



〈連載(140)〉

## 欧州の新造カーフェリーの特色



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

いよいよ21世紀に入って、日本の旅客船界、いやいや世界の旅客船界にとって輝かしい世紀になればと祈念したい。

**正** 月休みのゆっくりとした時間に、欧州から届いたフェリー関連の雑誌に目を通していた。その雑誌には、現在発注されている旅客カーフェリーの一覧が、簡単なプロフィールとともに出ていた。欧州の経済統合、それに伴う船上での免税品販売の廃止によって、欧州のフェリー会社の発注は、この数年低調であったのが一変して、驚くほど沢山のカーフェリーが発注されはじめている。

大型のハイグレードのフェリーといえば、北欧の専売特許のようであったが、このリストを見ると、ギリシア船主、イタリア船主、フランス船主の発注が急激に伸びているのが大きな特徴のようだ。しかも、28~30ノット級の高速旅客カーフェリーが目白押しだ。

この連載で、40ノット級のアルミ製の高速カーフェリーが欧州で活躍していることは幾度も紹介しているが、宿泊設備を有す

る大型カーフェリーでも高速化が急速に進展しているのである。比較的短距離航路においては、40ノット超の超高速カーフェリーと、重量車両積載を中心とした在来型のコンビフェリーの組み合わせが、新しい世代となるとは考えていたが、長距離航路にこうした大型の30ノット級カーフェリーがたくさん建造されるとは思っていなかっただけに、このリストにしばらくの間、くぎ付けになってしまった。

**大** 型カーフェリーの高速化のパイオニアは、30ノットのガスタービン搭載のカーフェリー「フィンジェット」であろう。この船は、ドイツのトラフェミュンデと、フィンランドのヘルシンキを結ぶ長距離航路に20年以上前に登場した。それまで2泊3日で、3隻のカーフェリーでのサービスを、その高速性を生かして1泊で結び、需要は倍増したという。しかし、その後のオイル価格の上昇等によって、冬季には減速航行を余儀なくされ、代替船も高速タイプは考えられていないと伝えられていた。また、このタイプの船が世界中に波及することも

なかった。

こうした世界的な状況の中で、日本において、カーフェリーの高速化の芽が吹いた。新日本海フェリーの29ノット級の「すずらん」「すいせん」の姉妹船が、敦賀～小樽間に就航して人気を呼んだ。またブルーハイウェイラインと川崎近海汽船も、東京～苫小牧間の貨物フェリーを高速化した。「さんふらわあとまこまい」と「ほっかいどう丸」の2隻である。

いずれの航路も、3隻でのデイリーサービスを2隻で賄えるようになったこと、高速化による需要増加があったことにより、順調な業績を挙げていると伝えられる。

一方、日本でもかつてフェリーの高速化が行われている。「さんふらわあ」の5姉妹、沖縄航路の「飛龍」、川崎～宮崎間の「高千穂丸」姉妹などは、その代表選手と言える。しかし、これらの航路での高速化は、経営を圧迫し、なかなかうまくは行かなかったことは周知のとおりである。よほど高速化のメリットのある航路でなければうまくは行かない。これは欧州でも同様であった。

日本が若干先行はしているものの、ここに来て、欧州においても長距離航路の高速化が急進展しているのはどういうことなのであろうか。

欧州における長距離カーフェリーの高速化の走りとなったのは、ギリシア～イタリア間航路に95年に登場した「スーパーファーストⅠ」のようだ。ギリシア資本のアッティカ・エンタープライズ社という新興船



会社が、ドイツの造船所で建造したもので、総トン数が23,663トン、34550kWの主機で28ノットという船である。同型船が95年に1隻建造され、2隻での高速サービスが開始された。これに対して、同航路の最大手であったミノアン・ラインは23ノットの大型豪華カーフェリーを建造して対抗したものの、利用者のニーズは高速船の方であった。「スーパーファーストⅠ」「同Ⅱ」は多くの利用者に歓迎され、大成功を収めた。

アッティカ・エンタープライズは、98年に一回り大型化で、速力も28.5ノットと若干高速化された船を、マーサ造船所で2隻建造した。この船を用いてギリシア国内航路であるクレタ航路への進出を試みたが、これはギリシア政府の規制によって失敗に終わる。この事を、同社の会社年次報告の

中に詳細に記述し、政府の方針を嘆き、規制の緩和を要求している。ギリシア政府は、既存フェリー会社保護のため、なかなか新規船会社の国内航路就航をさせない方針のようだ。これに対し、アッティカ・エンタープライズは欧州の経済統合に伴ってカボタージュもなくなるのだから、できるだけ市場開放を行いギリシア船主の実力を付けておくことが必要と論じている。結局、第3,4船は、イタリア～ギリシア間の別のルートに投入され、こちらで大成功を収めている。

さらにこの会社の成長は続く。3万総トン型に拡大された高速カーフェリーが、「スーパーファースト5」から「同10」まで、6隻が発注され、2001年中には全部が出揃う計画である。そしてアッティカ・エンタープライズは、地中海だけでなく、北ヨーロッパ航路においてもカーフェリーの運航を行う予定で、「スーパーファースト7」以降の数隻は北ヨーロッパ水域に投入されることとなっている。新しい斬新な船によって新しいマーケットの開拓に成功した事業者が、規制のなくなった欧州全域をその市場として事業展開をしている様は、新しい旅客船事業の今後を予感させるものがある。

この新興フェリー会社の成功が、他の地中海のフェリー会社に、高速化の火をつけたらしい。ギリシアのミノアン・ラインは、3万総トン、28.5ノット船を7隻と大量発注し、その一部は韓国の三星造船で建造されることとなっている。フランスのコレシカ・フェリーが2.3万総トン、29ノット船を2隻、ギリシアのストリンティズ・ラインが2万総トン、28ノット船を2隻、イタリアのティレニアが3.5万総トン29.5ノット船を2隻、イタリアのモビィ・ラインが27ノット船を2隻、イタリアのグランディ・ナビ社が4万総トン、29ノット船を2隻、ギリシアのANEKラインは27.5ノット船を2隻。まさに目白押しと言える。リストによると1隻当たりの船価は90～120億円である。実績のある日本の石川島播磨や三菱でもぜひ建造してもらいたいものである。

はたして、高船価で高燃費の船を使って、十分な収益がだせるのか。それだけの新しい需要が生まれるのか、21世紀初頭の欧州カーフェリー業界には目が離せない状況が続くそうである。本年度版の「フェリー客船情報2001」では、ぜひ同社にスポットを当ててみたいと考えている。ただ、毎号の大赤字で、本年度版がはたして発行できるのか、かなり微妙な情勢ではあるが。

## Eメール質問箱

読者の皆様からの、ご質問・ご意見をインターネットで受付け致します。  
どんなことでも結構です。どしどしお寄せ下さい。

質問については、小社で出来得る限り回答致します。不明の点についても関係各方面に問い合わせ、ご期待に沿えるよう努力いたします。

ご意見には実名・匿名の区別をご指示下さい  
アドレス kyoyu@sanyonet.ne.jp

