

〈連載(300)〉

## 自由ハンザ都市ハンブルグで客船を追う



大阪府立大学21世紀科学研究機構  
特認教授 池田良穂

11月末に、ハンブルグのDNV - GL本部ビルの会議場でDesign for Safetyという国際会議が開催された。この会議は、筆者の親友の一人である英ストラスクライド大学のバッサロス教授が、船舶の安全性のための設計について議論するために立ち上げた国際会議で、発足当初から国際組織委員会に入れられて、第2回の同会議を2004年に大阪で開催する羽目になった。今回がその第6回目、昨年大学を退職したのを機会に国際組織委員も辞退するべく最後に参加することにした。ただ折角の機会なので論文発表もすることにし、筆者の研究所における自動運航船の研究成果を発表した。

自動運航船のセッションでは、筆者の論文以外に2件の論文が発表されたが、その内容は単に無人船の絵をかいただけの内容であった。欧州は、この分野でかなり技術的に進歩していると聞いていたので、期待していたものの、この2件の研究発表にはややがっかりした。反面、まだまだ追いつける可能性は大きいのではという期待も持てた。

会議が開催されたハンブルグには、若いころにベルリンに滞在した頃から何度も行ったことがあるが、この10年余りはご無沙汰状態であった。したがってハンブルグがどのように変わっているかを見るのも楽しみであった。また、ベルリンに滞在していた頃には、クルーズにも何度か乗船したが、その頃の欧州でのクルーズは、冬季はオフシーズンで、クルーズが始まるのは4月のイースター明けだった。数少ない冬季の欧州起点のクルーズとしてはカナリー諸島クルーズくらいであった。

しかし、ドイツでも通年のクルーズが始まり、三菱重工で建造された12万総トンのアイダ・クルーズのクルーズ客船は、ハンブルグを起点とする通年の定点定期クルーズに就航させるために建造されたと聞く。毎週土曜のハンブルグ出港との情報を得ていたので、金曜日の夜にハンブルグに到着して、土曜日に「アイダ・プリマ」に初対面することとした。

宿泊したホテルは、ハンブルグに来た時は定宿にしているホテル・ハーフェン・ハ

ンブルグで、ここは元の海員会館で、ザンクト・パウリ棧橋の近くの丘の上にあり、港を眼下に見下ろすことができる絶好のシッポウォッチングのロケーションにあるホテルである。旧館内には、船の模型や絵、航海機器などが飾られているのも嬉しい。

さて、到着翌日の土曜日の早朝5時に目覚めて、スマホのAISアプリでチェックをすると、「アイーダ・プリマ」が、エルベ川の支流であるアルスター川を11ノット余りの速度で遡ってきていることが分かった。ハンブルグ港は、河口から100km近く遡ったところにある。窓の外はまだ真っ暗で、しかも直ぐ下の棧橋の建物が見えないほどの濃霧であった。しかし、AISによると「アイーダ・プリマ」は着々と川を遡ってハンブルグ港へと近づいてきている。レーダーと電子海図だけを頼りに11ノットで濃霧の中の航海しているのか、もしくはバルト海のストックホルムの多島海にあるような自動操船装置があるのかは不明であるが、なんとも見事なものである。

同船が使っている岸壁は、エルベ川の主流から南に3kmほど入った、シュタインヴェルダーのクルーズターミナルであった。この一画は、かつてはカイザー・ウィルヘルム・ハーフェン(ウィルヘルム皇帝港)と呼ばれ、ハンブルグ港の中心的な波止場であったが、定期客船が姿を消し、定期貨物船もコンテナ船に変わってすっかりさびれてしまっていた。ここに、通年の定点定期クルーズの拠点ができただことは画期的なことと言える。

「アイーダ・プリマ」は、アルスター川の主流で回頭して、バックでウィルヘルム皇

帝港内に進み、クルーズターミナルに無事着岸した。この間、ホテルの窓からは同船の姿は濃霧で全く見えず、すべてAISでの航跡からの情報である。



出港して1週間クルーズに旅立つ「アイーダ・プリマ」

ハンブルグ港は、コンテナハブ港としても機能しているが、最近では、クルーズ客船誘致に余念がない。かつてはザンクト・パウリ棧橋の隣接する保存船用の棧橋に客船が停泊するのが一般的であったが、これとは別に2つのクルーズ専用岸壁を整備していた。アルスター川の主流に面したクルーズターミナル・アルトナと、前述の「アイーダ・プリマ」が利用しているクルーズターミナル・シュタインヴェルダーである。さらに、港の再開発で整備が進むハーフェン・シティの一画にも新しいクルーズ岸壁が整備されており、もしクルーズ客船の同時寄港が4隻以上になると、さらにコンテナ埠頭の1つをクルーズ客船用に利用できる体制として、これら5つのクルーズ施設をクルーズ・ゲート・ハンブルグが一括管理する体制ができている。

ハンブルグ港のクルーズ客船寄港実績としては、2016年には171隻で、71万人のク

ルーズ客を受け入れており、2017年は200隻、80万人を受け入れる予定とか。「ハンブルグ・クルーズ・デイ」というイベントを開催してクルーズ振興にも力を入れているとのこと。2017年には、Norwegian Jade、Norwegian Joy、Mein Schiff 6、Independence of the Seas、MSC Preziosaの5隻が初めてハンブルグに港に就航する。

臨時のクルーズ客船埠頭となるコンテナ埠頭には、ハンブルグ港を遊覧船で巡った当日、大西洋横断航路に就航するACLのLoLo & RoRo兼用の新鋭大型コンテナ船「アトランティック・セイル」が停泊、荷役中で、初めて見るそのユニークな船型に感動した。ACLは大西洋横断コンテナ輸送のパイオニアの1つであるが、開業当初からRoRo型にこだわった事業展開を行っている。

ハンブルグ港の特色のひとつが、数多い

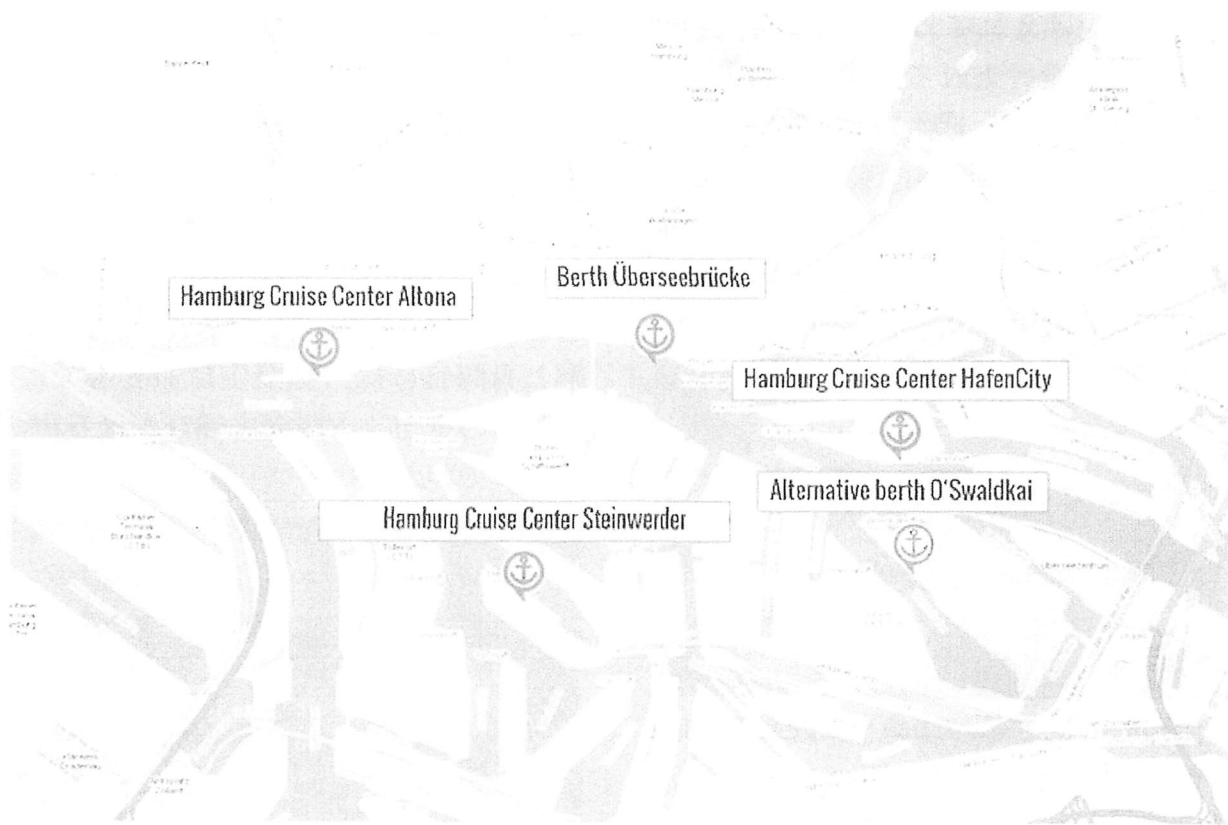
遊覧船と、水上バス網である。その拠点がザンクト・パウリ栈橋で、その栈橋上にはチケット売場、レストラン、お土産屋が並ぶ。気温が2～6度、明るい時間は8時半から15時半までという冬のハンブルグで、港に遊びに来る人がいるのだろうかという懸念はまったく当たらなかった。週末の土曜と日曜日には、栈橋上は観光客で溢れ、遊覧船のチケット販売を呼びかける声が鳴り響いていた。



ザンクト・パウリ栈橋に並ぶ遊覧船と水上バス



ACLのLoLo&RoRoコンテナ船「アトランティック・セイル」。この船の着く岸壁が、クルーズ客船の受入にも臨時的に使用される。



ハンブルグ港内の5つのクルーズ客船受入施設

**エネルギーとはなにか？**  
原子力発電がなくても大丈夫  
船が最もエネルギー効率が高いって本当？  
なぜ原油の価格はこんなに下がっているのか？



文系のための  
資源・エネルギーと環境  
池田良穂著  
定価(本体1800円+税)  
発行 海文堂出版  
ISBN978-4-303-56220-5



イラストと写真を使って **みんなの**  
**エネルギーの疑問を、**  
**池田教授が分かりやすく解説した一冊。**

# 月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有  
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

- 鉄道・運輸機構  
29年度 海事勘定(共有建造業務)予算の概要
- 国交省 海事局 29年度 予算及び税制改正の概要
- 【紹介】 499総トン型白油タンカー「智山」竣工
- 「第18回物流環境大賞」公募を開始
- SES開発の歴史と検証(28) 排熱回収システム(その1)
- IMO情報  
旅客フェリーの火災安全対策をIMOでの検討が合意
- 〈海事局〉  
◇ 海事革新的造船技術の研究開発に支援  
◇ 海洋汚染・海上災害の防止に関する法律施行令の改正  
◇ 海上輸送の安全に係る情報を公表
- 〈鉄道・運輸機構 技術解説〉 騒音対策指針(完)
- ◇ 2016・2017年度の経済と貨物輸送の見通し
- ◇ 金利の改定            ◇ 内航燃料油価格

智 山



新春号  
2017.1,2月合併



本瓦造船株式会社

本社工場 福山市鞆町後地1717  
TEL.084-982-2500 FAX.084-982-1230  
第二工場 福山市鞆町後地242-1  
TEL.084-982-1122 FAX.084-982-1125  
URL <http://www.jade.dti.ne.jp/~hongawar/>

船主 / 光洋油槽船株式会社

名古屋市港区名港一丁目9番12号  
TEL. 052-661-5276  
FAX. 052-661-5270