

〈連載(139)〉

## 新しい旅客船産業の創造に向けての 安全性規制の見直しへの提言



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

〔橋〕や海底トンネルの開通に伴って多くのフェリー事業が廃止、減便に追い込まれた。高速道路網をはじめとする道路整備、航空機網の整備などに伴って、沿岸航路や離島航路が窮地に追い込まれている。1960年代に衰退した大西洋や太平洋航路の定期客船の場合と同様に、日本のフェリー産業も衰退していく宿命をもっているのだろうか。

大型客船の場合には、クルーズという新しい産業が成長し、かつては国家保護のもとでこそ成り立っていた客船事業が、今では自立した産業として活況を呈していることは周知の通りである。日本のクルーズ産業自体は、他の国に比べると未だ発展途上状態ではあるものの次第に市場が育成されつつあり、近い将来に、北米、欧州、東南アジアに続いて、日本においてもクルーズ市場の爆発が起こるものと期待されている。このクルーズの歴史を顧みても、古い定期客船事業の延長上にクルーズ産業があるわけではなく、定期客船から転用されたクルーズ客船事業はほとんど全て失敗に帰しており、1960年代に登場した全く新しい発想

に基づくクルーズが今のクルーズブームのルーツとなっている。このことは、窮地に追い込まれつつある日本の客船事業についても、新しい斬新な発想が求められていることを示唆しているように思われる。

〔11〕月18-19日に大阪で開催された「第12回クルーズ客船研究会」においても、日本の客船事業に関する討論が熱心に行われた。「瀬戸内海航路および離島航路を除くと、ほとんどがRORO貨物船への道を進むのではないか」という意見も少なくなかった。一方、「10月の旅客船の需給調整廃止という規制緩和以降、かなりの新規旅客船事業の開始や計画発表があり、新しい芽が出てきているのでは」という意見もあった。

筆者も、最近では、船舶の技術的な面での研究だけでなく、需要予測や経済性評価などの研究も進めており、その中で利用者なぜ船を使わなくなるのか、という事を考える機会が増えてきている。この理由は、少し考えただけでも、いくつも思いつく。船は揺れる、遅い、欠航が多い、便数が少

ない、港までのアクセスが不便、たいくつなどなど。一方、種々の利用者調査によると、料金が安い、広い、豪華で快適などをフェリーのイメージとして挙げている事例もある。「豪華」などは、最近のクルーズ客船からのイメージ転化なのかもしれない。また、エネルギー効率がよく環境に優しい点なども、これからの環境の世紀を考えると大きなメリットと言え、グリーンシップ、エコシップは21世紀の船舶の代名詞となるかもしれない。

さて、次世紀における旅客船事業の発展のためには、船の持つ特性のうち、前述したような利用者がもつマイナスのイメージを払拭することがまず必要であろう。

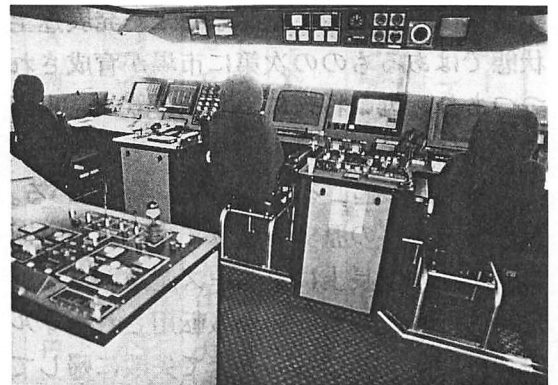
「遅い」という点では、40ノットを超えるジェットフォイルなどの全没翼型水中翼船や、今では、50ノットもの高速旅客カーフェリーも開発されており、こうした新しい船舶を活用することが肝要であろう。しかし、ハード面だけでは十分ではない。狭水道や港内での高速航行の実現は、こうした船価が高く、運航コストも高い船舶の運航効率を上げ、経済的に成り立たせる上では欠かせない。いかに安全性を確保した上で、就航航路全域における高速性を確保するかがキーポイントと言える。港の中でも高速航行を行っている香港での高速船の運航事例なども参考になろう。狭水道における高速船レーンの設置による分離などは運輸省でも検討が始まっているとのことで、その実現が期待される。また、明らかに欧米との差の大きい着岸時間の短縮のための航海機器、自動係船装置、操船技術教育の

見直し、さらには荷役時間を短縮するための船と陸上設備などの開発もトータル時間の短縮のキーポイントと言える。

欠航が多いという点については、いくつかの要因が考えられる。例えば、瀬戸内海で言えば霧による欠航が代表的。これだけ航海計器が発達した現在にあっては、同じ航路をピストンの往復する定期旅客船にとって、霧の中での無視界運航の実現が不可能ではないはずである。GPS、電子海図、レーダー等を複合的に利用した高性能船に



3車線を使った効率的な荷役を行い、3分間で車両を下ろす96m型高速双胴カーフェリー



最新式の航海機器の並ぶ高速カーフェリーのブリッジ

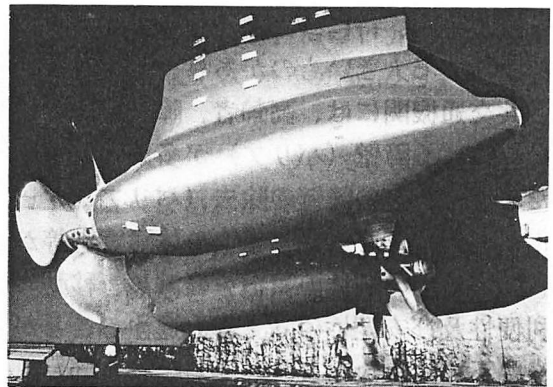
よる無視界高速運航を実現することは、無人化よりは緊急性が高い。かなりの嵐の中でも離着陸のできる飛行機に比べると、その技術格差が大きいと言わざるをえない。欠航の多くが機関故障によることも多いようだ。特に、新しく開発された船のプロトタイプの場合には、初期故障も含めてこの傾向が強い。機関の信頼性向上はもちろんであるが、新開発船を導入した船主への対応の仕方には一工夫が必要のように思う。新開発された将来性の高い斬新な船舶については、経済的な支援、問題が生じた機関の迅速な補修体制、さらに場合によっては全面的な交換を行うというような、バックアップ体制が造船所、運輸省、各財団には必要と思われる。

**高** 性能の航海機器搭載船に対する安全規制の緩和も、こうした新しい船舶を利用した新産業創出には重要なポイントと言えよう。飛行機のように一律に高いレベルの性能を要求できるのとは異なり、海上にはいろいろな性能の船舶が運航されている。しかし、最低レベルに基づく安全規制をしていては、高性能船の出番はいつまでたってもない。高性能船には、自ら危険を避けられる能力を要求し、それを評価して、それに基づく新たな安全規制を課すべきであろう。

大阪に2001年春に開園するユニバーサル・スタジオ・ジャパンが開園し、年間800～1000万人という巨大な需要が期待されている。九州、四国からの旅客や観光バスを運ぶ機能をカーフェリーが担うことになる

ことが考えられ、そのためにはクルーズフェリー化そして大型化が進むと考えられる。この時には、「船の長さ200m以上を巨大船とする」という規制が問題となる。この「巨大船規制は」、カーフェリーでは5万総トン以上という船も珍しくない欧州では考えられないような規制であるが、最新の航海計器を積み、操縦性も優れた最近のカーフェリーにそうした規制が必要なのだろうか。世界では14万総トンものクルーズ客船が就航し、その操縦性はポッド・プロペラによって従来船に比べて格段に優れ、そのブリッジに並ぶ航海計器は最新鋭なのに、もしこの船が日本にやってきたら「操縦性能に問題のある巨大船」として扱われるのか、という点では疑問をもたざるをえない。

経済的な規制緩和は、自由な競争原理を使って、利用者にとってより使いやすい交通機関を創造するうえで大きな機能をしようが、同時に安全性に関する規制の見直しも、斬新な高性能船舶を利用した新しい海上システムを構築するためには必要不可欠なのだと思う。



14万トンのクルーズ客船の操縦性能を飛躍的に向上させたポッド型推進器