

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

内航船向け最適航海計画支援システムの開発と効果
検証について

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2020-11-25 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 佐藤, 淑子 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/2051

博士学位論文内容要旨 Abstract

専攻 Major	応用環境システム学	氏名 Name	佐藤 淑子
論文題目 Title	内航船向け最適航海計画支援システムの開発と効果検証について		

地球温暖化に伴う温室効果ガスの排出削減は、国際的な解決課題として取り上げられており、海運業界においてもその取り組みが進められている。海運における環境規制対策にはハード、ソフト対策があり、近年ソフト対策としてウェザールーティング技術が注目されている。このウェザールーティングの研究は古くから行われているが、外航船を対象とした研究が主であり、また、ほとんどがシミュレーションベースでの評価であった。しかし、高精度な気象海象予測情報を考慮した航路計画や、予測の不確実性を考慮した船速計画（減速航行）を用いることで、航路選定の幅が狭い内航船においても、経済的な運航（環境調和型の運航）が可能となる。

そこで、内航船の航海中における GHG（Greenhouse gas：温室効果ガス）排出量および燃料消費量の削減を目的として、船舶が実海域中で遭遇する気象海象環境（海上風、波浪、海潮流）を精度よく予測するとともに、実海域中における船舶推進性能を推定し、これらの情報に基づき最適な航海計画（燃料消費量が最小となる航路かつ定時性を維持した船速計画）を作成する仕組みを構築した。本学位論文のベースとなる、NEDO の助成事業による研究開発では、内航船の環境調和型運航計画支援システムを開発し、シミュレーションベースで平均 3.2% の FOC（Fuel Oil Consumption：燃料消費量）削減効果が得られることを実証した。一方で、①実際の航海における FOC 削減効果が不明であり、ユーザーに効果を示しきれない、②導入時の準備作業に係るユーザーの時間、コスト負担が大きい、という主に二つの課題が明らかになった。本学位論文では、システムの普及に向けた、これらの課題解決のための研究を行った。

まず、一つ目の課題解決として、実際の航海における FOC 削減効果を評価し、ユーザーに示すことを目的に NEDO システムの改良、評価手法の確立を行った。本システムにおいて、定期的に運航モニタリングデータを取得・送信・陸上サーバーに蓄積する仕組みと、そのデータを用い効果を評価する手法を構築した。モニタリング機能を実装したシステムを用い、タンカー、RORO 船にて実証試験を行った。その結果、以下の知見が得られた。

- ・ 本システム（シミュレーション）の FOC 推定精度を確認するために、実航路を対象として、FOC の推定値と実測値の比較を行った。その結果、一定の誤差範囲で安定した FOC 推定が行えることがわかった。
- ・ シミュレーションにより推奨航路と常用航路における FOC 推定が行えることから、推奨航路の FOC 削減効果を示すことができる。推奨航路の FOC 削減効果は、常用航路と推奨航路の FOC 推定値の比から求められる。
- ・ 推奨航路の FOC 削減効果は、航路の差で生じる気象海象予測や機関出力の差を積み重ねることによって得られるものであり、FOC 削減効果は十分期待できる。
- ・ 推奨航路の有効性を示すため、推奨航路を参照した航海、参照しない航海の FOC 削減効果を比較した。その結果、推奨航路を参照した航海では、参照しない航海に比べ、高い FOC 削減効果が得られることがわかった。

二つ目の課題解決として、容易に搭載可能なシステムを実現するために、システム導入時のハード

ルであった船舶推進性能推定の簡易手法を開発した。簡易手法を適用したシステムを用い、RORO 船、フェリーにおける実証試験を行った。これにより、以下の知見が得られた。

- ・ 船舶推進性能推定の簡易手法を開発したことで、システム導入時に実施する船舶推進性能推定のための準備に係る、時間・費用負担を改善することができた。
- ・ 船舶推進性能推定の簡易手法の開発により、船型データおよび運航モニタリングデータの収集項目を大幅に削減することができた。
- ・ 簡易手法を適用したシステムの利用により、算出される推奨航路および FOC 削減効果は、標準手法により計算される推奨航路および FOC 削減効果と大きな差はなく、実用化にあたり問題ないことを確認できた。(図 1 参照)
- ・ 荒天航海については、船舶推進性能推定精度が標準手法に比べ低い可能性や、荒天時の運航データが少ないことから、荒天航海時の利用には留意する必要がある。

また、実証試験全体を通じて、下記の知見が得られた。

- ・ 本システムでは、特に海流の利用による効果大きい。また、順潮航路よりも逆潮航路の方が、若干だが FOC 削減効果が高い。
- ・ 日本海側などでは強い流れは見られず、特に冬季は波浪の影響が大きい。
- ・ 船型によっても外力による影響が異なり、例えば自動車船のような船型では、風による影響を強く受ける。
- ・ 航行区域の範囲が広い船舶ほど海流の利用に有利であり、沿岸を航海する小型船や、航行海域に制限を持つ船舶は、効果が低くなる可能性がある。
- ・ フェリーは乗客へのサービス面から、貨物船とは異なる航行制限がある。
- ・ 乗組員は遅延を避けることを重視するため、到着時刻を実際よりも早めに設定（航海時間を実際より短く設定）して推奨航路を要求し、その結果推奨航路の機関出力が実際必要とされる値より高めに算出される場合がある。

本学位論文では、これらの機能を統合した実用化システムを構築した。この実用化システムは、日本気象協会が商品として提供しており、課題解決のための研究成果に基づきバージョンアップが行われている。これにより、内航海運に対して広く普及を図ることが可能となり、本システムが環境負荷低減、運航効率改善のためのソフトウェアとして普及することで、環境負荷低減航海の啓蒙や、内航海運全体の省エネ意識改革にも寄与できると考える。

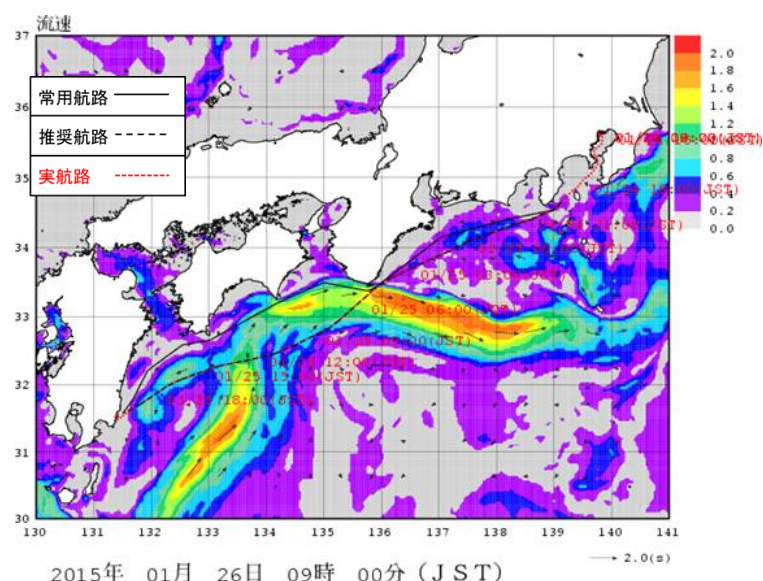


図 1. 本システムによる FOC 削減効果事例（京浜-九州航路）

京浜→九州航路	
標準手法 FOC 削減効果	簡易手法 FOC 削減効果
16.3 %	16.0 %