

第2回 日本長距離フェリー協会との懇談会 議事概要

(一社) 日本船用工業会

【日 時】平成31年2月7日(木) 16:00～17:30

【場 所】東海大学校友会館「阿蘇の間」

【出席者】(順不同・敬称略)

〔日本長距離フェリー協会〕

新日本海フェリー(株)、太平洋フェリー(株)、阪九フェリー(株)、(株)名門大洋フェリー、宮崎カーフェリー(株)、商船三井フェリー(株)、(一社)日本長距離フェリー協会

〔一般社団法人 日本船用工業会〕

大洋電機(株)、ナカシマプロペラ(株)、ダイハツディーゼル(株)、富士貿易(株)、東京計器(株)、ヤンマー(株)、(株)マツイ、(株)マキタ、潮冷熱(株)、(株)三井E&Sマシナリー、ボルカノ(株)、三菱重工マリンマシナリ(株)、日新興業(株)、(株)カシワテック、神奈川機器工業(株)、かもめプロペラ(株)、(株)ササクラ、ヒエン電工(株)、(株)ホーセイ、(株)備後バルブ製造所、大洋電機(株)、伊吹工業(株)、(株)テクノカシワ、

〔事務局〕(一社)日本船用工業会

【配付資料】日本船用工業会 活動状況

【懇談概要】

(1)挨拶

日本船用工業会山田会長、日本長距離フェリー協会入谷会長から、次のとおり挨拶があった。

(山田会長)

- ・日本長距離フェリー協会にお世話になっていることに感謝。今後とも、継続して貴協会との連携を図りたい。
- ・昨年4月のシージャパンにおける「新鋭内航フェリー」コーナーへの展示物の提供に改めて感謝、次回シージャパン2020での協力をお願いしたい。
- ・当会ではユーザーニーズを重視した製品開発を進めており、皆様の必要とする船用製品の提供に努めていく。また、船用燃料のSOx規制については、船用機器メーカーの立場から、専門的かつ技術的な協力をしていきたい。
- ・中長期的観点から、品質・納期・信頼性など我が国の強みを活かした製品作りを継続しつつ、アフターサービス網の更なる構築を図っていく。

(入谷会長)

- ・日船工会員からの日頃の協力と支援に感謝。
- ・SOxが喫緊の課題。各社の対応はそれぞれ事情があるが、一つはスクラバーでの対応、スクラバーが使えなければ適合油となり、これから具体的な検討が進む。選択肢としては、輸入の適合油も考えていく必要がある。
- ・もう一つの課題は、人手不足の中での運航やメンテナンスの省力化。法制上、労務上の問題はあるが、まずは技術的にクリアすることが先決。この点について、工業会の新しい技術革新の成果を期待している。
- ・引き続き、現場での要望や技術革新に期待しており、協力と支援をお願いしたい。

(2) 懇談概要

① 日本船用工業会 活動状況

日本船用工業会事務局から、資料に基づき、活動状況の説明があった。

② 長距離フェリー業界における現状と課題及び船用工業界に対する要望事項等 各社より、現状と課題及び要望等について説明があった。主な内容は次のとおり。

《自動化・省力化》

- ・省力化が今後の大きな課題。内航船の場合、船陸間通信が完璧ではないが、最近、衛星を使った通信は簡便になってきており、これからはモニタリングを考えてく必要がある。
- ・停泊時間が短く、短時間に安全、かつ、効率的な乗下船を行う必要がある。現在はマンパワーをかけてやっているが、人手不足から限界が来ており、自動化・無人化を考える必要がある。
- ・現在、荷役の自動化のため、カメラやセンサーの情報を運転手に流しているが、甲板内は電波が乱射し伝わらないことに困っている。電波が上手く届く方法があれば問題がかなり解決する。

《船陸間通信》

- ・旅客からクレジットカード決済に対する要望が強く、この先、QRコード決済が出る。船は沿岸から10マイル以上離れており、地上波の電波が届かないので、これをクリアできる開発が出来たらと考えている。
- ・キャッシュレス化は旅客からの要望だけでなく、繁忙期に清算するところが混み、これをキャッシュレス化してはという議論が社内でもある。瀬戸内航路でもインターネットにつながらず、キャリアと連携して、使い勝手がよく、安いシステムを構築してもらうと有難い。

《SOx 規制》

- ・SOx 規制では、適合油を使用して対応せざるをえない。動粘度、流動点が厳しい状況にあり、エンジンメーカー等に影響の検討をお願いしている。石油元売には、エンジンの改造がなく、安全で、確実に燃焼できる燃料の供給を求めている。
- ・SOx 規制では、適合油の価格が分からないため、新船のリプレースにあたり、適合油にするか、スクラバーを設置するか投資判断が未だに出来ていない。

《アフターサービス》

- ・船を動かす上で一番危惧していることは、アフターサービスが今後も維持できるかということ。フェリー業界も人手不足と高齢化が進み、船用工業や沖修理に頼る機会が増えている。アフターサービスの体制を供給側と使用側で、新たに構築していないといけない時代になっている。

《日舶工への要望》

- ・船舶用品に占める国産品の割合が弱くなってきている。国産メーカーに頑張ってもらい、メンテナンスでフットワークがいい体制をお願いしたい。
- ・各社新製品を開発しているが、船全体としてどの様に性能アップするか分からず、導入への議論が進まない。各社間や造船所と連携してアピールしてもらうと導入の検討をし易い。
- ・メーカーの技術者とフェリー会社の船乗りが現場間で情報交換する場があるといい。
- ・新技術を導入した最新鋭の舶用品の提供をお願いしたい。
- ・日舶工は検査測度課との意見交換会を行っているが、合理化した検査について、日舶工の力を借りながら、機器の信頼性を国にアピールするチャンスが広がっていけばと考えている。

- ・エンジン等のマニュアルの電子化を要望する。外国メーカーのマニュアルは電子化され、動画もあり使い易い。

③ 意見交換

意見交換では、日本船用工業会側より、アフターサービスについて、船陸間通信が確実になり、機器のモニタリングが出来れば、予防保全をしていくことでアフターサービスを減らす方向になると思われること、また船舶の自動化・無人化への取り組みや日本の船用工業に対する信頼性について質問があった。

これに対して、日本長距離フェリー協会側より、1 船社、1 メーカーだけでなく、修繕ヤード等にも網をかけた形で、製品に対するアフターサービスを確立したいが、そのためには船陸間通信が垣根になっており、安い通信費を含め、技術開発を期待したいとの説明があった。

自動化・無人化については、国外と国内沿岸域とでは事情がかなり違い、国内での航行の自動化は難しいとの説明があった。一方、発電機、主機、モーター等の起動をシーケンスで流すなど、エンジンルームの自動化は進めており、このようなことに船用業界をあげて取り組めば、フェリー業界の船内省力化につながるとと思われるとの説明があった。また、荷役の自動化に取り組んでいるほか、離接岸やラッシングの自動化も効果があり、船員の負担軽減を目的とした自動化を進めれば、自然に船舶は自動化すると思われるとの説明があった。

船用工業に対する信頼性については、船用工業だけでなく、ヤードも含めた周辺に支えられて信頼性は担保されており、メーカーやヤード等のベテランが辞めていく中、支えてくれるところをどうやってキープしていくかが重要との説明があった。

その他、GHG 排出削減がまともに行くとすれば、産業革命的なイノベーションがないと将来の船は造れないが、これが出来るのは、日本の船用工業会や造船工業会であり、革命的イノベーションを起こして、欧州の主導権を極東に戻すという観点で取り組んで欲しいとの発言があった。

以上