大阪港に入港するためパイロット待ちしきコンテナ船「Uni-Prudent」を追い抜きました。



大型コンテナ船「X-Press Pyxis」が錨泊中でした。



大阪南港の ACT のフェリー埠頭には商船三井さんふらわあ社の志布志航路の「さんふらわあさつま」と、別府航路の「さんふらわあくくれない」が向かい合わせに停泊していました。



大阪南港と愛媛の東予港を結ぶオレンジフェリーの「おれんじえひめ」です。中距離フェリーに分類されていますが、瀬戸内海の長距離フェリーを上回る最大級のカーフェリーです。