2021年1月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌
海運
2021.1
No.1120

特集

海事産業・展望2021

特別企画

いまどきの海事教育 ―小学校の社会科で何を教えているか―

グラビア

商船三井　新社長に橋本剛 副社長執行役員

一般社団法人 日本海運集会所

Tomorrow, Together
KDDI

つながる船、つながる人
KDDIの衛星通信

KDDIは業務と福利厚生の利用シーンに
合わせた様々な衛星通信ソリューションを
船内と陸上にワンストップでご提供します

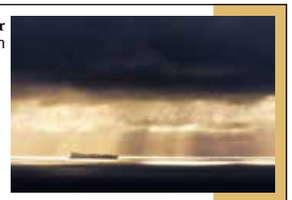
※ 最新エリアなどサービスの詳細はホームページをご覧ください。

イリジウムCertus（サータス）
インマルサットFX（フリートエクスプレス）
KDDI Optima Marineサービス

KDDI衛星通信サービスのお問い合わせは
KDDI株式会社
http://www.kddi.com/business/satellite/index.html
フリーコール 0077-7707（無料） フリーコール 0120-921-919（無料）
受付時間 9:00～18:00（土・日・祝日・年末年始を除く）

CONTENTS | 2021年1月号 | No.1120
KAIUN

Cover
©Mimadeo/Shutterstock.com



特集

33 海事産業・展望2021

寄稿
ドライバルク市場　日本郵船株式会社　林　光一郎 …… 34
原油タンカー市場　株式会社商船三井　安田　貴光 …… 36
コンテナ船市場　拓殖大学　商学部　松田　琢磨 …… 38
鉄鋼市場　株式会社資源・食糧問題研究所　柴田　明夫 …… 40
原油市場　株式会社日本総合研究所　松田　健太郎 …… 42
LNG市場　独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC)　白川　裕 …… 44

インタビュー
米国経済　丸紅株式会社 丸紅経済研究所　阿部　賢介 氏 …… 46
中国経済　みずほ総合研究所株式会社　玉井　芳野 氏 …… 50
新興国経済　株式会社大和総研　増川　智咲 氏 …… 54
中東産油国情勢　一般財団法人日本エネルギー経済研究所　保坂　修司 氏 …… 58

グラビア
8 新社長に橋本剛 副社長執行役員
池田社長は代表取締役会長に
商船三井

年頭所感
29 一般社団法人 日本船主協会　会長　内藤　忠顕 氏
30 一般社団法人 日本造船工業会　会長　斎藤　保 氏
31 日本内航海運組合総連合会　会長　栗林　宏吉 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：bussdept@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/

BARI-SHIP IMABARI MARITIME FAIR

バリシップ2021

2021年5月20日(木)～22日(土)

テクスポート今治 他

www.bariship.com
または バリシップ

GO WEST

主催 Organiser informa markets

特別後援 Special Sponsors 今治市・今治市海事都市交流委員会
Imabari City, Imabari Maritime City Promotion Committee

バリシップ運営事務局 インフォーマ マーケッツ ジャパン株式会社 ● TEL：03-5296-1020 Email：promotion@bariship.com

CONTENTS | 2021年1月号 | No.1120

海運諸統計は弊所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

KAIUN

特別企画

65 いまどきの海事教育
ー小学校の社会科で何を教えているかー

PART 1
66 海運・造船の取り上げ方は?
小学校の社会科教科書をまじまじと読んでみた

PART 2 インタビュー
74 海から見た社会科
“見えない海運”を感じさせるのが教師の腕の見せどころ
広島大学附属三原小学校　契約教諭　村上 忠君 氏

連載
62 海の神々　―世界の神話に見る海と神―
第六回「こんぴらさんはワニの神?」
朱鷺田 祐介

シリーズ etc.
5 波濤　ジョブ型雇用について
7 竣工船フラッシュ
28 日本海運集会所からの新刊紹介
「世界のコンテナ輸送と就航状況2020」を発行
日本郵船調査グループ編
78 せんきょう(日本船主協会)
80 CLOSE UP　次世代環境船舶開発センター
82 研修講座・セミナーのご案内
84 造船ニュース
86 NEWS Pick Up!
90 ブローカーの窓から
92 内航ニュース
119 読者のひろば
120 スタッフ通信

当社操船シミュレータ

事業内容
（一部）

海事コンサルティング 1
●航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

船舶運航コンサルティング 2
●船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

海外造船海運コンサルティング 3
●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

船員サポート 4
●船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

海事教育訓練 5
●シミュレータによる操船訓練 ●BRM講習
●PEC講習 ●ECDISトレーニング

システム販売、他 6
●操船シミュレータ ●離着桟橋支援システム
●ドライカリー販売

株式会社日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.
www.jms-inc.jp

波濤 第251回

ジョブ型雇用について

謹賀新年

コロナ禍の制御も間近のようです。読者諸氏のご多幸をお祈り申し上げます。

さて、新型コロナ感染症のせいで、企業は社員の「はたらき方」の変更を余儀なくされている。

雇用形態と時代の変化

わが国の雇用は、J.アベグレンが指摘したように、「終身雇用」「年功序列」「企業内組合」という三種の神器に代表される。この制度のお陰で高度経済成長が可能となった。雇用の安定が保障されてこそ、社業に邁進できるとの考え方だ。

その高度成長は1973年に、為替変動相場制導入とオイルショックとともに終焉を迎えた。その後徐々に三種の神器の威力が薄れ、そして今「ジョブ型雇用の時代が来た！」と叫ばれている。

ジョブ型雇用とは

変な言葉ではある。正しくは「Job Description型」というべきだろう。つまり、毎年個々の社員が職務と報酬について会社と取り決めを行い、それに基づいて仕事をするという仕組みである。

従来日本では、「就社」と呼ばれるように、「人事は会社の専権事項」という認識の下、社命によって職務が点々と変化してきた。個人には明確な職務の取り決めはなく、部や課ごとに職務分掌があって、その組織単位で協力しながら任務を果たす。

このシステムの利点は、お互いが仕事をカバーし合うことによって協働の精神が培われ、組織力が発揮されるという点である。

他方ジョブ型では、各担当者の職務は明確で重なり合わず、個人に与えられる権限がはっきりしている。つまり無駄なく人員をフル活用することによって、個人の能力を最大限に生かそうとするものである。海外ではこの方式が一般的だ。

理念と実態

ジョブ型雇用形態は理想的な環境を前提にしている。すなわち社員はすべて職務にふさわしい能力を保持しており、意欲満々である状態である。

しかしそうでない場合は、社員同士お互いの職務に関心がなく、自分の職務から外れた仕事は一切しない。取り決め通りの職務を「完璧にこなしている」と見せかけることにエネルギーを費やす。

私には欧州で勤務していた時、苦い経験がある。人事担当課長に「会社を今後伸ばすために、どのような人事制度改革が必要か、案を練ってくれ。」と命じたところ、「それは私の職務に入っていません。私は今の職務で手いっぱいです。朝は毎日30分も早く来てるんですよ。」と突っぱねられた。

そんなに忙しいのかと、ある朝彼のオフィスをひょっこりのぞいたら、悠々と新聞を読んでいた。

日本のはたらき方の今後

ジョブ型雇用が前提とするような性善説には警戒を要する。欧米の経営学者やコンサルタントに惑わされてはいけない。

従来の日本のように、皆で力を合わせて職務を成し遂げようという職場環境の方が、成果は出やすいと思う。

日本方式の問題はどこにあるか。それは中間管理職から上の立場にいる人たちである。部下に仕事をさせてそれを管理することだけが職務だと考える人が多い。これでは急速に変化するDXの時代に、会社変革のダイナミズムは生まれてこない。

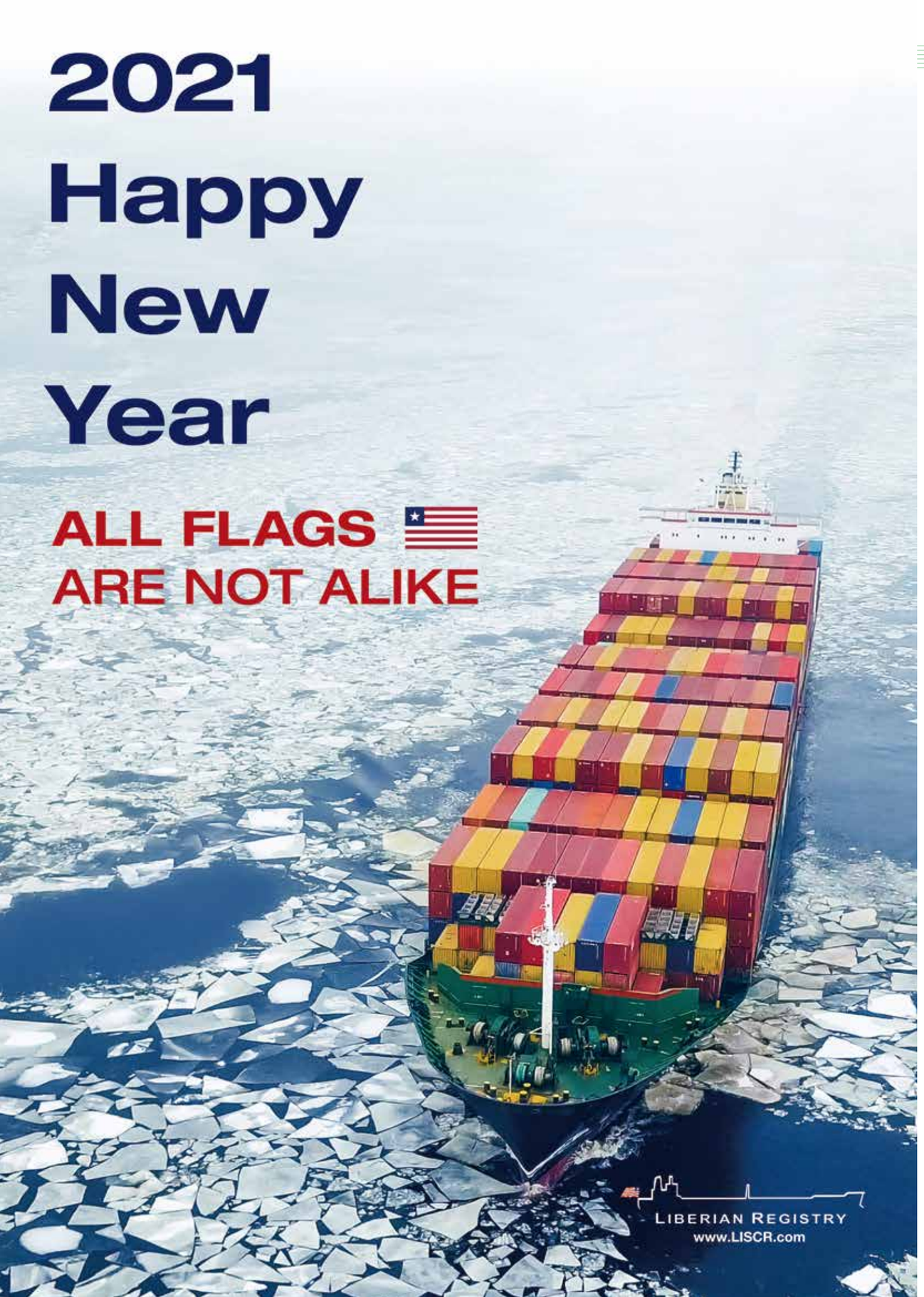
日本的雇用制度の短所を補うためには、管理職から経営者に至るまでの意識改革が必須である。高学歴であれば自動的に良いポジションを得られるなどという企業文化があるとしたら、早期に改めるべきである。

一年前と全く同じ業務しか行っていない部門の長は、職を辞してもらうという制度を作ってはいかがだろう。「長（リーダー）」が必要ないことが証明されているのだから。

P.ドラッカーは言う「企業の目的は顧客を創造することである」

コロナ後を見据えた経営のバイタリティ発揮に希望を持てる年としたい。

（ご意見歓迎：shinomashimizu@gmail.com）
（福知山公立大学　特命教授　篠原正人）



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

TENZAN（リベリア籍）

- 船主：ALLEGIANCE MARITIME S.A.
- 原油タンカー
- 160,433総㌧
- 312,524重量㌧
- 主機関：WinGD 7X82-B
- 全長338.95m、幅60m、深さ：28.5m、喫水21.05m
- 船級：NK
- （株）名村造船所 伊万里事業所、2020年11月20日竣工

OCEAN GOLD（シンガポール籍）

- 船主：OCEAN GOLD PTE. LTD.
- ばら積運搬船
- 48,245総㌧
- 87,635重量㌧
- 主機関：三井-MAN B&W 6S60ME-C10.5-HPSCR
- 全長228.99m、幅36.94m、深さ19.95m
- 速力：14.5ノット
- 船級：NK
- 三井E&S造船（株）千葉工場、2020年11月16日竣工

BTG ULRIKEN（バハマ籍）

- ばら積運搬船
- 44,249総㌧
- 82,456重量㌧
- 主機関：MAN B&W 6S60ME-EGRBP
- 全長229.0m、幅32.26m、深さ20.20m、喫水14.578m
- 速力：14.50ノット
- 船級：DNV GL
- ジャパン マリンユナイテッド（株）舞鶴事業所、2020年10月15日竣工

CLEAROCEAN MUSTANG（リベリア籍）

- 船主：STIRINGASTER LINE INC.
- 油・ケミカルタンカー
- 29,539総㌧
- 49,999重量㌧
- 主機関：HYUNDAI-MAN B&W 6G50ME-C9.5-HPSCR
- 全長183.06m、幅32.2m、深さ19.1m
- 船級：ABS
- 現代尾浦造船、2020年11月12日竣工

商船三井

新社長に橋本剛 副社長執行役員
池田社長は代表取締役会長に

商船三井は2020年12月11日、会長・社長人事に関する緊急記者会見を行った。2021年4月1日付けで橋本剛 代表取締役 副社長執行役員（**上写真左**）が代表取締役 社長執行役員に就任する。池田潤一郎 代表取締役 社長執行役員（**同右**）は代表取締役 会長執行役員となる。

池田社長は冒頭、交代のタイミングについて、経営環境が大きく変化している中で「弊社やグループが引き続き成長していくために、このタイミングで新しい体制に替わるのが適切だろうと判断した」と説明した。一方、橋本次期社長は、新型コロナウィルスの収束の見通しが立たず、かつ環境問題が待ったなしになっている状況の下、「短期的にも中長期的にもどのように会社の方向性を決めていくのか非常に悩ましい局面ではある。しかし難しいからこそやりがいもあると自分を奮い立たせるようなつもりでがんばっていきたい」と決意を述べた。

次期社長を誰にするのかについて、池田社長は5年前の社長就任時から「常に自問自答してきた」と話した。具体的なアクションとしては、2020年初めに同社の指名諮問委員会で候補を紹介、人選を進めてきたという。そして11月30日開催の同委員会で池田社長は「（橋本氏が）次期社長にふさわしい」と発言。その後12月11日の取締役会で決議し、同日付での発表となった。

記者から橋本氏を選んだ理由を尋ねられると、池田社長は「大変、冷静沈着」と切り出した。海運業を取り巻く経営環境の変化が一層激しくなる中では「冷静沈着が必要」だとし、商船三井は今後変革のスピードを上げていかなければならないとした上で、「（橋本氏は）変革に対して強い思いを持っている。かつそれが達成できる人材」と評した。また、橋本副社長はこれまでLNGや海洋事業などを中心に同社の成長分野に携わる仕事に長年従事してきたが、「プロジェクトや投資に対する姿勢、リスクとリターンに対するバランス感覚が大変優れている」と述べた。

一方、橋本副社長によると、池田社長から新しい会長・社長人事の話を聞いたのが11月末の指名諮問委員会の直前だったという。「正直言って、（自分は）割と年齢も高い。社長になることはもうないだろうから、副社長の立場で残された任期を全うしようと考えていた」と本音も語りつつ、非常に難しい状況の中でも「“あなたがやらなくてはだめだ”と言われたら、そこは逃げずに引き受けなければいけないと考えた」と次期社長の話を受けたときの自身の考えを説明した。

橋本・次期社長は1982年4月に大阪商船三井船舶に入社。1989年6月からMITSUI O.S.K. FINANCE PLC（ロンドン）に勤務し、1997年6月に液化ガス船部液化ガス第二チーム課長、2008年6月にLNG船部長、2009年6月に執行役員、2012年6月に常務執行役員、2015年6月に取締役常務執行役員、2016年4月に取締役専務執行役員、2019年4月から代表取締役副社長に就任している。

記者からの質問に対する回答（ダイジェスト）

池田潤一郎社長

■ Ocean Network Express（ONE）について：

社長就任時に一つの課題としてコンテナ船事業の立て直しを申し上げた。実際、任期中に3社統合を行い、ONEが発足した。初年度は厳しい年になったが、昨年度黒字に転換し、本年度はマーケットの活況に助けられている。当初目論んでいたシナジーの発揮は十分にできている。やったことは間違っていなかった。生みの親の一人として（ONEは）伸びていると思っている。

■この5年間での海運業の変化：

逆に「変わらなかったこと」から言うと、世界経済が発展し、人々の生活が豊かになるのと軌を一にして貨物量の伸びはあると感じた。コロナ禍では「コト」ではなく「モノ」が消費されている。人々が生きていく上でモノを運ぶという使命は変わらない。

ただ経営環境は大きく変化している。商船三井の生業である外航海運は日本の産業の成長とともに発展してきた。しかし今後は、人口動態も含め、日本の産業がボリューム的に縮小するかもしれない。その変化が如実に表れた5年間だった。

その一方でインドや中国などのエマージングエコノミーはますます力を発揮している。また環境問題やデジタライゼーションなど、1年間で事業環境は大きく変化している。毎年毎年違うことを考えないと海運業の舵取りは難しいと感じた。

橋本剛副社長（次期社長）

■経営課題と低炭素化について：

当社の基幹事業は海運業であり、なくてはならない産業であると信じて仕事をしてきた。今後も基本構図は変わらないが、環境変化はある。中核としてきた日本からの輸出入は相対的に大きく低下している。重要なお客様でありパートナーである日本の大手製造業の皆様、電力やガス会社の方々も次々と事業を海外に展開し、成長の活路を見出そうとされている。これまでの日本中心のビジネスモデルから日本を離れた全世界規模でのビジネス環境の中でどう勝負していくか、どう利益を出していくかが大事だと考える。

海運業がコモディティ化する中で、単純な価格競争に巻き込まれると、利益を上げられるような、サステナブルな事業が継続できない。商船三井の独自技術やノウハウ、お客様との強いパートナーシップを確立して、サステナブルな事業を継続していく必要がある。

環境の問題は待ったなしに迫ってきている。海運業は大量の二酸化炭素（CO_2）を排出しないと事業ができない現実がある。これをどう減らしていくか。水素やアンモニアなどを船舶の燃料としてCO_2の排出がない状態に一挙にいくのか、LNG燃料のように比較的CO_2排出量の少ないものに切り替えながら段階的に進めていくのか。その組み合わせとタイミングをどうするのかが、今後の舵取りで大きな課題になってくる。

本日時点では、水素燃料などにジャンプするのではなく、LNG、LPG、アンモニアなど既存の技術を組み合わせ、その切り替えを早いスピードで進めていく。そのロードマップを組み立てるのが一番大事ではないか。

■事業の見通しについて：

2020年は経済状況が大きく動いた。各セクターや各地域で、極端に落ち込むものもあれば、そうでもないところがあった。ローラーコースターのような状況だが、これがおそらく2021年も続くのではないか。見えないことだらけで、どちらに転ぶかわからないが、どちらに転んでも何とかやっていくということしかない。インテリジェンスを結集して、経営計画をつくっていきたい。

■「冷静沈着」という池田社長の評価について：

子どもの頃から腹が据わっているなどと言われることが多かったが、自分は決してそうは思っていない。自分なりの迷いや葛藤はある。即断即決はかっこいいが、あまり反射的にではなく、一回ゆっくり考えてから～といっても何分かだが～結論を出すよう心掛けている。

■モーリシャス沖事故への取り組み：

（社会的責任を果たすための）貢献策は社内で議論を重ねてきた。いまはまだ我々のコミットメントをお示ししただけで実行はこれからになる。着実に実行していきたい。

「お客様のために」
その言葉を一隻一隻に込めて
私たちは建造しています

Japan Marine United

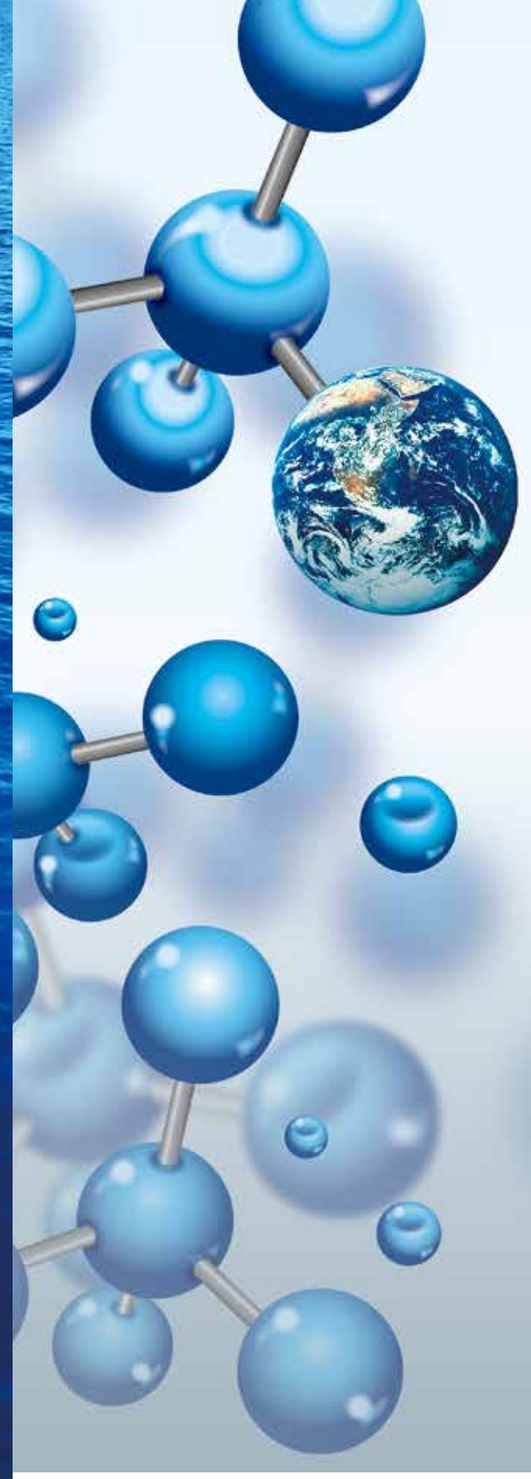
JMU

ジャパン マリンユナイテッド 株式会社

〒220-0012 横浜市西区みなとみらい四丁目4番2号

Tel. 045-264-7200　Fax. 045-264-7202

www.jmuc.co.jp



細胞レベルまで行き届くような検査・分析を目指して

信頼のブランドNKKK

100年にわたり蓄積された技術と実績は、
海事関連のみなさまより
高い評価をいただいております

- 海事鑑定
- 石油・化学品検査、タンク計測
- 危険物諸検査等
- 理化学分析・食品検査
- 検定・検量

Analysis Center
理化学分析センター
食品衛生分析センター
大阪理化学分析センター

一般社団法人
日本海事検定協会
NKKK

URL http://www.nkkk.or.jp

【本部】〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号　TEL:03-3552-1241 / FAX:03-3552-1260　Mail:info@nkkk.or.jp

日本海事検定キューエイ株式会社 http://www.nkkkqa.co.jp　日本海事検定グローバルサポート株式会社 http://www.nkkkgs.co.jp

We Find the Way

運ぶこと。それは、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現すること。
だから、どんなときでも、ただ一つの最善の方法を見つけ出し、必ずやり遂げる。
このような、私たちの強い意志と自信を、この企業メッセージに込めています。

北海道 ⇔ 東京

日本縦断

東京 ⇔ 九州

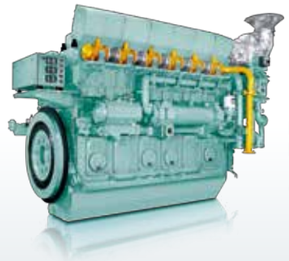
～日本を1つに結ぶ日通の内航定期船～

2021
— 謹 賀 新 年 —

We Find the Way
日本通運
NIPPON EXPRESS

YANMAR

美しい自然と人々の笑顔がともに輝く未来へ。
ヤンマーは次の100年に向けて、
人と地球に貢献できる技術を追求し、
信頼のエンジンでお客様の快適な航海を支え続けます。



MARINE
DUAL FUEL ENGINE
6EY26DF

ヤンマーパワーテクノロジー株式会社 特機事業部 舶用営業部
〒660-8585 尼崎市長洲東通1-1-1 TEL: 06-6489-8069 ［営業所］東京／大阪／広島／高松／福岡

謹賀新年

謹賀新年

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

謹賀新年

MOL 株式会社商船三井内航

〒105-0001　東京都港区虎ノ門二丁目1番1号（商船三井ビル）
Tel 03-6230-2011（代）　Fax 03-6230-2050
https://www.mol-naikou.co.jp/

株式会社 東和電機

創業1947 70th

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！

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 神戸市西区櫨谷町長谷274番地
本　社　〒652-0864 神戸市兵庫区笠松通6-1-7
Tel：078-990-3335　Fax：078-990-3336
https://www.towa-electric.co.jp/

謹賀新年

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

ISO 14001

TOUCH THE NEXT STANDARD

www.nautilight.jp

NAUTILIGHT NAVI は LED 船灯の新しいブランドです。
船舶がより高機能化し、安全への意識がより高まる中、法定船用品も時代に沿ったかたちに変わっていく必要性があります。
次世代標準を見据え、革新的なコンセプトのもとに開発された、NLLシリーズが新たな風を吹き込みます。
2016 年 5 月の発売以来、300 隻を超える船舶に納入させていただきました。

伊吹工業株式会社 〒 535-0031 大阪府大阪市旭区高殿 1-7-28 Tel : 06-6922-5115 E-mail : ibukimk@ibukikogyo.co.jp
www.nautilight.jp

国土交通省型式承認品　GOOD DESIGN
MADE IN JAPAN

謹賀新年

大切なあなたの笑顔をのせて
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、モーダルシフトの
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
川崎近海汽船株式會社
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/

謹賀新年

内航コンテナ輸送のパイオニア
Imoto Lines
海コン便
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

ろ過という
自然界の摂理を
最先端の技術で
私たちは、より一層のグローバル化時代に向けて環境に配慮した商品開発をおこなっております。今後変化する市場ニーズに応えるべく、品質の更なる向上、生産体制の効率化、コスト競争力の強化に努めてまいります。
電子制御エンジン用駆動油清浄装置
バラスト水処理専用フィルター
フィルターの総合メーカー
KANAGAWA KIKI KOGYO CO.,LTD.
神奈川機器工業株式会社
〒235-0021 神奈川県横浜市磯子区岡村8-19-1
TEL：045-753-3800　FAX：045-755-0089
http://www.kanagawa-kiki.co.jp

www.dhtd.co.jp
チャレンジング。
新たなステージへ——
DAIHATSU
ダイハツディーゼル株式会社
〒531-0076 大阪市北区大淀中1丁目1番30号 TEL (06) 6454-2393 FAX (06) 6454-2682
東京支社 TEL (03) 3279-0821／仙台支店 TEL (022) 227-1674／名古屋支店 TEL (052) 561-1311
四国支店 TEL (0898) 32-6213／九州支店 TEL (092) 629-0731／守山事業所 TEL (077) 583-2551

謹賀新年

本社工場全景

一隻入魂！

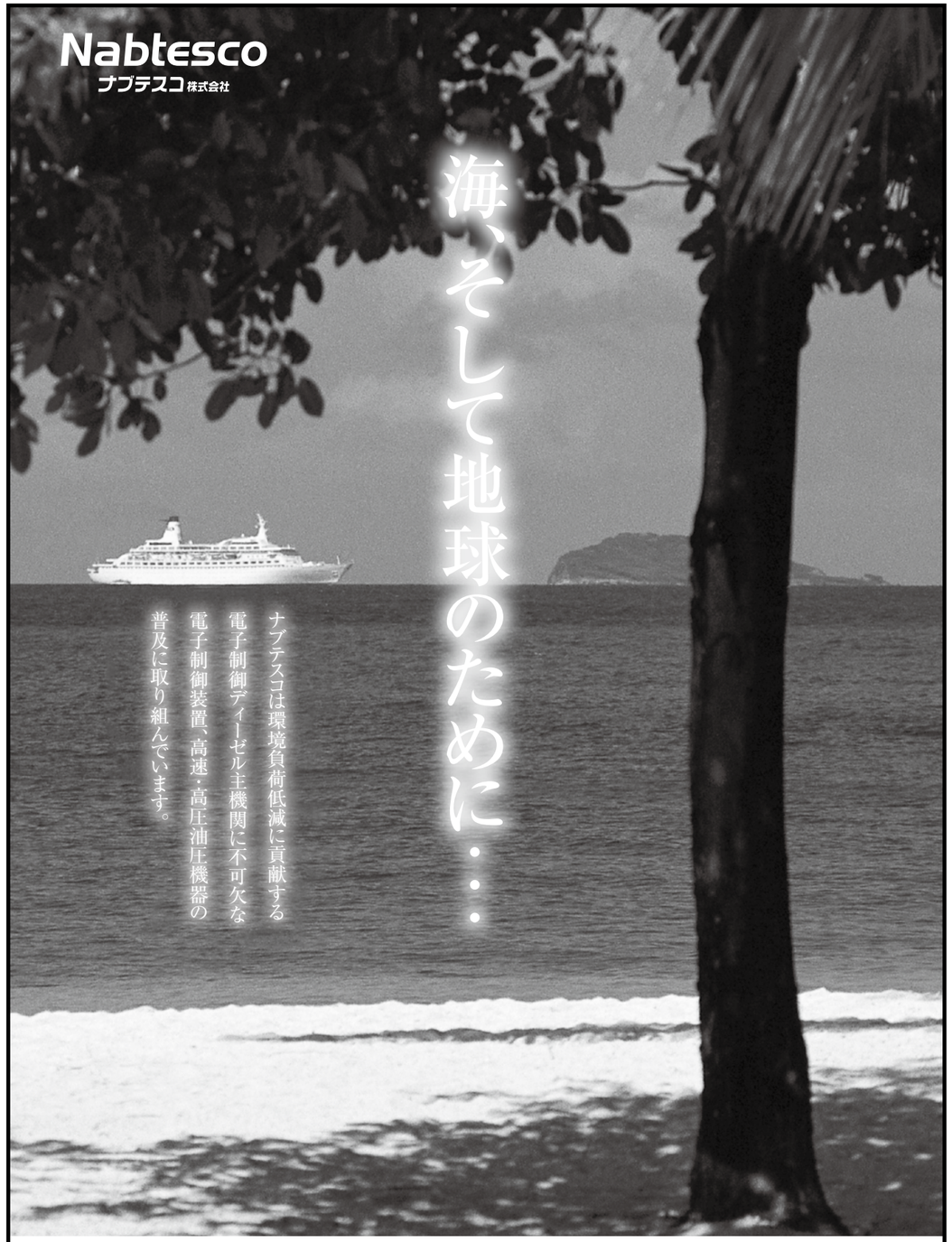
内航小型船（499GT）から外航船の建造を承ります。

佐々木造船株式会社

本社工場　〒725－0401　広島県豊田郡大崎上島町木江65－1
TEL　0846（62）0350（代）　FAX　0846（62）0713
設計部　TEL　0846（62）0273（代）　FAX　0846（62）0714
資材部　TEL　0846（62）1057（代）　FAX　0846（62）0712
宇浜工場　〒725－0401　広島県豊田郡大崎上島町木江5102－2
TEL　0846（62）1215（代）

〔HP〕http://www.sasakizosen.com/　〔E-mail〕info@sasakizosen.com

謹賀新年



ナブテスコ株式会社　Nabtesco Corporation
http://www.nabtesco.com

- 主機遠隔操縦装置　● 主機操縦装置　● 電子ガバナ
- 可変ピッチプロペラ遠隔操縦装置　● サイドスラスタ遠隔操縦装置
- ウィンチ遠隔操縦装置　● エンジンテレグラフ&ロガーシステム
- エヤードライヤ　● 舶用蒸気タービン遠隔操縦装置
- ALPHAシリンダ注油装置　● FIVAバルブ

舶用カンパニー
神戸営業　〒651-2413 神戸市西区福吉台1丁目1617番1
TEL.(078)967-5361　FAX.(078)967-5362
東京営業　〒102-0093 東京都千代田区平河町2丁目7番9号(JA共済ビル)
TEL.(03)5213-1155　FAX.(03)5213-1174

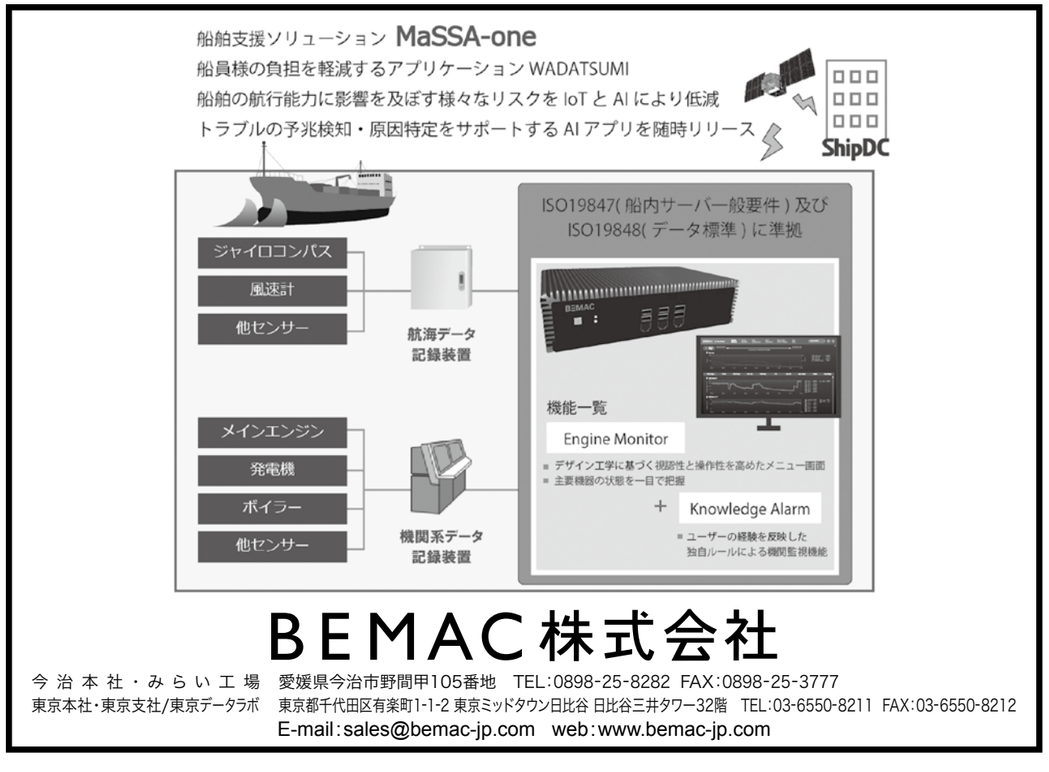
謹賀新年

FORWARD 2030
Driving forward over the next decade
次の10年、さらなる飛躍を求めて
当社はおかげさまで発足10周年を迎えました。
サステナブルな海運会社として、
皆さまとともに歩み続けます。
NSユナイテッド海運株式会社
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

海事都市今治から航献力を発揮する
ASIAN HAWK
HSB
檜垣造船株式会社
代表取締役社長　檜 垣 宏 彰
本　　社　〒799-2111　愛媛県今治市小浦町1-4-25　TEL 0898(41)9147(代)　FAX 0898(41)7322
東京事務所　〒104-0033　東京都中央区新川1-2-10　TEL 03(3553)8391(代)　FAX 03(3553)8395
URL　http://www.higaki.co.jp

謹賀新年

謹賀新年2021
大きな夢を載せて
今、日本から新たな航海へ
今治造船株式會社
" Growing Together with SHIPOWNERS "


船舶支援ソリューション MaSSA-one
船員様の負担を軽減するアプリケーション WADATSUMI
船舶の航行能力に影響を及ぼす様々なリスクを IoT と AI により低減
トラブルの予兆検知・原因特定をサポートする AI アプリを随時リリース
ShipDC
ISO19847(船内サーバー般要件) 及び
ISO19848(データ標準) に準拠
ジャイロコンパス
風速計
他センサー
航海データ
記録装置
メインエンジン
発電機
ボイラー
他センサー
機関系データ
記録装置
機能一覧
Engine Monitor
デザイン工学に基づく視認性と操作性を高めたメニュー画面
主要機器の状態を一目で把握
+
Knowledge Alarm
ユーザーの経験を反映した
独自ルールによる機関監視機能
BEMAC株式会社
今 治 本 社・み ら い 工 場　愛媛県今治市野間甲105番地　TEL:0898-25-8282　FAX:0898-25-3777
東京本社・東京支社/東京データラボ　東京都千代田区有楽町1-1-2 東京ミッドタウン日比谷 日比谷三井タワー32階　TEL:03-6550-8211　FAX:03-6550-8212
E-mail:sales@bemac-jp.com　web:www.bemac-jp.com

謹賀新年

TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社
HEAD OFFICE
〒650-0037　兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル　TEL 078-331-1511
MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所
TOKYO OFFICE
〒103-0022　東京都中央区日本橋室町1ー8ー10 東興ビル　TEL 03-3281-6661
TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

http://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

神奈川県 エスカル横浜（横浜海員会館）

地下鉄の駅の真上の当館は、中華街へ徒歩１分と好立地。
23室の和室と大浴場。１階にはコンビニがあります。

横
浜

お部屋の種類	平日・税込み料金 割引料金（）内通常料金
シングル（１名様）	6,820 円 ～（8,470）
ツ イ ン（２名様）	6,160 円 ～（7,370）
DXツイン（２名様）	7,810 円 ～（9,020）
和室８畳（３名様）	4,180 円 ～（5,390）
和室12畳（４名様）	4,730 円 ～（6,050）

※船員の方は、さらに割引がございます。

045-681-2141
https://www.escale-yokohama.com

〒231-0023
横浜市中区山下町 84
みなとみらい線「元町・中華街」駅３番出口上

謹賀新年

お客様の「困った」を「良かった」に変える

福田印刷工業株式会社
FUKUDA PRINTING CO.,LTD.
https://www.fukuda-p.co.jp

本　　社：〒658-0026 神戸市東灘区魚崎西町4丁目6番3号
Tel. 078-811-3131　Fax. 078-851-8443
東京事業部：〒104-0045 東京都中央区築地2丁目2番6号
Tel. 03-3543-7371　Fax. 03-3541-7396

ホテルマリナーズコート東京では
全日本海員組合の組合員の
ご紹介があれば
豪華な特典をご利用いただけます

海事関係の皆様へのお得な特典

★ご宿泊★
通常の20％割引料金でご利用いただけます
★ご婚礼★
ご婚礼費用の
総額から20％割引でご利用いただけます
★ご宴会★
料理・飲み物など
総額30％割引でご利用いただけます

HOTEL
Mariners' Court TOKYO
ホテルマリナーズコート東京
〒104-0053 東京都中央区晴海 4-7-28 TEL.03-5560-2525（代表） FAX.03-5560-2515

謹賀新年

海上交通安全法の解説 改訂14版

A5判・292頁　定価（本体3,400円+税）

港則法の解説 第16版

A5判・268頁　定価（本体3,300円+税）　海上保安庁 監修

帆走工学　セーリングヨットの設計と性能

著者が取り組んできた実験や解析をもとに、帆走性能の解析方法や性能向上のための考え方について、船舶工学や流体力学を専門的に学んでいない人でも理解できるよう、噛み砕いて解説。ヨット設計の入門書であるとともに、自艇の性能について「どうしてだろう？」「何とかしたい」と思っているヨットマンの疑問に応える一冊。（オールカラー）

2020年度 住田海事技術奨励賞 受賞

増山 豊 著　B5判上製・240頁　定価（本体7,000円+税）

海岸動物の生態学入門 -ベントスの多様性に学ぶ-

岩にくっついたり泥に潜ったり、水の底で生活している動植物がベントス。本書は多様性に富むこのベントスをおもな題材として動物生態学の基礎を解説。オールカラーの豊富な写真と図解、用語や基礎知識が理解できるBox、トピックや先進的な研究結果を紹介するコラム、生物たちの振る舞いとその意味を解説するマンガなど、工夫された構成で楽しく学べる。
（日本ベントス学会創立30周年記念本）

日本ベントス学会 編　A5判・256頁　定価（本体1,800円+税）

＜北水ブックス＞

プランクトンは海の語り部 ～変わりゆく極域～

一貫して極域のプランクトンを研究し続けている著者が、いま北極海、南極海でどんな環境の変化が起きているのか、プランクトンの調査を通して解説する。観測現場での体験、タスマニアでの留学生活など、興味深いエピソードも満載。動物プランクトンの美しい写真57枚をまとめたミニ・プランクトン図鑑も収録。（オールカラー）

松野孝平 著　A5判・128頁　定価（本体1,800円+税）

刊行予定

2月　現行 海事法令集　2021年版

3月　海事六法　2021年版

危険物船舶運送及び貯蔵規則 20訂版

海文堂出版　〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4　http://www.kaibundo.jp/
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953　e-mail:hanbai@kaibundo.jp

C 船舶明細書 CD-ROM

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

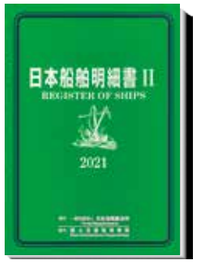
日本・内航船舶明細書収録の全船舶のデータをお手元のパソコンで検索・閲覧・印刷が可能なCD-ROM版です。

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

2020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

2020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

2020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。

2021年度版 2021年1月発売

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

編纂・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

日本海運集会所からの新刊紹介

世界のコンテナ荷動きや船腹量の状況を整理した 2020年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」を発行

日本郵船調査グループ編

日本郵船調査グループが毎年取りまとめている「世界のコンテナ輸送と就航状況」の2020年版が12月14日に発行された。米中貿易戦争による荷動きや新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響を踏まえ、2019年から20年にかけての世界のコンテナ船マーケットの動きについて整理している。

米中貿易戦争が世界の荷動きに影響

本書によると、2019年の世界のコンテナ荷動きは2億2221万1000TEU（前年比1.6％増）となった。世界全体に米中貿易戦争激化の影響が及び、前年比伸び率が大幅に低下した。内訳を主要航路別に見ると、東西航路が8128万8000TEU（同1.3％増）、南北航路が3299万1000TEU（同0.9％増）、域内航路が1億793万2000TEU（同2.1％増）といずれも増えたが、伸び率は低下した。

北米航路の東航（アジア〈インド、パキスタン以東〉→米国）の荷動きは1764万4000TEU（同1.3％減）で伸び率が減った一方、西航（米国→アジア）は686万1000TEU（同1.2％増）と3年ぶりに伸び率が増加した。このうち東航は米中貿易戦争の激化に伴い中国出しは減ったが、ベトナムなどのアジア諸国では中国からの生産地シフトによって旺盛な伸びを示した。

欧州航路の西航（アジア〈南アジアを除く〉→欧州）の荷動きは1626万2000TEU（同3.0％増）、東航（欧州→アジア）は786万7000TEU（同6.8％増）で伸び率はともに上昇した。西航については中国が米国による対中制裁関税の対象品目を「欧州に売る」代替的な取引が活発になったためと見られており、品目別で電気機器や機械類が伸びた。

COVID-19の収束が見えない中 新規発注量は少なめの見通し

世界のコンテナ船供給船腹量は2019年末時点で5250隻・2279万9000TEUと、船腹量ベースで前年末比3.9％増だった。平均船型は同139隻増の4343TEUと大型化した。また、20年前（1999年）と比較すると、隻数は2.1倍、船腹量は5.1倍、平均船型は2.5倍といずれも増えた。

20年8月末時点の船型別シェア比較（船腹量ベース）では、1万8000TEU以上が前年同期比1.8ポイント増の11.1％だった。1万4000TEU以上のシェアで見ても同2.1ポイント増の21.7％となっており、船型の大型化が進んでいる。

このうち定期オペレーター上位10社の合計は3086隻・1957万2000TEUで全船腹量の84.4％を占める。1位のMaersk（デンマーク）や6位のONE（シンガポール）など上位7位の並びは前年と同じだったのに対し、HMM（韓国）は船隊規模を大幅に増やし9位から8位に順位を上げた。

19年の新造船竣工量は153隻・100万1000TEUで、前年比69隻減・40万2000TEU減だった。船型別では3000TEU未満の小型船と8000TEU以上の大型船がほとんどを占め、18年と同様の傾向となった。また、20年8月末時点の新規発注量を見ると3000TEU未満が35隻、1万8000TEU以上が8隻の計43隻・21万9000TEUと少ない。COVID-19の収束が見えず荷動きの先行きが不透明であることなどを要因として挙げている。 ■

世界のコンテナ輸送と就航状況　2020年版

編　　集：日本郵船株式会社 調査グループ
発　　行：一般社団法人日本海運集会所
発行年月：2020年12月14日
定　　価：9,500円（税別）、別途送料実費
※集会所会員は2冊以上同時にお申し込みの場合、2冊目から本体価格4,750円（税別）
体　　裁：A4判　93頁

「2021年新春を迎えて」<要旨>

一般社団法人 日本船主協会
会長 内藤 忠顕

はじめに、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々に謹んでお悔み申し上げますとともに、罹患された方々には心よりお見舞い申し上げます。また、今も感染拡大の防止や治療にご尽力されている医療関係者をはじめとした多くの皆さまに心より感謝申し上げます。一日も早くこの事態が収束し、平穏な日常が戻ってくるよう切に願っております。

昨年は、新型コロナウイルス感染症により、多くの国で渡航規制や外出制限が実施されるなど、世の中の様相が一変した年になりました。世界は、人・モノの動きや経済活動の減退により、歴史的な低迷に陥り、様々な業界に大きな影響を与えました。

海運業界においても例外ではなく、これまでにない問題が発生しました。とりわけ深刻化したのが、船員交代問題です。各国が人の移動に対する厳しい規制を掛けたことにより、船員の交代が滞り、就業契約期間を延長して乗船をせざるを得ない事態が世界中で発生しました。これは船舶の安全運航上の観点からも極めて憂慮すべき問題でした。現在では交代に関する状況は改善したものの、未だ移動の規制があるなかで、滞留している船員の交代を進める必要があります。多くの船員は物流を止めないという使命感を持って、乗船を続けており、船員は社会を支える「エッセンシャルワーカー」であることをご理解いただき、応援していただければと思います。

こうしたなか、日本船主協会は、コロナ禍を乗り越えて、日本の海運がさらなる前進と発展をしていけるよう、山積する重要課題に積極的に取り組んでまいります。

海運業界にとって取り組むべき重要な課題の一つ、地球温暖化対策については、IMOは国際海運からのGHG総排出量を2050年までに2008年比で50％削減する目標を掲げており、新造船に続き、既存船への国際ルールも出来上がろうとしています。また、重油からLNGへの燃料の切り替えや、アンモニアや水素といった次世代燃料の実用化に向けた取り組みなど、脱炭素化の流れは加速していくものと考えます。海運業界としては、世界と社会の動向を見極め、こうした課題に真摯に向き合うことで、環境分野における先進的な取り組みを産業の力としていくとともに、社会の持続的な発展にも貢献していきたいと考えています。

次に厳しい国際競争にさらされている外航海運企業にとって、他国の企業と同条件で競争できる経営環境の整備は、極めて重要です。昨年は令和3年度税制改正において「外航船舶の特別償却制度の延長」、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長」が認められました。新型コロナウイルスで大変な状況のなかでの国会議員の先生方、国土交通省および関係者の皆さまのご尽力に改めて御礼申し上げます。他方、昨年から、交通政策審議会・海事分科会「国際海上輸送部会」において、わが国海運の基盤整備策等が検討されておりますが、現行のトン数標準税制の期限（2023年3月末）を念頭に、わが国外航海運の競争力強化に資する税制として、今後も維持できるようしっかりと議論を進めていく必要があります。

ソマリア沖・アデン湾における海賊事案については、状況がかなり改善されてきております。特に日本においては、海賊対処法の下、自衛隊や海上保安庁の皆さまにご尽力いただいていることから、例年、当協会と関係団体より編成された訪問団をジブチに派遣しておりますが、コロナ禍の下、残念ながら昨年は派遣することができませんでした。このため、当協会としては統合幕僚長、海上幕僚長、海上保安庁長官を訪問させていただき、現地でご苦労いただいている皆さま及び関係者の皆さまに、改めて感謝申し上げたところです。

海運業の認知度向上につきましては、昨年より、小学5年生の社会科の教科書において、海運が取り上げられ、それを活用した授業が始まりました。また本年からは、中学校の教科書においても、海運が取り上げられることとなっております。今後ますます海運業について認知が広がり、理解が深まることを期待するとともに、当協会としても認知度向上に向けた取り組みをさらに進めてまいります。

本年の干支の「丑」には「苦労に耐える」という意味があると言われています。7月には、延期になりました東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されておりますが、新型コロナウイルス感染症の脅威を克服し、無事の開催を願っております。海運業界としても、この感染症に屈することなく、わが国を支えるインフラとして、日本経済や社会の更なる発展に寄与できるよう努めてまいります。最後に、皆さまにとって、この苦労の先に、素晴らしい未来が訪れますことを心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

「新年を迎えて」<要旨>

一般社団法人 日本造船工業会
会長 斎藤 保

さて、昨年の世界経済は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、リーマン・ショック以来の危機的状況に直面しました。

一方、我が国造船業を取り巻く環境は、世界的な船腹過剰と供給力過剰に加えて、中韓の造船企業の巨大化、市場を歪曲する外国政府助成の存在、地球温暖化対策の急激な加速の影響を受けた船主様方の発注マインドの低下等により厳しさを増しておりました。そこへ新型コロナウイルスの感染拡大による先行きの不透明感、また世界的に人の移動が制限されたため、新造船の商談はほぼ停止状態となり、我が国の 2020年上半期の受注量は前年2分の1以下にまで減少するなど極めて厳しい状況に追い込まれております。

しかしながら、明るい兆しも見えてきました。2020年末には新型コロナウイルスのワクチン接種が欧米で始まり、また治療薬の開発も進展しておりますので、今後は、新型コロナウイルスの悪影響も相当緩和されてくることが期待されます。幸いに、海上荷動き量の落ち込みは、リーマン・ショック時程度であり、すでに世界各国は史上空前の規模で金融緩和や財政拡大といった経済対策を実施しておりますので、世界で人やモノが動き出せば、世界経済は成長を取り戻し、海運市況も成長トレンドに復帰すると考えています。

加えて、2023年から既存船への環境規制（＝EEXI規制）を実施する方向の議論が進んでおりますので、既存船の代替建造を促す効果が期待されます。また、2010年前後に大量に竣工した船舶の代替建造需要も見込まれることから、足元は厳しい状況が続きますが、近い将来、造船市況も回復するものと確信しております。

ただ、中韓との激烈な国際競争の中で、我が国造船業が生き残るためには、短期的には、経営基盤を安定させるための再編・協業を進めるとともに、環境に優しい船舶の発注喚起、不公正な国際競争環境の除去等の方策が必要と考えております。中期的には、現場での生産力を持続的に高めつつ、業界を結集して自動運航船、GHG大幅削減船等の世の中のニーズを先取りした船舶やサービスの提供等の非価格競争力を強化する必要があります。

このためには、各社毎の自助努力を続けるとともに、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化等、業界として最大限の注力をする所存です。

国としても、日本海事産業の長期安定に向けた政府の総合的な対策を策定し、造船、舶用工業へは、仕事量の確保を図るための船舶の発注喚起策、また国際競争力の維持・向上を目指した事業再編や生産性向上等の基盤整備に対する支援やGHG大幅削減船等の技術開発支援を打ち出していただいております。これらの支援策に大きな期待を寄せております。

我が国の造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与するとともに、地域密着型の産業として、多数の関連産業とともに地域の経済・雇用に貢献しております。今次の不況も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来にわたって我が国の海事産業が維持・発展することができ、国、地方に対する役割、貢献を続けていけるものと確信しております。

引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

「令和３年年頭所感」<要旨>

日本内航海運組合総連合会
会長 栗林 宏吉

昨年は世界規模のパンデミックとなった新型コロナウィルス感染症に、世界が翻弄された1年ではなかったかと思います。

我々が経験したことのない未知のウィルスに、日常生活が一変し経済活動へ甚大な影響をもたらし、東京オリンピック・パラリンピックも延期となる等、世の中に与えた影響は図りしれません。

内航海運業界もSOx規制開始に始まり、新型コロナウィルス感染拡大の影響、暫定措置事業の円滑な終了の道筋、基本政策部会・船員部会においてのとりまとめ等、業界において様々なことがありました。

特に新型コロナウィルスの影響を受け、内航貨物輸送需要の減少等大きな影響があり、その対応に追われつつ、諸課題に向かい合わなくてはならない1年でもありました。

昨年の我が国の経済動向は、内閣府より公表された11月の月例経済報告の基調判断によると、コロナ禍からの回復が鈍く、輸出は持ち直しを見せていますが、消費等には伸び悩みが見えています。

国内外を見てみると米中などは企業業績や景況感を見ましても、コロナ禍でありながらも、経済回復が見えているものの、経済指標等を見ますと、日本経済は海外諸国に追随出来ていないと感じられます。本年は延期されている東京オリンピック・パラリンピックも控えており、日本政府には様々な施策にて日本経済回復への足がかりを構築していただくことを期待しています。

内航海運業界の市況については、主要元請けオペレーター60社を対象に毎月調査している輸送動向を昨年10月までの1年間で見ると、やはり新型コロナウィルスの影響が大きくありました。昨年4、5月などは政府の緊急事態宣言の影響を受け、輸送量の落ち込みはリーマンショックを上回るものとなりました。しかしながら、昨年下半期にかけては経済回復にともない徐々にではありますが、輸送量も回復基調になりましたが、コロナ前の水準に戻ったとは言えない状況です。日本経済の回復には不透明感がありますが、本年は本格的な日本経済の回復を祈り、内航貨物輸送量においても安定的に推移することを願っています。

内航海運業界は少なからず課題を抱えており、その中のひとつに「船舶」の高齢化問題が介在しているわけですが、中小事業者が多く存在する内航海運において、環境に優しい船舶への代替建造を促進するために必要な税制である「船舶特別償却制度」、「中小企業投資促進税制」、そして「軽油引き取り税の課税免除措置」が本年3月末で期限を迎え終了するところを、いずれも期限延長が認められました。

これも国会議員の先生方、国土交通省御当局、そして業界の皆様のご支援ご協力があってのものであり、この場をお借りして改めて御礼申し上げます。

一昨年より、国土交通省にて交通政策審議会海事分科会の基本政策部会及び船員部会の2つの部会において、暫定措置事業後の事業の在り方や荷主企業との取引環境改善等、内航船員の働き方改革についての議論をしておりましたが、その取りまとめが9月に出されました。

このとりまとめが出されたことにより、様々な観点から今後の内航海運業界の在り方の道しるべが示されたことになります。我々業界といたしましても、同部会の取りまとめ実現に向け邁進していかなければなりません。当然、実現化には困難も待ち受けていると思いますが、すべてのステークホルダーの理解と協力を得ながら、内航海運が持続的に発展できるよう尽力していく所存です。

船腹調整事業の解消に伴うソフトランディング策として開始された暫定措置事業の終了が本年8月に予定されております。半世紀以上続いた調整事業が終わりを告げ、内航海運業界全体が新たなステージに移ることとなります。

現在、正副会長会議の場において、暫定措置事業が終了した後の業界団体の在り方を議論しており、適切な時期にその画姿をご披露できるよう集中審議をしている最中です。令和3年に暫定措置事業が終了し、令和4年度より真に新しい内航海運業界の時代が始まることに伴い、その新しい時代に見合う業界団体としての役割を構築し、関係者そして組合員の皆様とともに歩んでいける組織作りを目指していきます。

最後になりますが、世界的拡大を見せた新型コロナウィルス感染症の脅威が後退し、世界が以前の平穏な日常を取り戻し、本年が皆様にとって素晴らしい一年となりますことをご祈念申し上げます。

親水・疎水ナノドメイン加水分解型防汚塗料
FASTAR
2021年1月発売
もっと速く、もっとクリーンに
ナノテクノロジーが織りなす船底塗料の新時代
NIPPON PAINT MARINE 日本ペイントマリン株式会社 nippe-marine.co.jp

ファイナルMラインJ
ファイナルMラインサザンクロス
ISO 9001：2015
ISO 14001：2015
HSE：2019
ISO 45001：2020
信頼を未来につなぐ
NAROC
ナロック株式会社
2月7日はつなの日
【営業品目】
繊維ロープ、ワイヤロープ、ベルトスリング、レバー・チェーンスリング
ナロックオリジナルパーツ、各種ロープの加工品
TEL 大　阪　06(6266)7609(代)・東　京　03(5796)2611・九　州　0120(88)7609
FAX 大　阪　06(6266)7770　　・東　京　03(5796)2600・九　州　0120(22)7609
紀の川工場　TEL 0736(77)5057　FAX 0736(77)6069
ホームページ　http://www.naroc.co.jp

特集 海事産業・展望2021

KAIUN新年号の特集は「海事産業・展望2021」。海事産業のマーケットについて、新型コロナウイルスの影響も交えた2020年の振り返りと2021年の展望を有識者に寄稿していただいた。さらに、昨今注目を集めている世界経済、国際情勢の主要テーマについてはインタビュー形式でお届けする。

原稿の内容はいずれも執筆・取材時点のものとなる。

寄稿

海運市況 … ドライバルク市場 p.34
原油タンカー市場 p.36
コンテナ船市場 p.38
貨物市況 … 鉄鋼市場 p.40
原油市場 p.42
LNG市場 p.44

インタビュー

米国経済 p.46
中国経済 p.50
新興国経済 p.54
中東産油国情勢 p.58

©gostua/Shutterstock.com

米国経済

新政権の公約は増税と財政拡大 議会のねじれが政策実現の壁に

2020年11月に米国大統領選挙が行われ、民主党候補であるジョー・バイデン氏の勝利がほぼ確定した。トランプ政権下ではパリ協定離脱や環太平洋パートナーシップ協定（TPP）離脱、北米自由貿易協定（NAFTA）見直し、輸入関税引き上げなど様々なニュースがあった。21年以降、バイデン新政権ではどのような経済政策がとられ、外交政策はどう変わるのだろうか。

（取材日：2020年12月2日）

丸紅株式会社 丸紅経済研究所
シニア・エコノミスト
阿部 賢介氏

目玉の経済政策を掲げるも 規模は公約の半分程度に留まる見通し

――米国大統領選挙は今後どういったプロセスを経て正式決定するのでしょうか。

阿部■　選挙結果は民主党・バイデン氏の勝利がほぼ確実となりました。各州の選挙結果を確定させる作業はもう済んでいるので、その結果をもって形式的に選挙人が投票を行い、1月6日にワシントンの連邦議会上下院の合同会議で開票され、正式決定となります。トランプ大統領はいまだ敗北を認めず法廷闘争を続けていますが、正式なプロセスが終わるまでただ抵抗を続けているだけ、とも言えます。

トランプ大統領の抵抗の理由として2024年の大統領選に再出馬するという予想がありますが、私はそれよりも、今後テレビ局を立ち上げてその視聴率を上げるためにできる限り抵抗して支持者をつなぎ止めようとしている、と考えた方が自然かなと思っています。

そして、現在注目を集めているのがジョージア州の上院選挙です。2議席が決まっておらず、1月5日に決選投票となります。私はこの議席を共和党が獲得し、上院の過半数を維持する体制が続くと見ています。そうなると、バイデン新政権は上院が共和党、下院が民主党というねじれ状態で始まることになります。政策の実現にも大きく影響するため、非常に難しい舵取りを迫られることが予想されます。

さらに2022年には議員を選出する中間選挙が予定されており、そこで民主党が上院の過半数を獲得できるかどうかが次の焦点となります。

――バイデン新政権の経済政策について教えてください。

阿部■　バイデン氏は法人や富裕層への増税を財源に、大規模な投資を行うとしています。目玉の1つは「環境・インフラ投資」、つまり財政拡大です。ただし財政を増やすには議会の承認が必要なため、ねじれ議会となれば実現はなかなか難しいだろうと思います。その意味で達成できる公約は半分程度とも言われており、例えば環境・インフラ投資は4年間で計2兆ドルを掲げていますが、実際は1兆ドルあるいはそれ以下に留まるだろうとの予想もあります。

また、公約として「国内製造業の支援」も掲げています。具体的には研究開発への投資や、政府が米国製品を購買する「バイ・アメリカン」などに合計7000億ドルを投じると発表しました。こちらは大統領の行政権で実現可能な部分があるので、粛々と進めていくでしょう。しかし規模はあまり大きくなく、今でも政府購買に占める外国製品の割合はそこまで多くありません。国内のR&D（Research and Development）を増やすことはある程度できると思いますが、この政策によって国内製造業が復活するか、雇用が何百万人も増えるかというと難しいだろうと思います。

そのほか、日本ではあまり目立った報道がありませんが、バイデン氏が特に重視しているのが「労働者の保護」です。分かりやすい例を挙げると、連邦レベルで最低賃金を現状の7.25ドルから15ドルへ2倍以上に引き上げるとしています。さらに労働者の権利を守る法改正を掲げ、団体交渉権の強化などをうたっています。こうした労働者保護の政策に立法・行政の両面で力を入れて取り組む方針です。

短期的なところに話を移すと、バイデン氏がまず最優先するのは新型コロナウイルス感染症（COVID-19）対策になりますが、バイデン政権が1月20日に発足するより前の2020年内には何らかの追加救済策が求められます。米国のCOVID-19対策である自営業者などに対する失業保険給付プログラムなどは年末に失効し、さらに家賃の支払い猶予なども失効となるため、非常に苦しい年明けになることが予想されます。

まとめると、今ご説明した通りバイデン氏の掲げる政策は財政拡大と増税です。全体の規模としては増税よりも財政拡大の方が大きいため米国の負債は増えますが、経済にとってはプラスになると言われています。ただし「ねじれ議会」において財政の拡大も増税もそう簡単にできることではなく、公約の実現は半分以下の規模に留まる見通しです。

――COVID-19の影響はまだまだ引きずっている状態ですか。

阿部■　経済面は、景況感や生産高、雇用などの指標を見ると、夏のCOVID-19第2波が収束してから少なくとも10月までは経済再開の流れが続いていました。しかし、10月頃から戻りのペースが遅くなり、11月も“戻ってはいるけれど楽観的な見方は消えかけている”といった状況です。他方、米国の感謝祭（11月26日）から始まる年末商戦は好調で、消費者は自粛期間中どこにも行けず何も買えず今も家にいる時間が多いため、家で過ごすためのモノ消費が伸びています。反対にサービスに関する支出は依然戻りが悪く、全体を見ると足下は決して悪くないものの、懸念は残ります。

――環境政策はバイデン政権で大きく変わりそうですか。

阿部■　環境政策に関しては行政権で実現可能な部分は比較的多いと言えます。例えば、オバマ政権では発電所への排出ガス規制を定めたり、カリフォルニア州独自の温室効果ガス（GHG）排出規制を連邦政府として認めたりしました。

この発電所排出ガス規制は司法の係争などもあって執行が一時停止し、そのままトランプ政権に流れて撤廃されましたが、バイデン政権で再び動き出すと思います。しかし、執行までには時間が掛かるほか、司法の壁に阻まれる可能性もあり、最高裁は保守派の判事が多数を占める状況です。結果として、ある程度の環境規制は進むけれど、時間が掛かる上にインパクトはそこまで大きくならないだろうと見ています。少なくとも短期的には大きな変化は望みにくいでしょう。

対外政策よりも国内問題を優先 バイデン政権でも厳しい対中姿勢が続く

――通商政策の面ではいかがでしょうか。

阿部■　バイデン氏は国内問題を優先すると明確に述べているので、最初は新たな通商政策には手を付けないでしょう。日本や中国は米国との貿易協定で「第2段階」の交渉を積み残された形にはなりますが、各国が特に交渉を急ぐということはないと思います。

バイデン氏が自ら通商の話をメインに語ることはほとんどなく、話すとしても質問に答える程度です。TPPについても言及がありましたが、決

中国経済

経済は引き続き回復の見通しも「独自」や「自律」路線が色濃くなる

世界で最初に新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の脅威に直面した中国では、比較的早期に感染拡大の抑制に成功した。経済は好調で“一人勝ち”とも言われている。みずほ総研の玉井芳野氏によると、中国は世界全体と比較して高いレベルの成長率を示しており、2021年も「経済の自律的な回復が続く」見通しだという。（取材日：12月4日）

みずほ総合研究所株式会社
調査本部　アジア調査部中国室 兼 欧米調査部
主任エコノミスト　**玉井 芳野**氏

「感染拡大抑制」「コロナ特需」「政策の下支え」の3つが経済回復を後押し

――新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の中国経済への影響から教えてください。

玉井■　他の国と比べると中国経済は比較的早く立ち直りました。中国の実質GDP成長率は、2020年1-3月期に前年同期比6.8%減となり、四半期ベースの成長率の公表を開始した1992年以来初のマイナスを記録したものの、4-6月期からはプラス成長に戻り、足下の経済は堅調に推移しています。こうした状況から、中国はCOVID-19による経済の落ち込みからいち早く回復していると判断しています。

国内の感染者数は2月半ばをピークに減少に転じ、2月末には中国政府が感染リスクの度合いに応じて経済活動の再開を呼びかけ始めました。その後も一部都市で集団感染はありましたが、アプリを通じた感染経路の把握、大規模なPCR検査など徹底した対策を取り、今は落ち着いています。日本や欧米で感染再拡大が起こっている状況と比べると、中国は感染拡大抑制に成功しており、それが比較的早期の経済回復につながっています。

経済回復に関しては、「コロナ特需」も後押しとなりました。マスクやリモートワーク用パソコンなどの需要が増え、関連セクターの輸出および生産が伸びました。加えて、政策による下支えも経済回復をけん引した要素の1つです。インフラ投資や不動産関連の規制緩和、さらに自動車購入を促進する補助金などの施策が講じられました。

これらの要素が4-6月期以降の中国経済の回復を支え、7-9月期には輸出と固定資産投資が大きく回復、実質GDPは前年同月比4.9%増となりました。消費に関しては、輸出や投資と比べるとやや回復ペースが遅いものの、雇用や所得の改善や感染拡大抑制をうけて着実に改善しています。

また、10月にはこれまで回復を牽引してきた不動産やインフラ投資の増勢が若干緩やかになる一方、製造業投資や財消費、飲食サービス消費の回復ペースが際立っており、徐々に景気回復の主役が変わってきています。

――中国経済は今後も堅調に推移する見通しですか。

玉井■　中国の実質GDP成長率は、2020年が前年比1.9%増、2021年が同7.1%増となる見込みです。当社の予測に基づくと、世界全体の実質GDP成長率は、2020年が前年比4.0%減、2021年が4.8%増となる見込みで、2020年は中国が主要国で唯一プラス成長を達成することになります。中国経済は2021年も緩やかな回復を続ける見通しです。

なお、2021年は製造業投資や消費の回復が継続し、コロナ特需や政策の下支えには頼らない、言わば「経済の自律的な回復」が続くと考えています。まず、個人消費は、雇用・所得環境や家計のマインドの改善を背景に、回復を続ける見通しです。また、化粧品や貴金属、自動車といった、必需品以外の「選択的消費」において顕著な回復がみられることもサポート材料です。コロナ後の海外旅行消費の激減をうけて、これまで海外旅行で消費されていた分が国内消費に振り向けられていると考えられます。2021年前半からワクチンの普及が始まるとしても海外旅行の回復には期待できず、代替的な国内消費が2021年も続く見通しです。

製造業投資に関しては、2020年10月末の五中全会（中国共産党第19期中央員会第5回全体会議）で採択された、中国の中期政策大綱である「第14次5カ年計画（2021～2025年）」の草案で「科学技術の自立」が重要政策として掲げられており、今後はそのためのハイテク投資が加速するとみています。中国の主な電気機器・部品の輸出特化係数をみると、パソコンや携帯電話など部品を組み立てて輸出する製品に関しては競争力が高い一方、集積回路（半導体）はまだ競争力が低いことが分かります。半導体など、コアとなる技術は米国など外国に依存しているため、今後はそういった競争力の低いハイテク分野での投資が強化される方針です。

この背景には、米国との技術を巡る対立があります。米国はCOVID-19以前から中国の海外技術活用に疑念を抱いており、民間レベルで導入した技術を軍事的に活用しているのではないかという懸念から、対ファーウェイ輸出管理強化にみられるように厳しい規制をかけてきました。中国側は、バイデン政権下でも米国との対立が変わらず続くことを認識しており、それゆえ5カ年計画では「科学技術の自立」を掲げ、外国企業に頼らない中国自前でのイノベーション促進を目指していると考えられます。

中国ではこのほかにも、2035年までに電気自動車（EV）をはじめとする新エネルギー車の比率を5割以上まで高めるという目標を掲げています。関連する充電設備や車載電池などの整備も、製造業投資を押し上げるとみています。

輸出に関しては、基本的にはワクチン普及に伴う世界経済の持ち直しをうけ、緩やかに回復すると予測しています。欧米諸国での感染再拡大の影響をうけ、2021年1-3月期は停滞するものの、2020年春先ほどの厳格な経済活動制限には至らない見込みで、落ち込み幅は2020年前半に比べて小幅にとどまる見込みです。なお、感染拡大に伴うマスクなど医療用品の特需に関しては、輸出相手国における在庫積み上げや各国の国内生産増加をうけ、2020年春先ほどの押し上げは生じないとみられます。

2035年までに中等先進国並みの所得を目指す

――先ほど少しお話が出ましたが、中国の2021～2025年の中期政策大綱「第14次5カ年計画」についてポイントを教えてください。

玉井■　1つ目のポイントは、5カ年計画期の成長率目標を明示しなかったことです。前回の第13次5カ年計画（2016～2020年）では、2020年までに2010年対比でGDPを倍増させる目標を掲げ、その実現には年平均成長率＋6.5%以上が必要という具体的な数値目標がありました。今回は、5カ年計画に関する習近平国家主席のコメントで「2025年までに高所得レベルに達し、2035年までにGDPと一人当たり所得を（2020年対比で）倍増させることは可能」としつつ、COVID-19という不確定要素も存在することを考慮し、「経済の質や効率面での向上に基づいた持続的・健全な成長を目指す」という定性的な表現に留まりました。

次に、先ほど申し上げた通り「科学技術の自立」があります。中国政府は以前からイノベーションの重要性を強調していましたが、今回は“中国独自の技術を開発する”というトーンが前面に出されました。そのほかにも「内需の拡大」や「格差縮小」、「国家の安全」などが掲げられています。今回の五中全会で公表されたのは骨子案であり、2021年3月に数値目標も含めた最終的な計画の内

新興国経済

経済の回復ペースにバラツキ 政策運営能力が試される局面に

アジアや南米などの新興国の経済にとって、新型コロナウイルスはどのような影響を及ぼしたのだろうか。大和総研で新興国経済を専門とするエコノミストの増川智咲氏に、新興国経済の足元の状況と2021年の動きを捉える上でのポイントを聞いた。増川氏は「先進国と一丸となって経済支援策などを実施したことが功を奏して、新興国経済へのダメージは世界金融危機の時に比べ、軽傷で済んだ」と分析する。（取材日：2020年11月27日）

株式会社大和総研
経済調査部
エコノミスト **増川 智咲**氏

大規模な経済支援策などを実施し 2020年央を底に回復

――コロナショックに伴う新興国経済への影響と現在の状況をご教示ください。

増川■　新興国経済は2020年前半に民間消費と投資を中心に大幅な下落を示しました。特に4～6月期の実質GDP（国内総生産）成長率は各国とも「統計史上最悪」と言われるレベルでした。各国の具体的な状況を見ると、インドが前年比23.9％減だったほか、アルゼンチンが同19.1％減、マレーシアが同17.1％減、ブラジルが11.4％減などとなりました。

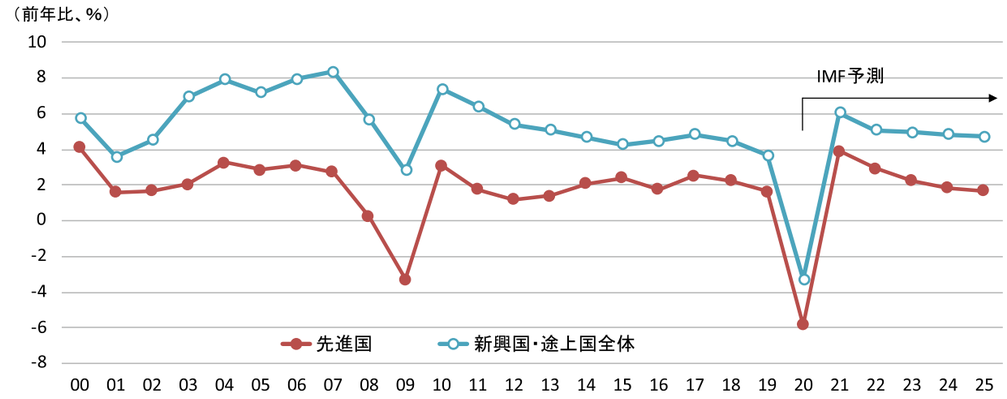
実質GDP成長率がここまで下落した最大の理由は、言うまでもなく年初に発生した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）です。多くの新興国では3月から国内感染が確認されるようになり、次第に増加局面へと移りました。各国政府は感染拡大への対策として3月から5月にかけ、ロックダウン（都市封鎖）をはじめとする行動制限措置を導入しました。国によってロックダウンの程度は厳格な外出禁止から一部制限と幅がありますが、中でも経済の落ち込みが顕著だったのが、先に示したインドやアルゼンチンでした。

新興国の中には6月に入ると日本と同じく、行動制限を徐々に緩和し、経済活動を再開する国も出てきました。小売売上高や鉱工業生産といった各種経済指標を見ても、年央のこの時期に底を打ち、その後は回復へと向かっている状況です。また、各国で内需の大規模な収縮にいったん歯止めが掛かった影響で、世界貿易数量も戻りつつあります。7～9月期の実質GDP成長率に関しては、前期（4～6月期）よりもマイナス幅が縮小した新興国が増えました。

現時点での新興国経済の状況を整理すると、コロナショックで各国は確かにマイナスの影響を受けました。ただ、2008年の世界金融危機※1の時よりも回復のペースはかなり早く、「比較的軽傷で済んだ」と言えます。先進国と新興国が一丸となって大規模な経済支援策や金融緩和を行ったことが功を奏したと見ています。

※1 世界金融危機…2007年に米国のサブプライムローン問題で住宅バブルが崩壊したことを発端に、翌年9月の大手証券会社リーマン・ブラザースの経営破綻などへと続く一連の国際的な金融危機。

図1　地域別実質GDP成長率



（出所）IMF "World Economic Outlook, October 2020" より大和総研作成

ロックダウン解除の時期などを理由に 回復のペースにバラツキが生じている

――国によって経済回復のペースに違いは生じましたか。もし生じたとすれば、何が理由なのでしょうか。

増川■　2020年後半以降の経済回復のペースには、各国でバラツキが生じ始めています。主に次にご説明する3つの理由が考えられます。

まず1点目が、ロックダウン解除のタイミングです。新興国では5月から6月にかけてロックダウンが解除されましたが、経済的なコスト損失に耐えられず、十分な感染拡大対策を準備しないまま経済活動を再開した国もあります。アジアではインドやフィリピン、インドネシアが典型例ですが、ロックダウンを解除しても再び感染者が増え、またロックダウンに戻るというサイクルのために消費の回復は鈍く、経済の回復にとって大きな足かせとなっています。

続いて2点目としては、輸出依存度の高さが挙げられます。人の移動が制限されているため、サービス輸出に関して旅行や観光産業への依存度が高いタイやトルコでは回復に遅れが出ています。また、物品の輸出で見ると2020年は石油をはじめとする資源価格が需要低迷に伴って落ち込んだことから、インドネシアやロシア、マレーシア、サウジアラビアなどの資源国経済にはマイナスの影響が表れました。

最後に3点目の理由は、外的環境の急変に対する耐久力の有無です。COVID-19以前にどの程度の債務を抱え、どんな債務管理をしていたのか、また為替急落時にどれだけ介入できる外貨準備高があったか、外貨を融通する金融セーフティネットがどれだけ整っているか、などがポイントとなります。耐久力があれば、為替レートの急落や流動性のひっ迫にも対処することができます。アジア通貨危機※2を経験した東南アジアの国々は、その後約20年間に財政規律の強化や債務管理に努めたため、外的環境の変化に対しての耐久力は比較的高かったと言えるでしょう。

――国別で見て感染状況に違いはありましたか。

増川■　国によって感染状況にかなりの差があります。感染者数が増えた代表的な例として、アジアでインド、南米でブラジルが挙げられます。インドの場合、国内の感染状況が減少局面に入るのを待たず、早期に外出禁止を部分的に解除したことが原因で感染者数が再び増加してしまいました。

またインドでは、ロックダウンを開始する際、政府が十分な所得補償政策を示さなかったことも

※2 アジア通貨危機…1997年にタイで始まり、アジア各国へと広がった自国通貨の大幅な下落と経済危機。この危機を受け、アジアでは再発防止に向けた地域金融協力の動きが活発化した。

中東産油国情勢

日本は環境分野の協力を中心に産油国との新たな関係構築を

中東地域は対立関係にあるイランとサウジアラビアをはじめ、産油国を中心とした石油産業で経済発展を遂げてきた。コロナ禍で世界的に石油需要が減少する中、産油国経済は大きな打撃を受けている。日本エネルギー経済研究所の保坂修司・中東研究センター長は「環境保護の観点から国際的に化石燃料の需要が減る中、中東産油国は石油依存体質からの脱却を迫られている」と指摘する。（取材日：2020年11月26日）

一般財団法人日本エネルギー経済研究所
中東研究センター
センター長 **保坂 修司**氏

原油価格は持ち直すも産油国は依然厳しい財政状況

――新型コロナウイルスは中東産油国に経済面でどのような影響を及ぼしたのでしょうか。

保坂■ 中東での新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響は非常に大きく、ほとんどの国で多くの感染者が出ました。特に深刻だったのがイランで、シーア派※1の宗教的なネットワークを通して周辺諸国にまで感染が拡大してしまいました。多くの産油国では都市封鎖（ロックダウン）が行われ、国内経済は麻痺・停滞しました。足元の状況を見ても、サウジアラビアとカタール以外は依然として感染が拡大、もしくは高止まりしている状況にあります。

ご承知の通り、COVID-19の世界的な感染拡大で石油需要が激減したことにより、原油価格は急落しました。歳入の大半を石油収入に依存している中東湾岸の産油国の財政にとっては、直接的なダメージとなります。各国では歳出をカットしたり、様々な政府プロジェクトを中断・中止したりするなどの厳しい対応策を実行しています。

原油価格の維持には、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなどの非OPEC加盟国からなる「OPECプラス」全体で協力していく必要があります。ところが、春頃にはサウジアラビアとロシアがこれまでの協調体制を破棄して生産を拡大するという、ある種、チキンレースのような“値下げ競争”が起きました。この影響で原油先物のWTIが一時的にマイナス価格を付ける前代未聞の事態を招きました。

その後、OPECプラスの減産合意が継続したことに加え、最近ではCOVID-19のワクチン開発がかなり具体化し、経済回復に対する期待感の高まりから、原油価格はかなり持ち直してきました。ただし、中東産油国にとっては“焼け石に水”程度の効果で、財政均衡油価（ブレークイーブン）には到底及ばず、厳しい財政状況であることには依然変わりません。

※1 シーア派…スンナ（スンニ）派と並ぶ、イスラム教の二大宗派の一つ。始祖ムハンマドとの血のつながりから指導者を選ぶのが特徴。イランやイラク、レバノンなどの国々はシーア派住民が多い。

図 中東地域の各国位置関係

サウジ・イランの“代理戦争”であるイエメン紛争が情勢不安定化の中心に

――以前から中東情勢の不安定化が指摘されています。コロナ禍の現況を教えてください。

保坂■ 湾岸の二大大国であるサウジアラビアとイランは2016年に国交を断絶しました。19年の5月にサウジアラビア船籍を含む船舶4隻がペルシャ湾で何者かの攻撃を受け、9月にはサウジアラビア東部の重要石油施設がドローンの攻撃を受けました。さらに20年1月、イランのイスラム革命防衛隊の特殊部隊に当たるゴドス部隊のガーセム・ソレイマーニー司令官が、米国の攻撃によってイラクで殺害される事件が起きました。この事件でペルシャ湾岸地域全体が一触即発の事態に陥りました。その後、各国は自国のCOVID-19対応のために戦争どころではなくなりました。当面の間、イラン対米国、イラン対サウジアラビアの直接的な武力衝突の可能性は下がったと言えますが、これは一時的なもので、危機が継続していることには変わりません。

こうしたサウジアラビアとイランの対立問題に大きく関係するのが、アラビア半島南端にあるイエメンでの内戦です。イエメンは2014年以来、シーア派武装組織である北部のフーシ派と、国際社会に認められた南部の正統政府との間で内乱状態にあります。このうちフーシ派はイランが、正統政府はサウジアラビアやアラブ首長国連邦（UAE）を中心とする有志連合がそれぞれ支援しています。15年には有志連合が「正統政府を復帰させる」名目で武力介入し、イエメンでの紛争は事実上、イラン対サウジアラビアの“代理戦争”の様相を呈しています。元々、「今世紀最悪の人道危機」と言われていましたが、COVID-19の感染がどこまで広がっているか分からない今、状況はさらに悪化していると考えられます。このイエメン紛争こそが今日の中東情勢の不安定化の中心であると言っても過言ではありません。

日本ではあまり注目されていませんが、イエメンはサウジアラビアと非常に長い国境線を共有しており、同国の治安維持にとって極めて大切な国です。つい先日（11月23日）も、フーシ派がイエメンから発射したミサイルがサウジアラビアの石

海の神々

世界の神話に見る海と神

文：朱鷺田祐介

第六回「こんぴらさんはワニの神？」

航海の守護神として有名なこんぴらさんこと金毘羅大権現は、もとを正せば、インドのワニの神様クンビーラである。今回はこんぴらさんのルーツをたどっていこう。

時代に翻弄される金毘羅大権現

「さぬきのこんぴらさん」として親しまれている金毘羅大権現は、香川県琴平町の象頭山にある金刀比羅宮に祀られている竜の形をした神様である。その姿から、海難避けや大漁祈願に関して強いご利益のある神として、海運や漁業など海に関わる人々を中心に広く信仰されている。

金刀比羅宮の起源は大宝年間（8世紀）、文武天皇の頃に、修験道の元祖である役小角が象頭山に登った際に、金毘羅神のありがたい印として天から旗が舞い降りてくるのを見たからだという。これにより、701年、真言宗象頭山松尾寺が創建された。

それより以前は、ここには、三輪山の蛇の神・大物主神を祀った琴平神社※があったが、松尾寺の創建で、琴平神社はその境内に鎮守社として取り込まれる。金刀比羅宮の由緒によれば、神代の琴平は海に面した良港だったそうだ。

鎮守社におさまった大物主神だが、平安時代頃から広まった本地垂迹説（日本の神は仏教の仏が姿を変えたものであるという神仏習合の考え方）に従い、「金毘羅大権現」と名を変え、今度は敷地内の金光院に祀られた。この金毘羅大権現を、香川県塩飽諸島周辺を拠点に、卓越した操船・造船技術で名をはせた塩飽水軍が篤く信仰し、航海先で広めたため、全国に伝播していった。戦国時代後半の元亀4年（1573年）には新たに金毘羅堂が建立され、次はそこで金毘羅大権現を祀るようになったが、豊臣秀吉と長宗我部元親の戦いに巻き込まれ、山内も荒れてしまった。そこで以前、金毘羅大権現を祀っていた金光院院主の宥盛が山内を整備するとともに、信仰を広げ、江戸時代には全国から参拝者が訪れるようになった。

現在の金刀比羅宮
提供：（公社）香川県観光協会

金毘羅大権現は、薬師如来十二神将の筆頭宮毘羅大将

金毘羅の名前は、仏教の薬師十二神将（薬師如来を守る12人の護法善神）の筆頭、宮毘羅大将から来ている。宮毘羅大将は剣を持ち、腹に手を当てたポーズで描かれることが多い。十二神将は十二支の守護神でもあり、宮毘羅は猪年を担当する。こうした護法善神は、インドのバラモン教やヒンドゥー教の神々が、仏教に取り込まれた姿を現しており、その起源をインドの神話に遡ることが出来る。金毘羅大権現のもととなった宮毘羅大将は、クンビーラというヒンドゥー教の神だ。ではクンビーラとはどんな神だったのだろうか。

クンビーラはワニ神

クンビーラはガンジス河に棲む口吻の長いワニが神格化された神だ。ガンジス河の女神ガンガーの乗り物であることから、水上交通の守護神とされていた。ヒンドゥー教の別の説話では、10万の配下を持つヤクシャ（夜叉とも訳される敵対的な魔物の一族のひとつ）がクンビーラを名乗っており、恐怖の代名詞でもあったようだ。余談だが、このクンビーラは、デーバダッタが巨石を投げ下ろしてブッダを殺そうとした際に、石の破片からブッダをかばい、代わりに死んでしまった。

インド神話に登場する怪魚マカラとの共通点

このクンビーラをインドの海の怪物マカラと同一視する説もある。だが、マカラは、象のような長い鼻を持ち、とぐろを巻く尾と、ライオンのような前足をした海の怪魚だ。マカラを海の魔物とし、その姿はサメの神とする説もあるが、足があることや口吻が尖っていることから、ワニをもとにした異形の怪獣という方がわかりやすい。

マカラもまたガンジス河の女神ガンガーの乗り物である。ここがクンビーラと重なる。そしてマカラは同時に天の神ヴァルナの乗り物でもあった。ヴァルナはやがて蛇の姿をしたナーガと呼ばれる蛇の精霊の王となり、海を支配した。このためマカラは航海の守護神となった。なお、後に仏教に取り込まれたヴァルナは水天と呼ばれ、日本では、水天宮の御祭神である。

江戸以降の金毘羅神宮

♪金毘羅船々　追風に帆かけて
　シュラシュシュシュ
　まわれば　四国は讃州
　那珂の郡　象頭山
　金毘羅大権現
　一度まわれば～

有名なこの俗謡にある通り、金刀比羅宮は、江戸時代には伊勢参りに継ぐ人気の旅先だった。大阪の道頓堀から讃岐まで金毘羅船という定期便が出ており、多くの参拝者を運んでいた。一方、庶民にとっては、金刀比羅宮までの旅費は経済的な負担が大きかったため、「こんぴら講」を作って金を積み立て、代表者をこんぴら参りに送り出した。飼い犬に代理で参拝させる「こんぴら狗」という風習さえあった。飼い犬の首に名前を書いた木札と初穂料、犬の餌を入れて旅立たせると、他の参拝客が世話をして参拝させ、飼い主の元まで連れて帰ったというから金毘羅信仰の強さがうかがえる。

明治以降は、神仏分離の関係上、その起源に戻り、三輪山の蛇神、大物主神をご祭神とし、金刀比羅宮は独立した宗教法人になった。だが、船乗りの守り神としての信仰は続き、海軍の軍人からも信仰されるようになった。戦後、朝鮮戦争で活躍した海上保安庁の特別掃海部隊で殉難した人々の慰霊祭も毎年、金刀比羅宮で行われている。

福をもたらす神事・流し樽

金毘羅大権現にまつわる神事として「流し樽」がある。近海を航海する船は、象頭山が見えてくると、初穂料を船員同士で出し合い、酒とともに樽に入れて流す。その樽には船名と「奉納金刀比羅宮」などの文字を墨書した幟を立ててあり、樽を見つけた漁民が金刀比羅宮へと届ける。こうして樽を流した船、樽を拾った船の双方に金毘羅大権現の加護来福が与えられるという。このしきたりは、今でも続き、自衛隊の艦船でも四国の沖を通過する際には流し樽を行う。■

※「琴平」という名前は、この地域に雷神信仰があり、雷に対して琴を弾いて鎮めたコトヒキという呪術があったためである。

世界28支店、
24時間体制でサポートいたします。

簡単な船舶管理

透明な料金体制

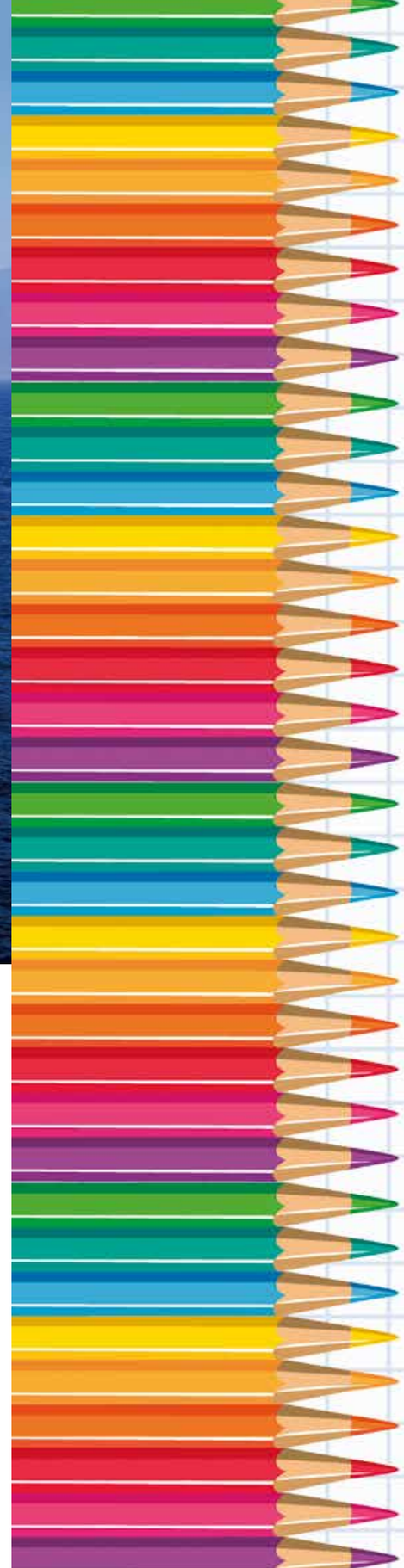
日本語による
テクニカルサポート

マーシャルアイランド海事局

International Registries (Far East) Limited Japan Branch
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators

東京オフィス Tel. 03-3508-0801　今治オフィス Tel. 0898-33-3610

www.register-iri.com



特別企画 **いまどきの海事教育**

―小学校の社会科で何を教えているか―

2017年に学習指導要領が改訂され、2020年度から小学校社会科（5年生）の教科書において海運の扱いが高まったとされている。ではどういうかたちで海運が説明されており、児童はそこから何を学ぶことができる内容になっているのだろうか。

今回の特別企画では、2020年度から使われている小学校の社会科の教科書3冊を紹介しつつ、海運や造船の取り上げ方について編集部の視点から検証してみる。

またどのような授業が実際に展開されているのか。海運・造船について積極的に取り上げている社会科の先生にインタビューをし、その狙いや課題を聞いた。

©Albachiaraa / Shutterstock.com

PART 1

海運・造船の取り上げ方は?

小学校の社会科教科書をまじまじと読んでみた

2020年度から採用されている小学校社会科（5年生）の教科書で、文部科学省から検定済のものは3冊（3社）ある。それは、「新しい社会5」（東京書籍）、「小学社会5年」（日本文教出版）、「小学社会5」（教育出版）－である。

次頁表は3つの教科書の目次を比較したものだ。東京書籍のみ教科書が上下巻に分かれているため、上巻に盛り込まれている第1章と第2章は章のタイトルのみを示し、第3章からより詳しい目次も含めて比較できるよう整理している。

まず全体像を見てわかることは、当然だろうが、章立て（扱うテーマ）が3冊とも全く同じという点。1章は「国土」、2章は「食糧生産」、3章は「工業生産」、4章は「情報社会」、5章は「環境」―という建付けになる。

この中で、海運業や造船業が大きく関わるのが第3章だ。読んでいくと、海運・造船の取り上げ方には教科書によって違いがあることがわかる。

＊　＊　＊

東京書籍
「造船業」をしっかり説明したページがある

東京書籍株式会社
「新しい社会５」

東京書籍の「新しい社会5」（下）から見ていこう。最初にお断りしておくと、この教科書の解説は他の2冊に比べて長い。理由は、この教科書が最も海運・造船を意識して取り上げていると読み取れるためだ。

第3章の通しタイトルは「わたしたちの生活と工業生産」である。3章はさらに「1」から「4」に分かれる。

小学校５年生の社会科の教科書　目次比較

「新しい社会5」（下）（東京書籍）	「小学社会5年」（日本文教出版）	「小学社会5」（教育出版）
1. わたしたちの国土	1. 日本の国土と人々のくらし	1. 日本の国土とわたしたちのくらし
2. わたしたちの生活と食糧生産	2. わたしたちの食生活を支える食料生産	2. 未来を支える食料生産
3. わたしたちの生活と工業生産 1.くらしを支える工業生産 2.自動車をつくる工業 3.工業生産を支える輸送と貿易 4.これからの工業生産とわたしたち	3. 工業生産とわたしたちのくらし 1.くらしや産業を支える工業生産 2.自動車工業のさかんな地域 せんたく:わたしたちのくらしを支える食料品工業 せんたく:わたしたちのくらしを支える製鉄業 せんたく:わたしたちのくらしを支える石油工業 3.日本の貿易とこれからの工業生産	3. 未来をつくり出す工業生産 1.自動車の生産にはげむ人々（せんたく） 2.日本の工業生産と貿易・運輸 3.日本の工業生産の今と未来
4. 情報化した社会と産業の発展 1.情報産業とわたしたちのくらし 2.情報を生かす産業 3.情報を生かすわたしたち	4. 情報社会に生きるわたしたち 1.情報をつくり、伝える せんたく:放送局のはたらき 2.情報を生かして発展する産業 せんたく:情報を生かして発展する観光業 せんたく:医療に生かされる情報ネットワーク	4. 未来とつながる情報 1.情報を伝える人々とわたしたち（せんたく） 2.くらしと産業を変える 情報通信技術（せんたく）
5. わたしたちの生活と環境 1.自然災害を防ぐ 2.わたしたちの生活と森林 3.環境を守るわたしたち	5. 国土の環境を守る 1.環境とわたしたちのくらし せんたく:大和川とわたしたちのくらし 2.森林とわたしたちのくらし 3.自然災害から人々を守る	5. 国土の自然とともに生きる 1.自然災害とともに生きる 2.森林とともに生きる 3.環境をともに守る

海運や造船は第３章を中心に取り扱われている

3章冒頭の総論的な頁では「工業製品とは何か」「それによってどう生活が変わったか」を示し、具体例として洗濯機の進化の様子が写真・イラストを使って掲載されている。そして頁をめくると、「1.くらしを支える工業生産」に入る。

この「1」ではまず「日本各地の工場でつくられている工業製品」が日本地図と一緒に8つ紹介されている。そのうちの一つに「広島県呉市でつくられた船」というキャプションがついた造船所の写真がある。そのすぐ下にあるのは「愛媛県今治市でつくられたタオル」だ。地元の人や海事産業の人が見れば、今治にも造船所があることを連想できる配置となっている。**（次頁写真）**

教科書は次に「日本の工業の特色」として工業の種類、大工場と中小工場の割合、工業地帯の分布図へと話を移す。中でも、工業地帯の分布では生産額が地域別で比較できる棒グラフがある。最も生産額が高いのが「中京工業地帯」（58兆円）で、うち「機械」（約40兆円）の割合が最も高い。次の「阪神工業地帯」（生産額33兆円、「機械」10兆円強）と大きな開きがある。そうなると、当然、“なぜ中京工業地帯のそれも「機械」が非常に大きいのか”となるだろう。事実、教科書ではイラストの生徒が「工業生産額の高い中京工業地帯では、何をつくっているのかな」とコメントしている。これは次の「2.自動車をつくる工業」への前振りになっていると読むことができる。

■完成車輸送で自動車専用船が登場

3章の「2.自動車をつくる工業」で取り上げられているのは、愛知県豊田市の自動車工場だ。

これは、後述する他の2冊の教科書も同じだが、「自動車」の取り上げ方は大きい。東京書籍の教科書では14頁あり、「二つ折り」の頁もある。開くと自動車の生産工程が写真とともに整理されている。換言すれば、トヨタ生産方式の概要が紹介されているかたちだ。

そして、ここではじめてチラリと海運が顔をのぞかせる。自動車の生産工程を学んだあとは、完成車がどう運ばれるかの説明となり、「キャリアカーで運ぶ」と並んで「自動車専用船で出荷される自動車」が写真付きで登場する。

本文にはしっかり、「原料は、主に船で輸入しています。」、「完成した自動車は、トラック輸送で国内のはん売店や港に運びます。…国内の遠くのはん売店や海外へは、港で自動車専用船で積み込んで運ばれ、…」、「船の輸送は、一度に何千台もの自動車を運べるよさがあります。専門の運転

PART2 インタビュー

海から見た社会科
“見えない海運”を感じさせるのが教師の腕の見せどころ

広島大学附属三原小学校の村上忠君先生は“海から見た社会科”を研究テーマとし、これまでに「我が国の貿易―海族と呼ばれる人たち―」や「海族VS新型コロナウイルス」など海事産業に焦点を当てた授業を実践している。どのような思いで授業をつくっているのか、また、その授業を通じて子供たちは何を学ぶのか。村上先生に語っていただいた。（取材日：2020年11月30日）

広島大学附属三原小学校
契約教諭 **村上 忠君**氏

船員交代問題を通じて国際社会の在り方や考え方を学ばせる

――村上先生は「海からの視点」でこれまでに様々な授業を実践しています。2020年に行った小学5年生の授業「海族 VS 新型コロナウイルス」はどのような内容ですか。

村上■ 授業の流れをご説明すると、新型コロナウイルスが自分たちの生活にどんな影響を与えているか、が学習の入り口となります。日本は貿易によって生活が成り立っています。そう考えた時、パンデミックによる世界各国の出入国制限や移動規制で、貿易にどのような影響が表れてくるのかが1つの課題として見えてきます。

日本への輸入が止まることで一番に影響を受けるのは食生活だと思いますが、子供たちはこれまでの学習で、輸入がストップすると食事の主体がおイモになるということを学んでいました。そこからつなげて考えていくと、コロナ禍の今も食生活が変化していないのはどうしてだろうという次の疑問が出てきます。

子供たちは、外国では出入国制限があるけれど自分たちの食生活が変わらないということは、コロナ禍でも貿易の中心にある船が間違いなく貨物を運んでくれている、という事実をつかみます。そして、船が動いているけれど船員さんは乗り降りや移動ができない状況にある、つまり船員交代問題が起きているという大きな課題に気が付くわけです。

船がハブ港に入っても、船員さんは母国に帰るために空港まで移動することができないし、船から降りることも反対に船に乗ることもできない。子供たちに自分がその立場だったらどうかと考えさせると、いつ陸に上がれるか分からなくて不安、怖いといった心情を捉えます。

そこで、船上にいる船員さんは陸に向けてどんなメッセージを発信しているのだろうと船会社が公開した動画を見てみると「WE STAY ON BOARD FOR YOU, PLEASE STAY HOME」と言っている。なんと船員さんは自分たちのことよりも私たちのことを考えてくれているじゃないかと子供たちは驚いて、海運におけるグローバリズム、国際的な社会の在り方や考え方を学びます。

この授業はまだ続いており、今は船員さんにメッセージを返そうと内容や伝え方を考えているところです。ここでは川崎汽船さんが公開している動画「ありがとう船員さん（Thank you Seafarers ~Unsung Heroes~）」を参考にしました。全編英語なので理解できるだろうかと思いながら見せたのですが、子供たちは英語が分からなくてもニュアンスで何を言っているかしっかり読み取っていて、これには私の方が驚きましたね。最終的には何らかの形で子供たちのメッセージを船に届けたいと考えています。

ちなみに、授業のタイトルに入っている「海族」ですが、海で働く人々への尊敬の念を込めて、海の家族と書いて「海族」という言葉を使わせてもらっています。

――新型コロナの影響を海運から捉えたねらいは何ですか。

村上■ 海の素晴らしさやシーマンシップ、相手を思う気持ちといったものが、新型コロナウイルスという困難に直面する今だからこそより強く感じられると考え、それを子供たちに学ばせたいと授業を組み立てました。

なお、この「海族 VS 新型コロナウイルス」は社会科ではなく「光輝（かがやき）」という単元で実施しました。「光輝」は道徳、特別活動、総合的な学習の時間、それと教科の4分の1を使う新領域として、文部科学省の指定を受けて研究しているものです。ただ、社会科でないとは言え新学習指導要領を意識していることは確かです。

私は今5年生の担任をしていますが、5年生は小学校の学習指導要領の中で最も海運が色濃く出る学年です。以前は貿易と言っても輸出入相手国との関係性などを学ぶ程度でした。2017年の学習指導要領改訂で輸送手段としての船舶がクローズアップされたことは、非常に良い変化だと思っています。

海運そのものが多面的・多角的な考え方につながる素材

――海運を通じて、社会科の輸送や貿易についてだけでなく道徳的な考え方も学べるということですね。

村上■ シーマンシップはあらゆる場面で役に立つ心構えですし、海運自体が社会科に求められる

動画「Thank you Seafarers ~Unsung Heroes~」（https://youtu.be/H6RFcR7B-EA）

多面的・多角的な考え方につながる素材でもあります。

例えば、今の5年生が3年生だった時には、川崎汽船さんから資料をいただいて「船でどんなものを食べているか」を題材に授業をしました。食事の中には日本人からすると少し不思議な組み合わせがあり、カレーライスやラーメンにさんまの塩焼きがセットになっていたり、ビーフステーキと一緒に焼きそばが出たりします。子供たちはどうしてだろうと不思議に思いますが、船員さんの写真を見ると「なるほど日本人ばかり乗っているのではなく混乗船で様々な国の船員さんいるから食事もいろいろあるんだ」と理解できます。

このように多文化、異文化の世界に触れることができるというのは海運の大きなポイントであり、他の業界にはあまりないところです。多面的とか異文化理解などと言うと難しい感じがしますが、海や船という視点を1つ与えるだけで今まで見えなかったものが見えてきます。非常に面白い素材だと思います。

授業風景。様々な資料を活用している

――他にはどのようなものを題材に授業をつくっていますか。

村上■　海難事故のエルトゥールル号遭難事件を教材化したこともあります。1890年にオスマン帝国の軍艦が紀伊大島近くで遭難し、沿岸漁民が救助して手厚く介抱したという出来事です。私としては、その数年前にノルマントン号事件が起きて国内が騒いでいた時に、地元の方々はどうしてそのような行動をとったのか不思議に思いました。そこで実際に現地へ行き、トルコ記念館の館長さんに話を聞いたところ「海を生活の場にする人々は、海で何かがあれば助け合うことが当たり前」とのことでした。先ほど挙げたシーマンシップもそうですが、こうした海に生きる人々の協調性や国際的資質というものを子供たちに伝えていきたいと思っています。

それから、教材としては漫画の「落第忍者乱太郎」も素晴らしい資料ですね。版権元に許可をいただき、実際に漫画を使って授業を行いました。作中に登場する「兵庫水軍」は村上海賊がモデルだそうですが、室町時代の海の生活が非常に丁寧に描かれていて、本当によく調べられていると思います。私から見れば第一級の資料です。

船がなければ生活が成り立たないという危機感を持って海事教育に取り組んでいく

――海事教育を実践していく上で、業界に期待することなどはありますか。

村上■　私としては、業界の皆さんにもっと資料を出していただきたいですね。学習指導要領が改訂されてからは、いい資料がどんどん出てきていると思います。日本船主協会さんからもDVDなどたくさんの資料をいただいていますし、漫画で学べるものもあります。国土交通省のウェブサイトでは、海事教育の実践例として指導案などが紹介されています。

資料さえあれば教員側でいくらでも加工して活用できるので、子供には難しいかもしれないと思うような内容でもかまいません。これまで以上にいろいろな情報を出していただければと思います。

あとは、私のような海事教育に取り組んでいる教師がどれだけ海や船を身近に感じさせることができるか、また、学習指導要領改訂を受けて教育現場でどこまで輸送という視点を意識化するかが重要です。そのため、私も自分の授業の実践事例を学会で発表するなどして外に発信し、広く先生方に興味関心を持ってもらえるよう取り組んでいきたいと思っています。

――村上先生が海や船に興味を持ったきっかけは何でしたか。

村上■　私は因島の出身で、実は村上海賊の子孫なんです。私が子供の頃は日立造船の大きな工場があり、父親も造船関係者だったため、大型船の進水式を見学したこともありました。幼少期から当たり前に船について見たり聞いたりしていたので、そもそも私にとって船は遠い存在ではなかったのです。

ただ、一般的には日常生活の中で船を見ることはほぼありません。しかし、日本に生きる私たちは船がなければ今のような生活を送ることはできません。だからこそ船について、海運について、輸送についてもっと学ぶ必要があると思います。これこそ私が海事教育に取り組む理由です。

――より多くの人に海や船を身近に感じてもらうためには何が必要でしょうか。

村上■　やはり体験するのが一番良いだろうと思います。私自身、自動車専用船や10万トン型タンカーに乗せてもらい、その大きさに圧倒されました。子供たちも実際に見ることで新鮮な驚きや気付きがあります。

つい先日も、日本中小型造船工業会さんが日本財団の助成を受けて実施している「ものづくり体験講座」で、今治造船さんの工場へ行き大型コンテナ船の建造を見学しました。子供たちに船の鉄板の厚みがどれくらいかと聞くと10cm、20cmとかなり厚いものをイメージしていたのですが、実際の鉄板は1～3cm程度で、骨組を入れることで頑強にし、ブロック建造していますよね。そこで、子供たちも同じようにペーパークラフトで船をつくる体験をしました。できあがった船を叩いてみて「確かに壊れない」と感心するなど、楽しく学んでいました。

今、私が海事教育として実践しているのはこれくらいですが、日本で輸送が止まったらどうなってしまうのかということに一層危機感を持って海事教育に取り組んでいく必要があると感じています。

コロナ禍ではキーワーカーとして医療従事者の存在が明白になりましたが、医療の現場へ医療機器や器具、薬を運んでいる人たちがいるという事実は取り上げられませんでした。しかし、今後はワクチンの輸送などで海運が活躍するかもしれません。繰り返しになりますが、海や船は確かに私たちの生活にとって身近なものであり、私たちはそのことを知っているべきだと思います。ただ、どんなに身近でも、そしてどんなに巨大な船であっても日常生活の中では目に見えません。ですから、その存在をいかにして子供たちに見せるかが私たちの腕の見せどころと言えるでしょう。■

REPORT & INFORMATION

令和３年度税制改正

2020 年 12 月 10 日に「令和 3 年度税制改正大綱」（与党）が公表され、日本船主協会（以下船協）が重点要望事項としていた「外航船舶の特別償却制度」の延長、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充が認められた。また、「中小企業投資促進税制」および「軽油引取税」の延長についても、何れも認められた。

なお、「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置」の創設については、造船・海運両業界が連携して実現を目指したものの、見送られた。それぞれの結果概要は次のとおり。

＜外航船舶の特別償却制度＞

環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行ったうえで、2 年間延長（2023 年 3 月末まで）。

※内航船舶については、安全・省力化設備要件の一部を見直したうえで、2 年間延長。

＜国際船舶に係る固定資産税の特例措置＞

国際船舶のうち海上運送法の規定により認定を受けた特定船舶導入計画（仮称）に基づき取得した特定船舶（仮称）に係る固定資産税の課税標準を 36 分の 1 とした上、3 年間延長（2024 年 3 月末まで）。

（注）特定船舶（仮称）が満たすべき環境性能要件等は、法人税の船舶の特別償却制度における特定船舶と同一の要件とする。

＜中小企業投資促進税制＞

匿名組合契約等の目的である事業の用に供するものを除外の上、2 年間延長（2023 年 3 月末まで）。

＜軽油引取税＞

現行制度のまま、3 年間延長（2024 年 3 月末まで）。

なお、船協は与党大綱発表後、下掲の会長コメントを発表した。■

2020 年 12 月 10 日

令和３年度税制改正に関するコメント

一般社団法人 日本船主協会
会 長　内藤 忠顕

本日取りまとめられました令和３年度与党税制改正大綱におきまして、来年３月末をもって適用期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」の延長、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長･拡充が要望通り認められました。

このような結論をいただきましたことは、国会議員の諸先生方および国土交通省ご当局の海運業界に対する深いご理解と多大なるご尽力の賜物であり、心より御礼申し上げます。

今後も外航海運は、国際競争力の強化を図りながら、わが国の安定的な国際海上輸送の確保に貢献すべく、より一層努力してまいります。

一方、「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置」の創設については、残念ながら見送られる結果となってしまいましたが、わが国海事産業の国際競争力強化に向け、引き続き海運・造船両業界で密接に連携してまいりたいと思います。

今後は、「トン数標準税制」、「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」などに取り組んでまいりますので、引き続き関係の皆様のご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上

（日本船主協会 企画部）

内藤会長による海上保安庁長官への訪問

2020 年 12 月 11 日、日本船主協会内藤会長、中島常勤副会長、森重理事長他が海上保安庁を訪れ、海上保安庁長官に対し、海賊対処行動に対する感謝の意を伝えた。

日本船主協会では、例年、ジブチに代表団訪問ならびに東京での海賊対処行動感謝の集いを開催しているが、今年はあいにくの新型コロナウイルス禍の情勢のため、止む無く中止したことから、今回の訪問となった。

内藤会長より感謝状を奥島長官に手渡す

初めに、内藤会長より、わが国の外航海運業界を代表して、奥島高弘長官に対して感謝の言葉を述べたあと、海上自衛隊の護衛艦に同乗し、現場でご活躍頂いた海上保安官の皆様への感謝状を手渡した。

奥島長官より、今回の来訪についての謝意が伝えられ、公務でやむを得ず退席された後、伊藤裕康海上保安監、橋本昌典警備救難部国際刑事課長、大河内克朗国際刑事課海賊対策室長、小林宏樹海賊対策室上席海賊対策官との懇談の場が設けられた。

懇談では、伊藤海上保安監が海賊対処行動第一次隊の激励のために空路でジブチを訪問された話のほか、海上保安庁が東南アジアで行っているキャパビル活動やシーレーンの確保にまで話が及ぶ幅広い情報交換が行われた。■

（日本船主協会 海務部）

懇談の様子

お知らせ　『海運統計要覧2020』を発行

日本船主協会は、海運関係もしくは関心をお持ちの方向けに、海運ほか関連産業の諸統計も収録した統計･資料集『海運統計要覧2020』を昨年12月に発行しました。同要覧は1970年より毎年発行しており、内容の主要項目は以下の通りです。また、文庫本サイズなので携帯いただくのにも便利です。

『海運統計要覧 2020』目次

Ⅰ．船腹
Ⅱ．船舶の建造と消失
Ⅲ．海上荷動きと海運市況
Ⅳ．輸送活動
Ⅴ．コンテナ輸送
Ⅵ．企業財務
Ⅶ．内航海運
Ⅷ．港湾関係
Ⅸ．船員関係
Ⅹ．関連産業の動向

ご希望の際は、本体価格一冊1,000円（税・送料・振込手数料別）にて承ります。お申込みの詳細につきましては、日本船主協会ホームページに掲載しておりますのでご参照ください。

なお、一部抜粋データは同ホームページより閲覧することもできます。

【お申込／お問合せ先】
日本船主協会　企画部広報室　島本･笠原
TEL：03-3264-7181　Email：pub-office@jsanet.or.jp

※次回（2 月号）の OPINION（オピニオン）は、「日本船主協会 田渕 訓生 常任委員」です。

オピニオンは、日本船主協会の会長・副会長・常任委員が交代で提言や意見を執筆しております。
JSA ホームページも随時更新しておりますので是非ご覧下さい。

https://www.jsanet.or.jp/

ゼロエミッション船の実現を目指す中核組織が誕生

次世代環境船舶開発センター

日本の造船会社9社は10月27日、温室効果ガス（GHG）を排出しない“ゼロエミッション船”の実現を目指す中核組織「一般財団法人次世代環境船舶開発センター（Planning and Design Center for Greener Ships、PDCGS）」を共同で設立した。センターでは今年度中に組織体制などを整え、来春以降、高度な環境性能船の開発・商品化に向けた各種調査や研究開発を実施していく。

■第１期で商品開発や概念設計を進め、第２期で共通コンセプト作成に着手

国際海運分野では、IMO（国際海事機関）が今世紀中にGHG排出ゼロを達成するため、2030年までに燃費効率（輸送量当たりのGHG排出量）を08年比で40％改善、50年までにGHG排出量を半減することを目指している。これらの目標達成に寄与するため、造船業界としてもゼロエミッション船の実現が大きなテーマとなっている。

そこで国内造船業界の有志が中心となって2019年から最先端の船舶を持続的に企画・発信する中核組織＝PDCGSの設立準備を進めてきた。立ち上げメンバーは今治造船、大島造船所、尾道造船、サノヤス造船、ジャパンマリンユナイテッド（JMU）、新来島どっく、住友重機械マリンエンジニアリング、名村造船所、三菱造船の造船9社に日本海事協会（NK）を加えた10社・機関。代表理事は大和裕幸・東京大学名誉教授（海上・港湾・航空技術研究所前理事長）が務める。

センター発足時の人員規模は会員各社の出向者など15人だが、今年度中に18人程度まで増員するという。すでに①船舶の設計を担うグループ②設計に必要な国際基準などを調べるグループ③全体の評価を担当するグループ―に分けて業務を開始しており、2021年度からの本格的な活動につなげていく計画だ。

第１期（2021～22年度）では、各社の協調領域にあたるゼロエミッション船の商品開発や概念設計に取り組む。また、第２期（2023～25年度）では協調領域と競争領域の中間にあたる共通コンセプトの作成に着手する。併せて、造船会社や舶用メーカーなどから新規会員を受け入れ、2022年度末時点で30人程度まで人員を拡充する。

■大和氏「日本造船業の未来を拓くため様々な環境技術を統合する必要がある」

12月10日にはPDCGS関係者による記者会見が横浜市内で行われ、大和代表理事がセンター設立の意義を「日本造船業の未来を拓くため、様々な環境技術を統合し、競争力のある船舶にまとめ上げる努力を加速する必要がある」と説明した。

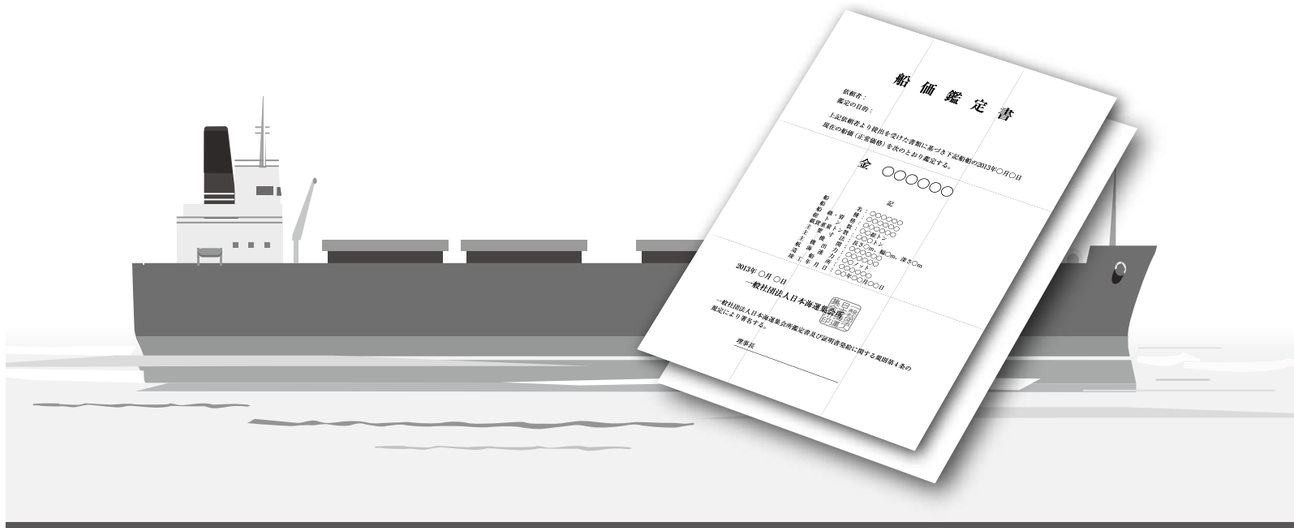
会見には有志代表として、横浜に本社を置く造船2社のトップも出席した。このうちJMUの千葉光太郎社長は「代替燃料をはじめ（ゼロエミッション船の）要素技術を開発・融合するには膨大なエネルギーが必要。今回設立されたセンターが中心となり、目標を達成することを期待している」と述べた。また、三菱造船の北村徹社長は「センターが真の意味で『我が国造船業の“未来における布陣”を賭けた新しい挑戦』と捉え、当社も微力ながら貢献したい」と期待を寄せた。

さらに、センターの意思決定機関にあたる理事会の冨士原康一議長（NK前会長）は「“想いを集める”ステップを置き去りにすると長期的に維持できない組織になるため、『今の造船業に何が足りないのか』など共通認識の醸成には十分時間を掛けた」と準備段階のポイントを明らかにした。また、過去の共同研究開発との違いについて「これまでの様々な研究開発をワンステージ上げて、さらに上流部分を整備するのが今回の取り組み」と説明した。

（左から）PDCGSの冨士原議長と大和代表理事、JMU・千葉社長、三菱造船・北村社長

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

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、空気清浄機や加湿器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。

25	日本の産業と国民生活を支える輸送システム 内航海運概論（全１日）	レベル ★
日　時	１月15日（金曜日）　13：30～16：45	
講　師	流通科学大学 商学部 教授　森　隆行 氏	
受講料	会員：10,000円（税別）　非会員：20,000円（税別）	
26	Ｂ／Ｌの基本理解、国際運送や国際取引を学ぶ 船荷証券の基礎（全３回）	レベル ★★
日　時	１月18日、25日、２月１日（毎週月曜日）　15：30～17：00	
講　師	有泉・平塚法律事務所　弁護士　山下　真一郎 氏	
受講料	会員：15,000円（税別）　非会員：30,000円（税別）	
27	海事ビジネスを支える船舶金融の基礎解説と今後の展望 設問式船舶金融論（連続２日間）	レベル ★★
日　時	２月４日（木）、５日（金）　13：30～17：00	
講　師	早稲田大学 大学院 法学研究科 非常勤講師　木原　知己 氏	
受講料	会員：20,000円（税別）　非会員：40,000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。

7	日本の産業と国民生活を支える輸送システム 内航海運概論	レベル ★
日　時	２月15日（月曜日）　13：30～16：45	
講　師	流通科学大学 商学部 教授　森　隆行 氏	
受講料	会員：10,000円（税別）　非会員：16,000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
2月	27	設問式船舶金融論（連続2日間）	★★
	28	入門 会計と海運業（全3回）	★
	29	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆
3月	30	船荷証券の基礎（全3回）	★★
	31	タンカー航海傭船契約（全3回）	★★
随時	－	コンテナ物流の基礎（全3回）	★☆
	－	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）	★☆

●一般セミナー

予定	テーマ
2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢

●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
2月	7	内航海運概論	★
3月	8	入門　会計と海運業	★

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日前後に、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

再エネ由来の液化水素チェーン事業化に向け検討開始　川崎重工業

川崎重工業は岩谷産業および豪州のFortescue Metals Group（FMG）と共同で、再生可能エネルギーを由来とする液化水素サプライチェーンの事業化に向けた検討を開始するとし、覚書を締結した。豪州をはじめ世界各地で再生可能エネルギー由来の電力から水素を製造・液化し、液化水素運搬船で日本へ輸入して、国内で供給・配送するという一連のサプライチェーンについて事業化を検討していく。発表は12月14日。

川崎重工は水素を「つくる（水素液化機）」「はこぶ（液化水素運搬船）」「ためる（液化水素貯蔵タンク）」「つかう（水素ガスタービン発電設備）」全フェーズの開発で世界をリードしてきた。FMGは、鉄鉱石業界のグローバルリーダーとして再生可能エネルギー事業を展開しているだけでなく、グリーン産業の実現に向けた取り組みも進めている。岩谷産業は日本唯一の液化水素サプライヤーであり、国内の水素市場では70%のシェアを有する。今回は、水素関連機器メーカーとしての技術力を持つ川崎重工と、水素事業への投資を拡大するFMG、水素の取り扱い実績が豊富な岩谷産業の3社で方針が合致し、覚書の締結に至った。

日本初のDF機関を搭載した内航貨物船が竣工　IHI原動機

IHI原動機の舶用中速デュアルフューエル（DF）エンジン「8MG28AHX-DF（2161kW・750min-1）」を搭載した6455トン内航貨物船の命名・竣工式が12月10日、檜垣造船で執り行われた。内航貨物船へのDFエンジン採用は日本で初めて。

採用された「8MG28AHX-DF（2161kW・750min-1）」はIHI原動機のニイガタブランドによるもので、液化天然ガス（LNG）を主燃料としている。同エンジンはこれまでにLNG燃料タグボートでも採用されており、海外で多くの稼働実績を持つという。

ニイガタブランドの舶用中速DFエンジンの特徴として、LNGとA重油の2種類の燃料を使用できるほか、負荷変動の激しい船舶であってもガス運転モードで100%負荷運転を可能としている。また、燃料ガス系統に異常が発生した場合でも、全負荷領域においてガス運転モードからディーゼル運転モードへ瞬時に切り替えることができ、高い冗長性を確保しているという。

新造船は「いせ みらい」と命名され、12月下旬の引き渡し後、JERA向け貨物の輸送に従事する予定となっている。

サイバーセキュリティで共同研究を実施　e5ラボ、日本海事協会

e5ラボと日本海事協会（NK）は12月15日、サイバーセキュリティに関する共同研究協定を締結したと発表した。共同研究の第一弾として、e5ラボが開発を進めている船舶向け総合デジタルプラットフォーム「Marindows（マリンドウズ）」を対象とした概念実証（PoC）を実施する。

「Marindows」は、通信やデジタルトランスフォーメーション（DX）、人工知能（AI）、ロボティクスといったソリューションをパッケージ化し、どんな船でも簡単に使えるようにするデジタルインフラプラットフォームのこと。船舶の安全性・生産性・効率性を著しく向上するだけでなく、「Marindows」自体が無線でソフトウェアを更新するOTA（Over The Air）アップデートにより継続的に進化していくとしている。

この共同研究についてe5ラボの末次康将CTO（最高技術責任者）は「Marindowsは海事業界にこれまでにない革新的なイノベーションをもたらすだろう」と期待感を示した。また、NKの髙野裕文事業開発本部長は「（共同研究から）得られた知見により総合デジタルプラットフォームを対象とした基準策定につなげたい」とコメントした。

世界初となるチップクレーン自動荷役の試験に成功　相浦機械

相浦機械はこのほど、大島造船所が日本郵船向けに建造している430万立方フィート積み木材チップ専用船に「クレーン自動運転装置」を実装し、造船所の岸壁でホールドバラストを荷物に見立てた総合試験を実施した。発表は12月10日。

相浦機械では、2018年度から日本郵船や大島造船、豊橋技術科学大学などとともにチップ荷役作業の自律化に関する研究に取り組んできた。今回試験を行った自動運転装置は、船に積まれた木材チップを専用のグラブでつかみ、巻き上げて下ろすという最も多い単純繰り返し作業を運転者の監視の下で自動化するもの。これにより繰り返し作業の7割ほどを自動化できるという。また、船が揺れたり強風でグラブが揺れたりした場合は、運転者が操作レバーを取れば手動運転に切り替えることができる。実用化すれば世界初となる。

試験では、実船に自動運転装置を装備して荷動き操作やグラブ掴み動作、揺れの制御など全ての機能が設計通りに作動することを確認した。今後は2020年度末から21年度にかけて、日本郵船が用船する既存船で実荷役試験を実施し、フィードバックを行った上で実用化を目指すとしている。

シンガポールの3Dプリンタ活用プログラムに参加　川崎重工業

川崎重工業は12月16日、同社が参加するコンソーシアムがシンガポール海事港湾庁の「3Dプリンタ活用プログラム」に採択されたと発表した。

シンガポール海事港湾庁は「3Dプリンタ活用プログラム」として、船舶や船舶部品のデジタル化および積層造形活用を推進している。このプログラムでは、計11のコンソーシアムが26種類の舶用部品を3Dプリンタで製造し、シンガポール船籍船に搭載して、2022年の第1四半期までに適応可能性を検証する計画となっている。川崎重工を含むコンソーシアムは10種類の部品を担当するという。なお、プログラムには補助金として合計162万5000シンガポールドル（約1億2500万円）の交付が決定している。

川崎重工は社内公募制度「ビジネスアイディアチャレンジ」において、緊急対応時に必要となる舶用機器のスペアパーツをデジタル化し、停泊地にある3Dプリンタで製造できるようにして必要な部品を調達しやすくするための技術の開発に取り組んでいる。同コンソーシアムへの参加を通じ、積層造形技術の適応可能性の検証をより加速していきたい考え。

斎藤会長「短期的に再編・協業などの方策が必要」　日本造船工業会

日本造船工業会の斎藤保会長は12月16日に会見し、造船業の現状と展望を中心に説明した。

斎藤会長は2020年の世界経済を「新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大で、リーマン・ショックを超える危機的状況に直面している」と振り返った。日本の造船業については従前の課題である船腹過剰や外国の政府助成に加え、コロナ禍で新造船の商談がほぼ止まっており「20年度上半期の受注量は前年の半分以下、手持ち工事量は残り1年分と厳しい水準」と明らかにした。

今後の見通しに関しては、世界各国で大規模な経済対策が実行段階にあることから「モノ・人が動き出せば、海運市況も成長トレンドに復帰する。また、2010年前後に大量に竣工した船の代替建造需要も見込まれる」と期待を寄せた。

また、23年開始予定の既存船に対する二酸化炭素（CO_2）排出規制に言及し「基準を満たせない既存船は市場から順次退場し、代替建造の動きがさらに促進されるだろう」と予想した。短期的には「経営を安定させる再編・協業を進めるとともに、環境に優しい船舶の発注喚起、不公正な競争環境是正などの方策が必要」との考えを示した。

遠隔操船・避航操船の実船試験を実施
日本郵船

日本郵船グループのMTIと日本海洋科学は12月、自律運航船の実現につながる遠隔操船および自動避航操船の実船試験を相次いで実施した。いずれも外部企業や大学などと共同で取り組んでいる。

遠隔操船の実船試験では、「有人遠隔操船システム」を搭載した東京湾上のタグボートを400㎞離れた兵庫県西宮市にある陸上支援センターから遠隔で操船し、湾内で航行させた。タグボートを使った遠隔操船試験はこれで2回目。今回は通信異常や機器異常を想定し、船の安全状態を維持する、または限定的に使用可能な状態を維持する機能について試験を行ったほか、通信速度の変化に応じて自動でレーダーエコーのデータ量を最適化する機能についても確認した。

一方、自動避航操船の実船試験は、神戸大学附属の練習船「深江丸」を使って大阪湾で実施した。開発を進めている人工知能（AI）操船支援システムを既存の操船システムと連結し、航行中の他船や障害物に対するプログラムの避航行動を確認・評価した。

日本郵船および同社グループは、これらの試験で得た知見を用いてシステムを改良し、将来的には大型船の操船を目指すとしている。

グループ内のドライ事業を再編
商船三井

商船三井は12月11日、ドライバルク事業に関するグループ内組織再編の方針を取締役会で決議した。商船三井近海を存続会社とした新会社を設立し①不定期船事業②木材チップ船事業③鉄鋼産業および国内電力向けを除くパナマックス事業―について、事業･組織を統合する。再編を通じて、激変する経営環境に対応する事業体を整備し、顧客サービスを強化していく考え。

新会社は載貨重量1万トンから10万トンまでのばら積み船、木材チップ船、多目的船など多様な船型・船種を運航する「これまでにないユニークな事業体」となる。商船三井グループの各事業部門が顧客とともに培ってきた輸送サービスを、再編によるシナジー効果でさらに向上させ、「強くしなやかな」ドライバルク輸送会社を目指すとしている。

再編の日程については、2021年4月に商船三井近海の社名を変更して対象事業の営業活動を一体化、22年4月には新会社に事業を譲渡し、組織・要員を統合する流れとなる。

タグボートにバイオ燃料を使用
商船三井

商船三井とユーグレナ社はこのほど、商船三井グループのグリーン海事が保有・運航するタグボート「13たましお」を用いて、次世代バイオ燃料の「ユーグレナバイオディーゼル燃料」を使用したトライアル航行を名古屋港で実施した。発表は12月14日。

このバイオ燃料は微細藻類ユーグレナ（ミドリムシ）と使用済み食用油を原料にしたもので、船舶のディーゼルエンジンに対して内燃機関を変更せずに使用することができる。硫黄分を含まないため硫黄酸化物（SOx）規制にも対応しているほか、化石由来燃料と比較して燃焼時の温室効果ガス（GHG）排出量を削減することが可能だという。

ユーグレナ社は、日本をバイオ燃料先進国にすることを目指す「GREEN OIL JAPAN」宣言を打ち出し、バイオ燃料の利用や原料の供給・普及を推進する協力企業・団体を募っている。商船三井はこの宣言に賛同し、今回のトライアル航行を実施した。

風力推進装置搭載船が22年に運航開始 風力と水素でゼロエミ目指す新事業も始動
商船三井

商船三井は12月10日、硬翼帆式風力推進装置「ウインドチャレンジャー」を搭載した石炭専用船による輸送契約を東北電力と締結した。専用船は大島造船所で建造し、2022年の運航開始を予定している。全長は約235m、幅は約43m、載貨重量トン数は約9万9000トン。

ウインドチャレンジャーとは、伸縮可能な帆を使って風力エネルギーを推進力に変換する装置のこと。この装置を活用することで従来の同型船と比較して温室効果ガス（GHG）を日本―豪州航路で約5%、日本―北米西岸航路で約8%削減できる見通し。

なお、商船三井では11月30日に大内海洋コンサルタントや海上技術安全研究所、スマートデザイン、東京大学大学院新領域創成科学研究科、西日本流体技研、日本海事協会、みらいえね企画とともに、風力と水素を活用したゼロエミッション事業「ウインドハンタープロジェクト」を始動している。

同プロジェクトでは「ウインドチャレンジャー」を活用するとともに、帆走中に水中の発電タービンで発電した電気から水素をつくり、水素キャリア・燃料電池と組み合わせ、弱風時の推進力を補うことで船の定時運航を目指すとしている。併せて、水素キャリアで貯蔵した水素を陸上消費向けに供給することも検討しているという。いずれもGHGを排出しないゼロエミッション事業としての実現を目指す考え。

まずはセーリングヨットを使い、洋上風エネルギーによる発電、水素生産・貯蔵、燃料電池推進という一連のサイクルについて運用機能・性能の実証を行う。その後、さらに大きな船舶での実証を目指すとしている。

世界で初めて一般商船でマイクロプラスチックを回収
商船三井

商船三井は11月24日、三浦工業と共同で開発したマイクロプラスチック回収装置を新造木材チップ専用船に搭載し、試験採取を実施したと発表した。一般商船でマイクロプラスチックを回収する試みは世界初となる見込み。

マイクロプラスチックとは、海へ放出されたプラスチックごみが紫外線や波による劣化で5mm以下になったプラスチック粒子のこと。商船三井と三浦工業の装置は、バラスト水処理装置（BWMS）の運転中に起動させてマイクロプラスチックを回収する。BWMSを構成する逆洗機能付きフィルタを利用し、同フィルタに捕集されたマイクロプラスチックを船外排出する手前で効率よく採取するという。

商船三井は環境省が主催する「プラスチック・スマート」フォーラムに参加しているほか、海洋研究開発機構（JAMSTEC）の科学的調査にも協力するなど、海洋プラスチック汚染に関する取り組みを推進している。

荒天でコンテナが大量流出
オーシャンネットワークエクスプレス

オーシャンネットワークエクスプレス（ONE）が用船するコンテナ船「ONE APUS」が11月30日、ハワイの北西約1600海里（約2960km）を航行中に荒天に見舞われ、コンテナが倒壊し海中に流出した。船主はChidori Ship Holding LLC、船舶管理会社はNYK Shipmanagement Pte Ltd.。

ONEによると、コンテナ1816本が流出しており、うち64本は危険物を積んでいたという。危険物の内訳は花火が54本、電池が8本、液体エタノールが2本だった。

「ONE APUS」は12月8日に神戸港へ寄港しており、甲板上の倒壊したコンテナの仮陸揚げや貨物の状況および本船損傷度合いの検査、必要に応じた応急処置、調査などを行うとしている。

小学生向け出前授業を実施
日本海事広報協会、川崎汽船

日本海事広報協会と川崎汽船は12月4日、豊橋市立老津小学校5年生43人を対象に、川崎汽船の山田隆裕船長による出前授業を実施した。

授業は2部構成で行われ、山田船長は第1部で船員の仕事や船会社について、第2部では自動車専用船の歴史や三河港をテーマに講演した。加えて、当日参加した児童に海運に関するノートやパンフレットが日本船主協会から贈られた。

同校では出前授業に先立って12月2日に事前授業を実施しており、日本海事広報協会が制作した社会科副教材「海運と船と港の役割」を活用して三河港や海事産業について学んだ上で出前授業に臨んだ。山田船長の授業を受けた児童からは「船員は船に乗るだけでなく、船に乗る計画を立てるなどいろいろな仕事があっておもしろい」「船員は船に乗っている期間が6カ月と長く、大変だと思った」などの感想があがったという。

日本海事広報協会と川崎汽船は2017年以降、

同社が運航する自動車専用船や自動車メーカー整備施設の見学会、船長の出前授業を豊橋市で共催してきた。しかし、20年度は新型コロナウイルスの影響から見学会ができなかったため、このほど出前授業のみを開催したとしている。なお、日本海事広報協会では副教材の改訂版を製作しており、21年度には豊橋市の全小学5年生を対象に新副教材を配布するとしている。

日本・ノルウェーが海事分野の課題を議論

国土交通省

国土交通省は12月8日、日本とノルウェーの海事関係当局で局長級のウェブ会議を開催した。日本からは国交省海事局の大坪新一郎局長と斎藤英明大臣官房技術審議官などが出席した。

会議では主に①海事産業における新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響②国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減対策③自動運航船④造船分野における公正な競争条件の確保⑤シップ・リサイクル―の5つについて協議したという。また、日・ノルウェーの海事当局による定期的な会合を開催することの重要性を再度確認し、2021年も協議を開催することで合意した。

「海事交通研究」掲載論文・山縣勝見賞・補助金助成の募集を開始

山縣記念財団

山縣記念財団が①「海事交通研究」第70集の掲載論文②「2021年山縣勝見賞」③補助金助成―の募集を開始する。

①「海事交通研究」は、1965年から毎年年末に発行している海事関係の論文集。2020年に発行された第69集では特集「海事産業の未来への展望と課題」で4本、また自由テーマで2本の論文が掲載された。

2021年度の募集内容は、海運・物流・港湾・造船・海上保険およびその周辺分野に関する自由テーマで、A4判40字×40行の最大12枚まで。応募原稿は未発表のもので、共著も可。原則日本語だが、応相談。応募者は2月28日までに所定の申請書を提出する。論文の提出期限は7月20日。

②「山縣勝見賞」は、海事交通文化の調査・研究および普及・発展に寄与した個人や団体を顕彰し、研究成果を表彰するもの。募集対象は「海事交通研究」と同分野の著作、論文、業績。応募は個人・団体の推薦または自薦による。募集期間は3月1日～4月30日まで。必要書類と書籍または論文、資料を1部添付して提出する。

③補助金助成は、海事交通文化の調査研究または海事の発展に貢献する事業に対して助成を行うもの。応募者は2月28日までに必要書類を提出する。

応募詳細、問い合わせは一般財団法人山縣記念財団（電話：03-3552-6310、メール：zaidan@yamagata.email.ne.jp、ウェブサイト：http://www.ymf.or.jp/）まで。

油濁賠償と危機時の広報対応でセミナー

三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は12月4日と11日、「油濁損害賠償と船舶所有者の責任」、「危機発生時の広報対応（危機管理広報）」の各テーマで、オンライン形式の船舶海難防止セミナーを実施した。

油濁賠償に関する4日のセミナーはTMI総合法律事務所の長田旬平弁護士、佐々木政明弁護士、小林拓人弁護士が講師を務めた。船舶を原因とする油濁事故は被害が広範に及び、損害額も大きくなるため、国際条約に基づく法整備によって被害者救済の仕組みが築かれている。セミナーでは架空の油濁事故を例に、CLC条約（油濁民事責任条約）とバンカー条約の各条約について、適用対象とする船舶や責任を負わせる主体、賠償の対象となる損害などを解説した。

危機管理広報に関する11日のセミナーはMS&ADインターリスク総研の井上知己シニアマネジャー・上席コンサルタントが講師を務めた。昨今、企業不祥事への批判が強まる傾向にあることから、危機管理体制の整備と危機対応力の向上による備えの重要性に言及。危機管理広報に際しては、事件・事故の情報収集などを行う危機対策本部と広報担当関連部署の連携が不可欠で、記者会見では「専門用語は平易な言葉に置き換え、憶測や思い付きで話さない」などのポイントを紹介した。また、定期的なトレーニングの経験が実際の危機対応にとって効果を発揮するとした。

NEWS Pick Up!

JR九州「クイーンビートル」の国内運航はカボタージュ抵触として国交省に申し入れ

全日本海員組合

全日本海員組合は11月25日、JR九州が新型高速船「クイーンビートル」（パナマ船籍）の国内旅客輸送を可能とする特例措置を国土交通省に申請しようとしていることを受け、カボタージュに抵触するとして赤羽一嘉・国土交通大臣に「断固容認することはできない」との申し入れを行った。

「クイーンビートル」は2020年7月に博多―韓国・釜山航路へ就航する予定だったが、新型コロナウイルスの影響で運休が続いている。日本はカボタージュ規制により外国籍船は国内航路を運航できないことになっているが、JR九州では同船が観光用として国内の旅客輸送に就航できるよう、国交省に特例措置を申請するとしている。

これについて全日海は、特定企業の商行為のためにカボタージュ規制が緩和された場合、フェリー・旅客船産業は運航コストが優位な外国籍船により打撃を受け、いずれ内航海運産業にも波及していくことへの懸念を示した。加えて、日本の海域特性や海上交通ルールを熟知していない外国籍船の国内就航は沿岸航行における安全上の問題につながるなど「影響は計り知れない」とし、赤羽大臣に「わが国における安全かつ安定的な海上輸送体制を確保するためにも、引き続きカボタージュ規制を堅持していただきたい」と申し入れた。

なお、11月開催の第81回定期全国大会で再選した森田保己組合長が国土交通省や海事振興連盟に申し入れをしている様子は「船員しんぶん」（2020年12月5日号）にも掲載されており、ウェブからも閲覧することができる。

AI活用で船員の働き方改革実現に寄与

グリッド

人工知能（AI）ベンチャーのグリッドは11月19日、オンラインセミナー「AIによる海上輸送の効率化から働き方改革への可能性」を開催した。コロナ禍でデジタル化が急進する中、船員の働き方改革とAIを活用したDX（デジタルトランスフォーメーション）化への理解促進を図るのが狙い。

前半は、国土交通省海事局船員政策課の有田翔伍課長補佐が船員の働き方改革について講演した。有田補佐によると、荷役頻度の高さや1回あたりの荷役時間の長さと、船員の労働時間の長さの間には相関関係があり、また高ストレス者の割合の高さなど船員の健康確保も課題となっている。国交省では、2020年9月の船員部会取りまとめに基づき、労働時間の範囲明確化や船内記録簿のモデル様式見直しなどの検討を進めており、早期の制度改正を実現したいとしている。

後半は、グリッドの曽我部完社長が「AI配船最適化がもたらす海上輸送の働き方改革」と題して、出光興産などと実施したAI配船最適化の実証実験を例に、海上輸送のDX化が働き方改革にもたらす可能性を説明した。実証実験では油槽所の在庫や製油所の稼働率に考慮しつつ、運航効率を最大化するアルゴリズムを作成しており、今後はバース繰りの最適化や船員の労働時間の最適化、積載計画の最適化を目指す考え。また、内航船だけでなく外航船も視野に「事業者のメリットや船員の権利を守りつつ、全ての関係者が幸せになる仕組みづくりに臨む」と意欲を示した。

モーリシャス沖座礁事故の再発防止策を策定

商船三井

商船三井は12月18日、用船していたばら積み貨物船「WAKASHIO」が7月25日にモーリシャス島沖で座礁した事故を踏まえて、再発防止策を策定したと発表した。併せて記者会見を開催し、加藤雅徳常務が事故の推定原因について、また橋本剛副社長が再発防止策について詳細を説明した。

加藤常務によると、本船は携帯電話の通信圏内に入るため計画よりも陸に近い航路を走ろうとしたが、使用していた電子海図の縮尺が水深を確認するには不十分だった上、乗組員がレーダーや目視での見張りを怠ったことで、水深10mの浅瀬に座礁したと考えられるという。

商船三井はこの推定原因を基に、再発防止策として①安全意識不足への対策②安全航海に必要な規定の認識不足および履行不十分への対策③運航品質の強化④ハードウェア対応―を掲げ、総額約5億円を投資するとしている。橋本副社長は「ハードウェア・ソフトウェアそれぞれで対策を取っていきたい」と語った。詳細は2月号に掲載予定。

日本シッププローカーズ協会

世界経済への期待

はじめに

COVID-19の感染拡大が特に米国で加速し、欧州ではロックダウン再開の動きも出はじめ、世界経済の先行きについての強い懸念が台頭してもおかしくない状況になりつつある。一方で、金融市場や原油市場においてはそのような懸念の台頭とは裏腹な動きが散見され、無邪気な楽観論が市場にくすぶり続けているかのような懸念すら出ているようである。米国の金融政策においてはひとまず追加策は見送られ、いつものように市場との対話が重視されているように思われる。本稿では金融市場、原油市場および景気に敏感に反応する傾向にあるバルカー市場にどのような期待が織り込まれているのかについて確認したい。

1. バルカー市況

年初に弱含む傾向にあることに加えて、米国を中心とする世界経済がピークアウトし始めてきたことで下落傾向にあったドライバルク市況は、COVID-19の感染拡大でとどめを刺され下落スピードが加速し、Baltic Exchange Dry Index（BDI）は2020年5月14日に2020年の最安値となる393ポイントをつけた。穀物など一部を除いて景気に敏感なドライバルク輸送需要に対しては、世界各国のロックダウン解除や大規模な経済対策を背景に回復期待が高まり、鉄鉱石輸送需要の回復が先行する中、ケープサイズバルカーがドライバルク市況をけん引した。COVID-19の感染が世界中で拡大する中で広がっていた世界経済の先行きに対する悲観論は、実態経済の予想以上の改善を受けて後退していった。その後、感染拡大が再度加速し始めたころから、BDIは再びケープサイズバルカーに先導されながら下落し始めたため、あたかも感染拡大にバルカー市況が反応したかの印象を与えた。しかしながら、船型別BDIを比較してみると、パナマックス、スプラマックス及びハンディサイズの市況は高値圏でもみ合う展開に終始しており、COVID-19感染再拡大やロックダウン再開懸念といった先行き懸念を市況が織り込む展開とはなっていない。これらは、コンテナ船需給のかつてないほどのひっ迫、コンテナ不足により好影響を受けていることもあり、コンテナ需給のひっ迫も含めて実際の荷動きに衰えはみえていない。

図1. Baltic Exchange Dry Indexの推移

出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：2014年12月24日から2020年12月14日まで

2. 金融市況および原油市況

金融市場では株式市場は小休止あるいはやや弱含む展開、為替市場はじりじりとドル円が下落している。米国や欧州を中心にCOVID-19の感染再加速を懸念する動きととらえることもできようがその変化幅はさほど大きくなく、一方で、上昇傾向が続いている原油市況は、本原稿執筆時点においてWTIで1バレル47ドルを突破するなど、OPECプラスでの減産幅削減を意に介さない展開となっており、主要市況は多少まだら模様の反応ともいえよう。

図2. 原油価格の推移

出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：2014年12月24日から2020年12月14日まで

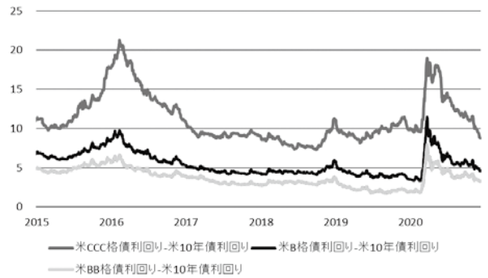
米国の金利動向については、2020年3月の大幅利下げ以降長短金利の逆転現象は解消され、順イールドが持続している。感染拡大による世界経済の再鈍化懸念は市場において主要な懸念材料となっているかのように語られているが、米国の債券市場においてはあまり大きな変化は見受けられないといえるのではなかろうか。

図3. 米国長短金利差の推移

出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：2014年12月末日から2020年12月14日まで

また、BB格以下の低格付け債の利回りと米国10年債の利回り格差（クレジットスプレッド）は2020年3月以降縮小し続けており、世界経済が当初の想定を上回る改善を持続するのではないかとの期待を織り込み続けていると言えよう。12月開催の米連邦公開市場委員会（FOMC）では政策金利が据え置かれた上に債券の買い入れ額増額も見送られた。米連邦準備制度理事会（FRB）のパウエル議長は米国経済の先行きについて懸念を表明、今後数か月が試練だと表明したものの、可能性があると想定されていた追加策を講じることを見送っている。

図4. 米国クレジットスプレッド



出所：ブルームバーグおよびFREDのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：2014年12月末日から2020年12月14日まで

株式市場をはじめ金融市場は経済を映す鏡としてしばしば登場するが、特に株式市場は6か月程度の先行きを反映していると言われ、景気先行指標の一つになっている。大衆がおおよそ想定し語ることができる事象は実現化せず、そういった際に時として説明がつかない動き方をする市場が結果としてやはり正しかったというケースはよく見られる現象である。COVID-19に対するワクチンの効果が期待ほどではなく、あるいは普及スピードが想定を下回るなどで試練の時間が長くなり、痛みが加速度的に高まるようであれば、市場が間違っていたとなり、金融市場は再び動揺することとなろう。しかし現時点ではそれはさほど想定されていない可能性が高く、ワクチンの普及とともに世界経済は日常を取り戻していくのではなかろうか。もしそうであれば、日常の回復は当初想定されていたよりも早まりつつあり、バルカー市場も季節的要因で多少弱含む場面があったとしても春節明けの来春には再び明るい兆しが明確に例年通り見えてくるものと期待している。

（ジャパンシッピングサービス㈱）

J.S.B.A.
JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION
日本シッププローカーズ協会
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

内航ニュース

10月分輸送量は貨物船が約1年ぶりに前年比プラス

日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会が主要元請オペレーター60社の10月分輸送実績を公表した。「貨物船」全体で前年同月比2%増の1773万トン、「油送船」全体で同4%減の881万1000kl・トンとなった。「貨物船」と「油送船」を合わせた輸送量は同99%とほぼ横ばいだった。また、「貨物船」が前年同月と比べてプラスになったのは2019年9月以来、1年1カ月ぶりとなる。

「貨物船」で7品目中、前年同月を上回ったのは「自動車」のみだが、輸送量が多いため全体をプラスにけん引した格好だ。品目別に見ると、「自動車」は同21%増の440万9000トン、消費増税で自動車販売が減少した前年同月との比較であるものの、生産の挽回もあり輸送は回復傾向にある。「鉄鋼」は自動車のほか建機向けの需要が戻りつつあり、同横ばいの311万9000トンとなった。また、「雑貨」は太平洋側の航路で台風接近による避難が見られたが、同横ばいの239万8000トンを維持した。他方、「燃料」は同25%減の90万4000トンで、石炭火力発電所の設備トラブルで石炭を輸送できずに減少を示した。

「油送船」は6品目のうち、2品目が前年同月を上回り、1品目が横ばいになった。品目別では、「黒油」が同11%増の218万1000kl・トンで、旺盛な製油所間転送需要に加え、中旬以降に暖房用のA重油需要が増加したことが奏功した。「白油(ガソリン・灯油・軽油)」は同9%減の502万1000kl・トンとマイナスだった。一部製油所の定期修理で増加も見られたが、航空燃料はコロナ前の輸送水準に届かない状況が続く。また、「ケミカル」は需要先である自動車などの生産は回復傾向にあるもののコロナ前の水準には及ばず、同11%減の62万3000kl・トンとなった。「高圧液化」は同横ばいの49万9000トンで、引き続きブタンやプロパンの需要は不振が続いている。

栗林会長が税制改正大綱決定にコメント

日本内航海運組合総連合会

日本内航海運組合総連合会の栗林宏吉会長は12月10日、令和3(2021)年度与党税制改正大綱の決定を受けてコメントを発表した。

令和3年度税制改正大綱では内航海運に関係し、今年度末に期限を迎える3税制(船舶特別償却制度、中小企業投資促進税制、軽油引取税の課税免除特例措置)のいずれも期限延長が認められた。栗林会長は3税制について「規模の小さな企業者の多い内航海運業界にとって、船舶の代替建造を進めるための必要な税制措置」とし、業界の要望が認められたことに謝意を示した。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、国内海上輸送が減少する中、「お認めいただいた税制を活用して、環境に優しい船舶への代替建造を促進し、造船所への発注を通じて地域経済へも貢献」していく考えを表明した。

19GT型旅客船「みしま」を引き渡し

TFC

ツネイシクラフト&ファシリティーズ(TFC)は11月30日、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)、伊島連絡交通事業向け19GT型旅客船「みしま」(**写真**)の引渡式を執り行った。

「みしま」は徳島県阿南市の答島港と伊島を結び、旅客定員は70人。30日の引渡式ではTFC社員が見守る中、建造工場である同社浦崎工場(広島県)から答島港に向けて出航した。

主要目は次の通り。全長:17.30m、幅4.30m、深さ:1.45m、最大速力:28.1ノット、航海速力:21.0ノット。

安全運航マニュアルの作成・順守を徹底

国土交通省

国土交通省海事局では小型旅客船を運航する旅客運送事業者に対し、旅客の安全確保に向けた「荒天時安全運航マニュアル」の作成・順守を徹底していく。これは2019年12月に発生した小型旅客船「なんきゅう10号」の旅客負傷事故を受け11月26日、運輸安全委員会から国土交通大臣(海事局)への勧告を踏まえた対応となる。

なんきゅうどっく(鹿児島県鹿児島市)所有の「なんきゅう10号」は2019年12月2日、航行中に船首方向から受けた高波で船体が動揺し、椅子席に腰かけていた旅客の体が浮き上がり、落下した衝撃で乗船者57人(船員2人、乗客55人)のうち14人が負傷した。

運輸安全委員会の勧告を受け海事局では①荒天時、船長等が旅客の負傷防止のための減速航行をすること②荒天時、船長等が衝撃の少ない席に旅客を誘導すること③高い波又はうねりが寄せる等の場所の再確認及び船長等との情報共有を行うこと④発航及び基準航行の可否判断にかかる船員の教育を行うこと—を盛り込んだ荒天時安全運航マニュアルの作成・順守を事業者に求めていく。

物流企業のコロナ対応調査結果を公表

日本物流団体連合会

日本物流団体連合会ではこのほど、物流企業の新型コロナウイルス感染症(COVID-19)への対応動向調査を実施し、12月8日に概要速報版として結果を公表した。COVID-19への対応について、感染拡大期から今秋までの間の問題点や課題を把握し、今後の対応に生かすのが狙い。調査対象は物流連の会員企業81社で、29社のアンケート回答を得るとともに、10社にヒアリングを行った。

感染拡大期の初期対応に関しては、物流が人々の生活に欠かせない職業(エッセンシャルワーカー)として認知された一方、緊急事態宣言で多くの会員企業は現場を原則出社、一部は(電車などを使わず)自転車・自動車通勤で対応するなど、物流を止めないための活動が続けられていたことが明らかになった。また、緊急対策本部の設置など「危機感を持って対応を始めた時期」を尋ねる質問では、国内拠点で2月(全回答の41.4%)、海外拠点で1月(同34.5%)が最も多かった。

初期対応を行う際、現場では接触・対面が避けられない業務・作業での集団感染リスクへの対策、人の移動制限がある中での業務遂行の体制維持などが急務となった。また、事務系業務ではテレワークやウェブ会議の取り組みを前提としながら、紙ベースの業務や押印手続き、個別システムへのアクセスなどに課題があることが分かった。

今後の見通しは明るくないものの、2021年度に関して多くの回答が20年度比で状況改善を見込んでいる。ただ、現状はEコマース市場などBtoC(企業対消費者間取引)の貨物量が堅調なのに対し、BtoB(企業間取引)は回復に至らず、輸送単価の下降や低稼働率など、事業への影響が長期化している。このため、コロナ対応を機にパレットなど荷姿の標準化や商慣習の見直しなど、「関係者が一体になって物流の生産性向上を加速させることが重要」との意見が多数上がった。■

謹賀新年

世界トップレベルの共同海損・単独海損精算業務を通じて、
お客様に最高のサービスを提供します。

浅井市川海損精算所
Asai & Ichikawa, Average Adjusters

代表取締役社長　中　島　清　一

■共同海損部　■船舶損害部　■貨物損害部　■保険代理店部

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-5-16 名古路ビル新館4階
TEL：03-3233-3621（代表）　FAX：03-3233-3624
http://www.asai-ichikawa.co.jp

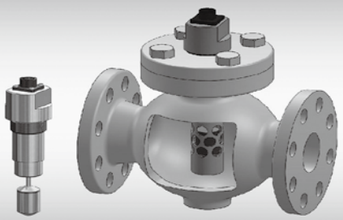
株式会社 浅井市川海損精算所
（Founded 1925）

適合油 粘度計測対応

NS904 振動式粘度計

●コンパクトで省スペース
●既設の配管にも容易に設置可能
●レトロフィットでも多数実績あり

〈お問い合わせは右記まで〉bus@nakakita-s.co.jp



株式会社 中北製作所

本社・工場 〒574-8691 大阪府大東市深野南町１番１号
TEL：(072) 871-1331（代表）
E-mail：info@nakakita-s.co.jp
Web：http://www.nakakita-s.co.jp

東京営業所 〒105-0013 東京都港区浜松町1-27-17（三和ビル）
TEL：(03) 3431-7201

北九州営業所 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野２丁目11-15（KMM 別館 416 号室）
TEL：(093) 531-6481

海洋の未来を拓くために

国立大学法人　東京海洋大学

学　長　竹内俊郎

理事・副学長　東海　正
理　事　工藤泰三
副学長・事務局長　堀内　敦
副学長　庄司るり
監　事　久保田紀久枝

理事・副学長　黒川久幸
理　事　渡辺善子
副学長　神田穣太
監　事　青山伸一

大学院海洋科学技術研究科　研究科長　舞田正志

品川キャンパス
海洋生命科学部　学部長　川辺みどり
海洋資源環境学部　学部長　田中祐志
東京都港区港南４-５-７　☎03-5463-0400（代表）

越中島キャンパス
海洋工学部　学部長　井関俊夫
東京都江東区越中島２-１-６　☎03-5245-7300（代表）

Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

東京湾水先区水先人会

会　長　竹中五雄

〒231-0023 横浜市中区山下町1番2 パイロットビル
（代　表）TEL：045-650-3180　FAX：045-663-4811
（オペレーション部）TEL：045-681-4081・4091　FAX：045-681-4090
URL：http://www.tokyobay-pilot.jp

謹賀新年

スピーディーな対応　充実のマリンサービス
お客様のニーズにお応えする技術を提供いたします

環境保全・船舶の安全管理

内航海運・海洋調査・海難事故の初期対応
および海面浮流・漂着物処理

株式会社 NAVTEC
代表取締役　細谷彦考

〒710-0002 岡山県倉敷市生坂2429-73 NRX HOUSE 2F
TEL：086-463-1881　FAX：086-462-5685
フリーダイヤル：0120-55-0118　http://navtec.jp

Beluga
マルチモーダル輸送システムのベルーガサービス

営業種目　港湾運送事業・船舶代理店業・通関業・貨物自動車運送事業
貨物利用運送事業・倉庫業・曳船業

博多港運株式会社

代表取締役社長　村田成生

AEO JAPAN
AEO通関業者

本　　社　福岡市博多区石城町14-3
TEL 092-281-7651　FAX 092-281-2497
営業開発部　TEL 092-281-7660　FAX 092-281-7663
東京営業所　TEL 03-3551-0951　FAX 03-3551-0953
URL：http://www.jphkt.co.jp

「人」と「絆」を大切に

KONOIKE GROUP

140th ANNIVERSARY

鴻池運輸は、創業140周年。
これからも「人」と「絆」を大切に、
皆さまのご期待を超えてまいります。

鴻池運輸株式会社 Konoike Transport Co.,Ltd.
代表取締役兼社長執行役員 鴻池忠彦
大阪本社 » 〒541-0044 大阪市中央区伏見町 4-3-9 TEL 06-6227-4600（代表）
東京本社 » 〒104-0061 東京都中央区銀座 6-10-1 TEL 03-3575-5751（代表）
グループ国内拠点数：193 ／ 海外拠点数：35
https://www.konoike.net/

電子書籍のことなら　contendo.jp

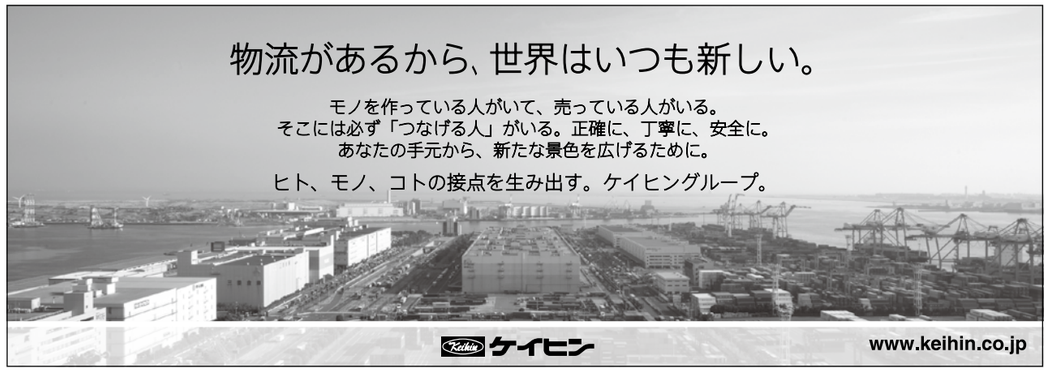
ConTenDo®
電子書籍サイト［コンテン堂］

サイト開設
本の配信
全文検索
電子書籍の制作
動画・音声対応
個人出版

株式会社エスペラントシステム

■お問い合わせ先：　contact@contendo.jp
アイプレスジャパン株式会社

謹賀新年



物流を通じて豊かで平和な生活と社会づくりに貢献しています

【事業内容】 ●コンテナターミナル事業●自動車船荷役事業●倉庫事業●在来船荷役事業
●曳船事業●海上防災・警備事業●船舶代理店事業●不動産事業●海貨・輸出入通関
●内航海運事業●中国船社営業代理店事業●海外事業●SCM 事業

株式会社ダイトーコーポレーション

代表取締役社長　松 川 一 裕

つなぐちゃん®

本社:東京都港区芝浦2-1-13　TEL:03-3452-6271　支店:横浜、千葉
https://www.daitocorp.co.jp/

真摯に そして 撓(しな)やかに

広島と世界をつなぐ物流企業

株式会社 ヒロクラ
http://www.hirokura.co.jp

愛されつづける、風がある。

USHIO

潮冷熱株式会社　HVAC SYSTEM & ELEVATOR FOR MARINE　www.ushioreinetsu.co.jp

謹賀新年

海と船に関わる今日と未来を

株式会社 MOLマリン
MOL 商船三井グループ

船舶運航や海上施設の安全性調査検討・提案・実行支援
入出港操船/船舶安全係留(岸壁・Ship to Ship・長周期波対策)/津波対応/BCP
洋上風力発電/LNGバンカリング

海技訓練・研修の提供
一般貨物船・大型クルーズ船・高速船・DPS船操船シミュレータ訓練、強制水先免除講習
タービン・ディーゼル船主機/VLCC・LNG荷役シミュレータ
Bridge/Engine/Cargo Control Room/Resource Management訓練

各種ソフト・海技教育用DVD販売・リース
操船支援タブレット、日本籍船MLC労務管理

特殊船(海底ケーブル敷設船・学術研究船など)運航管理・支援

シミュレーター 第一船橋

本　社　東京都港区海岸3丁目18番1号ピアシティ芝浦ビル
〒108-0022 TEL:03(5443)1011 FAX:03(5443)1014
URL：https://www.molmc.co.jp

株式会社ジェネック
アジアパシフィックマリン株式会社

代表取締役社長　**伊 東 純 一**

㈱ジェネック：
〒801-0852 北九州市門司区港町9番11号
門司港レトロスクエアセンタービル3F
TEL 093-331-2101　FAX 093-332-2112

アジアパシフィックマリン㈱：
(本　社) 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野二丁目14番1号 KMMビル7F
TEL 093-513-8620　FAX 093-513-8621
(東京事務所) 〒105-0021 東京都港区東新橋二丁目16番4号
TEL 03-3433-5155　FAX 03-3433-5156

・一般港湾運送事業・貨物運送取扱事業・倉庫業・海運代理店業
・通関業・梱包請負業・港湾荷役・損害保険代理業

新洋海運株式会社

代表取締役社長　稲 葉 徹 志

本　　社　〒590-0953 堺市堺区甲斐町東1丁1番11号
TEL (072) 238-1161　FAX (072) 223-4050
URL http://www.shin-yo.co.jp/

支　　店：南港・泉北　　営　業　所：博多・神戸・東京
事　業　所：桑名・宮崎・大浜・塩浜　　海外現地法人：ベトナム・タイ

海運・物流に関わるビジネスマン必携の会社録

2021海事関連業者要覧

発売中

2020年7月1日現在の海運、仲立・代理、港湾運送会社など約2,000社を収録。
各企業・団体の住所・連絡先はもとより、所有船腹数、
決算、沿革、取引先、その他情報が満載。

A5判／約1,030ページ　定価 本体 17,000円(税別・送料別)

ご注文 お問い合わせ先
一般社団法人 日本海運集会所(総務グループ)
TEL：03-5802-8361　FAX：03-5802-8371　E-mail：jse@jseinc.org
http://www.jseinc.org

謹賀新年

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
［東京事務所］千代田区霞が関三丁目2番5号 霞が関ビルディング7階　TEL:03-6747-3173
http://www.uyeno-group.co.jp

一般港湾運送業・通関業・国際複合輸送業

第一港運株式会社

代表取締役社長　岡　田　幸　重

本　　社	東京都江東区清澄1ー8ー16	電　話	03(3642)3255（代表）
横浜支店	横浜市中区太田町4ー55	電　話	045(201)0825（代表）
松山支店	松山市堀江町甲527ー1	電　話	089(979)4490（代表）
品川営業所	東京都品川区東品川5ー4ー36	電　話	03(3474)9223
大井営業所	東京都大田区東海5ー1ー1（大井海貨上屋1号棟内）	電　話	03(5429)7443

海外事務所：韓国・釜山、ベトナム・ダナン
海外法人：PT.DAIICHI KOUN INDONESIA.(スラバヤ)
DAIICHI KOUN（THAILAND）CO.,LTD(バンコク)　website：http://www.daiichi-koun.com

---

「モノ運び」を通じお客様の幸せを

UNI-X NCT
株式会社ユニエックスNCT

代表取締役社長　原　洋　一　郎

本　　店	東京都品川区大井1−28−1	電話 03-5742-7700	FAX 03-5742-7785
横浜支店	神奈川県横浜市中区相生町6−113	電話 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	電話 078-392-6605	FAX 078-332-3706

https://www.uni-xnct.com

KYOIZUMI IND. KAISYA

社会と社員の 3A(安全・安心・安定) を追求する

株式会社 京泉工業

〒722-0073 広島県尾道市向島町 16061-18
TEL : (0848)44-3313 / FAX : (0848)45-3338

謹賀新年

日本船舶代理店協会

会　　長　岡田幸重
副会長　柴原優治

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26ー1
パーク芝浦５階
電話（03）5444ー2033
FAX（03）5444ー2034

国際複合輸送・わが国唯一の海運フォワーダー団体

JIFFA

一般社団法人　国際フレイトフォワーダーズ協会
会　長　渡邊淳一郎

〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14　アクロス新川ビル・アネックス4階
電　話（03）3297ー0351（代表）FAX（03）3297ー0354
e-mail:gene@jiffa.or.jp　URL:https://www.jiffa.or.jp

一般財団法人 海技振興センター

会　　長　武藤光一

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５
（海事センタービル5階）
電　話　03（3264）3871
ＦＡＸ　03（3264）3808
E-mail　soumu@mhrij.or.jp
ＵＲＬ　http://www.mhrij.or.jp

みんなののりもの

一般財団法人 運輸振興協会

会　長　小幡政人
副会長　岩村　　敬

〒102ー0083 東京都千代田区麹町4ー5　海事センタービル
電話 03ー3221ー8431　　FAX 03ー3221ー8433
E-mail : transport@hi-ho.ne.jp
URL : https://www.transport-pf.or.jp(みんなののりもの)

公益財団法人

日本海事広報協会

会　　長　工藤泰三
理事長　伊藤國男

〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル
TEL.(03)3552-5031(代) FAX.(03)3553-6580
URL https://www.kaijipr.or.jp

大小会議・各種パーティー 駅上のロケーション

平河町 海運ビル(永田町駅徒歩1分)

海運クラブ

パレスホテルのスタッフがおもてなしいたします
どなたにもご利用いただけます

ご予約（03）3264ー1825
http://www.kaiunclub.org/（ネット予約可）
株式会社 日本海運会館

一般社団法人 日本舶用工業会

会　　長　山田信三
専務理事　安藤　　昇

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-13-3(虎ノ門東洋共同ビル)
電話 03(3502)2041　FAX 03(3591)2206
http://www.jsmea.or.jp/

公益財団法人 日本海事センター

会　長　小幡政人

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
海事センタービル
電　話　03（3265）5481
ＦＡＸ　03（3222）6840

一般財団法人 山縣記念財団

理事長　郷古達也

〒104-0032　東京都中央区八丁堀３丁目10番３号
（正和ビル５F）
電話（03）3552ー6310 FAX（03）3552ー6311
E-mail : zaidan@yamagata.email.ne.jp
http://www.ymf.or.jp/

JCTC
一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長　関口忠孝

〒104-0045　東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL(03)3543ー3212
http://www.jctc.or.jp/

外航船舶代理店業協会

会　　長　飯垣隆三
専務理事
事務局長　土肥康保

事務局　〒108ー0075 東京都港区港南２ー13ー40
品川TSビル４Ｆ
電話(03)5783ー1212 FAX(03)3458ー2323
e-mail:jafsa@wing.ocn.ne.jp
Home Page:https://www.jafsa.jp/

横浜港運協会

会　長　藤木幸太

〒231-8557　横浜市中区山下町279
横浜港運会館３Ｆ
電話　045（201）3295（代表）

謹賀新年

安全で安心な社会の実現に向けて!

公益財団法人 **海上保安協会**

実施事業：◎ 海上保安活動に係る普及啓発
◎ 海上防犯、安全確保、環境保全
◎ 海外海上保安機関との連携協力
◎ 海上保安活動に係る調査研究　など

〒104-0043 東京都中央区湊３丁目３番２号 前田セントラルビル５階
電話：03-3297-7580　FAX：03-3297-7590

協会ホームページ　https://www.jcga.or.jp
協会公式ツイッター　@JCGF_umimaru
うみまるショップ　https://うみまるショップ.jp/index.php

公益社団法人 **燈光会**

会　　長　岩崎貞二
副 会 長　上野　紘
専務理事　今井忠義
常務理事　石田哲生

〒105-0003 東京都港区西新橋１丁目14番９号
西新橋ビル３階
電　話　東京（03）3501ー1054
ＦＡＸ　東京（03）3507ー0727

一般社団法人 **海洋会**

会　　長　平塚惣一

〒102-0083
東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電　話 03（3262）8632
ＦＡＸ 03（3262）6909

海国日本の船員
後継者確保･育成を!

全日本海員組合

組合長　森田保己

〒106-0032 東京都港区六本木7-15-26　電話（03)5410-8310
ホームページ http://www.jsu.or.jp　Eメール kaiin@jsu.or.jp

SECOJ

公益財団法人 **日本船員雇用促進センター**

会　　長　武藤光一
理 事 長　保坂　均

〒104-0043 東京都中央区湊1丁目6番11号
TEL 03-3523-5990(代表) FAX 03-3523-5995
http://www.secoj.com/

一般財団法人 **東京港湾福利厚生協会**

会　　長　永澤利雄
副 会 長　山本儀久
専務理事　齋藤　博

〒108-0022 東京都港区海岸３丁目９番5号
電　話　03（3452）6391（代表）

・海技資格更新講習の講師養成及び教材作成事業
・海技資格更新及び制度の普及のための周知事業

公益財団法人 **海技資格協力センター**

会　　長　五十嵐一美

〒102-0083 東京都千代田区麹町4ー5 海事センタービル
電　話 03ー3238ー9301　ＦＡＸ 03ー3238ー9302

船員災害防止協会

会　　長　小島　茂
副 会 長　三木孝幸
専務理事　金田章治　　常務理事　岩井勢二

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５
海事センタービル４階
電　話（03）3263ー0918
ＦＡＸ（03）3263ー0910

一般社団法人 **日本船舶機関士協会**

会　　長　掛谷　茂
副 会 長　黒瀬康弘　副 会 長　福田貴之
専務理事　狭間満雄

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５海事センタービル
電話　03（3264）2518　FAX　03（3264）2519
メールアドレス me-honbu@marine-engineer.or.jp
ホームページ http://www.marine-engineer.or.jp/

海の救難ボランティアを支える 青い羽根 Since 1950 70th

愛する海で
あなたの安全を
守ります

公益社団法人 日本水難救済会

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地(海事センタービル 7F)
電話（03)3222-8066　FAX（03)3222-8067
URL：http://www.mrj.or.jp／E-mail：v1161@mrj.or.jp

・海技教育支援・奨学金
・帆船海王丸体験航海・海洋教室　等

公益財団法人 **海技教育財団**

会　　長　工藤泰三

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
電話（03）3288ー0991　http://www.macf.jp

公益財団法人 **海難審判･船舶事故調査協会**

会　　長　朝倉次郎
理 事 長　小寺俊秋
専務理事　永田光司

〒102-0083 東京都千代田区麹町４ー５
海事センタービル
電　話　03ー3512ー8140
E-mail　kaisin-f@maia.or.jp
ＵＲＬ　https://www.maia.or.jp/

謹賀新年

日本内航海運組合総連合会

会　　長　栗林宏吉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
電話（03）3263-4551（ダイヤルイン）
FAX（03）3263-4330（共通）
http://www.naiko-kaiun.or.jp

一般社団法人 **日本船長協会**

会　　長　葛西弘樹

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5(海事センタービル)
電　話（03）3265-6641
ＦＡＸ（03）3265-8710
ＵＲＬ http://www.captain.or.jp

内航大型船輸送海運組合

会　　長　中島正歳
副 会 長　菅原　泰
副 会 長　久下　豊

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
電　話(03)3263-3080

全国海運組合連合会

会　　長　藏本由紀夫

〒102-0093 東京都千代田区平河町２丁目６番４号
(海運ビル７階)
電　話（03）3288-8140
ＦＡＸ（03）3288-8144

全国内航輸送海運組合

会　　長　後藤田直哉

本　　部　〒651-0087 神戸市中央区御幸通6-1-12 三宮ビル東館
電話 078-265-6681
京浜支部　〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4　海運ビル
電話 03-3265-5835　FAX 03-5276-6962

全国内航タンカー海運組合

会　　長　筒井健司

〒102-0093 東京都千代田区平河町2丁目6番4号
(海運ビル７階)
電　話（03）3556-6521
ＦＡＸ（03）3556-6524
http://www.naitan.or.jp/

全日本内航船主海運組合

会　長　瀬野和博
副会長　久本久治　副会長　関田拓生
副会長　奥村恭史　副会長　福羅敏久

本部 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル8F)
電話 03-3265-4808　FAX 03-3265-4806

関東沿海海運組合

理事長　榎本成男
副理事長　岩井榮三
副理事長　村松正樹

〒104-0042 東京都中央区入船1丁目9番6号 秋元ビル4階
電　話　（03）5543ー0691㈹

日本シップブローカーズ協会

理事長　小口　淳司

〒104-0031 東京都中央区京橋2-6-5 京橋菊池ビル
電話（03）3561-1335

国際船員労務協会

会　長　赤峯浩一

〒102-0093　東京都千代田区平河町2ー6ー4
海運ビル５階
電　話（03）5213ー4962
ＦＡＸ（03）5213ー4969

日本沿岸曳船海運組合

理事長　川中健二
事務局長　中田治重

〒530-0056 大阪市北区兎我野町15番13号
電話（06）6312ー7969・1461
FAX（06）6312ー0608

船主団体 **一洋会**

会　　長　宮﨑昇一郎

〒550-0002 大阪市西区江戸堀1丁目19-10(三共肥後橋ビル)
電　話（06）6131-6424
ＦＡＸ（06）6131-6434

謹賀新年

JHTA
一般社団法人 **日本港運協会**
会長 久保昌三
〒105-8666 東京都港区新橋6-11-10 港運会館
電話 (03) 3432－1050
FAX (03) 3432－5900

日本海運貨物取扱業会
会長 石黒明博
副会長 須藤明彦　副会長 髙橋健一
副会長 小澤敏也　副会長 後藤孝富
副会長 山田英夫　副会長 野畑昭彦
副会長 志村信仁　副会長 大宮司典夫
〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館1F
電話 (045) 671-9825(代)　FAX (045) 671-9830

公益財団法人 **マラッカ海峡協議会**
会長 村上英三
〒105-0001 東京都港区虎ノ門1－12－1
(虎ノ門第一法規ビル)
電話 03 (3504) 0548
FAX 03 (3504) 0540

一般社団法人 **日本中小型造船工業会**
会長 越智勝彦
〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目8番1号
(虎ノ門三井ビルディング)
電話 (03) 3502－2061
FAX (03) 3503－1479

一般社団法人 **全日本船舶職員協会**
会長 酒迎和成
〒101-0061 東京都千代田区神田三崎町3－7－12
清話会ビル2階B室
電話 03 (3230) 2651
FAX 03 (3230) 2653
E-mail:honbu@zensenkyo.com

Innovation日本
一般社団法人 **日本造船協力事業者団体連合会**
会長 河西良二
〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-11-2(日本財団第二ビル)
TEL 03(5510)3161 FAX 03(3502)5533
URL:http://www.nichizou.or.jp
Blog〈安全ひろば〉 http://blog.canpan.info/nichizoukyou

横浜港運関連事業協会
常任相談役 長谷川 元
会長 島 憲蔵
会長代行 矢吹郁雄
〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館2階
電話 045(201)2196 FAX 045(201)2197
E-MAIL:info@cx69.or.jp

一般社団法人 **日本港湾タグ事業協会**
会長 小山孝篤
副会長 中瀬俊明
専務理事 齋藤重信
常務理事 三浦隆雄
〒231-0023 横浜市中区山下町1番地シルクセンター
電話 045 (641) 3552㈹

PORT OF TOKYO
TPT
港力(ミナトチカラ)の更なる飛躍に向けて、世界に誇る「都市型総合港湾・東京港」を目指しています。
東京港埠頭株式会社
代表取締役社長 服部 浩
〒135－0064 東京都江東区青海二丁目4番24号
青海フロンティアビル10階
TEL(代表) 03－3599－7303

総合物流企業
フジトランス コーポレーション
代表取締役社長 系井辰夫
〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番41号
TEL 052-653-3111
FAX 052-652-7110

NFK **名古屋港埠頭株式会社**
代表取締役社長 服部明彦
(本社) 〒455-0847 名古屋市港区空見町40
(港オフィス) 〒455-0033 名古屋市港区港町1-11
電話 (052) 398－1033
FAX (052) 398－1081

HÖEGH AUTOLINERS
HÖEGH AUTOLINERS
Head of Asia Christian Hall (クリスチャン ホール)
(本社) 〒100-0013 東京都千代田区霞が関1丁目4番2号
大同生命霞が関ビル20階
電話:03-5501-9150 FAX:03-5501-9159
URL:www.hoeghautoliners.com

謹賀新年

栗林商船株式会社
代表取締役会長 栗林定友
代表取締役社長 栗林宏吉
〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目2番1号
新大手町ビル3階
TEL:03－5203－7981 FAX:03－5203－2331

旭海運株式会社
代表取締役社長 根元 聡
〒105-0003 東京都港区西新橋二丁目23番1号
第3東洋海事ビル
電話 (03) 3436-8521
FAX (03) 3436-8526

株式会社ヤマタネ
代表取締役社長 山﨑元裕
〒135-8501 東京都江東区越中島1-2-21
電話 03 (3820) 1111
https://www.yamatane.co.jp

信頼と実績　創立 明治37年
船舶売買仲介・内航貸渡業
香山海運株式会社
代表取締役 香山晴彦
〒552-0007 大阪市港区弁天4丁目15－14
電話 (06) 6573－2201 FAX (06) 6574－7105

福洋海運株式会社
代表取締役 福井幸治
〒101-0042 東京都千代田区神田東松下町12－1
トナカイ神田タワー4階
電話 (03) 3526－6300 (代)

協同商船株式会社
代表取締役社長 福田正海
〒167-0051 東京都杉並区荻窪五丁目26番13号
(Daiwa荻窪ビル701)
電話 (03) 5397-7261(代)
FAX (03) 5397-6170

一般港湾運送業・通関業
梱包業・貨物自動車運送業
富島運輸株式会社
代表取締役会長 八木庄三郎
代表取締役社長 内田裕久
〒236-0003 横浜市金沢区幸浦1丁目2番地20
電話 045－778－4741(代表)

TFS
トヨフジ海運株式会社
代表取締役社長 武市栄司
〒476-8522 愛知県東海市新宝町33番地3
TEL (052) 603-6111㈹ FAX (052) 601-8138
http://www.toyofuji.co.jp

祝林タンカー株式会社
代表取締役社長 林 克基
〒750-0067 下関市大和町1丁目16番1号
電話 083 (267) 8334
FAX 083 (267) 8331

泉汽船株式会社
代表取締役社長 富田修一
〒104-0045 東京都中央区築地三丁目9番9号
(ラウンドクロス築地4階)
TEL：03-3547-5311
FAX：03-3547-5318

SOC **エスオーシー物流株式会社**
社長 野々村智範
〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台三丁目4番地
(龍名館本店ビル10階)
電話 (03) 5298-2311
FAX (03) 5298-2320

KS **海祥海運株式会社**
代表取締役社長 石﨑青次
〒105-0004 東京都港区新橋6－16－10
(御成門BNビル8階)
TEL: (03)5776-1750 FAX: (03)5776-1752

謹賀新年

近海郵船株式会社
代表取締役社長　田島哲明
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
電　話　03-5405-8300
ＦＡＸ　03-5405-8289

新日本近海汽船株式会社
代表取締役社長　山田雅彦
本社　〒651-0087 神戸市中央区御幸通6丁目1番12号
（三宮ビル東館７階）
Tel：(078) 231 -5491　Fax：(078) 231 -4393
店所　東京支店・宇部支店・九州営業所

株式会社 大森廻漕店
代表取締役社長　須藤明彦
京浜支店長　足立　忍
〒108-0075 東京都港区港南2丁目13番34号 NSS-Ⅱビル9階
電　話　(03) 5781－3675

タカセ株式会社
ADD SYSTEM
代表取締役社長　大宮司典夫
本　社　〒105-0004 東京都港区新橋１丁目10番９号
電　話０３（３５７１）９８１６
ＦＡＸ０３（３５７１）４１５４

旭商船株式会社
ケミカルタンカーのオーナー・オペレーション
（9,000D/W　4～5隻　極東←→東南アジア）
代表取締役社長　手嶋洋平
〒107-0052　東京都港区赤坂2-12-18 いちご溜池ビル
電　話：(03) 6277-6621
ＦＡＸ：(03) 5545-4306

株式会社 協伸商会
会　長　桂　俊三
社　長　武藤賢二
〒100-0011 東京都千代田区内幸町1-3-3
電話 (03) 3502-6681㈹

日伸海運株式会社
代表取締役社長　藤井彌生
〒103-0027 東京都中央区日本橋１丁目４番１号
電　話 (03) 5204－１２１１㈹

株式会社 イコーズ
IKOUS
代表取締役社長　井上清孝
山口オフィス
〒745-0034 山口県周南市御幸通二丁目12番地
TEL.0834－27－6544　FAX.0834－27－6545
関西オフィス
〒550-0006 大阪府大阪市西区江之子島1丁目8-21-208
TEL.06－6445－1993　FAX.06－6445－1994

日鉄物流株式会社
代表取締役社長　酒本義嗣
〒103-0027 東京都中央区日本橋一丁目13番1号
（日鉄日本橋ビル）
電話 (03) ３２４１－６４００
URL　www.log.nipponsteel.com

株式会社 ボルテック
代表取締役社長　中村喜成
本　社　〒220-0073 横浜市西区岡野2-8-13
TEL 045-290-6085
FAX 045-290-3317
URL：http://www.boltech.co.jp

内航海運業　船員派遣業　船舶管理業
内外航代理店業　通関業　警戒船・補油立会業
鶴見サンマリングループ
ＴＳマリン株式会社
代表取締役社長　大谷昌史
〒230-0062 横浜市鶴見区豊岡町3番15号 TSマリンビル
TEL 045-574-4666　FAX 045-574-4667

ケイラインローローバルクシップマネージメント株式会社
KRBS
代表取締役社長　門野英二
〒650-0024 神戸市中央区海岸通二丁目２番３号
電　話 (078) 334-9700

謹賀新年

川崎近海汽船株式會社
代表取締役社長　久下　豊
本　社　〒100-0013 東京都千代田区霞が関3丁目2番1号
電　話 (03) 3592-5800

三和交易株式会社
代表取締役　小口淳司
〒103-0027 東京都中央区日本橋1-2-10東洋ビル
電話 (03) 3271－5710㈹

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１－２－９
電　話(03) 3591－1131(代)
ＦＡＸ(03) 3591－1877

くみあい船舶株式会社
代表取締役社長　向江信孝
東京本社 〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-2-1
霞が関コモンゲート西館37階
電　話 (03) 6744-7530

八馬汽船株式会社
代表取締役社長　酒井隆司
本　　社　神戸市中央区京町74番地
〒650-0034　電　話　078 (334) 3910
東京事務所　東京都千代田区丸の内2丁目3番2号
〒100-0005　電　話　03 (3284) 6489

株式会社 栗之浦ドック
代表取締役社長　成瀬倉祥
〒796-8008　愛媛県八幡浜市栗野浦365
電話 (0894) 22－5100 (代表)
ＦＡＸ (0894) 22－1166
E-mail:k.dock@basil.ocn.ne.jp
淡路工場
〒656-0543　兵庫県南あわじ市阿万塩屋町字戎谷2606番1
電話 (0799) 52－ 1111
ＦＡＸ (0799) 52－ 3566

伊勢湾海運株式会社
IK
代表取締役会長　伊藤　正
代表取締役社長　後藤正三
〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目７番40号
TEL (052) 661－5181(代表)
FAX (052) 661－6121
URL　https://www.isewan.co.jp/

栗林物流システム株式会社
取締役社長　栗林宏吉
〒100-0004 東京都千代田区大手町2－2－1
新大手町ビル3階
電　話 (03) 5203－7951
ＦＡＸ (03) 5203－2382

一般港湾運送事業・通関業・倉庫業
東京国際埠頭株式会社
代表取締役会長　中山正男
代表取締役社長　森　達郎
本　　社　東京都港区海岸3丁目30番1号
☎03 (3452) 4411 (大代表)
営　業　部　☎03 (3572) 6932 (代表)
横浜支店　☎045 (441) 8121 (代表)
東京支店　☎03 (3520) 2251 (代表)
海運支店　☎045 (621) 6601
川崎支店　☎044 (276) 1141

TSC
Teranishi Shipping Corporation
寺西海運株式会社
代表取締役　寺西　孝
東京都千代田区神田司町２丁目４番地２
神田アーバンビルディング６階（〒101-0048）
TEL: 03－5209－2521　FAX: 03－5209－2522

宮崎産業海運株式会社
代表取締役社長　宮崎昇一郎
〒879-2442 大分県津久見市港町１番15号
電　話 (0972) 82-3131
ＦＡＸ (0972) 82-9497
営業所：北九州

株式会社 東洋信号通信社
代表取締役社長　小島信吾
〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭22番
横浜港流通センター8階
電　話　045 (510) 2349
ＦＡＸ　045 (510) 2055
URL：http://www.toyoshingo.co.jp/

謹賀新年

興洋マリン株式会社
代表取締役　森　智昭

〒105-0003 東京都港区西新橋２丁目８番４号
寺尾ビル
TEL（０３）６２７３－３８９１（代）
FAX（０３）６２７３－３８９２
E-mail:kym@koyomarine.jp

TSL タンカー株式会社
船舶傭船及び船舶売買に関する仲介業
代表取締役　近藤哲也

〒105-0001 東京都港区虎ノ門３丁目７番14号
AMビル４階
電　話 (03)－3438－2441/4779/4889
ＦＡＸ (03)－3438－1480
E-Mail　brokers@tsltanker.co.jp

川畑海運株式会社
代表取締役社長　金谷　茂

〒104-0031 東京都中央区京橋3-14-6　斎藤ビル７Ｆ
電　話（03）3563-1921　ＦＡＸ（03）3563-1985
E-mail:kanaya@kawahatamarine.co.jp
URL:http://www.kawahatamarine.co.jp

港湾運送業・倉庫業・通関業・
外航海運業・内航海運業
株式会社サンオーシャン
SunOcean
代表取締役社長　高林伸行

〒552-0021 大阪市港区築港3丁目6番1号
電　話（06）6572-6051(代)
URL http://www.sunocean.co.jp/

太平洋汽船株式会社
代表取締役社長　三木賢一

〒101-0052 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1
NBF小川町ビルディング７階
電　話　03（5217）3050(代)
ＦＡＸ　03（3259）1766
ＵＲＬ　http://www.taiheiyo-kisen.co.jp

MOL 商船三井フェリー株式会社
代表取締役社長　尾本直俊

〒104-0031 東京都中央区京橋１丁目１番１号
八重洲ダイビル４階
TEL. 03-6774-6881　FAX. 03-6774-6901
http://www.sunflower.co.jp

四宮タンカー株式会社
代表取締役会長　四宮　斉
取締役社長　四宮新二

〒774-0021 徳島県阿南市津乃峰町長浜440－3
ＴＥＬ（0884）28－0300～1
ＦＡＸ（0884）27－1993
E-mail : sinomiya@lily.ocn.ne.jp
URL : http://shinomiya-tanker.com
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM certified by ClassNK　ClassNK　ISO 9001　ISO 14001

湊海運株式会社
Minato
代表取締役社長　吉田貞克

〒760-0036 高松市城東町１丁目２番22号
ＴＥＬ（087）851-0561
ＦＡＸ（087）851-0252

Santoku Shipping Group (C.E.O)
三徳船舶株式会社
三徳海運株式会社
代表取締役社長　多賀征志

〒552－0003 大阪市港区磯路3丁目26番9号
（三徳船舶ビル8階）
電　話（06）6574－1222(代)
ＦＡＸ（06）6576－2600

TOKO LINE 東興海運株式会社
代表取締役社長　井髙英輔

本　　社 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル
電話 078-331-1511
東京事務所 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1－8－10 東興ビル
電話 03-3281-6661
http://www.tokoline.co.jp　The Name to Trust

村上秀造船株式会社
代表取締役会長　村上啓二
代表取締役社長　村上英治

本社　愛媛県今治市伯方町木浦甲4641－2
電　話（0897）72－0070（代）
ＦＡＸ（0897）72－0484
http://www.murahide.com

MCLC 三菱ケミカル物流株式会社
代表取締役社長　横山一郎

〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号（芝NBFタワー）
TEL 03－5408－4800　FAX 03－5408－4558
http://www.mclc.co.jp/

謹賀新年

環境と安全を大切にする
内航海運業　総合建設業
吉浦海運株式会社
代表取締役社長　吉浦久行
代表取締役専務　吉浦智之

ERA European Quality Assurance　UKAS　ISO 9001:2008 / ISO 14001:2004
本社 〒803-0823 北九州市小倉北区菜園場2-6-10
TEL　093－571－3650
FAX　093－571－3680

曳船業・船舶代理店業
内海曳船株式會社
取締役社長　安本　浩之

本　　社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通1丁目1番1号（神戸メリケンビル）
神戸営業部　電　話　078－331－9666　FAX 078－331－9680
営業部・業務部 〒105-0003 東京都港区西新橋2丁目2番2号（澤ビル）
事業所・出張所　水島・広島・堺・尾道・徳山・防府・宇部・松山・小松島・大分
http://www.naikaitug.co.jp

三洋海運株式会社
代表取締役社長　三木孝幸

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3－3－1
電　話（03）6250－6231
ＦＡＸ（03）6250－6230

FUKUJU
福寿船舶株式会社
代表取締役社長　奥村恭史

本　　社 〒424－0822 静岡市清水区旭町5番9号
TEL 054－352－5126　FAX 054－352－5223
名古屋営業所 〒477－0031 愛知県東海市大田町郷中187
TEL 0562－33－8561　FAX 0562－33－8571
E-mail:shipping@fukuju-ship.co.jp

曳船業・船舶代理店業
東港サービス株式会社
代表取締役社長　田宮正康

〒108-8435 東京都港区海岸３丁目３番８号
安田８号ビル６階
電　話 03（３４５６）２０００
ＦＡＸ 03（３４５３）８８５５

イースタン・カーライナー株式会社
代表取締役社長　吉田　勝

〒140-0002 東京都品川区東品川２丁目５番８号
電　話（03）5769－7611

～船舶管理業務・船員配乗業務～
Misuga 美須賀海運株式会社
Ship Management
ISO9001・14001認証取得
【四　国】 〒799-0422 愛媛県四国中央市中之庄町1692番地2
TEL 0896－28－1720　FAX 0896－28－1715
【東　京】 〒102-0071 東京都千代田区富士見2－2－5
TEL 03－3261－6725　FAX 03－3261－6699
●海外営業拠点
【マニラ】 MISUGA PHILIPPINES, INC.
【香　港】 美須賀海運（香港）有限公司
【ロッテルダム】 MISUGA KAIUN HOLLAND B.V.
http://www.misuga-kaiun.co.jp/

中京海運株式会社
代表取締役社長　坂野勝彦

〒460-0008 名古屋市中区栄一丁目２番46号
電　話　052（201）7776

曳船業
株式会社新日本海洋社
代表取締役社長　吉田芳之

本　店　〒220-0012 横浜市西区みなとみらい3-6-1
みなとみらいセンタービル19階
TEL 045-212-4050

株式会社ナビレックス
N&N Ibex
検査部長　細谷貞男

Quick Response, Best Survey
〒710-0004
岡山県倉敷市西坂460-2　NRX HOUSEⅡ 2F
E-mail : navrex@navrex.co.jp
電話：086－462－6262　Fax：086－462－5679
携帯：090－3174－8333
URL：http://www.navrex.co.jp

海陸空一貫総合輸送
株式会社辰巳商會
C.S.
代表取締役社長　西　豊樹

本社〒552-0021 大阪市港区築港４丁目１番１号
電　話（06）6576－1821

一般港湾運送業・通関業・倉庫業
船舶代理店業・貨物利用運送業
グリーン経営認証登録
AEO（認定通関業者・特定保税承認）認定
門司港運株式会社
代表取締役社長　野畑昭彦

北九州市門司区西海岸1丁目1番11号
電　話 093（321）3261(代)
ＦＡＸ 093（321）0669
URL　http://www.mojikoun.co.jp

謹賀新年

興洋海運株式会社
取締役社長　関口不二夫

〒106-0032 東京都港区六本木三丁目1番17号 第2ABビル2階
TEL. (03)224−2600(代表)
URL https://www.koyotky.co.jp/

OOC 株式会社オフショア・オペレーション
代表取締役社長　井上和男

東京都台東区東上野２丁目１番13号
TEL 03-3847-7551
https://www.oocltd.com/

N&Nホールディングス㈱グループ 日本国際輸送株式会社
代表取締役会長　笠原正義
代表取締役社長　海野政裕

本社 〒231-0023 横浜市中区山下町1番地 シルクセンター
電 話 045（212）5361　FAX 045（212）5388

山友汽船株式会社
代表取締役社長　望月正信

〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号
TEL（078）371−5505　FAX（078）371−5520
E-mail:info@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE
株式会社ビーアンドエス・エンタープライス
TEL（078）361−6971　FAX（078）361−6972
E-mail:info@bands-k.com

MEIKO TRANS CO., LTD. 名港海運株式会社
取締役社長　髙橋　広

本　社　〒455-8650 名古屋市港区入船二丁目４番６号
電　話（052）661−8111
ＦＡＸ（052）652−1680

ショクユタンカー株式会社
代表取締役社長　外山尚人

〒104-0031 東京都中央区京橋2−14−1(兼松ビルディング7F)
TEL (03)5579-5092　FAX (03)3561-6101

株式会社 関西ライン
代表取締役社長　岡田高明

〒104-0033　東京都中央区新川1丁目16番14号
電話（03）5542−0661㈹

由良船舶株式会社
取締役社長　寺岡洋一

本社　〒455-0037 名古屋市港区名港2-5-6
電　話（052）661-2753
ＦＡＸ（052）661-2759

TOPY トピー海運株式会社
代表取締役社長　竹田秀和

〒441-8075　豊橋市神野ふ頭町３−15
TEL（0532）32−5115
FAX（0532）32−5347

旭タンカー株式会社
代表取締役社長　中井和則

〒100-0011 東京都千代田区内幸町１−２−２
電 話（03）3508−1631

NOVENCO 日本ノベンコ株式会社
代表取締役社長　谷口哲也

本　社　〒650-0024 神戸市中央区海岸通5番地(商船三井ビル)
TEL（078）334-2991　FAX（078）334-2993
novenco@novenco.jp
長崎支店　〒850-0035 長崎市元船町2-8(元船さくらビル)
TEL（095）824-5241　FAX（095）824-5242
HP　http://www.novenco.jp

正栄汽船株式会社
代表取締役社長　檜垣幸人

〒799-2111 今治市小浦町１丁目４番52号
電　話（0898）41−9908㈹

謹賀新年

Jship ジャパンシッピングサービス株式会社
代表取締役　武田吉史

〒105-0004 東京都港区新橋2−5−5
新橋2丁目MTビル７Ｆ
Tel：03-3580-7733㈹　Fax：03-3580-7737
E-mail：infoj@jship.co.jp　URL：http://www.jship.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

本　社　〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地
(神戸朝日ビルディング)
電　話(078)322-1600(代)　ＦＡＸ(078)322-1620

船員派遣事業 許可第42号　労働者派遣事業 許可 派01-300978 株式会社くしろ船舶
代表取締役　細野勝睦

〒084-0929 北海道釧路市中鶴野18番11号
電　話（0154）55−5377
ＦＡＸ（0154）55−5200
ホームページ　http://kushiro-senpaku.main.jp/

イイノマリンサービス株式会社
代表取締役社長　荒木俊雄

〒100-0011 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
飯野ビルディング
電　話　03−6273−3317
ＦＡＸ　03−6273−3278
http://www.iino.co.jp/ims/index_jp.html

横浜油槽船株式会社
代表取締役社長　加藤光雄

ISM VERIFIED
〒108-0074 東京都港区高輪2丁目15番8号
(グレイスビル泉岳寺前)
ＴＥＬ　03−3447−6681
ＦＡＸ　03−3447−6682

株式会社グローバルオーシャンディベロップメント
代表取締役社長　小沼可幸

〒233-0002 横浜市港南区上大岡西1丁目13番8号
大樹生命上大岡ビル
電　話　045−849−6630

東京汽船株式会社
取締役社長　齊藤宏之

〒231-0023 横浜市中区山下町２番地 産業貿易センタービル
電　話（045）671-7711
ＦＡＸ（045）671-7737

マリン・サービス・プロバイダー 富士貿易株式会社
代表取締役社長　深田　雄

本　社：　〒231-0801 横浜市中区新山下3丁目9番3号
電話　045−622−2686
支店・海外事務所：
神戸, 東京, 門司, ロンドン, ロッテルダム, ミラノ, ピレウス, カタール, ドバイ, オマーン, シンガポール, マニラ, 香港, 上海, 釜山, ボルチモア, ヒューストン, リオデジャネイロ

日本マリン株式会社
代表取締役社長　岩﨑一郎

〒105-0004 東京都港区新橋5-22-10(松岡田村町ビル)
電　話(03) 5402−7270
ＦＡＸ(03) 5402−7280

三協輸送株式会社
代表取締役社長　坂本千代晴

〒104-0031 東京都中央区京橋1−5−12
マルヒロ京橋ビル
電　話（03）5299-5260
ＦＡＸ（03）5299-5261

海上土木工事・内航運送業・船舶売買仲介業 株式会社 関西港湾工業
代表取締役　吉田英樹

〒554-0013 大阪市此花区梅香3丁目28番9号
TEL(06)6462-7891

港湾荷役事業・船内荷役事業 相東運輸株式会社

本　社　東京都江東区東雲１丁目10番18号
TEL 03(3533)5142(代) FAX 03(3533)3429
営業所　芝浦・青海・船橋・千葉

謹賀新年

田渕海運株式会社
取締役社長　田 渕 訓 生

〒550-0026 大阪市西区安治川2-2-5
電　話（06）6582-3866㈹
ＦＡＸ（06）6581-2109
URL https://www.tabuchi-kaiun.co.jp/

三久海運株式会社（商事部・運輸部）
代表取締役　玉 井 崇 裕

サンキュウ・リマテック株式会社
代表取締役　岡 村 実 成

〒660-0844 尼崎市東浜町5番地
商　事　部（06）6413-0391
運　輸　部（06）6413-1093
リマテック（06）6413-8500
共通ＦＡＸ（06）6413-3768
ISO14001認証

TUG 田中海運株式会社
通船、代理店、倉庫
船用品積込、通関

代表取締役　田 中 秀 昭

本　社　〒640－8287
和歌山市築港３丁目２番地　営業所　和歌山県下全域
TEL（073）433-3456　FAX 433-3463
www.tanaka-shipping.co.jp
E-Mail:masuei-maru@tanaka-shipping.co.jp

清和海運株式会社
輸出・輸入・国内物流
国際物流のコーディネーター

代表取締役会長　宮　崎　總一郎
代表取締役社長　宮　崎　祐　一

本　社　〒422-8061 静岡市駿河区森下町1-35 静岡MYタワー3階
TEL（054）288-2741　FAX（054）288-2780
http://www.seiwa-kaiun.co.jp

不二海運株式会社
代表取締役社長　藤 原　浩

〒551-0013 大阪市大正区小林西1丁目25番13号
（大正内港海運ビル）
電話 大阪（06）6553-6262
FAX 大阪（06）6554-9153

三貴海運株式会社
代表取締役　長 嶋 弘 幸

〒102-0072 東京都千代田区飯田橋4-10-1
セントラルプラザ1001号室
Ｔｅｌ　03－5225－6607
ＦＡＸ　03－5225－6609
E-mail:drybulk@sankikaiun.jp

アルファイトウ　カンパニーリミテッド
貨物運送取扱事業

代表取締役　伊 藤 允 孝

〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目１番地３-500
大阪駅前第３ビル５階10号
電話　06－6341－4631　FAX　06－6341－4613
E-mail：maritime@alphaitoh.jp

㈱シップス トウエンティワン
代　表　酒 井 耕 平

〒105-0001 東京都港区虎ノ門5-4-10
電　話（03）3438-2351
ＦＡＸ（03）3438-0961

株式会社 近藤海事
KONSAL

代表取締役社長　上 川 孝 一

本　　社　北九州市若松区北湊町3番24号
TEL 093-761-1111　FAX 093-761-1001
東京支店　東京都千代田区岩本町二丁目11番3号
KATOビル7F
TEL 03-3865-1130　FAX 03-3865-1131
HP http://www.konsal.co.jp/

日徳汽船株式会社
NTK
NICHITOKUKISEN

代表取締役　日 浦 公 徳

〒732-0052 広島県広島市東区光町1丁目12番20号
もみじ広島光町ビル4階
TEL(082)568-1788　FAX(082)568-6350

安芸海運株式会社
代表取締役社長　関 田 拓 生

本　社　〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目1番3－1600
（大阪駅前第3ビル16階）
電話 06（6344）2068㈹
FAX 06（6344）2104
東　京　〒105-0004 東京都港区新橋3丁目7番3号
営業所　電話 03（3519）5234

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3階
電　話（03）6268－0391
ＦＡＸ（03）5223－2065

謹賀新年

㈱フェアフィールド ジャパン
代表取締役社長　吉 居 正 男

〒100-0013東京都千代田区霞が関3丁目3番地2号
新霞が関ビル18階
TEL.(03)6550-8902 FAX.(03)6550-8904
E-mail:gad@fairfieldjapan.com

ナラサキスタックス株式会社
代表取締役社長　須 藤 哲 也

本　社　〒053-8522 苫小牧市元中野町２－13－24
TEL 0144（35）2222
運航部　〒104-0042 東京都中央区入船３－３－８
（プライムタワー築地5階）
TEL 03（3555）1214

東慶海運株式会社
代表取締役相談役　長谷部安俊
代表取締役会長　長谷部圭治
代表取締役社長　長谷部哲也

〒799-2115 愛媛県今治市中堀4丁目219-1
電話 0898-41-6611　FAX 0898-41-6053
E-mail　tokeikaiun@tokekai.co.jp
ＵＲＬ　http://www.tokeikaiun.com

伊予商運株式会社
通関業、港湾荷役事業、海運代理店事業
倉庫業（一般品、保税品）、一般貨物自動車運送業

代表取締役　中 村　仁

〒791-3131 愛媛県伊予郡松前町大字北川原字塩屋西1126番地7
TEL 089-985-1381　FAX 089-985-0038
https://www.ichimiya.co.jp/iyosho

幸信商運株式會社
代表取締役社長　縄 谷 幸 克

〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町3丁目5番4号
ユニゾ人形町3丁目ビル3階
TEL（03）5651－7546 FAX（03）6696－3387
http://www.koshin-sho.co.jp

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1-5-1
大手町ファーストスクエアウエストタワー22F
電　話（03）6895-6500　FAX（03）6895-6555
営業所　室蘭／君津／大阪／北九州／西日本／大分
ＵＲＬ　http://www.nsu-naiko.co.jp/

早駒運輸株式会社
代表取締役社長　渡 辺 真 二

〒650-0042 神戸市中央区波止場町５番４号
（中突堤中央ビル3F）
電 話（078）321－0151

山根海運株式会社
代表取締役社長　新 井　努

本　社　〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町3-3-5
（三友常盤橋ビル７階）
電話（03）6214-3951㈹
大　阪　〒541-0041 大阪府大阪市中央区北浜3-1-20
事務所　（児島ビル５階）
電話（06）6202-4931㈹

栗林運輸株式会社
代表取締役社長　栗 林 宏 吉

〒108-8448 東京都港区海岸３－22－34
電 話（03）3452－6111
ＦＡＸ（03）3452－6123

新田汽船株式会社
代表取締役　青 山　彰

〒650-0024 神戸市中央区海岸通４番地 新明海ビル
電話（078）331-2995

大新グループ 大新土木株式会社
代表取締役 新 田　清 剛

〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町3丁目3番13号
電 話（03）3669－2031（代）

大同商運株式会社
〒103-0025 東京都中央区日本橋茅場町1－7－5
日経茅場町第二別館
電話（03）3664-1921

謹賀新年

オーシャン東九フェリー
オーシャントランス株式会社
代表取締役社長　髙松勝三郎
〒104−0045　東京都中央区築地三丁目11番6号
築地スクエアビル4階
電　話（03）5148−0109
ＦＡＸ（03）5148−0129

一般港湾運送業・通関業・海運代理店業・倉庫業
一般貨物自動車運送業・一種貨物利用運送事業（外航・内航・自動車）
京濱港運株式会社
KEIHIN KOUN CO., LTD.
代表取締役会長　菅 井 克 枝
代表取締役社長　菅 井 重 隆
本　社　〒221-0036横浜市神奈川区千若町2-1-50
TEL 045-451-1911　FAX 045-451-0847
http://www.keihinkoun.com

■ISM（国際安全管理）コード取得■
日本海運株式会社
代表取締役社長　寺 井 克 宏
〒105-0021　東京都港区東新橋一丁目９番３号
（日通ビル19階）
TEL 03−6251−6461　FAX 03−6251−6470
URL http://www.nipponkaiun.com/

大阪機船株式会社
取締役社長　田 中 勲 男
〒551-0013　大阪市大正区小林西1丁目25番13号
電　話（06）6552−0552（代表）
ＦＡＸ（06）6551−3547

五洋海運株式会社
代表取締役社長　伊 藤　正
〒455-0032　名古屋市港区入船一丁目７番40号
電　話　052（651）５１７１㈹
ＦＡＸ　052（651）５１８７

藤木企業株式会社
代表取締役会長　藤 木 幸 夫
代表取締役社長　藤 木 幸 太
本　社　〒231-0003 横浜市中区北仲通２−14
TEL (045)211−1531㈹
http://www.fujikigroup.com/

名古屋船舶株式会社
代表取締役社長　平 松 保 長
〒455-0032　名古屋市港区入船二丁目2番28号
TEL：〈052〉652−6611
FAX：〈052〉661−5751

KANAGAWA KIKI KOGYO CO.,LTD.
神奈川機器工業株式会社
取締役社長　卜部　礼二郎
〒235-0021　横浜市磯子区岡村8丁目19-1
TEL:(045)753-3800　FAX:(045)755-0089
URL:http://www.kanagawa-kiki.co.jp

曳船業・船舶代理店業
芝浦通船株式会社
代表取締役社長　鈴 木 孝 行
〒108-0022　東京都港区海岸3丁目1番3号
電　話　03（3455）２１６１
ＦＡＸ　03（3455）２１６４

海運仲立業（内航・海外売船）
有限会社　松本船舶商会
代表取締役　坂 本 千 尺
〒773-0006　徳島県小松島市横須町12番47号
電　話（0885）32−2266㈹
ＦＡＸ（0885）32−2268
E-mail : matumotos 53 @ shirt.ocn.ne.jp

神戸船舶株式会社
代表取締役　原 田　正
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM certified by ClassNK
〒650-0021　神戸市中央区三宮町３−１−３
電　話（078）391−0101㈹

矢吹海運株式会社
代表取締役社長　矢吹欣一郎
〒108-0023　東京都港区芝浦２−17−４
電話（０３）３４５３−１３７１

謹賀新年

創業、明治25年
株式会社　**栗林商会**
代表取締役社長　栗 林 和 徳
本　社　〒051-0023　室蘭市入江町1番地19
TEL:（0143）24-7022　FAX:（0143）24-4193
URL:http://www.kurinet.co.jp/

KYOWA
協和海運株式会社
代表取締役社長　髙 松 裕 満
〒105-0004　東京都港区新橋１丁目１番1号
日比谷ビルディング４階
電　話（03）5510-1991㈹
ＦＡＸ（03）5510-2002

アスト株式会社
代表取締役社長　石 橋　明
本社　〒550-0014　大阪市西区北堀江4丁目17番23号
電　話（06）6538-2781
ＦＡＸ（06）6534-0536
http://www.ast-inc.jp/

東進エージェンシー株式会社
代表取締役社長　呉　融　煥
本　　社　東京都港区芝大門1-3-4　電話:(03)6778-1801
〒105-0012　ラウンドクロス芝大門　FAX:(03)6778-1821
大阪支店　大阪市中央区南本町3-6-6　電話:(06)6120-2100
〒541-0054　船場エコービル　FAX:(06)6120-2098
九州営業所　福岡市東区みなと香椎2-5-7 3F　電話:(092)661-7711
〒813-0019　FAX:(092)661-7712
http://www.dongjinagency.jp

物流のトータルプランナー　チッコー
株式会社　築港
代表取締役社長　瀬戸口　仁三郎
本　社　〒650-0024 神戸市中央区海岸通３番地(シップ神戸海岸ビル)
電　話（078）391−６６８０㈹
ＦＡＸ（078）391−６６７４

泉海陸作業株式会社
代表取締役社長　髙 木 延 康
本　社　〒104-0052　東京都中央区月島４丁目18番１号
電　話 03（3531）1141(代表)
ＦＡＸ 03（3531）1147

Kobe Shipping Group
神戸シッピンググループ
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM certified by ClassNK
代表取締役
田　鍋　孝　明
神戸シップマネージメント株式会社
〒657-0835　神戸市灘区灘北通10丁目1番8号　Tel. 078−861−7286
http://www.kobeshipping.com/　Fax. 078−861−7208

株式会社　武丸海運
代表取締役　吉 嶺 武 強
〒551-0013　本　社　大阪市大正区小林西２丁目５番８号
電　話　06（6552）6281(代)
ＦＡＸ　06（6552）6288

繋離船作業・通船・海上防災・警戒船
東京シップサービス株式会社
代表取締役社長　清 水　浩
〒108−0022　東京都港区海岸３丁目１番３号
（代　表）TEL 03−3455−2121　FAX 03−3455−2167
（業務課）TEL 03−3455−1461　FAX 03−3455−2176

冷凍コンテナ保守管理
海上用冷凍機メーカー
キャリアトランジコールド（アメリカ）
サーモ・キング（アメリカ）各社・認可
スター・クール（デンマーク）代理店
ダイキン（日本）
株式会社　**リーファーサービス**
代表取締役　八和田歳明
〒231-0813　横浜市中区かもめ町４番地
電　話　045(622)2043㈹
ＦＡＸ　045(622)2035
ＵＲＬ　http://www.reefer.jp

横浜港メガターミナル株式会社
代表取締役会長　藤 木 幸 夫
代表取締役社長　藤 木 幸 三
〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1−198
本牧ふ頭BCコンテナターミナル
電　話　045（623）4500
ＦＡＸ　045（623）4508

SHIMIZU FOREIGN ACCESS ZONE
清水港振興株式会社
代表取締役社長　村 上 光 廣
〒424-0206　静岡市清水区興津清見寺町1375番地の16
電　話（054）369−6666
ＦＡＸ（054）369−5300

謹賀新年

船舶管理・船員配乗のエキスパート

株式会社ユニバーサルマリン

会　　長　岡田　實
代表取締役社長　岡田京一郎

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-7-11
八光ビル
電 話 03-3667-7444

当社は新造船の図面承認及び建造監督業務を行っています。
人材随時募集中です。

MOL 商船三井グループ

株式会社 MOLシップテック

代表取締役社長　吉田清隆

〒105－8688
東京都港区虎ノ門２丁目１番１号
商船三井ビル
Tel: 03-3587-7087　Fax: 03-3587-7726
E-mail: mostinfo@molgroup.com
URL: http://www.molst.co.jp/

船舶維新 ISHIN NEXT

株式会社 横浜工作所
Yokohama Engineering Works, Ltd.

代表取締役社長
二　宮　一　也

横浜市鶴見区生麦2丁目3－29　〒230-0052
電　話（045）503-5115
ＦＡＸ（045）503-3986
E-mail: office@yew.co.jp
https://www.yew.co.jp/

Intertek ISO9001:2015 認証取得

大東通商株式会社

代表取締役社長　中部由郎

〒162-0066 東京都新宿区市谷台町６番３号
ＴＥＬ（03）5919-6106
ＦＡＸ（03）5919-6116

船舶塗装・船舶荷役装置・海運

株式会社 ナカタ・マックコーポレーション

URL：http://www.nakata-mac.co.jp/

本　　社 〒722-0012 広島県尾道市潮見町6-11
Tel：0848-20-1200　Fax：0848-20-1201
東京支社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目13-3
虎ノ門東洋共同ビル８階
Tel：03-5510-8111　Fax：03-5510-8112

曳船業・海上防災事業

東京タグセンター

〒108-0022 東京都港区海岸３丁目29番１号
東京都港湾局芝浦内貿２号上屋
電　話　営業部　03（3455）7251
　　業務部　03（3451）1761
ＦＡＸ　　03（3455）7254

全日本ワッチマン業協会関東支部

支部長　粟竹俊幸

〒231-0023 横浜市中区山下町279（横浜港運会館）
電　話　045－664－3397

オールジャパンサービス株式会社　ジャパントータルサービス株式会社
関東警備株式会社　内外サービス株式会社
大洋港企株式会社　日本警備株式会社
株式会社大日警横浜支店　株式会社リスコム

大日インベスト株式会社

代表取締役　石坂公孝

〒650-0037 神戸市中央区明石町18番地
（大日明石町ビル９階）
電　話（078）321－2301

大型船、小型船、作業船、
湾岸荷役設備等、解体します
（スクラップ高価買受）

株式会社 宮地サルベージ

〒764-0021 香川県仲多度郡多度津町堀江五丁目７番地
TEL 0877-32-4151 / FAX 0877-32-4152
http://www.miyajisal.co.jp/

航海計器、機関機器、気象機器
公害防災機器、自動制御器

株式会社 岸計器製作所

代表取締役　島田善通

本社　〒650-0046 神戸市中央区港島中町2丁目2番1号
TEL（078）302-2701㈹　FAX（078）302-7066

トラックは生活（くらし）と経済のライフライン

一般社団法人 兵庫県トラック協会

会　　長　福永征秀

〒657-0043 神戸市灘区大石東町2丁目4番27号
電　話（078）882-5556
ＦＡＸ（078）882-5565

船舶業界に特化した翻訳会社です

YUZEN Translation LLC
Quality First with a Human Solution

代表　小澤香魚子／ジェフリー・イングランド

〒151-0053 東京都渋谷区代々木1-39-2-2階
Tel/Fax: 050-1407-1394
E-mail: contact@yuzentranslation.com
Homepage: www.yuzentranslation.com

謹賀新年

千葉港運協会

会　　長　青木信之
副会長　宮本和也
副会長　長谷部良人
副会長　小島生年

〒260-0024 千葉市中央区中央港１丁目10番10号
電　話 043（248）1151

愛媛内航海運組合連合会

会　　長　井下光一
副会長　瀬野和博
副会長　山本宗宏
副会長　荒川　覚

〒790-0022 松山市永代町13番地（松山第2電気ビル3階）
TEL　089－943－6630　　FAX　089－941－5276

大阪港運協会

会長　溝江輝美

〒552-0021　大阪市港区築港４丁目９番６号
タラッサビル５Ｆ
電　話　06（6572）4601

清水港運協会

会長　西尾忠久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11－１
（鈴与株式会社内）
電　話　054（354）3265
ＦＡＸ　054（352）3655

■センポスの宿・健康診断■

一般財団法人 船員保険会

会　　長　霜鳥一彦

〒150-0002 東京都渋谷区渋谷１－５－６
ＳＥＭＰＯＳビル６・７階
電話 03(3407)6061 FAX 03(3407)6597
URL http://www.sempos.or.jp

公益社団法人 神奈川港湾教育訓練協会

会　　長　藤木幸夫

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭１
電　話（045）621－5991
ＦＡＸ（045）621－5992

横浜港湾荷役協会

会　　長　飯泉勝也
会長代行　藤木幸吉

〒231-0023 横浜市中区山下町279（横浜港運会館）
電話　045（671）5551

九州地方海運組合連合会

会　　長　深水保廣
副会長　宗田銀也　副会長　大坪武士
副会長　中村逸実　副会長　濱野善正

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東２丁目10番13号
（芙蓉ビル３階）
電　話（092）483－6785 ＦＡＸ（092）483－6787

岡山県西部海事振興会

会　　長　吉井　誠

〒712-8056 倉敷市水島福崎町2-15
電　話 086-444-7750

横浜検数検定部会

部会長　一般社団法人全日検横浜支部 理事支部長　平木基仁
副部会長　一般社団法人日本海事検定協会横浜第二事業所 事業所長　森本辰也
常任理事　一般社団法人日本貨物検数協会横浜支部 支部長　渡辺和幸
常任理事　株式会社シンケン 京浜支社長　岡元敏弘
常任理事　一般財団法人新日本検定協会 横浜事業所長　藤井敏

〔事務局〕〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭15番地（全日検内）
TEL　045（503）7930

人と海に未来を
公益社団法人 日本海難防止協会

会　　長　村上英三

〒105-0001　東京都港区虎ノ門一丁目1番3号 磯村ビル6F
電話 03(3502)2231　FAX 03(3581)6136
https://www.nikkaibo.or.jp

(公社)瀬戸内海海上安全協会

会　　長　金田幸三
副会長　西尾哲郎
副会長　浅川　敦
副会長　渡邉睦浩
専務理事　永山哲弘

〒732-0824 広島市南区的場町1丁目3番6号　広島的場ビル4階
電　話　082－261－9771　ＦＡＸ　082－261－9772

謹賀新年

釧路港湾協会

会長 有岡 勇

〒084-0914 釧路市西港２丁目101番地４
（三ッ輪運輸株式会社内）
電話 0154（54）3103

九州地方港運協会

会長 野畑昭彦　副会長 藏内隆文
副会長 岩﨑 純　副会長 疋田智昭
副会長 鶴丸俊輔　副会長 大西英二朗

〒801-0852 北九州市門司区港町２番15号
電話 093(321)7231 FAX 093(321)7234

兵庫県港運協会

会長 久保昌三

〒657-0854
神戸市灘区摩耶埠頭(摩耶業務センター5階)
電話 ０７８－８０２－１８４０

川崎港運協会

会長 西 修一　会長代行 三田 久
副会長 鈴木孝幸　副会長 奥村豊彦
副会長 鈴木康司　副会長 各務 毅
副会長 木村 豊　常務理事 奈雲義典

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38－1
電話 044－287－6092

一般財団法人 全日本海員福祉センター

理事長 田中伸一

〒106-0032 東京都港区六本木７丁目15番26号
TEL 03－3475－5391
FAX 03－3475－5892
URL:http://www.jss01.jp
Mail:jss0511@jss01.jp

港湾労災防止協会 川崎支部

支部長 三田 久
副支部長 鈴木孝幸
副支部長 長坂圭司
事務局主管者 山村芳栄

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38－1
電話 044（287）6092

日本貿易実務検定協会®

理事長 片山立志

〒163-0825
東京都新宿区西新宿2－4－1 新宿NSビル25階
㈱マウンハーフジャパン内
TEL. 03－6279－4730 FAX. 03－6279－4190
https://www.boujitsu.com info@boujitsu.com

KRC 川崎港運関連事業協同組合

代表理事 真中伴典
副理事長 中村眞治

事務局 〒210-0865 川崎市川崎区千鳥町7-1-505
電話 044（299）3333
ＦＡＸ 044（276）1353

一般社団法人 東京港運協会

会長 鶴岡純一

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番１号
パーク芝浦４階
TEL 03（5444）2151
FAX 03（5444）0866
https://www.tkkukk.or.jp

大阪沖縄定航会

会長 久保田聡一
副会長 冨岡裕詞
副会長 林田隆治

事務局 大阪市住之江区新北島1丁目2番1号
オスカードリーム4F
電話（06）6685－1031

千葉エーゼント会

会長 榎本裕義
副会長 大西秀典
副会長 片岡達也

事務局：〒260-8517 千葉市中央区中央港1－9－5
ダイトー千葉ポートセンター4階
電話 043（238）5111
ＦＡＸ 043（238）5125

ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION
ANCC
――政府公認検数・検量・検査機関――
ISO9001認証取得

一般社団法人 全日検

代表理事会長 宇和村 忠

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目１番８号
TEL 03(5765)2113 FAX 03(5440)3396
http://www.ancc.or.jp
支部 東北・北海道・横浜・東京・名古屋・北陸・神戸・大阪・九州・中国
分析センター 神戸

謹賀新年

千葉港港湾運送事業協同組合

理事長 宮本和也
副理事長 片岡達也
副理事長 榎本裕義

〒260-0024 千葉市中央区中央港1丁目10番10号
千葉港港運会館内
電話 043－241－6431
ＦＡＸ 043－241－5532

港湾労災防止協会 横浜支部

支部長 坂田 薫

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1番地
ＴＥＬ 045（622）5289
ＦＡＸ 045（621）5992

静岡県海事広報協会

会長 西尾忠久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11の１（鈴与株式会社内）
電話 ０５４－３５４－３２６５
ＦＡＸ ０５４－３５２－３６５５

一般社団法人 博多港振興協会

会長 渡邊智大

〒812-0031 福岡市博多区沖浜町12番1号
博多港センタービル６階
ＴＥＬ 092-271-1378
ＦＡＸ 092-282-4757

田子の浦港利用促進協議会

会長 牧田一郎

〒417-0015 富士市鈴川町２番１号
田子の浦埠頭㈱内
TEL 0545（33）3111
FAX 0545（32）2340

清水港利用促進協会

会長 宮崎總一郎

〒424-0821 静岡市清水区相生町6番17号
（静岡商工会議所 清水事務所内）
TEL（054）353－3403
FAX（054）352－0405

京葉港港湾運送事業協同組合

理事長 小島生年
副理事長 小島 健
副理事長 辰巳和正

〒273-0016 船橋市潮見町32-3
電話 047(435)2363～4

公益社団法人 神戸海難防止研究会

会長 村井五郎
副会長 久保雅義
副会長 末岡民行
副会長 安藤正哲
専務理事 奥原徳男

〒650-0024 神戸市中央区海岸通５（商船三井ビル）
TEL 078－332－2035 FAX 078－332－2037

船主団体 内航労務協会

会長 三木賢一

〒102-0093 東京都千代田区平河町２－６－４
海運ビル
電話（０３）３２６４－４２３５

一般社団法人 日本海運集会所

会長 村上英三
理事長 山口 誠

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2
（和順ビル）
電話 03（5802）8361

2021 海事関連業者要覧

2020年7月1日現在の海運、仲立・代理、港湾運送会社など約2,000社を収録。

定価 本体 17,000円（税別・送料別）

ご注文・お問い合せは 一般社団法人 日本海運集会所（総務グループ）
TEL 03-5802-8361 E-mail jse@jseinc.org

読者の皆様の声をお聞かせください

アンケート募集

アンケート回答の方に図書カード（500円分）進呈

アンケート用紙は下記よりダウンロードしてください
http://www.jseinc.org/

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号

KAIUN（海運）は1922年の創刊以来、90年以上にわたって広く海事関連諸産業の方々にご愛読いただいております。

海運のみならず、造船、荷主、海上保険、港湾・港運、物流政策など海事を取り巻く諸産業の現状や課題、展望、あるいはその時々の業界トピックを中心に、第一線の実務家の皆様にご協力いただきながら、皆様の業務にお役に立つ情報誌として企画・編集に取り組んでおります。

毎号読み逃しがありません。

年間

会員 12,960円

定 価 14,400円

※上記は、すべて税別・送料込みの価格です。

2020年12月号

特 集　**変化適応力を試されるコンテナ船事業**

特別企画　ざっと総括 COVID−19がもたらした海事産業へのインパクト

Back Number

2020年6月号
どうせなら 動画を見よう 本を読もう

2020年7月号
次世代通信「5G」で何が変わるのか

2020年8月号
検証 SOx規制強化

2020年9月号
内航海運と災害対応

2020年10月号
加速する海事産業のデジタライゼーション

2020年11月号
海上保険〜リスクのツボを押さえる〜

ご注文は TEL **03-5802-8361** E-mail **jse@jseinc.org** 一般社団法人 日本海運集会所 総務グループまで

KAIUN FAN

読者のひろば

2021年1月号

●ザッソウ

先日、「ホウ（報告）・レン（連絡）・ソウ（相談）」は古い、これからは「ザッ（雑談）・ソウ（相談）」だという記事を見かけた。新入社員の頃、ホウレンソウは仕事の基本として大切だと先輩に教わったのに。

ホウレンソウのうち報告と連絡は、過去に起こった業務の共有で一方向のコミュニケーションに偏っており、あまり議論へ発展することはない。相談は、一方向に伝えて終わりではなく互いの情報を得て新しいものへと変化できるため重要となる。しかし、上司に気軽に相談するのは上司にどう思われるだろうと考えすぎて躊躇したり、簡単なようでハードルが高い。早く言ってくれればよかったのに！と上司に言われたことを思い出す。

そこで、雑談が相談しやすい環境を整えるのだ。職場でくだらない話や業務の情報交換などの雑談をしているうちに人となりが分かったり、そこから仕事の相談やヒントになったりすることがあるだろう。ザッソウが当たり前の職場になればコミュニケーションの壁は低くなり、職場の雰囲気は変わり、仕事の質を向上させることも期待できると思う。職場の朝礼でザッソウについて話すと、早速「ザッソウしよう」と上司や同僚が共感してくれた。ザッソウ、雑草魂のように泥臭い感じはするが、多種多様な人が働きテレワークなど働き方も変わる今、人々の仕事への向き合い方や進め方を把握するスマートな相互コミュニケーションの在り方になるのではないかと思う。

その記事の続きにあった「チン・ゲン・サイ」。何だろう？と思って読むと、「チン（沈黙して）・ゲン（限界まで言わずに）・サイ（済ます）」だそうだ。皆さんの職場にも、思い当たる人がいるのでは？

（メーカー勤務：藤吉ゆみ）

●私の漢字は「克」

毎年、「今年の漢字」が発表される。2018年は「災」、2019年は「令」だった。2020年は、これを書いている時点では分かっていないが、自分にとって2020年の漢字は「克」だ。

今住んでいる地域は、幸い、新型コロナの発生は少ない。とはいえ、影響は、極めて甚大で、まだ収束の道筋が見えない。

船価が上がらず、受注もすすまない。

新しい生活様式の中で、マスク、換気、手指消毒の励行が、定着しつつある。

出張は激減し、会議は基本、オンラインに。

単身赴任の帰省も、ままならず。懇親会も、悉く、なくなった。

どちらかといえば「忍」「耐」だが、それだと余りに受動的過ぎて、しっくりこない。そういう中だからこそ、明日を信じ、動かなければならない筈だ。

船価が上がらなければ、徹底的なコストダウン・生産性向上を模索すればいい。オンライン飲み会も、よし。帰省できない時間は、自分の時間として有効に活用できる。

ということで、私の漢字は、「克服」「自分に克つ」の「克」だ。

今年こそは「晴」の年としたいものだ。

（小鯛の笹漬）

シップブローカー

株式会社 松井商会

東京都港区芝5-1-12　TEL 03-6435-1062

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

KAIUN スタッフ通信

■2020年は新型コロナで何もできなかったな…と思い、過去の1月号のスタッフ通信を振り返ってみました。2016年は京都や北海道でカメラ好きの人と仲良くなり、2017年は鎌倉で紅葉を見た帰りに日本酒と鰤をいただいて感動し、2018年はもし犬になったら厳しく躾られるよりも自由に食べて寝て遊びたいと空想し、2019年は映画「ボヘミアン・ラプソディ」を見て「エーオ！」と声を上げ、2020年は国立科学博物館の「ミイラ展」で人間が持つ未知の可能性を感じていたようです。ついでに2020年1年間のスタッフ通信を確認したところ、出雲大社へ行き、客船「にっぽん丸」に乗り、巨大ハンバーガーを食べて、と十分充実していました。この調子で2021年も楽しく過ごします。 (T)

■コロナ禍の終息はおろか、収束すら見えない状況にあります。仮にコロナ禍が去っても、依然、国際情勢や自然災害、ウイルスなどの脅威が存在しています。そんな中、VUCA（ブーカ）という言葉が再注目されています。変動性・不確実性・複雑性・曖昧性を意味する各英単語の頭文字から取った略語です。元は冷戦終結後の1990年代後半に米国で誕生した軍事言葉ですが、将来が見通せない現代において、ビジネス用語として使われるようになっています。“VUCA時代”とも言える今、仕事だけでなく、日々の暮らしにおいても、不測の事態に焦ることなく対応できる能力がさらに求められていきそうです。 (syu)

■2021年の「周年」をWikipediaで見てみた。東日本大震災（2011年）から10年…まだ記憶に新しい。アメリカ同時多発テロ（2001年）から20年…そんな昔に起きた感じがしない。ソ連崩壊、湾岸戦争（1991年）から30年…当時はまだ若かったなあ。スペースシャトル・コロンビア号の初飛行（1981年）から40年…正直あまり記憶にない。そして、ガガーリンの有人宇宙飛行（1961年）から60年、サンフランシスコ平和条約（1951年）署名から70年、真珠湾攻撃（1941年）から80年、満州事変勃発（1931年）から90年、中国共産党設立（1921年）から100年…なんだそうである。ちなみに日本海運集会所も創立100周年です。1921年9月8日創立。本年もよろしくお願い申し上げます。 (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＋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割引き

2021年1月1日発行
KAIUN（海運）
2021年1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み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。
©日本海運集会所

「海」を舞台に
卓越した技術で信頼に応える。

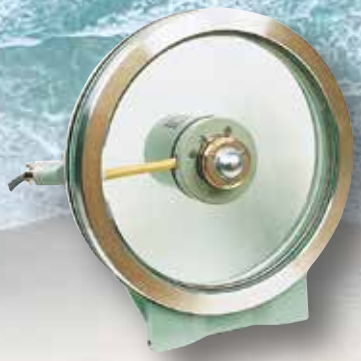
「新潮丸」
DP2, AHTS多目的作業船

深田サルベージ建設株式会社

本　　社　〒552-0021 大阪市港区築港四丁目1番1号
TEL06(6576)1871　FAX06(6577)2111
東京支社　〒101-0063 東京都千代田区神田淡路町二丁目6番
神田淡路町二丁目ビル
TEL03(6633)7500　FAX03(6633)7510

http://www.fukasal.co.jp

aneos
自然を測り、くらしを守る



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の舶用機器・システム

ClassNK ISO 9001 JAB
登録番号：00-209

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	TEL:03-5768-8251(代)	FAX:03-5768-8261
渋谷営業所	〒150-0044 東京都渋谷区円山町16-1	TEL:03-3496-1977(代)	FAX:03-3496-1987
東北営業所	〒980-0011 仙台市青葉区上杉1-9-11	TEL:022-227-7805(代)	FAX:022-264-4145
関西営業所	〒532-0012 大阪市淀川区木川東3-5-21	TEL:06-6309-8251(代)	FAX:06-6309-8268
九州営業所	〒814-0012 福岡市早良区昭代1-18-8	TEL:092-833-3311(代)	FAX:092-833-3310

KAIUN 海運
2021.1 No.1120 発行 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 03(5802)8365・編集／広告

本体価格 1,200円＋税
雑誌 89379-01
4910893790116
01200