ＭＴＩ・鈴木社長

脱炭素へ「共創の輪」

物流技術講演会　350人参加

日本郵船グループのＭＴＩは４日、東京都内で物流技術に関する研究開発成果を報告する講演会「モノハコビ・テクノ・フォーラム２０２３」を開催した。あいさつに立った鈴木英樹社長は「脱炭素に向けて海事産業が直面する技術開発やシステムの複雑化、人手不足などの課題には、関係者が一体となることでしか解決できない。共創の輪を広げていきたい」と参加者に呼び掛けた。

今回の講演会のテーマは「サイバーフィジカルで切り開く海事産業の未来」。海運会社や造船所、舶用機器メーカー、船級協会、大学などの関係者約３５０人が参加した。

鈴木社長は「リアルの世界とサイバーの世界が対話を深め、新しいイノベーションを生み出すことが重要だ。双方の世界をデジタルで結び付け、進化していくことが日本の海事産業に求められている」と語った。

その上で、「一番重要なのはリアルの世界で、リアルなデータが十分でなければ有効なデジタル世界は構築できない」と指摘。「日本の海事クラスターには多くのデータが蓄積されている。データで強い企業同士が結び付くことで、より大きな力が発揮できる」と述べた。

あいさつする鈴木社長

講演会では、海運業界への環境規制の影響、船舶の電化、船体運動と貨物挙動シミュレーション、機械学習による船体運動予測、自動運航船、新燃料機関システムのリスク管理などに関する研究成果が報告された。

ヴァーレ・オルデンドルフ

バイオ燃料 航海試験

ブラジル資源大手ヴァーレと独船主大手オルデンドルフ・キャリアーズは11月30日、舶用バイオ燃料の試験航海を開始したと発表した。ニューカッスルマックスバルカーによるブラジル―アジア間の鉄鉱石輸送で植物由来の使用済み食用油（２８６㌧）を24％混合したバイオ燃料を使用する。ヴァーレにとって初のドライバルク船でのバイオ燃料試験となり、同社のスコープ３排出量削減に貢献する。

試験航海の対象船は20万９１１３重量㌧級バルカー「ＨＩＮＲＩＣＨ ＯＬＤＥＮＤＯＲＦＦ」（２０１６年建造）。オルデンドルフは小型船や短距離航海でバイオ燃料試験を重ねてきたが、大型船では初めて。

同船はブラジルへのバラスト航海の途中、10月16日にシンガポールでバイオ燃料を補給し、11月28日にブラジルのグアイバ島ターミナルでヴァーレの鉄鉱石を積み込んだ。

予想されるウェル・ツー・ウェイク（燃料の生産から輸送、船上での使用までのプロセス全体）のＧＨＧ（温室効果ガス）削減量はCO_2（二酸化炭素）換算で約18％（７８４㌧）に相当する。

ヴァーレのチャータリング・長期契約・オペレーション担当ゼネラルマネジャーのミシェル・ゴンザレス氏は「当社の取り組みを支援し、実現するために尽力してくれる素晴らしい海運パートナーがいることをうれしく思う」とコメント。

オルデンドルフのパトリック・ハッチンスＣＥＯ（最高経営責任者）は「ヴァーレが最初のバイオ燃料航海に当社を選んだことをうれしく思う。われわれは持続可能性目標の達成に向けヴァーレと協力し、さらなる機会を探求することを楽しみにしている」と述べる。

ＩＭＯ総会

國場副大臣が拿捕非難

日本、理事国トップ当選

ＩＭＯ（国際海事機関）の第33回総会で國場幸之助国土交通副大臣が一般代表演説に立ち、邦船社が運航する船舶が紅海で拿捕（だほ）されたことなどに言及し、国際海上輸送の深刻な脅威として断固非難した。理事国選挙では、日本がトップ当選を果たした。

国交省海事局が４日発表した。ＩＭＯは11月27日から12月６日まで第33回総会を開催中。國場副大臣は初日に演説した。

國場副大臣は国際海運からの温室効果ガス（ＧＨＧ）排出削減対策や、自動運航船の早期実現に向けた取り組みに触れ、日本のリーダーシップとルール作りによるＩＭＯへの貢献を広くアピールした。

また、邦船社運航船が紅海で拿捕されたことを非難し、当該船舶とその船員の早期解放のため、ＩＭＯや関係諸国と緊密に連携していく考えを表明した。

理事国選挙は１日に行われ、日本はカテゴリーＡ（主要海運国）で最多得票数を得て当選を果たし、引き続き２０２４年から25年までの２年間理事国を務めることになった。

議場の様子

香港条約

パキスタンが批准

25年６月発効

ＩＭＯ（国際海事機関）は１日、パキスタンがシップリサイクル条約（香港条約）を批准したと発表した。同国のイフティカール・アフマド・ラオ海事相兼首相特別補佐官が11月30日にＩＭＯのロンドン本部で、キータック・リム事務局長に批准書を寄託した。

香港条約は２００９年に採択された。今年６月に主要解撤国のバングラデシュと主要旗国のリベリアが批准し、発効要件をクリア。２年後の25年６月26日の発効が決定している。

香港条約では、安全・環境に配慮した船舶解撤を実現するため、船主には船舶でのインベントリー（有害物質一覧表）の保持が、解撤ヤードには一定の安全・環境レベルの実装を証明する「船舶リサイクル施設計画」の作成が必要となる。

インベントリーは、船の構造・機器▽運航中に発生する廃棄物▽貯蔵物―に関する３部構成。発効までの間、事業者によるこれらの条約対応が加速する見通し。

アジア船主協会

会長にバンガ氏

カラベルＣＯＯ

アジア船主協会（ＡＳＡ）は１日、新会長に香港船舶管理大手カラベルグループのアンガド・バンガＣＯＯ（最高執行責任者、写真）が11月22日付で就任したと発表した。バンガ氏は同日付で香港船主協会の会長にも就任した。いずれも、香港船主大手バレススチームシップのウェリントン・クー氏の後任となる。ＡＳＡ会長任期は、ＡＳＡ総会が開催される２０２４年５月28日までとなる。

会社人事

日本郵船
（12月11日）日本船長協会東京船長（海上船長）朝藤健▽海上船長（日本船長協会東京船長）中川悟

ツネイシホールディングス
（１月１日）取締役（執行役員）谷屋政尚▽取締役、常石造船代表取締役社長執行役員（常石造船代表取締役社長）奥村幸生▽取締役、ツネイシカムテックス代表取締役社長執行役員（ツネイシカムテックス代表取締役社長執行役員）曽我友成▽取締役、せとうちクルーズ代表取締役社長（せとうちクルーズ代表取締役社長）梅田幸治▽退任（専務取締役）遠又哲宏▽退任（社外取締役）小手川大助

常石造船
（１月１日）取締役常務執行役員、ツネイシホールディングス取締役（ツネイシホールディングス執行役員）谷屋政尚▽退任（顧問）河野健二▽退任（取締役常務執行役員）遠又哲宏▽退任（常務執行役員）佐藤尚英▽退任（社外取締役）田上悟

Interview

新燃料に対応する船員を育成

「量より質」の船舶管理へ

欧州系船舶管理大手ウィルヘルムセン・シップマネジメント（ＷＳＭ、本社シンガポール）のカール・スコウ社長兼ＣＥＯ（最高経営責任者）はインタビューの冒頭、「われわれは量を求めない。質が大事なのだ」と語った。近年、船舶管理業界は、会社同士の合併が相次ぎ巨大企業が登場している。ＷＳＭはそうした風潮とは一線を画し、長い伝統や経験を基に「優秀な船員」を供給し続ける。スコウＣＥＯの考える「優秀な船員」とは何か。ＷＳＭの目指すべき方向について聞いた。（山本裕史）

ウィルヘルムセン・シップマネジメント社長兼ＣＥＯ
カール・スコウ氏

70万人を再教育

ＷＳＭは技術管理船２５０隻、乗組員管理船約２００隻、合計で約４５０隻の船舶を管理している。船員は約１万１０００人で、常時約６０００人が世界中で海上輸送に携わっている。同社がこれ以上、規模を拡大しようと思わないのはなぜか。

スコウＣＥＯは、新燃料に対応するために全世界で船員の再教育が必要だと指摘する。

「新造船発注残を見ると、現在発注されている船の大半はＬＮＧ（液化天然ガス）、アンモニア、メタノールの各燃料のエンジンとなっている。われわれの推定では世界全体で約70万人の乗組員の再教育が必要になる。これは業界にとって大きな挑戦だ」

「ＷＳＭは新燃料に対応するため、インドにトレーニング・センターを持つ。このセンターはインドの海運当局から、ＬＮＧの２元燃料船のトレーニングを実施するための認定を受けている」

「われわれは世界の海運が望む新たな新燃料に対応できる船員を教育しなければならない。そして、ＷＳＭはそのトップランナー。規模より質、というのはそういう意味だ」

実際、ＷＳＭはＬＮＧ船８隻、ＬＰＧ（液化石油ガス）船28隻、ＦＳＲＵ（浮体式ＬＮＧ貯蔵・再ガス化設備）３隻、ＬＮＧバンカリング（燃料供給）船５隻を所有し、ＬＮＧとＬＰＧに関する世界最大の第三者船舶管理会社だ。

それでも、スコウＣＥＯは、「船舶管理会社は新燃料全てに対応できる体制を整える必要がある」と指摘する。

「船舶管理者として、われわれは船主の選択に影響を与えることはできない。船主がＬＮＧやメタノール、アンモニアの２元燃料船を建造するか、純粋なメタノール燃料船やアンモニア燃料船を建造するかは船主の判断に委ねられる」

「メタノール・エンジンはプロトタイプ（試作モデル）ができたばかりで、アンモニアはまだプロトタイプがない。依然としてわれわれはどのようなタイプの燃料にも対応できるよう船員の質を高めていく必要がある」

ＥＵ―ＥＴＳ対応

２０２４年から船舶にＥＵ―ＥＴＳ（欧州連合の排出量取引制度）が適用される。海運業界でもカーボンクレジット（温室効果ガス排出をオフセット〈相殺〉するための一種の手形）の取引が始まる。

ＥＵ―ＥＴＳは船舶管理会社にどのような影響を与えるのだろうか。

「23年２月時点ではＥＵの許容量を当局に移すのは船舶管理者の責任だった。これが変わった。現在、ＥＵへ支払う負担金をＥＵ当局に送金するのは船舶管理会社だが、船主に委託することもできる。私は個人的にこのモデルの方が良いと思っている」

ＷＳＭはＭ＆Ａ（企業の合併・買収）が相次ぐ船舶管理業界にあって、オーナー家が保有する伝統的な企業として成長している。スコウＣＥＯは長い伝統を持つ会社のメリットを次のように強調する。

「当社は非常に伝統的な会社で、オーナーは５代目。会社は165年の歴史を持つ。同じオーナーが長く続いているということだ。他の船舶管理会社の多くは、プライベート・エクイティー・ファンド（ＰＥ）に買収されている。ポイントは、われわれは世界最大の海事サービス・グループの一員ということだ」

世界各地に拠点

「当社は世界最大の海事サービス・グループの一員として世界最大の船舶管理サービスを提供しており、船主のために総合的なサービスを提供することができる。それは多くの船主ができないことで、品質では当社は非常に高いレベルにある」

船舶管理会社のレベルを客観的に判断することは難しい。ライトシップの査定はあるものの、船員教育などの実態は把握が困難だ。ＷＳＭの船員教育についてスコウＣＥＯはどういう認識を持っているのだろうか。

「われわれは多くの代理店を所有しており、インドやフィリピンの拠点がわれわれと関係のない会社にクルーの派遣を委託することはない。現在、ブラジル、欧州など、12カ所の船員センターを所有している。欧州はクロアチア、ルーマニア、ポーランド、ウクライナ、そしてアジアはインド、フィリピンにそれぞれ船員センターがある。当社はこれら全てを所有している。つまり、われわれが品質を管理しているということだ」

アフリカも視野

スコウＣＥＯは教育機関との連携の必要性も主張する。

「当社は教育機関と協定を結んでいる。それが非常に強力な士官候補生制度を生み出す。海事学校で優秀な船員を育成し、システムを通じて訓練する。そうすることで人材が育ってくる。こうして将来の船員供給網を構築していく」

ＷＳＭの目線には船員供給地として新たな市場も入っている。

「当社も他の企業と同様、新しい市場にも目を向けている。アフリカもその一つだ。アフリカは大きな大陸だが、良い教育システムを持っている国がいくつかあり、南アフリカは海洋教育を始めた。われわれはアフリカに目を向け、専任の人材を1人採用した。そのためアフリカを拡大することを検討している」

量より質―。スコウＣＥＯはインタビュー中、「会社の規模は中規模でいい。良質の船員を育成したい」と何度も指摘した。スコウＣＥＯの船舶管理業務に対する信念の一つである。

出展社募集中

What fuel next? 次なる原動力は?

2024年4月10日(水)–12日(金)
東京ビッグサイト 東1-3ホール
10-12 April 2024 Tokyo Big Sight East Hall 1-3

日本海事産業のための国際展示会
SEA JAPAN
INTERNATIONAL MARITIME EXHIBITION AND CONFERENCE
Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

新設展
オフショア・港湾技術展
Offshore & Port Tech 2024 in Sea Japan

主催 Organiser
informa markets

お問合せ For Inquiry
Sea Japan 運営事務局 インフォーマ マーケッツ ジャパン株式会社
〒101-0044 東京都千代田区鍛冶町 1-8-3 神田 91 ビル TEL: 03-5296-1020 FAX: 03-5296-1018 E-mail: promotion@seajapan.ne.jp
Secretariat Office, Informa Markets Japan Co Ltd
Kanda 91 Building, 1-8-3 Kaji-cho, Chiyoda-ku, Tokyo 101-0044 Japan TEL: +81-3-5296-1020 FAX: +81-3-5296-1018 E-mail: promotion@seajapan.ne.jp