

右舷灯

ここ数年、新増の大型フェリーが次々と登場している。日本で、300キロ以上の航路に就航する長距離カーフェリーが登場したのが、ちょうど50年前。陸上交通を補う海上幹線として、南北に長い日本列島に沿ってたくさん航路が整備された。

高速道路網が整備された後でも、フェリーは、CO₂排出量が陸上走行の約1/5という環境に優しい輸送機関として、モーターシフトの受け皿として脚光を浴びたが、高速道路無料化に向けた施策の影響で苦境にたち、多くのフェリー航路が減船の憂き目に会う。この悪策は、逆モーターシフトの進展や、トラック運転手不足、それに伴う事故多発等から撤回され

新鋭フェリー続々

て、フェリーの役割が見直された。さらに、大災害時における救護部隊の輸送や被災地救援、そして麻痺した陸上交通を補完して人流・物流を安定的に維持する機能も自然災害の多い日本では欠かせない。そうした追い風が吹く時期に、代替時期が重なり、多彩な新鋭フェリーの登場となった。

瀬戸内海航路には阪九フェリーの「いずみ」「ひびき」、名門大洋フェリーの「フェリーおおさかII」と「同きたきゅうしおさかII」。北海道航路の商船三井フェリーの「さんふらわあふら」と「同さっぽろ」、新日本海フェリーの「らべんだあ」

フェリーの「フェリーびざん」「しまん」と「ふじ」「りつりん」の4姉妹船、そして大阪、鹿児島航路のフェリーさんふらわあの「さんふらわあみやま」。それぞれの航路特性に合わせたユニークな船たちだ。

トラック輸送台数を増やすため大型化された船が多く、また旅客の居室の個室化が図られているのも共通した特徴。いずれも数10%の省エネ化が達成されているのには、日

本の造船業の先進技術が生かされている。なかには露天風呂まである船もある。さらにクルーズブームの追い風も吹いている。こうした新造船の上等級船室を使った豪華ツアーも好評で、訪日外国人観光客の利用も増えているという。

長距離フェリーの新しい時代がやってくる。 (池田良穂)