

ピュアバッテリー船のいずれへの搭載も想定。ハイブリッド船では「ディーゼル発電機を複数持っている船は、高効率で発電機を稼働させて生み出した余剰電力を『プロテウス』に貯蔵し、その電力を入出港時など必要なときに用いることができる。発電機の使用頻度を下げることで、燃料削減、CO₂排出削減が可能。発電機の台数を減らせる可能性もある。メンテナンスの削減、乗組員の負担軽減

にもなる」(青木氏)。電動化は、エンジンルームの小型化、貨物スペースの拡大にもつながる。新造船、既存船いずれへの搭載も視野に入れて、日本の海事クラスターへのアプローチを進めている。

電動化のためのコストと効果の関係については、「ハイブリッド船の場合、ディーゼル発電機の稼働減、メンテナンス費用減、将来的なCO₂タックスの導入などを考えると、改造費とバッテリーコス

トを数年で回収できる計算が成り立つ。新造船でメインの推進機関をモーターと電池にするフル電動も、航海距離が短いものは十分に採算がとれるだろう」(同)との認識を示す。

電動船は環境負荷低減や船員不足の解決などのために日本でもさまざまな取り組みが進められる注目分野。スリーダムは同社のバッテリー技術の展開を目指す。