

数字で振り返る「こんぴら2」

就航期間：平成元年 12月26日～令和4年 12月06日



主要諸元 (2022年11月現在)

総トン数 3,633 G/T

全長 116 メートル

航海速力 18.5 ノット

旅客定員 475 名

大型トラック
積載台数 64 台

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か月間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「ニヤンコフェリー」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06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654万キロ

地球163.6周

(地球1周40,000kmで計算)

母港・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、神戸を離れることなく、常に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）。

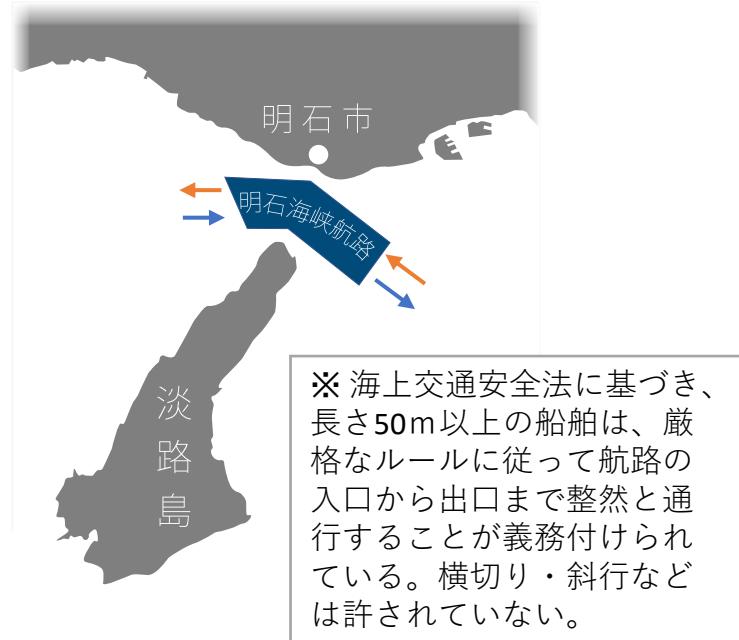


フェリー過去最多

26,246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）。



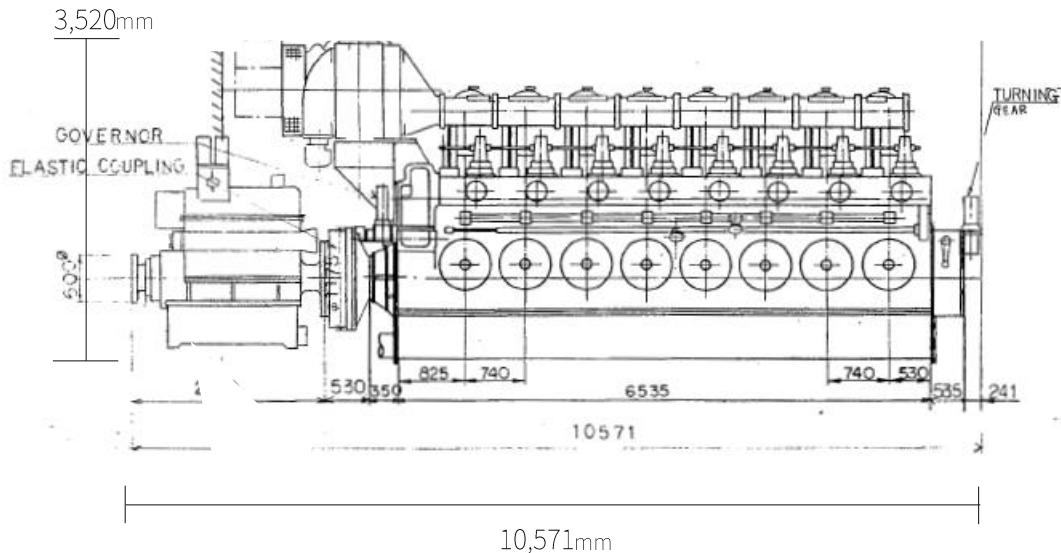
世界最多
52,493回

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

約21万2,600時間

(回送中の運転時間は除く)