

◀ 年頭の辞 ▶

“年 頭 の 辞”

一般社団法人 日本船長協会 会長 葛西 弘 樹

新年あけましておめでとうございます。

令和の元号となって初めての正月ですが、新しい時代の清々しさや和ましさを感じます。

2020年の年頭に当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。

昨年はラグビーのワールドカップが日本で開催され、強豪のアイランド、スコットランドを破りベスト8に入り、日本中が大変盛り上がった年でした。

本年は東京オリンピック・パラリンピックの年であり、盛り上がりは昨年以上が予想され、アスリートの活躍を期待するとともに、我が国にとってもまた、会員諸兄にとっても飛躍の年になりますよう祈念するものであります。

一方、本年1月1日より硫黄酸化物（SO_x）やSO_xから生成される粒子状物質（PM）による人や環境への悪影響の防止のため、船用燃料油中の硫黄分濃度に係る規制（SO_x規制）強化が実施されました。

対応として、SO_xスクラバーの搭載利用、SO_xを含まない燃料（LNG、LPG、メタノール他）を使用する方法、SO_x規制適合油を使用する方法があり、既に準備は万端かと思われれます。

しかし、いずれも過去に経験がない又は少ないものであり、不安は残りますが、歴代機関長・士が培ってきた経験を広く共有しその経験に基づいた技術を十分発揮して頂ければ、充分克服できると信じています。

古くはオゾン層破壊のフロン規制から始まりNO_x、SO_x、バラスト水、CO₂、マイクロプラスチック排出規制と国際海運における環境規制は切れ目なく続きますが、伝統ある造船、船用機器メーカーおよび海運とそれらを支える官公庁が一体となり、その困難を克服すべく、それぞれの技術開発の動向を踏まえてIMO（国際海事機構）における基準作りを我が国が中心となって主導し、省エネおよび環境技術開発と普及を推進していくことを期待しております。



さて、自動車業界では「CASE」（Connected, Autonomous, Shared & services, Electric）が現在の課題と言われ、特に自動運転には、自動車メーカーのみでなくIT関係の会社を含め様々な会社が参入ししのぎを削っています。

我が国海運界でも未来投資戦略2017において2025年までの「自動運航船」の実用化が示され、国土交通省を中心にさまざまな機関において自動運航船の研究開発が行われています。また、昨年6月にはIMO海上安全委員会において我が国とノルウェー等の共同提案に基づきMASS（Maritime Autonomous Surface Ships）（自動運航船）の実証試験を安全に実施するための原則などをまとめた暫定指針が採択され、国の内外を問わず流れが

明確となり、可否ではなく、如何に取り組むかという問題に変わってきているように思われます。

自動運航船の導入目的は、当面は船員のワークロード低減によりヒューマンエラーをなくし安全運航に寄与し、直接・間接の損失を削減し、顧客の信頼獲得・差別化を目指すことでしょう。

有人か無人かはともかく、自動運航船の実現は、ビッグデータ、IOT、AIといったデジタル技術の発展に伴うデジタルトランスフォーメーション (Digital transformation : DX ; 定義は「ITの浸透が人々の生活をあらゆる面より良い方向に変化させる」) 加速により急激に進捗していくものと思われます。

新しい技術や知識が必要となり、また、自動車同様に造船所のみでなく様々な分野との協業・融合となることが考えられ、航海・機

関を超えた全体のシステム変更となることでしょう。船単体でなく、海運全体システム変更になることも考えられ、ステークホルダー全体を巻き込んだ議論が必要であると思われます。

我々海技者も過去に培った、技術・経験を最大限に発揮し、積極的に関与していくべきと考えます。

将来に向け、新しい技術・知識が船舶の運航に効率よく適合するか船舶の運航実務経験者として積極的に意見を発信すべきでありましょう。

航海・機関の枠を超え強い絆をもって、より明るく希望のある海運を目指して頑張っていきましょう。

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ている会員皆様のご健康とご多幸をお祈り申し上げます。

