

スリムな船体を持つ 国産の高速双胴船

九州最大の湾である有明海は、湾奥では最大6mにもなる干満差や泥状の海底地形など港湾施設を造るのに困難な地形があり、近年まで沿岸の最大都市である熊本市近くに港が築かれなかったが、1993年(平成5年)に沖合に人工島を作ることによって熊本港が開港され、同時に有明海対岸の島原までフェリー航路が設けられた。

しばらくは在来型のフェリー1社だけで約1時間かけて運航されていたが、列車や航空機などに対抗するため、より高速でのフェリー輸送が求められ、30ノットという高速性能を持ち、通常のフェリーの半分の30分という所要時間をひっさげ、満を持して出現したのがこの国産双胴型高速フェリーのオーシャンアローである。

しかも料金は通常のフェリーより少し高い 程度に抑えられ、そのため長崎から熊本ま で新幹線を使った場合の半分近い料金で、 普通列車よりもずっと早く移動できる。

双胴型のフェリーというと、かつての東日本フェリーのナッチャンRera/World姉妹や佐渡汽船のあかねのようなオーストラリア製のウェーブピアサーを連想してしまうが、この船は石川島播磨重工業 (IHI)の相生工場で建造された純国産船で、双胴船にしては全体の船型もわりとスリムなため、ちょっと見た目ではスタイリッシュな普通の単胴船という印象をうける。

それでもSSTH (超細長双胴船)と呼ばれる、まるで競技用ボートのような細長い2つのハルを持つ構造により、造波抵抗を極限まで少なくし、ウオータージェットではない通

常のプロペラ推進でありながら最大速力 31.3ノットという高速と低燃費(高速船にしては)を実現している。

スポーツカーの外見と クルーズ客船の内装インテリア

このオーシャンアローのエクステリアは、自動車のデザインを多く手掛けるデザイナーによるものだそうで、そういわれてみると操舵室から船首先端にかけてなだらかに傾斜していて全体の雰囲気は自動車によく似ている。船尾に近い位置にあるレーダーマストはまるで少し前に流行ったスポーツカーのリアウイングのようである。

そして外観デザインもさることながら、東に阿蘇山、西に雲仙岳を望み、まるで湖のように波静かな有明海を走るということもあって、クルーズ客船のような快適な船内インテリアにもかなりこだわったとのことで、実際に乗ってみると、確かにその通りだった。

内部の旅客スペースは2層に分かれていて、下層デッキはメインの椅子席だが、後部にはお洒落なバーカウンター風の売店と



リクライニング、足載せ台、テーブル付き。利用料400円で平日は1ドリンクが付いてくるのでコスパが高い。 ただしリクライニングしてしまうと海は眺められない。

カフェスペースがあり、眺めの良い前方はイラストのようなオーストラリア製のリクライニングシートの特別席となっている。

上層デッキは居心地の良いソファがずらりと並ぶ、クルーズ客船のラウンジ風の客室で。 さらにその後方は高速船でありながら存分に潮風が浴びられる広いオープンデッキになっている。

そのデッキで海を眺めていても不思議なことにさほどの高速で走っているという感覚は あまりないのだが、いざ下を向いて航跡に 日をやると、引き波の少なさに驚かされる。

東京港を航行する小型船の船長が「〇 へ丸が通ると引き波が大きくてあおられるから嫌い、その点、××丸は引き波が小さいから好き」と言っているのを聴いたことがあるが、私のような鈍感な人間だと小型船に乗っていてこの船がすぐわきを通過してもよそ見してれば気が付かないぐらいかもしれない。有明海はその環境から海苔やカキの養殖が盛んで、そういった漁業への影響にも配慮したのだろう。

もちろん内海のため海全体も非常に穏や

かで瀬戸内海のような潮の流れもなく揺れは 全く感じられない。 同じ航路で先に出港し ていた通常型のフェリーを途中であっさりと パスしていくのも気持ちいい。

双胴高速船の一番の欠点はその船型に よる波浪時の横揺れの激しさだが、この船 が国内の小型高速フェリーで唯一成功して いるのはおそらくこの有明海の環境もあるの だろう。

往復90分のクルーズ設定

いずれにしろこのオーシャンアローは、もう 建造から20年以上経過しているとは思えないきれいな内装で、30分の航海が短すぎると感じる、とても快適なものだった。熊本フェリーのホームページによると、熊本から島原での下船無しの90分の往復で1ドリンクが付いて1500円(しかも先着22名限定でスペシャルシート)という素晴らしい設定があるとのことで、時間さえあれば3往復はして、夕日の沈む雲仙岳を眺めてみたいと感じた。運がよければスナメリという小型のクジラにも出会えるそうである。



026