



## HSMニュース

## 事務所のレイアウトを変更しました！

この度、日生本社事務所の大幅なレイアウト変更を行いました。

今後の目標である「管理隻数の増加」並びに「船舶管理の質向上」へ向け積極的に人員増強・体制強化を進めている当社におきまして、これまでの事務所レイアウトではどうしても机を増やすことが出来ませんでした。

そこで、色々と検討した結果、思い切って大きくレイアウトを変更をする事とし、今までの「事務スペース」と「ミーティングルーム及び宮本汽船(株)殿事務所スペース」を丸々入れ替える形としました。

新しいレイアウトではミーティングルームも少し広めにとることが出来ましたし、何と言っても事務スペースを大幅に広げることが出来たので、今後さらに机を追加する事が可能な程余裕もできました！

このレイアウト変更作業は、出社している社員総出で行い、机を移動しながら徐々に新しいレイアウトが見えてきたときには「これだけのスペースなら、あと10~15隻は管理船が増やせるね」と、気合い十分な言葉も聞こえてきたような・・・(お仕事のご依頼やお問合せなどお待ちしております！！)



元々ミーティングルーム等があった場所(事務所に入って奥側)が、新たな事務スペースとなりました。



事務所に入ってすぐの場所は、受付となります。カウンターに呼び出し用チャイムを設置しております。



ミーティングルームも広くなり、以前と比べ酒とおつまみが広げやすく打合せしやすいスペースとなりました。

お近くにお越しの際や、たまに刈上げ野郎の顔でも見にいってみようかなと思った時など、是非お気軽に遊びにきてください！

## 保安情報

いつもは不定期にアジア地域を中心に保安情報を共有させて頂いておりましたが、最近でいうとやはり、イエメンの親イラン武装組織フーシ派による紅海での商船に対する相次ぐ攻撃が懸念されます。

同フーシ派と米英軍との争いは継続し、紛争はさらに拡大する可能性もあり、日本の大手三社も紅海・アデン湾の通航を一時見合わせるなどしており、紅海・アデン湾の通航回避で、世界経済も大きく影響を受けています。

紅海で攻撃を受けて沈没した貨物船なども出ており、更には、3月6日のアメリカ国防総省の発表によると、イエメン沖のアデン湾を航行中の商船が、フーシ派による対艦ミサイルの攻撃を受け、乗組員3人が死亡、4人が負傷したと発表しました。一連のフーシ派による商船攻撃で、死者が出たのは初めてとの事です。

依然としてフーシ派による攻撃は続いており、外航商船のリスクも高まっている事から、紅海・アデン湾の通航回避する船舶も増えてはいますが、同海域を航行する船舶については引き続き十分に気を付ける必要があります。

### ケータリングサービス(船食管理)



今回は、弊社で昨年より導入している「ケータリングサービス(船食管理サービス)」について紹介したいと思います。

前月号で「船の食事」について掲載し、その記事内にてこの船食委託サービスについても少し触れましたが、ここ数年でその様な委託サービスを利用する管理会社も増えている様です。



この様な事も踏まえ、当社においても、本船での業務軽減・適切な予算管理及び船内での食事の品質向上、等々を図るべく昨年より外部へそれらの業務を委託するサービスの利用を開始しました。

当社においては、以前より船用品や部品等の手配で大変お世話になっている取引先である「富士貿易株式会社」殿が提供する「ケータリングサービス(船食管理サービス)」(<https://www.fujitrading.co.jp/sms/>)を活用しています。

同社は、長年に渡って実績があり世界各国にネットワークも構築されている事から、あらゆる航路の船にも対応可能で、また、各国・各港で実績のあるサプライヤーを選定して仕入れてくれる事から、品質においても安心できます。予算管理、在庫管理、そしてそれに応じた食材の調達、また、各サプライヤーとの精算まで全て代行してやってくれるので、非常に助かっています。

当社においては、まず昨年に管理船1隻の試験運用から開始し運用状況をモニタリングしておりましたが、問題もなく、本船船長及び船員からの評判も良く、大変効果を発揮していることから、本年度はさらに3隻追加で同サービスを導入する事としました。

既に日本の船主・管理会社においても多くの実績があり、ご存知の方も多いかと思いますが、まだの方は一度検討してみることをお勧め致します!

### ピックアップ! ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。海運に関する事や海運に関係なくても興味がわく様な内容の物を色々紹介していきたいと思っております!

今回は、私が最近たまたま目にしてとても感銘を受けた話があるので、その話をピックアップします!  
とあるマーケティング会社の社長さんが話していた話でとても刺さりましたので、一部抜粋して皆様を紹介したいと思います。

### 人生は平等ではない

////////////////////////////////////

アメリカでこんな実験があった。

50人が横一列に並んで、よーい、ドンで徒競走をする。

でもスタートする前に、何個か質問をする。

「毎日親と一緒にご飯を食べていた人？」一歩前に

「ちっちゃい頃からスマホを持っていた人? 家にパソコンがあった人？」もう一歩前に

「塾に通っていた人？」もう一歩前に

「私立に行けた人？」もう一歩前に

そういう質問を繰り返していくと、最終的に質問が終わって周りを見ると、皆横一列によーいスタートするんじゃないんですよ。

皆バラバラなんですね。

何が言いたいかと言うと、

人生って平等じゃないんですよ。公平ではない。

生まれた環境だったりとか、スタートラインは皆それぞれ違うんです。

でも、だからと言って、その“平等ではないこと”に対して文句を言っても、何も始まらない。

だから、

その前のやつが、疲れて休んでいる間に、そこを追い越しにいかないといけない。  
そいつが朝遅くまで寝てる間に朝早く起きてその差を埋めないといけない。  
そいつらが遊びとか、飲み代にお金をばーっと使っている間に、自分は「学びに」に投資をしてかないといけない。  
そうやって差を埋めていかないとその差って埋まらないわけですよ。  
でも、殆どの奴が、「いや、俺は貧乏の家庭で生まれたから」とか、「片親で生まれたから」とか、そういうことを言うんですよ。  
でも確かにね、百歩譲って貧乏で生まれるのは「貴方の責任じゃない」ですよ。あなたの責任じゃないけど、  
もし、あなたが子供や家族を持って、その子供や家族が貧乏なのは、間違いなく「あなたの責任」だわ。  
めっちゃめっちゃ耳が痛いと思うけど、じゃあどうすればそこを抜け出せるかって話で、  
それあたり前に、「何かを変えないといけない」わけですよ。  
昨日と同じ事を今日やってるんだったら、今日も昨日と同じ結果になるわけですよ。  
何か変えていかないといけない、  
朝、何時に起きてるの？  
毎月の給料、何に使ってるの？  
先月のように給料を使っていたら、今月も先月と「一緒の結果」になるんですよ。  
そこを変えていかないといけないだけ。まずは小さいことから始める。少しずつ”何か”を変える。  
些細なことでもいい、まずは身近な人を幸せにする。どうしたら一人でも幸せにできるかを考える。1日1日を大切に過ごす。  
毎朝まず考える。「どうしたら今日1日、誰か一人でも幸せにできるか」と。

色々と挑戦をして失敗をしたらそれは間違いなくあなたの責任だ。

ただ、  
幸せにしたい子供だったり、家族、恋人、そういった人がいるのであれば、挑戦しなかった事にも責任がある。  
いつまでも人のせいにしてグチばかりいってる奴はほっといて、毎日、だれか1人でも幸せにできないか？  
と考えて行動してみたらいい。  
成功を夢見る奴ばかりいるけど、本当に成功する奴は夢見ている間に夢から覚めて、毎日早起きして努力している。  
毎日やる、休日なんてない、「今日くらいいいや」とかない！毎日、毎日毎日。  
時間がないから、お金が無いから、挑戦できないって言う奴がいるけど、それは順番が逆だよ。  
**“挑戦しないから、貧しい”**んだよ。  
この国は資本主義だから、「使う側にメリットがある」、「行動する側にメリットがあるんです！」  
////////////////////////////////////

さて、いかがでしたでしょうか？  
部分部分を抜粋したので伝わりにくいところもあったかもしれませんが、趣旨は伝わりましたでしょうか。  
今の生活、今の状態は、自らの行動の結果です。  
私自身、まだまだ現状に満足はしていないけど、十分な行動もせずに愚痴ばかり言っていたのではないかと、反省しました。

人間は弱い。人は、望んでいることとは正反対に、楽な方楽な方に行ってしまうものなのだと思います。  
だから、どれだけ自分に厳しく、自分との戦いに勝てるかが結局その人の人生を決めるんだと思います。  
まずは、小さいことから始める。少しずつ”何か”を変える。そして、毎日継続して努力をする。

もちろん私は「行動する側」にいくつもりですけど、  
皆さんはどうします？

# 海運基礎知識 「EU-ETSについて」

今回は、「EU-ETS」を取り上げたいと思います。

実はこれについては、私もあまり良く理解出来ておりません。いまだ勉強中なので、今回は皆さまに説明することで自分自身も確認していければと思っています。

## 1. EU-ETSとは

- ・EU-ETSとは、2005年に導入された欧州におけるGHG排出量取引制度 (ETS: Emissions Trading System) の事であり、2024年1月から海運セクターにも導入された、我々海運業界においてはホヤホヤの制度です。
- ・背景として、EUはGHG排出量の2050年実質ゼロの達成を目指して、2030年までに1990年比で55%以上削減する目標の達成の為に包括的な気候変動政策パッケージ「Fit for 55」を発表し、炭素課金制度であるEU-ETSの海運セクターへの拡大及び船舶で使用する燃料の脱炭素化を促進する「FuelEU Maritime規制案」なども発表された。尚、FuelEU Maritimeについては2025年1月からの導入とされています。
- ・参加国は、EU加盟の27カ国に、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインを加えた合計30カ国の欧州経済領域 (EEA: European Economic Area) 加盟国となります。
- ・EU-ETSでは、ギャップ・アンドトレード方式が採用されており、事業者ごとに排出量の上限 (ギャップ) を割り当て、過不足分の排出枠を売買 (トレード) する仕組みで、実際の排出量が上限を超えた事業者などは、排出枠市場や排出量に余裕のある他の事業者などから排出枠を購入する必要があります。
- そして、割り当てられる上限値は徐々に削減される為、参加国全体では、市場原理に基づいて効率的に排出量を減らす事が期待されます。

## 2. 海運セクターでの制度概要

- ・ルール発効は2024年1月1日で、1月から運用が開始され、2024年集計分の償却は2025年から開始。
- ・対象船は総トン数5,000トン以上でEU/EEA域内港に寄港する船舶。
- ・対象者は、海運会社 (shipping company) とされ、登録船主もしくは管理会社のいずれかとなる。
- ・対象となるGHGは、2025年まではCO<sub>2</sub>のみで、2026年からはCO<sub>2</sub>+メタン (CH<sub>4</sub>) +亜酸化窒素 (N<sub>2</sub>O)。
- ・対象者は、EU-MRV (燃費消費実績報告制度に関する欧州規則) に従って1年間のGHG排出量を集計・報告し、その排出量に応じた排出枠を購入・償却 (必要な排出枠を当局へ納める行為) しないといけない。

## 3. EU-MRV規則との関連

- ・EU-MRV規則とは、EU関連航海におけるGHG排出量の把握を目的とした燃料消費量報告に関する規則であり、燃料消費量をモニタリングする為の計画書 (モニタリングプラン) やGHG排出量などを記録した報告書 (エミッションレポート) を作成し、EU認定の検証機関による検証を受けなくてはなりません。
- ・EU-ETSの責任を負うshipping companyとEU-MRV規則の責任を負うcompanyは、同一でないといけません。
- ・EU-ETSの対象となるGHG排出量は、EU-MRV規則に基づいて確認されます。
- ・船級協会等が検証機関として認定されており、我々に身近なところではClass NKがEUに認定されており、EU-MRV規則に基づく検証サービスを提供しています。
- ・NKにおいては、モニタリングプランの更新やエミッションデータの作成をスムーズに行う為の“EU-MRV Portal”を提供しています。

## 4. 今後の必要な対応

### ① 管轄当局の確認

- shipping companyはEU/EEA加盟国の1つの国の当局に登録されることになります。
- 先ずは、自社の管轄当局を確認する必要があります。

## ② 排出枠の償却口座の開設

- shipping companyは、毎年9月30日までに、前年分の排出量に相当する排出枠 (EUA: EU Allowance) を償却することが求められます。
- この償却を実施する為に、各shipping companyは、Maritime Operator Holding Account (MOHA) と称されるEUAの償却口座を開設しなくてはなりません。
- MOHA開設の申請方法は、管轄当局によって異なりますので、各管轄当局へ確認する必要があります。

## ③ 対象船舶のモニタリングプランの提出

- shipping companyは、検証機関により適用対象となる船舶のモニタリングプランの確認を受けたのち、管轄当局に同プランを提出する必要があります。
- shipping companyが管理会社の場合、登録船主からEU-ETSの義務を委任する事を記した委任状を、管轄当局に加えて検証機関にも提出する事が必要となります。
- 2024年1月1日以降に初めてEU-MRV規則の適用対象となる船舶については、EU/EEA加盟国の港湾に最初に寄港した日から3ヶ月以内にモニタリングプランを新しく作成し、検証機関の確認を受けた後、管轄当局に提出する必要があります。

## ④ エミッションレポートの作成及び提出

- shipping companyは、各船舶の前年分のエミッションレポート、並びに、EU-ETS対象となる排出量をcompanyレベルとして纏めた集計エミッションデータを作成・提出しなくてはならない。
- これらのデータは、毎年3月31日迄に検証機関による検証を受けた後、管轄当局に提出する必要があります。

## ⑤ 排出枠の手配・償却

- shipping companyは、EU-ETSの対象となる排出量に応じた排出枠を予め手配し、毎年9月30日までに、管轄当局に報告した排出量に応じた排出枠を償却する必要があります。

## 5. 排出枠の購入、償却

- EU-ETSでは、shipping company (船主/管理会社) がその規則を遵守する対象となっている一方、実際の燃料の購入や船舶の運航に関する最終責任者が当該shipping companyと異なる場合は、shipping companyはその責任を負う会社にEU-ETSにかかる費用を請求できることとされています。
- 上記の事から、通常一般的には、当該船舶の運航者/用船者に費用を請求する事になります。
- ただし、shipping companyは、費用の請求権を有しているだけであり、EU-ETSを遵守する責任は、依然としてshipping companyに帰属することになります。
- 実際の排出枠の購入については、用船契約等で関係者間で合意の下で手配されることが一般的であり、関係者間での協議が必要となります。
- 排出枠は用船者が購入する事を前提としているBIMCO (ボルチック国際海運協議会) が公表している排出量取引制度 (ETS) 条項を活用するのが良いと思われます。
- 排出枠の償却については、前述した通り、毎年9月30日の期限までに、前年の対象となる排出量に応じた排出枠を償却することが要求され、自身のMOHAから排出枠を管轄当局へ電子的に移転することで完了することになっています。

今回は、概要を簡単に記載しましたが、実際には関連する準備や手続きにおいては、更に複雑で手間が掛かります。用船者とのC/P交渉、モニタリングプランの作成、管轄国や検証機関への手続き等々頭が痛くなってきますが、規制を遵守出来なかった場合には罰則もあり注意が必要となります。

これからの実施においては、まだまだ手探りな部分もありますが、しっかりと対応していきたいと思えます...

以上