



〈 連載(228) 〉

エーゲ海のフェリーの高速化



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

前回の本連載では、高速道路の無料化と離島航路の将来展望について述べたので、今回は海外の離島航路の現状に触れてみたい。10月に国際会議に出席するために久しぶりにギリシアを訪れることができたので、会議の前後の週末を利用してエーゲ海の離島航路の現状を調査することができた。その調査結果である。

ギリシアの離島の中で最も大きな島はクレタ島で、以前は日本の中古フェリーを大改造した船が夜行便として就航していたが、最近では30ノット級の新鋭高速大型フェリーで毎日1往復する船が増えている。30ノット級船では6時間の航海だが、夜行便では6時間の航海は短すぎるのか、航海時間を若干延ばしたり、乗船時間を早めて船内で過ごす時間をできるだけ長くしたりする対応をとっている。

初期投資の大きい高速の新鋭フェリーを港で無為に遊ばせず、効率的に運航することで、船価も燃料費も高い船の採算性を向上させる戦略なのであろうが、十分な需要があればこそ出来る対策であらう。中には

夏季のみ昼便を運航するが、秋からは夜行便だけにしたり、観光客が増える週末だけ昼便を運航する会社もある。

土日を利用して、高速フェリーの1隻である「スーパーファーストⅦ」に乗船してみることにした。ピレウスを15時半に出港して、22時にはクレタ島のヘラクリオンに到着し、23時45分に折り返し出港して、ピレウスには翌朝6時15分に到着する往復便を予約した。日本からインターネットで予約ができ、支払いもクレジットカードで可能であった。行きの昼便ではキャビンをとらず、帰りの夜行便はデラックスキャビンをとった。

ピレウスでの乗船は、出港の2時間半前からと結構早かった。船内では、バーやレストランがオープンしており、早く乗せて船上での乗客の消費を船会社は期待したものであろう。たくさんのラウンジがあり、それぞれにバーカウンターがあって、軽食や飲み物が買えるし、ボーイのサービスもあって注文すれば席に届けてくれる。最上階のデッキにはプールもあり、その周りに

もテーブルがあるので好きなどころでゆっくり海を眺めながらの船旅を楽しむことができる。エーゲ海に沈む夕日が美しかった。



「ピレウス～クレタ島間に就航する大型高速カーフェリー「スーパーファーストⅦ」

夕食は、本格的なアラカルトレストランでとった。ボーイがメニューをもってきてくれて、料理を選んで頼むこととなる。前菜に蛸料理、グreekサラダにメインの肉料理を頼んだところ、担当のボーイは「多すぎるからサラダとメイン料理だけにした方がよい」との親切なサジェッションがあり、それに従うことにした。出てきたサラダは、大きなボールのような皿に、トマトだけでも4個分はありそうなもので、上に乗っているパルメザンチーズも巨大だ。これを平らげるだけでも往生し、船員の親切なサジェッションに感謝した。

ヘラクリオンで一旦下船すると、すぐに乗船が始まったので再び乗船。クレタ島の土を踏んだのはほんの10分ほどであった。

案内されたデラックスキャビンは、船首にある立派な部屋で、テーブルには果物セットも用意されていた。料金は120ユーロだから17000円ほど。36ユーロの乗船料とキャビン使用料に別れているので、複数で1部屋を使うとだいぶ割安になり、飛行機での

移動とそう変わらない料金となる。それでも、フェリーの安い移動料金が魅力のようで、最低の運賃だけを払ってラウンジ等で過ごす乗客も多い。中には廊下に寝袋で寝ている人もいる。まさに、デッキパッセンジャーである。

次に、もう少し距離の近い離島航路について調べてみた。在来フェリーで航海時間が3～6時間の中距離航路には、30ノット以上の超高速カーフェリー、新鋭の25ノット級中速カーフェリー、そして18ノット以下の低速中古改造フェリーの3種類のフェリーが就航しているが、次第に新鋭の中高速フェリーが勝利を収めつつあるように見える。中古フェリーを使ったレベルの低いサービスを行っていた船会社が次々に淘汰され、いくつかの主要フェリー会社への集約が進んでいる。

乗船したのは、その成長目覚ましい船会社の中の1社であるブルースター・フェリーの運航する「ブルースター・イタカ」で、ピレウスからミコノス島を往復する航海だ。朝7時半にピレウスを出港して、2つの島に寄港して、ミコノス島に13時に到着し、1時間後に逆コースを戻って、20時にピレウスに戻るものだ。この航海も、インターネットでの予約ができ、クレジットカードでの支払いができた。

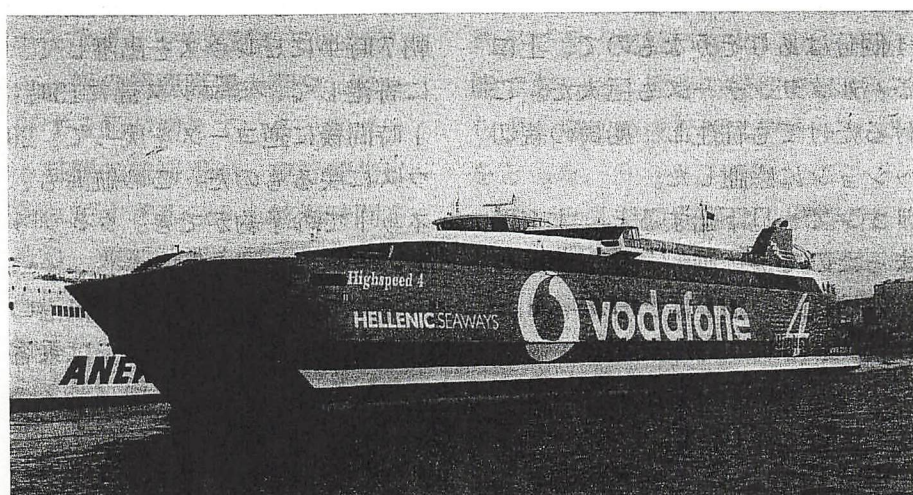
ピレウスで乗船すると、出港の1時間前にもかかわらず、ラウンジは乗客であふれていて、少し張り込んでビジネスクラスを予約していたのが幸いして、かろうじて席が確保できた。ビジネスクラス以外にも航空機用座席があり、こちらを予約すると確実に席が確保できるシステムになっている。

さてオープンデッキまで一杯の乗客を乗せて、船はピレウスを出港した。途中の島には10時半と12時に寄港したが、この2つの港でほとんどの乗客は下船し、ミコノス島まで乗船する乗客は意外に少なかった。これは、6時間強かかる中速船での航海を敬遠し、3時間半～4時間で着ける超高速カーフェリーを乗客が好むためのようだ。

ミコノスの港には、ボーダフォンの広告で船体を赤く塗った超高速カーフェリーが2隻も停泊していた。確かに6時間の航海は長い。中距離離島航路においても4時間と6時間との間に、船で移動する旅客の苦痛の限界があり、在来船と高速船の分岐点があるのかもしれない。



「ピレウス～ミコノス島」航路に就航する中速カーフェリー「ブルースター・イタキ」



中距離離島航路に就航する超高速カーフェリー「ハイスピード4」。オーストラリアのオースタル・シップが建造した船で、ボーダフォンの広告塗装となっている。