



〈 連載 (353) 〉

## 新造カーフェリーが続々と登場



大阪府立大学 名誉教授  
池田 良穂

昨年来、日本各地の長距離フェリー航路に新造船が続々と登場している。

300km以上の航路に就航する長距離フェリーでは、1968年に門司～神戸航路に「フェリー阪九」と「第六阪九」の姉妹船を投入した阪九フェリーがパイオニアであり、4年前に50周年を迎えた。阪九フェリーの運航する各船のロビー最上階には、歴代フェリーの写真が展示されていて懐かしい姿をいつも見ることができる。

その4年後の1972年には、日本高速フェリーの「さんふらわあ」が名古屋～高知～鹿児島航路に登場して豪華フェリーとして話題を集め、その後に紆余曲折はあったが、その名前は綿々と引き継がれて「さんふらわあ就航50年の記念イベント」が、今年2月1日に商船三井系のフェリー2社によって華々しく行われた。

このように約50年の創業節目を相次いで迎える長距離フェリー各社は、それぞれが、第3代目の船への代替期にあっており、昨年来、大型カーフェリーの新造船が続々と登場している。

昨年11月には、鹿児島～奄美諸島～沖縄航路を運航するマリックスラインに新造船「クイーンコーラルクロス」が登場した。同社の前身は照国郵船であり、オイルショックの煽りでの親会社の照国汽船の倒産に伴って連鎖倒産したが、会社更生法で再生してマリックスラインと会社名も一新して、現在は2隻のRORO型フェリーにより、マルエーフェリーと共同でのデイリーサービスを行っている。

この「クイーンコーラルクロス」は、1972年に建造したカーフェリー「クイーンコーラル」の名前を冠する5隻目であり、第3世代に相応しい船として内海造船の瀬戸田工場で完成した。7914総トン、全長144.88m、幅24mで、655名の乗客と、12mトラック30台、乗用車44台、10フィートコンテナ246個、20フィートコンテナ8個を搭載し、1機1軸のディーゼル推進で航海速度は21ノット。夕刻に鹿児島を出港して、翌早朝に奄美大島の名瀬港に寄港。徳之島、口永良部島、与論島、沖縄本島の本部港に順次寄港して19時頃に那覇港に到着する。上り便は翌朝7時に折り返し出港して、翌々朝に鹿児島

に到着する。典型的な離島航路船だがインテリアは斬新で、寄港する各島で下船しながら南西諸島の観光するアイランドホッピングの旅が楽しむことができる。

続いて昨年12月には、名門大洋フェリーの大阪南港～新門司航路の新造フェリー「フェリーきょうと」が就航し、今年3月末にはその姉妹船「フェリーふくおか」が就航した。2015年に竣工した「フェリーおおさかⅡ」姉妹が全長183mなのに対して、全長は195mと瀬戸内マックスと呼ばれる瀬戸内海で夜間航海ができるぎりぎりの長さの大型船となった。

船は大型化するほどエネルギー効率がよくなるので、トラックを陸送するのに比べるとCO<sub>2</sub>の排出量が80%以上削減でき、乗客は軽いので何人積んでも船の燃料消費はほとんど増えない。すなわち、旅客1人当たりの輸送によるCO<sub>2</sub>排出はほとんどないと考えられるので、究極のゼロエミッションの人の輸送機関とも言える。昨年、北海道運輸局の企画した修学旅行にフェリーを使うモニター旅行に同道する機会があったが、関西から九州への、また九州から関西への修学旅行にもぜひカーフェリーを使って欲しいものだ。海運の大事さを中学生や高校生に知ってもらうことにもなり、修学旅行には最適な移動手段と言える。

4月には、宮崎カーフェリーの神戸～宮崎航路にも、新しい大型のカーフェリーが登場する。船名は「フェリーたちほ」で、4月15日の就航。こちらは約25年ぶりの新造船で、代替される「みやざきエクスプレス」姉妹に比べると、総トン数は11900トンから14200トンに、全長は170mから195mに大型化する。関西のテレビでは連

日のように「新船登場」のテレビコマーシャルも流れており期待が高まる。同型姉妹船の「フェリーろっこう」も因島の内海造船で進水しており、今年秋には就航予定で、新造姉妹船2隻でのデイリーサービスが行われる。建造は内海造船の因島工場だ。

さらに、商船三井系のフェリーさんふらわあでは、大阪～別府航路に投入する新造フェリーを建造中だ。国内フェリーとしては初めてのLNG燃料船であり、第1船の「さんふらわあくれない」が3月3日に三菱造船の下関造船所で進水し、来年1月に同航路に就航する予定という。LNG燃料により、CO<sub>2</sub>排出は25%減少し、SO<sub>x</sub>排出はゼロに、NO<sub>x</sub>およびPMの排出も大幅に減少する。これにより地球温暖化の減速と共に地域の大気汚染の軽減にも寄与できる。

中距離航路ではあるが神戸と小豆島・高松を結ぶジャンボフェリーも新造船を建造中で、5月28日に内海造船の瀬戸田工場に進水式を迎える。この式典には阪急交通社が観覧ツアーを実施し、なかなか見られない大型船の進水式を間近に見ることができる。この新造第1船は9月に就航の予定。こちらは32年ぶりの新造船であり、ますます期待が高まる。この航路は2隻のカーフェリーで毎日4便が運航されており、小豆島の坂手に途中帰港して、四国の高松まで行くので、4月14日から始まる瀬戸内国際芸術祭への旅にも便利な交通機関となっている。小豆島まで約3時間、高松まで4時間半で、途中で明石海峡大橋の下を通過するなどの楽しみも満載の航海で、筆者も時々利用している。秋の瀬戸芸には、ぜひジャンボフェリーの新造船で出かけてみて

はいかがであらうか。

こうして第3世代船として登場する新造フェリーは、いずれも省エネ技術を駆使したエコな船で地球環境時代に相応しい移動手段と言える。また、他の交通機関に比べて空間が広くゆったりとしているのがカーフェリーの最大の特徴である。

欧州では、移動の手段としてだけでなく、移動しながら楽しむ手段としてカーフェリーが利用されておりクルーズフェリーと呼ばれているが、日本の最近の新造カーフェリーも確実にクルーズフェリー化して単なる移動手段からは脱皮して移動とレジャーを融合させた新しい旅の形を提供するようになってきている。

さて、大型カーフェリーの建造所をみてみよう。日本の大型フェリーは、すべて日本の造船所で建造されており、三菱造船と内海造船の2強状態になっており、それに続くのはJMUと今治造船の2社である。前述したように代替船や新規投入船の建造が最近相次いでいるものの、そのマーケット

は長距離フェリー航路を中心に約50隻程度が運航されるニッチマーケットなので、20年ごとの代替需要は平均すると年2隻程度ということとなる。

一方、欧州の大型カーフェリー(ROPAX)の建造では、クルーズ客船建造も行うフィンランド、ドイツ、イタリアの造船所がその多くを手掛けていたが、2021年以降の竣工船ではほぼすべてが中国の造船所にシフトしている。これは大型クルーズ客船の新造ラッシュにより、欧州の造船所の船台・ドックの空きがなくなったことと、欧州の造船所での新造船船価が高騰していることに関係がありそうだ。また中国での建造船の多くがLNG燃料となっており、高度の技術が必要となるが、設計の多くの部分を欧州の船舶設計会社が担当している。中国ではカーニバルグループ向けの大型クルーズ客船の建造も始まり、上述のように欧州向けのカーフェリーの建造も手掛けるようになっており、中国造船界が最先端の欧米の客船建造技術を急速に取り込みつつある点が気になるところである。



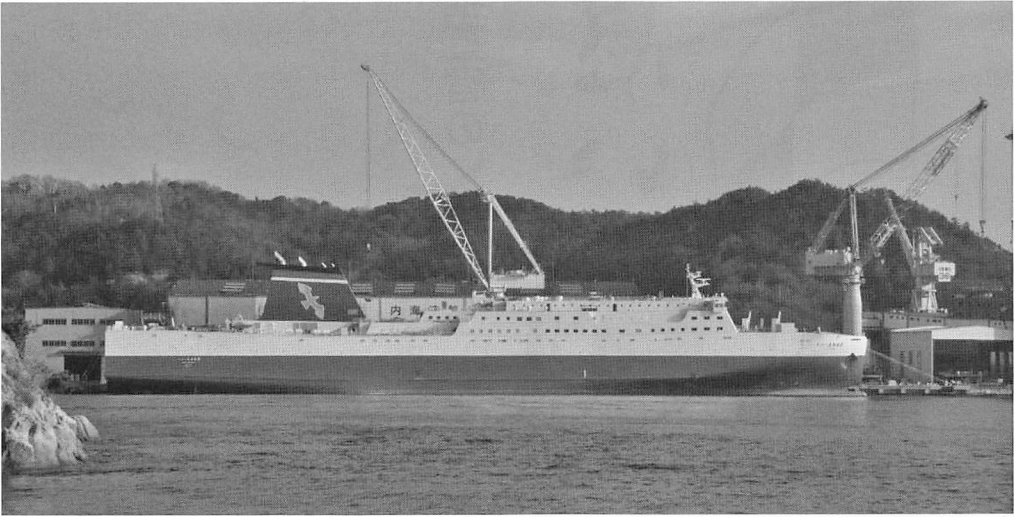
与論島に入港する「クイーンコーラルクロス」。船尾からはRORO荷役、船首のデッキ上には10フィートコンテナをデリックを使ってLOLO(Lift on-Lift off)荷役する。



大阪南港に入港する名門大洋フェリーの「フェリーきょうと」。姉妹船の「フェリーふくおか」と共に、大阪南港と新門司を結んでいる。



大阪南港に入港する「フェリーふくおか」、巨大な煙突の基部にはSO<sub>x</sub>を除去するスクラバーが設置されている。



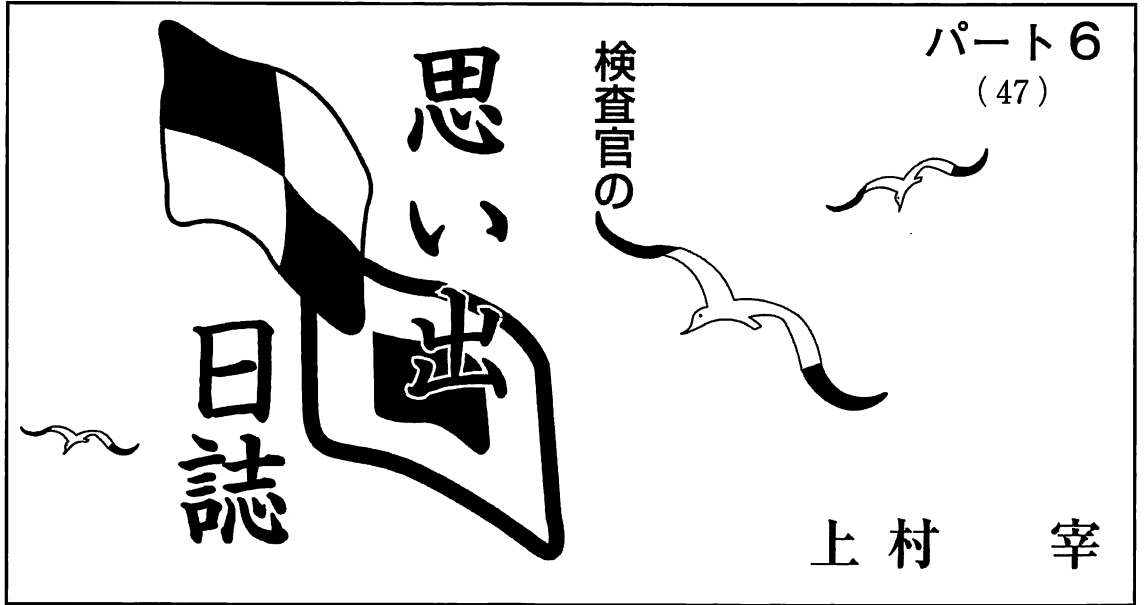
広島の向島にある内海造船で完成間近の「フェリーたかほ」。2022年1月の撮影。



宮崎カーフェリーの第2船「フェリーろっこう」の進水。(宮崎カーフェリー提供)



3月3日に三菱造船下関で進水した「さんふらわあくれない」。日本初のLNG燃料カーフェリー。(商船三井提供)



徒然なるままに思い出誌

## 第46話 灯台物語・日本の海運

### 1. 日本海北国海運・北国七湊<sup>ほっこくしちそう</sup>

日本の海運は、1671年及び1672年に河村瑞賢が東廻り航路及び西廻り航路を開発するまでは、比較的短距離の沿岸航路を繋ぎ合わせて航海していました。

1603年に江戸幕府・開幕に伴い、関ヶ原の戦いの敗戦大名に対する領地の没収・改易・減封が相次ぎ、5代将軍家綱までの間に多くの大名がその憂き目に遭い、西軍に加担した93の大名家が改易、5大名家が大幅な減封を受けています。その中で、大きいものは、毛利輝元の安芸広島120万石から周防山口36万石に減封、上杉景勝は陸奥会津120万石から出羽米沢30万石に減封されています。本項で対象とする佐竹義宜は、常陸水戸54万石から出羽秋田20万石に減封されました。

当時、改易・減封された多くの土地は天領とされ、その多くは出羽・陸奥にありました。そして、そこからあがる天領米を効率的に江戸へ運ぶ航路として河村瑞賢によ

って東廻り・西廻りの両航路が開発されました。これらの航路の開発により、日本の物流は大きく変化していきました。

佐竹義宜は、1603年に出羽秋田に移封され、前任の安東氏が築城した湊城(土崎城)に入り、翌年には現在の秋田市久保田に久保田城を築城して内政の根拠地としています。従来、雄物川流域に勢力を持っていた豪族の安東氏・戸沢氏・六郷氏・本藤氏らは、佐竹氏の移封に先立ちに常陸に転封されています。佐竹氏の移封は、禄高も明示されないままの転封でしたが、20年後に正式に20万石が与えられています。

7世紀中頃から大和朝廷の蝦夷討伐が始まっています。出羽柵はその先端基地で、最上川河口付近に置かれた城柵を、勢力圏の北上に従って、8世紀中頃に現在の秋田市の高清水岡に移しています。

室町時代から戦国時代にかけては、安東氏が雄物川河口に土崎湊城(後に安東氏が「秋田氏」を名乗り、「秋田城」となる。)を築いてこの地を治めていました。

古来、土崎は東北の守りの本拠地でありました。佐竹義宜は、舟運が盛んな、雄物