



〈連載(149)〉

ギリシアでの客船会議に出席



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

9 月のIMOの会議に続いて、10月もヨーロッパ出張となった。ギリシアのクレタ島で開催された「欧州客船会議」に、招待講演と客船の経済性セッションの司会を頼まれたためである。

今、ヨーロッパの造船業はきわめて元気である。特に客船建造にその中心が移り、10万総トンを超える巨大なクルーズ客船から、大型クルーズフェリー、省エネ型RORO貨客船、超高速カーフェリーなど、船価の高い高級船をたくさん作り続けている。クルーズ客船では10万総トン型で400億円～500億円程度。日本が得意とするバルクキャリアの船価に比べると総トン当たり一桁高い船価である。トン数ベースの建造競争からは脱皮して、着実に利益を得る体制作り成功し、欧州の造船界には余裕さえ感じられる雰囲気であった。

会議自体はEC（欧州コミュニティ）の スポンサーの下、造船に関する種々の会議が3週間にわたり連続的に続けられるというマルチコンフェレンス形式であり、ECが団結して海運業、造船業を復活させよう

という心意気が随所で感ぜられた。「欧州会議」と名づけられる会議なだけに、欧州からの200名余りの参加者が中心であったが、米国や日本（日本からの参加者は、招待者として2名と一般参加者3名の計5名であった）からの参加者もちらほらと見られた。

筆者が司会をした、客船の経済性セッションでは、ギリシアのオリンピック・クルーズの会長が、ギリシアのクルーズ業界団体の会長としての立場で、エーゲ海クルーズの現状を報告した。

アメリカ資本のクルーズ会社の進出などから、古い体質のクルーズから脱皮し始めたばかりのエーゲ海クルーズを、9月のアメリカでのテロの影響が直撃しており、かなり深刻な状況のようだ。会長も、講演を済ませると質疑の時間もとらずに、アテネへと引き返して行った。

続いて、イタリアのグリマルディ・グループの役員が、IMOにおける規則の強化がフェリー業界に与える大きな影響について力説し、過剰な安全規則を作ることへの不

満を述べた。これには、参加していたIMO関係者、EU関係者からの反論もあったが、船会社の参加者からは強い支持が多く表明された。

最後は、ギリシアのミノアン・ラインズの役員が、同社の経営戦略について紹介した。前号の本欄でも紹介したように、ミノアン・ラインは2~3万総トンの大型高速カーフェリーを全部で12隻余りも建造する計画を実行しており、アドリア海およびエーゲ海の主要航路に投入している。欧州統合の好機をフルに活用して、積極的な事業展開を図っているその姿勢には驚かされる。ミノアンは、ギリシアの他のフェリー会社との提携に加えて、イタリアのグリマルディ・グループとの連携についても検討中とのことで、南欧州におけるフェリー業界の再編が一気に進み、巨大グループによる寡占化の兆候が出始めていると言える。

筆者の招待講演では、日本における損傷時復原性に関する研究状況の報告を行った。主に、IMOで現在行われている損傷時復原性規則の調和作業に関連する、日本造船研究協会のRR71での研究成果と、筆者の研究室での研究成果を紹介した。また、欧州からはHARDERプロジェクトと呼ばれる損傷時復原性に関する研究プロジェクト（3年計画、総予算4億円のEC主導の研究プロジェクト）の成果についての報告があった。このプロジェクトに参加している研究者には、若い頃からの筆者の友人も多く、いろいろな研究情報の交換ができた。

会議の最後に、元ベルリン工科大学のノ

バック教授の講演があった。浮力の定理で有名なアルキメデスが、実は船の復原性についても研究し、重要な成果を公表しているというもの。ギリシア語の文献の調査も行ったとのことで、ギリシアで開催された会議を締めくくるに相応しい講演であった。同教授は、17年前に筆者がベルリンに留学した時の恩師であり、大学を退職後も船舶の技術史に関する調査研究を続けていることに感銘を受けた。

さて、会議に出席をしてみても驚いたことがある。それはギリシアの会議は体力勝負だということである。

会議前日のレセプションはクレタ島のイラクリオン市がスポンサーとなり、20時半から開始され、ギリシアの有名な食前酒ウヅにカナッペがだされて1時間半後の22時に終了。主催者の最後の挨拶は、「それではよい夕食を」というものであった。コンフェレンスディナーはミノアン・ラインが主催。食事の開始は22時からで、デザートが出た時にはすでに日付が変わっていた。

また、会議期間中の夜に、個人的に招待されたパーティにも出席したが、食べ、飲み、踊って、パーティが終了したのは午前2時。それからチャーターバスでホテルに戻ると3時。それでも、その日の朝8時半から、会議は始まった。もともとは、昼食後に、シiestaと呼ばれる昼寝をとる習慣があったことから、こうした夜遅くまでの遊興も普通であったのであろうが、シiestaなしの会議ではかなり辛いものがあった。

* * *

会 議が終了した次の日、大阪大学の内藤教授とともに、クレタ島内の第2の都市レシムノに出かけた。クレタ島の都市の各港に、ベネチア・ポートと呼ばれる旧港が残されている。かつてベネチアが支配をしていた時の歴史的な遺物である。レシムノのベネチア・ポートには、かつてのベネチア船が復元されて浮かんでおり、港の周りは魚介類レストランが並んでいる。ここでは、ギリシア名物の蛸料理や、鯛やイセエビなどのバーベキューが堪能できる。会議中の疲れを癒すために、ワインのボトルをあけ、日本人の口にもよく合う新鮮な料理に舌鼓を打った。

このベネチア・ポートのすぐ横の岸壁には、元四国開発フェリーの「フェリーおれんじ2」が、改装された姿で停泊していた。今、彼女はレシムノとピレウスを結ぶ定期航路で元気に活躍している。



レシムノのベネチアポート



レシムノのベネチアポートで料理を楽しむ。左が筆者

関連用語一口メモ (国土交通省HPより)

デジタル地図情報：地図表現に必要な情報を数値化・符号化して、コンピューターで処理できる地図。内航フィーダー船：国内輸送において運航効率向上のために特定のコンテナ港しか寄港しない支線輸送のための船。その他の港に発着する貨物は、特定のコンテナ港を起点として他の船舶、鉄道、自動車などにより輸送される。**ノーマライゼーション**：障害をもっている人も家庭や地域と一緒に生活ができるようにする社会づくり。