

ヨーロッパの日本製フェリー

会員 福富 廉

先日発行された、“学会ニュース 2025-230 (0113) 【 Shippax Newsletter week 2 】”で、日本で造られたカーフェリー「ノルサン」が解体されたことが報じられていた。当時は有名な船ではありながら、いつしか希薄になってしまったが、関係する知見をレポートしてみたい。

1. 「ノルサン」

本船解体の報に接し、確か、童話になったはずで、しかも、池田事務局長の著書だったかと思って探して見つかったが、事務局長の著書は「ふじ丸」に関するもので、それと勘違いしていた。

改めて、本船について見てみると、

(元) 日本鋼管鶴見造船所建造 第 1033 番船 (IM08503797) (諸元は建造時)

総トン数 31,589GT 全長 179.35m 型幅 25.09m 乗客数 1,138 名／264 室 航海速力 18.5kt

1986年8月29日進水／1987年3月31日竣工 ノースシー・フェリーズ

1987年5月12日 ロッテルダム（オランダ）～ハル（イギリス）航路に就航

2003年1月15日 「プライド・オブ・ブルージュ」に改名

2021年 「GNV アンタレス」に改名 ナポリ～パレルモ（シチリア）航路に就航

2025年12月 トルコ・アリアガに到着・解体

ニュースにもあるが、同時期に同型船「ノールシー」がグラスゴー（イギリス）のゴーバン造船所で建造されると言う変わった方策が採られていた。なお、こちらも同様に、「プライド・オブ・ヨーク」、「GNV アリエス」と変遷している。

前述の童話は元造船技術者の中里喜昭氏の作で1992年9月に初版が国土社から発行された。中学生を主人公とした童話という扱いながら、「ノルサン」の建造秘話みたいな内容で、改めて読んでみたら、クルーズ・フェリーの建造に関して、とても興味深い内容だった。ぜひ、お勧めしたいと思う。ちなみに、個人的に、以下の文章には注目させられたので、ご紹介しておきたい。

「ひとくちにフェリーといっても、ぴんとこないかもしれないな。

日本でいま走っているフェリーといえば、車をのっけるのが主体だから、人間なんか、ついでにのせてるみたいなもんさ。でも『ノルサン』はちがうな。イギリスとオランダをむすぶ国際的なフェリーなんだ。人間が中心で、車はそのつぎ。

もともと日本は造船技術の高い国だ、（中略）。でも五十万トンもある原油タンカーとか、鉱石運搬船、液化ガスをはこぶLNG船では世界一でも、大きな客船はまだ輸出したことがない。人をはこぶ船は、文化をはこぶ。ヨーロッパの人たちからみれば、その点、日本は、まだまだ文化後進国と思われていた。その日本が受注したのだから、あちらの人達にはすごいショックだったみたい。」

ちなみに、「ノルサン」竣工直前の1987年3月6日に「ヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ」の転覆事故が発生し、最終段階で注目された記述も含まれている。



2. その他の日本製フェリー

台湾等へ輸出されたフェリーは別として、ヨーロッパで走っている日本製フェリーは、あとは三菱重工下関造船所で建造された P&O フェリーの 3 姉妹だろうか。（諸元は建造時）

「European Causeway」 20,646GT 2000 年 7 月 14 日竣工 三菱下関・第 1065 番船

「European Ambassador」 20,206GT 2000 年 12 月竣工 三菱下関・第 1068 番船

「European Highlander」 21,188GT 2002 年 5 月 31 日竣工 三菱下関・第 1069 番船

「European Causeway」と「European Highlander」は、当初より、ラルン（北アイルランド）～ケイエルライアン（イギリス）航路を走っている。

「European Ambassador」は、「Stena Nordica」、「Malo Seaways」と変わって、今は「Stena Nordica」に戻って、主にイギリスとアイルランドの間のアイリッシュ海を渡る航路に就いており、この冬は、ホーリー・ヘッド（イギリス）～ダブリン（アイルランド）航路を走っている。



ケイエルライアン手前の湾口海峡付近での「European Highlander」



「Stena Nordica」（元、「European Ambassador」）カウ・キャッチャーが無いようだ ステナ・ラインの HP から転載