

中計最終年度、施策効果に手ごたえ

■飯野海運・當舎社長インタビュー

飯野海運の當舎裕己社長は本紙インタビューで、3カ年の中期経営計画最終年度にあたり、「さまざまな取り組みが機能し出した」との認識を示した。主力のケミカル船事業は前期に中東ドバイや米ヒューストンの拠点を拡充し、「シンガポール、ドバイ、ヒューストンの3拠点の体制が整い、採算向上への取り組みが動き始めた」と語る。クリーンエネルギーとして需要が高まるガスの分野では、アンモニア輸送事業への再参入を含め、内航・近海の小型船から大型船までさまざまなメニューがそろそろ。来期からの次期中計については「半歩先、1歩先を進んでいけるように策定に向け議論していきたい」との考えだ。

■ケミカル船採算向上が本格化

—— 前期は経常利益が前の期比39%増の94億円となるなど好調だった。どのように評価しているか。

「当社が注力するケミカル船事業で人材の再配置など体制を整えたり、市況に晒されるドライバルク船事業で船のポートフォリオの組み方を変えたりしてきたことの効果が出てきた。また、市況好調もあって期末までの2、3カ月で利益の上積みができた。コロナ禍が落ち着いてきたことで、現中計の重点施策の1つ『グローバル事業の更なる推進』の取り組みとして、海外への人材派遣、営業拠点の拡充などを昨年後半から実現できたことも奏功した」

—— ケミカル船事業は採算改善をテーマに取り組んできた。

「1つ前の中計で拡大した船隊規模を土台に、現中計では市場シェアの維持よりも採算性の向上を目標とし利益を確実に得るための営業活動を目指している。強みである中東航路でのプレゼンスをより強化するためドバイ拠点を増強し、現在8人体制。ドバイは時差の少ない欧州のケアもできる。また、ヒューストンの人員も増やした」

—— 新規航路開拓にも取り組んでいる。

「トライアル段階だが、スポット

ベースでの米国への配船などの取り組みを始めている。ケミカル船集荷・運航を3拠点体制としたことで、3つの市場を活用しながら西へも東へも船を向けることで効率配船が可能になる」

—— 今後のケミカル船市況をどう見ているか。

「ウクライナ侵攻によりロシア出しの代替となる貨物がより遠方から動き出したためケミカル船市況も堅調に推移している。需要面では、足元の新たな荷動きが常態化するのかに注目している。船腹供給はタイトな状況が想定される。船価高による発注の停滞や新燃料の選択の難しさなどを背景に新造船の流入圧力が少ないためだ。また、来年から導入されるCII（燃費実績格付け制度）※対応での減速航海も船腹供給に影響するだろう」

「ウクライナ侵攻が長期化すれば、世界のエネルギーの調達方法は変わり、特に西側諸国は継続して代替ソースを探る動きになるだろう。短期的に発生している物流の変化が、大きな変化に進展する可能性がある」

■ガス船事業、多様なメニュー

—— 前期、大型LPG船（VLGC）は市況下落、LNG船は入渠による費用増加で減益だった



が、今期は改善を見込んでいる。

「VLGCはLPG二元燃料の新造船が2022年2月に竣工し、今年度にもう1隻竣工する。LPGはクリーンエネルギーへの移行時の代替燃料としても着目されており、ガス船事業は今期も堅調な推移を見込む。また、LNG船は引き続き、長期契約のプロジェクトに投入中だ」

—— VLCC事業の課題は。

「世界が脱炭素に向かう中でエネルギー会社が何を考え、海上輸送がどう関わっていけるかを意識し、営業活動を行うことが大切になる」

—— ドライバルク船は強い市況が続いている。

「流動性のあるドライバルク船市場で、自社船、用船、また短期・中長期など船隊のポートフォリオをどう組むかを検討していく。当社もドライバルク船の船腹調達が大いぶこなれてきた。マーケットの動きを捉えてバランスを取るス

（この項、8ページに続く）

タイルが定着してきた」

—— 内航・近海のカス船事業の取り組みは。

「国内の石油化学業界は日本のみならずアジア市場も視野に入れている。当社グループは内外併用船も含めて荷主に提供することで、アジア市場への橋渡しも引き続き担っていければと思う。また、高圧で輸送するカスは東南アジアからインドまでさまざまな荷動きがあり、いかに事業として発展させられるかに挑戦しているところだ。島嶼国は全域にパイプラインを敷設することが難しいので海上輸送の需要がある。内航輸送になるとカボタージュ制度があるが、現地企業と連携したビジネスの構築も含めて考えていきたい」

—— 多様なカス船事業のポートフォリオをどのように考えているか。

「当社グループは近海の小型カス船、大型船のVLGCやLNG船、さらには今後アンモニア輸送にも入っていくなど、メニューが多様化している。カス船事業全体の方向性を見極めて、どこに経営資源を配分するかを考えたい。クリーンエネルギーとして位置付けられるカス関連事業で半歩先、一歩先を進んでいきたい」

—— 新造する2万3000^m3型のアンモニア船はアンモニア燃料への切り換えにも対応可能な船となる。

「当社が環境に対して果たせる役割を考えたいときに、さまざまなチャレンジを行っていくことが当社の存在意義につながる。その点から、内航・近海、遠洋を含めたLPG船市場でのプレゼンスを生

かし、(LPGに特性に近い)アンモニアや、水素にも挑戦していきたい」

「アンモニアレディについては、アンモニア燃料船に取り組む意欲を示した段階だが、課題や克服策を含め具体的に検討をしていきたい」

■本体に技術部門

—— 6月に「技術部」「サステナビリティ推進部」を新設する。狙いは。

「技術部は、船舶管理実務を担う子会社のイノマリンサービスとは別に飯野海運本体に新燃料のエンジン開発など温室効果カス(GHG)削減に向けて専任で取り組む体制を構築するものだ。LPG二元燃料VLGCやアンモニア船の建造をはじめ材料は多いので、その経験も生かしながら、着実に歩みを進めるための組織でもある。エンジニアを担当執行役員として任命し、当社の取り組み姿勢を明確化した」

「また、2年前から社長直轄のタスクフォースで環境とDX(デジタル・トランスフォーメーション)の取り組みを進めてきたが、特に環境は、現中計を策定した2年前よりもさらに早いスピードで動いており、専任部署としてサステナビリティ推進部を設置して対応する」

—— DX推進も現中計で主要なテーマとしている。

「DXとは、IT化するだけでなく仕事のやり方を変えていくことだ。取り組みの1つとして、船舶管理統合パッケージシステムの

導入を進めている。船上の船員と陸上の船舶管理監督などとのやり取りを、従来のメールベースからシステム内で完結できるようにする。これにより船陸間のやり取りに費やしていた時間を、安全確保や効率運航など本来の業務に振り向けることができる。また、陸上勤務している船員にとっては、本来監督業務を通じて経験値を高めることで、海上勤務に戻った時にそのノウハウを生かすことができる。これは海上職として入社した人たちが陸上で船舶管理業務に就くことのメリットであり、本来あるべき姿に近づきたい」

—— 来期から新中計をスタートさせる。

「現中計を2年前に策定した時に意識したのは、少し先の『2030年』をターゲットとして当社がどうあるべきかを考えることだった。その時の時代の要請は『環境』であり、それに対応できる組織でありたいと考えた。次期中計を作り上げていく上でも、変化する時代の要請に柔軟に対応し、当社の取り組みをきちんとアピールできるようにしたい。半歩先、1歩先を進んでいけるような経営計画にするべく、今後議論を行っていく」

※ C I I 規制 (Carbon Intensity Indicator 規制) A-Eの5段階で毎年の燃費実績を評価・格付けし、一定の評価を下回った船に改善計画の提出と主管庁による認証を義務付けることで、継続的な省エネ運航を促進させることを目的とした規制。

(聞き手:日下部佳子、横川ちひろ)

大宇造船、直近高値でLNG船受注

■船価2.32億ドル、アンジェリコシス向け

韓国の大宇造船海洋は10日、ギリシャ船主アンジェリコシスグループのマランガスから17万4000^m3型LNG船2隻を受注したと発表

した。契約総額は5851億ウォン(4億6540万ドル)で、船価は1隻当たり2億3270万ドルとなり、直近の高値をわずかに更新した。

両社は8日、ギリシャで開催されていた国際海事展「ポシドニア2022」で建造契約に調印した。2隻は2026年6月までに順次引き渡