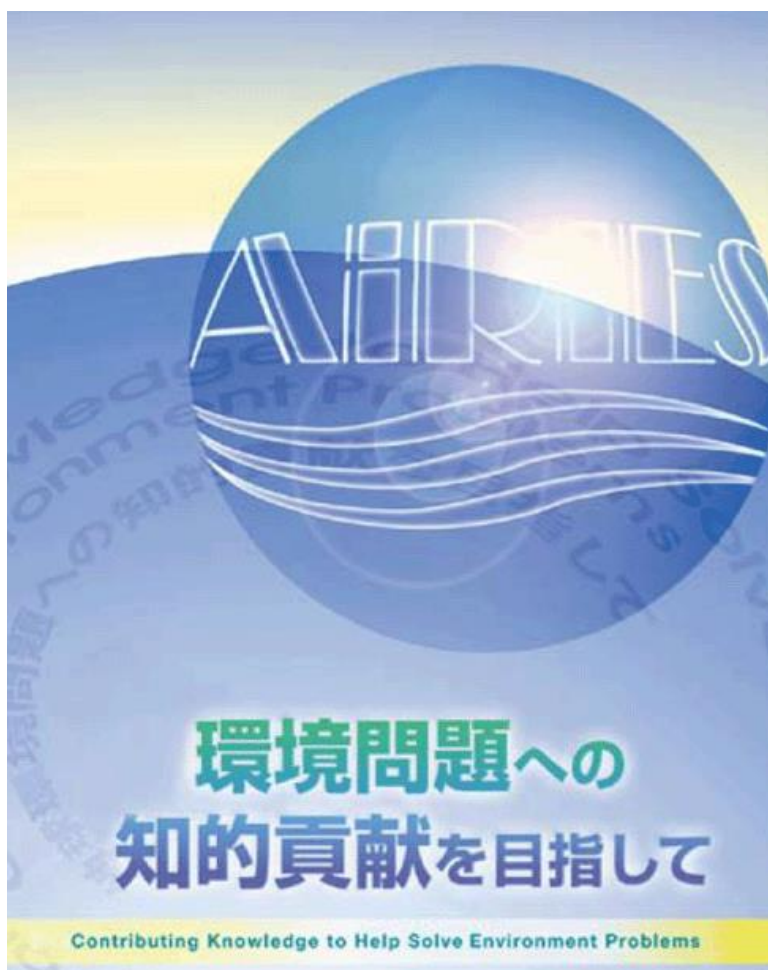


国際環境研究協会ニュース

AIRIES NEWS
AIRIES NEWS

2024年1月 第331号



CONTENTS

- 1 新年のご挨拶
- 2 協会業務報告
- 3 AIRIES 随筆(140) 「フェリーを乗り継いで日本一周」(前編)
藤沼 康実(元地域共創・セクター横断型カーボンニュートラル
技術開発・実証事業 プログラムオフィサー)
- 4 業務報告

新年のご挨拶

大垣眞一郎(国際環境研究協会 会長)

令和6年(2024年)の年頭にあたり、新年のご挨拶を申し上げます。

今年は、元日の令和6年能登半島地震、翌日には羽田空港での衝突事故という暗い幕開けとなってしまいました。亡くなられた方々のご冥福を祈り、被災された方々に心よりお見舞いを申し上げます。

去年は、コロナ禍がようやく下火になったにもかかわらず、異常な天候に見舞われた年でした。10月下旬でしたが、東京大学のキャンパス(東京都文京区本郷)に出かける機会がありました。キャンパスに入ると地面が緑に覆われていました。例年のように、銀杏の黄色い落ち葉で覆われたキャンパスを想定していましたから、この緑の拡がりには驚きでした。小説家であれば、この緑のじゅうたんの拡がる光景をメタファーとして一編の小説を構想するのではないかと思うほどでした。後から聞いた話では、夏の暑さが長引き、銀杏の木々がいつまでも緑で、そこに雨とともに雹(ひょう)が降ったため、銀杏の葉が緑色のまま大量にたたき落とされ、地面を覆っていたのだそうです。

気象庁が「2023年の天候のまとめ(速報)」を昨年12月22日に発表しています。それによると、2023年の日本の年平均気温偏差は、 $+1.34^{\circ}\text{C}$ で、統計を開始した1898年以降で最も高い値となる見込みだそうです。これまで最も高い値であった2020年の $+0.65^{\circ}\text{C}$ を大きく上回るものです。また、日本近海の年平均海面水温の平年差は、 $+1.07^{\circ}\text{C}$ で、こちらは統計を開始した1908年以降最も高い値となる見込みだそうです。日本全体のマクロな天候と東京の片隅の天気を簡単に結びつけるわけではありません

が、天候の異常さと地球環境の変化を実感させられた経験でした。

「気候変動に関する国際連合枠組み条約」に始まり、「京都議定書」、「パリ協定」、そして昨年のCOP28までさまざまな国際的な取り組みがなされてきました。ところが、現実には、世界の温室効果ガスの排出削減は進んでいません。各国の国内事情と利害が錯綜しているからです。国際政治の一般論として、「…国際社会にはいくつもの正義がある。…ある国が正しいと思うことは、他の国から見れば誤っているということは、けっしてまれではないのである。」(高坂正堯、国際政治、1966)とされています。しかし、気候変動の課題への対応の相違は、戦争につながるような「正義」のぶつかり合いとは異なり、政策の融和への期待を持てます。

世界の気候変動に対する緩和策と適応策を進めるためには、現象の原理を明らかにする基礎的な研究、独創的な技術開発、精度の高い環境データの蓄積などが必要です。さらに、知識と技術を社会へ浸透させるための総合的で分野融合的な研究、不確実性の高い事象の研究、極端現象への適応研究なども重要です。地球の気候変動対策の場であれば、いくつもある「正義」を未来に向けて糾合できるはずで

す。当協会も未来に向けて、環境省からの委託業務や技術開発・実証事業などの業務を確実に進めていく所存です。本年も変わらぬご支援とご協力をお願い申し上げます。



協会業務報告

徳田博保(専務理事)

新年あけましておめでとうございます。本年もよろしく願いいたします。

去年は、生成 AI の利用が急速に拡大した年でした。昨年末に英語辞書出版社が「2023 年の単語」を発表しましたが、コリンズは AI を選定しました。メリアム・ウェブスターは「本物 (authentic)」、ケンブリッジが「幻覚 (hallucinate)」でしたが、いずれもしばしば偽の情報を生成する AI と関連する単語です。2020 年は、パンデミックや隔離、2021 年はワクチンや忍耐などが選ばれ、新型コロナ関連のものでしたから、様変わりです。ちなみに、2019 年には気候危機 (climate emergency) がオックスフォードにより取り上げられましたが、最近は気候変動関連の単語は選ばれていないようです。地球沸騰化と言われていますが…。

ChatGPT が公開されてから 1 年余りですが、生成 AI はすでに教育、金融業、製造業など、さまざまな分野で活用され始めています。しかし、まだ進化途上であり、完璧には程遠い状況にあります。司法試験短答式の問題では、正答率が 7 割で「合格水準」を超えたと発表されましたが、裏を返せば 3 割は誤答ということになります。香川県三豊市は、チャット GPT を使ったゴミ出し案内の実証実験を進めていましたが、正答率が 94.1%にとどまり、導入が断念されました。

AI には、負の影響も懸念されています。ハリウッドでは、演技に対する AI の使用が焦点の一つとなり、俳優組合のストライキが長期間続きました。かつてチャップリンが映画「モダン・タイムズ」で機械に翻弄される世の中を風刺しましたが、これからは AI に翻弄されることになるのかもしれません。多くの仕事を奪

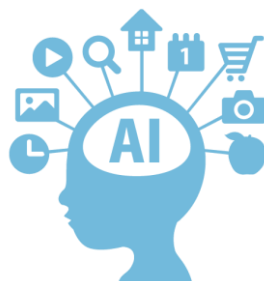
いかねないだけでなく、テロや戦争などへの悪用も懸念されています。

いろいろな問題を抱えている AI ですが、適切な開発や規制が行われれば、様々な分野で大きく貢献することが期待されます。昨年末には COP28 が開催され、化石燃料からの脱却を進めることが合意されましたが、AI は、化石燃料からの脱却の道筋の検討にも役立つでしょう。現在、人間活動が地球の気候や生態系に大きな影響を与える時代とされる「人新世」の真ただ中にありますが、人新世の救世主として評価されるようになってほしいものです。

さて、協会の業務関係では、地域共創・セクター横断型カーボンニュートラル技術開発・実証事業の成果発表会が、1 月 15 日(月)にオンラインで開催され、豊田自動織機、積水化学工業、ゼファー、関西アライドコーヒーロースターズから発表が行われます。

(https://www.env.go.jp/press/press_02575.html) 昨年末には、再生可能エネルギー、建築、交通、バイオ、社会システムの各専門委員会と企画委員会が開催され、継続中課題の中間評価等が行われました。以前に終了した課題のフォローアップ調査の解析も実施中です。環境研究総合推進費関係では、追跡評価に係る書面調査及び個別ヒアリング調査の結果のとりまとめを行っています。学術誌については、まもなく「災害・事故に対する化学物質リスク管理基盤の構築」特集号を会員の皆様にお届けする予定です。

皆様のご健勝をお祈り申し上げますとともに、引き続き、ご指導・ご支援のほど、よろしくお願いいたします。



「フェリーを乗り継いで日本一周」(前編)

藤沼 康実 (元地域共創・セクター横断型カーボンニュートラル
技術開発・実証事業 プログラムオフィサー)



図1:日本一周フェリーの旅 行程

完全にフリーな身となって1年余り、時間に縛られずに普段体験できないことにチャレンジしてみようと、シーズンオフのゴールデンウィーク後に国内長距離フェリーを乗り継いで日本一周をしました。

はじめに

1990年代から地球温暖化問題が顕在し、その防止に対する取り組みとして、運輸部門においては貨物輸送手段をトラックから鉄道や船舶に転換するモーダルシフトが叫ばれてきました。最近では、トラックドライバーの時間外労働の規制する「物流の2024年問題」の解決策の一つとしても、モーダルシフトの必要性が高まり、船舶による国内の貨物輸送を強化する気運が高まっていま

す。国内フェリーも貨客混載の内航船の一形態ですが、「貨」を強化して復活しつつあります。

国内では航路長が300km以上の長距離フェリーが十数航路で運航されていますが、その多くは瀬戸内海を航行して関西圏と九州、そして太平洋・日本海を航行して本州中・北部と北海道を結ぶフェリーです。他に、奄美諸島を経由して九州と沖縄本島を結ぶフェリーがありますが、山陰地方の日本海には航路がなく、フェリー航路は本州を完全に取り囲んでいません。

私が住む茨城県内には、大洗港と苫小牧西港を結ぶフェリーがあり、毎日2便航行しています。かつて、東京都と北海道を結ぶフェリーもありましたが、現在は廃止されており、房総半島沖を航行するフェリーは、仙台港を経由して名古屋港と苫小牧西港を結ぶフェリーの

みが隔日で航行しています。北海道と東北・近畿を結ぶフェリーは、日本海を航行して小樽港・苫小牧東港を結ぶフェリーが数航路あります。関西と九州を結ぶフェリーは、大阪南港・泉大津港・神戸港と新門司港・大分港・宮崎港・志布志港の間を航行する数航路があります。九州と中京を結ぶフェリーはなく、九州と関東を結ぶフェリーは、新門司港と横須賀港、徳島港を經由して新門司港と東京港を結ぶ航路が航行しています。なお、東京湾内を航行するフェリーは、新門司港・東京港を結ぶフェリーのみです。

今回利用したフェリー

今回のフェリー旅ではこれらのフェリーを乗り継いで、日本を一周しました。乗船したフェリーは、名古屋-苫小牧航路(太平洋フェリー)、苫小牧-敦賀航路(新日本海フェリー)、泉大津-新門司航路(阪九フェリー)、新門司-東京航路(オーシャン東九フェリー)の4航路の長距離フェリーを乗り継いで、すべての宿泊が船中泊となる7泊8日の旅程で日本一周の旅をしました(図1)。フェリーは輸送・移動の効率を考えると、われわれが寝ている夜間を主に航行しています。

今回利用した4フェリーは、いずれも長さ200m弱、幅25~30m、総トン数15,000トン前後の大型船で、20~25ノットの速さで航行し、一般の貨物船と比べ遙かに高速で航行します。これらのフェリーは貨物の輸送が主で、乗客は“おまけ”的な位置づけです。貨物は無人航送のトレーラー(荷台部)が主であり、1隻あたり200~300台のトレーラーを積載できます。なお、トレーラーのフェリーへの積み下ろしは専用のトラクターヘッド(牽引車)が行います。このトラクターヘッドがトレーラーを狭い船内をスムーズに動き、トレーラーを搬入出する光景は見応えがあります。乗客はホテルのスイートルーム同等の豪華な個室から雑魚寝スタイルの大部屋、2段ベッドまで選択でき、数百人が宿泊できます。乗客のために、レストランや浴室もあり、時化でなければ快適な船の旅ができます。

では、フェリー乗り継ぎ日本一周の概要を紹介しましょう。

1日目から3日目(名古屋-苫小牧航路);さすが評価の高いフェリー

まず、陸路でつくば市の自宅を出発して、東海道新幹線を名古屋駅で下車し、直行バスで名古屋港南端にあるフェリー埠頭まで行き、仙台港経由の苫小牧西港(苫小牧市)行きのフェリー(いしかり)に乗船しました。いよいよ、最初に乗船するフェリーでの船中2泊の船旅が始まります。19時に名古屋港を出発し、九十九里浜沖で2日目の朝を迎え、午後には仙台港に寄港し、3時間停泊しました。仙台港からフェリーに乗船する貨客が多く、フェリー内もだいぶ賑やかになりました。2日目の夕方に仙台港を出発し、三陸海岸沖で2日目の夜を迎え、3日目の昼前に苫小牧西港に入港しました。この航路は、国内フェリーで最も長距離を航行するもので、乗船時間40時間、船中2泊の船旅になります。

名古屋港から約50名が乗船しましたが、徒歩利用者は20名足らずでした。やはり、北海道に行くのに2泊もかけて旅行するヒマ人は少ないようです。船中2泊の寢室には、下から2番目のランクのテレビ付きの半個室の寝台(S寝台)を利用しましたが、乗客が少ないのでほぼ貸し切り状態でした。船中の5回(夕、朝、昼、夕、朝)の食事はビュッフェ形式でしたが、料理の種類は多く、夕食にはアイスクリームやケーキまであり、中クラスのビジネスホテルと同レベルのサービスで満足できるものでした。夕食後には、シアターラウンジでバンドの生演奏や映画上映などが開催され、無料でくつろぐことができました。また、長距離フェリーの楽しみの一つに大きな湯船に浸りながら大海原を眺められることにあります。私も乗船中に数回利用し、大型浴室の窓越しに遠くを航行する船舶を眺めたりしました。また、食事・入浴・睡眠以外の時間は誰にも邪魔をされず、完全にフリーな状況であり、展望通路のソファで本を読んだり、持参のPCでお気に入りのDVDを見るなどリラックスした時間を過ごすことができました。

なお、この航路は、「フェリー・オブ・ザ・イヤー」を通算30年連続で受賞しており、評価の高い航路であり、今回乗船した4航路の中で最も快適なフェリーでした。

(後編に続く)



業務日誌



(2023年12月)

- 12/1(金):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 中間評価ヒアリング(バイオ分野)を開催
(AP 東京丸の内)(Web会議)
CO2 対策事業 応募相談会を開催(Web会議)
- 4(月):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 中間評価ヒアリング(交通分野)を開催
(AP 東京丸の内)(Web会議)
- 5(火):会誌編集委員会を開催(Web会議)
推進費制度 環境省打合せ(Web会議)
CO2 対策事業 フォローアップ(F-up)ヒアリング
(Web会議)
- 6(水):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
- 8(金):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 中間評価ヒアリング(社会分野)を開催
(AP 東京丸の内)(Web会議)
CO2 対策事業 環境省打合せ(AP東京丸の内)
- 11(月):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
- 12(火):CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
- 13(水):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
- 14(木):推進費制度 PD,PA,PO 情報交換会②を開催
(AP 東京丸の内)
- 15(金):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
- CO2 対策事業 検討会に出席(Web会議)
CO2 対策事業 企画委員会座長説明に出席(高田馬場)
- 18(月):CO2 対策事業 検討会に出席(Web会議)
- 19(火):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
推進費制度 環境省打合せ(Web会議)
CO2 対策事業 検討会及び実証検分に出席(北九州)
- 20(水):CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
- 21(木):推進費制度 追跡評価個別ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 知財打合せ(Web会議)
CO2 対策事業 応募相談会を開催(Web会議)
- 22(金):CO2 対策事業 企画委員会を開催(AP 東京丸の内)
(Web会議)
CO2 対策事業 環境省打合せ(AP東京丸の内)
- 25(月):CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
- 26(火):CO2 対策事業 F-up ヒアリング(Web会議)
CO2 対策事業 環境省打合せ(Web会議)
- 28(木):仕事納め

*推進費制度:環境研究総合推進費制度運営・検討業務

CO2 対策事業:地域共創・セクター横断型カーボンニュートラル技術開発・実証事業

AIRIES NEWS
AIRIES NEWS

編集・発行

一般社団法人国際環境研究協会

(日本学術会議協力学術研究団体)

〒110-0005 東京都台東区上野 1-4-4

TEL:03-5812-2105

FAX:03-5812-2106

E-mail:airies@airies.or.jp

Homepage:http://www.airies.or.jp

