

◀ 年頭の辞 ▶

「年 頭 の 辞」

株式会社商船三井 代表取締役社長 橋 本 剛

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新年のご挨拶を申し上げます。

昨今、様々に話題はありますが、最も関心の高い話題としてはやはり環境関係が挙げられます。

本年 2023 年 1 月 1 日より既存船による GHG（温室効果ガス）削減策である EEXI 規制および CII 制度（EEXI 規制：燃費性能規制、CII：燃費実績格付制度）が始まりました。これは、2018 年 4 月に IMO で採択された GHG 削減戦略に基づくもので、「今世紀中なるべく早期に、国際海運からの GHG ゼロ排出を目指す。」を長期目標とし、国際海運全体の輸送効率を 2008 年比で最低 40%改善する 2030 年目標に向けた短期対策となります。

船舶に関する大きな環境対策として 2020 年から強化された SO_x 規制では適合油やスクラバーの使用開始に伴う種々の課題に当社は対応してきました。これに関連する大きなトラブルや事故が発生していなことは機関部をはじめとする皆様による多大な尽力の賜物であります。

これらがようやく落ち着きつつあるなか、上記の通り新たに EEXI 規制・CII 制度が始まり、会員の皆様の中には引き続き諸準備に多くの労力を費やしている方も多いただろうと思います。

EEXI 規制では主機関の最大出力が制限さ

れる既存船も多く、船上での運用にも大きな影響が生じることとなります。さらに CII 制度では指標が年々厳しくなるため、運航や技術の改善による GHG 削減の努力を緩めることなく実施して

いかなければなりません。これらは、船上での運用のみならず、運航業務を含む当社の営業活動に大きな影響を及ぼす重要な制度ですので、幅広い視野の下での対応が必要となってきます。そのためには、海陸の連携をさらに強化し、密接なコミュニケーションの下で効率運航を行うことが我々海運会社にとって今まで以上に重大な使命となっています。

こうした状況下、当社では具体的な取り組みの一つとして昨年 10 月に硬翼帆式風力推進装置「ウインドチャレンジャー」を搭載した石炭船「松風丸」（載貨重量 100,422 トン）を就航させました。高さ最大約 53 メートル（4 段式）、幅約 15m の大きさの硬翼帆 1 本を搭載、GHG 排出削減効果は、従来の同型船と比較して、日本—豪州航路で約 5%、日本—北米西岸航路で約 8% を見込んでおります。

類似の取り組みは当社だけでなく各社で実施され、さらに本格的な代替燃料への移行に舵を切り始めています。

我々を取り巻く変化は環境問題のみなら



ず、新型コロナウイルス感染症やロシア・ウクライナ情勢に端を発した世界の物流混乱やエネルギー・食糧危機は、私達自身のライフスタイルにも大きな影響を及ぼしています。また、国内では高齢化、人口減少が一層進み、日本人海技者の創出は今後一層困難になってくることが予想されます。こうした状況を打破するためには、より大胆な発想と転換をもって取組んでいくことが必要です。例えば、DX 推進によって業務形態を変革し、さらなる効率化・省力化を目指す取り組みは当社でも具体的に開始しています。

2023 年も引き続き、海運業界は大きな変化の中にあり、まさに私達は岐路に立っております。この変化の中で会員の皆様が引き続き日本の船舶機関士集団を牽引され、船舶の安全でより効率的な運航を維持しつつ、海運業界のさらなる発展のためにご尽力いただけることを心より願っております。

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。

