

同志社大学経済学部 2016 年度秋学期特別講義「企業分析」

2016 年 12 月 16 日 「日本の外航海運～世界の中で生き抜くために」

講師名

学生のベストコメント

No2.“戦争や経済ショックによる利益停滞は経済活動として理解できましたが、船舶会社という企業柄、自然災害によってもダメージがあるのだと実感した。どっしりと構えている(船舶物流という日本に欠かせない産業なので)イメージでした。アリジゴクのような負のスパイラルから抜け出すような希望ある技術革新の片鱗のようなものはないのでしょうか。”

No.20“アマゾンが物流で革命を起こしてますが、アマゾンや AI などによる自動運転のようなテクノロジーの発展が海運業にも影響は及んでいるのでしょうか？

No.67 物流、運輸という事業で戦っていくためには、成熟してしまった市場のために、かなり厳しいものになると感じた。では、IoT が進んだ上でこの業界はどうなっていくのであろうかと疑問に思った。

講師からのコメント

世界単一市場を相手に競争に明け暮れる海運会社という点を強調しすぎたせいか、学生の皆さんには海運業の負の部分ばかりが印象に残ってしまったようで反省しています。昨年は「パーフェクトストーム」と呼ばれた歴史的に低迷した海運市場も、今年に入り回復の兆しが見えてきました。空を覆いつくす真黒な雲が切れ少し明るい空が垣間見えるようになり、今までどこともわからず漂流していた船の行き先(=陸地)が遠くに見えてきた、というところでしょうか。海運は必ず復活します。

さて、私がベストコメントに挙げた上記3つはすべて「新しい技術」についての疑問が提起されています。海運は「鋼鉄のどんがらを水に浮かべて物を運ぶ」というとてもシンプルなビジネスモデルですが、技術革新はいまだに続いています。

一つは船の燃料。蒸気機関が採用される以前は風まかせ、あるいは人力。その後石炭～重油と技術革新を遂げ、現在の厳しい環境規制の解ともなるべき次世代の船舶燃料と目されているのはLNG(液化天然ガス)です。LNG燃料の普及には新たなエンジン開発と船への搭載という莫大な投資が必要です。また世界中のあらゆる港でLNGを補給するためのインフラ整備も欠かせません。それ以外の風力、波力、太陽光発電などを船の動力に変える研究も進んでいます。それら再生可能エネルギーとLNG(あるいは他の化石燃料)とのベストミックスが将来的には主流になるかもしれません。

もう一つの新しい動きはIoT、ビッグデータの活用です。船舶の無人化・自動運転も欧州近海での短距離航海を中心に研究が進んでいます。今はまだ人の目や判断

に頼らざるをえない部分が多く長距離航海への実用化にはほど遠い状態ですが、こういった研究を通して船の安全運航に利するIoTやAIの活用が進めば事故が減り、乗組員の負担が減り、ひいては環境への負荷が減る事にもつながります。

また、現在はエンジントラブルが起こってから船を止め修理をするのが当たり前ですが、ビッグデータを活用すれば、船のエンジントラブルの予兆が陸上にいながらにして発見でき、トラブルの未然防止につなげて、修繕費を減らし船の稼働率を高める事も可能となります。

これら最新テクノロジーの活用は、船社の競争力を高めます。また、船舶の差別化を図ることで環境を大事にする顧客にとって良いビジネスパートナーとして選別される可能性が高くなり、ひいてはプレミアム運賃をいただく事も可能になるかもしれません。更に、LNG燃料を船舶に供給するための新しい仕組み造りや、エンジントラブルを予見するシステムの開発を外販することができれば新規ビジネスの誕生です。海運各社はこのような取り組みを通じて企業価値の向上をめざしています。

以上