

迫りくるSOx規制強化…そのときJTCは!?

排気ガスと聞いて、真っ先に思い浮かぶのはなんですか。
汚い、臭い、体に悪い、環境汚染のもと、車、近年規制されがち……
全く良いイメージではないですね!



排気ガスという単語からはパッとイメージしにくいですが、
私たちの仕事にとって超重要な船舶からも、排気ガスは出ています。
そしてそれも、前述のイメージ通りもれなく、有害です。
人体や環境への悪影響が懸念される硫黄酸化物(SOx)や粒子状物質(PM)がしっかり含まれています!
…となるのももちろん、環境保護が叫ばれる昨今の風潮に逆らうことなく、ここにも規制が設けられています。
海洋汚染防止条約に基づき燃料油中の硫黄分濃度を世界的に規制する、それがSOx規制です。
さらにこのSOx規制の強化(燃料油に含まれる硫黄分濃度の規制値を現状の3.5%以下から0.5%以下とする)が決まり、その開始時期が2020年1月に決定しました。

この規制強化への船社の対応として、基本的には以下の3点があります。

- ①より硫黄分濃度の低い燃料を導入
- ②本船にスクラバー(燃料油硫黄分を除去する装置)を設置
- ③LNG(天然ガス)船を導入

②と③は導入による船社負担が大きいので、多くの船社が主に①を選択すると思われます。
しかし「より硫黄分濃度の低い燃料の導入」には、新たな高額チャージが伴うのです。
多くが①を選択することで「より硫黄分濃度の低い燃料」は市場で不足し、
さらにその価値が上がってしまう恐れもあります。
燃料の確保が十分でない場合、船の運航自体が取りやめになることもあるかもしれません。
しかし現状、多くの船社が①を使用し、新たなサーチャージを設ける意向を示しています。

JAPAN TRUSTとしても、こうした新たなサーチャージ導入の影響を受けることは避けられません。
皆様にはどうかご理解いただき、それでもJAPAN TRUSTに!とっていただけるよう、
サーチャージ導入後もベストなレートを提示するべく社員一同努めて参りますので、
どうぞよろしくお願いいたします!

丸山千束が執筆しました!
(久瀬営業アシスタント)



情熱羅針盤

ジャパントラストかわら版

海運豆知識 ~基準に合わなければ持ち帰り。厳しさを増すゴミ管理~

かつては、多少のゴミなら、そのまま投棄しても海洋の浄化能力によって
すべて分解・吸収されると考えられていた。

しかし海上交通が発達し、数多くの船が大洋を行き交う現代では、これは通じない論法だ。
とくにプラスチックやビニールなど、自然が分解吸収できない廃棄物や
海洋汚染の原因となる洗剤、化学薬品などの投棄は、海洋の環境保全を考えると見逃せない。

そこでIMO(国際海事機関)は海洋汚染防止のためのMARPOL条約のなかで、
船舶からの廃棄物の投棄に厳しい制限を加えた。
船内から出る廃棄物は、種別、投棄海域、投棄物の形状まで詳しく条件が定められ、
その条件に適合しない場合は、船内に保管して陸上に持ち帰らなければならない。
まずプラスチックや不燃性のゴミは投棄禁止。
可燃性のゴミは、焼却後、灰として、また食物の屑は粉碎して投棄しなければならない。
また、焼却灰であってもPCB(有機塩素化合物)などの投棄は禁止されている。

NOxやSOx、二酸化炭素の排出規制なども含め、
船舶の公害対策のハードルは、こうして年々高まっている。
人類共通の資産である海を活動の場とする海運にとって、海洋環境保全への努力は、
まさに21世紀における最も重要な責務の一つといえる。

