

「海事ハブ、シンガポールの海事イベントに 広島県企業が出展」

周辺アジア各国も含め、数多くの市場・企業など調査業務実績を持つ。グループ会社の Crossborder Pte Ltd と二人三脚で、日本企業の M&A、現地パートナーシップ構築を準備段階である川上の調査から実施段階である川下のコンサルティング／アドバイザーまでのサービスを提供。高い情報収集能力で企業の商談、進出、会社運営をきめ細かくサポート。



世界第2のコンテナ取扱量を誇り、5,000 社以上の海事関連企業が集積するシンガポール。開発中のトゥアス新港では、無人搬送車、遠隔操作クレーンなどの最新技術が取り入れられる他、脱炭素化に向けて船舶用の代替燃料の実証実験も進んでいます。海事関連の展示会や国際会議も多く、2024 年 3 月には隔年開催の Asia Pacific Maritime (APM) 2024 が開催されました。

＜過去最大規模のイベント、テーマは脱炭素＞

APM2024 には過去最大の 15,717 人が来場。710 社/団体が出展し、セミナーでは 150 人のスピーカーが海事産業の最新のトレンドを講演。テーマは、「未来の船、明日のソリューション」。国際海事機関 (IMO) では、2050 年までに国際海運のネットゼロという目標を掲げており、脱炭素に向けての対応に迫られている海運業界の現状を示していると言えます。そうした中、脱炭素に貢献できる船舶用軸受を製造する広島県の株式会社ミカサが、APM に初出展。今回、来星された同社の黒田様にお話を伺いました。

＜海運の脱炭素に貢献＞

ミカサといえば、ボールなどのスポーツ用品でよく知られていますが、工業用品部門があり、船舶や陸上のポンプ向けの水潤滑軸受、船舶用の推進軸ゴム巻、製鉄所や製紙プラントで使用されるゴムロールなども製造しています。

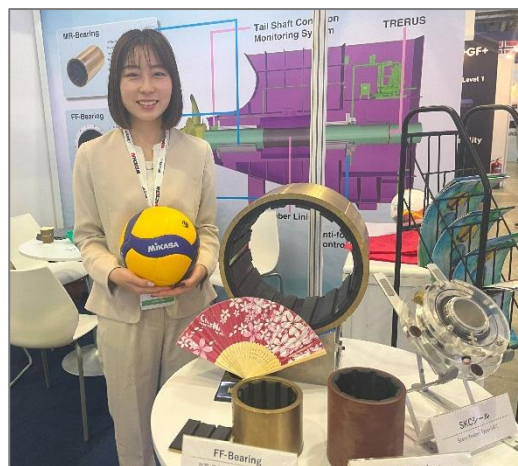
船の船尾管システムには油潤滑と水潤滑がありますが、油潤滑の場合は EAL (成分分解性油) や Air Seal などの環境に配慮した対策は取られているものの、海洋汚染の懸念は拭えません。水潤滑ではその心配はなし。また、油潤滑の場合は、オイル冷却ポンプなどの機器が必要になり、メンテナンスが必要になりますが、水潤滑の場合はメンテナンスの費用も抑えられるそうです。さらに、同社の水潤滑軸受の中でも特殊構造の FF-Bearing は、従来の水潤滑のゴム軸受と比べ摩擦抵抗が 1/8 であるため燃費が削減できる点や、メンテナンスが容易なこと、摺動面の四フツ化工チレン樹脂によりゴム軸受と比べ4倍の耐摩耗性が

あることなどが特徴です。しかし、残念なことに、船用の軸受は油潤滑が主流で、水潤滑は全体のおよそ 30% と言われているそうです。FF-Bearing になると初期費用がゴム軸受の 1.5~2 倍。耐久性はゴム軸受 10~15 年に比べて、FF-Bearing は 20~25 年ですので、長期的にはコスト削減になりますが、それをしっかりデータでお客様に伝えていく必要があるそうで、データの取得にも取り組んでいるそうです。

＜輸出に本腰、APM 初参加＞

同社の工業用品部門は、1950 年代に船用機器の製造を開始し、積極的な海外市場への展開はここ数年とこのこと。工業用品部門の売りに占める輸出の割合は 5% くらいですが、1~2 年前から商社や代理店を通じての輸出にも力を入れています。韓国、欧州、中東、東南アジア、アメリカなどへの輸出実績があります。今回の APM 出展では、シンガポール、インドネシア、マレーシアなどのディストリビューターとも商談することができたとのこと。APM を見て、東南アジアには船主、造船所も多く市場も大きいことを実感し、ビジネスにつなげていきたいとのことでした。

APM 参加がミカサ様の海外市場拡大のさらなる飛躍につながるよう、できることがあれば、産振構サポーターとしても、お手伝いしたいと思います。



【APM 会場 ミカサブースにて】