



船でつながる世界の国々

Topic 01

スエズ運河を通る船の数

私が通っているカイロ日本人学校の2025年度の修学旅行で、スエズ運河の実際に船が通っている場所を通りました。そこには、コンテナ船など、様々な船がありました。実際にスエズ運河を通過して、川の幅がとても大きいことに気付きました。そこで、私は一日に約何隻の船がスエズ運河を通るのだろうと疑問に思い、調べました。

日本船主協会のレポートによると2024年のスエズ運河通航量は、隻数ベースで13,213隻（前年26,434隻/50%▲）となり、過去最高を記録した前年と比べ減っています。それは紅海危機の影響です。それでも1日あたり平均して約36隻の船がスエズ運河を通過している計算になります。

Topic 02

船を使うことのメリットとデメリット

そもそもなんで船を使って物を運ぶのか?という疑問を持ちました。なので、インターネットで調べたものをまとめてみました。

<https://www.digima-japan.com/knowhow/world/15681.php>

<メリット>

- ・一度に大量のものを輸送できる
- ・コスト効率が優れている
- ・安全性が高い
- ・環境への負担が比較的少ない

<デメリット>

- ・輸送時間が長い
- ・天候や自然災害などの影響を受けやすい
- ・港が必要
- ・書類手続きが複雑

Topic 03

スエズ運河を通るか通らないかで大きな差が出る!

右にあるように、シンガポールからオランダに船で行く場合、スエズ運河を通るルートと通らないルートでは1.4倍もの差があります。スエズ運河を通るルートでは、バブエルマンデブ海峡を通り紅海に出て、そのあとスエズ運河を通ります。スエズ運河を通らないルートではアフリカの南側から喜望峰を通過していきます。



<https://www.yomiuri.co.jp/world/20240223-OYT1T50089/>

Topic 04

ゼロエミッション船

ゼロエミッション船とは、航行時などに温室効果ガスを排出しない船の事です。具体的には、「船上CO2回収システム搭載船」や「低速LNG（液化天然ガス）+風力推進船」といったものがあります。

船上CO2回収システム搭載船は、陸上で使われているCO2回収装置を乗せた船です。CO2回収装置を活用できれば、どの燃料ゼロエミッション化の実現が可能です。

低速LNG+風力推進船は、船で主流の燃料である重油の代わりにLNGを使用した船です。LNGは、重油に比べてCO2排出量を20%削減できるとされており、風力推進などの技術を組み合わせることで、さらなるCO2の削減が期待できます。

https://www.wsew.jp/hub/ja-jp/blog/article_108.html

Topic 05

船が抱える課題点

その一方、課題点もたくさんあります。その一つが内航船員の高齢化です。下のグラフを見ればわかる通り、約半数が50歳を超えています。なので、船員が減少しています。そのうえ、将来は少子高齢化が急激に進むと予測され、船員不足が課題点となっています。



<https://www.naikokaiun.or.jp/union/union09/>

Topic 06

二酸化炭素の排出量

2023年に国土交通省が発表した内容によると、「1トンの物を積んで、1km進んだ時のCO₂排出量」は、乗用車などでは1147g、トラックなどでは207gであるのに対して、船はわずか42gしか二酸化炭素を排出しないそうです。これは、SDGs目標13:「気候変動に具体的な対策を」に大きく貢献しています。

気候変動の多くは、自然災害であり、その自然災害は地球温暖化が深くかかわっています。その原因の一つに、CO₂があります。船はCO₂の排出量がとても低いので環境にいいと言えます。

<https://agus.co.jp/?p=4692>

Topic 07

2025年度修学旅行

カイロ日本人学校2025年度5月21日と22日に、修学旅行がありました。その修学旅行は、スエズ運河庁へも訪問しました。そのときに、セイリングシミュレーターも体験させて頂きました。シミュレーターの装置の中には、見たこともないような様々な機会が設置されていました。そして、操縦室の窓からは、実際の景色をデータ化した映像が流されていて、船を動かすと景色も動いていきました。まるで、本当に船を操縦しているみたいでした。驚くことに、外の景色は変えられるそうです。具体的には、曇りの天気や雨の天気、豪雨がもたらす嵐、さらにはエジプト特有のハマシーン（砂嵐）の景色までありました。嵐の時は、窓から見える景色が揺れていて、実際の地面も揺れているように感じました。それで、スタッフさんに聞いてみると、「揺れていないよ」と言われました。私は、その時非常に驚きました。

その次、スエズ運河を実際に小型のボートに乗って通らせて頂きました。私たちが通ったところの幅は、想像以上に長かったです。そこには、オンラインミーティングや事前学習で学んできた様々な種類のコンテナを積んだ船がありました。実物を見ると、写真で見るとよりもコンテナなどがはるかに大きく感じました。

翌日、スエズ運河の下にあるトンネルもバスで通りました。そのトンネルは全長1.63kmだそうです。ところどころに避難用の場所がありました。そのスペースは、壁の部分に少しくぼみがあり、車が通っても避難できるスペースです。このことから、建設途中も安全管理ができたいたんだろうなと暗いバスの車内で想像を膨らませていました。こうした、私たちはスエズ運河の上も下も通ることができました。



セイリングシミュレーターの写真



スエズ運河にある
コンテナの写真



スエズ運河トンネルの
写真

Topic 08

感想

この学習を通して私が一番感じたことは、どれだけ写真で見て、理解しても、本物を見るのとは、全く別物ということです。修学旅行でスエズ運河を通っていなかったら、その大きなコンテナをこの目で見ることはできなかつたです。またどれだけのもが入っているのか想像すらつきませんでした。スエズ運河トンネルを通ることで、建設時の安全面についても学びました。



修学旅行でのベストショット