

◀ 年頭の辞 ▶

“年 頭 の 辞”

日本郵船株式会社 代表取締役社長 内 藤 忠 顕

新年あけましておめでとうございます。

2019年の年頭にあたり日本船舶機関士協会会員の皆様一言ご挨拶申し上げます。

本年は来たる4月30日に天皇陛下がご譲位されて平成が終わるとともに、皇太子徳仁親王殿下が即位され、新元号が誕生することとなります。また、東京オリンピックの開催まで残り1年を切ることとなります。

会員の皆様にとりましても飛躍の年となること祈念する次第です。

ここ最近の大きなトピックスとしてはやはり環境問題です。海運業界においては船の運航上遵守すべき国際条約や各種の法規が存在しますが、本年は来年2020年1月1日より強化される燃料油の硫黄分規制であるGlobal Capの対応準備期間となり、既に規制開始まで1年を切ったこととなります。

Global Capへの対応方法として、適合燃料油の使用、SOxスクラバの採用或いはLNGを始めとする代替燃料への転換などがありますが、いずれの方法にしても、様々な検討や工夫が必要となります。とりわけ適合燃料油の使用についてはこれまで使用してきた船用燃料油と異なる特徴を持った燃料が存在するとも言われており、安全に使用するために種々の方策が必要になってくると考えます。

また、Global Capに加えIMOによる燃料消費実績の報告であるIMO-DCSに伴う運航データの収集と報告が開始されます。これは

二酸化炭素排出量データを収集する制度でGHG排出削減へ向けた海運界の取り組みの一つです。環境負荷の低減は海運界全体で取り組む問題であり確りとした対応が必要となります。こうした問題に対しては、会員の皆様がこれまでの船舶の運航で蓄積された知識と経験を活かすことで、必ず乗り切れるものと信じております。



次に技術革新です。特に自動車の自動運転などの技術革新を先頭に多くの目がITの活用に向けられています。

こうした技術革新の波は海運業界においても例外ではなく、ビッグデータの活用をはじめとしたデジタル技術の船舶への導入はかなりのスピードで進んでおり、環境負荷の軽減や、運航の効率化、顧客ニーズへの細やかな対応など、これまでに培われてきた技術と経験に各種の最新技術を組み合わせることでより安全かつ質の高い船舶運航を実現できる可能性を秘めていると感じています。

今後は、こうした可能性をいかに実現していくかが、マリンエンジニアの方々の取り組む重要な課題ではないでしょうか。

また、労働上の課題の一つとしては、“働き方”と“少子高齢化”があげられます。何れもここ数年来取り上げられ続けているもので

はありますが、船上という特殊な環境で業務に携わる船員の皆様において両者は密接な関わりがあると考えています。

2015年の国勢調査で、日本の人口は約1億2,000万人ですが、2040年には約1億人にまで減少するとみられています。

超高齢者社会による年金、医療問題は勿論のこと、現役世代の減少による労働力の不足は大きな問題となります。外航船舶の場合、マンパワーの大半を外国人船員が担っているものの、それでもなお日本人の船員は海陸ともに必要とされており、後継者の育成は急務です。また、単純な人員の確保のみならず、長きに渡り培ってきた海技のスキルについても確実に次の世代に伝承していく必要があります。今後、技術革新が更に進むなか、新たな技術の構築に際しては現場で磨かれた技術に根差したアイデアや着目が非常に重要になっ

てくると考えています。

どの企業においても後継者確保の観点から“魅力的な職場環境”の提供に取り組んでおります。次の時代を担う世代にとって魅力的な“働き方”と“環境”を如何にして提供していくかは、海運業界こそ職場の特殊性を鑑みると、特に力を入れていく必要があると考えています。

今後数年間は環境規制を皮切りにクリアすべき課題が多数ありますが、安全運航を第一に、会員の皆様の知識と経験を原動力としてこの局面を乗り切って頂け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海陸問わずご活躍される会員の皆様のご健康とご多幸をお祈り申し上げます。

