

〈連載78〉

新鋭フェリー「おれんじ7」 乗船記



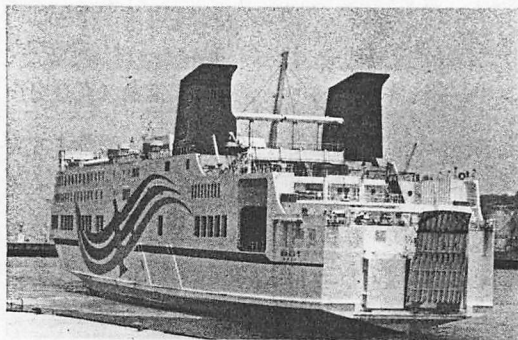
大阪府立大学海洋システム工学科助教授
池田良穂

大阪南港 と四国の新居浜とを結ぶカーフェリーを運航する四国開発フェリーの最新鋭カーフェリー「おれんじ7」に、この7月と8月の間に2回も乗船する機会に恵まれた。かつて、大阪から関西汽船の1000トンクラスの客船が、四国の多度津や新居浜に寄りながらの定期運航を行っており、学生時代にはひまを見つけてはよく乗船した。現在は、新興のカーフェリー会社が大型のカーフェリーを就航させるようになってきている。四国開発フェリーもその中の一社で、現在、「おれんじ7」「ニューおれんじ」「おれんじエース」の3隻によって毎日3便のサービスを行っている。船仲間の情報によると、いずれもなかなかグレードの高いフェリーとのこと。この会社の船には、昭和47年に大阪南港と東予間のサービスが開設された直後に乗船して以来、乗ったことがない。今年4月に、最新鋭船「おれんじ7」が就航し、いろいろな雑誌や新聞で紹介されているのを見て、ぜひとも乗ってみたいと思っていた。

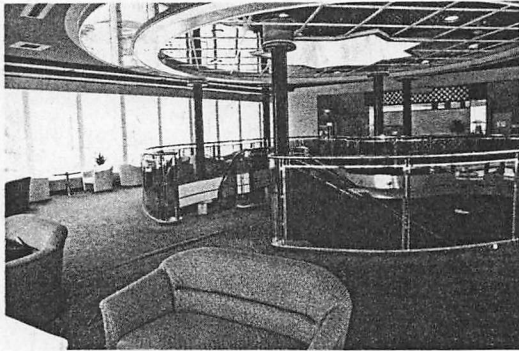
機会は意外に早く訪れた。所用で今治に出掛けた帰りに、新居浜から「おれんじ7」に乗れることとなった。新居浜の出港は昼の13時だから、昼間の瀬戸内海の航海を満喫できるのがうれしい。12時に新居浜のフェリーターミナルに到着すると、

ちょうど四国中央フェリーの神戸行きカーフェリー「ロイヤルかわのえ」が出港する所で、その姿をカメラに納めることができた。この船は水島のサノヤスの造船所で建造中のところを見せてもらった懐かしい船である。続いて「おれんじ7」が入港して来た。白い船体に、羽ばたく3羽のかもめのイラストが大きく描かれている。ファンネルはオレンジ色の地に同じ3色で四国のSの字。このフェリーサービスは「オレンジフェリー」のニックネームで親しまれており、このオレンジ色が同社の基調色である。真新しい同船が岸壁の前の狭い水面で、ぐるりと一回転して岸壁に寄ってくる。

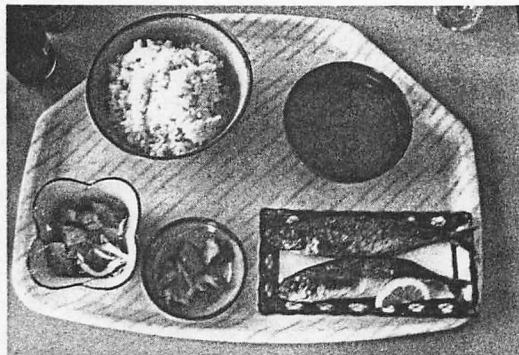
この船の 航路は少し変わっていて、新居



おれんじ7



展望ラウンジ



定食 (700円)

浜を出た後、新居浜より西に位置する東予まで戻り、それから大阪へと向う。開設当初は大阪～東予間のサービスであったが、後から新居浜への寄港が追加されたことと、トラックなどのスケジュール的な問題から、このような寄港順になっているものと思われる。

さて、新居浜からの乗船は、旅客は筆者と後2名だけ。車も数台だけであった。エスカレーターで旅客スペースに入ると、3層吹き抜けの広いロビーが目の前に広がる。ゆったりとした段階が上下の各層をつないでいる。階段の各ステップに付けられた豆ランプのイルミネーションがなかなかお洒落であり、一瞬、最近のカリブ海のクルーズ客船かと錯覚するほどの内装である。

2等寝台に荷物を置いて、恒例の船内探索から始める。一番上のデッキは、展望ラウンジで、時間によっては軽い喫茶サービスもある。広いスペースにソファがゆったりと配置されており、航海中ここから瀬戸内海の風景が堪能できる。このラウンジの窓の外は、広いオープンデッキになっており、心地よい海風を全身に浴びることもできる。ただ、乗船が一杯になってオープンデッキにもたくさん人がでると、展望ラウンジのソファからの見晴しが悪くなりそうと、余計な心配をしてしまう。

この船には、この他にマージャンルーム、カラオケのそろった多目的ルーム、ロビーラウンジなどのパブリックスペースが確保されており、なかなか快適な船旅ができるグレードの高いハードが揃っている。

広い展望風呂もこの船の人気の的のようだ。航海中いつでも入ることができるのもうれしい。大きな窓から移り変わる瀬戸内海の風景を眺めながらの入浴は全身をリラックスさせてくれる。打たせ湯、サウナの設備も揃っている。新居浜から東予までの1時間の航海中は、乗客も少なく、のんびりゆったりとお湯に浸かって過ごすことができた。東予で荷役を行なって出港すると、船は一路大阪へと向う。風呂で熱くなった体をビールで冷やしているうちに、レストランでの夕食の準備が整う。セルフサービスのカフェテリアレストランで、メニューの品数は多くはないが料金は手頃。最近の

日本のカーフェリーでは、高かろう、悪かろうで、レストランの評判が悪い船も多いが、その点ではこの船は一応合格点。ただ、もう少しリッチな気分が楽しめるメニューも揃えてもいいのではないかと思った。カップルで乗った時などにはいささかムードに欠ける食事とサービスが玉に傷。食事の面にももう少しクルーズ感覚がだせれば、今後増えるであろう乗用車での利用客などには喜ばれるのではなからうか。

瀬戸大橋をくぐる頃には、日もだいぶ陰ってくる。明石海峡を通過すると、左舷には神戸の夜景が美しい。大阪南港への到着は夜の10時。船は10時40分には再び東予に向けて出港する。

さて、8月に入って松山で開催された高速船の研究会に出席することとなり、もういちど同船に乗ってみることにした。この時には、夜10時40分発の夜間の航海でもあるので奮発して特等のキャビンをとってみた。ロビーのフロントがあり、切符を見せるとキャビンキーがわたされ、いよいよキャビンに入る。ツイン仕様で、ベッドルームと、パネルで仕切られた窓側にはソファとテーブル、テレビ、洗面台が並ぶ。しかも、その一面は最近はやりの板張の床。ただ、バス、トイレが外なのが、最近のカーフェリーの場合とは違っている。バス、トイレ付を期待して特等に乗る人も多いのではと一寸心配になってしまうが、

7時間ほどの航海ではさほどの不便もない。東予には早朝5時50分、新居浜には7時40分の到着である。

この船に乗ってみて、中距離カーフェリーもハード面ではずいぶんグレードがアップしたことに驚いた。使い方によっては、欧州のクルーズフェリー並みのサービスも可能な状況が整いつつある。しかし、ソフト面に目を転じればまだまだの感を禁じえない。乗客への接遇、服装などの身だしなみ、レストランのメニューの拡充、レストランでのサービス、イベントなどの充実を凶れば、欧州並みのクルーズフェリーへの変身も夢ではないように思う。この航路も今後は欧米並みに乗用車の客も多くなろう。関西と西四国との間の距離は、陸上走行するには、トラックなどのプロのドライバーには問題のない距離だが、乗用車のドライバーにとってはやや辛い距離である。片道は本四橋を使って陸路を走っても、往復になると考えてしまう人も多いのではなからうか。陸上走行に対して競走力を持てるような料金体系への見直し、船内サービスの拡充などによって、乗用車客へのアプローチが今後重要となろう。欧米のクルーズフェリーの場合と同様に、安い運賃で引きつけて乗ってもらい、船内でお金を納得して使ってもらえるような、ソフト面の拡充が欠かせないように思う。

