



### 高速性と経済性を両立させた 特異な形状の船型を採用

熊本フェリーが熊本～島原間に高速カーフェリー「オーシャンアロー」の運航を開始したのは1997年。從来船の半分の所要時間となる30分に短縮したことと好評を博し、順調に利用者数が増加。国内でも稀有な高速フェリー成功のお手本としてその名を知られるようになった。

就航にあたり入念なマーケットリサーチを実施。利用者へのアンケートの結果、所要時間30分が目標となった。これは高速道路を使った陸路での移動も考慮した数値で、スピードアッパ化は陸上交通機関と同様に海上交通にも不可欠と考えた。高速道路や有明海航路他社と比較してリースナルな料金を設定した。

就航船の選定は高速性のほか、有明海漁業者に対する曳き波の影響や経済性も重視。建造実績のあるオーストラリア製も候補にあつたが採用したのはSSTH(SUPER SLENDER TWIN HULL)超細身高速船だ。これは、石川播磨重工(→P.1)と国際ミットレスのアメリカスカップ船のデザインで知られる東京大学宮田教授の共同開発によるもの。「ナッシュ」を代表とする波浪貫通型とは設計思想が異なり、細長く抵抗の少ない2つの船体を並べた船型を採用することで、高速航行時の造波抵抗を低下。同時に所用馬力が小さくなり、波浪中の縦揺れ低減と曳き波を抑える効果を得た。

全長30mのSSTH実験船「どうりでん」と「現・内海フェリー「サンオリーブン」」から得られたデータをもとに、アルミニウムによる軽量化を果たした70t級船となる本船建造が進められた。

修学旅行客も多いことから、大型観光バス9台を搭載可能な車両甲板スペースも必要条件。総トン数1,687tの船体には連続最大

ぐるっと九州 船の旅  
中九州航路編

## 熊本～島原 オーシャンアロー

熊本フェリー



高速フェリーの成功者  
快適なクルージングに成功の秘策を見た!

Ocean Arrow

超高速カーフェリー ~矢のように走る~  
**「オーシャンアロー」**  
 就航から 13 年。

お客様に感動を **九州横断クルーズ**

おかげさまで旅客数 650 万人・車両 130 万台〔乗用車・バス 9 万台〕の方々に全国から、海外からご利用頂く事が出来ました。〔貸切バス利用国内最多〕

これからも日本を代表する九州横断クルージングコースとして、速くて快適な旅を、リーズナブルな料金でご案内してまいります。



2階オープンデッキ



2階客室



1階客室



船内カフェ



乗用車のオンライン予約を始めました。パソコンからでも携帯からも空き状況を確認しながら、いつでも予約ができる、あっという間に予約が確定します。

●乗用車の予約は、1ヶ月前から可能です。

電話は前日の 17:50 まで、ネットの場合は出航の 3 時間前までです。

予約センター Tel.0957-63-8008  
[www.kumamotoferry.co.jp](http://www.kumamotoferry.co.jp)



時刻表 (所要時間約 30 分)		
便	熊本発 (From Kumamoto)	島原発 (From Shimabara)
1	07:30	08:25
2	09:25	10:15
3	11:10	12:05
4	13:00	13:55
5	14:50	15:45
6	16:40	17:30
7	18:30	19:20

\*7便目は繁忙期及び 4~12 月の土日祝のみ運航

運賃表 (片道)	
大人	800
小人	400
乗用車 (4m未)	2,880
乗用車 (5m未)	3,530
大型バス (12m未)	9,800



- 曳き波がない船体ながら養殖業者の影響がないよう、運航には細心の注意を払う
- 2階客室はテーブルやソファを置き、リゾートホテルのラウンジ風
- 船内売店けいこ申し込み追加料金400円(7月末まで200円)で利用出来るスペシャルシート



乗ったくなる船を追求した  
船内設備とインテリア

リゾート風の外観がお洒落な熊本港フェリー

出力 53300PS の 4 サイクル高速ディーゼルエンジンを 2 基搭載し、航海速度 30 ノットを実現だ。これはエクストラディザインにもよぶ。デザイナーには初代ホンダ・シティにも携わった田中徹氏を起用、1/50 クレイモデルを使つたまさにカーデザインの作業が行われた。「H」はデザイナーや私たちの無理難題によく応えてくれました」と、同社取締役の井出雅夫氏。オーシャンが季節運航となった昨今の国内高速フェリー事情について「燃費の良い、経済的な船型を選んだことが良かったのでしょうか」と語る。

「H」はデザイナーや私たちの無理難題によく応えてくれました」と、同社取締役の井出雅夫氏。オーシャンが季節運航となった昨今の国内高速フェリー事情について「燃費の良い、経済的な船型を選んだことが良かったのでしょうか」と語る。

ターミナル。スポーツカーを感じさせる流麗なデザインの船体が横付けされている。搭橋から船内へ入ると、まずは豪華な雰囲気で圧倒される。船内 1 階中央に並ぶのはクッションが厚く座り心地の良いスケルシート。最前方展望エリアにはシート幅が広く、オットマン付きのスペシャルシートを用意。これらシートはすべてオーストラリア製だ。後方のカウチタ一席では、広い窓から海上の風景が楽しめる。吹き抜けの階段を上り、2 階ブリッジ後方にソファアンドボロン風のシートはオーバン・ディッキを配置する。観光バスから降りてきた乗客が乗込み出港前の船内は「オーシャンアロー」を選択する快適な設備で、多くの利用者は多いようだ。

離岸時の振動にも気付かないくらいスムーズに出港。航空機のエンジン音に似たサウンドをあげ加速間もなく港外に出れば、先発の高速フェリーをすいすいと追い抜いてゆく。この日の有明海は霞みに覆われているもの、波は低く風も弱いクルージング日和。静かで振動の少ないエンジ音に加え、特殊な船型ゆえの揺れの少なさ。本船の乗り心地の良さに心させられる。

高速船ながら船外に出られるのも魅力のひとつ。開放感あふれる外部デッキに出来れば日々の有明海は霞みに覆われているもの、波は低く風も弱いクルージング日和。静かで振動の少ないエンジ音に加え、特殊な船型ゆえの揺れの少なさ。本船の乗り心地の良さに心させられる。しかし、それ以上に理由があるとしたら、「オーシャンアロー」の運航を支えるクルーと地上スタッフの心のこもったサービス。ほかならない。高速船好きの方なら、一度乗船してみてはいかがだろう。きっとその魅力にはまるはずだ。(南海)