

2022年8月1日発行 (毎月1回1日発行)

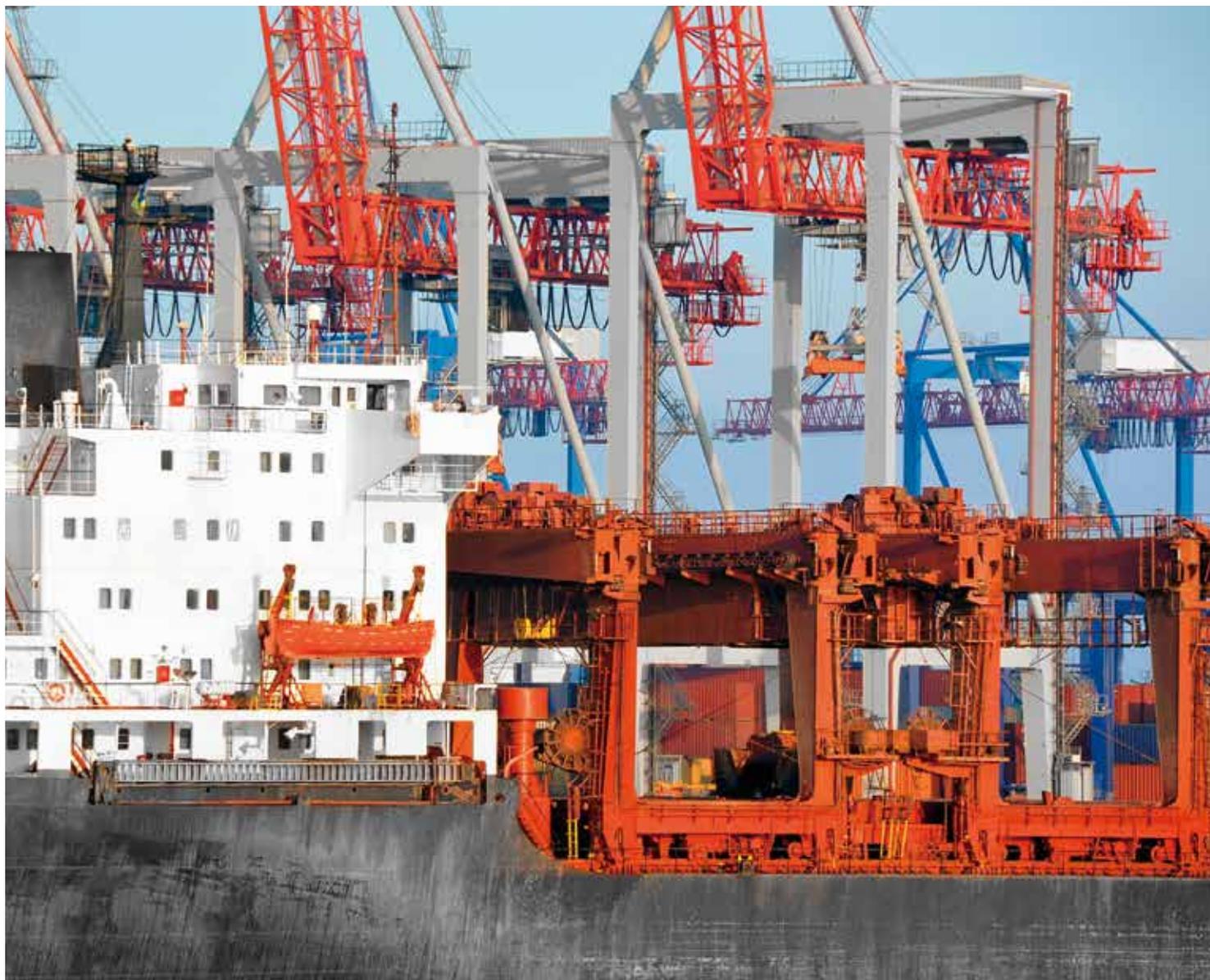
KAIUN

総合物流情報誌

海運

2022.8

No.1139



特集

商社船舶部門が語る 市況観と事業観

特別企画

欧州の“脱ロシア”戦略と天然ガス・LNG情勢

自動運航船(MASS)にも 最適な船舶用風向風速自動切換器SS-10と 船舶用WebユニットWU-101Mを開発しました

昨今の船舶の大型化に伴い、船体形状や構造の影響で風の乱流が起こり、正しい風向と風速が測定できないケースがあります。風向風速自動切換器SS-10は、このような場合に、風向風速計をマストの右舷、左舷、船首、船尾など2か所に取り付けて、船体の影響をかわす側の風向風速計を自動判定して、指示器や航海計器へ正しい風のデータを送る製品です。マニュアルでの切換も可能で、万一の風向風速計の故障の備えとしても使えます。また既設の風向風速計に取り付けることもできます。

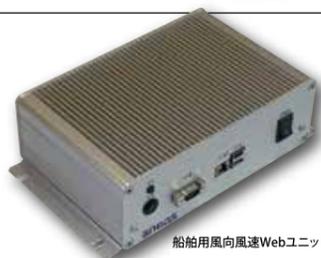


風向風速発信器

風向風速自動切換器

船舶用風向風速指示器

船舶用風向風速WebユニットWU-101Mは、風向風速データをWeb化して、船内LAN経由でどこからでもリアルタイムで閲覧することができます。また計測した風向風速データは内部メモリに保存され、風速警報機能も搭載しています。



船舶用風向風速Webユニット PC画面例



<特長>

- ・風向風速データの保存、印刷が可能
- ・風速の2点警報機能搭載
- ・既設風向風速計への取付が可能
- ・NMEA出力搭載
- ・LTEなど通信ユニット接続で遠隔地(陸地)からの閲覧が可能

ANEOSは50年以上に渡り船舶用風向風速計・ワイパー・旋回窓を製造販売しています

ANEOS株式会社
www.aneos.co.jp

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



Cover
©Unkas Photo/Shutterstock.com

特集

13 商社船舶部門が語る 市況観と事業観

インタビュー

14 パートナーシップの深化によって 日本の海事産業に貢献したい

三井物産株式会社 モビリティ第二本部 輸送機械第一部長 濱田 昭仁 氏

18 船舶事業で培った機能を融合し 海運業界に変化を生み出していく

三菱商事株式会社 船舶・宇宙航空機本部 船舶部長 岡 隆文 氏

22 既存の船舶事業を着実に運営しつつ 無人運航などの新規開拓も見据える

丸紅株式会社 航空・船舶本部 船舶部長 長谷 隆行 氏
船舶プロジェクト事業部長 三宅 康智 氏

26 子会社に船舶トレードを集約し 本体で新規環境事業の開発に注力

住友商事株式会社 リース・船舶・航空宇宙事業本部 船舶事業部長 豊田 高德 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/



グリーン経営認証制度！

物流の省エネ・環境対策推進のために



■グリーン経営とは…

環境マネジメントシステムであり、企業の社会的責任として、環境対策を経営課題の一つと捉え、環境問題にも積極的に取り組むためのツールです。ISO14001(環境マネジメントシステム)の認証取得が難しい中小規模の運輸事業者でも、容易に継続的自主的に取組めるものです。

■グリーン経営認証制度とは…

内航海運、旅客船、港湾運送、倉庫、トラック、バス、タクシーの各事業毎に、環境にやさしい取組みを行っている運輸事業者を認証登録し、広く社会へ公表する制度です。この制度はエコモ財団が国土交通省の協力のもと実施運営しています。

- 近年関心の高まっているSDGs(持続可能な開発目標)の環境保全の取組みと合致しています。
- 環境保全の取組みが行われていることを客観的に証明することができます。

関東地区事業者対象 グリーン経営認証取得講習会

令和4年 **8月26日(金)** 参加費無料
13:30~16:30

対象業種 内航海運・旅客船・港湾運送・倉庫
会場 BIZcomfort水戸 会議室3(10階)
(茨城県水戸市宮町1丁目2-4 MYMビル)
主催 関東運輸局

お問い合わせ先 エコモ財団 グリーン経営講習会係 TEL:03-3221-7636 ※ガイダンスの2番を押してください



公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
TEL: 03-3221-7636 <http://www.ecomo.or.jp>

「認証基準」、「取組事例」など詳細は **グリーン経営** で 検索

グリーン経営認証専用ホームページ <https://www.green-m.jp/>



海運諸統計は弊社ウェブサイトでご覧いただけます。 <https://www.jseinc.org/>
ユーザー名:kTOKEI2022 パスワード:sP38Ex72

特別企画

インタビュー

- 34 国際環境経済研究所の山本所長に聞く
欧州の“脱ロシア”戦略と天然ガス・LNG情勢**
特定非営利活動法人 国際環境経済研究所 副理事長兼所長 山本 隆三氏(常葉大学 名誉教授)

造船首脳会見

- 8 リプレース需要を予想しながら
新船型開発に取り組むたい**
今治造船株式会社 代表取締役社長 檜垣 幸人氏

この人に聞く、この人が語る

就任・共同インタビュー

- 30 北星海運に來たのは運命、宿命、天命**
北星海運株式会社 代表取締役社長 加藤 由起夫さん

連載

- 44 Q&A方式で知る2050年GHGネットゼロ No.4**
日本船主協会

シリーズ etc.

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 5 波濤 代えられないもの | 48 研修講座・セミナーのご案内 |
| 7 竣工船フラッシュ | 51 造船ニュース |
| 39 CLOSE UP 日本エネルギー経済研究所 | 54 NEWS Pick Up |
| 40 せんきょう(日本船主協会) | 58 ブローカーの窓から |
| 45 CLOSE UP 笹川平和財団 | 60 内航ニュース |
| 46 CLOSE UP 国土交通省 | 63 編集部だより |
| 47 CLOSE UP 国土交通省 | 64 スタッフ通信 |

複数会社管理

多通貨対応

plaza-i 海運

検索

船舶・航海別採算管理

SPC管理

バイリンガル機能

海運業向け会計システムなら

Plaza-iに、お任せください。

中小企業のための業態特化型総合会計パッケージ

株式会社 ビジネス・アソシエイツ

URL: https://plaza-i.net/shipping_industry.html
住所: 東京都港区芝4-3-5
電話: 03-5520-5330(営業部内線 81)
Mail: mkf@ba-net.co.jp



C 船舶明細書 D-ROM

Microsoft Windows®対応
販売価格 47,300円
送料 770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440頁
販売価格 22,000円
送料 990円

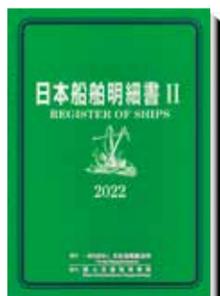
2021年6月30日現在における100総トン以上の日本籍船舶(除内航登録船及び500総トン未満の1・2種漁船)約1,800隻と信号符字を持つ約6,000隻を収録。



日本船舶明細書 II

B5判 約200頁
販売価格 11,000円
送料 990円

2021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2,400隻を収録。



内航船舶明細書

B5判 約410頁
販売価格 22,000円
送料 990円

2021年6月30日現在における100総トン以上の内航登録船約2,800隻を収録。



※上記は、すべて税込価格です。

2022年度版 2022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 order@jseinc.org

編集・発行

一般社団法人 日本海運集会所 (総務グループ)

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階

https://www.jseinc.org

新 型コロナウイルス感染症の拡大は、様々な分野に影響を与えた。特に、交通分野では、コロナ禍の中で、「密」を避けるということが結果として、人の移動を制限することとなった。その一方で物流分野のモノの移動は、人の移動と比較する限りにおいてその影響が少なく、貨物輸

送への需要は世界的に大きな高まりを見せた。その結果、周知のように世界的な国際海上コンテナ輸送の需給ひっ迫やそれに伴う運賃の高騰、輸送遅延など、新たな課題をもたらすことになった。

コ ロナ禍は、様々な市場や産業の構造を大きく変化させた。アフターコロナのもとでは、それ以前の状況に戻ることはないと思われる。例えば、オンラインを用いた在宅勤務は、かつては実現が困難であると考えられていたが、コロナ禍を経て様々な企業で導入され、それらが定着しつつある。筆者の勤務する大学においても、コロナ禍によってICTを活用した授業が急速に展開した。いったん導入したものを以前の状態に戻すのは困難である。むしろアフターコロナのもとでは、定着したものについて、今後、いかにして有効に活用するかを検討する必要がある。

コ ロナ禍によって、対面によるコミュニケーションが、ICTなどにとって代えられることとなった。そのため、様々な局面において交通から通信への移行が進むことになった。いま、情報技術への投資などの生産要素を「資本」と呼び、もう一方の生産要素を「労働」と呼ぶとしよう。このとき、誤解を恐れずに言えば、コロナ禍で生じた影響として、「資本」が「労働」を代替する状況が大きく進展した、と言ってよいであろう。

し かし、交通から通信への移行が進まないところもある。オンラインの2次元で得られる情報と、対面での表情やしぐさなど3次元で得られる情報では、その性質や量が大きく異なるためである。例えば筆者の大学では、オンラインから対面へと授業の方式を戻したことによって、コロナ禍前と比較しても数多くの学生が積極的に大学に来るようになった。学生は、直接的なコミュニケーションを強く求めていたのである。

波 第270回 濤

代えられないもの

交通への需要は、こうした対面のニーズに派生して生じるものであるから、こうした対面へのニーズが高ければ、人の移動への需要も高まることになる。

い うまでもなく、人の移動と比較して、モノの移動であるところの物流は、通信への移行がよりいっそう

困難な分野である。これも当たり前のことであるが、物理的に(リアルに)物を運ぶ必要があるためである。さらに言えば、人の移動が制限されたコロナ禍の状況では、むしろ貨物需要がそれ以前と比較しても高まりを見せ、これがコンテナ輸送の需給ひっ迫にもつながっている。

実 際、貨物輸送には、「労働」から「資本」に代替することが難しい要素が多くある。2022年7月6日付の日経新聞「私見卓見」にて高橋伸服氏は、コンテナ物流に対して、サプライチェーンの全体を見て、ボトルネックをタイムリーにとらえることの必要性を説いており、そのボトルネックの中に、トラックによる輸送能力不足がある可能性を指摘している。トラック輸送には、ドライバーという労働力が不可欠なものであり、これは代替が困難なものである。トラックドライバーだけでなく、人手不足の問題が生じている分野では、「資本」に代えられないために、輸送能力の低下や遅延などが生じることになる。また、これらは結果として、コンテナ輸送の運賃の高騰などに波及する。サプライチェーンが構築されているところでは、その影響はより大きくなるといえる。

こ のように人手不足や労働力確保の問題は、取り組むべき主要な課題の一つである。アフターコロナ禍の、今後の需要の拡大が予想される局面において、この問題はサプライチェーンにおけるさらなるボトルネックになると考えられる。そのためにも、多方面の観点から検討を進めるとともに、よりいっそうの対応が求められるのである。

(日本大学経済学部教授 手塚広一郎)

ALL FLAGS ARE NOT ALIKE



今、世界で最も成長している船籍

リベリア

竣工船フラッシュ

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



ENERGIA AZALEA (リベリア籍)

- 船主：ERICA NAVIGATION S.A.
- ばら積運搬船
- 58,773総トン
- 99,965重量トン
- 主機関：MAN B&W 6S60ME-C10.5-EGRBP
- 全長234.92m、幅43.00m、深さ20.05m、喫水13.58m
- 船級：NK
- (株)名村造船所 伊万里事業所、6月14日竣工



ENEOS ENDEAVOR (パナマ籍)

- 船主：APUS LINE SHIPPING S.A.
- 原油タンカー
- 160,725総トン
- 312,137重量トン
- 主機関：WinGD W7X82
- 全長339.5m、幅60.00m、深さ28.50m、喫水21.085m
- 速力：15.5ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、6月17日竣工



CIARA MARU (リベリア籍)

- 船主：CHIJIN SHIPPING S.A.
- ばら積運搬船
- 43,672総トン
- 82,626重量トン
- 主機関：MITSUI MAN-B&W 6S60ME-C10.5-EGRBP
- 全長228.99m、幅32.26m、深さ20.15m
- 船級：NK
- 常石造船(株)、5月23日竣工



MAINE SOLEIL (パナマ籍)

- 船主：MISUGA S.A.
- ばら積運搬船
- 43,987総トン
- 82,000重量トン
- 主機関：MAN B&W 6S60ME-C8.5
- 全長226.00m、幅32.24m、深さ20.20m
- 速力：約14.2ノット
- 船級：LR
- 南通中遠海運川崎船舶工程有限公司(NACKS)、5月20日竣工

Optem'sで船舶代理店業務管理を最適化！

船舶代理店業務の情報管理を一元化。情報共有コストを大幅に削減します。

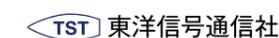
- ・ オフィスのホワイトボードに記入していた本船動静や作業予定をオンラインで管理。自宅や出先から最新情報を社内共有することが可能です。
- ・ 東洋信号通信社の港湾情報システムと連携し、本船動静を自動更新。担当本船の最新 ETA 情報や出港状況等をタイムリーに確認できます。
- ・ 入出港申請書類の作業進捗状況をスタッフ全員で共有。書類の申請ミスを防止するとともに紙のチェックリストから解放します。



港湾業務DXソリューション

Optem's
www.optems.com

【お問い合わせ】 無料トライアル受付中！
株式会社 東洋信号通信社 ポートデータインフォメーション
Web: www.toyoshingo.co.jp Tel: 045-510-2342



LISCR JAPAN
03 5419 7001
info@liscr-japan.com


LIBERIAN REGISTRY
www.LISCR-J.com

リプレース需要を予想しながら 新船型開発に取り組みたい

今治造船株式会社

代表取締役社長 **檜垣 幸人氏**



今治造船は7月20日、定例となる年次の記者会見を都内で開催した。会見には檜垣幸人社長ら首脳陣が出席し、2021年度の竣工実績および22年度の見通しのほか、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)との合併会社である「日本シップヤード(NSY)」の設立効果や液化天然ガス(LNG)燃料船の建造方針などについて説明した。(記事は会見をベースに編集部で再構成しています)。

21年度の竣工量は60隻・約346万総トン 売り上げは前年度比横ばいも利益は確保

——2021年度の振り返りと22年度の展望をご説明ください。

檜垣 2021年1月にジャパンマリンユナイテッド(JMU)との合併会社である「日本シップヤード(NSY)」が発足しました。春頃からは当社でもバルカーの引き合いが殺到し始めて、船価も上昇を続けながら受注を進めていきました。

一方、液化天然ガス(LNG)燃料自動車運搬船、LNG燃料ケーブルバルカーなど、次世代燃料船の受注も増えており、今後もコンテナ船を含めて引き合いは堅調に続くと考えています。

当社の2021年度の竣工量は60隻、約346万総トンでした。60隻の内訳はバルカーが21隻、コンテナ船が25隻、残りがその他の船種です。隻数は大型船建造により前年度と比較して減りましたが、総トン数は横ばいとなっています。売り上げも3652億円とほぼ横ばいですが、利益は確保することができました。

2022年度は、21年の急激な鋼材価格の値上げ

が竣工船の収益を圧迫してくると思われませんが、何とか黒字をキープできるように努力していきたいと思っています。

操業度はピーク時に比べ15%減だが 交渉力の維持には適正な水準

——新造船マーケットをどう見えていますか。

檜垣 2021年度はNSYを通じて、当社としては過去2番目に多い129隻もの受注を果たすことができました。各種バルカーやコンテナ船、LNG燃料自動車船の受注を進めることができたものの、資機材価格のさらなる高騰に悩まされています。今年もこのまま受注を進めていいのか、迷っているような状況です。

昨今の地政学リスクに対して、資機材価格やサプライチェーン、為替変動などの影響を大きく受けているにもかかわらず、先物を固定価格で受注する造船業の経営の難しさを感じています。全世界が長期的視野でモノを考えるようになってほしいと期待しています。

当社は2019年に過去最高の530万総トンを建造しており、それだけのキャパシティーは持ってい

ます。ただ、鋼材価格や調達関係、サプライチェーンなどを考慮し、操業度をピーク時に比べて15%減とし、安定操業で生産性向上に努めているところです。もう少し操業度を下げたいところですが、トータルコストでの交渉力を維持するためには現在の水準が適正であると思っています。

NSY発足で営業の情報力が増え、 “面”で活動できるようになった

——業績見通しをお聞かせください。

檜垣 為替がここまで円安になることを想定していなかっただけに、今年の業績は円安メリットを最大限には享受できず、資機材価格の高騰が収益を圧迫していくものと予想されます。

先ほど申し上げたように先物受注を進めようと思っても、船主から資機材価格の高騰を反映した船価が取れないというジレンマに陥っています。

船主・オペレーターと「船価調整クローズ(条項)」のようなものを作れないか協議したいと思っています。海外のお客様は興味を示しており、こういった指標にすべきかなどについて議論し、説得している最中です。

——NSY発足から1年半が経ちました。提携の効果をどのように評価していますか。

檜垣 今治造船がトップダウン的な営業なのに対し、JMUはボトムアップ的な営業と、両社の営業スタイルは異なります。両社の営業部隊がNSYで一緒になったことで、営業の情報力が圧倒的に増え、営業活動を下(ボトム)から上(アップ)まで“面”で展開できるようになりました。

これから2万4000個積みコンテナ船を皮切りに、NSY設計船の建造が始まります。今後は両社の仕様・施工方法の統一を図っていき、どちらの船台で建造しても大きな図面変更が発生しないようにしていきたいと思っています。

当社の強みは、全ての船型に対応できることであり、チップ船、VLCC(大型原油タンカー)、MR(Medium Range)タンカーも連続建造しています。リプレース需要を予想しながら新船型開発に取り組んでいきたいと思っています。

パワーエックスとの資本業務提携で 電気運搬船の共同開発を進める

——技術開発と新製品開発の取り組み方針をご説明ください。

檜垣 まず技術開発では、当社の営業・設計子会社であるNSYで環境対策船の開発に集中しています。LNG燃料船やメタノール燃料船はすでにプロトタイプとしての竣工実績船があるので、今後は各種船種・船型に対応できるように企画・開発を進めていきます。

また、アンモニア燃料船は、安全性確保の観点から各機器メーカーや船級と技術的な議論をしていくとともに、オペレーターとも意見交換を行い、実証船の計画設計を進めています。

一方、新企画の船種開発として、2021年にパワーエックスと資本業務提携を結んで、電気運搬船(「Power ARK」)の共同開発を進めています。

また、基本性能向上の取り組みとして、船型開発と風力利用を進めています。当社・丸亀事業本部の船型開発センターではISOを取得し、EEDI(エネルギー効率設計指標)の試験ができるようになりました。NSYでは、JMU・津事業所の水槽とコラボレーションして船型開発が倍増したので、さらなる開発スピードの向上を追求します。

——今後の船舶需要に対する考えをお聞かせください。

檜垣 例えば、ウクライナから小麦が出なくなり、アルゼンチンや豪州などから調達するようになれば物流は変化します。こうした変化に対応できるのは船舶があるためで、サプライチェーン全体に占める海上物流の重要性が高まり、船舶の必要性はますます高まっていくと考えています。

翻って、今は利根的な利益を追求する関係者が多く、長期的視野が不足しています。船価を含め、せめて物流コストは安定した水準を維持してほしいと思います。日本の造船所は民間の会社なので、安い船価で受注して赤字経営を続けることができません。海運・造船が日本にとって必要な産業だということを、今一度、理解していただきたいと思っています。

ゼロエミッションへの トランジションを包括支援

脱炭素社会の実現に向けた取り組みが世界中で加速している中、GHG排出量の適切な計画・管理・報告が求められる時代が到来しています。本会は、海上輸送ビジネスに関わるお客様が日々の事業運営においてGHG排出量の計画・管理を行いながら円滑にゼロエミッションへ移行していけるよう、「ClassNKゼロエミッション・サポート・サービス」を展開しています。本サービスの一環として開発されたツール「ClassNK ZETA」が、船舶からのCO2排出量の見える化を実現します。



◀ClassNK ZETAの詳細はこちら

ClassNK
CHARTING THE FUTURE www.classnk.or.jp



2022 海事関連業者要覧

海運・物流に関わるビジネスマン必携の会社録



約 2,000 社・団体 収録

内容 (2021年7月1日現在)

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

A5判/約1,050ページ

価格

会員 14,960円(税込)

非会員 18,700円(税込)

※送料990円(税込)が別途かかります。

お問い合わせ

TEL 03-5802-8361

FAX 03-5802-8371

E-mail order@jseinc.org

一般社団法人 日本海運集会所
(総務グループ)

発行・発売 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 <https://www.jseinc.org>



商社船舶部門が語る 市況観と事業観

日本の総合商社は、トレーディング事業(新造船・中古船・用船仲介)と保有・運航事業をはじめ、船舶関連の様々なビジネスを通じて、海事クラスターの発展を支えてきた。さらに最近では、デジタル化や脱炭素化に対するニーズの高まりを受け、新規事業の開拓にも力を入れている。商社の船舶部門から見て、海運・造船マーケットはどのように映っているのか。また、自社のビジネスをどう展開しようとしているのか。

今月号の特集は、商社の船舶事業を取り上げる。三井物産、三菱商事、丸紅、住友商事の各社で船舶部門にインタビュー取材を実施した。新型コロナウイルス感染症やロシアによるウクライナ侵攻の影響も交え、足下の海運・造船マーケットに対する捉え方と自社の船舶事業の方向感をお話いただいた。併せて、直近10年間で見た場合の外部環境の変化と、それに伴う事業面の対応についてもお聞きした。

インタビュー

パートナーシップの深化によって 日本の海事産業に貢献したい

三井物産は、モビリティ第二本部において、トレーディングから保有・運航、新規事業にわたる船舶関連ビジネスを手掛けている。輸送機械第一部の濱田昭仁部長より、事業の実施体制と主な取り組み、また商社から見た海運・造船マーケットに対する捉え方を伺った。濱田部長は「当社の強みである顧客ネットワークを活かしたパートナーシップをどう深化させるかが今後の重要なテーマ」と話す。
(取材日：7月12日)



三井物産株式会社
モビリティ第二本部

輸送機械第一部長 **濱田 昭仁氏**

輸送機械第一部を中心に 4つの部で船舶事業を広く展開

——三井物産における船舶事業の実施体制をご説明ください。

濱田 当社の船舶事業は、モビリティ第二本部の中にある輸送機械第一部、第二部、第三部、第四部という4つの部が担当しています。各部の役割を順番に説明します。

私が所属する輸送機械第一部は、船舶トレーディング事業と船舶保有事業をメインで行っています。トレーディング事業では、本社が主に国内船主向けに一般商船の売買を、100%子会社の東洋船舶が用船や中古船の仲介をそれぞれ手掛けています。また、船舶保有事業に関してはシンガポールにある100%子会社のOMC SHIPPING (OMCS) が中心になって展開しています。

輸送機械第二部も第一部と同様に、国内外向けのトレーディング事業を行っていますが、顧客によって担当を分担しています。第二部では、パー

トナーとの船舶共同保有ジョイントベンチャーを運営しています。

輸送機械第三部では、液化天然ガス(LNG)船の保有・運航事業を展開しています。

輸送機械第四部では、マースクグループとのタンカー共同保有事業として、デンマークにあるマースク・プロダクト・タンカーという会社を見えています。また、新規事業を担当しています。

このうち、船舶事業だけをやっているのは輸送機械第一部のみです。他の3部は船舶以外に航空機や鉄道、宇宙関係の仕事もしています。

——現在の三井物産の船舶事業の主な内容について教えていただけますか。

濱田 新造船売買などのトレーディング事業を中心に、子会社である東洋船舶、OMCSと共に船舶の保有・運航事業や用船・中古船の売買および仲介などをしています。

また、デジタルトランスフォーメーション(DX)や環境といった切り口で新規事業の開発を行っています。さらに、船舶共同保有など当社の

重要パートナーと共同で進めている取り組みがあり、船種で言えば一般商船に加えて、LNG船の保有運航事業も手掛けています。

最近の大きな取り組みとして、2021年4月に研究機関「Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon Shipping(MMMC)」に戦略的パートナーとして参画しました。MMMCは、海運業界のサプライチェーン全体での連携によって、代替燃料や新たな船舶運航技術の研究開発と実用化を目指す組織です。このうち、当社はプロジェクトの企画・運営やサプライチェーン全体での知見の提供を担っています。

また、AI(人工知能)のディープラーニングで強みがある米国のファンドとの共同出資で、ベアリング社というスタートアップ企業を立ち上げました。同社は「海のGoogle」を目指し、船舶に特化した高精度なAIを研究開発しており、過去の運航データや気象情報などを組み合わせて、運航時の燃料消費量を高精度で予測しています。

さらに、船舶の電動化にも着目し、将来的なバッテリーの普及を見据えて、今年5月には、パワーエックスに出資をしました。パワーエックスは、船用向けも含めた大型蓄電池の製造・販売などに取り組む日本のスタートアップ企業です。

同じく5月、香港のドライバルク船社であるパシフィック・ベイスン、日本シップヤード(NSY)との間で、中小型バルカーの脱炭素化に向けたブ

ロジェクトに関する覚書を締結しています。次世代船型の開発や代替燃料に関する研究を行うことにしています。

——新型コロナウイルスとウクライナ問題の影響について、それぞれお聞かせください。

濱田 コロナの影響について説明すると、三井物産には様々な事業体がありますが、その中でも船舶事業は比較的、マイナスインパクトが軽微でした。むしろコロナ禍によって、コンテナ船を中心とした滞船が発生し、市況高騰の要因となっています。

今年2月以降のロシアによるウクライナ侵攻の問題に関しては、今のところ我々の船舶事業に大きな影響はありません。

ただし、タンカー市況の上昇や欧州を中心としたLNG船への関心の高まりなどがマクロ経済に及ぼす影響については、引き続き注視したいと思います。

ドライ市況はウクライナ情勢や 中国のコロナ政策次第

——足下の海運マーケットをどう見えていますか。

濱田 まず、ドライバルク市況については、スポッ

モビリティ第二本部の組織図



三井物産では、輸送機械第一部から第四部が船舶事業を担当している

インタビュー

船舶事業で培った機能を融合し 海運業界に変化を生み出していく

三菱商事で船舶事業を担うのが、本社船舶部と100%子会社のMC SHIPPINGだ。トレーディング事業と保有事業を展開するだけでなく、これらの機能を融合してデジタル化や脱炭素に対応した新規事業へのアクションも起こし始めている。同社の岡隆文・船舶部長は、様々なパートナーとの協力を図り、海事産業が抱える諸課題に対し“ソリューションの提供者”として貢献していくビジョンを思い描く。

(取材日：7月13日)

三菱商事株式会社
船舶・宇宙航空機本部

船舶部長 **岡 隆文氏**



バルカー市況は例年と違った トレンドパターンを示している

——商社の立場として、海運マーケットの現状をどのように捉えていますか。

岡 マーケット全般的に健全な姿を維持していますが、その中身を見ると注意すべき点もあります。

タンカーは石油製品運搬船が好調を維持して、堅調な市況であると言えます。他方、コンテナ船は絶好調だった2021年の一時と比べ、現在は足踏み状態にあります。また、バルカーも今年6月に入り、市況がじわじわと下がっています。

特に、当社のビジネスで一番影響が大きいのがバルカーのマーケットです。2020年までの10年くらいの傾向として、バルカー市況は春先にかけて一度落ちて、秋口にかけて再び上がるパターンを繰り返し、BDI(バルチック海運指数)で言えば、年によってプラスマイナス500程度のレンジで推移してきました。

しかし、2021年はその2～3倍の高いレンジで

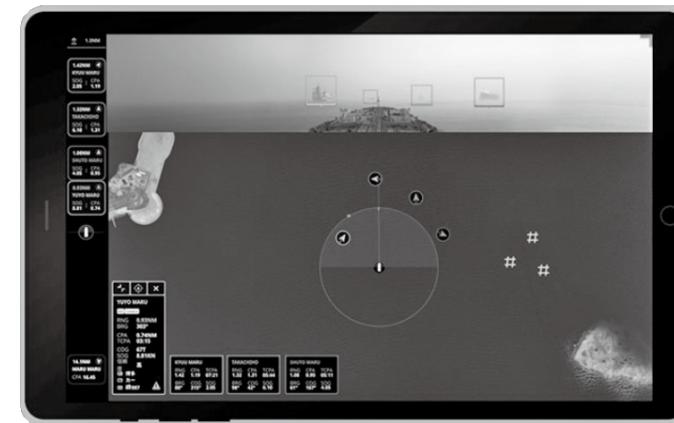
推移しました。今年も5月までは21年と同じような推移でしたが6月には下がって、例年と違ったトレンドパターンを示しています。バルカー市況は今後の動きを慎重に見ていく必要があります。

——続いて、造船マーケットに対する見方をお聞かせください。

岡 結論から言うと、様子見の局面にあると言えます。売り手側である造船所が2021年から堅調に受注を伸ばしてきて、足下では2025～26年に引き渡す船舶を受注しています。こうした中で鋼材価格が急激に上がってきています。今後の推移も含めて、なかなか下がりにくくなっていると言えます。

買い手側も、納期が遠いことに加え、脱炭素などを含めた様々な動きがある中で、投資対象を決めかねている部分もあります。売り手・買い手が「無理をしてでも発注・受注する」という動きになっていません。この様子見の期間は双方が従来のやり方を見直す良い機会でもあるので悲観的には捉えていませんが、実態として船価は高止まり

「Groke Pro」のユーザーインターフェース



して、発注活動はやや様子見になっていると理解しています。

付け加えると、液化天然ガス(LNG)船はロシアによるウクライナ侵攻の影響で、長期用船需要も出てきています。他方で、LNG船のコモディティ化している部分もあり、船主間で起こっている安値受注合戦の動きは注視しています。

本社船舶部とMC SHIPPINGの 120人規模で船舶事業を運営

——三菱商事の船舶事業について、実施体制と事業内容を教えていただけますか。

岡 我々船舶部の中には、5つのチームがあります。人事・総務担当以外の実務を担当する各チームの役割について説明します。

1つめのチームは船舶のトレーディング、要するに新造船・中古船の取引や用船の仲介、融資(ファイナンス)の仲介を担う営業部隊となります。2つめは、当社が保有・運航するバルカーを管轄しているチームです。現在、バルカー約50隻を見ています。

続いて、我々が保有するLNG船20隻弱を管轄しているチームとなります。また、アンモニアや水素など次世代燃料の新たなバリューチェーン構築に向けた検討も行っています。4つめのチームでは、新規技術への投資やスタートアップ企業とのタイアップなどの新規事業をメインに担当しています。

本社船舶部に加えて、東京オフィスにある子会社のMC SHIPPINGでは、保有事業における船舶

管理を行うとともに、同社名義でのトレーディング事業として中古船取引や用船仲介などを手掛けています。船舶部とMC SHIPPINGを合わせると、人員は約120人規模です。この他、海外ではシンガポールやロンドン、アテネ、また国内では今治の各都市に拠点があります。

加えて、シンガポールにDiamond Bulk Carriersというバルカーの運航子会社があります。元々、この会社は三菱商事の物流部門が管轄していましたが、今年4月から船舶部に移管しました。MC SHIPPINGのシンガポール支店と一体となって、荷主向けの様々なサービス・ソリューションを提供すべく、新しいビジネスを模索しているところです。

——今の説明にあった新規事業について、もう少し詳しくお聞かせください。

岡 主に3つの取り組みがあります。まずはフィンランドのスタートアップ企業である「Groke Technologies社」への出資を通じて、船舶の自律運航を支援する画像認識システムを開発しています。今年から「Groke Pro」として製品化にこぎつけ、内航船社への販売を開始しました。

次に、2021年3月には商船三井、旭タンカー、エクセノヤマミズとの共同出資により、電気推進船の普及を図る「e5ラボ」を設立し、今年3月には第1船の「あさひ」を竣工しました。また、e5ラボの子会社であるMarindowsでは、内航の船舶管理や労務管理をアプリ上で行い、プラットフォーム化する構想の実現に取り組んでいます。

そして、尾道造船、大成建設、琉球海運との共

インタビュー

既存の船舶事業を着実に運営しつつ 無人運航などの新規開拓も見据える

丸紅では、船舶部と船舶プロジェクト事業部による合計120人規模で船舶事業を展開している。船舶部はトレーディングや一般商船の保有・運航を、船舶プロジェクト事業部は液化天然ガス(LNG)船事業と新規分野の開拓をそれぞれ担当している。両部の責任者である長谷隆行部長と三宅康智部長より、コロナ禍やウクライナ侵攻の影響を踏まえた、船舶事業の現在と今後の進め方をお話いただいた。(取材日：7月12日)



丸紅株式会社
航空・船舶本部

船舶部長 **長谷 隆行氏** (左) 船舶プロジェクト事業部長 **三宅 康智氏** (右)

コロナ禍で船員交代に影響は出たが 市況の高騰で増加コスト分を補完

——丸紅で展開している船舶事業についてご説明いただけますか。

三宅 当社の航空・船舶本部には、4つの部・室があります。このうち、船舶事業を担っているのが船舶部と船舶プロジェクト事業部で、両部及び事業会社を合わせると120人規模の組織です。船舶部は長谷部長が、船舶プロジェクト事業部は私がそれぞれ見ている形です。

海外拠点として、ロンドンやアテネ、シンガポール、上海、台北にトレードのオフィスがあります。また、シンガポールに船舶部で船舶保有・運航業務を行うMMSLがあります。

さらに、ノルウェー船社のクラブネス社、液化天然ガス(LNG)船の管理会社である英グラスゴーのシーピーク社に当社の社員がそれぞれ出向しています。加えて、日本郵船などが設立した船員向け電子通貨プラットフォーム「MarCoPay」の

運営会社であるマルコペイ社にも当社から出向している社員がいます。

長谷 船舶部のビジネスでは、トレーディングと事業投資を“両輪”として回しています。

まずトレーディングについては、日本の造船所で建造した船舶を海外・国内の船主に売って、用船を仲介するという商社の伝統的なビジネスとなります。直近の2年間は市況が良かったため、例年に比べても一定程度のボリュームの取引を行うことができました。

事業投資としては主に、バルカーを中心とした一般商船の保有・運航を手掛けています。現在、約50隻を保有しています。今は船価が上昇基調にあるため、新造船の仕込みは様子を見ていますが、市況が好調なので既存船の用船・運航によって一定の収益を上げています。

この他、事業投資では、クラブネス社とパナマックスバルカーのプール(共同運航)事業を運営しています。また、パートナーと一緒に船舶ファンドへの出資などを行っているところです。

MMSLで保有するバルカー
「CRIMSON KINGDOM」



三宅 船舶プロジェクト事業部では、事業投資の一部であるLNG船の保有・運航と海洋事業に加え、新規事業の開拓を担当しています。

LNG船事業については、BW GAS社、SEAPEAK社、SK海運という海外船社とともに船舶を共同保有しており、合計16隻を運航しています。

続いて新規分野では、日本財団の無人運航船プロジェクト「MEGURI2040」の中で、当社が代表を務めるコンソーシアムを通じて、小型旅客船を使った実証実験を横須賀市猿島で2020年に開始し、今年1月に完了したところです。

また、川崎汽船などの外部パートナー、および社内でのデジタル・イノベーション部とは、AI(人工知能)を活用したバルクの市況予測に関する共同研究を実施しました。さらに、船員経済圏の創出に向けた取り組みとして、マルコペイ社に出資し、船員向けプラットフォームの構築と各種サービス事業の展開に取り組んでいるところです。

——新型コロナウイルスが貴社のビジネスに及ぼす影響をどう見えていますか。

長谷 流行初期の2020年前半、市況はいったん下がったものの、その後は巣ごもり需要などによってコンテナ船に限らず、バルクキャリアの市況も上昇し、一般商船にとってはプラスに働いています。また、新造船トレードの商売も当初は停滞が続いていましたが、21年度から盛り返して

きた受注をうまく取り込むことができました。

他方、船舶保有・運航業におけるマイナスの影響として、船員交代に支障が出ました。特に、中国に寄港する際のPCR検査で滞船を強いられ、船員を交代するためにフィリピンに寄港させるなどして、コストが増加しました。幸い、コスト増は市況の高騰で補完できています。

三宅 LNG船は基本的に長期用船を付けているのでコロナ禍による経営的な影響は軽微です。もちろん細かなところでは一般商船と同様、船員交代などでコストは増えましたが、市況によって吸収できる範囲内の影響にとどまっています。

——ロシアによるウクライナ侵攻の影響は。

長谷 荷動きのパターンが多少変わりましたが、ロシア・ウクライナからの代替輸送などによってトンマイル(単位輸送量)は増えているため、市況は底堅いと言えます。全体的には、一般商船についてあまりネガティブな捉え方はしていません。

三宅 今回の出来事によって、欧州でエネルギーとしての天然ガスを再評価する流れから、LNG船のトレードパターンが変化しています。しかし、実際にこれが一時的なものか、あるいは長期化するかはまだ不明確です。もう少し、見極めの時間が必要だと思っています。

インタビュー

子会社に船舶トレードを集約し 本体で新規環境事業の開発に注力

住友商事の船舶事業部は2021年4月、船舶トレード事業を子会社である住商マリンに移管・集約した。現在は住商マリンや大島造船所などの株主業務に加え、新規事業の開発に力を入れている。豊田高德・船舶事業部長は「トレード事業、保有船事業、造船事業に続く“第4の柱”として、今後は環境をキーワードにした事業を成長させていきたい」と語る。
(取材日：7月8日)



住友商事株式会社
リース・船舶・航空宇宙事業本部

船舶事業部長 **豊田 高德氏**

造船コストが相次ぎ急騰 旺盛に発注する時期ではない

——足下の海運マーケットをどう捉えているのか、お聞かせください。

豊田 海運は全般的に良い市況だと見ています。正直、新型コロナウイルスの影響がプラスの形で表れるとは思っていませんでした。改めて、海上物流の効率化が進んでいたことを感じました。2021年に急激な市況の改善があったため、最近はどこまで現下の好調な状況が続いていくのか、雲行きが怪しい部分もありますが、バルクキャリアのマーケットに関して言えば、あまり悲観的になっていません。

理由として、新造船の供給量があまり多くありません。前回の海運ブームにあたる2003～08年を振り返ってみると、造船所のバルクキャリアの発注残は09年で3億トン以上となり、2010～12年の3年間の竣工量を見ても当時の全船隊の60%以上にあたる約2.8億トンでした。

一方、足下の発注残に関しては、正確な数字を把握することは難しいものの、2010年ほどの規模ではないことは確かです。20年のバルクキャリアの発注残が全船隊の約10%で、1億トンに満たない水準だったため、この1～2年で倍増するとは思えません。

加えて、造船コストが相次いで急騰しているため、今は船主が一本調子で旺盛に発注を進めているわけではありませんし、造船所側も発注残が増えているコンテナ船の建造を優先するため、バルクキャリアを造れる造船所は限られていますので、急激な船腹増にはつながらないと考えます。関係者の間では「コロナが収束したら物流も正常化するのではないか」という思惑があり、海運市況には“下げムード”が漂っています。ただ、(コロナ禍の収束という)蓋を開けてみたら、こうした懸念ほど市況が下がることはないかもしれません。

——一方、造船マーケットに対する見方は。

豊田 好調な海運に対して、造船は厳しい状況にあります。造船に用いる鋼材をはじめ、市中で調

豊田部長は「バルクキャリアに関しては、あまり悲観的になっていない」と話す(写真提供：住友商事)



達する材料や資機材の価格が軒並み上がって、造船所にマイナスの影響を及ぼしています。

そもそも船舶は輸送機分野の中でも、受注してから竣工するまでの製造リードタイムが比較的長い製品です。デフレが続いていれば、このリードタイムの長さが有利に働く可能性もありましたが、現在は為替の影響を横に置いて、コスト転嫁が進めづらい状況と認識しています。

環境をキーワードにした “第4の事業”を立ち上げたい

——住友商事で展開している主な船舶関連の事業をご説明いただけますか。

豊田 当社では、新造船・中古船売買や傭船仲介などの船舶トレード事業のほか、保有船事業、さらに一部出資する造船事業という3つのビジネスモデルで事業を展開しています。

このうち、船舶トレード事業については2021年4月に、本社の船舶事業部から100%子会社である住商マリンへと移管しました。住商マリンは1996年に誕生し、主に船舶管理や傭船仲介、船用機材の取引などを手掛けてきた会社です。

トレード事業は、船舶の契約・指定からスクラッ

プに至る全般を網羅しています。以前であれば契約してから竣工するまでを船舶事業部が、竣工した後にに関しては住商マリンがそれぞれ担当していました。しかし、竣工を区切りにして事業体を変える必要はないという考えに至り、トレード全般の業務を住商マリンに集約しました。

これら3つのビジネスモデルは今後も変わりませんが、さらに“第4の柱”となる事業を立ち上げ、育てたいと考えています。第4の柱のキーワードとなるのが、海運業界の大きなテーマにもなっている環境です。

すでに新たな切り口として、2021年12月には当社グループの大島造船所と共同で、アンモニアを燃料とするバルクキャリアの設計・開発を始めることを発表しました。このアンモニア燃料船は早ければ25年度内に竣工予定です。また、ノルウェーに本社がある船舶向けバッテリーシステム(ESS)メーカーであるコルバス・エナジー社と共同で、合弁会社「Sumisho Corvus Energy」を設立しました。ESSは、既存・次世代燃料とのハイブリッド化による大型外航船などの燃費改善や、小型内航船の完全電動化でのゼロエミッション実現に寄与する動力として期待されています。新会社では日本市場向けにESSの販売・メンテナンスを行います。

就任・共同インタビュー

北星海運に来たのは運命、宿命、天命



北星海運株式会社
代表取締役社長

加藤 由起夫さん

6月23日、国土交通省出身で、日本内航海運組合総連合会(内航総連)前理事長の加藤由起夫氏が北星海運の代表取締役社長に就任した。激変する内航業界の中でどう舵取りをしようとしているのか。加藤新社長が語った。(取材日:6月28日、共同インタビューから記事を再構成しています)

一つの会社を預かるのは大変なこと

行政から民間企業への転身は時々耳にするが、官僚を経験したのち、内航総連理事長から内航海運会社の社長というのは異例と言える。加藤さんはまず官僚時代の取り組みから話しはじめた。

今年1月に内航総連を退職し、北星海運の専務執行役員となりました。6月23日に開催された株式総会で代表取締役社長に就任したところです。

内航総連の前は役所(旧・運輸省、国土交通省)におり、長年、物流行政や物流政策に主に携わっ

てきました。その当時から議論されていたことが、いま大きな課題となっています。

私は平成22(2010)年に環境省に一度出向していますが、当時からサプライチェーンの低炭素化を進めなければならないという気運がありました。国土交通省に戻ってからも、物流・港湾行政に携わる中で、日本のような島国での物流はRORO船などの大型船を使った多頻度高速サービスが相応しいとずっと主張してきました。

また、当時からトラックドライバーの人手不足も「いずれ問題になる」と言われていました。環境面での対応だけでなく、トラックドライバーの人材確保も含め、今後もサプライチェーンを維持していくためには、繰り返しますが、RORO船などを使った多頻度高速サービスが適していると考えました。

内航総連時代は、交通政策審議会(海事分科会)での審議内容を見てもわかるように、船員の働き方改革も含めて、内航海運の哲学のような部分を抜本的に練り直すといった作業をしてきましたが、その中でもRORO船の効率的な活用が謳われています。その意味では、大型貨物船やRORO

船の船主である北星海運に来て、私としても運命なり、宿命なり、天命なり、そういったものを感じています。

どういった経緯で社長になることを決めたのか。社長になって率直にどう感じているのか。コンパクトな回答の行間にはひとつの覚悟といったものが垣間見える。

北星海運に来た経緯ですが、前社長(現会長)の佐藤有造さんからお話がありました。私なりに色々考えはしましたが、最終的にお引き受けすることを決めました。

実際に社長になってみて、一つの会社を預かるのは大変なことだと思っています。会社を預かり、社員を路頭に迷わせないようにするという心構えの部分はこれまでとは全然違います。

ただ、役人であろうが、経営者であろうが、正しいことを行った者が良い結果を得ると思って取り組んでいます。微力ではありますが、会社が持続していくように、また社員の幸せのために、私の役割を果たしたいと思っています。

すべての課題をクリアしつつ 満足のいくサービスを提供するのが使命

話は会社の経営ビジョンに移る。北星海運の強みは何か。何を目指すのか。

北星海運の強みはまず自前の船を所有している点です。大型貨物船1隻、RORO船4隻の計5隻を保有しているほか、船舶管理をしている船が1隻あります。

船員は111人おり、こちらもすべて当社で雇用しています。つまり、責任ある高品質のサービスをトータルで提供できることが我々の強みだと思っています。

北星海運のモットーは「船は財産、船員は宝」。幸いにも船員の平均年齢が34歳と若く、そうした人たちに会社を担っていただけたというのも当社の強みと言えるでしょう。

北星海運はもともと北海道炭礦汽船の石炭輸送を目的に設立された会社です。その後、石炭が華

やかにし頃に外航海運部門にも進出しましたが、1960年代に内航専業となりました。

これまでの長い歴史とそこでの様々なチャレンジがあって北星海運の今日があります。その歴史をかみしめながら、役人あがりではありますが、会社が持続していくように、社員の幸せのために尽力させていただきたいと考えています。

我々を取り巻く事業環境は、国内レベルのみならず、グローバルレベルでもものすごいスピードで変化しています。環境問題も働き方の改革も安全運航もすべてクリアしていかなければいけません。

こうした中でどうサプライチェーンを構築していくかが各社の企業戦略のポイントであり、そうした課題をすべてクリアして、その中でいかにお客様に満足いただけるサービスを提供していくかが我々の仕事、使命だと思っています。

関係者の間でよくよく話し合い、船主の立場を理解してもらえるように努める

経営ビジョンの話は続く。RORO船という船種の可能性。船隊整備は。船員の働き方改革をどう進めるのか。テーマは広がる。

中長期的な視点で我が国の物流やサプライチェーンを考えると、RORO船には伸びしろがあると思います。スピードが速く、天候にも左右されにくい欠航率が極めて低い。大型で輸送効率も高いことから、環境対応や人手不足の課題解決につながる船舶であり、我々もその一助になればと思います。

新造計画に関する話はいまのところありません。とくにいまは、燃料油も鉄も値段が高く、船価もまた高い状況です。その中で、船舶もまた環境と人にやさしくないといけません。

船の環境対応、カーボンニュートラルについてもどういった手を打つべきか、まだ全体的に様子見の面もあると思います。いずれにしても、中長期的には対策を打っていく必要があります。

「白虎」のリプレースをどうするかはありますが、荷主やオペレーターの意向なども伺いしながら判断したいと思います。

インタビュー

国際環境経済研究所の山本所長に聞く 欧州の“脱ロシア”戦略と 天然ガス・LNG情勢

ロシアによるウクライナ侵攻を受け、G7はエネルギーのロシア依存からの脱却を掲げた。特に欧州は依存度が高く、脱ロシアに頭を悩ませている。こうした中、5月26・27日に開催されたG7気候・エネルギー・環境大臣会合では、脱ロシア依存に向けて「液化天然ガス(LNG)の供給増加」の重要性が強調された。欧州における脱ロシアの動きは天然ガス・LNG情勢にどんな影響を与えるのか。国際環境経済研究所の山本隆三所長に解説していただいた。

(取材日：7月8日)

特定非営利活動法人 国際環境経済研究所

副理事長兼所長 **山本 隆三氏** (常葉大学 名誉教授)



脱ロシア依存に向けLNGの需要が増加 しかし供給は限られる

——足元のLNG市場はどういった状況ですか。

山本 2021年の液化天然ガス(LNG)の輸出量は、最大輸出国が豪州で約8000万トン、次にカタール、米国でした。今年とはいうと、米国でLNGターミナルの拡張が進んでおり、年末までに輸出量は1億トンを超えると言われていました。ところが、6月に米国テキサス州のLNG製造施設であるフリーポートLNGで火災事故が発生しました。ここは米国でも最大級のLNGターミナルです。年間1500万トンのLNG生産能力を有し、米国のシェア約17%を占めています。火災事故によって現在は操業を停止しており、10月上旬に一部再稼働を計画しています。しかし、全面的に再稼働できるのは年末になる見通しです。完全稼働までの半年間で、800万～900万トンのLNGが失われることとなります。

2022年、米国のLNG輸出量が世界トップにな

ることは間違いないとしても、1億トンには届かないと見ています。また、豪州は今すでに減少気味で、枯渇に近づいているガス田もありますから、ここ数年伸びることは恐らくないでしょう。カタールは増産準備を進めていますが、今から急に増えるものではありません。よって、数字で言えば米国が輸出トップで9000万トン程度、続いて豪州とカタールが8000万トン程度になると見込んでいます。

報道などにある通り、欧州はエネルギーのロシア依存からの脱却に向けて、今必死でロシア産天然ガスをLNGに置き換えようとしています。しかし、欧州向け天然ガスの価格は高騰しており、足元(7月中旬)ではLNG換算でトン当たり30万円を超えています。日本向けLNGの3倍以上差が開いている大変な状況です。

ロシアがウクライナに侵攻した直後にも瞬間的に高騰したことはありましたが、その後すぐに高騰前の水準に戻りました。しかし、今起きている価格高騰は、前述のターミナル事故で米国からのLNGが入らないことに加え、ロシアによる天然ガ

ス供給停止も要因にあり、今後も続くと思います。

——天然ガス供給に関するロシアの動きについて教えてください。

山本 ロシアは今年4月末、ブルガリアとポーランドを対象に天然ガスの供給を停止しました。以降、他の国に対しても同様の措置をとっています。6月末時点でEU加盟の12カ国に対して天然ガスの供給を停止、あるいは絞っていると言われてい

ます。EUは「2027年までにロシアからの化石燃料輸入をゼロにする」との計画を発表していますが、それに先んじてロシアが供給を止めました。そうなると、困るのはEUです。ロシアからの供給が制限されている12カ国も天然ガスは必要なので、どこから調達しなければいけません。融通し合うにしても誰かが購入することは変わりませんから、天然ガス価格の高騰につながっています。

ロシア産の天然ガスに代わって減少分を補っているのは、主にノルウェー産天然ガスとLNGです。ノルウェーでは天然ガスの増産を進め、パイプラインによる輸出を増やしています。

欧州は今夏なので天然ガスの需要期ではありま

せんが、需要がピークを迎える冬に備えて夏の間に天然ガスの貯蔵量を増やそうと動いているところでは、脱ロシアを進めたい一方で、米国はターミナル事故によりLNG出荷減、価格も大きく高騰しています。反対に、ロシアは天然ガスの供給量を絞ってはいるものの、価格が大きく上がっているため、収入にはあまり影響しないという状態にあります。

EUは天然ガスの半分をロシアに依存 国内での天然ガス採掘・探査に動く

——EUのロシアへのエネルギー依存度はどれくらい高いですか。

山本 EUは天然ガスの9割近くを輸入しており、約半分がロシア産です。ロシアからは9割がパイプライン経由で、1割がLNGで輸入されています。詳細は国によって異なりますが、例えば、ドイツはもともとロシア依存度が高く、天然ガスの55%がロシアからの輸入でした。

EU内ではオランダが非常に大きな天然ガス生産国なのですが、環境問題を受けてこれまでに生産量を減らしてきており、2023～24年にはガス

G7各国の一次エネルギー自給率とロシアへの依存度 ※2020年時点

国名	一次エネルギー自給率 (2020年)	ロシアへの依存度 ※日本の数値は財務省貿易統計2021年速報値		
		石油	天然ガス	石炭
日本	11% (石油:0% ガス:3% 石炭:0%)	4% (シェア5位)	9% (シェア5位)	11% (シェア3位)
米国	106% (石油:103% ガス:110% 石炭:115%)	1%	0%	0%
カナダ	179% (石油:276% ガス:13% 石炭:232%)	0%	0%	0%
英国	75% (石油:101% ガス:53% 石炭:20%)	11% (シェア3位)	5% (シェア4位)	36% (シェア1位)
フランス	55% (石油:1% ガス:0% 石炭:5%)	0%	27% (シェア2位)	29% (シェア2位)
ドイツ	35% (石油:3% ガス:5% 石炭:54%)	34% (シェア1位)	43% (シェア1位)	48% (シェア1位)
イタリア	25% (石油:13% ガス:6% 石炭:0%)	11% (シェア4位)	31% (シェア1位)	56% (シェア1位)

出典：World Energy Balances 2020 (自給率)、BP統計、EIA、Oil Information、Cedigaz統計、Coal Information (依存度)

特にドイツやイタリアはロシアへの依存度が高かったことが分かる。

(出典) 経済産業省 第8回 総合資源エネルギー調査会 基本政策分科会 2050年カーボンニュートラルを見据えた次世代エネルギー需給構造検討小委員会 資料1

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

- セミナールームは、通常定員56名のところ24名程度とし、1.5～2m程度の間隔を保つため机1台に1名の着席としています。また、空気清浄機などを設置し最大限の換気に努め、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置し、講師の方にもマスク等の着用をお願いしています。
- ご受講の際には、マスクを着用のうえ、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。
- 次に該当する方は、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、体調がすぐれない方。
- 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。

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。最新情報は当所ウェブサイトをご覧ください。 <https://www.jseinc.org/seminar/index.html>

● 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名程度です。

17	船主業務における海運特有の法人税制を学ぶ 税務・会計基礎（全1日）	レベル ★★
日時	8月24日（水曜日） 13:30～17:00	
講師	グローバルプロフェッショナルパートナーズ 公認会計士・税理士 中島 毅 氏	
受講料	会員：11,000円（税込） 非会員：22,000円（税込）	
18	定期傭船契約の基礎を学び現場で生かす 定期傭船契約（全4回）	レベル ★★
日時	9月1日、15日、22日、29日（毎週木曜日） ※9月8日は休講。 15:30～17:00	
講師	エル・アンド・ジェイ法律事務所 弁護士 阿部 弘和 氏	
受講料	会員：22,000円（税込） 非会員：44,000円（税込）	
19	船舶管理業務の概要を体系的に学ぶ 船舶管理実務（連続2日間）	レベル ★★
日時	9月13日（火）～14日（水） 13:30～17:00	
講師	ワールドマリン 取締役・専務執行役員 船舶管理グループ長 杉本 和重 氏	
受講料	会員：22,000円（税込） 非会員：44,000円（税込）	
20	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ（全1日）	レベル ★
日時	9月20日（火曜日） 13:30～17:00	
講師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二 氏	
受講料	会員：11,000円（税込） 非会員：22,000円（税込）	
21	船長さんに聞く、船舶オペレーション業務における運航のポイント 海技の知識（全3回）	レベル ★★
日時	9月21日、28日、10月5日（毎週水曜日） 15:30～17:00	
講師	日本船長協会 常務理事 船長 宮川 敏征 氏 日本船長協会 常務理事 船長 中川 悟 氏 日本船長協会 常務理事 船長 長田 泰英 氏	
受講料	会員：16,500円（税込） 非会員：33,000円（税込）	

2022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（2021年度開催実績より編成。詳しい日程等は、当所ウェブサイトをご覧ください。 <https://www.jseinc.org/seminar/index.html>）

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
9月	18 定期傭船契約（全4回）	★★	11月	26 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）	★☆
	19 船舶管理実務（連続2日間）	★★		27 P&I保険の基礎（全4回）	★☆
	20 船の技術知識あれこれ（全1日）	★	12月	28 Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★☆
	21 海技の知識（全3回）	★★		29 船舶保険実務（中級）（全1日）	★★★
10月	22 外航貨物海上保険 入門（全3回）	★	3月	30 内航海運概論（全1日）	★
	23 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	★★		31 船舶売買の実務（全3回）	★★
	24 (T4日程) 新人社員研修（秋）（連続2日間）	★	未定	32 オフショア関連（仮）	-
11月	25 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	★★			

● 一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
夏頃	海事産業がかかわるエネルギー分野の市場展望（仮）	1月	LNG燃料船（仮）
夏頃	自律運航船の開発状況と実用化への展望（仮）	1月	デジタル&グリーン時代の物流と港湾マーケティング
秋頃	海事技術最新動向（仮）	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
11月	2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets	未定	ブロックチェーンでデジタル化が進む世界の貿易事情（仮）
12月	石炭市場動向と石炭貿易の展望	未定	水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望
12月	解剖・ドライバルク市況	未定	環境保全の荷動き・物流への影響（仮）

● 関西地区 海運実務研修講座（2021年度実績より編成。）

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
10月	5 船舶保険 入門	★☆	3月	7 入門 会計と海運業	★
11月	6 P&I保険の基礎	★☆			

注 ・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室（定員24名程度）、関西地区は神戸銀行倶楽部（～6月、定員20名程度）、神戸国際会館等（7月～、定員12名程度）です。
 ・原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,500円（税込、会員価格）です。
 ・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）。
 ・一部の講座・セミナー等は、新型コロナウイルス感染症対策により開催を見合わせています。また、開催予定日が緊急事態宣言施行中となる場合は、開催を延期等する方針です。
 ・各講座・セミナーの日程や詳細については、関係各位に「JSE メール通信」として配信しています。

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。
お申し込み条件・期間について	各研修講座・セミナーの詳細は、開催の約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。いずれも会員を優先とし、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ご案内しています。 https://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。 https://www.jseinc.org/seminar/q&a/seminar_q&a.html

◆お問い合わせ 海事知見事業グループ（セミナー） TEL 03-5802-8367 E-mail project@jseinc.org

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

MGO専焼・層状水噴射エンジンの初号機が完成

J-ENG

ジャパンエンジンコーポレーション(J-ENG)はこのほど、MGO(マリンガスオイル)専焼・層状水噴射エンジン「6UEC35LSJ型機関」の初号機を完成した。発表は7月6日。

今回完成した6UEC35LSJ型機関は、商船三井ドライバルクが発注し、尾道造船が建造する1万7500DWT型近海船向け主機として開発したものの。J-ENG独自の層状噴射システムを適用し、従来の同クラスエンジンと比べ燃料消費率を約5%低減した超低燃費機関で、新造船の燃費規制であるエネルギー効率設計指標(EEDI)フェーズ3への適合にも寄与する。

の適合にも寄与する。

また、MGOを単一燃料として使用した場合、重油のように加熱の必要がなく、燃料システムをシンプルにできる。加えて、入港時に発生する重油からMGOへの燃料切り替えの作業が不要となる。

MGO専焼・層状水噴射エンジンは、特に中小型船で初期コストの大幅な増加や設置スペースの問題を回避する一方、温室効果ガスの排出削減などに貢献するソリューションとして船主や造船所から高い評価を得ている。同社によると受注済みの3台に加え、多くの有望な商談があるという。

大型コンテナ船向けDF機関の初号機を出荷

ダイハツディーゼル

ダイハツディーゼルは6月29日、ドイツ船社のハパック・ロイドが発注した2万3660TEUコンテナ船向けにデュアルフューエル(DF、二元燃料)機関「6DE35DF」、「8DE35DF」2型式の初号機を出荷した。

今回搭載されたDF機関2型式は、条件に応じて天然ガスを燃料とする「ガスモード」と、液体燃料を使用する「ディーゼルモード」を切り替えて運転することができる。このうち、ガスモードでは従来の重油燃料に比べて二酸化炭素(CO₂)を約28%、硫黄酸化物(SO_x)を約99%、窒素酸化物

(NO_x)を約90%それぞれ削減可能で、環境に優しい高性能なエンジンとなっている。

2万3660TEUコンテナ船は12隻連続の建造が予定されており、ダイハツディーゼルは2024年にかけて「6DE35DF」、「8DE35DF」を順次出荷するとしている。

同社グループでは、顧客の要望に応えられる高性能・高品質な製品を開発するとともに、地球環境保全を重要な経営課題の一つとして捉え、商品開発からアフターサービスに至る全ての事業活動で環境負荷低減を推進したい考えだ。

江蘇政田との舵取機ライセンス契約が10周年

三菱重工マリンマシナリ

三菱重工マリンマシナリ(MHI-MME)は6月29日、江蘇政田重工股份有限公司(中国)との舵取機ライセンス契約が締結10周年を迎えたと発表した。

江蘇政田は2005年に設立された中国江蘇州南通市の船用機械メーカーで、舵取機やデッキクレーン、甲板機械を製造販売している。MHI-MMEは12年2月に、同社とラプソンスライド式舵取機のライセンス契約を締結した。

ライセンス生産による舵取機の累計製造台数は460台超で、中国船舶集団(CSSC)傘下の澄西船

舶などの国営造船所、また韓通重工や揚子江造船など江蘇州地区の民間大手造船所向けを中心に、豊富な販売実績がある。

MHI-MMEによると、ここ数年の舵取機の年間製造台数は50台程度で推移していたが、今年是中国での新造船契約数の回復と江蘇政田の堅調な受注によって、140台超の製造が見込まれているという。

今回のライセンス締結10周年の節目に合わせ、リモート形式の記念式典が執り行われ、江蘇政田と南通市政府関係者が参加した。

船舶バイナリー発電でライセンス契約を締結

三浦工業、神戸製鋼所

三浦工業と神戸製鋼所は7月4日、船用バイナリー発電システムの開発・製造・販売に関する技術ライセンス契約を締結した。ライセンスを受けた三浦工業では、2025年頃の販売開始を目指すとしている。

2社は、主機エンジンに供給する高温の過給機からの排熱を利用した船用バイナリー発電を共同で開発し、17年に実船搭載による海上試験を実施した。また、神戸製鋼では同試験を含む計4隻の長期実船運用試験を行い、運用面での性能や耐久性の確認を行ってきた。

今後、低負荷から高付加までの幅広いレンジで安定的に発電できる神戸製鋼製のスクリュウ式バイナリー発電機の特徴を生かしつつ、三浦工業で複数熱源を利用した新たな船用バイナリー発電などの開発を進めていく。

これにより船用バイナリー発電システムの対応範囲を、主機エンジン低中負荷領域での発電量アップによる燃料使用量削減や大型主機エンジン船にも拡大し、さらなる省エネルギー化などに貢献したい考えだ。なお、使用する膨張機は、コベルコ・コンプレッサから供給を受ける。

船舶用レーダーに衝突危険領域表示機能を追加

日本無線

日本無線(JRC)は6月30日、船舶用レーダー「JMR-9200/7200シリーズ」に、避航操船を支援する衝突危険領域表示機能「Safety Zone Viewer (SZV)」をオプション追加し、リリースした。

SZVは、自船の航行を妨害される領域や衝突の危険がある領域を計算・表示する機能にあたる。他船が自船の進行に影響を与える場所＝衝突のリスクが高い領域を示すことで、危険な進路を直感的に判断できる機能となる。

具体的には、衝突の危険性が高い領域をレーダー画面に色でグラフィック表示することで、航

海士は直感的に危険を把握できる。また、安全な航路が一目で分かるため、ふくそう域での避航計画が容易に立案可能となる。

JRCはSZV機能のリリースに合わせて、Xバンド固定化空中線を「JMR-9200/7200シリーズ」にラインアップに追加した。

従来、同シリーズの固体化空中線としてSバンドのみを展開していたが、新たにXバンドを設定し、レーダーの高性能化とメンテナンスコストの削減が可能となる。IMO決議にも適合しており、日本籍船への対応も予定しているという。

代替燃料船ガイドライン(第2.0版)を公表

日本海事協会

日本海事協会(NK)は7月8日、メタノールやエタノール、液化石油ガス(LPG)、アンモニアを燃料とする船舶(代替燃料船)の安全要件を規定した「代替燃料船ガイドライン(第2.0版)」を公表した。

今回公表した第2.0版では、特にアンモニア燃料船に関わる具体的な要件を追加し、代替燃料船の設計にあたっての指針を提供した。アンモニアの課題である人体への毒性や材料に対する腐食性に関して、業界のパートナーシップを通じて培ったNKの研究開発、また同ガイドラインに基づいてこれまで実施してきた設計審査で培った知見を

反映させた。

具体的には、アンモニアが放出される可能性がある場所から保護すべき場所までの隔離距離や、アンモニア燃料を使用する機関やボイラの設計にあたって検討すべき事項など、アンモニア燃料船の安全性の確立につながる要件を追加した。

このガイドラインは、NKウェブサイト(URL: www.classnk.or.jp)でマイページのユーザー登録をすると「ガイドライン」のページで閲覧することができる。

LPG燃料推進船「CRYSTAL OASIS」を引き渡し

川崎重工業



川崎重工業は6月29日、8万4000m³型液化石油ガス(LPG)燃料推進LPG運搬船「CRYSTAL

OASIS」(写真)をKUMIAI NAVIGATION (PTE) LTD向けに引き渡した。

同船は、LPG二元燃料主機関を採用した新船型の4番船にあたる。燃料にLPGを使用することで、IMOの硫黄酸化物(SOx)規制と今年以降の建造契約船に要求されるEEDIフェーズ3にも適用している。また、窒素酸化物(NOx)3次に規制に対応したシステムを採用している。

主要目は次の通り。全長:229.90m、幅:37.20m、深さ:21.90m、総トン数:4万9943トン、主機関:川崎-MAN B&W 7S60ME-C10.5-LGIP。

船舶管理システム「AVEDAS」がAIPを取得

SHI-ME

住友重機械マリンエンジニアリング(SHI-ME)は6月15日、船舶監視システム「AVEDAS (Automatic Voyage & Engine Data Acquisition System)」の設計基本承認(AIP)を英ロイド船級協会(LR)から取得した。

AVEDASは、船舶の状態をモニタリングし、衛星通信経由で陸側のクラウドサーバへ保存することで、サービスを利用する船主が陸上で本船状況をリアルタイムに見られるシステムとなる。開発にあたっては、古野電気とライトウェルがシステム構築に携わっている。

近年、船舶での通信環境の整備によって、サイバー攻撃のリスクが高まり、国際的に大きな関心が寄せられている。こうした背景を踏まえ、SHI-MEでは通信機能を備えたAVEDASに関して、サイバー脅威に対するリスクアセスメントを実施し、セキュリティ対策が十分であることがLRから認められた。

SHI-MEは「本承認は造船所としての取得だが、実船では船主のセキュリティ対策も求められる」とし、今後も継続して船主の協力を得て、実船のセキュリティ強化を図りたい考えだ。

関西海事教育アライアンスで集中講義を実施

日本船用工業会

日本船用工業会では人材確保事業の一環として、船用機器の理解を広げる「船用工業集中講義」を教育機関と共に実施している。7月7日と14日には、関西の3大学からなる「関西海事教育アライアンス」で6科目の集中講義を実施した。

関西海事教育アライアンスは、神戸大学大学院海事科学研究科、大阪大学大学院工学研究科、大阪府立大学大学院工学研究科による連携講座で、国際的な海事分野の教育・研究の一大拠点を目指して2008年度から実施している。集中講義は18年度にスタートし、今年度で4回目を数える。

日船工の会員企業5社と同会専務理事が講師を務め、大学院の学生約40人に対して、日本の拍工業の現状や最先端技術などについて説明した。今年度は3年ぶりに対面形式で実施した。

各日程の講義科目と講師企業は次の通り。7日=▽海上輸送と船用技術(日船工)▽大型ディーゼル機関(ジャパンエンジンコーポレーション)▽航海計器・通信機器(古野電気)。14日=▽中型ディーゼル機関(ダイハツディーゼル)▽船舶用推進装置(ナカシマプロペラ)、配電盤・制御機器(BEMAC)。

フリート安全推進会議を開催

日本郵船

日本郵船は7月1日、国内外の船主や船舶管理会社とともに「フリート安全推進会議」をオンラインで開催した。当日は日本語と英語の2部構成で、92社から309人が参加した。

この会議は、1997年7月に発生した原油タンカー「ダイヤモンドグレーズ」による東京湾内での油流出事故を教訓に、安全運航の重要性を再確認する目的で毎年開催している。

今年は、前年の安全活動のレビューや事故の事例研究、安全への取り組みを紹介するとともに、コロナ禍での船員交代問題やIMOの第78回海洋環境保護委員会(MEPC78)の審議概要、独自の品質保証活動「NAV9000」による品質保証活動など、多岐にわたるテーマを取り上げた。

「うんこドリル 海の物流」を共同制作

日本郵船

日本郵船はこのほど、子供が楽しみながら学べる学習参考書とオンラインゲーム「うんこドリル 海の物流」を文響社と共同制作した。発表は7月11日。「うんこドリル」は文響社が刊行する子供向け学習ドリルで、発行部数はシリーズ950万部を突破している。法人や自治体・観光庁とタイアップし、学問の領域を超えた様々なテーマの啓発を行っている。

日本郵船では、海運のファンを増やすことを目指す「郵船みらいプロジェクト」を立ち上げ、船員による出前授業や職業体験イベントなどを実施している。その一環として、子供たちに絶大な人気を誇るキャラクターを通じた海事思想の普及を目指し、ドリルの共同制作に至ったという。

今回共同制作した学習参考書は今後、各地の小学校へ寄贈されるほか、子供向けイベントなどでの配布を予定している。

アンモニア燃料船建造で共同開発を開始

商船三井 ほか

商船三井、常石造船、三井E&S造船の3社は6月24日、アンモニアを燃料とする外航液化ガス

輸送船の建造に向けた共同開発を開始した。

今回開発する中型アンモニア・液化石油ガス(LPG)輸送船は、燃焼時に二酸化炭素(CO₂)を排出しないアンモニアを燃料として使用可能な主機関を搭載する。貨物として積載したアンモニアの一部を燃料に使用し、航海中のCO₂排出量のネットゼロを実現することを目標に掲げる。

また、アンモニアの国際海上輸送の過半を担う船型とし、アンモニア・LPGの主要な出荷・受入港への入港が可能で、かつ多様な航路への投入が見込める汎用性の高い船型となっている。共同開発・設計を進めることで「ネットゼロ・エミッション外航船」の1番船として、2026年頃の竣工・運航開始を予定している。

主要目は次の通り。全長：約180m、全幅：約30m、型深：約19m、積載容量：約4万m³、主機：三井・MAN B&W製アンモニア燃料2ストロークエンジンS60型(開発中)。

船舶通信を常時監視する体制を確立

川崎汽船

川崎汽船は7月1日、同社グループで管理する船舶の通信セキュリティ強化策として、サイバリーズン・ジャパンが提供するAI(人工知能)を活用したサイバー攻撃対策プラットフォーム「Cybereason」とセキュリティ監視サービス「Cybereason MDR (Managed Detection & Response)」を導入した。

従来、船舶で主なセキュリティ対策だったアンチウイルスやファイアウォールなどでは、高度化するサイバー攻撃を防ぐことが難しくなっている。このため、川崎汽船ではより強固な侵入対策と脅威侵入後の対応強化のため、「Cybereason」を導入した。同プラットフォームには、あらゆるタイプのマルウェアに対応できる次世代アンチウイルス「NGAV (Next Generation Anti-Virus)」と、従来型のセキュリティ対策をすり抜けた攻撃の検知・対応ができる「EDR (Endpoint Detection & Response)」が含まれている。

さらに、サイバーセキュリティの専門家が24時間365日体制で監視する「Cybereason MDR」との連携によって、脅威侵入前後で船舶のセキュリティ耐性の強化を図る。

ザンビア向けに子ども靴を共同で輸送

商船三井、ONEジャパン

商船三井とオーシャンネットワークエクスプレスジャパン(ONE ジャパン)は6月30日、2社共同で「ザンビアの子どもたちに靴を贈るプロジェクト」に賛同し、輸送協力を行ったと発表した。

同プロジェクトは2009年に始まり、そごう・西武が下取りサービスを通じて集めた中古靴を国際協力NGOであるジョイセフに寄贈し、ザンビアの子どもたちに送り届けている。靴を履くことで子どもたちの寄生虫症や破傷風を予防でき、地域の医療負担を軽減できるほか、学校へ通い続けるモチベーションにもつながっているという。

商船三井は10年から毎年、同プロジェクトに対する輸送協力を行ってきたが、ONE ジャパンと共同での活動は今回が初めて。横浜港からザンビアの玄関港に当たる南アフリカ共和国のダーバン向けに子ども靴の海上輸送を実施した。

GHG 排出量のNK 検証を実施

NS ユナイテッド海運

NS ユナイテッド海運は6月24日、自社で算定した温室効果ガス(GHG)排出量について、日本海事協会(NK)の第三者検証を受け、検証声明書を取得したと発表した。

算定期間は2021年1月1日～12月31日。運航船・事業所・子会社を含む同社グループからの直接的および間接的なGHG排出量(Scope1とScope2)と、グループのバリューチェーン全体からの排出量(Scope3)について算定したという。なお、今回算定したScope3には燃料・電力の上流工程や通勤、廃棄物も含まれている。

ブログ「MLG BLOG」を開設

商船三井ロジスティクス

商船三井ロジスティクスは7月1日、ブログサイト「MLG BLOG」(URL: https://blog.mol-logistics-group.com/blog)を開設した。

同社では「MLG BLOG」を通じ、国際物流に関する基本的な知識や自社ネットワークを生かした海外現地情報、最新の物流トレンドなどを発信し

ていくとしている。

中国現地法人が大連支店を移転

ケイラインロジスティクス

ケイラインロジスティクスの中国現地法人である「K」LINE LOGISTICS (CHINA) LTD.は6月27日、大連支店を移転した。

新住所はROOM2405, TIAN AN TOWER, NO.88 ZHONGSHAN ROAD, ZHONGSHAN, DISTRICT, DALIAN CITY, LIAONING PROVINCE, CHINA, 116001。電話番号は+86-(0) 411-8250-7301、FAX 番号は +86-(0) 411-8250-7302と、ともに移転前と同じ。

大型コンテナ船保有用船事業を支援

海外交通・都市開発事業支援機構

海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)は6月29日、大型コンテナ船保有用船事業への支援を決定し、国土交通大臣の認可を取得した。同機構にとって海運事業支援の第1号案件となる。

JOINは今治造船グループの正栄汽船とともに、リベリアに船舶保有の特別目的会社(SPC)を設立し、2万4000TEUの超大型コンテナ船2隻を保有する。SPCは正栄汽船の子会社を通じて、保有船2隻を日系海運会社に定期用船する。JOINの出資額は最大で約42億円となっている。

JOINは今回の事業によって最先端の船型を提供し、海上コンテナの輸送効率向上を図り、「インフラシステム海外展開戦略2025」および「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2022」に位置付けられる日本企業の競争力強化に貢献したいとしている。

SMFL から資金調達を実施

Marindows

Marindowsは6月30日、三井住友ファイナンス&リース(SMFL)から第三者割当増資による資金調達を実施したと発表した。

Marindowsは今回の資金調達により、内航海運向けに提供する①船員の働き方改革②船員と船舶の安全向上③船員の健康向上—という3つのコ

ア事業を実現するため、各種サービスの開発を加速する。また、優秀な人材の確保に向けた積極的な投資を実施したい考えだ。

一方、SMFLではMarindowsとその親会社であるe5ラボの各種取り組みに対し、ファイナンスを中心としたサポートを実施し、海運分野の事業領域拡大を図るとともに、海運業界の持続的な成長・発展に貢献していく。

新社長にYKIP・人見社長が就任 エコバンカーシッピング

エコバンカーシッピングの新たな社長に6月27日、横浜川崎国際港湾(YKIP)の人見伸也社長が就任した。

同社は2018年11月、東京湾での液化天然ガス(LNG)燃料供給事業を行うことを目的に、上野トランステック、住友商事、YKIPの合弁会社として誕生した。現在は日本政策投資銀行を加えた4社体制で事業を運営している。今年LNGバンカーリング船「エコバンカー東京ベイ」が竣工し、本格的な事業活動の開始も控えている。

人見氏は社長就任にあたり、「今後、京浜港での需要が高まっていくLNG船用燃料の安全・安定供給に従事し、脱炭素化社会にも弊社一丸となって貢献していく」とコメントを発表している。

BCP対応のSea&Rail輸送を開始 日本通運

日本通運は太平洋フェリーと物流の安定輸送に関する協定を締結し、事業継続計画(BCP)に対応した仙台港経由の新たなSea&Railサービスを7月1日から開始した。近年多発している地震や台風、集中豪雨などの自然災害に備え、バックアップ輸送体制を構築するのがねらい。

日本通運が属するNIPPON EXPRESSホールディングスでは、トラック中心の輸送形態から鉄道・船舶を利用した輸送へと切り替えるモデルシフトに積極的に取り組んでいる。

今回は、貨物が特に集中しやすい関東―北海道ルートでのBCP対応ソリューションとして、貨物駅と港が近接する仙台を活用したSea&Rail輸送サービスを開発した。東京―仙台を鉄道輸送で、

仙台―苫小牧を海上輸送でつなぐ。日本通運と太平洋フェリーが平常時からこのスキームを運用することで、災害時に需要が高まる輸送枠をできる限り確保し、安定した輸送サービスの提供を実現する。同時に、二酸化炭素排出削減や将来的な労働力不足などにも対応するとしている。

東京本社と横浜支店を統合 深田サルベージ建設

深田サルベージ建設は8月1日付で東京本社と横浜支店を統合し、組織変更と事務所移転を行う。同社では経営基盤を一層強化するとともに、業務運営のさらなる効率化を図りたいとしている。

移転先は以下の通り。住所：東京都港区芝浦3-9-1 芝浦ルネサイトタワー3階、電話番号：03-6627-0170、FAX番号：03-6627-0176。

鋼船規則C編を全面改正 日本海事協会

日本海事協会(NK)は7月1日付で、船体構造に関する要件を定めた鋼船規則C編の全面改正を公表した。デジタル化や環境問題に対応した様々な設計コンセプト、また、革新技術を活用した柔軟な船体構造設計を支援するのがねらい。

規則の公表に伴い、改正に関わる情報や規則PDFファイルを掲載した特設サイト(<https://www.classnk.or.jp/hp/ja/activities/partc/>)を設置している。

バイオマス燃料の分析協業事業で覚書 日本海事検定協会

日本海事検定協会(NKCC)は6月30日、ベトナム現地法人である日本海事検定ベトナム会社(VNKK)を通じ、同国の検査・分析会社である



Vinacontrol社と共に、バイオマス燃料の分析協業事業に関する覚書署名式を執り行った(写真)。

昨今、日本向けベトナム発木質ペレットをはじめ、バイオマス燃料需要は右肩上がりとなっている。また、ソルガムペレットなどの次世代バイオマス燃料への期待も高まっている。こうした中、日系企業からNKCCブランドでの分析・証明書の発行の要望が多くなっている。

NKCCとVNKKはVinacontrol社との覚書締結によって、在ベトナム日系検査会社としてタイムリーかつ正確な分析サービス(VNKK分析証明書)を提供することが可能となる。

ハイブリッドEV 曳船を建造決定 川崎汽船



ハイブリッドEV 曳船の完成イメージ

川崎汽船は7月22日、同社のグループ会社であるシーゲートコーポレーションがハイブリッドEV 曳船の建造を決定したと発表した。発電機用燃料を段階的に次世代燃料に置き換えていくことで、最終的には完全ゼロ・エミッション船を実現できる船舶となる。

この曳船は、陸上の充電器を使用して充電する大容量のリチウムイオン電池を用いた「モーター駆動方式」に加え、作業中のリチウムイオン電池のバッテリー残量不足を補うため、発電機を搭載した「ハイブリッドEV方式」を採用する。同船のハイブリッドシステムは、リチウムイオン電池のほか、発電機/発電機関や推進機/電動モーター、配電盤などから構成されるという。

今回建造するハイブリッドEV 曳船は、2025年前半に徳山下松港(山口県)への配備を予定しており、同地区では初めての主機関を搭載しない曳船となる。川崎汽船グループとしては、二酸化炭素

(CO₂)排出量の少ないハイブリッドEV 曳船の運航を通じて、同港のカーボンニュートラル化に向けた取り組みに貢献していきたい考えだ。

「海の日」クイズキャンペーンを実施 日本海事広報協会

日本海事広報協会は7月13日～8月31日にかけて、「2022夏『海の日』クイズキャンペーン～日本の誇りを世界へ！自動車船～」を開催している。ホームページに特設サイト(https://www.kaijipr.or.jp/marine_day/campaign/2022/)を設け、海運に関わるクイズを出題する。

このキャンペーンは、「海の日」の趣旨や海事産業が人々の生活を支えていることを一般に周知することを目的としている。今年自動車船をテーマにしたクイズが出題されており、回答者の中から3人に図書カード1万円分と「海の日」グッズが、また10人に「海の日」グッズが贈られる。

山縣勝見賞贈呈式を中止 山縣記念財団

山縣記念財団は7月15日に2022年山縣勝見賞の贈呈式を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の急拡大を受けて、20年、21年に続き3年連続で開催を取り止めた。

新会長に商船三井の武藤光一特別顧問 日本海運集会所

6月27日に日本海運集会所の第89回通常総会が開催され、新会長(代表理事)に商船三井の武藤光一特別顧問(写真)が選定された。



武藤会長は2010年6月に商船三井の代表取締役社長執行役員(提供：商船三井)に就任。15年6月に代表取締役 取締役会長 会長執行役員となり、19年6月からは特別顧問に就任している。

また、新理事長(代表理事)には日本郵船アドバイザーの三木賢一氏が、常勤の理事(業務執行理事)には川崎汽船出身の吉村英典氏が選定された。

中国経済回復の恩恵を受ける主力船型

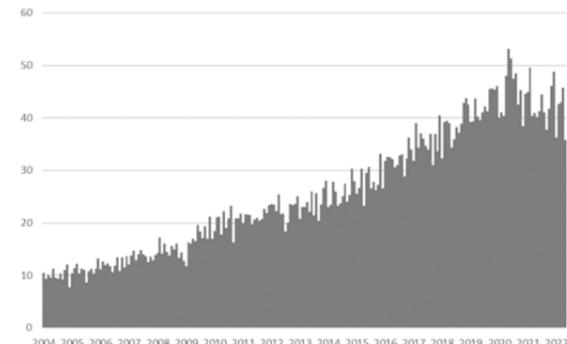
はじめに

COVID-19からの世界経済の回復ストーリーはインフレのピークアウトとともに多少の転換期を迎えつつあるのかもしれない。米国経済の先行き不透明感が懸念される中、すでに減速が織り込まれ、今後は回復がある程度期待される中国経済に海運市場の軸足が移動する可能性もあろう。そのような状況では、中国経済に強く依存するVLCCやケープサイズバルカーの相対的地位の向上が期待され、それらが主力船型であることから、市場全体を下支えして、安心感を高めてくれるものと期待できるのではなかろうか。

1. VLCC見通し

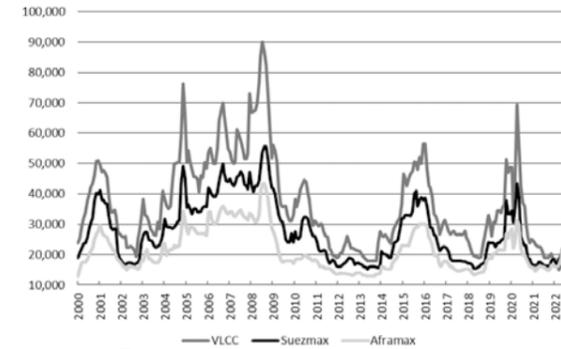
原油タンカーのチャーターレートは、ウクライナ危機後にエネルギーの米国依存度を高めざるを得なくなっている欧州の状況を反映してSuezmaxとAframaxが反転急上昇となっている。一方で、輸送量の75%を中国輸入に依存するVLCCは中国のゼロコロナ政策の影響を受けてチャーターレートは軟調に推移している。ウクライナ危機の勃発と同時期に中国主要都市でのロックダウンが実施されたことで、タンカーのチャーターレートは船型別で対照的な推移となっている。特に2022年6月の中国の原油輸入量は35.8百万メトリックトンと2018年2月以来約4年ぶりの水準まで低下しており、心理面で拍車をかけている可能性がある。

図 1. 中国の原油輸入量の推移



単位：百万メトリックトン/月
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

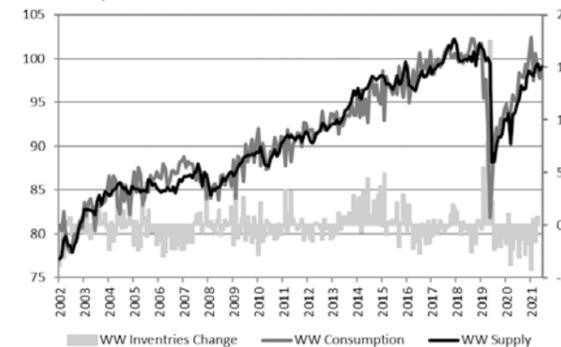
図 2. 原油タンカーのチャーターレートの推移



単位：USD/日
出所：Clarksons Researchのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

IEA (International Energy Agency) 発表の全世界のLiquid Fuel消費、供給および在庫増の推移によると、COVID-19の感染拡大で大幅に減少していた原油消費量は概ね2019年の水準まで回復したものの、前述の中国需要の低迷を受けてやや頭打ち傾向にある。世界の消費量は2022年2月に102.45百万バレルに達し、2019年7月の102.21百万バレルを更新し過去最高となった後、4か月連続で100百万バレル割れとなっている。原油供給量は100百万バレル割れが続いているため原油需給はほぼ均衡気味の状態が続いている。順調に減少してきた原油在庫の調整は足踏みしており、2019年末の水準を依然として上回っている。

図 3. Liquid Fuel 需給バランス



注：需要と供給は左軸、在庫は右軸
単位：百万バレル/日
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

一方で、IEAによれば、中国ロックダウンが解除された今は、世界の原油輸入は下方修正した

GDPに基づいたとしても2022年、2023年ともに2%程度、2023年には過去最高を更新する見込みである。また、季節的要因も含めて、VLCCの2022年第4四半期のFFAは強含んでいることも追い風になろう。中国はロックダウン解除による原油需要の回復が見込まれ、OPECの減産合意が解除され次第、供給量も増え、海上輸送量も回復し、ようやくVLCCマーケットにも明るい兆しが見えてくると想定される。

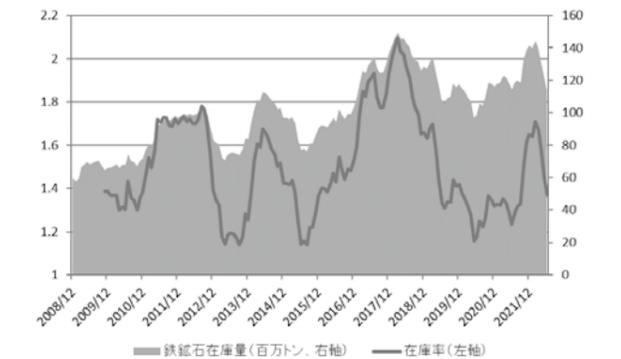
2. ケープサイズバルカー見通し

中国依存度の高いケープサイズバルカーは2022年に入ってからの他のバルカー船型に比べ出遅れ感が顕著であったが、中国鉄鉱石の在庫調整が進展しつつあり、米国経済減速懸念からやや先行き不透明感が始めているバルカー市場を牽引してくれるものと期待したい。2021年のバルカー市場は飛躍を遂げたが、主力のケープサイズバルカーが牽引する力強い市場とは言い切れなかった。右肩上がりの中国鉄鋼需要の拡大は徐々にその成長力が減速しており、ケープサイズバルカーは成長船型から循環船型へと移行し、ゼロコロナ政策の下では市場を牽引する力強さはなかったであろうと思われる。

中国の鉄鉱石在庫は、2022年2月末の1億4430万トンにピークに減少し始め、2022年6月末現在1億1346万トンまで在庫調整が進んだ。鉄鉱石在庫は2020年9月以来の低水準となり、高水準を維持している粗鋼生産量から計算される在庫回転率は、1.37か月まで低下した。過去の推移水準から考えて、1.30か月を下回り始めると在庫積み増しに転換していくものと思われ、年末に向けて、季節的要因も加わり、ケープサイズバルカー市場は

相対的に明るさを取り戻してくるのではなかろうか。

図 4. 中国鉄鉱石在庫および在庫率の推移



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
単位：在庫：百万トン、回転率：月

新造船マーケットにおける主役は大型ガス船、コンテナ船となり、バルカーやタンカーはオールドエネルギー関連と位置づけられてしまいかねない状況となっている。しかしながら、世界経済の先行きに不透明感が始まる、経済活動の影響を受けやすい海運業においては、主力船種での主力船型であるVLCCとケープサイズバルカーにおいて中国経済依存度が高いことが功を奏し、中国経済の回復が期待される状況においては市場を下支えすることが期待できよう。COVID-19からの回復でしばらく続いた海運マーケットの回復ストーリーはインフレのピークアウト、世界経済のスローダウンという外部環境の転換と同様に変わっていくと考えるのは自然ではなかろうか。一時の勢いは沈静化するものの、規制の強化等を背景に船腹需給は引き締まりが当面想定される。そういった環境下での主力船型の改善が市場全体に好影響を与えていくものと期待したい。

(ジャパンシッピングサービス(株))

J.S.B.A.
JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION
日本シブブローカーズ協会

東京都中央区京橋 2-6-5 菊池ビル 4階
電話 03-3561-1335 FAX 03-3561-6107
e-mail info@shipbrokers.jp
理事長 長嶋弘幸 事務局 長田菜穂子

内航ニュース

5月の主要オペ輸送実績は
貨物船が前年同月比8%減少

日本内航海運組合総連合会

内航総連が5月の主要元請けオペレーターの輸送実績を公表した。「貨物船」は前年同月比8%減少し1522万3000トン、「油送船」はほぼ横ばいで同1%減の855万3000kl・トンだった。

品目別に見ると、貨物船では「燃料」が大きく減少し同38%減の90万4000トンだった。このうち石炭については、前月に続いて石炭火力発電所のトラブルや定期検査があったほか、愛知県の明治用水頭首工で漏水事故が発生し、碧南石炭火力発電所が停止したことで減少につながったという。コークスは前年並みの水準だった。

そのほか減少した品目は、「鉄鋼」が同10%減の315万1000トン、「原料」が同4%減の399万1000トン、「紙・パルプ」が同15%減の14万トン、「自動車」が同17%減の244万9000トン、「セメント」が同2%減の231万5000トンとなった。唯一増加したのは「雑貨」で、同12%増の227万4000トンだった。食品輸送が堅調なほか、自動車や南洋材、米国産の牧草の横持ち輸送が好調となっている。

油送船では、「黒油」が同10%増加し223万9000kl・トンだった。製油所の定修による製油所間転送需要や、液化天然ガス(LNG)の価格上昇に伴う石油火力発電所向けの重油転送が増加しているという。また、「耐腐食」も増加しており、苛性ソーダが堅調に推移したことで同5%増の39万5000トンとなった。

そのほかの4品目は減少し、「白油」が同2%減の469万3000 kl・トン、「ケミカル」が同15%減の66万kl・トン、「高圧液化(液化石油ガス・塩ビモノマーなど)」が同9%減の48万6000 kl・トン、「高温液体(アスファルト・硫黄など)」が同26%減の8万kl・トンだった。

4~6月期の内航燃料油価格を決定
A重油・適合油ともに最高値を更新

NSユニテッド内航海運

NSユニテッド内航海運は6月29日、4~6月期の内航燃料油価格の交渉結果を発表した。同社と兼松ペトロの間で28日に決定した。A重油は前期(1~3月期)比でキロリットル当たり2万400円増の11万4800円、適合油(C重油)は同2万1000円増の10万5300円で、ともに2万円超の大幅な上昇となった。A重油と適合油の格差は9500円となり、前期比で600円縮小した。

A重油は過去最高だった2008年7~9月期の10万7700円を上回った。適合油も価格決定が始まった19年10~12月期以降の最高値だった。

4~6月期平均でドバイ原油価格(PLATTS)は前期比13.64円増の106.49円、また為替レートは1ドル当たり同13.75円安の129.44円となった。さらに、コロナ禍からの需要回復やロシアによるウクライナ侵攻などが燃料油価格を大幅に押し上げた格好だ。

NSユニテッド内航の担当者は、来期(7~9月期)について、「原油価格やウクライナ侵攻の影

響で高値水準が続くことに加え、急激な円安水準であることなどを考慮すると、A重油・適合油ともに1万円前後の値上げ」を予想している。

安全協力会を3年ぶりに開催

商船三井内航

商船三井内航は6月30日、第17回安全協力会を開催した。船主や船舶管理会社、配乗管理会社、商船三井および本社から計61人が参加した。

安全協力会の開催は3年ぶりとなる。今年4月に施行された改正船員法への対応について説明・情報交換を行ったほか、同社と船主が一体となって乗組員の労働時間を適正化するために協力することを確認した。

また、船陸間のコミュニケーション改善に向け、同社のデジタルトランスフォーメーション(DX)推進の取り組みを紹介した。会の最後には優秀船舶を表彰した。

本社事務所・肥後橋事務所を移転

田淵海運

田淵海運はこのほど、本社事務所と肥後橋事務所を移転した。

新事務所の住所は郵便番号582-0081、大阪府大阪市中央区南船場2-3-11 田淵南船場ビル。代表番号(総務部)は電話が06-6265-3866、FAXが06-6265-3872。

業務開始日は、海務・工務部が7月19日、総務部・経理部が同25日となる。

長府バイオマス発電所が着工

川崎近海汽船 ほか

川崎近海汽船、石油資源開発、東京エネシス、MOT総合研究所、長府製作所の5社は7月6日、山口県下関市で長府バイオマス発電所の起工式を執り行い、着工した。

長府バイオマス発電所は、川崎近海など5社が共同出資する長府バイオパワー合同会社(CBP)が2021年9月に建設を決定した。木質ペレット100%を発電燃料とする出力規模7万4950kWのバイオマス専焼発電所となる。

年間約5.2億kWhの発電量を見込んでおり、再生可能エネルギー固定価格買取制度(FIT制度)を利用して、発電する電気全量を中国電力ネットワークに売電する。

今後は基礎工事を進め、2023年4月頃に発電所本体の工事に着手する。発電所の営業運転開始は25年1月を予定している。

昼の瀬戸内海カジュアルクルーズを開催

フェリーさんふらわあ

フェリーさんふらわあは6月30日、3年ぶりに「昼の瀬戸内海カジュアルクルーズ」を開催すると発表した。通常の夜運航では見られない昼間の三大架橋や瀬戸内海の島々を海上から鑑賞できるプランとなる。

神戸発・大分行きテーマは「また海であいましょう。」で、10月30日に運航する。瀬戸内海の美しさや船旅の魅力を知ることができるプランとなっている。

また、大阪発・別府行きテーマは「さよならあいぼり こぼると」で、11月13日に実施する。新造船就航に伴い来春に運航を終える「さんふらわあ こぼると」が昼の瀬戸内海を運航する最後の機会となる。

低炭素物流推進賞を共同受賞

佐川急便、東京九州フェリー

佐川急便と東京九州フェリーの2社は、第23回物流環境大賞(主催：日本物流団体連合会)の低炭素物流推進賞を共同受賞した。6月27日の表彰式には、佐川急便の西井茂・輸送ネットワーク部長、東京九州フェリーの寺田光徳取締役らが出席した。

受賞件名は「横須賀一新門司間高速フェリーに大規模転換～大幅なCO2削減・労働環境改善・レジリエンス強化～」。2社は、トラック輸送で発生する二酸化炭素(CO2)排出量の削減や長距離運航に起因するドライバーの労働負担の削減を図るため、宅配便貨物のリードタイム輸送を考慮し上で、関東～九州間のトラック長距離幹線輸送の一部を海上輸送に切り替えた。

横須賀一新門司間を21時間で結ぶ新航路と新

造フェリー2隻を使い、一部のトラックを積載量が1.5倍のトレーラーに転換し、ドライバーの乗船を不要とした。これにより、さらなる労働環境の改善と輸送台数削減によるCO2排出量の削減に取り組んだ。

省エネ格付制度で8隻が最高ランク 国土交通省

国土交通省海事局は6月30日、「内航船省エネルギー格付制度」で申請があった内航船8隻への格付付与を発表した。8隻はいずれも最高ランクである5つ星評価を取得した。

省エネ格付制度は、内航海運の二酸化炭素(CO2)排出削減目標「2030年度に13年度比で181万トン削減」を達成するため、船舶の省エネ・省CO2排出効果を見える化(可視化)する仕組み。申請のあった船舶は、環境性能の基準値からの改善度合いに応じて、1～5つの星の数で評価される。

今回、5つ星を取得したのは①川崎近海汽船ほか「興喜」②正清海運「洗惶」③古川海運ほか「国見丸」④新日本近海汽船ほか「第十八善丸」⑤日本製鉄ほか「駿翔丸」⑥名門大洋フェリーほか「フェリーおおさかII」⑦同「フェリーきたきゅうしゅうII」⑧矢野造船「第十一鶴吉丸」。

本格的に制度が始まった20年3月以来、格付済みの内航船は今回の8隻を含めて計81隻となった。

RORO船「よね丸」を引き渡し 内海造船

内海造船は6月30日、瀬戸田工場で建造していたRORO船「よね丸」(写真)を南西海運と鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)に引き渡した。



「よね丸」の貨物艙はシャーシ・乗用車・コンテナ倉が2層、シャーシ・乗用車倉が1層、乗用車倉が1倉の計4層で構成されている。電子制御型主機関(ME-B型)を採用し、燃費低減と低負荷での燃焼状態の改善を図った。また、航海中の横揺れを低減するフィンスタビライザや船首・船尾にスラストを装備し、離接岸性能を向上した。

主要目は次の通り。全長：154.63m、幅：25.00m、深さ：21.40m、総トン数：8704トン、車両積載台数(コンテナ非積載時)：13mシャーシ92台・乗用車100台、コンテナ積付個数(コンテナ優先積付時)：10ftコンテナ21個・20ftコンテナ123個、航海速度：約21.0ノット。

フェリー「れいめい丸」を完工 内海造船

内海造船は6月17日、瀬戸田工場で建造していた鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)、宇和島運輸向けフェリー「れいめい丸」(写真)を完工した。



「れいめい丸」は、球状船首と双胴型船尾を採用し、推進性能と耐航性の向上を図っている。また、航海中の横揺れを軽減するため、船体中央部にフィンスタビライザを備えている。この他、昇降設備として右舷側にエレベーターを装備し、バリアフリー設備として車両甲板から第一遊歩甲板への移動が可能となっている。

主要目は次の通り。全長：121.41m、幅：16.00m、深さ：10.60m、総トン数：2718トン、車両搭載能力：8トン積みトラック38台・乗用車28台、旅客定員(6時間未満)：586人、乗組員：12人、航海速度：約20.2ノット。



●業界紙・誌の役割

世にあるジャーナリズム論を読むとたいいて「権力の監視」という主に政治分野の話となる。業界紙・誌におけるジャーナルやメディアの役割、在り方を明確に示した書物は見たことがない。今回は業界紙・誌の役割について、地道に記録するという行為、業界内コミュニケーション、業界外コミュニケーションの観点から議論を進めたい。

業界紙・誌にとって地味だが非常に大切な役割として日々の情報の丁寧な記録がある。リリース発表の内容でも無機質な統計データでも何でもいいのだが、大多数の人の日常生活の中では決して重要と思えない情報を書いて記録する。この作業はとくに日刊紙や週刊紙の重要な役割と言えよう。

業界紙・誌の記者なら誰もが一度は自分で書きつつ「これに何の意味があるのか」と思ったことがあるに違いない。しかし、その記録群は時に後世の人間が見て驚くべき重要な意味を持つことがある。そのときは何でもない事実が、その事実がきちんと記されていたことで、それが証拠となることがある。決して付加価値を生む作業ではないが、継続的に情報を蓄積していくことで価値が生まれることになる。次の役割として挙げられるのが業界内コミュニ

SHIPBROKERS
売 買 船 自動車輸送

Marine Trader Co., Ltd.
株式会社 マリントレーダー

代表取締役社長 徳田 斉周

〒104-0033 東京都中央区新川2丁目8番10号 第一中村ビル4階 URL http://marine-trader.com/	自動車部 (03)3297-4401 売買船部 (03)3297-4404 総務部 (03)3297-4408 F A X (03)3297-4405
--	--

ケーションだろう。トップほか経営サイドの見解、新技術・新商品の動向、事業の進捗具合、市況の分析・展望、国や関係省庁の施策、税制、統計データなどなど、業界内で必要となる情報を業界内に向けて発信する機能だ。

数ある産業の中でも海事産業は海事クラスターと呼ばれる産業群がある点で恵まれている。海運、造船、船用、船級、金融、保険、法律などなど、それぞれの産業に属しながらも、クラスター内に部分的にヒエラルキーがありつつ、横断的につながっている。メディアからの情報発信によって、クラスター内部にその情報が浸透していく。その意味で、他業界紙・誌に比べ、海事産業の業界紙・誌は業界内コミュニケーションの意義を見出しやすい。

そして最後の大事な役割が業界外コミュニケーションだ。業界外とは異業種のこと、別の産業の動きを知り、自分のメディアが対象とする業界との接点や連携の可能性をメディアとして探る役割である。

昨今の海事産業にとってはIT分野との連携などが顕著な例だろう。ビッグデータやIoT、AIなどは非海事産業だが、海事産業は今やこの領域と接点を見出すことが不可避となっている。こうした部分の橋渡しはメディアにとって非常に重要だ。

こう考えてくると、業界紙・誌の役割とはその産業のことを第三者として誰よりも理解し、コミュニケーションを継続させ、業界内のダイナミズムを醸成させていくことにあると思う。その点、業界紙・誌の記者は、冒頭に挙げた意味でのジャーナリストというよりコミュニケーターと言った方がふさわしいと常々思っている。日本海運集会所は本誌「KAIUN」という場を通じて、健全なコミュニケーションを重視した誌面づくりと記録を続けていきたい。

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 2022

収録
約7,900航路

2冊分 ¥77,000
(税抜価格 ¥70,000)
+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2冊分¥55,000(税抜価格¥50,000)+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: order@jseinc.org

JTS 株式会社 日本技術サービス
代表取締役社長 高藤弘樹



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

全国出張



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

KAIUN スタッフ通信

国 立西洋美術館のリニューアルオープン記念展「自然と人のダイアログ」を見に行ってきました。ゴッホ、マネ、モネ、セザンヌなど有名画家が勢ぞろいとも見応えある展示です。私はこれまでゴッホの絵画がいまいちピンとこず、愛せていなかったのですが、今回「刈り入れ」という絵を初めて見て「こんなとてつもない絵を描く人なのか」と驚き、感動し、圧倒されました。黄金色に輝きうねる麦畑のすさまじいエネルギーが、眩しくもやわらかな色彩の世界で昇華されていくような、とにかく美しい絵です。解説によるとゴッホは刈り入れを死に準えていたそうで、彼にとって死は美しい救いだったのか、あるいはそう願っていたのか。ミニサイズの絵を買って部屋に飾っています。(T)

わ が家では毎年この時期になると、室温上昇対策の一環として、シェード（日よけ）を利用します。シェードは、2階のベランダから1階の庭にあるフェンスに掛けて張るため、風を含んで膨らむ様子はまるで帆船のマストのよう。その陰にあるウッドデッキ床面の模様も相まって、6年前の夏に乗船取材した練習帆船「海王丸」を想起しました。思えば、家族で実際に海を走る船に乗ったのは直近で2019年12月。小学生の娘は「船みたーい」と言いながら帆船のデッキ、もといウッドデッキにテーブルを置いて、宿題をやっています。コロナの第7波が収まったら、また船に乗れるようになるかな？(syu)

気 温が35℃を超えた6月のある週末の午後、実家のリビングで転寝をしていた。家は比較的海に近く、東京より6～7℃気温が低い。湿度は多少大目だが、気持ちいい風が時折流れる。遠くでウグイスがずっと鳴いている。心地いいが、どこか違和感がある。そう、セミの声が一切ない。時々庭に目をやると、鳥や蝶が通り過ぎる。奥の和室に父がおり、台所に母がいる。「ひょっとして、自分はいま、すごく幸せな時間を過ごしているのかな」。そんなことを思った。あと30年経つと親の年代になるのか…と思ったが、それ以上何も想像できず、再び眠りに落ちる。たまにはこんな日もいい。(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
<https://www.jseinc.org/>
図書カードプレゼント!

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 15,840円(税抜価格14,400円/送料込)
・1冊ごとの購入 1,320円(税抜価格1,200円/送料込)
・なお、当所会員には1冊無料進呈、追加購入1割引

2022年8月1日発行
KAIUN (海運)
2022年8月号
本号 **1,320円**(税抜価格1,200円/送料込)
発行人 三木賢一
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 <https://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、その内容を海事情報事業グループ(KAIUN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。

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、100年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 14,256円(税抜価格12,960円)

購読料 15,840円(税抜価格14,400円)
*上記は送料込みの価格です。

2022年7月号

特集 続々・海事産業の未来予想
特別企画 液化CO2船 実現のシナリオ

Back Number



2022年1月号 海事産業・展望 2022	2022年2月号 大変革に備える 自動車船事業	2022年3月号 どう進める 港湾のスマート化	2022年4月号 日本造船業、 次なる成長へ	2022年5月号 —2022年— どうなる ドライバルク市況	2022年6月号 水素社会の中の 海事産業
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------------

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

行動品質を測る基準。

モノサシはESG

経済優先で最短距離を直進する時代は、遠い過去の話。
企業活動を行う上で、どんな価値を生み出したかはもちろん、
どのように生み出したか、
そしてその価値をどう維持するか
という行動品質が問われている。
時代に選ばれ、必要とされる企業集団であるために、
環境ストレスを減らし、社会の持続可能性を高めよう。
世界を前に進める新たな価値を創造しよう。
ESGというモノサシを胸に、日本郵船グループは進む。



生きているを 支えていく



日本郵船

1,320円 (税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-08



4910893790826
01200