

2022.12.05追記

引退予定日が12月6日から12月17日へ変更されたことに伴い、資料内に一部修正があります（赤字部分）。

数字で振り返る「こんぴら2」



主要諸元 (2022年11月現在)

総トン数 3,633 トン

全長 116 メートル

航海速度 18.5 ノット

旅客定員 475 名

大型トラック
積載台数 64 台

就航期間：平成元年 12月26日 ～ 令和4年 12月17日

こんぴら2の歩み

こんぴら2就航

ジャンボフェリー2代目船として就航。当時の乗り場は青木の東神戸フェリーふ頭。神戸と高松を、4隻で1日10往復20便、所要3時間40分で結んでいた。



平成
1年 12月26日

阪神淡路大震災の発生

青木のふ頭が被災。こんぴら2は、被災住民に船内浴室を開放し、お風呂シップとして活躍。運輸大臣から感謝状を授与



平成
7年 01月17日

明石海峡大橋の開通

時代の変化に対応するため、大型トレーラーを積載できるよう車両甲板を改修。トレーラーの「無人」航送を本格的に開始



平成
10年 04月05日

新港三突に乗り場移転

神戸のりばが、三宮駅からアクセスが便利な新港第三突堤に移転。旅客に好評を博す。



平成
11年 03月16日

グリーン物流大臣表彰

ジャンボフェリーのトレーラー無人航送による地球環境保全への貢献が評価され、国土交通大臣表彰を受賞



平成
19年 12月14日

リーマンショックの発生

世界的な景気悪化の影響を受け、1日5往復10便→4往復8便に減便、所要4時間の



平成
21年 07月01日

小豆島への寄港を開始

小豆島からの強い要望を受け、同島坂手港への寄港を開始。小豆島町の公式調査で、就航3か月の島内への経済効果は3億円。



平成
25年 04月24日

神戸三宮フェリーターミナル

神戸のりばが、仮設ターミナルからバリアフリー対応の近代的なターミナルに生まれ変わる。



平成
26年 09月07日

ジャンボフェリー50周年

ジャンボフェリー50周年を記念して「ニャンコフェリー」ペイントでの運航をスタート。



令和
1年 07月05日

こんぴら2引退

後継船「あおい」就航に伴い、こんぴら2引退



令和
4年 12月17日

営業運航での総航海距離

「こんぴら2」は、1989年12月26日から2022年12月6日の最終便までに、合計で52,493便の営業運航を達成。その航海距離の合計は、6,543,716km、地球163.6周分。これは、現在就航中の国内フェリーの中で最長です（ジャンボフェリー調べ）。



約6万5,000キロ
~~163.6~~
地球163.7周

(地球1周40,000kmで計算)

神戸港への総入港回数

「こんぴら2」は、就航以来、阪神淡路大震災などの幾多の困難も乗り越えて、常に、この神戸港を「母港」として運航して参りました。

この結果、最終運航までに26,246回、入港することとなり、フェリーとしては過去最多を記録します（ジャンボフェリー調べ）。



フェリー最多

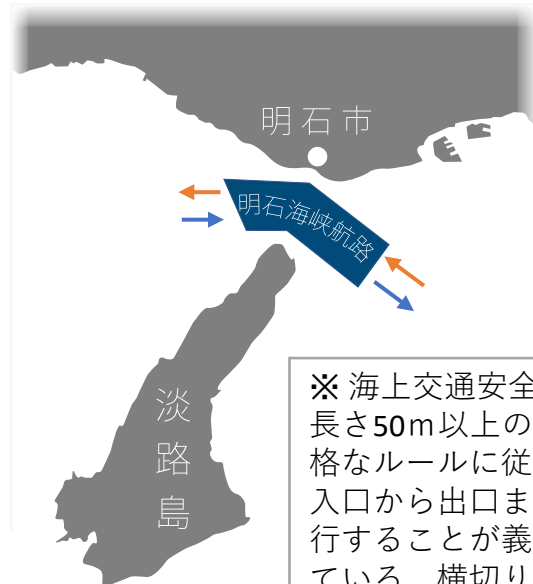
~~26,246~~

26,268回

明石海峡航路の総通行回数

神戸港から西に向かう船舶が必ず通るのが「明石海峡航路」。1日平均の通行船舶数は約800隻にのぼり、海上交通安全法上の航路の中で日本一を誇ります。

「こんぴら2」は、この日本の大動脈を最終運航までに52,493回通過します。これは内航船・外航船を通じて世界最多の記録となります（ジャンボフェリー調べ）。



※海上交通安全法に基づき、長さ50m以上の船舶は、厳格なルールに従って航路の入口から出口まで整然と通行することが義務付けられている。横切り・斜行などは許されていない。



世界最多

~~52,493~~
52,537回

メイン・エンジンの総稼働時間

「こんぴら2」のメイン・エンジンは、就航からの33年間、エンジン本体に大きなトラブルなく稼働を続けてきました。この結果、営業運航中の総稼働時間は、日本鋼管製の船舶エンジンとして国内最長となる約21万2,600時間を達成します。

こんぴら2主機 8PC2-6L

日本鋼管（現JFEエンジニアリング）製造

日本鋼管製の船舶エンジンとして

国内最長

~~21万2,600時間~~

21万2,800時間

(回送中の運転時間は除く)

