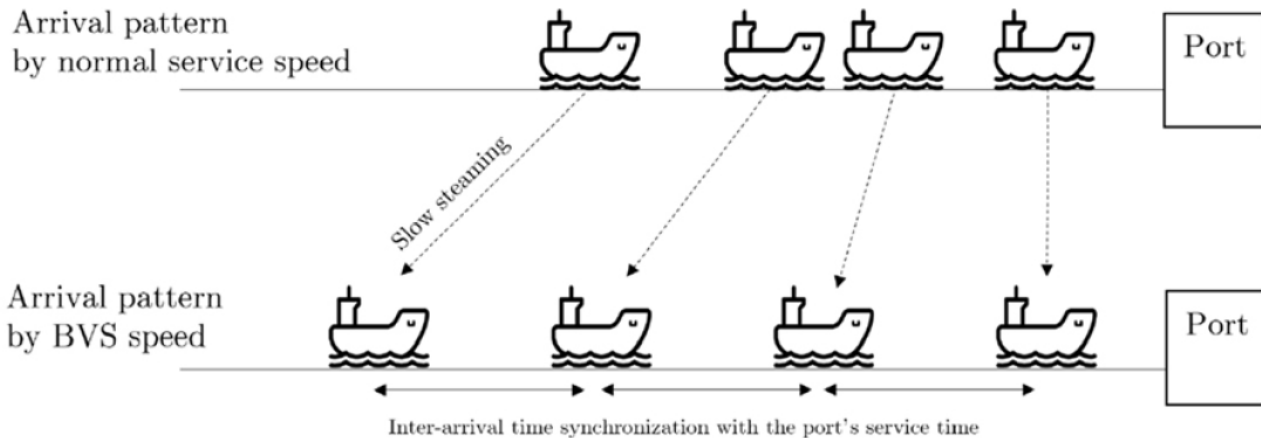


2023年9月1日

## 船舶到着時間の最適化で排出削減 政投銀、「ブルー・ヴィスビー」加盟、金融初



同じ港を目指す船舶群の到着時間の最適化・分散イメージ（Blue Visby Consortium提供）

日本政策投資銀行（D B J）はデジタル技術を活用して船舶の目的地到着時間を最適化する統合プラットフォーム「Blue Visby Solution」の開発を目指すコンソーシアムに加盟した。8月31日に発表した。このコンソーシアムに金融機関が加盟するのは初。「海事クラスターの構成員と広く関わりがある金融機関のわれわれは結節点になり得る」（山口祐一郎・企業金融第4部課長）とし、関係者に広く参画を呼び掛けるとともに、ファイナンスに関するノウハウの提供・助言を通じてプラットフォームの開発を支援する。

昨年発足し、このほど政投銀が加盟した「ブルー・ヴィスビー・コンソーシアム（Blue Visby Consortium）」は、船舶の性能や海象、港湾の混雑状況などのデータを統合し、同じ港を目指す船舶群の到着時間の最適化・分散を行うことで、船舶から排出される温室効果ガス（G H G）の削減を目指している。日本海事協会（N K）の子会社で船舶の設計・運航支援システムを提供するN A P A社と国際弁護士事務所のスティーブソン・ハーウッドが共同で運営。世界各地から27の機関が加盟し、プラットフォーム開発に向けて活動している。

日本企業ではこれまでにN K、商船三井、丸紅が参加。このほか、資源メジャーのアングロアメリカン、海運会社からはC M B、タンカーズ・インターナショナル、ダイアナ・ SHIPPING、トーム、ティーケイ、ウルトラバルク、船舶管理のシナジー・グループや、船級協会、港湾、B I M C O（ボルチック国際海運協議会）やボルチック・エクスチェンジなどが加盟している。

海運業界では、速く航海して目的地の近くで沖待ちをする船舶の運航方法「Sail Fast Then Wait」が慣習となっており、沖待ちと高速運航により、結果的に不必要なGHGの排出につながっているとされる。世界の船舶からの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量のうち2割はこの「Sail Fast Then Wait」に起因するとの見方がある。その解決を目指してプラットフォーム開発を進めているのがこのコンソーシアムだ。

同コンソーシアムが検証した結果、構築するシステムを利用すると個船ベースでCO<sub>2</sub>を15~20%削減できるといい、開発中のシステムを用いたシミュレーションでは、1航海当たり16%の排出削減効果が見込まれたという。

海運の低・脱炭素に向けて燃料転換は有効な手段となるが、新燃料船の建造に向けた技術開発のみならず、新燃料を海運業界向けに確保する供給網づくりが不可欠であるなど、取組課題は少なくない。これを進めていくとともに、政投銀は「（海運の低・脱炭素に向けて）船の世界の中でできることがまだまだある」（山口氏、以下同じ）との認識を示す。具体的には、船型開発や改造、省エネ付加物の設置など船そのものの燃費効率改善と、船舶の運航の工夫による効率改善を挙げる。このうち、運航効率改善について、「気象情報などを用いた運航改善など各社が単独でできることと、関係者が皆で取り組むことの2つがあり、コンソーシアムの取り組みはこのうち後者に当たる」。

同コンソーシアムのシステムは広く関係者が参集するほど全体として効果が高まることから、政投銀は他の金融機関への働きかけや、公的な立場を生かして港湾などへの働きかけもしていく考えだ。

コンソーシアムでは現在、各社が要素技術の開発を進めており、今年中にパイロットプロジェクトを立ち上げることを目標とする。その後には社会実装を目指す。

---

海事プレスに掲載の記事・写真等の無断転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

© Kaiji Press Co., Ltd. All rights reserved.

No reproduction or republication without written permission.