

の調査を行っており、近々結論を出したいと考えている。

——貴社の保有船舶量と稼働状況および新規代替建造計画について。

現在の運航船舶は、RORO船7隻、コンテナ船1隻の計8隻となっている。このうち北海道定期航路に配船している5隻はリブリース済み。

沖繩航路に配船しているRORO船1隻とコンテナ船1隻が船齢16年を迎えるので、リブリースの検討をしている。

——2大高齢化問題（船員・船舶）および環境問題（CO<sub>2</sub>排出規制・SOx規制強化等）への基本的な対応と当局への要望は。

若手船員を集めるためには、船舶の居住環境の改善が必要であり、近年リブリースした船では、居室ごとにユニットバスを設置し、WiFi環境も整えた。

また、少ない船員で船舶を安全に運航するためには、陸上からのサポートが必要であり、航海、機関データを陸上で常時モニターできるシステム

(SIMS2)を自社船3隻に設置した。今はデータ集積の段階だが、今後船員の負担軽減の一助になると期待している。

2020年1月からのSOx規制については、まもなく新規適合油の性状が出てくると聞いている。規制開始時は、新規適合油を使用する予定であるが、スクラバー設置も選択肢として残し検討は継続していく。

同規制は内航海運業界にとって大きな問題であり、国土交通省には、これまで様々な情報提供をいただいているが、引き続き新規適合油の性状・規格のルール化、国内各地での供給・価格の安定をお願いしたい。

◇近海郵船取締役定航マーケティング室長 菊池 祥貴氏

## 無人航送の「受け皿」として対応へ

### モニターシステムで船員負担軽減へ



2018年度について契約を締結したので、これは、常陸那珂航路ではこの1月と3月に新造リブリース船を投入し、大型化での初年度となるので曜日波動、季節波動を吸収して安定した輸送能力を提供していく。

主要貨物である北海道の農産品は、台風7号の影響による豪雨で幾分出荷が遅れ気味と聞いているが、今後の順調な育成に期待したい。

沖繩航路は、昨年同様観光客は伸びる予測であるが、沖繩も他県同様人手不足が顕在化しており、それが物流に与える影響を心配している。

仙台航路では、この4月にONEJ（オーシャ）ネットワークエクスパレスジャパンと仙台港における貨物集荷代理店

——変革期に入った世界経済とわが国経済をどうみているか。

米国の通商政策・中国の構造改革を背景とした経済減速といった先行きの不透明感はあるが、全体的な世界経済は底堅く推移するものとみています。

わが国経済も好調な企業業績や雇用情勢の改善等による景気回復基調が続いている。オリンピック対応もあって個人消費・設備投資ともに当面は堅調に推移する。一方で、企業が抱える人手不足による供給面の制約、年々頻度を増している自然災害、海外の地政学リスクの影響など不安材料も少なくない。

——2017年度輸送実績と18年度以降の中期見通しについて。

2017年度の北海道RORO船の航路では、前年度並みの実績となった。

敦賀航路は、台風およ

