



〈連載(340)〉

## 今年の夢



大阪経済法科大学・客員教授  
池田 良穂

あけましておめでとうございます。

昨年の本コラムでも同じタイトルで書かせていただいたが、今年の世界社会そして客船界はどんな年になるのだろうか。昨年2月に横浜港で発生した「ダイヤモンドプリンセス」の新型コロナウイルスの船内集団感染を発端にするかのように、日本中でコロナウイルス禍が蔓延しており、なかなかその収束が見えない。そんな中での新年だが、ワクチンの完成など明るいニュースもでてきて、良い年になりそうな予感もしている。

さて、ほぼ10ヶ月に渡って完全に停止していたクルーズだが、ようやく11月から国内クルーズから再開した。業界のガイドラインそして日本海事協会の認証制度もできて、日本の各クルーズ会社は第3者機関の認証のもとクルーズを再開することとなった。陸上のレストランやホテルがコロナウイルス対策を自治体等のガイドラインに沿って自主管理しているのに比べると、その厳格さが際立っており、さすがに安全に対する考え方が最優先の海事社会らしいと大

いに感心した。

昨年11月に、日本籍のクルーズ客船「はしふいっくびいなす」のトライアルクルーズに乗船する機会に恵まれ、その対策の徹底ぶりに実際に接することができた。まずは、乗船前にPCR検査が実施され、それで陽性判定がでるとクルーズには乗船できない。すなわち、乗船しているのは陰性の人だけとなる。

そして乗船時には、検温、体調調査が行われた後で、乗船手続きが行われた。船内ではレストランやラウンジの入口には、自動検温装置が置かれており、さらにカードキーをかざして入室のチェック。だが、いつどの公室にいたのかがトレースできる体制になっていた。テーブルでの着席時の椅子は間隔があげられ、基本的に横並びで、飛沫を直接浴びないように配慮されており、さらに食事は同室の家族とのみ同席可能となっていた。レストランの多人数のテーブルでは、アクリル製の飛沫ガードが置かれていて、他人の飛沫を浴びることはない。もちろん、サービスしてくれる船員は、しっかりとマスクをしており、テーブルや椅

子の消毒も頻繁に行われていた。

欧米のクルーズ客船では、ウィルス検査を徹底して、船内では普通の楽しみ方ができるようにする船が多いようだが、クルーズ再開にあたっての日本船の対策は、万全にも万全を期した徹底したものとなっていた。

こうした状況を確認して、さっそく、日本籍クルーズ客船および沖縄発着の外国籍クルーズ客船のクルーズを予約した。ようやく待望の船旅が満喫できる状況が見えてきた。



再稼働したクルーズ客船「ぱしふいっくびいなす」

昨年7月に、地域経済活性化のためのGO TOトラベルが始まり、この政策への賛意を表し、さらに地域に少しでもお金を落とすべく、時間を見つけては旅にでている。

10月からは、長距離フェリーもGO TOトラベルの対象になったので、愛車をフェリーに乗せて、東北や九州への旅を繰り返している。その主な目的は、「日本の旅客船Ⅲ」として日本の短距離客船を網羅的に紹介する本を作成するための取材だが、各船のコロナウィルス対策の調査も兼ねている。

このようにクルーズが完全に止まった昨年は、フェリーを中心に乗船を重ね、年間40隻乗船の目標をクリアすることができた。今年は、さらにそれを上回る客船に乗船し

たいと思う。



GO TOトラベルを活用しての長距離フェリーの旅はとってもお得。

さて首相がCO<sub>2</sub>ゼロエミッションの目標を明確に掲げた結果、これまでの省エネ化のレベルとは次元の異なる、船舶の運航方法への道筋を見つけ出すべく研究開発を進める一年となりそうだ。海事マスコミの報道によると、官民を挙げた研究体制も構築されるということなので、その成果にも大いに期待したい。

船では、推進機関としての燃料電池が40年ぶりに脚光を浴びており、その燃料となる水素の輸送と分配システムに注目が集まりつつある。ただし、地球温暖化という観点からすると、水素だからクリーンだと言えないことは周知の事実であり、マスコミが流す、「水素=クリーン」という単純なフレーズには違和感があった。

しかし最近では、新聞等でも、単に「水素」ではなく、「グリーン水素」、「グレー水素」、「ブルー水素」と、その製造過程でのCO<sub>2</sub>排出の違いを明示するようになってきたことは好ましい傾向だ。自然エネルギーによって生まれた電気で作られたのが「グリーン水素」であり、化石燃料等で発電したときに発生したCO<sub>2</sub>を地下に閉じ込めたのが「ブルー水素」とのことだ。いずれもCO<sub>2</sub>フリー水素と呼べるが、「ブルー水素」で発電

した場合は、従来の火力発電所で同様の対策を講じれば、結果的な環境負荷は同じなので、一度水素に変換してから発電した方がよいか、化石燃料をそのまま燃やして発電した方がよいかは、もっぱら経済性の優

位性からの選択となりそうだ。もちろん、化石燃料による火力発電で製造した「グレー水素」を使っただけでは、全体としてのCO<sub>2</sub>排出削減につながらない。



液体水素輸送船「すいそ ふろんていあ」が就航。

風力を利用した船舶の復活の動きもある。これも40年ぶりの動きだ。1970年代のオイルショックの後、現代版帆走商船の開発が日本でも行われ、何隻かの貨物船に帆装が施されて運航された。それなりの成果はあったものの、油価格の低下に伴って姿を消した。今では、クルーズ客船の一部に帆装クルーズ客船があるだけであるが、上述の貨物船が、制御しやすい硬い翼を使っているのに対して、優雅な柔らかい帆を使っている船が多い。ただし、帆を張るのも収納するのも自動化されており、コンピュータ制御で最大の推力ができるように制御がされている。この帆走クルーズ客船「クラブメド2」に乗船して、モーターでくるくると帆を繰り出して、さらに上方向に展開す

る様子を見て、大いに感動したことをよく覚えている。サイパン近海での航行時だった。

欧州では、風力から推進力を得るローター船の復活例もでてきている。こちらは90年ぶりの復活だ。まさに温故知新である。

今のところ、あくまで風力は従で、エンジンが主の状況なので、省エネの域を出ないが、スピードや定時性を求めない貨物の輸送については、風だけで航行する商船の出番もあるとしているプロジェクトもある。

船舶運航のゼロエミッションという途方もない目標に対してどうアプローチするかは、なかなか正解の見えない難問だ。たぶん、船だけを見ては実現が難しく、

元々のエネルギーの上流にまで遡った広い視野から解決法を考えることが必要となろう。ものの本によれば、サハラ砂漠のほんの数パーセントの土地に降り注ぐ太陽エネルギーだけで人類が必要なエネルギーは賅えるという。また、南太平洋に大きな筏を浮かべて太陽光発電を行って水素を製造して運ぶという夢のプロジェクトもかつてあった。かつての技術の歴史の中に解決法が眠っている可能性もありそうだ。



1926年に建造されたローター船「バルバラ」



クルーズ客船「クラブメド2」の完全自動の帆走システム



ローターセイルを搭載したLNG燃料フェリー「バイキング・グレース」

## Eメール質問箱

読者の皆様からの、ご質問・ご意見をインターネットで受付け致します。  
どんなことでも結構です。どしどしお寄せ下さい。

ご質問については、小社で出来得る限り回答致します。不明の点についても関係各方面に問い合わせ、ご期待に沿えるよう努力いたします。



ご意見には実名・匿名の区別をご指示下さい  
アドレス kyoyu@sanyonet.ne.jp