



沖繩離島航路のフェリーを見る

はじめに

沖繩に最初に出かけたのは、大学の3年生の時だった。船舶工学を学んでいたこともあり、また飛行機は学生には高値の花だった時代で、大阪から関西汽船の「沖之島丸」で那覇港まで行き、そこから宮古島・石垣島に有村産業の「八汐丸」に乗り換えて行き、帰りは琉球海運の「那覇丸」、「ひめゆり丸」を乗り継いで鹿児島まで航海した。まだ、RORO型のフェリーは就航しておらず、いずれの船も、デッキクレーンで貨物を船倉に積み込むタイプの貨客船であった。石垣島周辺の離島には、20〜100総トン程度の小さな内航客船が通っていたが、10ノット程度の速力しかでず、民宿の人に「離島に渡つたらいつ戻って来られるか分からないよ」と脅されて、一番近い竹富島だけかろうじて出かけた記憶がある。まだ、沖繩の本土復帰前で、バスポート代わりの渡航許可証が必要な時代だった。

以来、沖繩には何度も出かけるようになったが、関西からの沖繩航路の旅客船も少なくなり、今では、ほとんど飛行機を利用している。

この3月に大学を定年退職し、今は、非常勤の特認教授として最先端船舶技術開発研究所で研究生を送っており、多少は時間に余裕ができるようになるので、久しぶりに船で行こうとも思うが、関西からの航路では琉球海運と有村産業の客船は姿を消してしまい、マルエーフェリーの旅客カーフェリーだけが旅客輸送を行っている。関西から沖繩までは約1300kmあり、2泊3日の行程となる。世界的にみても2泊以上の長距離航路では、旅客輸送については飛行機には太刀打ちできず、ベースカゴがあつてはじめて旅客の輸送も併存できるのが現状である。

欧州では、いずれもRORO荷役を行う旅客カーフェリーと貨物フェリーに関わる規則の大

きなギャップが問題視され、「13名の壁問題」とも呼ばれている。旅客が12名までの貨物船と、13名以上の旅客船で、建造時や運航時の規制があまりに違いすぎるのではないかという議論である。リスクベースによる合理的な規制緩和が、比較的旅客定員の限られた客船になされるべきなのかもしれない。

さて、以下では、今年になって4回出かけた沖繩での船旅やフェリーとの出会いについてご紹介したい。

新クルーズターミナル

沖繩にでかけた4回のうち2回は、那覇港の将来計画に関する委員会に出席するための日帰り出張だったので、会議の合間の時間に那覇港内をタクシーでさっと回るだけだった。那覇空港と港湾地区は海底トンネルで直結されるようになり、港側のトンネルの出口付近で、泊大橋



大阪府立大学21世紀科学研究機構特認教授

池田 良穂

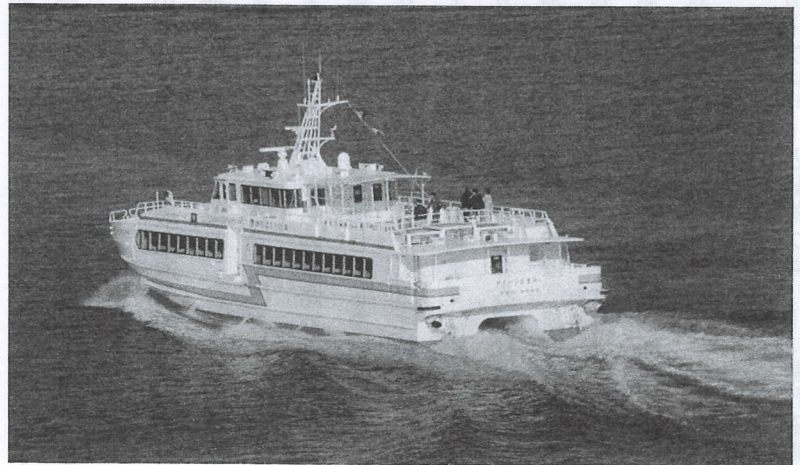


泊港内に並ぶ周辺離島航路のカーフェリー群。毎日、10時前後に一斉に出港していく。

の付根に、新しいクルーズ船ターミナルができ、世界最大の22万総トンのクルーズ客船までの受入準備が整っている。那覇港は、スタークルーズが台湾起点で行っている定点定期クルーズの寄港地としても選ばれており、年間100隻余りのクルーズ客船がやってきており、日本のクルーズハブ港の1つとして機能しはじめている。東アジアのクルーズの爆発的な発展から、今後は、中国のクルーズ発着港として、北部の上海や天津港だけでなく、南部の厦門港などを

ホームポートとするクルーズ商品が多数企画されており、台湾と共に、沖縄の那覇港、石垣港などが多くのクルーズ客船を受け入れるようになることは疑いようがない。こうした状況のもとで、那覇港は、この新クルーズターミナルに加えて、複数のクルーズ客船の同時入港に備えた受入埠頭の増設に動き始めているという。

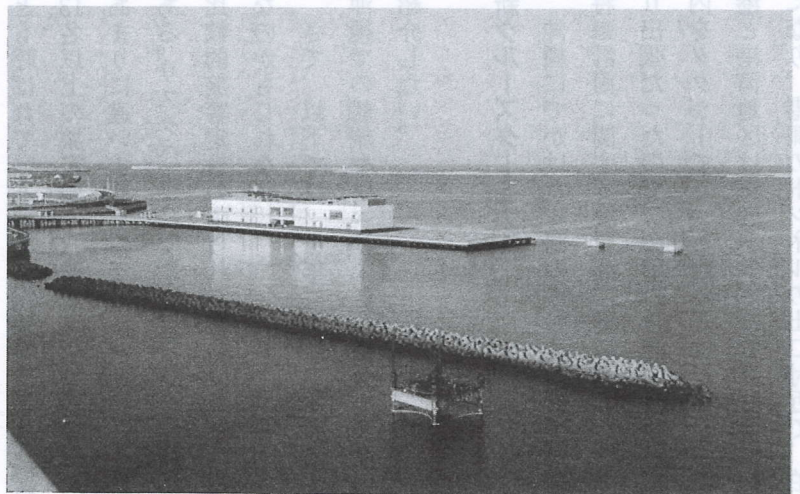
那覇の新クルーズターミナルは、周辺離島航路の基地である泊港の入口という絶好のロケーションにあり、今後はクルーズ客船の乗客



慶良間諸島の座間味島へと出港する高速旅客船「くいんざまみ3」。座間味島まで、約1時間の航海なので、クルーズ客船のオプションルツアー向けにはびったりの行程だ。

のオプションルツアーとして周辺離島への旅が選ばれるようになるに違いない。国立公園に指定された慶良間諸島の美しい海は、クルーズの乗客にも魅力的だと思う。慶良間諸島だけでなく、粟国、久米島等についても、こうしたクルーズ客の受入体制を充実させることが必要だと思われる。

につぼん丸の「飛んでクルーズ沖縄」に乗船
商船三井客船の運航するクルーズ客船「につぼん丸」は、美食の船として定評のある船だ。



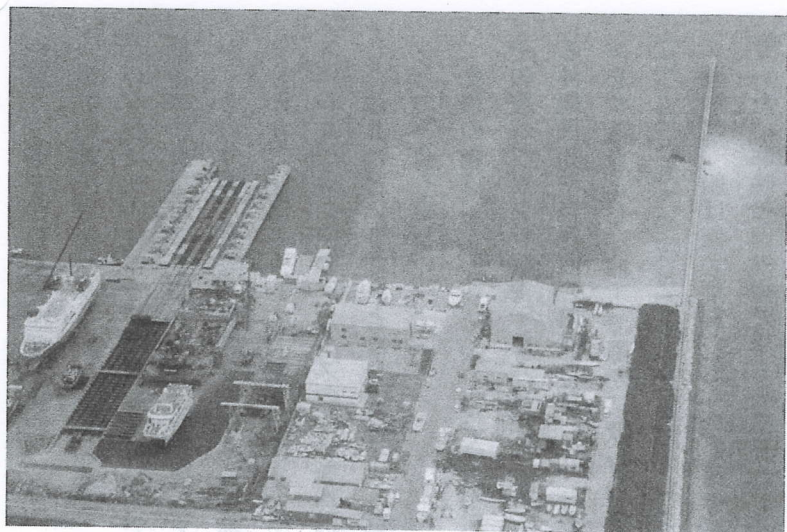
那覇港のクルーズ船ターミナル。網取用の支柱を岸壁施設の左右に広げて設置し、世界最大級のクルーズ客船の受入れもできる体制を整えている。

日本籍の3隻のクルーズ客船は、顧客が比較的固定化していることから、アメリカ型の定点定期クルーズをしていなかったが、同船は夏の短い期間ではあるが、全国から飛行機で北海道まで飛んで小樽港を起点とするショートクルーズに乗船するという「飛んでクルーズ北海道」を企画して、クルーズの新規客層開拓と全国的なマーケティングに大いに貢献した。これと同様の企画を沖縄でも実施しており、定年の記念も兼ねて乗船することにした。

同船の「飛んでクルーズ沖縄」のスケジュールを調べてみると、4月9日から始まり、まずAコースとして那覇起点のワンナイトクルーズ、Bコースとして10日発の3泊4日の南大東島・座間味クルーズ、Cコースの13日発の3泊4日の西表・与那国クルーズ、Dコースの16日発の3泊4日の石垣・基隆クルーズがあり、さらにB、C、Dクルーズを連続して乗船する12泊13日のグランドクルーズも販売されていた。いずれのコースも、羽田、中部国際、伊丹空港からの航空機も含んだ料金設定もされていた。

この中では、特に大東島に寄港する3泊4日のクルーズに食指が動いた。大東島は沖縄本島から西に300 kmほど離れた絶海の孤島で、那覇からの定期船があるが欠航になることも多いということで、現役時代にはついに行く機会に恵まれなかった。これがついに実現できると

あって、このクルーズに乗船することに決めた。さて、乗船当日の朝、関西空港からの飛行機は、那覇空港着陸の直前に糸満市の上空を通り、機上から船舶上架用のシンクロリフトをもつ革新的な新糸満造船の造船所の全容が見えた。以前は、離着陸時にはデジカメの撮影ができなかったが、今ではデジカメでの写真撮影ができるようになり、古い機械式のカメラを持参しなくても自由に写真が撮れるのが嬉しい。造船所のリフト式の船舶上架用施設と、広大な水平船



機上から見た新糸満造船の全景（左半分）

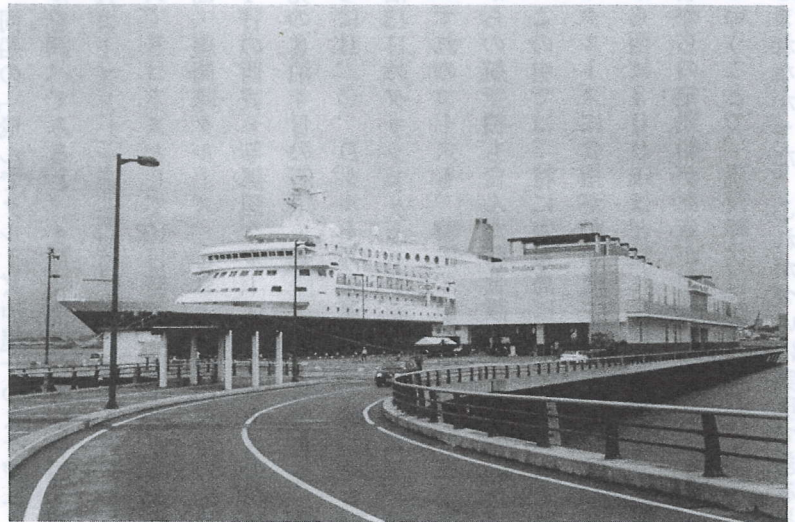
台の上には、修理中の船が数隻並んでいるのが見えた。その中には、クルーズで寄港予定の座間味島と那覇を結ぶ「フェリーざまみ」のオレンジ色の船体も見えた。

那覇空港のゲートを出ると、「につぼん丸」のスタッフが出迎えてくれて、大きな荷物は、船のキャビンにまで入れておいてくれるとのこと。こうして空港で大きな荷物のチェックインができるのは嬉しい。乗船までの時間、沖縄観光が手ぶらで楽しめるからだ。

那覇港のクルーズスターミナルには「につぼん丸」が停泊していた。今にも雨が降りそうなどんよりとした天気だったが、まずは、「につぼん丸」の姿をカメラに収めることから始めた。

17時から乗船開始となり、受付は船内で行われていた。キャビンのキー、船内での支払い、そして乗下船チェックの機能を兼ね備えたプラスチック製のカードをもらい、キャビンへと向かう。何度も乗船したことのある船だけに、なんとなく家に戻ってきたような感慨がわく。「ただいま、につぼん丸!!」

部屋に荷物を置いて、まずは、お気に入りの最上階の展望ラウンジに向かう。このラウンジはブリッジの真上にあり、周りには木甲板があり、いつでも外に出られるのが嬉しい。またラウンジ内には本船の現在位置を表示した航路図が見られるテーブルがあり、航海士用の双眼鏡



那覇港の新クルーズ船ターミナルに停泊する「にっぽん丸」

も備えられている。
クルーズターミナルは、周辺離島航路の基地となつている泊港の入口付近にあるため、このラウンジにいれば、出入港する内航客船にも出会うことができる。

出港前にボートドリルが行われ、続いてプロムナードデッキではシャンパンがふるまわれ、出港パーティが盛り上がる。やがてドラの音がけたたましく鳴って、18時にいよいよ出港だ。ターミナルの岸壁では、地元の子供たちが太鼓

や踊りで華やかに見送ってくれた。

最初の船上でのディナーは和食会席だった。この夕食でテーブルをご一緒させていただいた夫妻がなかなかの客船ツード、話が弾んでいたが、そのうち、航海クラブを主宰する服部さんと分かり、服部さんも「大阪の池田さんですか!!」「レジエントのクルーズの時にお会いしましたね!!」ということとなった。こんな船ファンの再会も嬉しい。

食事の後は、ドルフィンホールで落語があり、その後、ラウンジ「海」で八重山のバンドによる沖縄民謡や自作曲の演奏と続いた。社交ダンスをするもよし、バーで静かに飲むのもよし、「にっぽん丸」の夜は華やかに更けていった。

翌早朝、船は南大東島の近くを低速で航行していた。昨晩は雨模様で海も結構荒れて、船も大きく動揺していたが、空は快晴となっていた。風もだいぶ弱まり、海面の波もだいぶ納まってきた。はきていたが、うねりがまだかなり残っていた。

南大東島は大型船が着岸できる岸壁がないので、唯一小型船からの上陸が可能な北側の南大東漁港の沖合に船を泊めて、本船搭載の救命ボートによるテンドーサービスでの上陸となる予定になっていた。しかし救命ボートの降下作業はうねりの影響で難航を極めて、海面にまで降ろすことができない。ついに午前中のテンドーサービスを諦めて、午後には再トライするこ

となり、それまで船はゆっくりと南大東島と北大東島の周りを8の字型に周遊した。両島共に島の周りはすべて断崖絶壁だ。

午後になつても救命ボートを下すことは難しく、ついに船長は本船の救命ボートを使ったテンドーサービスを断念した。その後、島からの提案で、島の遊漁船を使って島の人々が「にっぽん丸」の船上にやってくるということとなった。北からのうねりを避けるため、「にっぽん丸」を島の南海域に移動させ、島の南端にある亀池港から、住民が遊漁船に乗ってやってくるという提案だ。遊漁船は、人や特産物を岸壁上で積み込んでから、陸上のクレーンで吊り上げて、海面に降ろすという。この珍しい光景は、船上からも見ることができた。次から次に遊漁船が海に降ろされて、村長以下、村の人々が続々とやってきて、船上での歓迎セレモニー、島唄の披露、物産展が行われた。その歓迎ぶりに感動した船客は、少しでも島の物産を購入しようと、物産展には人だかりが絶えなかった。

クルーズ船で行く離島の旅は、こうした、島に上陸できないという不安要素がどうしてもつきまとう。そのためには、洋上において、多少の波の中でも安全に乗り移ることのできるテンドーサービス用のシステムの開発が必要そうだ。これは、造船学的には結構面白そうな技術課題だ。

夕刻、次々と戻っていく遊漁船の一隻ずつに、「につぼん丸」船上の乗客、乗員から「ありがとう!!」の言葉がかけられ、お互いに大きく手を振りあつての別れとなった。ちよつと感動的な一瞬だった。「につぼん丸」は、大きな汽笛を何度も鳴らして南大東島を後にした。

翌日は、国立公園にもなった慶良間諸島の座間味島への寄港で、こちらも沖合に停泊してのテンダーサービスであった。慶良間諸島の島々に囲まれた比較的静穏な水域で「につぼん丸」はアンカリングをしたものの、この日は風が結構強く、短波長の波が外海から入ってくる状況であった。「につぼん丸」は、船体を、風と波に対して直角に保つて、船の風下側の陰に静穏な水域を作つて、救命ボートを下し、テンダーサービスを始めたものの、時として本船と繋がれたボートとの間の相對運動は激しく、特に高齢者にとつては乗り移ることが難しい状況となることもあつた。また、船に近づいて着船を待つ救命ボートは、波に揉まれて大揺れをしており、その中で下船を待つ乗客にはつらそうな状況となつていた。テンダーボート兼用の救命艇については、乗り心地も考えた耐航性能の向上が求められているように思う。一般に救命艇は、安全を確保するために十分な復原性能はあるものの、丸い断面形状をもつ船のために横揺れは大きく、さらに船首が太った鈍頭船型のため前

進時の縦揺れも激しそうだ。

また、「につぼん丸」も風に対して直角に船体を維持しているため、働く風圧力が大きくなり、一時走錨も発生して、錨の打ち直しをするという事態も生じた。サイドスラスト等を使って、錨にかかる力を低減する手法や、定点維持と共に、風や波に対して、テンダー乗下船システムのまわりが常に静穏水域となるように常に船の方位角を一定に制御するダイナミック・ポジョニング・システムも、こうした離島クルーズをする客船には必要そうだ。

夕刻、テンダーボートをすべて収納して、「につぼん丸」はゆつくりと錨を上げて慶良間諸島の入江を後にした。那覇港までは、わずか50km。定期航路のフェリーでは2時間、高速旅客船だと50分という短い距離を、一晩かけて航海することとなる。

翌朝到着した那覇港は雨だった。空港近くの港口から港に入り、那覇新港のコンテナターミナルの方向に進んでから大きくUターンをして、出船状態でクルーズターミナルに着岸した。ちょうど着岸直前に、マルエーフェリーの運航する関西航路の「琉球エクスプレス」が入港して来るのと遭遇した。今度は、ぜひこの船に乗つて海から沖縄を訪れようと心に決めた。那覇新港には琉球海運のRORO貨物船が3隻停泊していた。話はクルーズからは外れるが、

沖縄振興のひとつの案として、このコンテナ埠頭に欧州航路等の上海や釜山をハブとする大型コンテナ船を寄港してもらい、日本向けの急ぎのコンテナをこうした高速RORO船に積み替えて日本の港に運んではどうであろうかと常々考えている。日本向けコンテナに関しては輸送日数の大幅な短縮になりそうに思うし、本土向けの貨物が少なくて片荷状態の沖縄航路のRORO船にとつても効率的な運航ができるというメリットがありそうだ。隣接する那覇空港では、すでに航空貨物のハブとして機能しているが、海上コンテナに関しても沖縄のトランシップ・ハブ港化が、日本全体のためにはなりそうだ。

与那国航路の新鋭フェリーと会いに石垣島へ

2月中旬の週末を利用して、石垣島まで与那国島と石垣島とを結ぶ新船「フェリーよなくに」に会いに出かけた。

本船は、昨年、熊本ドックで建造され、福山海運の運航する航路に就航している。この航路も、欠航の心配があるとのこと、未だにまだ乗船経験がない航路だ。

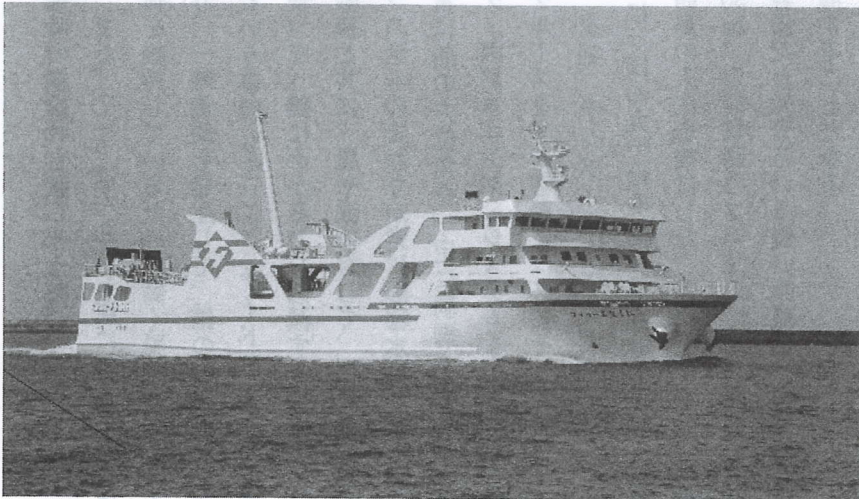
今回も、残念ながら乗船は諦めて、石垣島に入港する「フェリーよなくに」を見学させていただくこととした。同船は土曜の14時に定刻通り石垣港に姿を現わした。新しく埋め立ての進む新港の先端で入港する彼女の姿を撮影してか

ら、着岸する離島航路フェリー埠頭に移動して、着岸する様子を見学した。船尾のランプウェイが降りて、建設用重機が最初に降ろされた。キャタピラー走行のため、船内車両甲板やランプウェイを傷つけないようにキャタピラーの下に太いロープを敷いての慎重な下船作業だった。続いて、フォークリフトで10フィートコンテナが幾本か降ろされ、さらにぎつしりと山積みされた段ボールが次々と降ろされた。島の特産品の輸送にフェリーは欠かせない存在なのだ。

荷役が一段落したところで、船長の案内で船内見学をさせていただいた。ブリッジはなかなかモダンな作りで、椅子に座つての操船になっていた。この船からフィンスタビライザーが装備され、横揺れは大幅に軽減されたとのこと。ブリッジの下に設けられた展望席は、椅子も立派な輸入品で、素材の関係で展望室のドアには防火扉を設置しなければならなかったとのこと。カーペット式の部屋、2段ベッドの部屋なども用意されて、4時間の航海時間の船には完ぺきなアコモデーションであった。

オープンデッキにも洒落た椅子が配置され、一部には木甲板も敷かれていた。船旅では、オープンデッキで心地よい海風にあたるのが醍醐味だが、この船には、前述の展望室の前面が遊歩甲板になっていて、船の前方に広がる海を満喫することができ、乗客にも好評とのこと。

この航路は11月～4月は海象が厳しく、毎月1航海程度は欠航もでるとのこと。与那国島は飛行機便もあるため、本船は貨物輸送の比重が高いが、それでも新船効果もあって年間3800～4000人の旅客もあるとのこと。欠航になっても、飛行機でも帰って来られるとのことなので、ぜひ、近いうちに「フェリーよなくに」での航海を楽しんでみたい。



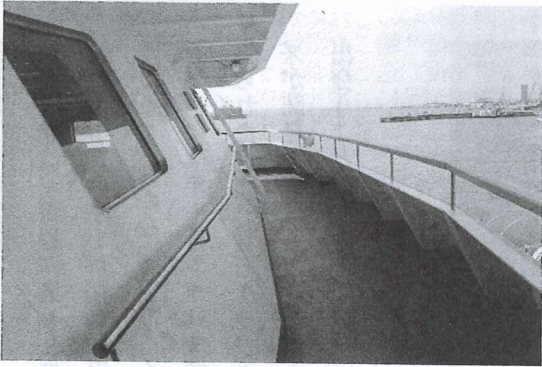
石垣港に入港する「フェリーよなくに」



荷役中の様子



ブリッジ



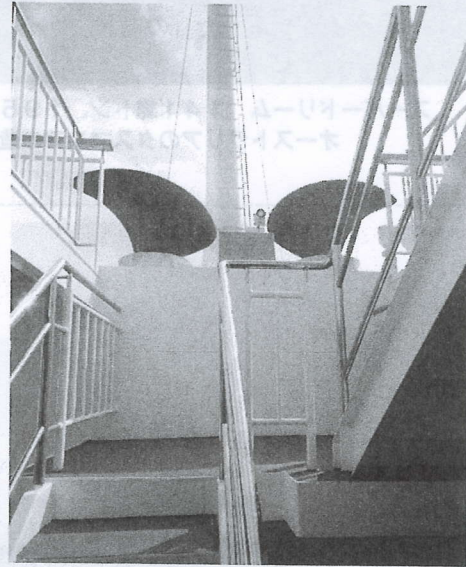
展望客室の前のプロムナード



展望客室



ロビー



予備のプロペラ翼を使ったオブジェ



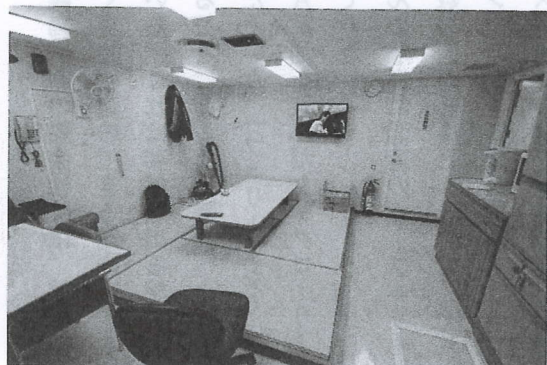
2段ベッド室



車両甲板



露天甲板。喫煙所も兼ねる。

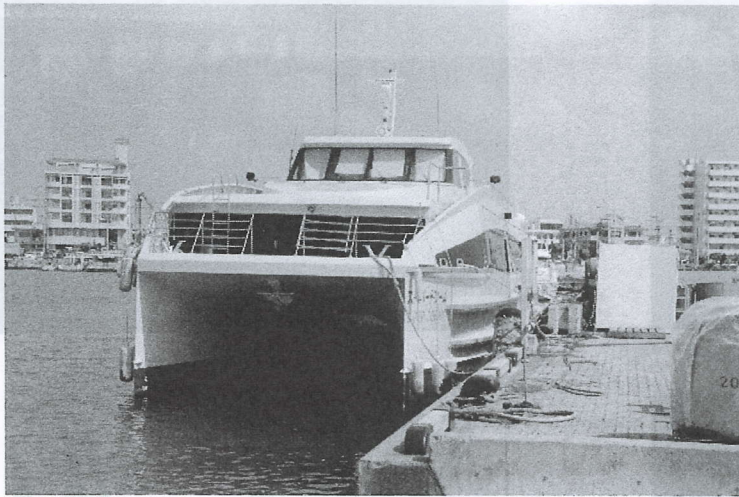


船員室の一面

4階光ののびしろ。5階メンテナンスルームを兼ねる

石垣港の内航客船

石垣港は、周辺の島々との間を結ぶ高速旅客船やカーフェリーが頻繁に出入りする、ビジーポートで、なかなかユニークな船が少なくない。その中にはオーストラリア製のアルミ船の姿も見られた。また、常石クラフト&ファシリティーズが開発、建造したリチウムバッテリー船とも出会うことができた。



スーパードリーム 141総トン、195名定員、30ノット。
オーストラリアのタスマニアの造船所で建造。



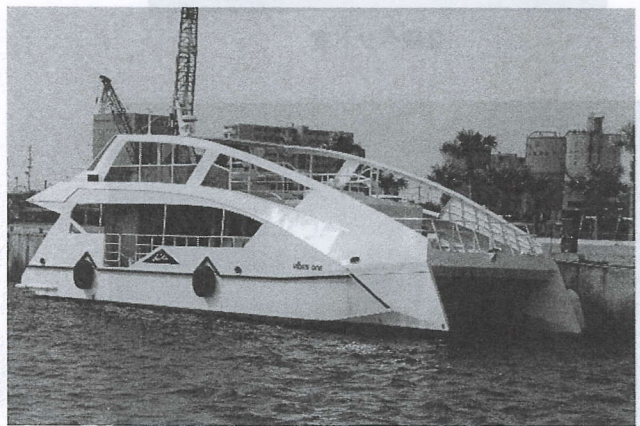
プレミアム・ドリーム オーストラリア製の高速旅客船で、
245名定員、30ノット。



プレミアム・ドリームの1階キャビン

沖縄の離島航路の船会社には、旅客船の運航だけでなく貨物輸送のできる船の運航も義務付けられている。これは利益の出る旅客船の輸送だけをするとなると、離島への貨物輸送が滞るためだという。「フェリーよなくに」にも、発電用のA重油を積んだタンクローリーが3〜4台乗っていた。

たくさんさんの離島に低速のカーフェリーを運航すると複数の船が必要となるので、それに代えて19総トン型のアルミ製高速カーフェリー1隻でサービスをする会社が安栄観光と石垣ドリーム観光の2社である。19総トンという小さな船



ヴァイブス・ワン リチウム電池の電気船で常石クラフト&ファシリティーズの建造。バンダイナムコグループの会社の運航。

体ながら4台の車を搭載して高速でコバルトブルーの海を疾走する様は、なかなか感動的だ。



安栄観光の高速カーフェリー「ばいかじ」。18ノット。

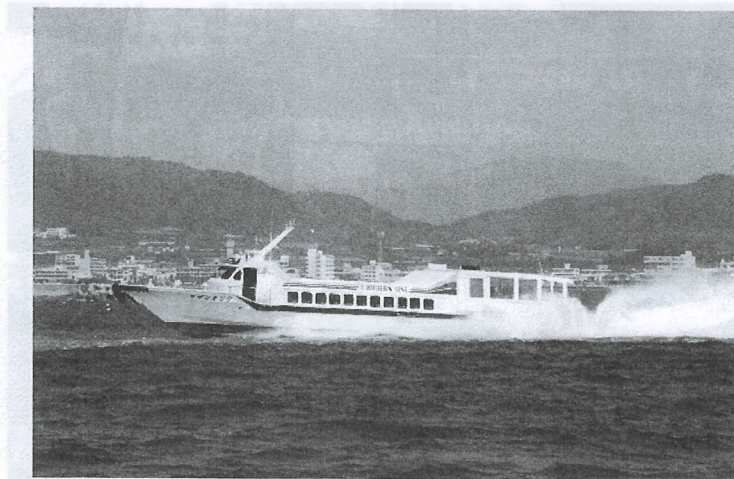


石垣ドリーム観光の「フェリー・ドリーム」25ノット



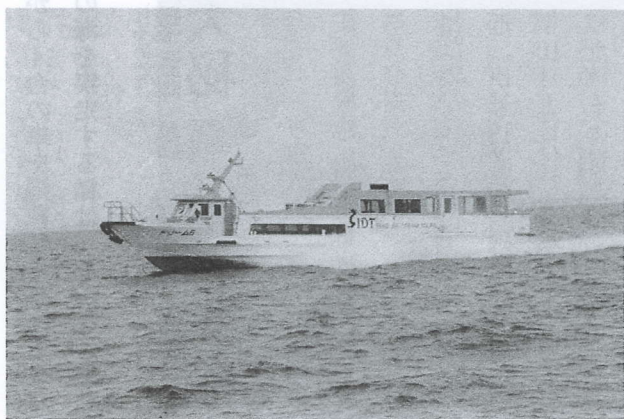
ドリーム1

最後に、石垣島を中心に、西表島、黒島、小浜島、竹富島との間に就航するたくさん的高速旅客船の雄姿をご紹介したい。一番多いのは19総トン型船だが、観光客の需要に応じて1000総トンを超える大型高速船も就航している。定期便以上に多いのが、ツアー客用の臨時便だ。筆者が乗船した大型船「プレミアム・ドリーム」には、一度に10団体近くが乗船して、西表、竹富島を巡る1日クルーズツアーをしていた。

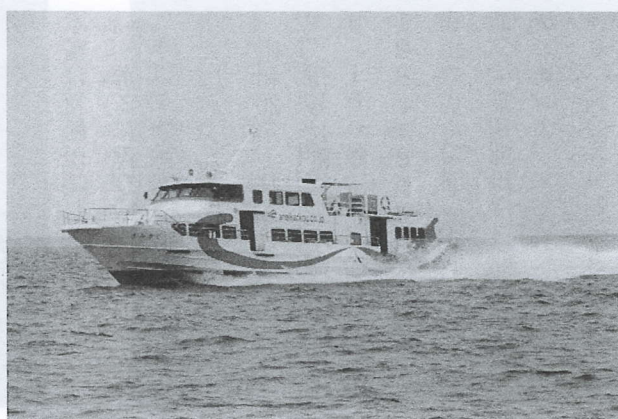


サザンクィーン

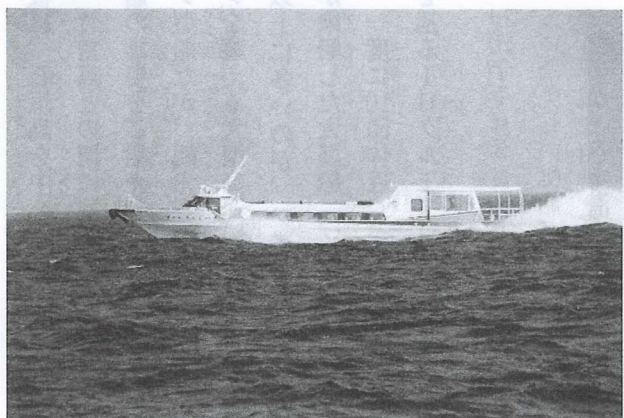
来航カーフェリーは、船内での乗客へのサービスは、豪華さを追求する。船内では、船長が乗客の要望に応じ、サービスを提供している。また、船内では、乗客の要望に応じ、サービスを提供している。また、船内では、乗客の要望に応じ、サービスを提供している。



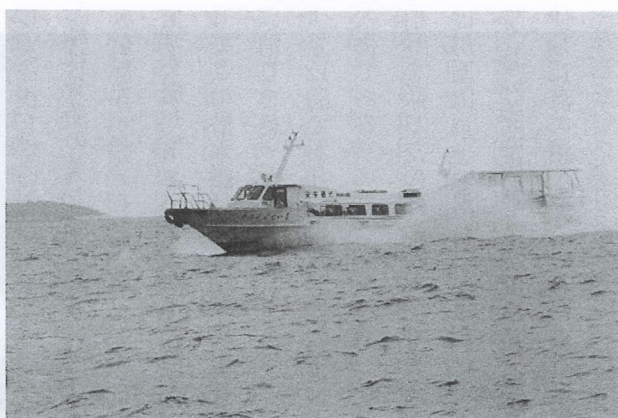
ドリーム5



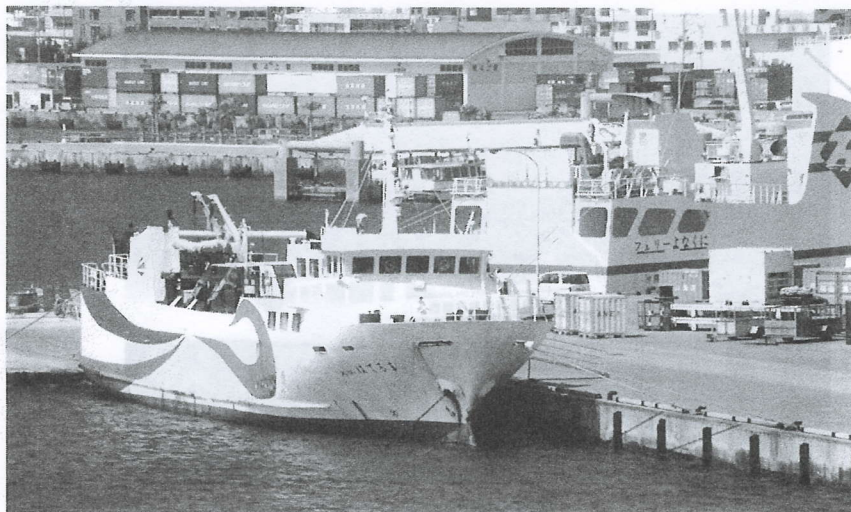
うみかじ



第18 あんえい号



第3 あんえい号



石垣島と波照間島を結ぶRORO型貨客船「フェリーはてるま」。

八重山諸島の中では石垣から少し遠い波照間島には、かつては波照間海運が在来型フェリーでの定期便を出していたが倒産し、安栄観光が運航を引き継いでいた。高速船は約1時間、在来型カーフェリーは2時間半の航海とのこと。