

2020年9月1日発行 (毎月1回1日発行)

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2020.9

No.1116



特集

内航海運と災害対応

特別企画

2020年 ドライバルク市況の展望を探る

巻頭インタビュー

川崎近海汽船株式会社 代表取締役社長 久下 豊氏

一般社団法人 日本海運集会所

内航は今、

CO₂の排出が

営業用トラックの約**1/6**になっています。

国内物流の約**4割**を運んでいます。

日本内航海運組合総連合会

会長 栗林 宏吉

副会長 中島 正歳

副会長 藏本 由紀夫

副会長 筒井 健司

副会長 後藤田 直哉

副会長 瀬野 和博

理事長 加藤 由起夫

住所 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 TEL(03)3263-4551(代表) FAX(03)3263-4330

<http://www.naiko-kaiun.or.jp>

CONTENTS | 2020年9月号 | No.1116

Cover
©iStock.com/Takosan

KAIUN



特集

29 内航海運と災害対応

総論

30 内航海運が災害時に機能するため
平時の安定輸送確保が不可欠に

インタビュー

34 内航船が止まってしまうと
災害物流は成り立たなくなる

日本内航海運組合総連合会 理事長 加藤 由起夫氏

38 災害廃棄物輸送と物流のBCPで
被災地の復興に貢献する

井本商運株式会社 取締役 佐藤 宣夫氏
営業部長 葛西 直樹氏

42 RORO船へのモーダルシフトが
お客様の“災害時の備え”になる

栗林商船株式会社 取締役 第一営業部長 栗林 広行氏

巻頭インタビュー

20 Safety Sincerity Sustainability
安全第一・誠意・持続的成長の“3つのS”を大事にしたい

川崎近海汽船株式会社 代表取締役社長 久下 豊氏

WORLD MARINE グループ



— 船舶管理・内外船員の紹介 —
ワールドマリン株式会社
WORLD MARINE CO., LTD.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL : 03-5488-1271 FAX : 03-5488-1260
E-mail : bussept@worldm.co.jp
URL : https://www.worldm.co.jp/



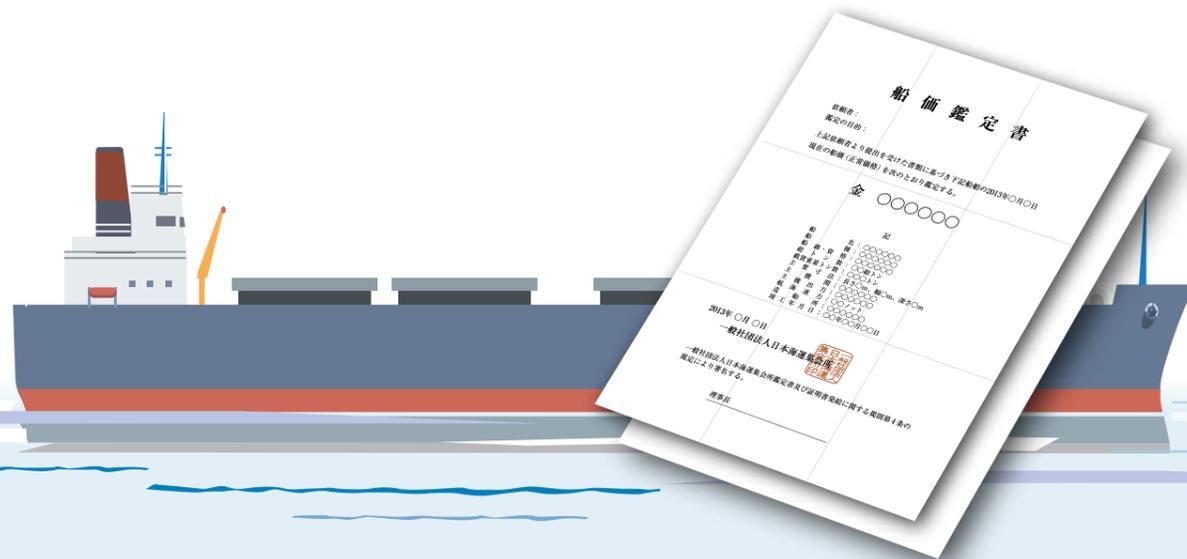
— 海運業(船舶貸渡) —
千葉商船株式会社
CHIBA SHIPPING CO., LTD.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL : 03-5488-1283 FAX : 03-5488-1287
E-mail : business@chibaship.co.jp
URL : https://www.chibaship.co.jp/



日本海運集会所の 船価鑑定

Appraisal

会計、税務、金融、海損など、
船舶の評価が必要なときは
日本海運集会所に
いつでもご相談ください。



<ご相談・ご依頼は>

一般社団法人日本海運集会所 鑑定室

〒112-0002 東京都文京区小石川 2-22-2 和順ビル 3階

電話 03-5802-8375 FAX 03-5802-8371

Eメール consul@jseinc.org

CONTENTS | 2020年9月号 | No.1116

KAIUN

海運諸統計は弊社ウェブサイトでご覧いただけます。http://www.jseinc.org/
ユーザー名：tokei2020 パスワード：wims39ye

「せんきょう」インタビュー

- 8 世界の暮らしを支えるエッセンシャルワーカー
船員の働きぶりを広く知ってほしい
—感染不安の中でも商船は動き続ける—
日本郵船株式会社 小山 智之 専務執行役員

特別企画

- 47 2020年 ドライバルク市況の展望を探る

寄稿

- 48 2020年1~8月 ドライバルクマーケットの回顧
Baltic Exchange Senior Freight Market Assessor Andy Symonds
- 52 2020年下期の展望 需給の変動要素を丁寧に見ることが重要
日本郵船株式会社 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム長 林 光一郎
- 56 やはりカギは中国 パンデミックで中国への依存度が高まった
株式会社商船三井 ドライバルク営業統括部情報・管理チームリーダー 岩佐 竜至

連載

- 60 海の神々 —世界の神話に見る海と神—
第二回 「海の底から鼠が拾った大地」
朱鷺田 祐介

シリーズ etc.

- | | |
|------------------------------------------|----------------------------------|
| 5 波濤 宝船を数えて | 64 ブローカーの窓から |
| 7 竣工船フラッシュ | 66 NEWS Pick Up!
(※内航ニュースを含む) |
| 12 せんきょう(日本船主協会) | 70 造船ニュース |
| 27 Maritime Scenes モーリシャス島沖座礁事故 | 71 読者のひろば |
| 46 CLOSE UP ClassNKコンサルティングサービス、カーボントラスト | 72 スタッフ通信 |
| 62 研修講座・セミナーのご案内 | |

複数会社管理

多通貨対応

plaza-i 海運

検索

海運業向け会計システムなら

Plaza-i に、お任せください。

中小企業のための業態特化型総合会計パッケージ

船舶・航海別
採算管理

SPC管理

パイリಂಗアル機能

株式会社 ビジネス・アソシエイツ

URL: https://plaza-i.net/shipping_industry.html

住所 (デモルーム): 東京都港区港南2-5-3

電話: 03-5520-5330 (営業部内線 81)

Mail: mkf@ba-net.co.jp

私たちは 海の総合コンサルタントです。



当社操船シミュレータ

事業内容 (一部)

1 海事コンサルティング

- 航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

2 船舶運航コンサルティング

- 船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

3 海外造船海運コンサルティング

- 造船事業計画支援 ●造船施設建設支援
●海運事業計画 ●シップリサイクル計画

4 船員サポート

- 船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

5 海事教育訓練

- シミュレータによる操船訓練 ●BRM講習
●PEC講習 ●ECDISTレーニング

6 システム販売、他

- 操船シミュレータ ●離着桟橋支援システム
●DIGITRACE ~電子水路通報オンライン提供サービス~ ●ドライカリー販売

宝船を数えて

「海」運会社の実務では、まず使わないが、「国土交通省と学者は、使う言葉」の一つに「日本商船隊」という言葉がある。「日本商船隊」とは、日本の「外航の海運会社」が運航している船で、2496隻あった。その内訳は、日本籍船が261隻(10.5%)・外国籍船2235隻(89.5%)となるが、外国籍船はオペレーターの仕組船830隻(33.3%)・国内のオーナーの仕組船827隻(33.1%)・単純外国用船578隻(23.2%)から構成される(『SHIPPING NOW 2019/2020』31頁)¹。

「国土交通省と学者は」、「この『日本商船隊』2496隻のうち、単純外国用船578隻が、景気変動の調整弁として機能していて、日本の外航海運会社が支配する差引き1822隻(77.6%)が『一朝有事の際は、日本の手駒になり得る』かもしれない²」と、考えるかもしれない。

しかし、日本商船隊だけが、日本の外航海運会社の資本支配する船の全てではない。日本の外航海運会社には、日本商船隊以外に、「企業集団全体としては「売上を立て」「利潤を獲得する」「船隊」を数多く擁する。例えば、日本の外航海運会社がオーナーであれ、オペレーターであれ「外国の企業(海運会社・石油会社・ガス会社・穀物商社)」に定期貸船(T/C out)あるいは、裸用船で貸渡ししてしまっ、当該外国企業が運航している船は、そもそも、この「日本商船隊」に入らない。

また、LNG船なんかが典型例であろうが、海外の提携先と、(海外に)合弁企業を設立し、当該合弁企業が、船舶所有だけを目的とする子会社(SPC)を設立して、便宜置籍船をSPCに持たせた場合も、合弁企業が、運航管理するなり、定期貸船するのだから、「日本商船隊」に「入るわけがない」。

これから、海洋事業だの、LNG船だの、(あるいは伝統的なバルカーであったとしても)、日本の外航海運会社が、海外市場に浸透するには、進出ホスト国の会社と互惠関係(Win-Win)を築かね

ばならない。だから「日本商船隊」以外の「船隊」を擁しているのである。ゆえに、日本商船隊だけで、日本の外航海運会社を判断するというのは、適切ではない。

ただ、困るのは、「あなたが言う『日本商船隊に含まれない、外航海運会社が関与・支配する船隊』って、どれくらいあるのですか?」と問われたときに、私にしろ、他の学者にしろ、答えを出せないということだ。なぜならば、まず、外国企業にT/C outされている船なんて、「(無償で)公開されている情報」だけでは特定できないからである。そして、『有価証券報告書』をみても、「連結されている子会社・持ち分法適用関連会社」の表に列挙されている「外国(に設立され、その所得について外国政府に納材している)の子会社・関連会社」群をみて、「これは、あのプロジェクトの

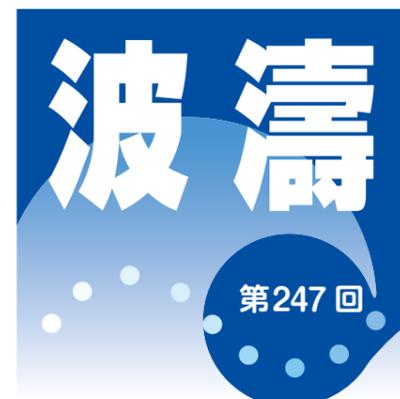
合弁会社だよ!」とか、「あのプロジェクトのLNG船を所有するSPCだよ!」等と正確に判別することができるのは、「内部者だけ」であろう。しかし、それでも、そういう『日本商船隊に含まれない、外航海運会社が関与・支配する船隊』に勘定される船が年々、増えていくのは、明白である。

この「日本商船隊」以外の「船隊」の存在を認識することは、「日本独自のトン数

比例税制」の「有り様」を考える上では重要だ。「日本独自のトン数比例税制」は、「日本国の経済安全保障」とリンクしている。「トン数比例税制の適用」によるメリットを享受する『前提』として、「経済安全保障とやら」にお付き合いする「交際費」を、まず支出しなければならぬのだから。

そして、日本の外航海運会社が、「トン数比例税制の適用」でメリットを享受するには、日本の外航海運会社の「単体」に「収益」をもたらす船が多くないと不可能である。それって、今時分、本当にどれくらいあるというのだろうか。自動車船やばら積み貨物船や、伝統的な国内油社向けの油槽船がそうだろうが、今も宝船なのだろうか…。

(土博士-合田浩之 東海大学海洋学部教授)



¹ <http://www.jpmac.or.jp/img/relation/pdf/2019pdf-p26-34.pdf> (公益財団法人日本海事センター)

² 現状、仕組船の全部が、「準日本船舶」にはなれないから「かもしれない」と表現している。

ALL FLAGS ARE NOT ALIKE

CHOOSE LIBERIA

Other Flags



Liberia



最近の竣工船はウェブサイトでもご覧いただけます。
<http://www.jseinc.org>

竣工船フラッシュ



IRIS WAVE (リベリア籍)

- 船主：UPSTREAM LINE S.A.
- ばら積運搬船
- 49,905総トン
- 88,769重量トン
- 主機関：MITSUI-MAN B&W 6S60ME-C8.5
- 全長229.98m、幅38m、深さ19.9m
- 船級：NK
- 今治造船(株)丸亀事業本部、6月23日竣工



FRIEDRICH OLDENDORFF (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 107,450総トン
- 208,822重量トン
- 主機関：MAN-B&W 7S65ME-C8.5
- 全長299.99m、幅50.00m、深さ25.00m、喫水18.40m
- 速力：14.50ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)津事業所、7月6日竣工



EASTERN POSEIDON (リベリア籍)

- 船主：SANSHO LINE, S.A.
- ケミカルタンカー
- 3,491総トン
- 4,913.85重量トン
- 主機関：MAN B&W 5L35MC6.1
- 全長97.16m、幅16m、深さ8m
- 船級：NK
- 下ノ江造船(株)、6月30日竣工



APHRODITE (パナマ籍)

- 船主：SUN ENTERPRISES LTD.
- 原油タンカー
- 157,208総トン
- 302,109重量トン
- 主機関：MAN B&W 7G80ME-C9.5-HPSCR
- 全長330.0m、幅60.00m、深さ29.35m、喫水21.58m
- 速力：15.5ノット
- 船級：ABS
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、6月15日竣工

TST 東洋信号通信社

NEW!
外部システム連携用APIサービス開始!
プロダクト詳細 ▶ <https://jpapi.shipfinder.com/>

運航管理から航跡調査まで。
汎用性の高い船舶モニタリングツール。

Live AIS Ships Map!
Shipfinder
jp.shipfinder.com

情報が港湾と物流の未来を創造する
株式会社 東洋信号通信社
TEL: 045-510-2342
www.toyoshingo.co.jp

トライアル
随時受付中!

世界の暮らしを支える**エッセンシャルワーカー** 船員の働きぶりを広く知ってほしい — 感染不安の中でも商船は動き続ける —

日本郵船株式会社

小山智之 専務執行役員

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の拡大で船員にかつてないほど大きな負担がかかっている。その過大な負担は世界の海上物流の停滞を招きかねない。日本船主協会では「エッセンシャルワーカー」である船員への理解を各方面に深めてもらおうとしている。日本郵船株式会社の小山智之専務執行役員に船員配乗の現状と船員の心情をお話いただいた。



船員はかなり過酷な状況の中にある

— COVID-19の世界的な拡大で船員にどのような影響が出ていますか。

小山 COVID-19の拡大で世界各国が水際対策をしています。各国とも外国人の入国を基本的に許可していません。そのため世界中の船員が乗船地に行くことができない、あるいは他国で下船しても自国に帰れない状態が続いています。そうした船員が約20万人いるとの試算もあります。4月以降、世界各地で船員の移動が制限されています。

— 日本の商船隊にはフィリピンやインド、東欧などの船員が乗船していますが、各国の状況は。

小山 日本商船隊にとって最大の船員供給国であるフィリピンでは、4月からロックダウンが始まり、国内の移動がしばらくできませんでした。

最近やっと許されましたが、再度の感染拡大でまた移動が一部制限されています。船員も乗船・下船のために国内を移動することが未だにできていません。

インドも同様にロックダウンで国内移動ができませんでした。最近規制が緩みましたが、船員は、公共交通機関を利用せず、非常に限られた交通手段を使って移動しています。

例えば乗船予定の船員が飛行機(国内線)を使わずに国際空港まで行くとなると、当然自家用車を使います。インドは国土が広いので、人によっては2日間かけて国際空港まで移動します。ヨーロッパの場合、ルーマニアに住む船員がオランダのアムステルダムまで自動車移動すると丸1日かかります。かなり過酷な状況です。

各国の対応は日々刻々と変化、陸上側も疲弊

— コロナ禍の現状、船員がある港から乗船する場合、こういった手続きを経るのでしょうか。

小山 現在、船員には、予定する乗船日の半月、あるいは1カ月前から準備をしてもらっています。

PCR検査を受け、乗船日前の14日間は自宅待機を中心とした隔離措置をとります。そして、PCR検査の結果が陰性であることを確認してから、自国内の公共交通機関を使わずに空港まで移

動してもらいます。いまは船員を配乗するまでのリードタイムが非常にかかる状況です。

しかし、それだけ時間をかけて準備をしても、予定通りにはいきません。例えばシンガポールから乗船してもらおうとしたら、同国から「船員交代はまかりならない」との判断が下され、すべてやり直した例もありました。

また、日本から乗船をしてもらうよう当局の許可も得てセットアップしていましたが、マニラの空港側の判断でフライトが突如キャンセルされ、フィリピン人船員が搭乗できなかった例もあります。

それぞれの国、それぞれの場所で、その対応が日々刻々と変わっていきます。

船舶管理会社やマンニング会社、船員配乗の担当者が、代理店なども使って、各国の入国管理事務所、日本で言う厚生労働省にあたるような当局と交渉しながら、「船員の交代は可能か」という問い合わせから始まり、粘り強く交渉を続けています。しかしこれらをすべてうまくマッチングさせるのは非常に大変です。

陸上側の手配をする人たちも非常に疲弊しています。船員の交代は綱渡りで進められている状態です。

乗船期間が終了しても下船できず、帰国できない

— 乗船した船員が交代できない期間は具体的にどれくらいでしょうか。

小山 日本郵船の場合、通常は1カ月に平均800ポジションの船員が交代します。1つのポジションに下船・乗船があるので1カ月に約1600人が交代します。しかし、4月から5月半ばまでは、ほとんどの国がロックダウンしていたので、船員の交代はまったくありませんでした。

そうなる船員の乗船期間が契約を超えます。乗船期間は国籍によって違いますが、例えばヨーロッパ人なら約3カ月、インド人は約4カ月、フィリピン人は職員なら約6カ月、部員なら約8カ月といった具合です。

下船を一度延長すると、船員はまた一航海担当することになるので、さらに1カ月ほど先まで業務に従事しなければなりません。こうした状況が何度か続いているのです。

そのため、やむなく1年以上乗船し続けざるを得ない船員も中にはおります。



ゴールを先延ばしにされるマラソンのよう 船員の精神的なダメージは大きい

—ご自身もキャプテン(船長)ですが、この状況で船員はどういう気持ちだと想像できますか。

小山 予定通り交代できないケースは稀にありますので、船員も一度の延長ならまだ我慢できますが、さらにもう一度、またもう一度となると、フラストレーションがたまっていきます。

マラソンで言えばゴールまで走り切ったのに、またゴールが先に延ばされるといったことがずっと続いているようなものです。

いつの時代も船員にとって一番嬉しい瞬間は下船のときで、通知された下船日を心待ちにします。でも契約期間を満了しても下船できないとなると、船員には非常に不満がたまります。

何回も下船が伸ばされると船員の精神的なダメージは大きいでしょう。船上なので家に帰って家族とともにゆっくり過ごす時間もありません。また、船員のご家族が新型コロナウイルスに感染して大変な状況になっていても、船員は家に帰ることができません。そうすると、不安や不満は増幅していきはざす。

船上でもインターネットは使えますが、メールのやり取りができるくらいです。下船できない

船員は心身ともに難しい状況にあると思います。待っている家族もきっと同じ気持ちでしょう。

少しずつできるようになってきた船員の交代 次は感染リスク対応が求められている

—商船の船員に感染者は出ていないのでしょうか。

小山 4月から5月半ばまで船員の交代ができなかった期間は、世界的に見ればゼロではありませんが、船員の新型コロナウイルスの感染は驚くほど少ないものでした。

いまは、網渡りながらも船員の交代が少しずつできるようになってきています。しかしその一方で今度は感染リスクに万全に対応する必要が出てきています。

手配した船員が、自国のPCR検査で陰性だったにもかかわらず、乗船しようとした他国で再度検査をして陽性だった場合、当然そのまま自国へ返されます。10人でまとまって移動してきた場合、たとえ陽性者が1人でも10人全員に帰国してもらいます。

最も恐れているのは、乗船中に船員がCOVID-19を発症してしまうケースです。世界的に事例は少しずつ出てきています。

エッセンシャルワーカーである船員によって 国際物流は守られている

—発症した場合どう対応しますか。

小山 複数のPCR検査をたまたまくぐりぬけ、船員が船内でCOVID-19を発症してしまった場合、その船員は本船内で隔離されます。

発症者は各地の港で降ろすことができます。各港も受け入れてくれますが、問題は船が2週間その港に留まらなければいけないことです。船員全員にPCR検査を求める国もあります。船が止まれば、当然、運航スケジュールに影響します。

こうしたことが各地で起こるなら世界の物流は止まってしまうでしょう。そうすると大変なことが起きるはずで

す。わかりやすい例で言うと、日本の場合、石油や石炭、LNG(液化天然ガス)などのエネルギー資源を運ぶことができなくなります。そうなれば、電気が使えなくなることが考えられます。

我々は、そうならないよう一生懸命に対策をしてくれています。

—人々が自宅待機や在宅勤務ができていのも、病院で治療が受けられるのも、商船によって世界の物流が動いているから、というわけですね。

小山 はい。そして現在でも、自国に他国の人を入れたくないという国はあります。しかしその一方で、船員の交代に対する世界の理解は段々と広がっています。

われわれも、日本船主協会を通じて、国土交通省、厚生労働省、法務省等にかかり強い交渉をして、船員が乗下船のために移動するのは一般の国民が移動するのとは意味合いが違うのだとご説明し、理解を求めてきました。

船員が乗下船のために世界中を移動するのは何のためか。それは国際物流を守るためです。船が止まったら大変なことになるので、日本国民のみならず、世界中の人々の生活を支えるために、船員は移動するのです。つまり船員は、人々の生活を支える社会にとって不可欠なエッセンシャルワーカーだと訴えています。

その中で、日本船主協会や国際船員労務協会の



メンバーも船員に対して自宅待機などの隔離期間を設けたり、PCR検査を実施したりして、しっかり対応していこうと強い気持ちで取り組んでいます。そうした最大限の感染対策をした上で、各方面には理解のある対応をしていただけるようお願いしています。

船員のがんばりで 信じられないくらい普通に商船は動いている

—こうした現状は社会に知られていないと思います。

小山 いまご説明したような環境下で船員たちが働いている事実を海事産業の関係者にも、一般の方にも広く知っていただきたい。

外国人の移動を快く思わない人もいますが、船員が港に行くこと、または船から降りて国際空港まで移動することは、世界の物流を成り立たせるために避けて通れないのです。その点は寛大な心で受け止めてください。

陸上側では様々な機能が止まってしまいました。例えば飲食店も閉店を余儀なくされたところがあります。しかし信じられないくらい、商船は普通に動いています。

世界中の船員が大変な努力をして、各国の水際対策も有効に働いて、商船の運航を維持しています。陸上側の人間も一生懸命に交代の手配をしています。船員には本当に「我慢してください」、「がんばってください」といまでは言うしかありません。

私も、海運会社で働く人間として、船員の皆さんに感謝しています。そして船員のがんばりで、船は止まらずに動いています。 ■



C 船舶明細書 D-ROM

Microsoft Windows®対応
本体価格(税別) 43,000円
送料(税別) 700円

日本・内航船舶明細書収録の全船舶のデータをお手元のパソコンで検索・閲覧・印刷が可能なCD-ROM版です。

Windows®は米国Microsoft社の米国及びその他の国における登録商標です。

日本船舶 明細書 I

B5判 約450頁
本体価格(税別) 20,000円
送料(税別) 900円

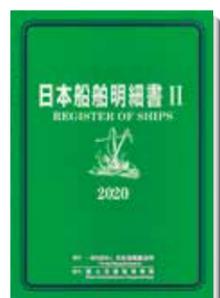
2019年6月30日現在における100総トン以上の日本籍船舶(除内航登録船及び500総トン未満の1・2種漁船)約1,800隻と信号符字を持つ約6,100隻を収録。



日本船舶 明細書 II

B5判 約220頁
本体価格(税別) 10,000円
送料(税別) 900円

2019年6月30日現在における20総トン以上100総トン未満及び500総トン未満の1・2種漁船の日本籍船舶約2,500隻を収録。



内航船舶 明細書

B5判 約430頁
本体価格(税別) 20,000円
送料(税別) 900円

2019年6月30日現在における100総トン以上の内航登録船約2,900隻を収録。



2020年度版 発売中

お求めやすいセット価格もございます。詳しくはHPをご覧ください。

ご予約・ご注文・お問い合わせは

TEL 03-5802-8361

E-mail jse@jseinc.org

編集・発行

一般社団法人 日本海運集会所(総務グループ)

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階

<http://www.jseinc.org>



旋回窓 LB300 (二重窓型旋回窓)

モーター支持に内部固定ガラスを用いて360度の視界が得られ、アームによるわずらわしさがありません。内部への水の侵入もなく、ガス気密タイプにも対応可能です。

ウインドワイパー WPS6N-0 (シングルブレード型ウインドワイパー)

外洋航海船舶等のブリッジに採用され年々大型化する窓を隅々まで拭き取ることができます。外装部はステンレスを使用し、耐久性とメンテナンスの容易さは唯一です。

船舶の安全運航を守ります



風向風速
発信器

VDR 対応型
Voyage Data Recorder



DA16 真風向風速デジアナ表示器



MM30W 気象計



MM31W 気象計

船舶の安全航行に欠かせないANEOSの船用機器・システム



ANEOS株式会社
www.aneos.co.jp

ANEOSは、(株)日本エレクトリック・インスルメントと(株)小笠原計器製作所が合併した新しい社名です。

本社/営業本部 〒152-0001 東京都目黒区中央町1-5-12
渋谷営業所 〒150-0044 東京都渋谷区円山町16-1
東北営業所 〒980-0011 仙台市青葉区上杉1-9-11
関西営業所 〒532-0012 大阪市淀川区木川東3-5-21
九州営業所 〒814-0012 福岡市早良区昭代1-18-8

TEL:03-5768-8251(代) FAX:03-5768-8261
TEL:03-3496-1977(代) FAX:03-3496-1987
TEL:022-227-7805(代) FAX:022-264-4145
TEL:06-6309-8251(代) FAX:06-6309-8268
TEL:092-833-3311(代) FAX:092-833-3310

NSユナイテッド内航海運は
未来の物流を見据えて航海を続けています。



NSユナイテッド内航海運株式会社

代表取締役社長 菅原 泰

本社 〒100-0004 東京都千代田区大手町一丁目5番1号 大手町ファーストスクエア ウエストタワー22F
TEL 03-6895-6500(代表) FAX 03-6895-6555

室蘭営業所	TEL 0143-44-4751	FAX 0143-45-2128	北九州営業所	TEL 093-531-3731	FAX 093-531-3735
君津営業所	TEL 0438-30-7296	FAX 0438-30-7297	西日本営業所	TEL 092-263-8183	FAX 092-263-8184
大阪営業所	TEL 06-6444-0561	FAX 06-6444-0559	大分営業所	TEL 097-558-9236	FAX 097-551-7783

URL <http://www.nsu-naiko.co.jp/>



RORO船「神珠丸」

栗林商船株式会社

●本社 〒100-0004 東京都千代田区大手町2-2-1 (新大手町ビル3F) TEL 03-5203-7981 ●釧路支社、苫小牧支社、室蘭支店、仙台営業所

株式会社 東和電機



短納期、夜間・休日緊急対応に。東和電機は業界で1番前向きな電気工事会社です！



あらゆるメーカーに対応

高品質へのこだわり

24h体制での訪船修理

創業以来70年、船舶電気とモーターの修理を愚直に続けてまいりました。
東和電機は高品質と技術の向上にこだわり続け、船舶の安全運航に貢献致します。
電気工事に伴う大工工事・鉄工事も弊社1社でご対応致します。

代表取締役 高口明浩



西神戸工場 〒651-2235 神戸市西区榎谷町長谷274番地
Tel: 078-990-3335 Fax: 078-990-3336

本社 〒652-0864 神戸市兵庫区笠松通6-1-7

<https://www.towa-electric.co.jp/>

内航コンテナ輸送のパイオニア



井本商運株式会社

代表取締役社長 井本 隆之

〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地
神戸朝日ビルディング

TEL (078) 322-1600 FAX (078) 322-1620
<http://www.imotoline.co.jp>



未来をつくり 生活をつなぐ 近海郵船



近海郵船は地球にやさしい
モーダルシフトを推進します



RORO船「まりも」

近海郵船株式会社

本 社 〒105-0012 東京都港区芝大門1-9-9 野村不動産芝大門ビル7階
TEL. 03(5405)8300 FAX. 03(5405)8289

東京支店 TEL.03(5405)8290	大阪支店 TEL.06(6241)1071
仙台営業所 TEL.022(786)1890	常陸那珂営業所 TEL.029(264)2700
敦賀営業所 TEL.0770(20)4560	沖縄事務所 TEL.098(917)5480
福岡営業所 TEL.092(710)4401	近海郵船北海道(代理店) TEL.0144(52)5730



物運びのプロとして、みなさまのニーズにお応えします。



港湾運送事業・倉庫業・海運貨物取扱業
通関業・内航海運業・貨物利用運送事業



代表取締役社長 原 洋一郎

本 店 東京都品川区大井1-28-1(住友不動産大井町駅前ビル4階) TEL.03-5742-7700 FAX.03-5742-7785
横浜支店 神奈川県横浜市中央区相生町6-113(オーク板木町ビル7階) TEL.045-640-0650 FAX.045-663-3780
神戸支店 兵庫県神戸市中央区海岸通1-1-1(神戸メリケンビル) TEL.078-392-6605 FAX.078-332-3706

<https://www.uni-xnct.com/>

とにかく汚れない防汚塗料を！

シープレミア 3000 PLUS

内航船用

低燃費防汚塗料

Powered by selektope®



フジツボを寄せ付けない！



ペンタロウ®

信頼のシリルポリマー技術に
革新的新規防汚剤 selektope®(メドトミジン)をプラス

年々上昇を続ける海水温度、また豪雨や台風による沿海海水の富栄養化など、海洋環境の変化は近年著しく海洋生物の活性も高まっています。1999年より上市し、その後改良を重ねてきた当社シリル樹脂系防汚塗料。その技術と実績に、新しい防汚技術をプラスしたシープレミア 3000 PLUS は、抜群の性能で内航船の安定運航に寄与します。



当社シリルポリマー技術

+



selektope®(メドトミジン)

「加水分解型ポリマー+メドトミジン」は中国塗料の特許技術です。

CMP CHUGOKU

中国塗料株式会社

東京都千代田区霞が関3-2-6 東京倶楽部ビルディング TEL: 03-3506-3971 www.cmp.co.jp

S a f e t y Sincerity Sustainability
安全第一・誠意・持続的成長の
“3つのS”を大事にしたい

川崎近海汽船株式会社

代表取締役社長 久下 豊氏

川崎近海汽船は近海部門、フェリー・定期船・不定期船からなる内航部門、オフショア支援船(OSV)部門と幅広い事業を展開している。今年6月24日、同社の新社長に川崎汽船出身の久下豊氏が着任した。海運業界にとって最大級の危機とも言える今、久下新社長は事業展開の“間口の広さ”と“社員力”を強みにこの荒波を乗り越えていきたい考えだ。(取材日：7月7日)

● **近海、内航部門は厳しい状況が続くも OSV部門は新規需要に伴う発展に期待**

——社長就任にあたって抱負、大事にしたいことについてお聞かせ願います。

久下 ■ 川崎近海汽船は今年で1966年の創業から54年、1995年の東証二部上場から数えて25年になります。内外の経営環境は非常に厳しい状況が続いています。さらに今回の新型コロナウイルスで、当社にとって最大級の危機が訪れています。ただ、こうした時だからこそ、会社としての真価が発揮されるので、やりがいを感じています。今は奇をてらわず、陸・海・役職者が一丸となって業績改善を実現したいと思っています。

当社の内航事業は、国民保護法および新型インフルエンザ等対策特別措置法上の指定公共機関にも位置付けられています。基本的な社会インフラを担っているという自覚を持って仕事にあたっていきます。特に①輸送機関として安全第一(Safety)を心がけること②サービス業として顧客をはじめとするステークホルダーに誠意(Sincerity)を尽くすこと③企業としての持続的成長(Sustainability)を目指すこと—という“3つのS”を大事にしたいと考えています。

——近海・内航・オフショア支援船(OSV)の各事業部門について、現在の市況に対する見解と今後の展開を教えてください。

久下 ■ まず近海部門について説明します。率直に言って、非常に苦しい状況にあります。特にインパクトが大きいのが日系鉄鋼会社の業績で、ツインデッカーの往航は輸出鋼材の荷動きが減っており、復航も合板、製材などの荷動きは減っています。その代わりとなるPKS(パームヤシ殻)やペレットなどのバイオマス燃料輸送は増えていますが、ツインデッカー全体としての採算性は例年に比べ少し落ちています。

対してシングルデッカーは、主力貨物のロシア炭はほぼ予定通りの輸送量を維持できています。しかし、今後は日本の景気減退を受け、原料炭の引取量が減る可能性もあります。コロナショックに伴う経済の停滞を受け、荷動きが減っても収支を安定化するため、船腹のロングポジション(貨物量と船腹量で船腹量が多い状態)を極力減らし、下振れ時の収支リスクを抑える必要があります。

近海部門では、今年中にツインデッカー3隻とシングルデッカー2隻の計5隻を造る予定でしたが、現下の状況を踏まえ、デリバリーを遅らせてマーケットの回復を待つ方針です。



「『ウィズ・コロナ』から『アフター・コロナ』への移行に伴う世の中の変化を注視していきたい」と語る久下社長

続いて内航部門に関して、フェリー、内航定期船(RORO船)、内航不定期船の状況をご説明します。(「シルバーフェリー」ブランドで展開する)フェリー事業は貨物輸送こそ微減にとどまっていますが、旅客輸送の落ち込みが大きく、非常に苦戦しています。今年は(旅客のかき入れ時である)ゴールデンウィークの輸送が伸びず、夏休みも大幅な減少が見込まれることから、集荷に努め、貨物輸送で旅客の落ち込みをカバーする考えです。

フェリー事業では今年4月、宮古～室蘭航路を八戸～室蘭航路に切り替えました。確かに貨物は従来に比べて増えていますが、我々が期待する水準には届いていません。来年6月には八戸～苫小牧航路のフェリー1隻を用船でリプレースする予定です。この船は既存船以上にプライバシーと乗り心地を重視するとともに、車両積載可能台数も増やしています。加えて、ベットの併用で乗れる客室を増やすなど、新しい旅行スタイルにも配慮しました。これらのことをお客様にしっかり認知していただき、旅客や貨物の

取り込みに努めていきます。

内航定期船事業のうち、主力の北海道航路では釧路～日立間で生乳を主体に輸送しておりますが、一時期、新型コロナ対応の休校に伴い、学校給食用の牛乳需要が減少しました。今後は小・中学校などの夏休みが短い分、給食用の牛乳需要は増える見通しで、今後の荷動きも堅いと言っているでしょう。

同じ内航定期船でも、これ以外の北海道航路は厳しいです。紙製品や自動車関連部品、建材などのBtoB(企業間取引)で落ち込んだ分を、食料品



RORO船「ほくれん丸」



エネルギーの安定輸送で
社会の安全・安心に貢献してまいります。

UYENO 上野トランステック株式会社
 代表取締役会長兼社長 上野 孝
 【本 社】横浜市中区山下町46番地
 TEL:045-671-7535
 【営業本部】東京都港区台場2-3-2
 台場フロンティアビル
 TEL:03-5500-3111
<http://www.uyeno-group.co.jp>



安全と安心。
私たちは約束します。

 **昭和日タン株式会社**
 代表取締役社長 筒井 健司
 〒100-0005 東京都千代田区丸の内三丁目4番2号 新日石ビルヂング三階
 TEL:03(6268)0391 FAX:03(5223)2065
<http://www.showa-nittan.co.jp>



 **旭タンカー株式会社**
 代表取締役社長 中井 和 則

本 社	東京都千代田区内幸町1丁目2番2号(日比谷ダイビル)	TEL.(03)3508-1631(代)
大阪支店	大阪市北区中之島3丁目3番23号(中之島ダイビル)	TEL.(06)6443-8521
名古屋出張所	名古屋市中区栄1-22-16(ミナミ栄ビル413)	TEL.(052)204-8026
駐在事務所	北海道、千葉、愛知、徳山、菊間、大分	
海 外	シンガポール、ロッテルダム	

<http://www.asahi-tanker.com>



私たちは、
エネルギーの輸送を通じて社会に貢献します。

 **鶴見サンマリン株式会社**
 取締役社長 馬越 正文
 〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目2番9号
 電話 (03)3591-1131

当社海運ERP事業計画が「東京都経営革新計画」奨励賞を受賞致しました！

定期船オペレーター向けB/L運賃管理システム **TRANS-Liner** 不定期船オペレーター向け運航管理システム **TRANS-Operator**

海運業向け統合業務(ERP)パッケージ

TRANS-Series

海運業向け会計システム **TRANS-Account** 船主向け決算予測システム **TRANS-Owner**

AIS 株式会社エイ・アイ・エス 東京 TEL:03-6260-8858 神戸 TEL:078-232-1111
<http://www.trans-s.net> Singapore TEL:(+65)6220-0735

海運 ERP

特集 内航海運と災害対応



©白熊 / PIXTA(ピクスタ)

2020 海事関連業者要覧

海運・物流に関わるビジネスマン必携の会社録



約 2,000 社・団体 収録

内容 (2019年7月1日現在)

- ◆会社・団体概要
(創立・沿革・現況、資本金、事業内容、従業員数、取引先等)
- ◆船腹 (社船・用船別)
- ◆主要役員録、他

A5判/約1,040ページ

価格

会員 13,600円(税別)

非会員 17,000円(税別)

※送料900円(税別)が別途かかります。

お問い合わせ

TEL 03-5802-8361

FAX 03-5802-8371

E-mail jse@jseinc.org

一般社団法人 日本海運集会所
(総務グループ)

内航海運は輸送活動量(トンキロ)ベースで、国内貨物輸送全体の約4割、さらに鉄鋼などの産業基礎物資の輸送では8割を占める国内物流の“大動脈”である。日本経済と国民生活を維持するためには、なくてはならない存在となっている。加えて、毎年のように地震や台風、洪水などの自然災害が発生する“災害大国”の日本にとって、災害発生時には緊急・救援物資輸送などの担い手としても期待されている。

今月号の「KAIUN」では、日本に接近・上陸する台風が多くなる時期に合わせ、内航海運が災害発生時に果たす役割にスポットを当てた特集を掲載する。

内航海運業界が様々な課題に直面する今こそ、平時の社会インフラとしての機能、また災害時のナショナルセキュリティとしての機能から、国全体の議論を通してその経営環境の改善を図るべき局面に来ている。

総論

内航海運が災害時に機能するため 平時の安定輸送確保が不可欠に

自然災害の発生件数・被害額は拡大 日本経済と国民生活のリスク要因に

近年、日本国内では地震や台風、洪水などの自然災害の発生件数が増加している。中小企業庁によると、1981～90年に41件だった発生件数は、2011～18年で67件にまで拡大している。また、被害額も81～90年の87億1000万ドルに対し、11～18年で2467億7000万ドルと増加傾向にある。直近の10年だけを見ても、2011年3月の東日本大震災をはじめ、16年4月の熊本地震や18年7～8月の平成30年7月豪雨、さらに今年7月の熊本豪雨と、大規模な災害が頻発している。自然災害は今や、日本の経済活動と国民生活にとってリスク要因の一つとなっている。

支援物資や災害廃棄物の輸送で 内航海運が活躍

こうした災害発生時に、被災地支援と物流サプライチェーン維持の観点から貢献してきたのが内航海運だ。過去の大規模災害を例に、内航海運の役割を振り返りたい。国土交通省や日本内航海運組合総連合会の資料によると、東日本大震災（2011年3月11日）では翌日の12日に内航総連が対策本部を立ち上げ、国交省の要請に応じて、被災地への緊急資材や支援物資の輸送に対応可能な候補船19隻を確保した。震災直後、八戸港（青森県）から鹿島港（茨城県）にかけての太平洋沿岸の港湾は地震と津波によって、クレーンや岸壁が損傷し、港内の水面はガレ

キで埋まるなど、すぐに船が入港できる状態ではなかった。代わって、重大な被害を免れた青森港や日本海沿岸の秋田港などに向け、フェリーが復興・復旧に必要な自衛隊員・車両の輸送を開始した。21日に太平洋沿岸の港湾が応急的に使用できるようになると、被災地で不足していたガソリンなどの石油製品を積んだ白油タンカー「鶴丸」(旭タンカー)が塩釜港(仙台塩釜港塩釜港区)へ入港したのを皮切りに、23日には救援物資や建設機械を積んだRORO船「神泉丸」(栗林商船)が仙台港(同港仙台港区)へ、荷役機器などを積んだ自動車専用船「蓉翔丸」(フジトランスコーポレーション)が八戸港へそれぞれ入港し、被災港湾向け輸送も本格化した。

内航総連のまとめによると、東日本大震災では発災から4月末までの約1カ月半で、燃料油・LPG(液化石油ガス)などを204万7100kl、畜産飼料を6万2000トン、緊急車両や建設機械などを約230台、合計210万トン(10トン車21万台分相当)を被災地向けに輸送したという。

続いて、熊本地震(2016年4月14～16日)でも内航業界は国土交通省に協力し、RORO船やコンテナ船による支援物資輸送の体制を整えた。この地震では、熊本県を震源に相次いで発生した地震で内陸部を中心に建物や道路の分断が発生した一方、港湾は大きな被害を免れ、緊急物資や支援物資の輸送拠点として機能した。また、被災地の八代港と博多港(福岡県)の九州南北を結ぶ「海上バイパス航路」が開設され、コンテナ船「南新丸」(井本商運)が生活物資や被災地の企業の製品輸送に対応した。当時、路面割れや土砂崩落で一部道路が通行止めになっていたため、幹線道路が混雑しており、臨時航路の開設が安定的な物流ルートの確保に寄与した格好だ。

平成30年7月豪雨(2018年6月28日～7月8日)は、全国の広い範囲に及んだ災害だが、中でも広島県・愛媛県、岡山県などの「西日本豪雨」は被災地に大きな傷跡を残した。この豪雨災害によって、JR山陽線では路線の寸断が相次ぎ、11月の輸送再開までの約4カ月間、内航船がJR貨物の代替輸送を担った。中でも活躍したのが、内航海運の主力である総トン数499型の小型船だ。定期航路を就航する大型船に比べ柔軟に動ける499型船の特性を生かし、JR貨物の12フィートコンテナを

船積みして、水島港(岡山県)―門司港(福岡県)間などの輸送を担った。

また、内航海運は被災地が復旧・復興段階に移行するために必要な災害廃棄物の輸送にも携わっている。建物や家屋の崩壊で発生した災害廃棄物を被災地だけで処理できない場合、全国各地の処理施設に運んで処理する「広域処理」が必要となる。2011年以降、災害廃棄物輸送を行っている井本商運によれば、陸上のトラックに比べて大量輸送できる内航船の強みに加え、近年はトラックドライバー不足や労働時間の厳格化に伴い、内陸の災害でも海上輸送するケースが増えているという。

港湾の防災・減災対策で国交省答申 岸壁などの耐震化実現に期待

陸上インフラを利用するトラックや鉄道に対し、海上を運航する内航船は災害時に途絶するリスクはほぼない。ただ、内航海運が災害対応の役割を果たすためには、海陸の接点である港湾が機能することが大前提となる。東日本大震災の際も発災直後は太平洋沿岸の港湾が被災して機能せず、支援物資などを乗せた内航船の受け入れを再開したのは10日後の3月21日だった。

こうした課題を踏まえ、国交省港湾局が事務局を務める交通政策審議会港湾分科会防災部会は今年8月11日、答申「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方」を公表した。

答申では、大型船を災害派遣に使用する場合、水深などが不足する耐震強化岸壁が存在するなどの課題を挙げるとともに、今後想定される南海トラフ地震などで三大湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)の主要港湾が被災すれば、日本全体の産業・物流活動に甚大な被害が及ぶとし、港湾の防災・減災対策の施策方針について①頻発化・激震化する台風による被害への対応②気候変動に起因する外力強大化への対応③災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築④臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上の4項目を整理した。

中でも、内航海運の災害対応に関係するのが③の「災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築」だ。ここでは、陸上交通などに考慮したフェリー

図 2011年以降に日本国内で発生した主な自然災害

名称	期間	地域独自の名称	死者	行方不明者	負傷者
東北地方太平洋沖地震	2011年3月11日	東日本大震災	19,689人	2,563人	6,233人
平成24年7月九州北部豪雨	2012年7月11日 ～7月14日	熊本広域大水害、7.12竹田市豪雨災害	30人	2人	27人
平成25年台風第26号	2013年10月11日 ～10月16日	伊豆大島土砂災害	40人	3人	130人
平成26年8月豪雨	2014年7月30日 ～8月26日	広島豪雨災害、丹波市豪雨災害、2014高知豪雨など	84人		75人
平成27年9月関東・東北豪雨	2015年9月9日 ～9月11日	鬼怒川水害	20人		82人
熊本地震	2016年4月14日 ～4月16日		273人		2,809人
平成30年7月豪雨	2018年6月28日 ～7月8日	西日本豪雨	263人	8人	484人
平成30年台風第21号	2018年8月28日 ～9月5日		14人		980人
北海道胆振東部地震	2018年9月6日		43人		782人
令和元年房総半島台風	2019年9月5日 ～9月10日		3人		150人
令和元年東日本台風	2019年10月6日 ～10月13日		91人	3人	376人
令和2年7月豪雨	2020年7月3日 ～7月31日	熊本豪雨	82人	4人	29人

※気象庁、国土交通省港湾局などのデータを基に編集部で作成。

インタビュー

内航船が止まってしまえば 災害物流は成り立たなくなる

日本内航海運組合総連合会では、2011年の東日本大震災をはじめ過去の災害発生時に内航各社の協力の下、大規模な災害物流を実施してきた。内航総連の加藤由起夫理事長は「内航船が災害物流の一つとして機能するためには、早期に経営環境改善の施策に着手しなければいけない。内航船が止まってからでは手遅れだ」と危機感を示す。
(取材日：8月5日)



日本内航海運組合総連合会

理事長 **加藤 由起夫氏**

西日本豪雨で499型が柔軟性を生かし 不通になったJRの代替輸送で活躍した

——内航業界としての災害対応の基本的な考え方をお聞かせ願います。

加藤 ■ 内航業界の使命とは、効率的なサプライチェーン、つまりモノの流れを維持しながら、国内物流を確保することにあります。こうした平時の役割に加え、地震や豪雨などの自然災害が発生した際、被災地への緊急支援や支援物資の輸送を通じて、社会インフラとしての役割を果たしていく必要があります。

残念ながら、日本は年間を通して自然災害と隣り合わせの“災害大国”です。最近の災害では、道路や鉄道といった陸上の交通インフラが途絶するケースも増えています。これに対して、海が災害で“止まる”ことはなく、海を利用する内航船は動き続けることができます。四方を海に囲まれた島国の日本にとって、内航船には災害物流としての大きなポテンシャルがあると云えるでしょう。

——これまでの災害時における業界としての具体的な取り組みをご説明ください。

加藤 ■ 近年の自然災害でも比較的規模の大きかった平成30年7月豪雨(西日本豪雨)と北海道胆振東部地震、そして9年前の東日本大震災について、内航業界の取り組みを紹介します。

2018年6～7月の西日本豪雨では、広範囲の激しい雨によって、中国地方の広島・岡山県を中心に人的被害や住居被害が発生しました。内航総連では発災直後に災害対策本部を設置し、5組合(内航大型船輸送海運組合、全国海運組合連合会、全国内航タンカー海運組合、全国内航輸送海運組合、全日本内航船主海運組合)を通じて内航船社に協力を求めました。まずは出動可能な船舶の隻数などの把握に着手し、速やかに大規模な代替輸送を開始しました。

西日本豪雨の時は内航各社から様々な船種を提供していただきました。例えば、断水で操業停止だった工場を再開させるため、船腹に水を貯めることができる、ガット*付きの一般貨物船(ガット船)が活躍しました。他にも、バージ船で災害

土砂を片付ける作業を行うなど、業界総出で幅広い船種を用意した結果、災害の様々なシチュエーションに対応できることが分かりました。

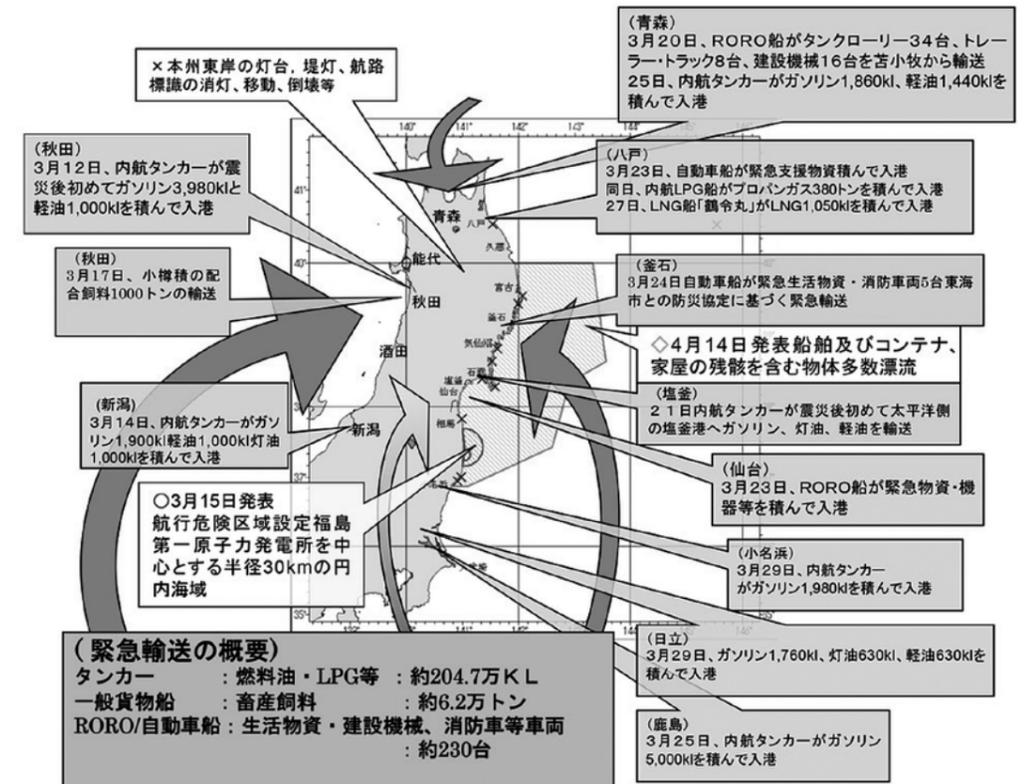
西日本豪雨で特に活躍したのが499型の小型船でした。土砂などが流入して不通になっていたJR貨物に代わって、支援物資などをコンテナに積んで輸送しました。フェリーやRORO船のように定期航路に就いている大型船をすぐに持つてくることは難しいですが、499型船は比較的柔軟に動くことができます。船倉に1隻当たりJRコンテナ80個を積むことが可能で、多くの内航船社に協力いただいたことで相当量の輸送を実施しました。499型船の有用性をあらためて認識した出来事でした。

同じ年の9月6日に発生した北海道胆振東部地震の場合、北海道が本州と海を挟んでいることから、特に内航船の強みを生かしたケースだったと思います。あの地震では道内全域の停電でJR北海道が全線運休だったこともあり、JR貨物の代替輸送という役割が大きかったように思います。

内航総連では西日本豪雨同様、発災直後に対策本部を立ち上げました。特にRORO船社については北海道航路を持っている会社が多いことから、早々に協力を要請しました。RORO船では停電からの復旧に寄与するため、本州から多くの電源車を運んだのが特徴的でした。もちろん、他の船種にも出動してもらい、多くの支援物資を被災地へと持って行きました。

2011年3月11日の東日本大震災では、津波災害で陸路が甚大な被害を受け、被災地が“陸の孤島”状態になったために支援物資などを海側から運ぶ以外に方法がありませんでした。内航総連では発災翌日の12日には対策本部を設けました。当時、被災地ではガソリンや灯油などの油(石油製品)不足が深刻な問題になっていたものの、道路が壊滅的な被害を受けていたため、JRの代替輸送が頻繁に報道されていました。ただ、その大元には内航タンカーの迅速な対応がありました。12日にタンカーが日本海側の秋田港に入り、JRやタンクローリーで各被災地に油を輸送しました。

図 東日本大震災での支援物資初動輸送と輸送の概要



(海上保安庁海洋情報部東北方太平洋沖地震に伴う航行警報位置図より作成)

*ガット…クレーンの先に取り付け、物を掴む荷役作業用機械。グラブバケット。

インタビュー

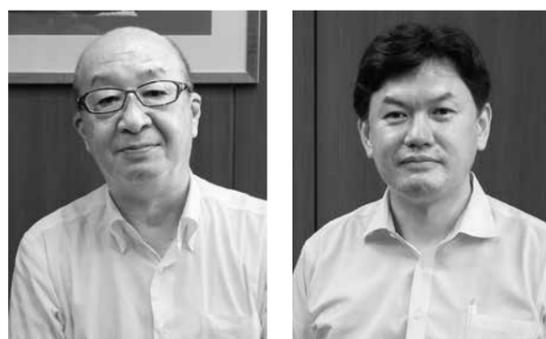
災害廃棄物輸送と物流のBCPで被災地の復興に貢献する

内航フィーダー輸送をはじめ、日本国内でコンテナ船事業を展開する井本商運。2011年以降、同社では災害廃棄物の広域輸送という“官需”、さらに陸上の交通インフラの途絶に伴う代替輸送という“民需”の両面で災害対応に臨んできた。直近の熊本豪雨に伴う災害廃棄物の輸送準備を進めているという。佐藤宣夫取締役と葛西直樹営業部長のお二方に聞いた。
(取材日：7月30日)

井本商運株式会社

取締役 **佐藤 宣夫氏** (左)

営業部長 **葛西 直樹氏** (右)



密閉度・機動性の高いコンテナを活用し被災地の復興段階への移行を後押し

——災害発生時の井本商運の役割についてご説明いただけますか。

佐藤 ■ 自然災害が発生した直後の海上輸送には主に①被災地への支援物資の輸送②被災地からの災害廃棄物の輸送一があります。①の支援物資は即応性に勝るフェリーやRORO船が中心なのに対し、②の災害廃棄物の輸送は機動力に勝るコンテナ船がメインとなります。

被災地が本格的な復興活動を開始するためには、所謂「片づけゴミ」と呼ばれる「混合廃棄物」を整理することから始まります。一次集積所（仮置き場）に移した混合廃棄物は広域処理※が必要な場合、コンテナに積み込んで、陸送を経て港から当社のコンテナ船で全国の処理施設の最寄り港まで海上輸送します。

※ 災害廃棄物を被災地だけで処理しきれない場合、全国の廃棄物処理施設で処理すること。

コンテナは密閉度が高く、一次集積所で混合廃棄物をバン詰め(コンテナへの詰め込み)すればすぐ運べる機動性の高さも特徴ですから、被災地が一刻も早く復興段階に移る後押しができます。当社の役割を最大限に発揮できると考えています。

——具体的な取り組みと実施体制は。

佐藤 ■ これまで当社では、8つの災害案件で廃棄物を輸送してきた実績があります(表)。最初の2011年台風12号では、熊野川の氾濫で発生した災害廃棄物全体の4割に当たる約2万トンに密閉型コンテナに積み込み、新宮港から運び出しました。その後、熊本地震や西日本豪雨などの案件に携わってきました。直近では今年7月に発生した熊本豪雨への取り組みがあります。

災害廃棄物輸送の実施体制としては、基本的に2つのルートがあります。一つ目のルートが、廃棄物処理を行う大栄環境様とのタイアップです。

表 井本商運の災害廃棄物輸送実績

災害名	輸送時期	輸送区間	輸送TEU	トン数
2011年台風12号	2011年9月～12年4月	新宮港⇄神戸港	1,891TEU	20,000t
東日本大震災	2012年9月～13年3月	仙台港⇄門司港	2,863TEU	22,500t
	2013年1月～13年8月	宮古港⇄大阪港	1,643TEU	15,200t
	2015年3月	釜石港⇄八戸港	1,033TEU	13,300t
常総水害	2015年11月	千葉港⇄四日市港	127TEU	1,400t
	2016年1月～16年9月	千葉港⇄四日市港 東京港⇄神戸港	2,118TEU	23,300t
熊本地震	2016年6月～16年9月	熊本港⇄大阪港	1,656TEU	18,000t
西日本豪雨 (広島・岡山県)	2018年9月～19年4月	福山・広島・水島港 ⇄神戸・大阪港	2,166TEU	39,700t
2019年台風15号	2019年12月	清水港⇄和歌山港	30TEU	400t
2019年台風19号	2019年11月～20年6月	直江津港⇄敦賀・神戸港	1,153TEU	21,800t
2020年熊本豪雨	2020年8月～	八代港⇄神戸・和歌山港		

※2019年台風15号以降の輸送実績は概算

実際に災害廃棄物を収集・運搬し、処分するまでの流れ全体は大栄環境が担っており、この中で廃棄物を海上輸送するのが当社、という位置づけです。もう一つのルートは、日本災害対応システムズ(JDTS)を通じた対応です。JDTSは大手処理業者を中心とした一般社団法人ですが、当社もメンバーの一員として廃棄物輸送に携わっています。

葛西 ■ 実施体制に関しては、国や自治体と直接協定を結んでいるわけではありませんが、これまで災害対応で積み上げてきた実績があるので、環境省から協力要請が入ることもあります。また、環境省とは普段からJDTSなどを通じて有事に備えた情報共有などは行っています。

災害処理は被災地の自治体で全て完結するのが本来の望ましい形だと思います。ただ、地元で処理し切れない場合には、要請があれば広域処理で精いっぱい支援させていただく、というのが当社の災害対応の基本スタンスです。残念ながら、近年は大規模な水害や地震が発生して、こうした要請を受けることが増えています。

トラック業界の働き方改革の影響で内陸の災害に対応するケースも増えている

——被災地が海から遠い内陸部に対応するケースはあるのですか。

葛西 ■ 実は、内陸部の災害でも当社が対応するケースは増えています。想定外だったのが、2019年10月の台風19号でした。表では船積港が新潟

県の直江津港になっていますが、実際に協力要請があった被災地は長野県です。当時、ニュース映像で流れていた、水没した北陸新幹線の車両基地のあたりですね。テレビで被災状況は確認していましたが、「長野県には港が無いので、さすがに船会社に要請

はないだろう」と思っていたら、その後に「日本海側の港から海路で何とかならないか」という要請がありました。当社としては、能登半島以北の日本海側への配船実績は皆無だったのですが、直江津港の関係者に協力いただくことができ、結果的に2万トン超の災害廃棄物を運びました。

被災地が内陸ならトラックで運んだほうがいい、と思うかもしれません。ところが、ドライバー不足と厳格な労働時間の運用などのトラック業界の働き方改革の影響から、かつてのように多くのトラックを集めて人海戦術で一気に長距離を走ることが難しくなっており、海上輸送するケースが増えています。

——ところで、近年の災害では鉄道など陸上の交通インフラの途絶も問題になっています。それらの代替輸送ルートとしての役割はいかがでしょうか。

葛西 ■ 先ほど佐藤が説明したように、被災地に支援物資を持って行ったり、被災地から災害廃棄物を運んだりというのは、どちらかと言うと“官需”、つまり行政の責任で進める災害復旧・復興への対応となります。加えて、我々は災害発生時の企業のサプライチェーンの維持という“民需”でも貢献しています。

佐藤 ■ 具体的な事例が2018年の西日本豪雨です。7月の発災でJR山陽線が不通になり、11月に輸送再開するまでの約4か月間、通常はJR貨物で輸送されている国内物流貨物の相当量の代替

インタビュー

RORO船へのモーダルシフトが お客様の“災害時の備え”になる

北海道と本州の主要港を結ぶ定期RORO船サービスを展開する栗林商船では、これまでに救援物資や自衛隊車両の輸送で災害対応に当たってきた。具体的な対応と苦勞した点、行政への要望などを栗林広行取締役(第一営業部長)に伺った。栗林取締役は「お客様には平時からBCP(事業継続計画)の一環として当社のサービスを利用してほしい」と話す。(取材日:8月11日)



栗林商船株式会社

取締役 第一営業部長 **栗林 広行氏**

震災直後の仙台港に大型船で初入港 復興のスタートに寄与できた

——栗林商船としての災害対応の取り組みをご説明ください。

栗林 ■ 災害対応としてまず挙げられるのが、2011年3月11日に発生した東日本大震災です。当社は発災翌週の14日、本社内に復興支援対策本部(対策本部長=栗林宏吉社長)を設置しました。我々の連結子会社で、仙台港(仙台塩釜港仙台港区)で港湾荷役を担う三陸運輸との情報交換を通じ、船内作業再開のめどが立ったことから、22日に当社の運航船を寄港させ救援物資輸送を行うことを示した文書を輸送会社やメディア向けに発表しました。

22日の夜に第1便として、東京港からRORO船「神泉丸」が出航し、翌23日に仙台港に入りました。まずは港湾地区のインフラ整備を行う必要があったため、ショベルローダーやショベルカー、フォークリフトなどの建機7台を輸送しました。併せて、被災地支援として各地から集めた救援物資や食料・飲料、燃料をシャーシに積んで運びました。このタイミングでは通常の営業運航は難し

く、被災地自治体への救援物資に限って無償輸送を実施しました。さらに翌週の31日には、第2便のRORO船「神明丸」にフォークリフトなどの建機や救援物資を積んだシャーシを東京港から仙台港へ向かわせました。

東日本大震災後、仙台港に入ったRORO船としては当社の第1便「神泉丸」が初めてです。これをきっかけに、同船の1万3000GT型と同程度かそれ以上のサイズの大型船が入港を始めました。まだ震災の直後だったこともあり、海中に何が埋まっているのかが全く分かりませんでした。岸壁の水深についても、本来の深さが保たれているかが確認できていない状況にありました。こうしたリスクがある中、当社が初めて仙台港に入港したことで、他船社も安心して入港できるようになったことを考えれば、仙台港の復興のスタートに寄与できたという自負はあります。

この他の災害対応では、伊豆大島土砂災害と熊本地震で自衛隊車両の輸送に従事しました。このうち、2013年10月の伊豆大島土砂災害では土石流が発生し、39人が死亡・行方不明となりました。当社はRORO船「第一有明丸」を配船し、災害派遣された自衛隊車両の返送に従事しました。具体的には11月6日に伊豆大島から相馬港へ130

台、13日と15日に東京港へ143台の計3回、輸送しました。また、関連死を含め273人が亡くなった2016年4月の熊本地震の際、当社では自衛隊の災害派遣に対応するため、5月1日にRORO船「神加丸」を大分港—苫小牧航路に臨時配船し、自衛隊車両97台の引き上げに従事しました。大島土砂災害と熊本地震の2件は、被災地で救援活動や捜索活動にあたった自衛隊の引き上げの一部を当社がお手伝いしたケースです。

伊豆大島ではヘッドライトを頼りに 夜間の荷役作業を遂行

——これまでの災害対応で特に苦勞した点や注意を払った点について教えてください。

栗林 ■ 東日本大震災では、当社子会社で現地代理店でもある三陸運輸自体も津波で事務所を失い、社員4人が亡くなるなどの被害がありました。こうした厳しい環境下、荷役作業の再開に向けて人員や機材、車両置き場を確保する必要があった

のが苦勞した点です。仙台港周辺に散乱した乗用車や樹木、我々が取り扱っているトレーラーなどを片付けないことには、作業も再開することができませんでした。加えて、長期にわたる余震が続く中、RORO船を寄港させても乗組員の安全を保てるのか、という問題に関しては当時、常に社内でも議論していました。

伊豆大島土砂災害の際は、接岸可能な岸壁の選択に時間が掛かりました。元々、伊豆大島はジェットフォイルなどが寄港する離島で、当社が運航するような大型RORO船の寄港を想定していませんでした。事前に岸壁の図面などを入手してシミュレーションする必要性がありました。また、入港が夜間だったため、港湾施設内の照明設備や付近の外灯の無い、暗闇での接岸を余儀なくされました。岸壁から乗用車数台がヘッドライトを照らして明かりは確保しましたが、港内はうねりや波が発生しやすく、当社は荷役作業中、RORO船のランプウェイの接続ヒンジが折損するトラブルにも見舞われました。

船の電子機器である程度の位置などは分かりま



被災地への救援物資を載せたシャーシ(2011年3月)

浮体式洋上風力発電の普及拡大に向けた国内外の動向を紹介

ClassNKコンサルティングサービス、カーボントラスト

日本海事協会（NK）の子会社で海事・再生可能エネルギー関連のコンサルティング業務などを手掛けるClassNKコンサルティングサービス（NKCS）は7月30日、環境コンサルティング会社のカーボントラスト（英国）と共同で浮体式洋上風力発電に関するオンラインセミナーを開催した。NKCSとカーボントラストは2018年に温室効果ガス（GHG）削減に関わるコンサルティング分野での協業に向けたパートナーシップ協定を締結している。

今回のセミナーでは、カーボントラストのFaizi Freemantle氏が世界の浮体式洋上風力発電市場や研究開発の動向について、NKCSの植田祐子氏が国内の課題や同社の新サービスについて説明した。

■ 2030年以降は世界で500MW超えの

浮体式大規模発電所が一般的に

洋上風力発電は再生可能エネルギーの1つとして世界中で注目を集めている。洋上風力発電には浅い海域で海底に基礎を設置して風車を立てる「着床式洋上風力発電」と、沖に係留した浮体の上に風車を立てる「浮体式洋上風力発電」がある。現在は着床式が世界の導入量の大半を占めているが、設置できる海域が限られるため、深い海域に設置できる浮体式の実用化が求められている。特に日本は着床式に適した遠浅の海域が少なく、浮体式が有力とされている。

Faizi氏によると、「着床式（の導入量）は世界全体で約30GW（ギガワット）あるのに対し、浮体式は100MW（メガワット）ほどしかない。浮体式の実証実験も風車1つだけといった規模の案件がほとんどで、大規模商用施設はまだない」という。ただし、2030年以降は500MWを超える浮体式の大規模発電所が一般的となる見通しで、世界の導入量は30年に10.7GW、40年には約70GWまで伸びると予測している。

洋上風力発電の分野で先行する欧州では、企業主体の研究開発プログラム「Floating Wind Joint Industry Project」で浮体式による大規模発電の実現および低コスト化に向けた技術課題の調査を

行っている。その調査結果によると、例えば風車は基本的に着床式と同じものを使えるが、タワー部分や制御システムの改造が必要になる。また、大型風車を設置する場合は既存のクレーン設備では最大吊り上げ高さが足りないため、より高性能なフローティングクレーン船（起重機船）の開発が求められるなどの課題が明らかになっているという。

■ NKCSが風力発電のコンサルを開始

一方、日本では2018年に策定された「第5次エネルギー基本計画」で再生可能エネルギーの主力電源化が掲げられ、環境省と経産省、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が着床式および浮体式洋上風力発電の実証研究を実施している。風力発電業界団体の日本風力発電協会（JWPA）では、日本における浮体式の導入目標として2030年に3.8GW、50年に18GWを掲げ、発電コストは「30年以降の早期に8～9円/kWhを目指す」としている。

NKCSの植田氏は、浮体式の発電コスト削減は①大量導入②技術開発の推進③産業化の進展—が前提になるとした上で、さらに「日本固有の条件として台風や地震などの自然環境、社会インフラ、サプライチェーンの整備（といった課題）があり、まずは開発の優先順位を明確にすることが求められている」と説明した。

また、米国では2027年に浮体式の発電コストが着床式よりも安くなるシナリオを描いていることを紹介し、「実現に一番大きく寄与するのが資本費の低減であり、浮体自身と係留システム、ケーブルのコストダウンが重要になる」と話した。

講演の最後には、NKCSが風力発電に関する新たな総合コンサルティング業務を開始したことを発表した。具体的なサービスとしては、技術デューデリジェンス（調査、評価）などのプロジェクトファイナンス対応や、ウィンドファーム計画検討（発電量予測、風車・基礎選定、レイアウト）、ナショナルプロジェクトをはじめとした調査研究などを実施し、多様な課題へのソリューションを提供したいとしている。

特別企画

2020年 ドライバルク市況の展望を探る



©Shutterstock / StockStudio Aerials

2020年上半期は新型コロナウイルスの感染拡大によって世界的に経済活動が停滞し、原油価格が急落、景気は今も厳しい状況が続いている。

そうした中、世界の海上荷動きの半分近くを占めるというドライバルクは市況が激しく変化し、特にケープサイズは乱高下があったようだ。

業界有識者はドライバルク市場の現状をどのように捉え、下半期をどう見通すのか。今号の特別企画では、Baltic Exchangeに2020年1～8月の市況を振り返ってもらい、日本郵船と商船三井には現状分析と今後の展望を寄稿していただいた。

寄稿

2020年1～8月 ドライバルクマーケットの回顧

Baltic Exchange
Senior Freight Market Assessor

Andy Symonds (原稿提出：8月13日、翻訳編集部)

SOx規制、米中貿易摩擦、そしてコロナ

2019年の終わり、 SHIPPINGアナリストたちの懸念は2つあった。一つは新しく始まるSOx規制の影響であり、もう一つは米中貿易摩擦である。半年経ったいまもこの問題は続いている。そして今、私たちは新型コロナウイルスによって将来の経済需要の不確かさに直面している。世界各国もロックダウン政策で経済活動が抑制される状況にある。

そもそもドライバルクマーケットにおいて確実性やシンプルなオペレーションは存在しない。海運マーケットは本質的にボラティリティが高く、個々の船主や用船者の手に負える範囲を超えた様々な事象の影響を受ける。それは、法規制や制裁といったものから始まり、気象、ストライキ、戦争をも含む。貨物需要、ランニングコスト、船腹の手当に影響する要因は多岐に渡るのだ。

2020年初頭から始まったSOx規制は一部の人が恐れていたほどの混乱を起こすことはなかった。船舶燃料からの硫黄分排出量を0.5%以下に制限するこの新しい国際規制は、燃料が石炭から重油に変わって以降の歴史の中で最大の変化をもたらすと言われていた。しかしその切り替えは比較的スムーズにいった。低硫黄の船舶燃料は必要とする場所で入手可能であり、深刻なエンジントラブルも起きていない。

しかし、硫黄排出量削減技術、つまりスクラバーの設置を選択した船主たちにとっては、低硫黄C重油と高硫黄C重油の燃料価格差が予想していたほどには広がっていない。今年3月におきた世界的な原油価格の下落は、数百万ドルかけて取り付けたスクラバーのコスト回収が当初の計画期間より遥かに長引くことを意味する。それでも、高硫黄C重油はより安い値段で容易に手に入る環境にあるが。

燃料油がより安価に調達できることで船は高速で航海ができるようになるし、また荷物の獲得にも積極的になれる。(一例として)タンカーマーケットは急騰し、3月中旬、VLCCの用船料は250,000ドル/日を超えた。将来的な原油の価格上昇が見込まれ、石油トレーダーによってその需要は貯蔵へと向かったのだった。

絶望的な落ちこみから急上昇へ

例年、第1四半期のケープサイズマーケットは非常に弱く推移する。1～3月は南アメリカで豪雨と洪水が起きる。今年オーストラリアで発生したサイクロンと森林火災はそれを実感させられるものだった。2019年から2020年にかけてオーストラリアの沿岸地域および国立公園内で発生した森林火災は同国に甚大な被害をもたらした一方、(他のエリアでは)記録的に少ない降雨量によって年平均1300万トンある小麦の収穫量は今年、そ

の47%を下回っている。

しかしさらにその背後で大きな危険が忍び寄っていた。新型コロナウイルスである。中国の主要な国際都市である武漢が封鎖されたにも関わらず、当初、西側諸国は今にも襲ってきそうなその脅威に気付かず、一見、何事もないように見えた。中国がパンデミックを抑え込むため思い切った方法を取ったときも、西側の政府や人々は新型コロナウイルスが自分たちの国や経済に与える潜在的な影響に気付いていないように見受けられた。

海運業界を見ると、1月段階ではそれほど意識していなかった新型コロナウイルスだが、2月にはその影響に注意を払うようになった。アジアや太平洋に拠点を持つ当局が感染拡大防止に向けた対策を取り始めたためである。政府と港湾当局は船上で検疫をはじめた。乗船期間を終えて港に到着した船員は下船できず、また船舶のメンテナンス作業も遅れた。

でも、やはり貿易は重要であり、荷動きを止めてはならない。そのため港湾当局と海事関連セクターがとったリアクションは想像の範囲内のもの

だった。ウイルスに関する予備知識は限られ、誤った情報が広まり、多くの人々は静観の態度をとった。

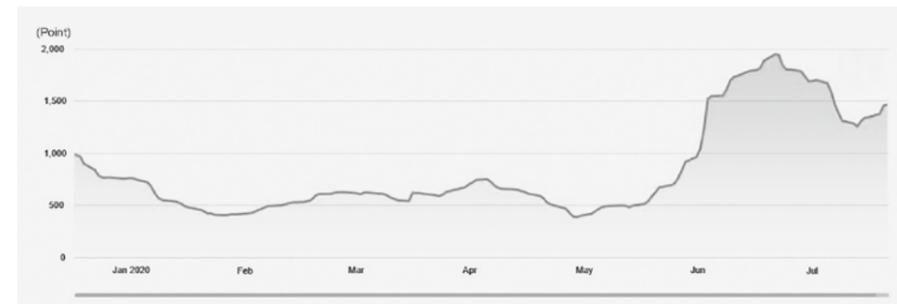
船上では比較的早い段階でウイルスに対して標準的かつ信頼できる隔離対策が実行されたが、港で貨物の積み下ろしを行う陸側の対応は遅れた。次第に陸側の規制で港湾での業務ができなくなっていき、港の封鎖や採鉱の制限、ソーシャルディスタンスの確保といった政策は大きな損害をもたらすことになった。

需要側(陸側)の影響はさらに大きかった。中国の鉄鋼製造、電力、石炭消費は大幅に落ち込み、船腹は余り始めた。ケープサイズ用の船料は絶望的とも言えるほど低いレベルにまで急激に落ち込み、Baltic 5TC (5つの主要航路におけるひと月当たりの用船料)では第1四半期平均でおよそ1日当たり4558ドル、そしてBDIは2月初旬に411ポイントまで落ち込んだ。(図表1)(図表2)

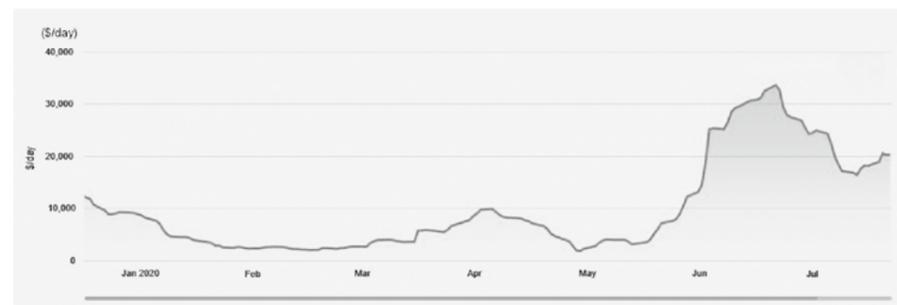
特にケープサイズの1日のランニングコスト(燃料費は除く)を考慮すると、その水準は非常に低かったと言わざるを得ない。Baltic Exchangeの四半期OPEX評価では5026ドル/日だった。

多くのケープサイズオーナーは、より確実に荷

(図表1) Baltic Dry Index - 2 January -5 August 2020



(図表2) C5TC 2 January -5 August 2020



出所：Baltic Exchange

寄稿

2020年下期の展望 需給の変動要素を丁寧にみるのが重要

日本郵船株式会社
調査グループ バルク・エネルギー調査チーム長

林 光一郎 (原稿提出：8月12日)

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大と歩調を合わせるかのように2020年に入ってからのドライバルク市況は不安定な動きを見せている。その代表はケープサイズで、5T/C平均が5月中旬の史上2位の安値から1カ月半で15倍に上昇した。本稿では2020年7月までのドライバルク市況を振り返り、今後の市況を見通す手掛かりについて考えてみたい。

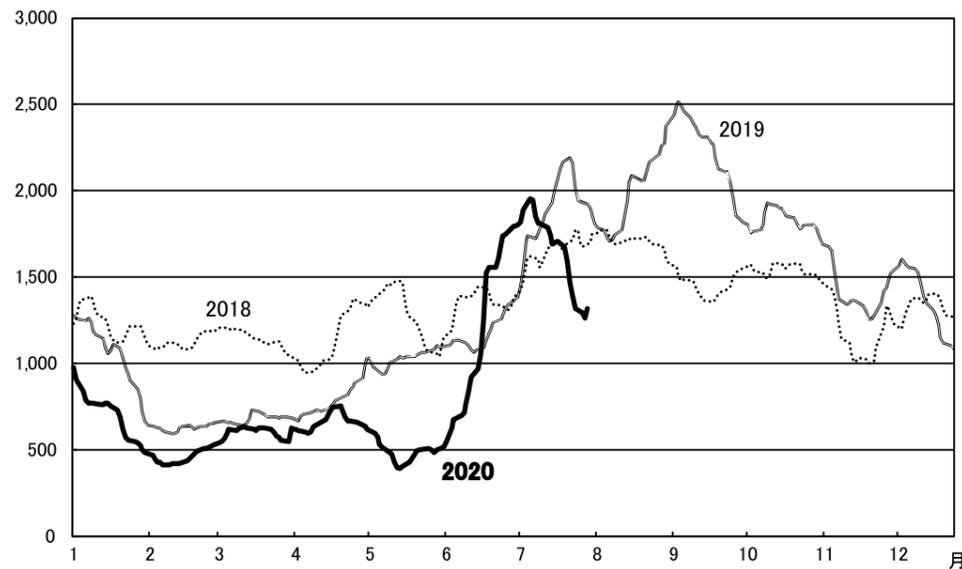
簡単に復習しておきたい。2019年のドライバルク市況は図1の通り前年の比較的穏やかな展開とは打って変わり値動きの大きな年となった。BDIは年間平均値こそ1353と2018年と同じであったが、年間最低値(2月11日の595)と年間最高値(9月4日の2,518)の倍率は4.23倍と、2018年の1.87倍、2017年の2.54倍を超え、過去10年間で2016年の4.33倍に次ぎ2番目に倍率の高い年になった。

2019年のドライバルク市況で興味深かった点は、需給比率の悪化がマーケットに大きな影響を及ぼさなかったことである。クラークソン社の調

2019年の振り返り

はじめに2019年のドライバルク市況の動きを

図1 BDIの月別推移



(出所：The Baltic Exchange)

べによると、2019年のドライバルク荷動きの前年比増減率は0.5%増加。これに対し、ドライバルク船隊の前年比増減率(DWT基準、年末比較)は3.9%の増加と、船隊拡大が荷動きの増加を大きく上回り、本来であれば需給比率の悪化により2018年からマーケットが大幅に下落しても不思議では無かった。

2019年時点では、需給比率の悪化にも関わらずマーケットが堅調であったことの原因は、ケープサイズを中心としてスクラバー搭載工事のためのドック入りが実質的な船腹供給を減少させていたからだと判断されていた。そして、2019年末時点での翌2020年のドライバルク市況は、荷動きの急激な増加が予想されない一方で多数の竣工により船隊の拡大が想定されていたため、2019年と同様にスクラバー搭載工事のためのドック入りによる船腹供給減少がいつまで続くか、そしてスクラバーやバラスト水処理装置を搭載しなかった船の解撤がどれだけ進むかが鍵になると考えられていた。

2020年に入ってからの動き

2020年に入っての新型コロナウイルス感染拡大とそれを受けた市況の展開がこのような見方を大きく変えることになったのは周知のとおりである。

BDIは1月2日に976で始まった。2019年、2018年はいずれも1200台で始まったことを考えると低めのスタートであった。なお年初の時点では新型コロナウイルスは武漢近辺での散発的な感染に留まっており、世界経済への脅威とはみなされていなかった。その後は例年通り年初の閑散期に値下がりを受け、2月10日に411の底値を付けた。この期間、武漢での爆発的な感染拡大、1月23日からの中国のロックダウンとそれによる感染終息が発生していたが、BDIの下落のペースは例年と大きく変わりの無いものだった。2月中旬から4月下旬までは緩やかな上昇局面となった。この期間には、イタリアから他の欧州諸国、そして米国へと爆発的な感染拡大とピークアウトがあった時

期だが、やはり感染拡大状況が値動きに影響を与えたようには見えない。2019年、2018年は4月末に上昇が加速したが、今年はここで腰折れし、2月の底値を割って5月14日には393の年初来最安値を付けた。だが6月に入るとケープサイズが牽引して急速な上昇が始まり、7月6日に1956の年初来最高値を付けた。1カ月弱で5倍の上昇というペースはここ数年起きていなかった速さである。その後は調整局面に入り、7月31日のBDIは1350であった。

ケープサイズ5T/C平均は1月2日に11,976ドル/日で始まった。年初は早いペースでの下落が続き、2月から3月前半にかけては3千ドル/日を割る底値圏で推移した。3月後半には緩やかな上昇局面に入ったが、4月20日に1日だけ1万ドル/日を回復した後に再び下落に転じ、5月14日には1,992ドル/日と過去最安値1,985ドル/日(2016年3月17日)に次ぐ歴代2位の安値にまで下落した。だがこの底値からの反発は急であり、1カ月も経たない6月11日には1万ドル/日、6月18日に2万ドル/日、6月29日に3万ドル/日と立て続けに節目を突破した。その後は上昇ペースが鈍化し、7月6日に33,760ドル/日を付けた後に調整局面に入った。7月31日のケープサイズ5T/C平均は18,296ドル/日であった。

パナマックス5T/C平均は1月2日に9,031ドル/日で始まった。年初はケープサイズと同様に下落となったが底入れはケープサイズより早く、2月5日の4,681ドル/日の年初最安値を付けて反転した。1カ月後の3月6日に9,610ドル/日を付けた後にふたたび緩やかな下落に転じ、途中でやや下げ渋る局面がありつつも5月下旬まで下落が続いた。その後はケープサイズにつられる形で上昇に転じ、6月18日には1万ドル/日を回復。上昇局面はケープサイズよりやや長く続き、7月13日に年初来最高値の14,376ドル/日を付けた。その後は下落に転じ、7月31日のパナマックス5T/C平均は11,045ドル/日であった。

荷動きとの比較

2020年のこのような激しいマーケットの動き、

寄稿

やはりカギは中国 パンデミックで中国への依存度が高まった

株式会社商船三井
ドライバルク営業統括部情報・管理チームリーダー

岩佐 竜至 (原稿提出：8月17日)

本誌の新年号に「ドライバルク市場2019年の回顧と2020年の展望」というテーマで寄稿させて頂いた際に、2019年のドライバルク市況は波乱の一年であり、2020年は更なる波乱がありそうな予感がする、と述べさせて頂いたが、その当時は全く想像しえなかった要因で、2020年の足下までのドライバルク市況は波乱に満ちた展開となっている。

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の世界的感染拡大は、ドライバルク船、タンカー、コンテナ船、自動車船といった全ての船種の海上貿易量動向に大きな影響を与えるに留まらず、新造船建造工事や修繕ヤード、解撤ヤードの操業などの船腹供給量の動向、船員交代、入出港・荷役作業、船荷証券の発行や海事関係企業従業員の勤務形態など、海事産業のありとあらゆる面において、これまでにはない変化をもたらしており、新年号寄稿時に想定した米中貿易戦争、環境規制 (Sox 排出規制) などの波乱要因を全て吹き飛ばしてしまった感すらある。

今回は、2020年初から7月末に至るまでのドライバルク市況動向をCOVID-19の影響とともに振り返り、それを基に考えられ得る今後の市場の動きについて考察を試みてみたい。

COVID-19 前夜

COVID-19は今年1月に中国で初めて検出され、以来これまで世界中に感染が拡大、現在も収束の

兆しが見えず、ドライバルク市況の先行きも不透明感が強まっているが、実はCOVID-19前夜の2019年から不確実性は高まっており、COVID-19はそれに強力な拍車をかけたと言える。米中貿易戦争の行方、適合油価格動向、スクラバレットロフィットの進行度合など、SOx 排出規制強化の対応とそれによる市況への影響など、様々な不確実要因がありながらも、2019年後半 (7~12月) の2020年に対するFFA (+1CAL) 前20営業日移動平均値は、BCI 5TC = \$14,750~\$16,464 (2019年間スポット平均\$18,025)、BPI74=\$9,592~\$10,850 (同\$11,112)、BSI58=\$9,344~\$9,989 (同\$9,948)、BHSI28=\$7,521~\$8,343 (同\$7,189) で推移しており、2020年の市況に対しては概ね2019年並みというのが、COVID-19前夜の市場関係者の期待値であったといえることができるだろう。

ブラジル・豪州豪雨と COVID-19 影響の端緒

2020年1月のドライバルク市況は、COVID-19の感染拡大が顕在化する前に、特にCapesizeでブラジル・豪州での豪雨被害の影響を受けた。もともと年初から中国春明けごろまでは、毎年ドライバルク荷動きが鈍り、例年市況が下落しやすい傾向にあるが、ブラジルでは前年12月から続いた豪雨の影響で鉄鉱石出荷が停止、ヴァーレはフォースマジュールを宣言するまでに至った。西豪州でもサイクロン「Heidi」が鉄鉱石積み出し各

港を直撃、一時的に出荷が停止し、BCI 5TCは年初の\$11,976から1月末には\$3,973に急落、他船型も軒並み大幅に下落した。

そうこうするうちに中国でCOVID-19の感染拡大が顕在化、市況環境に変化が現れ始める。1月23日には武漢がロックダウンに入り、2月の中国向けドライバルク積み出しは、ヴァーレのダム崩壊事故 (2019年1月25日) 直後の昨年を下回り (Axs Dry AIS データ集計に基づく、以下荷動きデータは同様)、市況もBCI 5TCは一時\$2,000台前半まで下落、他船型もHandymaxを除いて前年2月の最低を下回った。

しかしながら、中国はいち早く国内でのCOVID-19感染拡大を抑え、その経済活動はV字回復を見せる。国家統計局が発表した2月の製造業PMIは過去最低の35.7まで落ち込んだが、3月には50.2となる急回復、粗鋼生産量も2月は74.8百万トン (前年同月比+4.97%)、3月は79.0百万トン (前年同月比-0.17%) と昨年を上回り、第一四半期 (1-3月) 合計では、鉄鉱石・石炭・大豆・ボーキサイトと言った主要ドライバルク品目の中国向け積み出し量も軒並み前年同期比増を記録、全品目でも前年同期比4%程度増加した。中国以外向けドライバルク貨物も前年同期比1.6%減と、さほど大幅な減少は見られなかった。従い、中国の立ち直りに沿うような形で、ドライバルク市況は各船型で2月中旬には底を打ち、3月にかけて回復を見せた。

一方で、中国内でのCOVID-19感染拡大は、懸念された (期待された?) 新造船の竣工遅延が長期に渡るケースは少なかった模様だ。2月の中国造船所のドライバルカー竣工は1隻にとどまったが、3月には16隻となり、ドライバルカー建造の最大シェアを握る中国造船所の操業立ち直りは早かった。

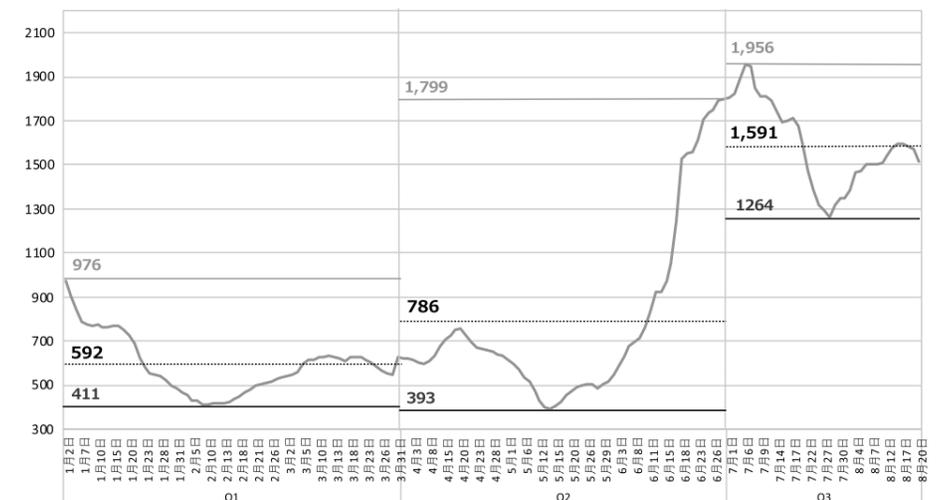
COVID-19 の世界的感染拡大とドライバルク市況

中国での感染収束と入れ替わるように、3月中旬ごろになるとCOVID-19の感染は欧州・米国で急拡大、各国は次々とロックダウンに入る。世界GDPの大半を占める国々での移動制限は、自動車・飛行機などの輸送機器燃料、耐久消費財をはじめとする製品需要に即時的・直接的なダメージを与え、タンカー、コンテナ船、自動車船の輸送需要・市況にもリーマンショックなどの過去の大きな事象とは異なる変化をもたらした。

ドライバルクでも、4月に入ると中国を除く主要輸入国向け物荷動きの減退が目立つようになってきた。第二四半期 (4~6月) の英国を含むEU諸国 (-30.0%)、日本 (-21.4%)、インド (-44.9%) といった主要ドライバルク輸入国向け荷動き (積地出帆ベース) は軒並み大幅減、中国向け以外のドライバルク荷動き合計は、前年同期比で14.5%減となり、COVID-19感染拡大に伴う各地での経済活動の縮小が、ドライバルク輸送需要にもネガティブな影響を与えた。一旦回復した市況も3月中旬ごろには各船型で再び下落基調に転じ、4月下旬から5月中旬にかけて二番底を迎えた (BCI 5TC = \$1,922@5/14、BPI82=\$5,390@5/19 (BPI74 は \$4,054)、BSI58=\$4,203@4/23、BHSI38=\$4,108@5/12 (BHSI28は\$2,142))。 (図1)

そうした中で、中国向け荷動きは6月に通関ペー

図1 2020年BDI推移



Baltic Exchange データを集計

海の神々

世界の神話に見る海と神

文：朱鷺田祐介



©Shutterstock/Fer Gregory

第二回 「海の底から鼠が拾った大地」

海洋から始まる天地創造神話には、「潜水神話」というバリエーションがある。原初の海洋から陸地を生み出すために、神話的な英雄や生物が海に潜り、土を引き上げてくるというものだ

大地を探す潜水者（大地のダイバー）

潜水神話はアフリカ、アジア、北アメリカとさまざまな場所に存在するが、北米先住民（いわゆるアメリカ・インディアン）の神話が面白いので、そこから始めよう。北米先住民というと、大平原のイメージが強いが、実際には海に面した土地に住む漁労の民も少なからずいて、彼らの創世神話には、原初海洋を扱ったものが多い。さらに、海に関連する神話は、クロー族^{※1}など大平原文化の部族にも伝わっているため、この神話の原型は、アジアから北米に渡り各地に散らばった先住民たちの間で共有されているようだ。

アメリカのニューヨーク州からカナダのケベック州とオンタリオ州にかけて広がる、オンタリオ湖周辺地域に住むイロコイ族の創世神話は、女神アタエンシク（別名「空から落ちた女」）が天から下ってくるところから始まる。彼女は天の世界で年老いた男の妻となっていたが、不貞を働いたために、トウモロコシを人々に与える生命の木が枯れてしまった。その罰で彼女は、生命の木が生えていた穴から下界へ突き落とされてしまった。^{※2}そのことにアヒルやガチョウがいち早く気づき、彼女を空中で受け止めた。しかし、世界にはまだ海しかなく、女神は亀の背で、ビーバー、ジャコウネズミ、カワウソなどに支えられて生きていた。やがて、これにも限界があると感じた動物たちは、彼女を守るためにどうしたらいいか相談し、堅固な大地を作るため海底に潜って土を持ってく

ることにした。結局、ジャコウネズミが海に潜ったが、溺れてしまい、遺骸が浮かんできた。その爪にはさまった土をビーバーが見つめ、アタエンシクがその土を広げて大地を作った。その後彼女はそこに住んで英雄の双子「若木」と「火打ち石」を生み、人間の祖先となったという。

まだ陸地もないところに、人類の祖先となる女神が天から降りてきて苦勞するところがこの話の面白いところだ。解決策を持たない女神に代わり、動物たちが苦勞して海の底まで潜り、大地の材料となる泥を取ってくるのである。

大地のために誰が苦勞するのか。

同じイロコイ語族の言語を持つヒューロン族^{※3}の創世神話も、海しかない世界に女神が落ちてくるところから始まるが、苦勞する役者が違う。

まず、天空から落ちた女神は、二匹のアビという水鳥に救われ、亀の背で暮らすようになる。海に潜って土を取ってくる探索には、ビーバー、ジャコウネコ、水鳥などが挑戦するが、皆、失敗した。最後に、ヒキガエルが向かい、ほとんど死にかけた状態で帰ってきた。亀がその口の中を調べると、わずかながら、土が残っていた。女神が亀の甲羅の回りにそれを置いたところ土は広がり、乾いた大地になった。

こうして広大な世界が出来上がった。亀の甲羅の周辺に広げたことから、大地は亀によって支えられているといわれる。

一方、チェロキー族^{※4}の場合は、「ビーバーの孫」と呼ばれる水中昆虫が海底から泥を持ち帰る。この昆虫は、ゲンゴロウのように水に潜って餌を取るものを指す。

呪術的な意味を持つ数字と鳥

女神が落ちてこない潜水神話もある。

カリフォルニアのモノ族の創世神話によると、世界は最初、すべて水に覆われていたという。そこに一本の棒が立っていて、鷹と鳥が止まっていた。彼らは他の鳥に、水の底に行き砂を取ってくるように命じた。

鷹は鴨に3の数字を与え、水に潜るように命じたが、鴨は三日の内に底にたどり着かず、死んでしまった。鷹は浮かんできた鴨を生き返らせた。鳥はオオバンに2の数字を与えた。オオバンは水に潜っていったが、二日以内に底まで辿りつけず、同じように死んで浮かんできた。鳥はこれを生き返らせた。

鷹はカイツブリに4の数字を与え、水に潜るように命じた。カイツブリは四日の内に底に辿りついて、両足に砂を掴んだが、浮かび上がる途中で死んでしまい、死体が浮かび上がった。鷹がカイツブリを生き返らせ、事情を聞くと、「底について砂を掴んだが、死んだ時に離してしまった」と答えた。調べてみると両足の爪の間にわずかな砂が残っていた。鷹と鳥はその砂を取って四方にばら撒いた。こうして陸地が出来上がった。

このバリエーションの面白いところは、呪術的な数字が出てくるところで、挑戦した鳥たちは与えられた数字だけ潜り続けて、次々死んでしまうが、カイツブリがなんとか海底の砂を持ち帰るのである。

同じカリフォルニアのモンドゥ族の場合、亀が6年間かけて、水の底から土を取ってくる。これも爪の間のわずかなものであったが、土の神がこれをもとに大地を形成する。

モンタナ州の大平原文化に属するクロー族の場合、女神ではなく、老人のために、鴨が水に潜ることになる。

洪水神話との合流

これらの潜水神話は、やがて、洪水神話と合流する。アメリカからカナダにかけての北太平洋沿岸に住む、アサバスカン語族に属するドッグリブ族の神話は、昔、チャベウエイという老呪術師が北の海峡に住んでいたところから始まる。二つの北の海が会おうところで、彼は二人の息子を追い出し、ひとりで暮らしていた。

ある日突然、嵐が吹き始め、大雨で大地が水に覆われていった。

チャベウエイはその場に立ちほだかり、水に囲まれた人間たちを持ち上げ、陸地の高い場所に置いたが、水嵩はどんどん増していった。そこで老呪術師は筏を作り、人間たちと生き物をひとつがいつつ乗せた。

やがて、嵐は止んだが、陸地はすべて沈んでしまった。

そこで老呪術師は動物たちに、水に潜り、海底の土を取ってくるよう命じた。カワウソ、ビーバー、鴨が挑戦したが、無駄であった。最後にジャコウネズミが試みたが、死んで浮かび上がってきた。しかし、このジャコウネズミの指の間にわずかばかりの土がはさまっていた。老呪術師はこの土を元にして陸地を作ったという。

この物語は内容的には、イロコイ族と同じであるが、この伝説と旧約聖書の「ノアの洪水」とずいぶん共通点があることに驚かされる。北米先住民の先祖たちが、氷河期時代、アジアから陸続きだったベーリング海峡を渡ってアメリカにやってきたことに、この物語の起源があるのかもしれない。

今回は、「ボセイドンは海神ではなかった」です。 ■

※1 アメリカのモンタナ州からワイオミング州、サウスダコタ州にかけての平原部に居住する。

※2 別の伝承では、長老の妻となったが、病気となり、夢の中で生命の木を掘り返すように告げられ、生命の木を枯らしてしまったとある。

※3 ヒューロン湖周辺に居住する。

※4 アメリカ南東部、アパラチア山脈南部に居住する。

研修講座・セミナーのご案内

研修講座・セミナーの新型コロナウイルス感染症対策について

- 新型コロナウイルス感染症防止の観点より、通常定員56名のところ24名とし、1.5～2m程度の間隔を保つため、机1台に1名の着席とします。セミナールームは、空気清浄機などを設置し最大限の換気に努めます。また、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置しています。
- 今後状況等により開催を延期・中止する場合は、申込者にはメールでお知らせし、Webにも表示します。
- ご参加の際には、マスクの着用や手洗い・うがい等、感染防止対策を心がけるとともに、咳エチケットにもご配慮ください。また、受付にアルコール消毒液を準備していますのでご使用ください。なお、講師の方にもマスクやフェースシールド等の着用をお願いします。感染症対策のため、会場での会話・食事はお控えください。
- 以下に該当する方は、参加をお控えください。
 - ・感染が明らかな方との接触歴がある方
 - ・咳や37.5℃以上の発熱症状がある方

今月の研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。

●海運実務研修講座

※会場は、特別な記載がない限り、日本海運集会所の会議室です。定員は24名です。

18	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ (全1日)	レベル ★
日 時	9月15日(火曜日) 13:30～17:00 ※60分を目安に休憩と換気を行います。	
講 師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二氏	
受講料	会員：10,000円(税別) 非会員：20,000円(税別)	

*4～6月に予定していましたが開催が延期となった講座・セミナーにつきましては、日程が決まり次第、延期時の募集に応募のあった方からご案内します。 <http://www.jseinc.org/seminar/index.html>

●関西地区 研修講座・一般セミナー

※会場は、特別な記載がない限り、神戸銀行倶楽部の会議室です。定員は20名です。

2	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修(1日)	レベル ★
日 時	9月29日(火曜日) 10:30～17:00	
講 師	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 ドライバルク営業統括部情報・管理チームリーダー 岩佐 竜至氏 「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Executive 関根 博氏 (元 日本郵船 常務経営委員、元 日本海洋科学 代表取締役社長)	
受講料	会員：15,000円(税別) 非会員：24,000円(税別)	
3	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ	レベル ★
日 時	9月30日(水曜日) 10:30～15:00 (昼休憩 12:00～13:30)	
講 師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二氏	
受講料	会員：10,000円(税別) 非会員：16,000円(税別)	
1	英文Eメールの特性を生かしたコミュニケーションを学ぶ 初心者のための貿易ビジネス英文Eメール(入門編)(1日)	レベル ★
日 時	10月9日(金曜日) 10:30～16:30	
講 師	みね事務所 代表、中矢一虎法務事務所 シニアマネージャー(司法書士、行政書士) 峯 愛氏	
受講料	会員：15,000円(税別) 非会員：24,000円(税別)	

2020年度 研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。また、予約は承っておりません。ご了承ください。

●海運実務研修講座(2019年度実績より編成。詳しい日程等は、当所ウェブサイトをご覧ください。http://www.jseinc.org/seminar/index.html)

予定	テーマ	レベル	予定	テーマ	レベル
10月	19 不定期船実務の基礎知識(陸:全3日+海:全3回)	★★	10月	21 <T4日程>新人社員研修(秋)(連続2日間)	★
	20 海技の知識(全3回)	★★		22 [新]フォワードガー保険 入門(仮)	★☆

予定	テーマ	レベル	予定	テーマ	レベル
10月	23 ドリルシップ・オフショア支援船・FPSOをとりまくリスクと契約上のリスク分担(全2日)	★★★	2月	34 船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆
11月	24 P&I保険の基礎	★☆		35 船荷証券の実務上の問題点(中級)(全3回)	★★★
	25 ケミカル/プロダクトタンカーの運航/荷役の実務(基礎編)(全3回)	★☆		36 造船契約の実務的検討(契約終了事由、引取拒絶、Warranty)(全1日)	★★
	26 船荷証券・航海傭船契約・定期傭船契約に係るクレーム対応(全3日)	★★	3月	37 船舶売買の実務(全3回)	★★
	27 入門 会計と海運業(全3回)	★		38 タンカー航海傭船契約(全3回)	★★
12月	28 船級協会の概要(全1回)	★		39 船の省エネ・環境対応技術(全1回)	★
1月	29 LNGの船上計量(全1日)	★★	随時	- [改]貿易実務基礎(全1日)	★
	30 内航海運概論(全1日)	★		- 英文契約書入門(全5回)	★☆
	31 船荷証券の基礎(全3回)	★★		- 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★☆
	32 設問式船舶金融論(連続2日間)	★★		- コンテナ物流の基礎(全3回)	★☆
2月	33 定期傭船契約(全4回)	★★		- ドライバルク航海傭船契約(全2日)	★☆
				- 船舶管理実務(連続2日間)	★★

●一般セミナー

予定	テーマ	予定	テーマ
11月	2020 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets.	随時	自律運航船の開発状況と実用化への展望(仮)
12月	原油市場の2020年総括と今後の展望		内航海運の法令・規則と働き方改革(仮)
	石炭資源の開発生産及び市場動向		2020年代の中国～巨大な隣国の強み、弱み、そしてチャンス
1月	ガスの市場動向		ブロックチェーンでデジタル化が進む世界の貿易事情
	船舶の次世代燃料・環境技術の展望とLNG燃料の最新動向		内外鉄鋼業界の現状と展望(全3回)
2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢		解剖・ドライバルク市況
随時	企業の文書電子化の動向と有効なペーパーレス化の進め方 船員関連(仮)		船舶事故後の対応
		海上テロ対策	

●関西地区 研修講座・一般セミナー(2019年度実績より編成中)

予定	テーマ	レベル	予定	テーマ	レベル	
10月	1 初心者のための貿易ビジネス英文Eメール(入門編)(1日)	★	2月	7 内航海運概論	★	
	5 船舶保険 入門	★☆	3月	8 入門 会計と海運業	★	
	一般 セミナー	海運業界最新事情(仮)	-	随時	一般 セミナー	海事技術最新動向(仮)
11月	6 P&I保険の基礎	★☆	随時	4 定期傭船契約	★★	

- 注
- ・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室、関西地区は神戸銀行倶楽部です。
 - ・講師、内容等は変更になる場合があります。
 - ・原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,000円(税別)です。(会員価格)
 - ・レベル表記は、★：入門(新人・中途入社)、★☆：初級(新人～3年程度)、★★：初・中級(実務経験1～3年程度)、★★☆：中級(2～4年程度)、★★★：中級以上(実務経験3年以上)。
 - ・各講座の日程や詳細については、関係各位に【JSEメール通信】にて配信しています。毎月16日～18日に、翌月・翌々月前半に開催する講座・セミナーの概要をお知らせし、開催日の3週間前に申込みフォームを添えて詳細をご案内しています。

セミナーについて

受講料について	各研修講座・セミナーにより異なります。ご案内のメール通信、ウェブサイトにてご確認ください。
お申し込み期間について	各研修講座・セミナーは、開始日の約3週間前にJSEメール通信、ウェブサイトでご案内しています。いずれも定員に達した時点で締め切ります。こちらもウェブサイトで随時お知らせしています。 http://www.jseinc.org/seminar/index.html
お支払いについて	郵便振込、または銀行振込にてお願いいたします。お振込みいただいた受講料は、開催中止の場合を除き返金できません。
キャンセルについて	キャンセルは開催2営業日前の16:00までにご連絡ください。それ以降に、参加できなくなった場合には、代理出席をお願いいたします。代理出席が難しい場合には、後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。また、当日欠席の場合も後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。
よくあるご質問	ウェブサイトをご参照ください。 http://www.jseinc.org/seminar/q&a/seminar_q&a.html

- ◆お問い合わせ 講座・セミナー：セミナーグループ TEL：03-5802-8367 E-mail：project@jseinc.org
法律関係セミナー：仲裁グループ TEL：03-5802-8363 E-mail：tomac@jseinc.org

金融緩和の効果

はじめに

コロナウイルスの感染拡大にともなう世界的な金融緩和の実施は、既存借入の資本コストを大幅に引き下げ、信用補完を主眼に置きながら、世界経済や信用のスパイラル的な悪化を未然に防いだように思われる。世界経済は大恐慌以来の大きな落ち込みになるとの悲観的な見方に支配される時期があったが、結果、その懸念は未然にある程度防ぐことができたと言えるのではなかろうか。金融面も含めて、COVID-19以前の状態に戻るのには2022年まで待たざるを得ないとの見方に変化はないが、想定どおり回復していくようであれば、不安の払拭は加速度的にすすみ、海運市況を支えてくれるものと期待したい。

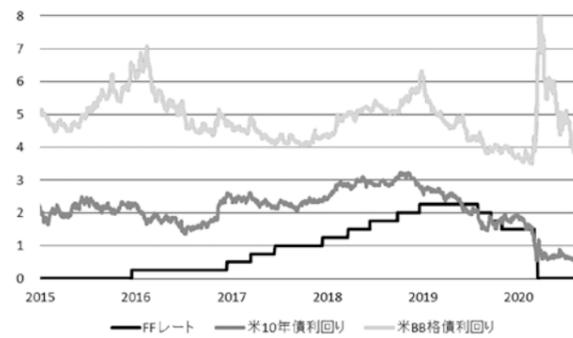
1. 米国の金融市場

2019年7月31日に開催された連邦公開市場委員会 (FOMC) で米連邦準備理事会 (FRB) が政策金利 (FFレート) の誘導目標を2.25%から2.00%に引き下げ、今回のサイクルでの金融緩和が金利面でスタートした。その後、新型コロナウイルスの感染拡大によるリセッション入り急速に台頭したことからそれに対応すべくゼロ金利政策および量的金融緩和政策に2020年では移行している。2020年年初のFFレートは1.5%であったが、コロナウイルスの感染拡大が世界に広がり始めたことが明らかになると2週間で1.5%の大幅利下げを敢行、量的金融緩和の導入も立て続けに決定された。

米ドル調達金利の指標となる米ドルICE LIBORの1カ月物 (1M LIBOR) は、2020年2月末には約1.5%とほぼFFレートに近い水準であったが、その後金融緩和期待が高まるとFFレートの低下を見越して先行してさらに低下していた。しかしながら、FRBがゼロ金利政策を実施して以降は、一転上昇に転じ0.9%から1%での推移となり金融当局の意図とは反対に数週間にわたってドル調達が難しくなる時期が見られた。1M LIBORは現状の0.2%を切る水準まで徐々に低下して

いったが、0.2%を下回ったのは5月に入ってからと、実質的に金融緩和が浸透するまで2カ月近くを要したと考えられる。

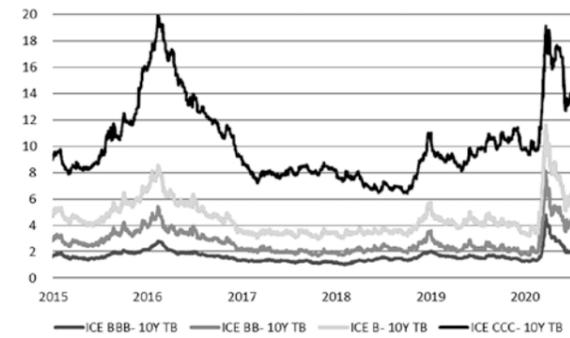
図1. 米国金利の推移



出所：ブルームバーグおよびFRBのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

米国の10年債利回りは図1の通りFFレートに追従して低下し、一時長短金利が逆転する場面があったもののその後は順イールドに戻った。また、米国BB格債券インデックス (ICE BofAML US Corporate BB Index) の利回りは新型コロナウイルス感染拡大とともに2020年2月以降上昇に転じ、3月23日には9%近くにまで上昇、米国10年債利回りとのスプレッドは8%近くまで拡大した。世界経済のリセッション入りが現実視されるなかクレジットスプレッドは急速に拡大したが、リーマンショック時のクレジットスプレッド15%以上に比べれば半分程度だった。新型コロナウイルスの感染拡大が明らかになってきた2020年3月以降に、世界経済の先行きに対する不透明感や不安感が世界恐慌以上と喧伝されていたことは裏腹な結果になっているように感じられる。金融当局の素早い対応が効果を発揮し、過去にない悲惨な事態は避けられたと言えよう。

図2. クレジットスプレッド



出所：ブルームバーグおよびFRBのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

足下では、1M LIBORは0.1-0.2%程度、米国10年債利回りは0.7%程度で推移しており、米国の金融政策が幅広く浸透しているように思われる。一方で、世界経済の回復はV字では無くSWOOSH型の回復が見込まれることで、クレジットスプレッドは回復途上とは言え、歴史的な変動から判断すると依然として高い水準での推移となっている。リーマンショック後の推移などから判断して、世界経済の回復が想定通りに推移すれば2022年までにはCOVID-19以前の水準まで低下するものと期待したい。

2. 金融緩和の効果

以前本稿で述べたが、金融緩和による影響について、2001年から2019年建造船のFFレートが2%低下したことによる利払いの減少額を一定の前提をおいて試算すると、既存船の加重平均で、Handy Size 700ドル/日、Supramax 840ドル/日、Panamax 920ドル/日、Cape Size 1620ドル/日の金利負担減になったと試算される。ミクロの視点では円借入である場合や固定金利である場

合もあり効果は試算を下回る場合もあるだろうが、マクロ経済的には有効な試算と思われる。金利低下による利払い負担減が数百ドル/日以上となれば、チャーターレートは平均的には10000ドル/日以上と考えれば海運業界全体で経済対策の効果を一定の規模で享受できているものと思われる。今回の金融緩和は、資本コストを下げ新規投資を促進するといった景気刺激策というよりは、結果的には信用破綻を未然に防ぐ効果や既存資本コストの低減が主眼となったと思われる。

一方で、足下の資金調達環境については、基準金利は低水準で推移するもののクレジットスプレッドがCOVID-19以前より上昇している影響がまだ色濃く残っているものと思われる。金利が大幅に低下したことで、資金調達意欲は大変増加しているものの、クレジットスプレッドが上昇しているため、COVID-19以前より新規資金については調達金利が期待ほど低下していない可能性がある。

世界経済を含めてCOVID-19に対する先行きについては依然として不透明感があるものの、現時点においては、当初から想定されている回復過程を進んでいるように思われる。足下では世界経済が回復過程の踊り場を迎える可能性が指摘されているものの、2021年にかけて世界経済、クレジットスプレッドなどの金融環境が徐々に改善していくものと想定されるならば、想定通りに回復することで不透明感は加速度的に払拭されていく可能性が高く、過度に悪化してきたセンチメントが想定以上に改善し海運市況を支えていくものと期待したい。(ジャパンシッピングサービス(株))

J.S.B.A.



JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION

日本シブブローカーズ協会

東京都中央区京橋2-6-5 菊池ビル4階

電話 03-3561-1335 FAX 03-3561-6107

e-mail jsba-ship@k5.dion.ne.jp

理事長 小口淳司

事務局 松山典子

燃料アンモニアに関する共同研究に着手

日本郵船ほか

日本郵船とジャパンマリンユナイテッド (JMU)、日本海事協会 (NK) は8月6日、アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船 (AFAGC) および浮体式アンモニア貯蔵再ガス化設備 (A-FSRB) の実用化に向けた共同研究開発契約を締結した。AFAGCおよびA-FSRBの研究開発は世界初となる。

アンモニアは燃焼しても二酸化炭素 (CO₂) を排出せず、生成時にCO₂が発生しない水素を原料とすることでゼロ・エミッション化を実現できるため次世代燃料として期待されている。日本国内

ではアンモニア100%でのガスタービン発電に成功しているほか、石炭火力発電所ではアンモニア混焼発電に向けた技術開発が進められている。

今回の共同研究では、日本郵船が運航・運用手法の策定や法規対応の検討を、JMUが船や設備の研究開発を、NKが安全性に関する技術検証などを担う。船用燃料としてのアンモニア活用だけでなく、アンモニアの大量輸送および供給方法を確立することで、国内電力会社が取り組む石炭火力発電所へのアンモニア混焼導入のソリューションとなることを目指すとしている。

三井E&S造船との資本提携で協議開始

常石造船

常石造船は7月31日、三井E&Sホールディングス (HD) との間で三井E&S造船の株式一部譲受けに向けて協議を開始することで基本合意書を締結した。三井E&SHDは、艦艇事業を除いた商船事業を主な事業とする三井E&S造船の株式を常石造船に一部譲渡する形となる。

常石造船と三井E&S造船は2018年5月7日に商船事業分野の業務提携契約を締結し、これまで設計開発力やコスト競争力の強化、受注拡大などに協力して取り組んできた。

今回の資本提携によって両社はこれまでの業務

提携をより深化させ、互いの商品営業力や設計力、研究開発力、グローバル生産能力のさらなる相互活用を図る。これにより、造船会社としてグローバルな競争に勝ち抜くための競争力を強化し、両社商船事業の持続的な成長につなげていきたい考え。

今後は常石造船と三井E&SHDで詳細な検討を行い、具体的な対象事業の内容および範囲、取引形態などについて確定するとともに、2020年12月末を目途に最終契約書を締結し、21年10月には本取引を完了させることを目指す。

2020年度中期経営計画を策定

三井E&SHD

三井E&Sホールディングス (HD) は8月5日、「2020年度中期経営計画」(2020～22年度まで)を策定したと発表した。同社の目指す将来像を「全ての機械にデジタル価値を付加する企業」と定め、基本方針として①財務体質の改善②事業領域の集中と協業③経営基盤の強化一を掲げた。

このうち①財務体質の改善では、2019年に開始した事業再生計画を踏まえて事業規模と人員規模をスリム化し、2023年3月期には連結売上高7700億円、連結経常利益率4%、総資産回転率0.8倍以上、NET有利子負債EBITDA倍率5.0倍未

満を目指すとした。

②事業領域の集中と協業では、製品のデジタルモジュール化を推進するとともに、継続的に収益を上げるストック型ビジネスモデルへの転換を図る。「造船事業」に関しては、アライアンスによる市場の創出に取り組んでいく。そのうち「商船事業」は中小型バルカー市場をけん引しつつ、設計開発力の強みを生かしたファブレス事業 (自社工場を保有しない業態) に注力する。「艦艇事業」は収益安定化を図り、玉野事業場の労働基盤強化に取り組むとしている。

KAIUN FAN



読者のひろば

2020年9月号

●お盆休み

今年のお盆休みは、妻の家のお墓がある香川県に行こうと計画をしていたが、遺憾ながら断念した。理由はCOVID-19の感染拡大ということもあるが、他県ナンバーの車に投石したり、帰省した人間に嫌がらせをしたりする不埒者が出始めたのが主たるものである。

4月頃、テレビで櫻井よしこ氏がさりりと『人間性が試されますね』と言っていたが、まさにその通りになってしまった。人は恐怖にさらされると本性が如実に出てしまう。これこそ、私が最も恐れていたことで、まさに現代版魔女狩りや村八分といった様相を呈してきた。きっとこういうことをする人間は、自分で自分のクビを絞め、地域経済をシュリンクさせ、周りにも迷惑がかかっているという認識がもてないのか、と嘆息してしまう。

結局、人と人の価値交換が経済の最小単位なので、これを分断していくと成り立たない業態が出てしまう。一度壊れたものは回復までに相当期間を要するか、消滅するしかないわけである。非難覚悟の上で、暴論ではあるが、実をとるためにも重症化リスクの高い方々にはリモートワークをして頂き、リスクの低い若手に頑張ってもらおうという思い切った政策を打ち出すことが必要なのではないかと思う。(大斎原にて)

東神インターナショナル株式会社 TOSHIN INTERNATIONAL CORPORATION

SHIPBROKERS
(WORLDWIDE CHARTERING FOR TANKERS)

代表取締役会長 丸山 博史
代表取締役社長 森本 記通

東京都千代田区神田司町2丁目4番地 神田アーバンビル8階
電話 03 (5296) 0377
Eメール tankers@toshinintl.co.jp

●ファミリーヒストリー

某公共放送局の番組で、有名人の系譜を辿りその家族の歴史を取材・発掘、そして、その取材したテープを本人が鑑賞して、知らなかった自身のルーツを認識する番組がある。

先日、私もそれと似たような体験をした。私のもとに、昭和の初期に自宅に天文観測所を建設し反射望遠鏡で天体観測をしていたあるご夫婦の親族を捜しているというアマチュア天文愛好家からの問い合わせが届いた。実は、あるご夫婦は私の母方の大叔母とその配偶者に当たる方々であった。

そのアマチュア天文家に依ると、そのご夫婦が使用していたロンドンから部品を取り寄せ制作された日本最大と言われる反射望遠鏡が横浜の某学校で保管されていたが、台風の影響でそこから撤去され、四国の博物館に移設・保管されることになり、ご夫婦の親族にそのことを伝え、興味があれば是非見学に来て欲しいとのことだった。マニアの間ではこの望遠鏡の発見は画期的で、またそのご夫婦がその観測記録を専門誌に度々投稿していたこともありア

マチュア天文愛好家の間では有名な観測者だったようだ。こちらはこの件は初耳で何か資料はないかと母の遺品を整理してみたら、私の両親の結婚式の家族写真に大叔母も写っていたのでその写真のコピーを差し上げた。昭和30年代初めにウエ

ディングドレスを着て結婚式を挙げ、時代を先取りしていた両親を誇らしく思った。また、義理の大叔父は某商社のロンドン駐在をしたのち、戦後、日本の外航タンカー会社創立に携わったことも分かった。いま私、そして息子が海運関係の仕事に携わっているのも何かの縁なのだろうか。今回の件はマイ・ファミリーヒストリーの一部を知る良い機会でもあった。(アメリカン・ビート)

内航タンカー運賃の唯一の「ものさし」

内航タンカースケール 2020

収録
約7,900航路

本体価格 (2冊分)
¥70,000円+税
(別途送料)

内航タンカー運賃マーケットの把握に！

運賃交渉・算定の資料として！

変動顕著なバンカー代を反映！

社内システムで利用可能な CD-ROM も販売！

●直販のみ(書店様を通しては、お買い求めいただけません)。●当所会員は本体価格¥50,000(2冊分)+税(別途送料)。

お問い合わせ・お申し込みは… 一般社団法人 日本海運集会所 TEL: 03-5802-8361 E-mail: jse@jseinc.org

JTS 株式会社 日本技術サービス
たかどうしあき
 代表取締役社長 高藤弘樹

ケミカル船の化学洗浄は弊社にご相談ください
 《一般船舶の工業洗浄および陸上機器洗浄全般も含む》

全国出張

化学洗浄

本社：〒745-0125 山口県周南市大字長穂 1316-17
 TEL.0834(88)2395 FAX.0834(88)2396
 宇部出張所、岩国工場、西条工場

KAIUN スタッフ通信

■江戸時代にスイカがどのようにカットされていたかご存知ですか。最近、Twitterで太田記念美術館のアカウントが「一口大のカットスイカが描かれた浮世絵」を紹介し話題になりました。涼しげな大皿に四角いカットスイカが積み、楊枝が刺さっている様子は現代と変わりません。少ない線と色なのにやけに美味しそうに見えます。ちなみに、同美術館のnote (<https://note.com/ukiyoetate>)によると、江戸時代のスイカは一口大カットが一般的だったわけではなく、他の浮世絵では半月状や扇形で描かれているそう。記事中には複数の浮世絵が紹介されていてとても面白いので、ぜひ確認してみてください。みんな大好きな歌川広重の丸くてかわいい子犬も登場します！ (T)

■コロナ対応の最前線にいる医療関係者を支援するため、アート分野では相次いでチャリティーキャンペーンが立ち上がっています。少しでも役立てれば、と私もあるキャンペーンに参加しました。具体的には、複数のアーティストの作品のポスターから自分が気に入ったものを選んで購入すると、その金額が医療関係者に寄付されるという仕組み。学生時代から知っていたアーティストの作品があったのですぐに参加を決めました。そして今、届いたポスターは在宅勤務用デスクに面した壁面に飾ってあります。医療関係者の支援になり、好きなアーティストの作品が手に入り、コロナ終息後も(ポスターを見ることで)その記憶を風化させない。そんな気付きを得ることができました。(syu)

■ぐっすり眠れていないので生活パターンを変えてみた。アルコールは控えめにし、寝る前にぬるい風呂に少々長めに入る。入浴剤は必須。出た後はリラクゼーションの音楽をかける。瞑想系がとくにいい。布団に体を投げ出してボーっとする。そうすると自然と眠くなっていく。しばらくこのパターンでいけそう。 (iman)

読者アンケートはウェブに移動しました
 クリックでOK。ダウンロード不要です
<http://www.jseinc.org/>
 ご質問・お問い合わせはEmailで
kaiun@jseinc.org

購読のご案内(お申込みは下記電話番号、HPまで)
 ・年間購読料 14,400円+消費税(送料込)
 ・1冊ごとの購入 1,200円+消費税(送料込)
 ・なお、当所会員には1冊無料進呈、追加購入1割引

2020年9月1日発行

KAIUN (海運)

2020年9月号

本号 本体価格 **1,200円**+税/送料込

発行人 山口 誠

発行所 一般社団法人 **日本海運集会所**
 〒112-0002
 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階
 電話 03(5802)8365
 FAX 03(5802)8371
 ホームページ <http://www.jseinc.org>
 振替口座 00140-2-188347

印刷所 福田印刷工業株式会社

本誌中、寄稿は原則、著者の意向を尊重して掲載しており、その内容を情報誌「海運」グループ(編集部)が保証するものではありません。また寄稿は編集部あるいは日本海運集会所の見解・意見・主張を必ずしも代表するものではありません。本誌は利用者ご自身でのご覧いただくものであり、本誌の全部又は一部(本誌ウェブサイト掲載の有無を問いません)についての、無許諾の複製・ダウンロード・編集・加工・二次利用・転載・第三者への提供などを禁じます。

**World class support,
 anytime anywhere in the world**



★ 24時間、365日 船舶の安全をフルサポートします。

一般財団法人日本海事協会(ClassNK)は、世界50カ国以上の約130箇所を拠点に、高品質な検査と認証サービスを提供し、海上における人命と財産の安全確保及び海洋環境の汚染防止のために活動する船級協会です。

1世紀以上に亘って培ってきた技術的知見と経験を活かし、お客様のニーズに応えます。



ClassNK 一般財団法人日本海事協会
www.classnk.or.jp

大切なあなたの笑顔のをせて
その先の未来へ運ぶ

地球に優しい「船」という輸送手段。

わたしたちは、モーターシフトの

推進に取り組んでいます。

大切なあの人の笑顔を見たいから、

ずっと笑顔でいてほしいから。

運び続けていきます、

その先の未来へ



K 川崎近海汽船株式会社
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

東京都千代田区霞が関3丁目2番1号 Tel. 03-3592-5800 (代表) <https://www.kawakin.co.jp/>

本体価格 1,200円+税

雑誌 89379-09



4910893790901
01200