

新クルーズ学

北海道の港町室蘭で育った私の中学の修学旅行は、列車と青函連絡船を使った仙台と松島への旅でした。そのころは北海道を出る旅はほとんどがこのルートで、長時間の列車が当たり前でした。今では北海道への人流の86%は飛行機となり、続いてフェリー8%、鉄道6%となっています。

フェリーを使った修学旅行

また中距離の八戸航路もあり、鉄道連絡船が消えた青函航路にもカーフェリーが就航しています。これらのカーフェリーはトラック輸送を中心としていますが、旅客設備も備えており、4000人程度の旅客と一緒に運ぶことができます。カーフェリー化で船体が大きくなったので、船酔いの恐れも大幅に軽減され、自動車輸送が中心のため乗客を乗せても船の燃費はほとんど変わらないので、乗客1人あたりのCO2排出もほとんど増えないという究極の環境に優しい交通機関であり、SDGsの実践的学びでもあります。

もちろん船を使った修学旅行がなかったわけではなく、かつては鉄鋼品、建築資材、コンテナ、車両輸送などの拠点があり、実際に見ることもよって港湾の重要性をしつかりと認識することができま

北海道の港町室蘭で育った私の中学の修学旅行は、列車と青函連絡船を使った仙台と松島への旅でした。そのころは北海道を出る旅はほとんどがこのルートで、長時間の列車が当たり前でした。今では北海道への人流の86%は飛行機となり、続いてフェリー8%、鉄道6%となっています。



修学旅行のファミトリップに利用したカーフェリー「きたかみ」

これらの専用船は姿を消しました。また、客船の海難事故の可能性が、行政や父兄から心配の種として指摘されて船の利用をためらわせたことも、船の利用を減少させました。しかし、他の交通機関に比べて客船の事故確率は決して高くないことが認知され、客船を再び修学旅行に使うという動きが出てきました。

このファミトリップは、苫小牧港の社会見学から始まりました。北海道の物流の90%は海運が担っており、苫小牧港はその拠点港です。荒野を

SDGsや社会見学の学び

で、交通機関としての飛行機と船の役割の違いも理解できます。