

無人運航船プロジェクト・MEGURI 2040

国土交通省と海員組合が合同で視察 機関部実証実験で船陸間の役割・作業を検証

6 月 16 日、本組合の田中伸一組合長代行をはじめとする執行部 7 人が、国土交通省と合同で兵庫県西宮市の古野電気株式会社本社にある陸上支援センターを訪れ、自動運航船の機関部実証実験を視察した。

2020 年 2 月から推進している無人運航船プロジェクト「MEGURI 2040」の複数船舶を遠隔で航行支援する「陸上支援センター」が、一昨年 7 月に世界で初めて古野電気本社内に構築され、船舶の事故防止、海運業の担い手不足、離島航路の維持など、さまざまな社会課題の解決につながるものとして研究が進んでいる。

今回は機関部の実証実験として、陸上支援センター（陸側）と本船側（機関部）との連携や、荷役終了後の出港スタンバイから出港後まで、機関部作業を支援する内容で、陸上監視者の機関長が支援を行い、本船の航海士がマニュアルの作業手順に沿って、エンジンのスタンバイ作業を行った。

はじめにBEMAC株式会社イノベーション本部ITシステムグループの川崎裕之グループ長から機関部実証実験の概要として▽本船と陸上支援センター間のシステム▽実証実験における船陸間の役割分担▽実証実験時に陸上支援センターが行う作業—などについて説明があった。

実証実験終了後は、西畑知明国土交通省海事局海技課長から「陸上支援センターに機関長、船上に機関士を想定した実証実験の中、現在の限られた情報量を考えると、最終決定は本船側にあって、陸上支援センターは支援にとどまるような印象を受けた。その一方で、労働人口減少などを迎える中で、中長期的な発展と持続可能性を考慮すれば、将来的には非機関士の活用も考えられるのではないか」との見解が示された。

また、田中伸一組合長代行が「視察を通じ実験内容を詳しく理解することができた。信頼性の高い機器開発のため、さまざまな条件での実証実験は必要で、その次の段階として、制度や法的責任のあり方をどう考えるかが重要である。合理化やコスト削減から機関部職員が減員されれば安全を損なうこととなり、船上でのメンテナンスの問題やトラブル発生時の堪航性などをどう捉えるか、今後考えていかなければならない。実証実験中、船陸間通信システムが途切れることもあったが、船上の乗組員は陸上支援を受けられることは心強く、通信の安定が確保されれば大きくステージが変わるように思う」との見解を示した。

「海員だより」