

# 「年 頭 の 辞」

株式会社商船三井 代表取締役社長 池 田 潤一郎

新年あけましておめでとうございます。日本船舶機関士協会会員の皆様にご挨拶を申し上げます。

ここ最近の大きなトピックスの1つにIT (IoT./ビッグデータ)がありました。

近年はIT技術の進歩とともに、人手作業に依存してきた点検やメンテナンスから一歩進んで、設備や機器の状態などをセンシングし、それらデータ、所謂ビッグデータを解析して、トラブルを早期に予兆し事故につながらないような取組みが広がっています。

海運会社でも上記のような予防保全の考え方へ移行しつつ、船用機器のデータを分析し機器予兆診断できないか具体的な取組みが進んでいます。これらの取組みを海・陸一体で行うことにより持続的な安全運航の実現が可能になるのではないのでしょうか。

次に、環境問題、特に大気汚染防止関連では2015年12月にパリで開催されたCOP21で、今世紀後半における世界の平均気温上昇を産業革命前より2℃未満に抑える長期目標が採択されたことはご存知の通りです。2016年11月にはパリ協定が発効し、詳細なルール作りがスタートしています。海運に目を向けると2016年10月には、一般海域においても燃料油の硫黄含有量を0.5%以下とする規制を2020年から開始することがIMOにて決議されました。この主な対応策として、①SOxスクラバーの搭載、②新適合油(0.5%硫黄含有量以下)の採用、③代替燃料の採用の3つ

が取り上げられています。それぞれに課題がありますが特に、新適合油では供給体制と品質が現時点で不透明であり、各機関にどのように影響を及ぼすのか、その調査は喫緊の課題です。



二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出規制に関しては二酸化炭素の排出量データを収集するIMO DCSが2019年から導入予定、加えてIMO GHG排出削減戦略がまさに議論されています。現状では今年2018年1月1日より、欧州地域のみですがEU-MRV規制(EU寄港船のみに要求される燃料油・二酸化炭素の排出報告規制)が開始されています。海運はエネルギー効率や大気汚染防止の観点からいえば、他の輸送手段に比べ優れた大量輸送手段であると言われますが、一方では絶対量として大量のCO<sub>2</sub>を排出する産業でもあります。つまり、モノを運ぶ一方で、環境にストレスを与えてしまっていることも事実です。今後の世界経済の発展に伴う荷動きの増加を考えれば、ストレス軽減に向け一層の取組みが必要となりますが、この課題を海運業界のみでクリアすることは困難であり、主管庁をはじめとする行政機関、造船・重機メーカー、石油業界、各研究機関等々、海事クラスターが一丸となり取り組んでいく必要があります。

最後に 昨年多くの会社・団体が取り組ん

だテーマとして「働き方改革」がありました。この様な機運の高まりは現状の仕事内容、方法に無駄がないかを各企業が「自ら審議する」いきっかけであると捉えています。

一人ひとりがより生き生きと働くためには、「気合いと根性」による短絡的な長時間労働の是正ではなく、社内の仕組みや制度を見直し効率的な仕事運びを可能とする「環境整備」、それを最大限に活用し、より創造的な活動を行う「個の意識」の両輪が重要であると考えています。この両輪を進めることで役職員が個の力を十分に発揮し従来の型にとらわれない自由な発想が生まれやすくなり、企業の持続的成長および価値向上につながっていくでしょう。これは、海・陸を問わず、言えるこ

とであります。

2020年にかけて、海運業界は大きな変化の時期を迎えようとしています。この変化の中で、会員の皆様がその豊かな経験に基づくアイデアを内外に積極的に発信され、船舶の安全運航の継続維持はもちろんのこと、我が国の海事産業を取り巻く諸課題の解決に対し、実りが得られることを願っております。

末筆ながら日本船舶機関士協会の益々のご発展と会員各位の御健勝、並びに関係船舶の安全運航を祈願し、年頭の辞とさせていただきます。

