2020/6/1 海上の友

右舷灯

新しい海事産業

新型コロナウィルスの影響で自宅にいることが多くなったので、長年、各種資料がたまりにたまった書斎を整理することにした。膨大な船の写真や資料を電子化してコンパクトにした結果、3つ本棚が空になった。ただ懐かしい資料がでてくると、つい読みふけってしまい作業が中断してしまう。それでも有り余るほどの時間があったのはコロナのお陰かもしれない。

その中に昭和62年10月17日付の読売新聞の切り抜きがあった。32年前の「全日海4万トン級豪華客船プラン」との大きな見出しの5段抜きの大きな記事だ。内容は、建造費250億円の年金客船の建造を計画し、総理府の1千万円の調査費もついたとのこと。もくろんだのは年金受給者やサラリーマンを対象とした大衆クルーズ客船の建造で、日本版の現代クルーズという。同記事にはRCCLの「ソング・オブ・アメリカ」の写真が掲載されており、同船がモデルとすると乗組員数は500人。日本人船員減少の歯止めにもなることから全日海が提案したのだろう。もし、この計画が実現していたら、日本にも一般庶民が気軽に楽しめる現代クルーズが花開いていたかもしれない。

さて、長年、造船系の大学で教鞭をとってきたので、常に新しい海事産業に目を光らせてきた。この記事がでた同じ年、日本造船学会の懸賞論文に応募して幸い受賞することができた。タイトルは「日本造船界再生のシナリオ技術とアイディアのシンフォニー」で、技術オリエンティドでは新しい海事産業はなかなか生まれず、マーケットのニーズオリエンティドに転換する必要があると主張したもの。その中で引き合いに出したのが「ソング・オブ・アメリカ」を建造した欧州の提案型の造船所だった。

当時、造船不況の中、日本でも海洋開発に活路を求めて、造船所も大学もその研究開発を強化した。一方、欧州の造船界は、海洋開発とクルーズ開発の2つに軸足を置き、今では、造船、海洋開発、クルーズの3本柱を確立している。少し時間の余裕のある今、次の全く新しい海事産業の創生のために思いを巡らせるのはどうだろう。

（池田良穂）