



〈連載(237)〉

青函航路にカジュアルクルーズ志向の「ブルードルフィン」登場



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

この5年間ほどで青函航路のフェリーサービスは様変わりした。経営難に喘ぎ、倒産した東日本フェリーを、外航貨物船のオーナー事業を営むリベラが経営を引き継ぎ、長距離航路の整理を行うと共に、青函航路の抜本的な改革に乗り出した。就航船の入れ替えや、超高速カーフェリーの投入など、コスト削減とともに需要拡大への様々な手を打った。しかし、デフレスパイラルに伴う日本経済の低迷に加えて、石油価格の高騰が追い打ちとなり、フェリー事業の環境が一気に悪化した。東日本フェリーは超高速カーフェリーの運航を断念するとともに、子会社の道南フェリーに事業を一本化させるという事業再編を行い、「津軽海峡フェリー」が誕生した。

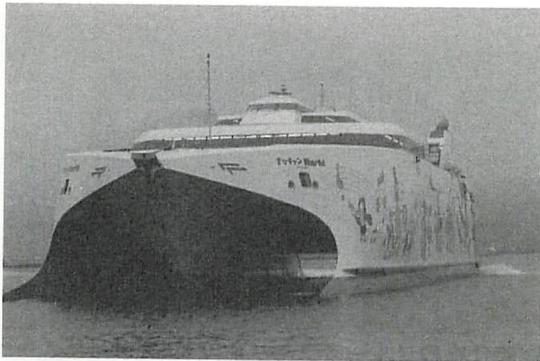
9月の連休に、久しぶりに青函航路を体験する機会に恵まれた。津軽海峡フェリーによって超高速カーフェリー「ナッチャン」の運航が夏季限定ではあるが再開されたことと、新しいコンセプトのフェリー「ブルードルフィン」が同航路に投入されたことをマスコミ報道で知ったからである。

大阪の伊丹空港からJAL便で青森に入った。青森のフェリーターミナルは、青森駅からは西にかなり離れたところがあり、間もなく開通する東北新幹線の新駅に近いところにある。フェリーターミナルの敷地内には超高速カーフェリー用に造られた三角形の斬新なターミナルビルと、従来の公社運営のターミナルビルがあり、前者を津軽海峡フェリーが、後者を青函フェリーが使っている。埠頭は全部で4本で、最も西側の埠頭が超高速カーフェリー用で、最も東の埠頭が耐震型の新しいものだ。その間の中央に突き出した栈橋には2隻のフェリーが左右に着岸することができる。

夕刻には超高速カーフェリー「ナッチャンWorld」の姿も見えた。40ノットの高速を誇る同船は、1時間45分で青函航路を走られるが、陸奥湾の漁師等からの引き波に対するクレームから減速を強いられ、今は2時間45分で運航されている。欧州での運航実績からもわかるように、超高速カーフェリーは、飛行機のような効率のよい高回転運航をして、はじめてその高い船価と燃料費という経済的デメリットを克服できる

が、減速を強いられるこの状況では採算がなかなか合わないのではと心配になった。

科学的な判断基準のない状況での、こうした引き波等のクレーム処理は難しく、泥試合状態にならざるをえない。欧州のように、海岸での波高の限界値を決めることや、地方自治体等が積極的に当事者間の調停をするようなシステムが望まれる。



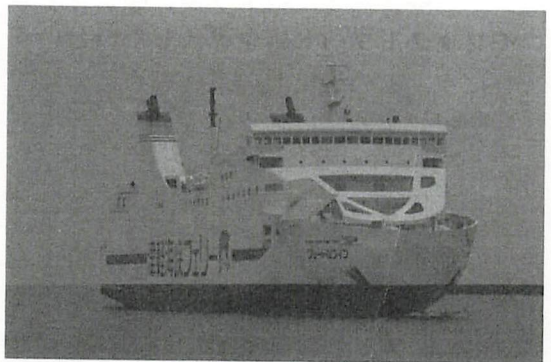
夏期限定で青函航路に復活した超高速カーフェリー「ナッチャンWorld」。姉妹船の「ナッチャンRera」は、室蘭港で係船中。

翌日、早朝に青森に入港する「ブルードルフィン」を撮影して、10時発の同船に乗船した。この船は、もともとは東日本フェリーの「ほるす」で青函航路を走っていたが、パンスターフェリーにチャーターされて、クルーズフェリーに大改造され、「パンスターハニー」として日韓航路に就航していた。韓国通貨の暴落等による需要減退から返船されて、再び、青函航路に再登場することとなった。

筆者は、2年前に金沢から釜山まで、この「パンスターハニー」に乗船したが、日本人デザイナーを起用してクルーズフェリーとして大改造された素晴らしい同船での船旅を満喫した経験がある。その改造をかなり活かしているのかと思っていたが、乗

船してみると意外にも「パンスターハニー」時代の面影は全くなかった。「パンスターハニー」時代に増築された船首の展望ラウンジや船尾の高級キャビンは姿を消していた。聞くところによると、国際航路から国内航路に戻るのに伴い、JG籍に戻るために、一度「ほるす」時代の姿に戻した上で、再び大改装をしたとのこと。この改装に10億円以上の費用がかかったという。

国際規則に基づいて改造されて、SOLASによる国際標準になって、日本にも定期的に寄港していたフェリーが、国内航路に戻るのにこのようなやり直し工事をしなければならないのには頭をひねらざる得なかった。「パンスターハニー」のままでは、輸入船扱いとなって、JG籍取得のための検査に長い期間がかかることからこのようになったとのこと。フェリー会社にとっては、初期投資が増加して、運航コスト増となるから切実な問題のように思う。船級とJG間の相互承認のような合理的なシステムの構築が望まれそうだ。



青森港に入港する「ブルードルフィン」。カジュアルクルーズをコンセプトに、楽しい船旅を提供する。

「ブルードルフィン」は、「ほるす」時代からみても、また「パンスターハニー」

時代から見ても、内部が一新されていた。広くモダンなロビースペース、チルドレンスペース、デッキに設けられたドックラン、広いレストランスペースなど、4時間弱の航海が快適に過ごせるように配慮されていた。レストランは人件費削減から、その一面にレトルト食品等の自動販売機と電子レンジが並んだ、完全セルフサービス式となっていたが、いつでもテーブルが使えるので、食事、お茶、そして地図を広げて旅行の打ち合わせと、さまざまな使い方がされていた。

フロントと売店が出航後しばらくすると閉まってしまっていた。出航をデッキで見学したり、景色を見たりした後、船内に戻って売店でも覗こうと思ったら閉まっているというのはなんともいただけない。これは船員の勤務時間の関係でこうならざるを得ず、船員を増やすととても経済的に合わないことが理由とのこと。売店の販売員やレストランのサービス要員に船員資格が必要なのかについても検討の必要がありそうだ。欧州のフェリーのように、船上コンビニやファストフード店を導入したいという場合にも、この船員問題は問題点として浮上してくるようになると思う。

さて「ブルードルフィン」には、デラックスな個室の上級キャビンや、女性専用の2等スペース等、快適な休息空間が揃って

いた。前述のようにドックランも整備されていて、愛犬と一緒に船旅が楽しめるのも好評のようで、乗船した時にはたくさんの犬がこの施設を利用していた。

2人づれの乗客が、「青函航路のフェリーってこんなに綺麗なんだ」と感嘆していた言葉が印象的であった。



国際仕様のクルーズフェリー「パンスターハニー」として活躍して頃の同船の姿。ブリッジ下のデッキに設けられていた展望ラウンジ、最上階の増設キャビンが撤去されていた。



「ブルードルフィン」のロビー

