

「内航海運の省エネ施策及び船舶の代替」について

昭和日タンマリタイム株式会社

1. 内航海運の省エネ施策について

当社は内航タンカーオペレータとして、現在社船13隻及び定期傭船70隻、合計83隻を運航しています。その船型別内訳は下表の通りです。

| 船 型 | 隻数 |
|--------------------|----|
| 5000 dwt (3000GT型) | 25 |
| 1000~3000GT | 9 |
| 750~999GT | 7 |
| 500~749GT | 19 |
| 499GT以下 | 23 |
| 合 計 | 83 |

参考までに、上記の船隊に於いて、昨年2月から本年1月までの1年間に、下記の燃料油を消費いたしました。

| | 荷主負担使用量 (kl) | 当社負担使用量 (kl) | 総使用量 (kl) |
|-----|-----------------|-----------------|--------------|
| A重油 | 13,600 | 19,400 | 33,000 |
| C重油 | 25,500 | 36,700 | 62,200 |

この燃料油経費を削減すべく、経済速力運航を中心とするソフト面、並びに新造船建造時や保守時の燃料油消費節減対策などのハード面の対応に注力しているところです。

一方、この燃料経費は全て荷主及びオペレータの負担になっております。つまり、傭船船主には燃料経費の負担はありません。

従って、傭船船主にあつては燃料費用負担が無いことから、省エネを達成するために新造船建造時のコストの負担の大きなもの（コストにあまり影響の少ないものは除いて）や就航後の信頼性への懸念などのある設備について、それらを採用することの積極性に欠ける面があることは否定できません。

片や、船舶の性能の差別化を図る目的から省エネ性能の改善に意欲的、積極的な船主も存在することもまた事実です。

従いまして、新しい省エネ技術の採用をより促進するためには、建造時や改造時の公的助成の拡充や費用に適う収益面の反映が求められると思います。

加えて、上記の船舶の性能の差別化が顕かになり収益面の反映が受けやすくなるためにも、船舶個々の省エネ性能の公的・客観的評価（指標）が有効なものになると考えます。

2. 船舶の代替

続いて、船舶の代替の現状です。経済環境の影響により、ここ数年船舶の代替が停滞し全体的に高齢化が進んでおります。

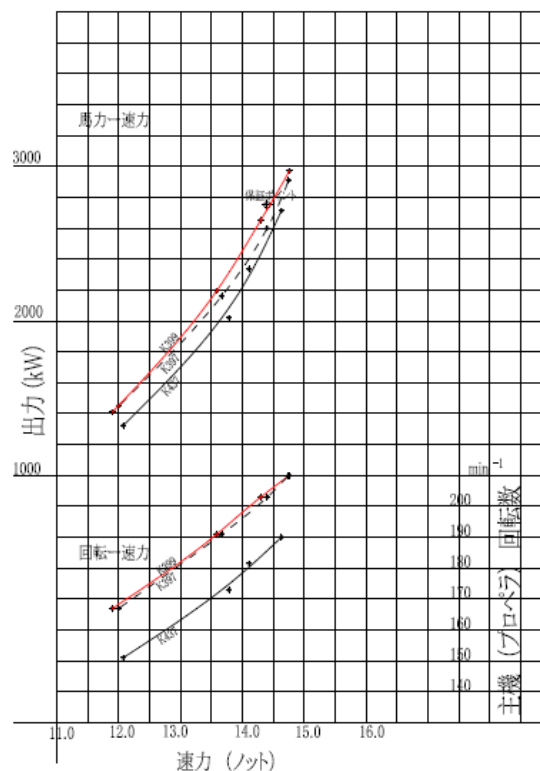
最近の内航海運業界の代替船建造時期の状況を見ますと、船齢 20 年を超える場合が多いように見受けられます。（過去には 14、15 年が一般的。）

前述の当社の船隊で申しますと、現在その内の 35 隻が船齢 20 年を超えているのが実情です。

こうした船舶の高齢化により、安全運航や堪航性への影響が生じることは当然の事でありますが、一方で見逃しがちな経済面（省エネ性能）への影響も考慮しなければならないと考えております。

下に、一例として当社の建造実績船のデータを掲示します。

試運転結果の速力馬力曲線



これは、当社が同じ造船所で約 10 年前に建造した 2 隻の船舶と、昨年竣工した船舶の試運転のデータです。

新船形の採用や推進効率改善付加物などにより、従来船と比較して約10%程度の性能改善効果が得られました。

この例に限らず、公的機関、造船所、機器メーカーの努力により、新しい船型や各種の省エネ対応機器が年々生まれ、徐々にではありますが経済性に優れた船舶が就航しております。

言い方を変えれば、高齢船が増えている現在は相対的には不経済な船舶が、そして先述の船齢20年以上の船などというのは性能的には前世代の船舶が、増えてしまっていると言っても過言ではないと感じているところです。

従いまして、経済性（省エネ）の面からも船舶代替が適正、着実に進展していかなければならないと思いますが、これには公的機関開発による標準船型、省エネ船型や省エネ技術の開示とその使用許諾が解決策の一つになると考えますし、省エネ効果をアピールされている技術に関する種々の条件、即ち省エネ性能のみならずそのコストや長期に亘る保守の問題なども含めた客観的、普遍的評価の理解促進が求められると思っております。

以上