



雲仙・前賀島をあとに、カタマランらしい航跡を残す。30ノット近い速度でわずかこれだけの突き減は、造波抵抗の少ないSSTH(本文参照)ならではの姿。



熊本～島原外港間はふたつのフェリー会社が運航している。僕にとっては、ライバル会社のクラシカルな姿のフェリーを軽快に追い越すシーンも見られる。写真では、アンカーが双胴の内側についているのがわかる。



(上) プラス400円で利用できるスペシャルワインシートは、オットマン付き。(中) 船内の売店ではオリジナルグッズも販売。マリネレディが案内してくれる。(下) 車両甲板がすばり開れる構造のため、塩害を嫌う高級車も利用する。



1日6往復(4~12月の土日祝は7往復)。大人片道800円。8月には往復1500円でワンドリンク付きのサンセットクルーズも運航予定。



乗組員は売店の女性も含めて8名。浜崎串漁船高(手前)は元。内航貨物船に乗り組んでいたベテランだ。「この船はブレーキの効きがいいですね」。



きわめて細い胴体に構造物が載る。試運転時の最大速度は31.3ノット(時速約58km)。中・小型カーフェリーとしては異色の高速だ。

海苔とムツゴロウの海をカツ飛ばす、超韋駄天カタマランフェリー

ヨーロッパに多い、カタマラン(双胴型)の超高速フェリー。日本にはなかなか来ないなあと想っていたら、なんと有明海を疾走していた

文：杉崎行春 写真：杉崎行春・伊藤直樹

「この20年、海外のカーフェリーの世界ではますます高速化が進んでいる。北欧諸国や英仏海峽などで高速化競争が起き、とくに90年代にオーストラリア製の超高速フェリーが登場すると、宇宙船のようなデザインのオーバードライブ船が北海やバルト海を弾走するようになった。それに比べて短距離航路が多いわが国では、のんびりと進む昔ながらのフェリーがほとんど。高速道路や車の進化からするとフェリーは、瀬戸の花嫁、風のレトロ感漂う印象が強かった。

そんな国内カーフェリー業界にひっそりと登場していたのが、熊本と長崎・島原を結ぶ「オーシャンアロー」である。この船の存在を知ったのは昨年。熊本～島原の航路があることを知り熊本港(そんな港があることも知らなかった)に向かったのだが、そこに突如現われたのがこの異様な風体のカタマラン・フェリーだったのだ。

「国内ではかつて何隻かのカタマラン高速フェリーが走っていましたが、でも、現在ではこのオーシャンアローだけです。そう胸を張るのには、オーシャンアローを運航する熊本フェリーの宮尾利秀さんだ。カタマランで胴体の長いタイプは、ウエイブパイア型と呼ばれ、造波抵抗を抑えて高速化しやすい船形として90年代から実用化されていた。しかし採算性が悪いいため、あっといふ間に姿を消してしまっただ。このオーシャンアローは、H1(石川島播磨重工業)と東大船舶海洋工学部が共同設計したSSTH(Super Steer-by Wire Twin Hull)超細長双胴船だ。船体は細長ほど造波抵抗が少なくなるという特性を生かすべく、それまでのウエイブパイア型よりもさらに細い船体をふたつ並べてその上に構造物を置いている。いわば究極の超高速カタマラン・シッブなのだ。オーシャンアローは、熊本港(島原外港間約21km)を30分ほどで結んでいる。[同じ距離を車で走った場合と同じ所要時間ですわ]と宮尾さん。さっそく乗り込んで後控室にお邪魔する。本船の後控室は、船長のアイデアでカーペット敷きになっている。靴を脱いで入

い計器盤がひしめきあい、カーフェリーというより空母の戦術司令所に見える。みんな脱いでいるけど、しかし、何故後控室がカーペット敷きなのかな? 「いや、この船は複雑なコンピュータを搭載しているのにホコリを積うかと思ってカーペッ ト式にしたんですよ」と、浜崎串漁船長が教えてくれた。左右2基のタイムラウリー製アイセルエンジンを吹かせて離岸、熊本港の標高を出るとすぐに28ノット(時速約52km)にまでスピードを上げる。このような高速船のほとんどが航海中ドアを開きしているが、オーシャンアローは風防で覆われた甲板に出ることができない。

ところで、なぜ最新鋭の超高速フェリーが有明海などに(失礼!)航路しているのだろうか? 「その理由は、海苔です。本船のようなSSTH船はウエイキ(航跡)が広がらないんです。だから、有明海産物の海苔の養殖に迷惑をかけることが少ないんですよ!」(宮尾船長)。最新技術をまず配りに使うとは、さすが日本のフェリー。甲板も洋装乗員も洋装服ではなくきんぎょとした身なりで、出港時は船が小さくなるまで岸壁で手を振ってくる。有明海の超韋駄天フェリーは、客外古風でいいヤブだった。