

フェリー阪九

《主要目》カーフェリー客船、阪九フェリー所属、4,978総トン、主機ディーゼル2基、2軸、航海速力18.2ノット、旅客定員1,200名、車両搭載数トラックおよびバス70台・乗用車70台、1968年林兼造船
下関造船所建造

長距離フェリーのパイオニア



海のバイパスの誕生

第二次大戦後、ジェット旅客機のめざましい発達により、過去のものになったと思われる客船が、クルーズ客船（クルーザー）という新しい姿でよみがえりつつあることは、前回の「ろせつ丸」の項でも述べた。

一方、かつて国際交通の主役だった定期客船（ライナー）は、現在は、モータリゼーションの普及により、「カーフェリー」という別な装いで航路網をひろげている。

世界の大型カーフェリーの航路水域は、大きく見て、バルト海、北海、地中海、日本の四水域に分けられるが、このうち、ヨーロッパの三水域はおおむね、二国間を海上ルートで短絡する国際旅客フェリーであるのに対して、日本の場合は、陸上交通を補完する「海のバイパス」として発展してきた。これが、いわゆる「長距離フェリー」である。バイパスという言葉が示すように、長距離フェリーは、渋滞する日本列島の陸上交通への対応策として着想されたものだ。

このような、世界でも類例を見ないユニークな輸送システムを構想した事業家は、長距離フェリー業界の雄「SHKグループ」（新日本海・阪九・関釜フェリーを中核とする企業体）の創立者・入谷豊州氏（一九〇三〜八四

年)である。そして、その幕開けを飾った第一船が、「フェリー阪九」だった。

生みの親は入谷豊州氏

一九六八(昭和四十三)年八月十日は、日本の海運史にとって記憶すべき日となった。この日の午後七時、神戸く小倉間四百五十二キロを結ぶ阪九フェリーの新造フェリー「フェリー阪九」が、神戸魚崎のターミナルを出航、長距離フェリー時代の第一頁が開かれたのである。処女航海は、六百五十人の乗客のほか、トラック五十台、乗用車百台が車両デッキにギッシリという盛況だった。

阪九フェリーの母体は、入谷豊州氏が一九四八(昭和二十三)年に下関に設立した内航貨物船会社の関光汽船であり、長距離フェリーは、海上輸送費の高騰と荷痛みの激増により陸上に逃げていた内航貨物を、トラックごと海上に転移させる狙いで着想された。つまり、長距離フェリーは当初、不振の内航輸送の打開策として考えられたものだった。

当時としては破天荒に近いこの新輸送システムを構想するにあたって、入谷氏は一九六四(昭和三十九)年に、関光汽船内に長距離フェリー研究部を設け、翌六五年八月には国道二号線の神戸側と関門側で、通過トラック台数の実態調査を行っている。調査結果は、

予想を上回る量の台数であり、その一割足らずのトラックがフェリーに転移するだけで、新システムは十分に成立すると見られた。

長距離フェリー着想の動機について、入谷氏は、次のように語っている。

「動機としては、港湾労働者の質的問題から、得意先に満足のおく輸送ができなかったこと。もう一つは、大阪の雑貨がほとんど内航からトラック輸送に変わったおかげで、こんどは国道二号線がマヒ状態になった。そのうえ、私の目の前で、無残な事故が起きたことから、これではいかん、これからはトラックを船に乗せなくては、と思いついたわけです」

瀬戸内海から地中海へ

一九六六(昭和四十一)年、阪九フェリーが設立。翌六七年には、運輸省から神戸く小倉間定期旅客航路の免許がおりた。次いで同年八月、下関の林兼造船に「フェリー阪九」が発注された。建造費は、姉妹船「第六阪九」と合わせて十三億八千万円だった。

翌六八年五月、林兼造船第三船台で進水。七月末には艀装を終え、八月五日、公試運転のため六連島沖に、その特有な姿を現した。箱型の上部構造、水線下のスリムな船体、船首尾のランプ・ゲート、並列二本煙突等々、いまは見慣れたフェリーの外形も、誕生した

ころは、異様な姿に見えたものだ。

処女航海では、復航でディーゼル主機が故障し、その後も欠航と主機調整による到着遅れが続いたため、開業当初は関古鳥が鳴く状態だったが、第二船「第六阪九」が十一月に就航してデイリー・サービス体制が確立すると、路線トラックが殺到し、開業半年で早くも黒字運航に転じた。入谷氏の読みは、見事に的中した。第二船でありながら、姉妹船に「第六」の船名を冠したのは、六隻のフェリーをこの航路に投入する計画を、当初から入谷氏が描いていたからだ。この六隻体制は、四年後の一九七二年に実現している。

瀬戸内海を走ること八年。一九七六年三月に「フェリー阪九」は、「第二十四阪九」の就航に伴い、この記念すべき航路から撤退、予備船となった。

次いで、八六年にはギリシアのアドリアテック・フェリー社に身売りし、「サン・ポト」と改名、南イタリアのプリンディジとギリシアのパトラス間を結んだ。さらに八八年には、キプロス船主に転売されたが、就航先は、ギリシア船当時と同じ航路のようだ。長距離フェリーのパイオニアは、今も地中海で健在である。