

# せんとぼーりあ

〈主要目〉カーフェリー、日本カー・フェリー所属、5,960  
 総トン、主機ディーゼル2基、2軸、出力11,160馬力、最  
 高速力21.7ノット、旅客定員1,010名、車両搭載数トラッ  
 ク40台・乗用車110台、1971年日本鋼管清水造船所建造

## 昭和天皇も乗られた第一世代の 長距離カーフェリー



大阪～宮崎航路時代の「せんとぼーりあ」(写真=横井良明)

お召船になった唯一のカーフェリー

前回は、昭和天皇が皇后さまとご一緒に乗られた東海汽船の三宅・八丈航路客船「すちれちあ丸」をとりあげたが、両陛下のお召船になった船を、この機会にもう一隻紹介しよう。川崎と日向を結ぶ日本カー・フェリーの長距離カーフェリー「せんとぼーりあ」である。両陛下は戦後多くの内航客船に乗船されているが、カーフェリーをご利用になったのは、筆者の記憶ではこの船だけだ。

「せんとぼーりあ」がお召船の光栄に浴したのは、一九七三（昭和四十八）年四月の全国植樹祭のときのこと。この年の全国植樹祭は、春たけなわの四月に宮崎県の霧島山麓で行われたが、両陛下は一週間にわたる行事をすまされたのち、四月十二日午後、日向ターミナルから「せんとぼーりあ」にご乗船、音楽隊が「ひえつき節」を奏するなか、川崎へ向かわれた。航程約九百キロ。船中でご一泊、二十六時間の船旅であった。

「純白の船体に赤い太線を走らせ、整備をすませたばかりの本船は清潔そのものの感。ご乗船と同時にメインマストに高く菊のご紋章あざやかな真紅の天皇旗が掲げられ、白地に赤青黄三色の社旗とともに美しく堂々と青空にはためいており、仰いで襟を正す思いであ

ったー」(『旅客船』一四四号より)

「せんとぼーりあ」一世二代の晴れ姿を描いたこの回想文は、同社の会長・社長とともに船上で両陛下をご案内した佐野清伍副社長(当時)が綴ったものだ。

航海は臨時便であった。ご座所には貴賓室(一部改装)があてられ、お食事はすべて同船の司厨員が調理した。天皇のご希望もあって、夕食は洋食が用意されたが、おいしく召し上がられたという。船内の記者会見で陛下は、「戦後はじめての長い船旅だったこと。客本位に造られた船なので乗心地がよかったこと」を語られたという。船旅がお好きだった昭和天皇のご様子が、このコメントからもうかがわれる。

かくしてお召船「せんとぼーりあ」は、翌十三日夕方、川崎ターミナルに到着。両陛下は、同船に積んできた専用のご料車に乗られて皇居にお帰りになったのである。

### レジャー色が濃い旅客設備

日本カー・フェリーが川崎日向(現在は川崎日向/宮崎)航路を開業したのは、一九七一(昭和四十六)年三月である。

航路開設にあたって同社は、デイリー運航を前提に、船価二十二億円の六千トン型カーフェリーを四隻(一隻は予備船)新造した。

それまで、東京湾内に小型フェリーを配していただけたの営業内容からすれば大きな飛躍であり、投下資金も百十五億円にのぼった。川崎日向航路の開業は、まさに同社の社運を賭けた大決断だったのである。

四隻のうち、第一、二船の「ふえにつくす」と「せんとぼーりあ」は開業の年の一月末に竣工、第三、四船の「はいびすかす」「ぶーげんびりあ」は四月に完成した。建造所は第一、三船が三菱重工神戸造船所、第二、四船が日本鋼管清水造船所であった。三菱、鋼管といった大手造船所がカーフェリーの建造を手がけたのは、これが最初である。

四船の特長は、何といっても旅客輸送を重視していたことだ。要するに、レジャー色の濃い船であったということだ。多彩な公室設備にそれが如実に表れている。たとえば飲食用の公室としては、レストランのほかにグリルと居酒屋があり、ラウンジで飲み物をとることもできた。揺れを少なくするために、一億五千万円を投じてフィンスタビライザーも装備された。こうした運航理念は、同社がこの航路の一特性をレジャールートとして把握したことから生まれたものだった。

三年後、早くも九千五百総トン型の次世代フェリー「美々津丸」「高千穂丸」が川崎日向航路に登場した。最高速度が二十七・七

ノットというこの当時世界最高速のフェリーの就航によって、航海時間は十九時間に短縮され、二隻だけで航路をキープすることが可能になった。そしてこれを契機に、「せんとぼーりあ」は紆余曲折のあと大阪日向(のち大阪宮崎)航路にシフト、姉妹船三隻はアルジェリア船舶公団に身売りした。

次いで一九九二(平成四)年から翌年にかけて、一万一千六百総トン型の「パシフィックエクスプレス」「フェニックスエクスプレス」がデビューした。これに伴って「美々津丸」クラスが大阪宮崎航路に移り、「せんとぼーりあ」と僚船「はまゆう」(主機以外「せんとぼーりあ」と同型)はフィリピンの内航船会社に売却された。新船主は「せんとぼーりあ」がネグロス・ナビゲーション社、「はまゆう」はアポイティス社である。

かくして、現在、川崎日向/宮崎航路は第三世代船の時代になっている。この間の航路事情の推移を反映し、「パシフィックエクスプレス」クラスは貨物輸送に相当な力点を置いている。が、旅客設備もかなり向上した。とくに客室のグレードアップは著しい。

昭和天皇から「客本位に造られた船」と評価されたレジャー重視の基本コンセプトは、社名がマリンエクスプレス社に改められたいまでも健在である。

(山田 廸生)