



〈 連載(241) 〉

規制緩和をバネにした日本の客船事業復活



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

昨年の本コラムで、青函航路に登場したカジュアルフェリー「ブルードルフィン」について紹介した。その中で、もともとはJG船であった同船が、国際航路で使われるにあたって大改装してから日韓航路に就航し、わずか2年後に再び日本国内航路に再投入されるにあたって、再び大改装がされたことに触れた。国際航路時代の改装がなかなか素晴らしかったので、JG船にもどるのに当たって、国際クルーズフェリーとして大改装されてわずかなのにもかかわらず、再改装されたことに懸念をもったことを書いたところ、JGからさっそく「JG船にするために再改造が必要だったわけではなく、船主の要望に沿った改造です」という連絡を頂いた。国際規則をクリアしている船がなぜ?、という筆者の指摘は早とちりだったようである。「海外で建造された斬新な客船や、海外で使用されているグレードの高い客船が、ほぼそのまま日本国内でも使えることが原則であって欲しい」という素朴な筆者の思いが確認できて、心も晴れ晴れとなった次第。JGをはじめとする関係者や

本誌読者にいらぬ誤解を招いたことをお詫びしたい。

ただ、船内をじっくりと見たときに新品同様だった韓国製の薄型テレビが、ぜんぶ日本製に買い換えられていたり、ずいぶん無駄なことをするものとの思いが、まだうっすらとは残っている。テレビ等の電気器具、椅子やテーブル等の調度品、カーテンや壁紙などの内装品についても、海外の船級などで国際ルールに従って認められたものが、国内船においても認められることは、比較的グレードが低いと評価されている内航客船のグレードアップに大きく貢献するように思われる。先日目にした欧州のフェリー関係の雑誌にも、「日本のフェリーをギリシア船主が購入し、日本の低い船内グレードを、欧州スタンダードにレベルアップするための大改装をした」といった趣旨の記事があった。なんとも悔しいことだ。陸上建設では、有名な日本人の建築家やインテリアデザイナーが活躍しているのに、船になるとグレードが低くならざるを得な

いには、こうした分野での不必要な規制があることも一因になっているとも聞く。不要な規制の見直しを、産学官の総力を挙げてぜひやっていただきたいと思う。

さて、最近、海運・造船界では「コンセプト船」の話題が花盛りとなっている。自動車の「コンセプトカー」は自動車ショーの花形で、次世代を予感させて観客をわくわくさせ、夢を与えてくれる存在だ。デザイナーの考えるコンセプトに基づく形を具現化したものだが、その時点で技術的・経済的に成り立つかは必ずしも証明されているわけではないものも多い。かつては、こうしたコンセプトは企業秘密として実用化までは隠されていたものだが、最近では、各社共に積極的に発表して、その斬新さを競って、自社の技術開発力の高さをアピールしている。

船の世界でも、最近になって、NYKやMOLから、そして造船所や大学からも各種の斬新な「コンセプト船」がたくさん発表されるようになったことはなんとも嬉しいことだ。少し前までは斬新なデザインが発表されると、すぐに「これは規則的に無理だ」、「現実離れしている」、「技術的裏付けがない」といった批判がまず挙がったものだ。「造船批判工学が花盛り」と揶揄されたこともある。「批判」は簡単だが、「創造」は難しい。しかし、最近では、船の世界でも「新コンセプト」を受け入れ、そしてその創造性を楽しむ時代になってきたようだ。

新しいコンセプトは、既成の概念を打ち破くものだから、現行規則では認められないことが多い。—昨年、カリブ海で登場し

た22万総トンの巨大クルーズ客船には350人乗りの大型ライフボートが搭載されているが、これを見て「規則違反!!」と叫んでいた専門家がいたが、最近では規則も「機能要件化」されつつあり、合理的な理由があればそれまでの規則には必ずしもしばられなくなりつつあるようだ。必要は発明の母であり、新しい斬新な船が新しい規則を作ると言えるのかもしれない。

日本の港に入った10万総トン級のクルーズ客船が、「タグボートをつけよ」という日本の要求に対して十分なスラスター能力があるので「必要ない」としたものの、押し切られて、船長が「タグボート費用は払うが、決して船に触れるな」と言ったという笑い話までまことしやかに情報網に流れている。筆者が乗船した海外籍のクルーズ客船のスウェーデン人船長が、瀬戸内海で霧で停止命令がでて、「瀬戸内海などストックホルムから外海に出る多島海に比べれば島が少なく、近代的なレーダー装置もあり、操縦性も優れた本船をなぜ止めるのか理解に苦しむ」とブリッジで語っていた。船の世界は、昔から海外に開けてグローバルスタンダードに慣れ親しんでいる業界だが、それでも携帯電話業界と同じようなガラパゴス化の危険性は潜んでいそう。常に海外の進んだ客船技術情報、運航情報をしっかりと取り入れて、不要な規制の緩和をするように官民挙げて努力をしてもらいたいと思う。クルーズ客船から離島航路のフェリーまで、日本の客船事業が大きく花開くことを大いに期待をしたい。



ストックホルムを出て多島海を進む大型クルーズフェリー(撮影：川原氏)



狭いストックホルム港外の多島海を進む大型クルーズ客船。全長285m、幅32.2m、86000総トン(撮影:川原氏)