

フェリーさんふらわあ の 電車内 吊り広告

弾丸フェリー®阪神電車版

個人会員 田中 博

ローカルな話題ですが、弾丸フェリー®阪神電車版 弾丸フェリー®山陽電車版 が通年発売されています。株式会社フェリーさんふらわあ(本店は大分市、本社は神戸市東灘区の六甲アイランド。資本金1億円、商船三井が99%出資)は、好評の「弾丸フェリー®」の阪神電車版¥10,000と山陽電車版¥11,000で需要を喚起しています。

先般、阪神電鉄神戸線に乗った際、車内で広告を見かけました。見ていて楽しくデザイン的にも優れた広告となっていましたので、スナップ写真としてご覧ください。

弾丸フェリー®の詳しい内容はリンク先をご覧ください。

<https://www.ferry-sunflower.co.jp/news/article/setdangan.html>



六甲アイランドにある六甲アイランド港(六甲アイランドフェリーターミナル)へのアクセスは、車か、公共交通機関だと六甲ライナーのアイランド北口駅から2キロ強(徒歩は無理)か、フェリーの発着に合わせて運行される神戸フェリーバス株式会社の連絡バスとなります。この連絡バスは **ターミナル ↔ 六甲ライナー アイランド北口駅** (六甲ライナーは **阪神 魚崎駅 JR住吉駅**とも連絡) ↔ **JR住吉駅 ↔ 阪急御影駅 ↔ 阪神御影駅** のルートで運行され、六甲ライナーと阪神間を走る三本の鉄道利用客の足をフェリーとつないでいます。同じ地域をJRを含む民鉄三社が競合する日本でも珍しい地域です。阪神は神戸の西側を営業区域とする山陽電鉄と直通運転があるかたちでつながっており、山陽電鉄と阪急(阪急としては西は三宮が終点だが高速神戸までは線路がつながり高速神戸鉄道との相互乗り入れのかたち)は神戸高速鉄道の新開地駅の駅で乗り換えること

ができますから、出発の場所と所要時間にもよりますが、このフェリーターミナルは大阪府、京都府、奈良県（阪神と近鉄は尼崎駅まで相互乗り入れ直通がある）と兵庫県の東側のあたりからだと、費用と所要時間（JR 新幹線、在来線、空港などの距離時間）と、夜間の移動を考慮してもフェリーの九州方面との移動において競争力がでてきます。道路でのアクセスも国道などが完備している地域です。



埋め立て人工島にある六甲アイランドフェリーターミナル（1988年東神戸より移転して運用開始）。手前は海上自衛隊阪神基地（神戸市東灘区魚崎浜町＜埋め立て人工島＞）

左は 阪九フェリー の “フェリーせつつ”（北九州・新門司－神戸）、
右が フェリーさんふらわあ の “さんふらわあ ぱーる”（大分－神戸）

<撮影:2012年6月10日、自衛隊基地内より>

ペット可、デラックススイートルームの設置、給食レベルを脱した船内レストランなど、長距離フェリーが一般人を快適な設備で迎えてくれるようになったことは、業界の将来にとって明るい兆しですし、日本でも「クルーズフェリー」という言葉が普通に使われてくるようになるかと期待しています。運転慣れたレジャー目的に適したマイカーで地方をドライブ旅行するという余暇の過ごし方も、ますます増えると思います

居住空間などが大幅に改善されていると思われる長距離トラックの運転手向けの“ドライバーズルーム”についてなのですが、一般乗客にとっては、その性格がわかりにくくなっています。むしろわかりにくくしてあるのか？と考えたくもなります。船によってですが、ドライバーズ区画と一般客区画を分け、かつ立ち入りしないでください“と、いかにも双方ともに”隔離“していると受け止めざるを得ない表示がされているケースがあるからです。ネットなどを見ると、ドライバーズルームのほうに1段ベッドが用意されていて快適性に優れている船もあるそうで、ますますわかりにくくなります。

国交省の資料“貨物自動車運送事業 車両数の推移”では特定トラックの台数は減少系傾向がある

が、特積・一般トラックの台数はこの10年以上大きな変動はみてとれません。ごく最近のstay 宅配利用の地域小口配達の急増はありますが、急に日本の労働人口が減り急にトラック運転手の人手不足が起きたわけでないのですが、運転手不足は社会構造の変化と労働力のアンバランスの解消には少し時間がかかるということだと思います。大型トラックの運転台には仮眠スペースも確保されましたしSAには仮眠室やシャワー設備も整っていますから車の振動、音で疲れることはあっても、機械設備の近くで働く工場労働者も多いわけで、ドライバーの労働環境が格段に悪いということはありません。たしかに家に帰って家族と休息をとともにできる時間が少ないとか、車の振動での疲労の蓄積、不規則になりがちな勤務時間などが若者には魅力ある職種と思われな側面があるのも事実ですが、ドライバー職にプライドを持ち、日本の社会を支えているという自負心を持ち安全運転を心がけているドライバーに社会はもっと敬意を払っても良いと思います。そういう点からも、長距離トラックの“寝ている間に休息がとれ、目が覚めたら目的地の入港前”というフェリー利用はたいへん望ましいことだと言えるのは間違いありません。

弾丸フェリーは現地0泊、船上2泊という文字通りハードな旅程ですが、体力さえ自信があれば船旅を味わうによくできた企画です。現地での**セットされた観光プランも**販売されています。

一方で、現地0泊という観光の時間にもどうしても制約が出てきます。プラス¥500で由布院までのバスにのれるオプション企画もあるのですが、せつかく九州に足を伸ばす(逆方向だと近畿圏)なら、せめて一泊は観光地などで宿泊して、ゆっくり、より多くの観光を楽しみたいくなります。

フェリーさんふらわあ は、バスふね関西宮崎パック、バスふね関西熊本パックという現地から高速バスで宮崎方面、熊本方面という**魅力的で優れた商品も**販売されています。この商品は訪問先で1泊以上の旅程で<同社説明:弾丸フェリー®ではなく、片道のみの商品となります。> 片道・現地1泊以上される方におすすめ)宮崎か熊本を目的とされる人には最適の企画となっています。> フェリーを利用しての観光需要に応える企画だと思います。

安価なことも大切なのですがネットで情報を得られ予約もできる時代です。現地での行動や宿泊は乗客の選択、フリーハンドに任せ自由選択度を高めるとともに、往復フェリー利用なら有効旅行期間の幅を増やしたり、片道利用であっても船旅の楽しさを満喫してもらったうえで地域観光の滞在時間を増やす試みが増えれば、一般旅行客の移動手段にフェリーがもっと活用されることになるはずで、飛行機、新幹線は速度が速いことを生かした距離の移動には便利な乗り物ですが、**充足感を味わう時間と空間を加味した観光としての乗り物では圧倒的に船が勝ります。**在来線のローカルな鉄道の旅も絶対的な支持を得ています。旅情を一番味わえない乗り物はジェット機のエコミー席です。フェリーなら安い部屋でも、乗客一人ひとりが乗船中の時間を自分でつくり、味わうことができます。フェリーの公室も充実してきていますが、旅行社がアレンジしない個人の**グループ旅行を取り込む**には、夜が更けてから、プライベートな空間に集まっておしゃべりしたり、お酒を飲んでも、声などが外に伝わらない**防音性能に優れた少し大きなグループ向けルーム**(寝室としての大サイズのキャビンでも良いし、予約制での貸し出し談話室<カラオケルームとは、少し趣が違い、どちらかというプライベートで、おしゃべりなどが主体でのくつろげる部屋>)があっても良いかとも思います。普通のスイートなどで集まっておしゃべりするのはどうしても音の問題が出ます。さらに、ワクチンができるまでは“密”対応です。

当面海外旅行や海外でのクルーズ旅行は楽しめそうにない現況下、身近な小旅行をフェリーを使って楽しみたいものです。

(2020年7月26日)