

〈連載(138)〉



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

アイリッシュ海横断航路が活況に

前回は、9月に実施した「欧州超高速カーフェリー視察旅行」のうち、スペインのカナリー諸島内で急速に需要を伸ばしつつある離島航路の新鋭カーフェリーについてご紹介した。今回は、アイリッシュ海横断航路の活況ぶりをお伝えしたい。

イギリス本土とアイルランド島を結ぶアイリッシュ海には、北、中央、南航路という3つの海上幹線ルートがある。アイルランドはちょうど北海道と同じくらいの大きさであり、この3つのルートは、本州からの苫小牧、室蘭、函館航路によく似ている。アイルランドのダブリンと、イギリスのホリーヘッドを結ぶ航路は、在来型カーフェリーで約4時間の航路だから、航路長も青函航路とほぼ同じ。

数年前までイギリス病とまで言われていたイギリス経済は、規制緩和、民営化というドラスティックな変革の中でみごとに立ち直り、またアイルランドは欧州経済統一の流れの中で、人件費が安く、かつ教育された人材の確保が容易ということで、多くの投資がなされ、その経済は急速に成長を

始めている。船上での免税品販売の廃止による大きな打撃を受けると考えられていたフェリー事業も、今、その経済成長をバックにして活況を呈している。1999年の統計によると、横断航路の総計では、690万人の旅客、147万台の乗用車、2万5千台のバス、127万台のトラックを船が運んでいる。

こうした活況を受けて、在来型の旅客カーフェリーでも新造計画が相次いでいる。今年、三菱重工の下関造船所で建造されたP&Oフェリーの2隻の大型旅客カーフェリーもアイリッシュ海横断航路に投入されるし、来年にはフィンランドで建造されているアイリッシュ・フェリーの5万総トン型の大型旅客カーフェリーが登場する。いずれも、現在のキャパシティでは時間帯によっては積み残しも出る状況を解消するための処置である。

一方、同航路では、カーフェリーの高速化も顕著に進んでいる。シーコンテナ社の子会社シーキャット社が、比較的早くからウェイブピアサー型カーフェリーを投入していたが、96年からはステナ・ライン

が、2万総トン、40ノットという破格の大きさの高性能高速カーフェリーHSS1500型を2隻、北および中央航路にそれぞれ投入して人気を博した。そして、現在では、アイリッシュ海横断航路には、計8隻の高速カーフェリーが凌ぎを削っている。

さらに、オーストラリアのインキャット社は、同航路には120mウェーブピアサー型カーフェリーが最適と、売り込みに余念がない。造船所であるインキャット社自身が、カーフェリーの運航に乗り出すことも考えていると言われ、フェリー事業への新規参入者も相次いでいる。このよい意味での競争が、大型の旅客カーフェリー、貨物フェリー、高速カーフェリーの各分野で、ユーザー・サイドに立ったハイグレードなサービスを登場させ、運賃レベルの低下というユーザーにとっては嬉しい産物を生み出している。

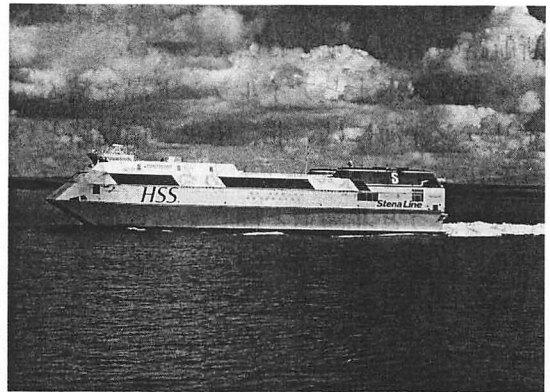
今回の視察では、ステナ・ラインの運航するHSS1500型の「ステナ・エクスプローラー」、アイリッシュ・フェリーの86m型オート・エクスプレスの一隻「ジョナサン・スウィフト」に乗船することができた。いずれも、航海速度40ノットという韋駄天フェリーである。

「ステナ・エクスプローラー」は、10万馬力のガスタービン機関を搭載し、1500名の旅客と375台の車が搭載できるという超高速カーフェリーとしては破格の大きさを誇る船。姉妹船が2隻ある。船主のステナ・ラインが計画、設計し、フィンランドで建造されたアルミ船。

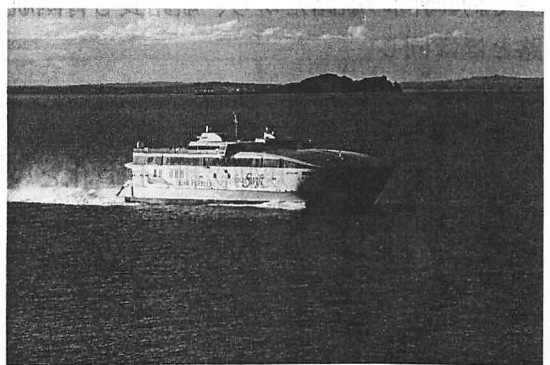
一方、「ジョナサン・スウィフト」は、

26000kWのディーゼル機関で、ほぼ同じ出力を出し、800名の旅客と、乗用車200台を運ぶことができる。オーストラリアのオースタル・シップスの建造船である。

燃料油が、ちょうど急騰しており、数年前に比べると数倍になっている状況の下でも、需要は底硬く、また買い物を目的とした乗客も相変わらず多いという。スケール・メリットを十分に利用した船上ショップ、そして欧州内の国の間での価格差を利用した買物需要をカーフェリーがしっかりと開拓しつつあるようだ。船長は、重いトラックは在来型のカーフェリーを、乗用車と旅客を超高速カーフェリーが、という分業体制がやはり理想だと思うと話してくれた。



ステナ・エクスプローラー



ジョナサン・スウィフト