

《連載》近海船事業の未来像⑤

役割の変化見据え新船型を模索

イースタン・カーライナー

イースタン・カーライナー（ECL）は今年新造用船を決めた1万7000重量トン型1隻は重量物輸送にも対応した新たな設計を採用するなど、近海船の役割の変化を見据えた新船型の模索を始めた。「5年後10年後の近海船のあるべき姿を模索する上で、この船はいいモデルケースになる」と神谷晋吾取締役。同船竣工後は実際の運用結果や貨物需要を踏まえて今後の建造計画を考える方針で、将来的にはこの船も参考に近海船の新船型整備を視野に入れている。

ECLの近海船の基幹船隊は長期用船による20隻。北米航路とアジア域内航路に投入している。船型は1万3000～1万4000重量トンのツインデッカーで、船上クレーンの吊り上げ能力は60～150トン。うち5隻は2023～24年に新造整備した。さらに2015～17年に整備した9隻があり、これら計14隻が船隊の主軸となっている。長期用船の期間は5～10年。スポット用船も複数隻行っているが、基幹船隊比率は8割ほど高い。シェアや規模は求めず、手の内のできる貨物を高品質に輸送することを重視している。

同社では今年新たに1万7000重量トン型船の新造整備を決めた。本田重工業で2026年2月の竣工を予定しており、用船期間は10年。既存顧客の新たなニーズに応える形で設計されており、北米・アジア航路に投入する。トリプルデッカー（三層甲板船）で250トン吊りクレーン2基を備えるなど、これまでの近海船よりも幅広い貨物を輸送できる設計としている。

新造船について神谷取締役は「実際に運用することで、将来の近海船に求められる適正船型を洗い出し、改良点を見つけていく。将来の近海船のあり方を考える上での1隻になる」と期待する。さらに石上久和常務理事は「日本出しの貨物は高付加価値化が進んでいく一方で、これまでの近海船の枠組みではできないことが限られている。貨物の多様化に合わせた船型とすることで

付加価値を追求していく。当社の次のリプレース期は、2015～17年の建造船が船齢15年を超える2030年以降になるため、今後数年かけて最適船型を検討していく」との考えだ。

ECLの日本出し往航貨物は、鋼材に加えて建設機械やプロジェクト貨物など高付加価値貨物の取り扱いも多い。プロジェクト貨物は鉄道車両や橋梁、発電所関連資材を輸送しており、将来的には風力発電所関連の資材輸送なども視野に入れている。脱炭素化や需給バランスの変化で、鋼材の輸出ロットも多様化する傾向にあり、往航における高付加価値貨物の重要性が増す中、新造船を通じて将来の貨物需要を見極めつつリプレース需要に備えていく。

日本向けの復航では、バイオマス燃料のPKS（パーム椰子殻）、木質ペレットを輸送。今年度は昨年度比で2割程度輸送量の増加を見込むが、今後について石上常務理事は「新規のバイオマス発電所の建設もおおむね先々が見えてきている中、発電所のトラブルや日本側港湾のキャパシティの限界もあり、滞船が悪化している。全体としてPKSに関しては、当年度年間600万トン前後の輸入量で推移するのでは」との見方を示す。一方で「PKSと木質ペレットの比率の変化や、木質ペレットの新たな輸出国としてマレーシア、インドネシアが台頭してくるなどの変化があるだろう」としている。



左から石上常務理事、神谷取締役、栢沼企画部長

環境対応では近海在来船に並ぶ同社の主力部門である自動車船が先行。既に船舶の燃料節約装置“FuelOpt（フューエルオプト）”の採用やバイオ燃料の使用を進めている。「自動車船が先行して取り組んでいることは当社にとってアドバンテージ。近海船にもこの知見を活かし、タイミングを見ながら取り入れていきたい」と栢沼光彦企画部長。また新燃料については「2030年以降の船隊整備の中で考えていく」（石上常務理事）方針だ。

ECL近海在来船部門の役割について石上常務理事は「当社近海在来部門は元々自動車船からあふれた建設機械の輸送から始まった。成り立ちからして多品種製品の輸送に重きを置いており、自動車船の知見や技術力を活かした在来輸送を得意としている」と説明。引き続き近海在来船部門としても、鋼材やバイオマスに加え、強みである高付加価値貨物の高品質な輸送に注力していく方針を示した。