

2022年7月6日 海運とインフレ

《連載》海運とインフレ⑤

船価高は継続、船腹調達手法を多様化

飯野海運 富舎裕己社長



— この先の新造船価をどう見通しているか。

「新造船価は今後も下がらないだろう。造船所は技術の伝承や働き手の雇用継続などのため市況に関係なく船を造っていかねばいけない中で、鋼材から舶用機器、半導体まで価格は上昇している。その中でわれわれは高船価をまかなう収入を得られるか先を読み、投資の決断をするわけだが、船価の上昇スピードに運賃がなかなか追いついていないのが課題だ」

— そういった状況下で船腹調達の方針をどう考えているか。船価高が新燃料船への投資に影響を及ぼすか。

「2030年頃にはアンモニア燃料船が普及するだろう。クリーンエネルギーの次のフェーズに向けた先進的な取り組みに対して、当社は関心があると手を挙げ続けていく。そして、協働いただけるお客さまを見つけ、投資していきたいと考えている」

「ただし、そこに至るまでの間も物流を止めるわけにはいかず、着実に既存船をリプレースしていく必要がある。当面は自社で新造するだけでなく、長期・短期での船主からの用船、合併事業を通じた保有、船舶を船齢20年程度まで延命していく方法など、さまざまな手法を織り交ぜて船腹を確保していくことになるだろう。当面の新造整備の主な対象はガス船やケミカル船。船主や金融機関の環境対応への考えや位置づけは変化していることから、その動向につい

ても見極めていきたい」

— 商品市況が高騰している中、消費やそれに基づく荷動きにはどのような影響があるか。

「日本ではデフレが続きモノの価格が安くなっているため、あらゆるモノの価格が一斉に上昇することに慣れていない。またネットで購入すれば翌日には手元に届くという世界に浸かっている日本において、商品価格の上昇がいつどのように消費行動の抑制につながるかは不透明だ。インフレが進む米国では利上げしインフレ抑制を目指している一方、中国では大規模なロックダウンが解除されたことで再び経済活動が活発化していこう。米国の金融政策がうまくいき、中国の経済活動が息を吹き返せば、コストや物価の上昇が消費や荷動きに大きく影響しない可能性もある」

「一方で、今回のウクライナ侵攻でロシアへの世界的な制裁圧力は強まっており、エネルギー価格高騰にみられるようにその代償は小さくない。このように人道的にコストアップを受容してでも平和を守ろうという世界の意識がどこまで続いていくのか注目している。私自身は平和があってこそ貿易があり、豊かさにつながると思っているが、持続可能な世界の実現のために各国がどう対処していくのか。本当の意味でのE S Gが問われていると思う」

— 船舶燃料油価格の動向をどう見ているか。

「硫黄酸化物（SO_x）規制導入時、適合油の価格変動リスクをヘッジできるかどうかや、適合油が安定的に供給されるかが海運業界の大きなテーマだった。そのためスクラバーを搭載して高硫黄重油の使用を継続するという選択肢もあったわけだが、現在、適合油が主流となり、適合油導入による船社などのコスト上昇分は運賃や社会でうまく吸収できていると評価している」

「今後、燃料油の価格が上昇すれば、代替燃料としてクリーンエネルギーの開発が進んでいき、そこへ舵を切る人も現れる。その流れにイノベーションがどう追いつくかで、一気に潮目が変わるということはあるだろう」

— 飯野海運の燃料油高への対策は。

「2023年に開始される燃費実績格付け制度（C I I）に向け、米国Bearing社とともに、運航性能を高精度に把握することが可能なC I I最適化ツールを共同開発した。海象・気象やエンジン稼働、船底汚損状況等から、各運航速度における燃料消費量とそれに伴う二酸化炭素（CO₂）排出量を可視化し、C I Iにおいてどう格付けされるかを予測できるものであり、すでに当社船隊の20隻ほどで先行運用を開始している。こういったツールを活用することで、船舶管理部門とオペレーターが本船状態のデータを共有し、適時適切な船底清掃や運航速度調整をすることで、燃料消費量及びCO₂排出量を抑えながら、最適な運航を行うことができる」

（聞き手：日下部佳子、横川ちひろ）