



〈連載(321)〉

「さんふらわあ」今昔



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

長距離フェリーの代替が進んでいる。最近では、商船三井フェリーの大洗～苫小牧航路の「さんふらわあふらの」「同さっぽろ」姉妹、新日本海フェリーの新潟～小樽航路「らべんだあ」「あざれあ」姉妹、フェリーさんふらわあの大阪南港～志布志航路の「さんふらわあさつま」「同きりしま」姉妹、太平洋フェリーの仙台～苫小牧航路の「きたかみ」など、ぴかぴかの新造船が人気を集めている。筆者が事務局長を務める日本クルーズ&フェリー学会でも、新造船が就航するたびに乗船・見学会を開催しているが、次々と登場するのでなかなか追いつかない。

正月明けの連休を利用して、志布志航路の新造船「さんふらわあさつま」と「きりしま」で往復し、鹿児島市内で1泊する家族旅行を楽しんだ。実は、志布志航路が日本高速フェリーの運航で、鹿児島まで行っていた頃、その船上で結婚式を挙げたのが成人の日だった。船は「さんふらわあ11」で、大阪南港を出港して一夜明け、都井岬沖を航行中に、ブリッジで船長・機関長の立ち

合いで式を挙げ、船上で両家の家族で披露宴を開催していただいた。まだ志布志には寄港していなかった頃である。

小さな時から船が大好きで、念願の船舶工学を大学院で学んでいたの、なんとか船上で結婚式をと考えて、日本高速フェリーにお願いしたところ快諾していただいた。当時、フェリー業界で船上結婚式をひとつの商品として売り出していたのは日本カーフェリーだけで、日本高速フェリーとしては初めてだったようで、何度か会社で打ち合わせをしたことを覚えている。

というわけで、今回の家族旅行は43回目の結婚記念日を船上で祝うためでもあった。ただ、成人式の日がちが結婚当時の1月15日とは変わってしまったので、日がちがちょっとズレてしまったが。

さて、船内ではなつかしい「さんふらわあ」の歌が流れていて、夕食後のライブでもパーサーが美声で生歌を披露していた。船体に描いた「さんふらわあ」(=ひまわり)のイラストは当時としては画期的で、この

「さんふらわあ」の歌も耳について離れなかった。こうして斬新な船体塗装とこの歌によって「さんふらわあ」はフェリーの代名詞となったとあって過言ではない。1つのフェリーのブランド作りの成功例と言えるが、実際の「さんふらわあ」姉妹の歩んだ道は容易なものではなかった。

鹿児島に本拠地を構えて海運業を営んでいた中川喜次郎氏は、照国海運を設立して鹿児島～奄美航路の貨客船運航を始めたのは1953年のことだった。その後、この航路は照国郵船に引き継がれ、親会社の照国海運は大型タンカーの運航を中心に事業を拡大した。

阪九フェリーによる長距離フェリーの登場とほぼ同じ1960年代末、中川氏は長距離フェリー事業への進出を夢見るようになる。当時は長距離フェリーとはいえ5000～6000総トンが一般的な時代で、大型タンカー等の建造に力を入れていた大手造船所はフェリーの建造を相手にしていなかった。

そうした中で中川氏は1万総トンを超える大型カーフェリーを計画し、欧州での調査などをベースに川崎重工に建造を発注した。それが初代「さんふらわあ」で1972年に川重神戸工場で竣工した。当時、日本では最大のカーフェリーであった新日本海フェリーの「すずらん丸」の9,039総トンを大きく上回る11,332総トンであり、さらに航海速度が24ノットという破格の高速船であった。エンジン馬力は26,080馬力。当時、欧州、北米航路の新鋭貨物船が1万総トン前後で、航海速度は20ノット、エンジン馬力が18,000馬力前後であり、日本初の新造フルコンテナ船の「箱根丸」でも22ノット、2

万馬力だったから、いかに当時の船舶の性能を上回る高性能船であったかがわかる。当時、川崎造船で「さんふらわあ」の設計に携わった先輩の昔話によると、本当に苦勞して設計開発をした思い出深い船だったという。同じ年に姉妹船「さんふらわあ2」が完成し、両船は名古屋～高知～鹿児島航路に就航した。

中川氏の構想は、さらに東京～高知航路、大阪～鹿児島航路と広がり、1973年には「さんふらわあ5」と「同8」、そして1974年には「さんふらわあ11」が完成して、高速フェリー網が完成する。建造は、川崎重工と技術提携をしていて、今治郊外の大西町に新造船工場を建設したばかりの来島どっくとなったが、川崎重工の設計した船型をそのまま使ったという。



1970年時代の日本高速フェリーのパンフレット

しかし、1973年のオイルショックが起これ、原油価格が10倍余りも高騰した結果、燃料を大量に消費する高速フェリーに大打撃を与える。特に、「さんふらわあ11」は36,000馬力の大エンジンで、航海速力25ノットという韋駄天船だった。

このオイルショックは、日本高速フェリーの親会社である照国海運も直撃して、1975年には倒産してしまう。これから「さんふらわあ」5姉妹の流浪の旅が始まった。

照国海運の倒産後、愛媛の風雲児とも称される坪内寿夫氏が実質的なオーナーとなった。来島どっくの再建を手始めに、経営難に陥っていた関西汽船や佐世保重工なども傘下に収めて大活躍した人物である。「さんふらわあ」姉妹の第3船以降の3隻の建造を手掛けた関係もあったらしい。坪内氏は、1976年に、3航路の各航路1隻に減船し、「さんふらわあ」「さんふらわあ2」を商船三井系の大洋フェリーに売却した。これは、傘下の関西汽船で使おうとしたが大きすぎたので、大洋フェリーの使用船と交換するという意味合いが強かったと言われる。そして1978年には名古屋航路を休止。翌年には航路廃止にした。余った「さんふらわあ5」は、大阪～志布志～鹿児島航路に投入して、「さんふらわあ11」とでデイリーサービスとした。

1986年に、要の来島どっくが造船不況の中で経営危機に陥った。その頃、坪内氏は病気になったこともあり、経営から遠ざけられ、来島ドックは経営陣を刷新して新来島どっくに衣替えして、不良資産を来島興産に移して整理するようになり、「さんふらわあ姉妹」も、この不良資産に入り、

処分の対象となった。

「さんふらわあ」と「さんふらわあ2」は、大洋フェリーで活躍の後、大洋フェリーが名門フェリーと合併して、大阪南港～新門司航路に航路統合した機会に、関西汽船の「フェリーこがね丸」、「フェリーにしき丸」と等価交換されて、その名前のままで1984年からは関西汽船の大阪～別府航路に就航して約13年間活躍した。



大洋フェリー時代の「さんふらわあ2」



関西汽船時代の「さんふらわあ2」

さて、1990年に、日本高速フェリーの東京～那智勝浦～高知航路と、大阪～志布志～鹿児島航路は商船三井系の日本沿海フェリー（後にブルーハイウェイラインに）へ移譲され、1991年には日本高速フェリーは解散して中川氏の大きな夢は幕を閉じた。ただし「さんふらわあ」の商標は姉妹船を引き継いだ各社に移管され、今でも「さんふ

らわあ」が船名の頭に残り、船体には「さんふらわあ」のマークが描かれ、そして船内では「さんふらわあの歌」が流れている。船体に描かれた「さんふらわあ」が、ひまわりなのか太陽なのかはわからないが。第2船の進水時の船名が「さんらいず」だったことからすると、中川氏のコンセプトは「太陽」だったような気がする。

さて、その後の大阪～志布志航路の変遷は目まぐるしい。日本高速フェリーの手を離れて、日本沿海フェリー、ブルーハイウェイライン、ブルーハイウェイライン西日本と社名が変わり、2007年にはダイヤモンドフェリーに統合された。さらに、2009年には(株)フェリーさんふらわあが商船三井の完全子会社として設立されて、関西汽船とダイヤモンドフェリーを傘下に収め、2011年には両社を合併して、1つの会社となり、現在に至っている。

昨年、大阪～志布志航路に就航した「さんふらわあさつま」「きりしま」は、最初の日本高速フェリーの「さんふらわあ」5姉妹

から数えると3代目となる。一代前の2代目の2隻は同船名で、ブルーハイウェイライン時代の1993年に三菱重工の下関造船所で建造された。総トン数は12,415トンで、航海速度は23.3ノットと高速で、エンジン馬力は34,200馬力であった。

一方、新造船の姉妹は、JMU横浜工場で建造され、航海速度は23ノットで、エンジン馬力は約23,000馬力と、前2船に比べると大幅な省エネ船になっているのが大きな特徴だ。二重反転プロペラを採用したのが、この高い省エネが実現できた理由という。



3代目「さんふらわあさつま」

