

http://www.kaiji-press.co.jp

2011年
4月7日(木)
13849号

KAIJI PRESS 海事プレス



ドイツ船級協会 Germanischer Lloyd
Tel.078(322)0500 gl-kobe@gl-group.com www.gl-group.com



環境性能で製品の差別化を図る

サノヤス、新120型バルカー開発

■10%省エネ型、環境機能を向上

サノヤスは昨夏から開発を進めていた12万重量トン型バルカー「ハンディ・ケープ」の新船型の開発を完了し、このほど営業を開始した。新120型バルカーは従来のハンディケープから積載重量や船型を見直し、プロペラ、省エネフィンの最適化などで推進性能を向上。従来船から燃費効率を約10%改善した。NOxの2次規制に対応しており、生活排水を貯蔵できるタンクを標準装備するな

ど、全般的な環境性能を高めた。これでサノヤスが主力製品と位置付ける83型と120型バルカーの省エネ船型の開発が一巡したことになる。

>> 3ページ

HEAD LINES

《連載》郵船グループの技術と創造力

MT I ①
安永豊社長インタビュー
>> 8ページ

日本郵船
自動車ターミナル取扱400万台
日本郵船が海外で展開する自動車ターミナル事業の取扱台数は2010年に約400万台となった。
>> 14ページ

八戸港CT
月内に暫定供用へ
八戸港のコンテナターミナルは岸壁クレーンが復旧次第、月内にも暫定供用する見通し。
>> 4ページ

阪神港輸出
増減要因が交錯
東日本大震災が西日本の国際海上物流需要にも影響。阪神港輸出は増減要因が交錯。
>> 10ページ

外国客船の日本寄港
抜港止まらず
今春、日本に寄港予定していた外国クルーズ客船の抜港、航路変更が止まらない。
>> 15ページ

青灯 >> 6ページ

大震災と邦船社
■全記事の目次は最終面■

ESM is uniquely committed to manning its ships only with very high calibre seafarers who are trained in our world class training institute:

Samundra Institute of Maritime Studies (SIMS) - An exclusive in-house maritime training facility in India.

 EXECUTIVE SHIP
MANAGEMENT (ESM) PTE LTD

■ A CLASS ABOVE THE OTHERS www.executiveship.com

5 Shenton Way, #20-00, UIC Building, Singapore 068808
T: (65) 63240500 F: (65)63244544 E: esm@executiveship.com



SAMUNDRA INSTITUTE
OF MARITIME STUDIES



www.samundra.com

郵船グループの技術と創造力

MTI ①

「発信力を発揮、“場”をつくる」

安永豊社長インタビュー

■未来支える「人と技術」担う

—— 日本郵船グループで技術開発と人材育成を担っているMTIだが、2004年に発足した経緯は。

「日本郵船はサービス業に近い業態であるにもかかわらず、早くから技術に関心を持ち、投資もしてきた。1943年にはエンジン効率の向上を研究する『油炭効率研究所』が発足し、これが郵船の研究開発の草分けとなった。1980年代には、技術を側面に物流サービスの商品開発を行う『技術開発センター』、生鮮食品などの輸送技術を研究する『低温流通研究所』も発足。これらの流れを汲んで総合的な技術開発を行うために1995年に発足したのがMTIの前身『NYK輸送技術研究所』だ。しかし、船社の営業部門が考える技術と輸送技術研が取り組んでいた技術開発に少しズレが生じていた。“研究のための研究”になりがちで、成果が見えにくくなっていった。船社の営業部門に必要なものを研究開発していくという基本に立ち返り、それに適した形を検討した結果、MTIという姿に至った。“船”を切り口とした技術と、営業との対話を通じて顧客密着を徹底した“物流”にかかわる技術を研究開発の基本に据えた。また、技術に裏打ちされた人材を育てていくために、人材育成も事業の柱とした。日本郵船グループの未来を支える2つの柱、

“技術”と“人材育成”を中長期的な視点に立って担っているのがMTIだ」

—— MTIは研究開発と人材育成を併せ持つ“大学”のような組織を目指して発足したが、その狙いの達成度は。

「技術開発は深化し、世の中に発信できるようになってきたが、人材育成とのシナジーを出していくことが課題だ。その課題を克服する第一歩として、3年前から郵船グループの研修プログラムの一環で技術にかかわる研修を開始している。また、社外発信として、09年から研究開発の成果報告会『Monohakobi Techno Forum』を年1回開催している。MTIは実際に機器を開発するメーカーではなく、“こういうものが欲しいから一緒に開発していこう”という立場なので、発信力が非常に重要だ」

■“使う”立場を徹底的に磨く

—— MTIが持つ技術力とは。
「ユーザー系の企業として、使う立場を磨いていくことがMTIの技術力になる。船は一般消費財と異なり、造る側と使う側の距離が遠いため、フィードバックのループがスムーズに回りにくい。そこで、NYKが徹底的に船を使い込み、そのデータをMTIが分析・評価した上で技術の導入成果をフィードバックしていくことで、より良い船につなげて



いく。当社は燃費計『FUELNAVI』を開発し、船舶の運航をモニタリングしているが、これは使う立場を磨く上で重要な技術。実海域における船の状態を評価できるのはユーザーだけ。データの収集・分析とフィードバックを徹底的にやっていきたい。(環境性能が高いなど)ハードが整った船でも、動かし方が悪ければ、効果が薄れる。そのため、船長や機関長など動かす側へのフィードバックも重要だ。造る側、実際に使う側の双方にフィードバックできることが、MTIの技術における一番の役割ということになる」

—— 特に意識している役割は。

「造る人、使う人、船を持つ人、船を管理する人…と、船にかかわるプレイヤーは多い。このような関係者が皆、良い船を造り、うまく運航する、という基本を認識してもらうことが大事だ。MTIが行っているのは、関係者が集う“場”をつくるこ

と。『2番じゃダメなんですか』という意見もあるが、ファーストランナーであって初めて話を聞いてもらえるし、集まってもらえる。そのためにも、新しいコンセプトを発信し続ける必要がある。2009年に環境にやさしい未来の船“スーパーエコシップ2030”を発表したが、次のコンセプトは“スマートシップ”だ

—— “スマートシップ”とは。

「船体などのハード面だけでなく、運航の仕方も含めたコンセプトが“スマートシップ”。一言で“スマートシップ”といってもさまざまな側面がある。例えば、環境負荷が少ない“スマートシップ”は(スーパーエコシップ2030や50%省エネ自動車船など)既に取り組み始めている。ほかにも、生涯コストが安くなる船、機関トラブルで止まらない船、火災など災害に強い船…など切り口は多い。さまざまな角度から“スマートシップ”を発信し、造る側、使う側の関係者と研究していきたい。海運の長期的な課題はやはり安全や環境保全であり、それを達成し続けるための努力になる」

—— 経済性も重要になる。

「安全、環境、経済性など、すべてを一度に考えると止まってしま

う。相殺、背反する部分があるからだ。そのため、各要素を突き詰めた上で、それらを合わせることで、大きな“船”というシステムができ上がるというアプローチが必要だ」

—— MT Iのような会社は世界的に見ても珍しいのでは。

「船社系ではワレニウスやマースクライン、船級協会ではDNVが研究開発に意欲的だ。MT Iはそのような会社・機関と定期的に技術交換を行っている。技術開発という分野は、どこまで競争して、どこまで協調するのが難しい。MT Iは、ファーストランナーとして発信し、関係者が集う場をつくり、技術開発を進めていく。それにより、海運全体の技術水準が上がり、その結果が郵船グループにも返ってくるという思いでやっている」

■実海域で効果測定

—— 現在の主なプロジェクトは。

「いくつか柱がある中で象徴的なものは、実海域におけるモニタリングだ。本船モニタリングシステム(燃費や速力など航海中の状態を陸上でモニタリングし、最適な運航方法を船陸で共有して燃費削減につな

げるシステム)をコンテナ船中心に約35隻に導入しており、実際に燃費節減効果が出ている。他の船種も含めて全社的に展開していきたい。モニタリングの結果は“成績表”として出すだけでなく、結果を踏まえてうまく船を動かすことで、“成績”を上げていきたい。また、長年取り組んできたICタグは、郵船グループの物流サービス・メニューとして売っていく段階にある。良いものができるも、利用シーンが明確になり、かつ、投資対効果を確保できないと売れないが、その辺がようやく確立してきた。今年は期待できる」

—— 今後の技術開発テーマは。

「スーパーエコシップ2030というコンセプトを出し、その中でさまざまな技術が必要だと分かったので、各技術の開発の精度を上げていく。また、『MT-FAST』のような省エネ効果を目指す付加物や空気潤滑システムなど開発した技術の効果測定を実海域で進めている。燃費計を50隻以上に取り付けて、データ収集を行っており、これを基に評価を行い、さらにそれぞれの技術をブラッシュアップしていきたい」

(この連載は全3回。日下部佳子が担当します)

MLC対応で初の船舶検査

■リベリア船籍

リベリアはこのほど、ILO(国際労働機関)海事労働条約(MLC)に関する船舶のインスペクションを初めて実施したことを明らかにした。3月29日にハンブルク港でインスペクションを行い、MLC対応を確認した。対象船舶はドイツ船主の7000TEU型コンテナ船“UASC Yanbu”。船舶管理会社はアン

グローイースタン。

リベリアの船籍業務はリスクが実施している。リベリアの検査官は同船がMLCの要件に対応していることを確認した。これに基づいて海事労働証書を発行する。

リベリアは船主、オペレーターに対してMLCの要求に対応するための詳細なガイドラインを提供

している。MLCの発効に向けて、同船籍に置籍する多くの船舶から、対応状況の確認について要請が上がってきているという。リベリアはMLCに関する検査官約100人の訓練を実施しており、港に配置している。

MLCは船員の労働環境の向上のために海事労働に関するグローバル・スタンダードの確立を目指した条約で、ILOで2006年に採択された。近く発効が見込まれている。