

# Maritime Daily News

マリンタイム  
デーリーニュース

No. 17155

2023年  
(令和5年)

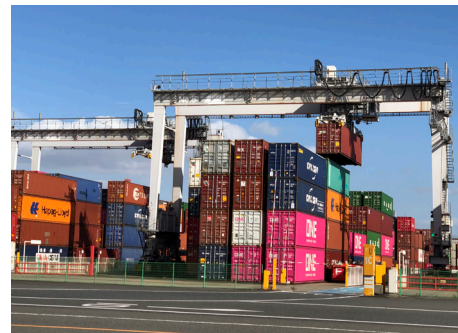
7月28日(金)

P2

## Interview

## 日本のフロントランナーであり続ける 飛島コンテナ埠頭 社長 西村 繁氏

日本で唯一の自動化ターミナルを実現した名古屋港・飛島埠頭南側コンテナターミナル(CT)。同CTを管理・運営する「飛島コンテナ埠頭(TCB)」の新社長に西村繁氏が就任した。同社は今年1日で設立20周年を迎えたが、そうした節目の年にトップに就任した西村氏は、「当社のミッションをしっかりと継承し、またさらに進化させ、次につないでいく。名古屋港のみならず、日本の港湾を引っ張っていく“フロントランナー”であり続けたい」と抱負を語った。



P4

## 国交省がCT情報セキュリティ対策検討委 31日に初会合、名港協にヒアリング

P6 八戸港、2024年問題対策で利用をPR  
都内でセミナー、背後道路も充実

《2024年3月期・第1四半期決算》

P6 東海運/営業利益82%減、物流事業が苦戦

P7 岸壁整備推進などを国交省に要望  
四日市港、北埠頭の整備進める会

P7 8月に「安全確保関東地方連絡会議」開催  
海コン陸上運送中の事故防止へ

P8 ILA会長、世界同盟の結成呼びかけ  
自動化に対抗、共同ストも提案

P9 NXHDがデジタルフォワーディングサービス  
オンラインで見積もり・トラッキング

P8 8%減の668万TEU、ロシア関連が減少  
ロッテルダム港の上半期コンテナ

P5

## New Face

## 阪神港の機能強化、地域振興に尽力 近畿地方整備局副局長 魚谷 憲氏

P8 大阪府、万博時の物流維持で支援求める  
農水産品の輸出促進事業創設など要望

P3 8月に西・南欧へ利用促進使節団を派遣  
名古屋港、港湾視察やレセプション開催

P9 東海運、NL社を持ち分法会社化  
約143万ユーロ追加出資

P10 日新、8月に医薬品物流でウェビナー  
パナソニックと共同、新技術を紹介

P4 タグボート「魁」が最後のLNG燃料補給  
郵船G、24年夏からアンモニア燃料船に

P10 川崎港で小学生対象に自動車船見学会  
日本郵船が協力、海の魅力発信

P10 日本通運阪神港運代理店グループが移転  
南港国際事業所港運代理店グループに

Interview

# 日本のフロントランナーで あり続ける

飛島コンテナ埠頭 社長

西村 繁氏

にしむら・しげる ● 1989年に早稲田大学商学部を卒業後、トヨタ自動車に入社。生産管理部グループ長、生産部品物流部飛島管理室室長、同企画室室長、同方環球(天津)物流の社長などを歴任した。TCBでは、今年1月に執行役員に就き、6月7日から現職。1965年生まれの57歳。

日本で唯一の自動化ターミナルを実現した名古屋港・飛島埠頭南側コンテナターミナル(CT)。同CTを管理・運営する「飛島コンテナ埠頭(TCB)」の新社長に西村繁氏が就任した。同社は今月1日で設立20周年を迎えたが、そうした節目の年にトップに就任した西村氏は、「当社のミッションをしっかり継承し、またさらに進化させ、次につないでいく。名古屋港のみならず、日本の港湾を引っ張っていく“フロントランナー”であり続けたい」と抱負を語った。(古川里絵)

## 設立20周年を迎え さらなる進化へ

TCBは2003(平成15)年7月1日に設立された。05年12月には、世界初となる遠隔操作RTG(ラバータイヤ式門型クレーン)を備えた飛島南側CT

が開業。さらに、08年にはAGV(コンテナ自働搬送台車)を導入し、日本初・唯一の自動化CTとして進化を続けてきた。

西村氏はトヨタ自動車に入社後、生産管理に長く携わった。その後は物流部門を担当し、15年から今年1月まで中国(天津)の現地物流法人

で勤務していた。「貨物をコンテナに積み込むまで、あるいはコンテナから荷下ろし後の貨物の流れはわかっていたが、(TCBの社長就任により)ようやく“物流”がつながった。そして、港湾の重要性を改めて感じた」と率直な思いを語る。

その上で、「CTにあるコンテナは勿



論、荷役機械も非常に巨大で、一つのミスが重大事故につながる。それだけに、安全な環境を整えることが重要だ」とし、労働災害防止の重要性を強調。「工場でもそうだが、ヒトと車両を分離することが安全確保にはとても有効だ」と述べ、飛島南側CTでは遠隔操作RTGやAGVが港湾労働者の安全確保に大きな役割を担っているとの認識を示した。

飛島南側CTでの23年上半期（1～6月）の外貿コンテナ個数（概数）は、前年同期比0.7%減の24万9692TEUとマイナスで推移する。西村氏によると、4月に航路の一つが他ターミナルにシフトした影響があるという。その一方で、新たにシフトしてくる航路もあるようだが、「在庫調整が終わっていないのか、北米向けの貨物が弱含みで、船社関係者と話していても今年は厳しさを感じる」と話す。

こうした状況の中でも、「思考を止めない」という自身のモットーのもと、ターミナルの進化に思いを巡らせる。「荷主も船社も動いており、港湾も対応しなければならない課題」とする脱炭素化に向けた取り組みでは、飛島南側CT内のRTGを活用した実証実験が行われている。

米国シリコンバレーのスタートアッ

プ「Hydrogen On Demand Technologies」が開発する「D-HAT (Diesel Hydrogen Assist Technology)」をRTGに装着。D-HATは、水を電気分解することで毎分4リットルの水素を生成し、高圧水素タンクで貯蔵することなくディーゼルエンジンに送り込み、水素により燃焼効率を高める。これにより、従来のエンジンの性能は維持しつつ燃費を向上させ、燃料の使用量とCO2を含む排気ガスの量を削減することができる。

D-HATを据え付けた今年3月末以降、実証実験がスタートした。西村氏は、「米国の発電機との能力の違いによるものか、まだ想定しているだけの効果は確認されていない」とし、引き続き経過を注視していく考えだ。

また、「荷役機器の脱炭素化に向けた燃料は、水素が基本になるだろう」とし、すでに開発されているFC（水素燃料電池）換装型RTGの将来的な導入も視野に入れる。一方で、水素を“つくる”“運ぶ”“使う”のうち、“運ぶ”の部分には規制・法整備の問題、また充填時間にも課題があり、実際に使うにはハードルが高い」とし、水素が安全に利用できるようになるまでの代替として、「今のエンジン

を代える必要のないバイオ燃料の活用も検討していく」との考えを示した。

ソフト面では、オペレーションの効率性をさらに高めていく方針だ。「ガントリークレーンやRTG、AGVのほか、外来トレーラーも含めて、次の作業を待つ“手待ち時間”を徹底的に省いていきたい」とし、トヨタ出身らしく無駄のないオペレーションの実現を目指していく姿勢をみせた。加えて、「人材育成、特に次の世代の若者の育成にもしっかり取り組む」と語り、若手の人材不足が叫ばれる中、人材育成にも注力していく方針を示した。

荷主企業からみる名古屋港の魅力については「生産拠点に近いこと」をあげる。円安などを背景に、22年は全国で約20兆円の貿易赤字を記録する中、名古屋港は約7兆円の黒字を生み出すなど、背後の“ものづくり産業”のみならず日本経済を支える輸出港だ。

“国際コンテナ戦略港湾政策”として、国は東西の戦略港に対して多くの予算を投じている。西村氏は、「国も考えているとは思いますが」と前置きしつつ、「日本が国際競争力をつけるには、戦略港湾だけでなく、輸出港への支援が欠かせない」とし、名古屋港への支援強化を訴えた。

## 8月に西・南欧へ利用促進使節団を派遣

### 名古屋港、港湾視察やレセプション開催

名古屋港管理組合が関係団体とともに、8月19～30日の日程で西・南欧に「経済交流並びに名古屋港利用促進使節団」を派遣する。名古屋商工会議所相談役で名古屋港利用促

進協議会会長の高橋治朗氏、名古屋港管理組合専任副管理者の鎌田裕司氏など32人が参加する。

ベルギーでは、姉妹港提携35周年を迎えるアントワープ・ブルージュ

港と記念事業に参加するとともに、港湾視察を実施。首都ブリュッセルで名古屋港利用促進レセプションも開く。イタリアではナポリ港、スペインではバルセロナ港を視察する。