

さんふらわあ^{クラス}

《主要目》カーフェリー、日本高速フェリー所属、11,312
総トン、主機ディーゼル4基、2軸、出力26,080馬力、
最高速力25.5ノット、旅客定員1,124名、車両積載数
乗用車208台、トラック84台、1972年川崎重工業建造
(1番船「さんふらわあ」の建造時のデータ)

日本のクルーズフェリーのさきがけ



大洋フェリー時代の「さんふらわあ」(写真=池田良穂)

クルーズフェリーの時代

「クルーズフェリー」とは、レジャーを主体とするカーフェリーのことである。バルト海のフィンランド・スウェーデン航路の大型フェリーは、その代表的なものだ。

船旅人口が年間一千万人といわれるこの海域には、一九八〇年代から大型豪華フェリーが次々と登場してきた。そして九〇年代に入ると、「シリヤ・セレナーデ」と「シリヤ・シンフォニー」がデビューし、船の大きさがついに五万総トンをこえた。

日本でも近年、レジャー路線を導入した大型フェリーが誕生し、船旅の選択肢が広がっている。クルーズ客船に負けないデラックスな客室を備えたフェリーが次々と登場し、フェリーを活用した魅力的なクルーズ商品を提供する旅行社がふえているのは、船旅ファンにとって喜ばしいことだ。

このようなクルーズフェリー・タイプの船が日本の沿海に現れたのは、七〇年代になってからだ。

そのしりは、照国グループの日本高速フェリーが運航した、あの「さんふらわあ」クラス、すなわち一番船「さんふらわあ」と、それに続く船名に「さんふらわあ」をつけた「2」「5」「8」「11」の五船である(「11」

は喫水線下の船体のみ同型)。これらの五船は、高度成長期のピークから第一次オイルショックに至る一九七〇年代の前半に建造された画期的な豪華フェリーであり、また、タンカー業を中心に一代で財を築いた照国グループの総帥中川喜次郎氏が、国際水準の豪華客船への夢を実現させた船でもあった。

「さんふらわあ」のデザインコンセプト

一番船「さんふらわあ」が川崎重工業神戸工場で完成したのは、第一次オイルショックの前の一九七二(昭和四十七)年一月十八日である。翌月一日から名古屋・高知・鹿児島間の新航路にデビューし、大型レジャー時代への幕開けを告げる船としてマスメディアで大きくとりあげられた。

「さんふらわあ」クラスは、中川喜次郎氏のアイデアから生まれたといわれている。

その計画が具体化し、川崎重工業に建造の打診がなされたのは一九六九(昭和四十四)年六月であった。日本高速フェリーが発足したのは翌年五月であり、それまでの関連の話合いは、照国グループの照国郵船と川崎重工業の間で行われた。

こうして固められた「さんふらわあ」のデザインコンセプトは、次の四点である。

①旅客定員一千人、乗用車二百台、トラック

(十トン)八十台を積載できること。

②航海速度力二十四ノット以上であること。

③本格的な旅客設備を備えること。

④専用の設備を持たない通常の岸壁でも、車両の搬出入ができること。

この四点をもとに検討を加えた結果、「さんふらわあ」は、可能な最大船型を採用することになり、全長は高知港の港湾事情から百八十五メートルに、幅は川崎重工業神戸工場の船台事情から二十四メートルに決まった。そして喫水は、これも寄港地の水深から六・五メートル以下に制限された。

とくに②の「航海速度力二十四ノット以上」という条件は、外洋を走るフェリーとしてはかなりのスピードであり、船体の設計にあたって、川崎重工業で慎重な模型試験が繰り返された。その際、性格的に似た船の例として、同じころ神戸工場で完成したRORO船「オーストラリアン・エンタープライズ」(一万六千五百八十総トン)の船型がモデルになったといわれている。

空前の内航豪華客船

③の旅客設備については、従来の内航客船に特有の雑魚寝(ざこね)式大部屋の割合を減らして、船客のプライバシーを重視し、旅客定員の三分の二にキャビンまたはベッドを

確保する方針がとられた。

公室エリアには、二層吹き抜けのドームとステージをもつレストランシアター、落ち着いたたたずまいのグリラのほか、ラウンジ、バー、ディスコ、屋外プール、それを囲むサニードーデンなどが配置され、日本の内航客船としては空前の豪華船となった。

「さんふらわあ」クラスは、船名が共通であるほか、舷側にダイナミックな太陽のマークが描かれていることは、ご承知のとおりである。船名については当初、二番船の「さんふらわあ2」には「さんらいず」が予定されていたが、ひびきの爽やかさから「さんふらわあ」に統一されたようだ。

就航後の「さんふらわあ」クラスの航跡は、決して穏やかなものではなかった。

オイルショックを境にして日本高速フェリーが経営不振に陥った結果、五船は経済情勢の波間に漂い、大波を受けては船主や航路が変わった。二隻(「5」「11」)はすでにフィリピンに売却されている。

だが一・二番船は健在であり、関西汽船の別府航路に就航し、華麗な船容を誇っている。また、四番船の「8」(現「さんふらわあとき」)も現在、ブルーハイウェイラインの東京・高知航路を走っている。残された三船の今後の健闘を期待したい。(山田 迪生)