



〈 連載(227) 〉

高速道路無料化と離島航路の再生



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

高速道路の無料化が、国内フェリーや内航RORO貨物船等へ大きな影響を与えることが懸念されている。これは、地球環境に悪影響を与えと言われていたCO₂排出を大幅に削減できると期待されていたトラック輸送から、エネルギー効率のよい船へのモーダルシフトの努力が無に帰されるという心配にもつながっている。

しかし、高速道路が有料というのは、世界的にみれば珍しいことも確かだ。欧州もアメリカも高速道路は原則的に無料か、有料の場合も極めて低料金だ。日本の高速道路の高額有料というのが、高速道路の建設と補修にかかる費用を受益者負担という形をとり、これが地方まで含めた雇用創出というメリットもあったことも確かであるが、これは世界的にみれば特異なシステムとも言える。特に、欧州においては、高速道路が無料であるからこそフェリー事業も活性化しているという側面も見ることができる。すなわち、家族旅行では、多く人々が最も費用が節約できる移動手段として自家用車を使い、その旅の途中でフェリーを

利用するため、特に短距離フェリーの需要を大きく増加させているのである。

民主党が公約している「高速道路の無料化」は、特に離島航路船にとっては大きなチャンスとなるのではなかろうか。人間の体に例えれば、末端の毛細血管にまで循環する血液の量を増やす効果をもっているからだ。離島への血液循環の役割を担ってきた離島航路船には、ぜひこの機会を絶好のビジネスチャンスとして生かして欲しいものだ。

血管が血液を流すインフラである以上、国家がその維持に責任をもつべきことには異論の差し挟む余地はない。これまでの離島航路の公的補助というシステムもこれに当たるが、この民主党が政権をとったこの機会にそれをさらに進めて、全ての離島まで高速道路を延ばすことにぜひ全力を挙げて対応してもらいたいものだ。

離島航路を高速道路と変身させることのできるのが、この20年間に世界で160隻余りにまで増加した超高速カーフェリー（巖

密な定義はないが、35ノット以上の航海速力の旅客カーフェリー)であろう。単胴、双胴、三胴型の大小様々な超高速カーフェリーが世界中で開発されている。原理的には、排水量型もしくは半滑走型船型で、アルミ製の船体の場合が多い。

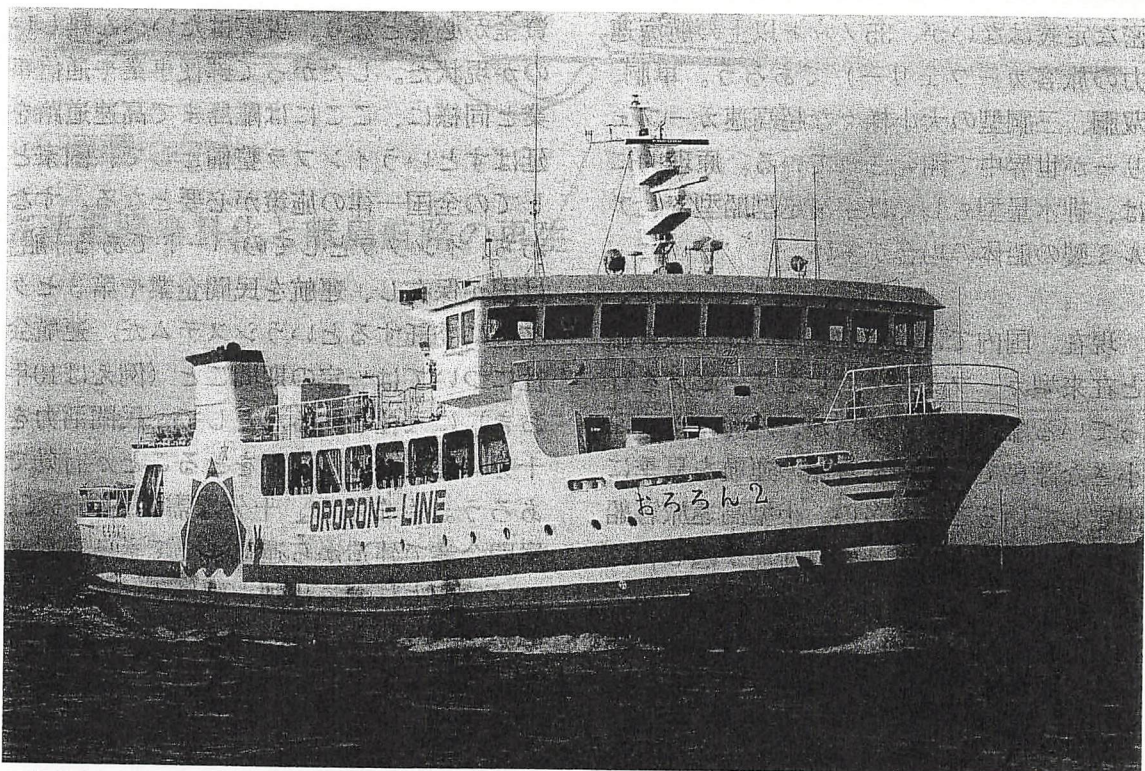
現在、国内では比較的小型の高速旅客船と在来型カーフェリーによるサービスを行っている離島航路が多いが、外海に浮かぶ小さな離島では高速旅客船の運航を夏季に限定していることが多い。小型高速旅客船では冬季の荒れる外海では航海が難しいことと、旅客需要が一気に少なくなるためである。

超高速カーフェリーを導入すると、高速旅客船サービスと在来型カーフェリーを融合することができ、同じサービスを維持するための運航船舶の隻数を減らすことが可能となり、運航経費を削減することが可能となる。また従来的小型高速旅客船に比べると、車も搭載するためかなりの大型化するため、耐航性が向上し、高速サービスの年間を通じた維持が可能となる。荒れた海での航海では、減速運航すると、在来型カーフェリーとそう変わらない性能をもつことも確認されているので、在来型カーフェリーとほぼ同じ就航率を確保することも可能だ。こうして年間を通じた旅客と車の高速海上輸送が可能となると、離島の活性化の大きな原動力となり、深刻な過疎化への防止効果にも寄与することは間違いがない。

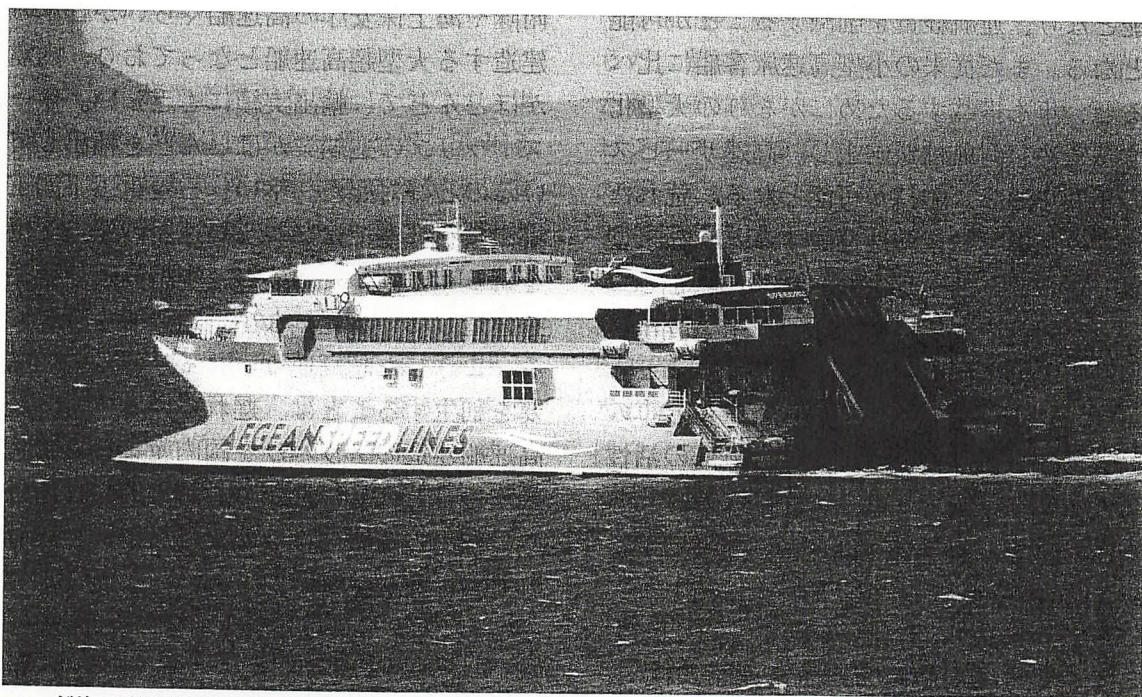
しかし、離島航路を運航する船会社が、超高速カーフェリーを導入するには多額の

資金が必要となり、現実はいへん難しいのが現状だ。したがって郵便事業や通信事業と同様に、ここには離島まで高速道路を延ばすというインフラ整備として、国家としての全国一律の施策が必要となる。すなわち、インフラとしてのハードである「船」は国が保有し、運航を民間企業や第3セクターに委託するというシステムだ。運航会社については一定の期間ごと（例えば10年おき）に入札をするなどして、民間活力を十分に発揮できる体制をとることが有効であろう。もちろん、十分な需要があって、民間企業で建造から運航までできる離島航路は民間に任せる体制を維持することは必要だ。

世界でもトップクラスの技術力を維持する日本の造船業において、もっとも弱いのが大型の超高速船建造である。今では、自衛隊や海上保安庁の高速船くらいが日本の建造する大型超高速船となっており、内需がほとんどで、輸出実績にも乏しい。オーストラリアの造船業がほとんどを輸出しているのと好対照だ。幸い、三菱重工下関工場や常石林業ではアルミ高速船の建造工場を新しく整備しているし、小型高速旅客船を建造している元気な小型造船所も存在する。こうした超高速カーフェリーの国内需要を創生することは、遅れているアルミ超高速船建造のノウハウを国内産業として育成することにもつながり、将来的には海外への輸出の道も開けるのではないかと思われる。



北海道の羽幌と天売・焼尻島を結ぶ旅客カーフェリー「おろろん2」



エーゲ海の離島航路に就航する超高速カーフェリー