



特集

# エネルギー激動期のLNG輸送

特別企画

## フェリー旅、活性化へ

寄稿

### 救助契約の締結遅延問題に関わるHugh Shaw氏報告書について

来場事前登録受付開始!!

過去最大規模での開催!



# バリシップ2023

## BARI-SHIP IMABARI MARITIME FAIR

2023年5月25日(木)~27日(土) 10:00~17:00 (最終日は16:00まで)

テクスポート今治/旧今治コンピュータカレッジ/フジグラン今治

25(Thu)-27(Sat)-May 2023 Imabari, Ehime [www.bariship.com](http://www.bariship.com)



主催 Organiser インフォマーケッツジャパン株式会社 Informa Markets Japan Co Ltd



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

後援 国土交通省、(一社)日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本造船工業会、(一社)日本中小型造船工業会、日本船舶輸出組合、(一社)日本船用工業会、(一財)日本海事協会、(一社)日本海運集会所、(公社)日本船舶海洋工学会

CONTENTS | 2023年3月号 | No.1146

# KAIJUN



Cover ©Alvaro Ardisana/Shutterstock.com

特集

## 9 エネルギー激動期のLNG輸送

インタビュー

### 10 代替建造を含め積極的に投資 世界に幅広いサービスを提供する

日本郵船株式会社 LNGグループ グループ長 井浪 康之氏

### 14 顧客の需要を見越した戦略と 造船所との関係構築が今後のカギ

株式会社商船三井 エネルギー営業本部 液化ガス事業群第一ユニット長 林 龍太氏

### 18 高品質な船舶管理体制を維持し 今後の事業拡大に備える

川崎汽船株式会社 LNGグループ LNGグループ長 蔵本 輝紀氏

### 22 欧州では24年以降も LNG需要が伸びていく

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC) エネルギー事業本部  
調査部 調査課 担当調査役 (併)LNG情報チーム 担当調査役 白川 裕氏

### 26 カタールやUAEが LNG供給の重要な担い手に

和光大学 経済経営学部 教授 岩間 剛一氏

## 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/



SILVER FERRY  
八戸 50th ANNIVERSARY 苫小牧

乗つて。そよ風に旅は、

# Silver Ferry

シルバーフェリー 川崎近海汽船株式会社  
<https://www.silverferry.jp/>

シルバーフェリー 検索

電動機、ディーゼルエンジンの保守点検・修理からITシステム構築まで  
船舶のトータルエンジニアリング・カンパニー

**TOWA TECHNO**  
since 1947

**電気設備  
メンテナンス**

Electric motor rewinding,  
panel repair & fabrication

**エンジン  
メンテナンス**

Prime mover diesel service & repair

**船舶IT  
システム**

IT System

造船・船舶メンテナンスにおいて  
世界が採用する“本物”の  
レーザークリーニングシステム  
を導入しています。

HIT THE SPOT WITH LIGHT  
**cleanLASER JAPAN**

**TOWA TECHNO**

078-990-3335 | [towa-office@towatechno.com](mailto:towa-office@towatechno.com) | [towatechno.com](http://towatechno.com)

[towatechno.com](https://www.towatechno.com) | @towatechno

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

## 31 フェリー旅、活性化へ

インタビュー

### 32 船体設備とサービスの両面で カジュアルクルーズを具現化

株式会社フェリーさんふらわあ 代表取締役社長 赤坂 光次郎 氏

### 36 行動制限の無い22年度実績が 旅客戦略策定時の標準になる

川崎近海汽船株式会社 常務取締役 岡田 悦明 氏(フェリー部担当・内航定期船部担当補佐)

### 40 御船印の活用で船旅需要を高める

旅作家 小林 希 氏(株式会社Officeひるねこ代表取締役)

寄稿

### 42 救助契約の締結遅延問題に関わるHugh Shaw氏(元英国 SOSREP) 報告書について

東京海上日動火災保険株式会社 フェロー 兼 コマーシャル損害部専門部長 久保 治郎

シリーズ etc.

- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| 5 波濤 コンテナ輸送の転機と“eternal youth” | 65 造船ニュース    |
| 7 竣工船フラッシュ                     | 66 ブローカーの窓から |
| 54 せんきょう(日本船主協会)               | 68 内航ニュース    |
| 58 研修講座・セミナーのご案内               | 70 新刊紹介      |
| 60 2023年度 研修講座・セミナー年間予定表       | 71 編集部だより    |
| 61 CLOSE UP ジャパン マリンユナイテッド     | 72 スタッフ通信    |
| 62 NEWS Pick Up                |              |

※短期連載はお休みしました。

ドライバルク貨物と原油の海上荷動きと船腹需給の見通しを示す

### 2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets

海上荷動きと船腹需給の見通し

編 纂：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：2022年10月31日  
体 裁：A4判 約150頁  
定 価：16,500円(税込)、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8,250円(税込)

お問い合わせは 一般社団法人 日本海運集会所 総務グループ Tel.03-5802-8361まで

# 私たちは 海の総合コンサルタントです。



当社操船シミュレータ

## 事業内容 (一部)

### 1 海事コンサルティング

- 航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

### 2 船舶運航コンサルティング

- 船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

### 3 海外造船海運コンサルティング

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

### 4 船員サポート

- 船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣  
●国際船員支援

### 5 海事教育訓練

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

### 6 システム販売、他

- 操船シミュレータ ●離着桟橋支援システム  
●大型三次元振動台による振動試験

# 波 第277回 濤

## コンテナ輸送の転機と “eternal youth”

**堅** 調な需要を背景にタイ  
トであったコロナ禍期  
のコンテナ市場需給バランス  
は、22年後半以降、急激な揺  
り戻しをみせた。原稿執筆時  
点ではすでにスポット運賃が  
コロナ禍前の水準に戻って  
おり、契約運賃でも水準の  
下落と期間の短期化傾向が  
みられている。市況の山を上  
り下り

した前後でコンテナ輸送が  
直面する環境も様相が  
変わりつつあり、転機と呼ん  
でもよいだろう。

**第** 一の転機は、需要側(荷主)  
に関わるものである。コロナ  
禍は国際一貫輸送を前提と  
した、在庫を少なくするリ  
ーン型物流のリスクを突き  
付け、サプライチェーンの  
見直しを余儀なくさせてい  
る。具体的には、米国をは  
じめとした国での内陸輸  
送混雑がきっかけにした  
港湾混雑で日本にもコン  
テナ船がいつ来るかわら  
なくなった。コロナ禍を  
通じて、何が起きたとき  
のために在庫をある程度  
取っておき貨物の到着に  
関する不確実性を減らす  
、リダンダンシー(冗長性)  
や複線的供給体制の確保  
に意識が向いてきた。

**加** えて、ロシアのウクライ  
ナ侵攻、米中貿易戦争、  
中国のゼロコロナ政策と  
いった事態も荷主の現状  
のサプライチェーンのあり  
方に変化を要求している。  
コスト面やパンデミック  
のリスクだけでなく、地  
政学リスクの観点からも  
生産拠点の組み換えや冗  
長化、複線化の必要性が  
認識されている。物流活  
動は企業にとってコスト  
であり、基本的には最小  
化が望ましいが、彼らが  
認識している確率分布が  
変化した(ゲームのルール  
が変化した)ことで最適  
な行動が変化したという  
ことができる。これがニ  
ューノーマルとして定着  
し、調達、生産、販売の  
世界規模の再編につながる  
かがコンテナ輸送の動向  
を大きく左右する。

**第** 二の転機は、供給側に関  
わる。コロナ禍の前後で  
コンテナ海運会社を取り  
巻く状況も大きく変  
化した。エネルギー価格  
が上昇して運航費用も  
増加していることに加え  
、環境問題へ取り組む  
必要性が強まっている  
こともコストを押し上  
げている。2023年  
からはEEXI(就航船燃  
費規制)とCII(燃費実  
績格付け制度)が開始  
されており、さらなる  
対応が求められている。  
LNG燃料船の

導入や次世代燃料対応船  
の発注は進んでいるが、  
環境対策費用はこれか  
らの企業運営を難しく  
するだろう。

**第** 三の転機も供給側に関  
わるものである。3大  
アライアンス体制は成  
立してから5年以上経  
ち、現体制の在り方  
に対して厳しい目が  
向けられた。具体的  
には、コロナ

禍の下でのサプラ  
イチェーンの混乱と  
2020年から22年  
前半までの運賃高騰  
を受けて、船社に  
対する監視を強める  
動きが強まった。米  
国では改正海事法  
(OSRA2022)制定  
の動きが急速に進  
展し、FMCによる  
調査・監視権限が  
強化されるなど、  
海運会社に厳しく  
なった。欧州でも、  
2024年4月には  
欧州委員会による  
コンテナ船社の  
コンソーシアム  
に対する競争法  
適用除外の延長  
が控えているが、  
荷主を中心に見  
直しを求める  
動きがある。当  
局は再度延長す  
べきか検討を進  
めているもの  
の、判断次第  
では現行のア  
ライアンス体  
制や業界再編  
にも影響が出  
てくる可能性  
がある。最終  
的にどうなる  
かはまだ見  
通せないが、  
2Mアライ  
アンスを組  
むマースク  
とMSCが  
25年で提  
携を解消す  
ることも  
あり、現  
状のアライ  
アンス体  
制が変わ  
ること  
だけが  
確実な  
状況  
である。

**コ** ンテナ海運業界は、始  
まってから60年弱、  
本格的な拡大を見  
せてから半世紀も  
経たない、「若い」  
業界である。と  
はいえ、需要側  
と供給側に  
大きな変化  
があること  
に加えて、  
デジタル  
化や自動  
化の進展  
などの技  
術進歩も  
進んで  
おり、  
まだまだ  
変革や成  
長の起  
こる業  
界でも  
ある。  
昔米国の  
経済学者  
ポール・  
サミュ  
エルソン  
は学問  
として  
完成を  
見せる  
ことは  
ない  
経済学  
を“eternal  
youth”  
と言  
っていた  
が、  
コン  
テナ  
海運  
業界  
も同  
じよ  
うに  
若さ  
を保  
ちつ  
つ、  
イノ  
ベー  
ション  
を取  
り込  
んで  
展開  
を続  
けて  
いく  
のだ  
らう。

**最** 後になりますが、「波濤」  
の連載は今回で  
最終回を迎え、  
20年以上にわた  
るリレーも私  
が最後のラン  
ナーになります。  
私自身は短い  
間ではあり  
ましたが、  
このよ  
うな機  
会を与  
えて  
いただ  
いた  
こと  
は誠  
に光  
栄で  
あり、  
感謝  
の念  
に堪  
えま  
せん。  
(松田  
琢磨)

# 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>



### BLUE WIND (日本籍)

- 船主：清水建設株式会社
- SEP 船
- 23,539 総トン
- 全長 142.8m、幅 50.0m、深さ 11.0m
- 最大搭載人員：130 人
- 速力：11 ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株) 呉事業所、1 月 31 日竣工

### OLYMPUS (リベリア籍)

- 船主：METEORA SHIPOWNERS LTD.
- 原油タンカー
- 157,208 総トン
- 301,850 重量トン
- 主機関：MAN B&W 6G80ME-C10.5
- 全長 330.0m、幅 60.00m、深さ 29.35m、喫水 21.58m
- 速力：14.50 ノット
- 船級：ABS
- ジャパン マリンユナイテッド(株) 有明事業所、1 月 20 日竣工



### LANTANA PLANET (パナマ籍)

- 船主：日本郵船株式会社
- LPG 燃料推進 LPG 運搬船
- 49,943 総トン
- 55,153 重量トン
- 主機関：川崎-MAN B&W 7S60ME-C10.5-LGIP
- 全長 229.90m、幅 37.20m、深さ 21.90m
- 速力：約 17.0 ノット
- 船級：NK
- 川崎重工業(株)、1 月 23 日竣工

### AGILITY DIVA (リベリア籍)

- 船主：三徳船舶株式会社
- ばら積運搬船
- 46,919 総トン
- 88,977 重量トン
- 主機関：三井-MAN B&W 6S60ME-C10.5-EGRBP
- 全長 229m、幅 36m、深さ 20m
- 船級：NK
- 常石造船(株)、2022 年 11 月 16 日竣工



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

  
**LIBERIAN REGISTRY**  
www.LISCR-J.com

# 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ただけるよう、「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](http://www.classnk.or.jp)



A4判に拡大して、見やすくなりました。

## 航海距離図表付 簡易版 内航距離表

港則法施行令所定の港湾に加え、内航船舶(石油、鋼材、ケミカル等)が寄港する基本的な港湾(一部中国、韓国、台湾等を含む)約600港を収録。主要港からの距離一覧に加え、主要接続点(湾口、海峡他)からの距離、航海距離チャートも収録しています。

初版をそのまま掲載しており、その後の変動については調査しておりません。また、広告部分につきましては割愛いたしましたので、ご了承ください。

### ■お申し込み・お問い合わせ

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3F  
TEL:03-5802-8361 FAX:03-5802-8371 E-Mail:order@jseinc.org



本体価格：**4,400円**(税込) 別途送料実費  
(当所会員は商品代が10%割引となります)  
編纂・発行：一般社団法人 日本海運集会所  
発行年月：1996年7月25日  
再 版：2013年10月15日  
A4判 約330ページ

特集

# エネルギー激動期の LNG輸送

脱炭素の実現に向けたブリッジソリューションとして液化天然ガス(LNG)の重要性が増している。こうした中、2022年に起きたロシアのウクライナ侵攻を契機にエネルギー価格が高騰、LNG市場は欧州向け荷動きが拡大し、需給がひっ迫した。今号の特集はLNG輸送に焦点を当て、邦船3社にLNG船事業の概況や市況見通し、今後の事業戦略を取材した。さらに、JOGMECに世界全体のLNG市況と欧州の動向について、また和光大学の岩間剛一教授には中東のLNG情勢について解説してもらった。

## インタビュー

# 代替建造を含め積極的に投資 世界に幅広いサービスを提供する

日本郵船は日本や欧州だけでなく、アジアの新興需要国も含めた世界各地のLNG輸送に満遍なく対応している。今後、環境対応船へのリプレースも含めてLNG船隊への投資を積極的に検討しつつ、LNGの輸入増加が見込まれる中国やインドへの対応に力を入れていく考えだ。(取材日：2月2日)



日本郵船株式会社  
LNGグループ

グループ長 **井浪 康之氏**

## LNGは2050年頃まで エネルギー供給源であり続ける

——LNG船を取り巻く事業環境をどう見えていますか。

井浪 LNG船に関しては、脱炭素化という課題の中で、LNGをどのように捉えるかが根本的かつ長期的なテーマだと思っています。我々としては、温室効果ガス(GHG)の排出をある程度抑制できる化石燃料であり、引き続きトランジションエネルギーとして、重要なエネルギー供給源の一つに位置付けられると考えています。少なくとも2050年頃まではしっかりとその役割を果たすという確信の下、今後も事業を展開していきます。

2022年は、ロシア・ウクライナ戦争が起こったことで日本だけでなく世界全体がエネルギー安全保障の重要性を再認識することになりました。2011年に東日本大震災が起きた際にも実感したのですが、命を育むために必要なエネルギーの供給は絶対に途切れさせてはいけません。

特に欧州はこれまで急速に脱炭素化を進めようとしてきましたが、ロシアからの天然ガス供給削減により、冬場を乗り切るために石炭や石油への回帰が起こり、天然ガスの代わりにLNGを輸入するようになりました。

脱炭素化を一気に進めることはできないため、今まで考えていたよりも少し長い期間、天然ガス・LNGに頼らなければいけません。結果として、LNGの重要性が見直されたと思います。

一方、ロシア・ウクライナ戦争以前から、天然ガス・LNG需要が急激に高まったことで需給バランスがタイトになり、天然ガス・LNG価格が高騰していました。このように価格が上がると「コストが掛かる天然ガスからは早く脱却して脱炭素化を進めた方がいい」と考える人も出てきます。つまり、重要なエネルギー源としての天然ガスの寿命は、シナリオによってはこれまでより短くなるという見方もあるようです。

天然ガスが長く使われるというシナリオと、一気に脱炭素化が進むというシナリオとの乖離はより大きくなっており、今後注視すべきポイントの一つだと思っています。



LNG船「GRACE DAHLIA」

我々が新しい船を建造するためには、20年先、30年先を見なければいけません。不透明感は増していますが、先ほど申し上げた通りLNGは今後もエネルギー供給源として重要な位置を占めると考えています。用船市況は、足元では過熱感が多少落ち着いたとはいえ、基本的には底堅く推移する見通しです。

また、これまでロシア産LNGは、地理的優位性から基本的に東のサハリンからは極東へ、西のヤマルからは欧州へと輸出されているため、船足が短いトレードでした。しかし今後、各需要国がロシアの代替としてカタールや豪州、米国から輸入するようになると船足が伸び、トンマイルを押し上げます。つまり、今後更に船腹需給がタイトになる可能性もあると思います。

## 新造船の供給圧力で 24～25年は一時的に需給が緩む可能性も

——LNG船市況の現状と展望についてお聞かせください。

井浪 ターム用船は非常に堅調に推移する見通しです。以前はカーゴが出てくるとスポットで船を引くこともありましたが、(LNG価格の変動が激

しい環境もあり、)最近に必要な時にいつでも船を出せるよう1～2年で押さえる形に変わっています。例えば、既存のプロジェクトから余剰カーゴをできるだけ取りに行く体制にしておきたい。反対に、あるプロジェクトで動いていたLNG船に何らかのトラブルが発生した場合でもすぐにバックアップできる体制にしておきたいというLNGプレーヤーが増えています。1カーゴのバリューがとても高まっている昨今は特にこのような意向は強く、LNG船を確保しておくことの重要性に多くのプレーヤーが注意を注いでいます。そんな中ロシア・ウクライナ戦争が起こり、LNG価格はより一層高騰しました。LNG船1隻分のLNGの価値が一時期数百億円になったこともあるようです。

以前は船腹と貨物をバランスさせていた日本のお客様からも、稼働率に余裕を持たせてLNG船を調達したいという声が多くなっています。

他方、スポット市況はその時々ですが、今申し上げた通り多くのLNG船がターム契約されているため、スポットには用船者がサブレットで一時的に出した船が使われていることがほとんどです。マーケット自体が縮小しているとも言えます。実際、2022年のスポット用船成約件数は2020年の約半数まで減少しました。

## インタビュー

# 顧客の需要を見越した戦略と造船所との関係構築が今後のカギ

商船三井はエタン船を含め現在97隻のLNG船隊を擁し、LNG船の所有・管理・運航で世界トップクラスのシェアを持つ。今後、さらなる新造船の竣工で2024年以降にLNG船事業の利益拡大を見込む。(取材日：1月25日)



株式会社商船三井  
エネルギー営業本部

液化ガス事業群第一ユニット長 **林 龍太氏**

## LNG需要は2040年まで底堅く 右肩上がり伸びていく

——足元の事業環境、またLNG船市況をどのように捉えていますか。

林 脱炭素化の流れが出てきた当初は貨物としてのLNGが将来どこまで伸びるのかという懸念もありましたが、中長期的に見て、LNG船は安定的に成長していくと見込んでいます。我々としては2040年までLNG需要は底堅く、右肩上がり伸びていくと考えており、LNG輸送についても引き続き積極的に取り組んでいく方針です。

その上で、新規プロジェクトの動向には特に注目しています。昨今、エネルギーセキュリティの問題が世界的にクローズアップされたことで、これまで取り組みが滞っていた後続のLNG供給プロジェクトが一気に進展、加速しています。カタールやロシアにおける新規プロジェクトはもともと計画されていた案件です。他方、様子見状態だった米国出しのプロジェクトは需要増を受けて売買

契約の見込みが立ち、ここ2年程で複数の最終投資決定(FID)がなされています。日本企業による売買契約の発表もありました。こうした新規プロジェクトは2026～27年に立ち上がってくる見通しです。そこで今は、売買契約に投入するLNG船をいかに手当てするかが焦点となっています。

なお、LNG輸入者は北半球に集中しており、冬の需要期に合わせて多くのLNG船が必要となります。しかし供給キャパシティは不足しており、ここ2～3年は冬場になるとLNG船が足りない状況です。市況を見ると、夏場はキャパシティに余裕がありスポット市況も落ち着いていますが、冬を超えるターム(期間)契約では市況が大きく高騰します。足元では新鋭船でスポットが日建て約10万ドル、1年を超えるターム契約が20数万ドルです。

また、LNG船の推進システムには進化の変遷があり、現在は大まかに言うと「蒸気タービン船」、「電気推進船」、「低速ガス焼きディーゼル船(新鋭船)」という3つのカテゴリーがあります。需要がなく船が余っている状態の時、新鋭船と蒸気タービン船では用船料に大きな値差が生じます。

反対に、需要期にはとにかく船が必要になるため、蒸気タービン船であってもそれなりの価格で推移しています。

それから、事業環境を考える上で外せないのがロシア・ウクライナ情勢です。ロシアからのパイプラインガスが欧州に流れなくなり、ロシア産LNGの輸出先が欧州から他国へと向かっています。恐らく、ロシアとしては条件が変わっても売った方がよいという判断でインドや中国に流しているのだと思います。

欧州はパイプラインガスの代替としてLNGの輸入を増やしていますが、欧州に向かうLNG船が増える一方で、欧州には米国のようにパイプラインシステムが縦横無尽に整備されているわけではありません。冬の需要期に備えてLNGを貯蔵するのですが、それまで消費が伸びないため、2022年の秋頃から欧州沖合で滞船が発生していました。この滞船によってLNG船の供給が絞られ、22年冬から23年の初めにかけてスポット価格が大きく高騰しました。なお、需要期に入ってLNGが消費されたことで滞船も解消され、足元

ではスポット価格は下落しています。

今年の冬に関しても2022年と同じ状況になるだろうとの見方があります。そこで、用船者はLNG船が比較的余っていてスポット価格が安く、船主の心理がアグレッシブではないうちに冬場をカバーする形で船を押さえてしまおうという動きがあり、ターム契約の価格は落ちてこないのが現状です。

## 市況を読む最大のポイントは 26年のLNG船のキャパシティ

——今後の市況に影響を与える要因として注目していることはありますか。

林 ターム契約の動向を見る上で今後の大きなポイントとなるのが、2026年にLNGプロジェクトが立ち上がって供給が大きく増えた時、LNG船のキャパシティが余るかどうかです。現時点では不足するとの見方が強く、非公式ですが2026年後半スタートの契約に関する商談がすでに出てき



LNG船「MOL HESTIA」



## インタビュー

# 高品質な船舶管理体制を維持し 今後の事業拡大に備える

川崎汽船は中期経営計画で「成長をけん引する事業」の一つにLNG船を位置付け、経営資源を集中的に配分する方針を示した。また、良質な船舶管理を維持するためシンガポールに新会社を設立し、LNG船を含むエネルギー船管理機能を集約するなど、体制の強化を図っている。（取材日：2月1日）

川崎汽船株式会社  
LNGグループ

LNGグループ長 **蔵本 輝紀氏**



## ブリッジソリューションから もう少し長く使われるエネルギーへ

——LNG船事業を取り巻く環境の変化についてお聞かせください。

蔵本 エネルギー資源、海運会社から見れば貨物としてのLNG自体の世の中における位置付けが、この1年でずいぶん変わったと感じています。特に大きな契機となったのは、2022年に始まったロシアとウクライナの戦争です。

もともとLNGは環境にやさしいエネルギーと位置付けられていました。しかし、脱炭素化の流れが強くなる中で、燃焼時の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量が少ないとは言えやはりCO<sub>2</sub>は発生するものとして扱われ、将来はアンモニアや水素、メタンといった新燃料が社会の中心になっていくだろうとの見方が続いてきました。

その後、2021年の秋頃から徐々にLNGに対する見方が変わりつつあるように感じていましたが、22年のロシア・ウクライナ戦争でLNGが持つ役

割は根本的に変わり、“ブリッジソリューション”という位置付けから“もう少し長く使われるエネルギー源”に変わっていったと認識しています。

需要面では特に欧州において、ロシアからのパイプラインガスに代わるエネルギーとしてLNGの役割が非常に重要になっています。LNG受入基地も続々と建設されており、欧州ではある程度の期間、LNGを使い続けるという覚悟があるのだろうと見ています。

こうした需要の高まりを背景に、LNGプロジェクト開発の機運が高まってきています。例えば、米国における開発計画、これまでは買い手が付かず進展しなかったようなシェールガス由来のプロジェクトなどに立ち上げの機運が高まっています。

貨物としてのLNGが増えれば、当然ながら運ぶための船も必要となります。需要に応じて船の調達が進み、2022年には世界全体でおよそ200隻のLNG船が発注されました。歴史的に見ても過去最高水準の発注数だと思います。このように、世界的に見ればLNG船ビジネスは大きく広がってきているのが現状です。

その中で、当社としては2022年にカタールの

国営エネルギー会社であるカタールエナジー社と計12隻のLNG船長期定期用船契約を締結するなど、着実に案件を積み重ねてきています。

## 冬場をカバーするターム契約の 需要が高まっている

——LNG船市況についてはいかがですか。

蔵本 LNG船の市況を見る場合、スポット契約のマーケットとターム(期間用船)契約のマーケットを分けて考える必要があります。LNG船は一般船に比べると相対的にフリー船が少ないこともあり、スポット市況は非常にボラティリティが高く、非需要期には価格が低迷し、需要期には跳ね上がります。

この状況は数年前から続いているのですが、ここ2年くらいの動きを見ると需要期の跳ね方が非常に大きくなっています。直近では2022年の11月頃がピークだったと思いますが、ブローカーのレポートによると、1日当たり40万ドルといった

数字が出ていました。少し前までは高くても20万ドル程度でしたから、ボラティリティはより一層拡大していると感じます。

このようにLNGを主に使用している北半球の需要が冬場に集中するという事情もあり、季節変動が非常に大きくなっていることは現在のマーケットの特徴の一つだと思います。発注済みのLNG船が順次竣工してくれば、ボラティリティの幅が少しずつ収れんしていく可能性はありますが、いずれにせよ今後しばらくはボラティリティの高い状況が続くと見ています。

期間用船に関しても、お客様の実感として冬場のボラティリティがあまりに高い、また船が必要な時に用船できない、という状況がここ数年続いています。そのため、用船者側は船をある程度の期間で抑えておいて、必要のない時は貸し出すという発想の下で、特に冬場をカバーするターム契約の需要が非常に高まっています。

足元はLNGの需要期から非需要期に移りつつあり、スポットの用船料も少しずつ落ちてきているのですが、ターム契約の用船料は引き続き高い



LNG船「尾州丸」

インタビュー

# 欧州では24年以降も LNG需要が伸びていく

2022年、ロシアによるウクライナ侵攻でガス・LNG市場は大きな影響を受けた。これまでロシアからのパイプラインガス供給に依存してきた欧州では、脱ロシア産ガスを掲げてLNG輸入を増加、今後も拡大していく見通しだ。反対に、アジアではLNG輸入が大幅に減少している。JOGMECの白川裕調査役に世界および欧州のLNGを取り巻く動向を解説してもらった。(取材日:1月26日)

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC)  
エネルギー事業本部

調査部 調査課 担当調査役

(併) LNG情報チーム 担当調査役

**白川 裕氏**



した。

その高価格に引き付けられて、米国産LNGの欧州向け輸出量が大きく増加しました。米国産LNGはこれまで大半がアジア向けに輸出されていましたが、欧州に流れたことでアジアの輸入量は減少しました。中国では高騰するスポットLNGの調達を抑制し、インドやパキスタン、バングラデシュなどアジアの新興需要国では資金不足でLNGを調達できずに石炭回帰や計画停電などが発生しました。このように、世界のLNG市場は従来の形から大きく変化しています。

政治的な動きを見ると、ロシアは2022年4月、ロシア産天然ガスを購入する際に自国通貨であるルーブルでの支払いを要求しました。しかし欧州各国はこれを拒否したため、ガス供給が停止されてエネルギーが不足し、ガス価格はどんどん高騰していきました。

6月以降は、ロシアと欧州を結ぶガスパイプライン「ノルドストリーム」を経由するロシア産ガスの供給量が段階的に絞られ、8月末には輸出量がゼロになりました。加えて9月末には「ノルドストリーム」が何者かによって爆破され、損傷を

受けています。

これに対応して、欧州はロシア産石炭・石油の購入を停止するなど対ロシア経済制裁を実施しました。また、ガス在庫の充填促進や節ガスなどに取り組むとともに、LNG受入能力を拡大するための浮体式LNG貯蔵再ガス化設備(FSRU)の導入を進めているのが現状です。

## 欧州のLNG輸入は60%以上増加 23年も世界トップとなる見通し

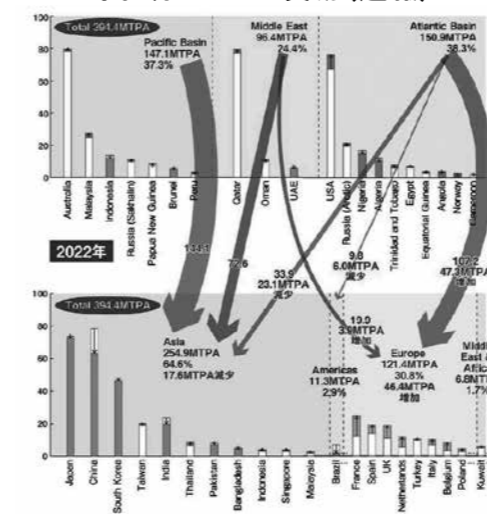
——LNG輸出入量の変化について詳しく教えてください。

白川 世界のLNG貿易量は、輸入ベースで2021年の約3億7230万トンから22年には約3億9440万トンとなり、増加率は5.9%でした(下図)。

輸入の6~7割はアジアが占めています。細かく見ていくと、2022年のアジアのLNG輸入量は2億5490万トンで21年から1760万トン減少しました。その前の20年から21年には輸入量が1808万トン増加したのですが、22年にはほぼ同量が減少した形です。

減少分のうち9割は中国の輸入減によるものです。中国は21年に7900万トンを輸入し日本を抜いて世界第1位となりましたが、22年は6400万トンまで下落し、再び日本と順位が逆転しました。またインド、パキスタン、バングラデシュを合わ

### 2022年世界のLNG貿易(速報)



上段が輸出、下段が輸入。棒グラフの白部分は2021年の実績を示している。

Kplerほか、各種資料よりJOGMEC作成

せると21年から22年でマイナス590万トンとなりました。

欧州における2022年の輸入量は、対前年比61.8%増加し1億2140万トンでした。世界全体に占める割合は21年の20.2%から22年には30.8%まで拡大しています。特にフランスのLNG輸入量は倍近く伸びました。

欧州の増加分がどこから来たかという点、供給側で最も変化したのは大西洋海域でした。具体的には米国、ロシアのヤマル半島、ナイジェリア、カリブ海などの液化基地から欧州向けの輸出が増加し、2021年比で1.6倍となっています。

米国にクローズアップして見ると、欧州向けLNG輸出量は2021年の2150万トンから22年は5210万トンと約2.4倍に増加しました。輸出全体に対し欧州が占める割合は21年が32.0%、22年が68.5%で2倍以上になっています。欧州の中でもフランスは対21年比で292.3%増加、イギリスは同215.8%増、イタリアが同242.4%増、そのほかスペインやオランダ、ポーランド、ベルギーも大幅に増加しました。

これに対し、米国産LNGのアジアその他地域向け輸出量は2021年の4580万トンから22年には2400万へと半減し、欧州と逆転しました。国別に見ると、中国が対21年比で75.7%の大幅減、そのほかインドが同42.5%減、日本が同41.0%減、韓国が同33.5%減となりました。

——2023年の輸出入量の予測をお聞かせください。

白川 LNG輸入の国・地域別トップ3を挙げると、欧州が2022年の1億2100万トンから23年には1億3400万トンまで増加して世界第1位、次に日本が原子力発電の再稼働により7300万トンから7200万トンに微減して第2位、そして中国が脱コロナ政策によって6400万トンから7000万トンに復活し第3位になると考えています。

輸出に関しては、米国がLNG液化基地の整備やフリーポートLNGの再稼働などによって7600万トンから8600万トンに増加して第1位に、続いてカタールが8000万トンを維持し第2位、さらに豪州も8000万トンを維持して第3位になると予測しています。

インタビュー

# カタールやUAEが LNG供給の重要な担い手に

LNG需要が盛り上がる中、中東の存在感が増している。特にカタールは世界最大規模と言われるノースフィールドガス田を擁し、LNG関連インフラを整備するための大規模な投資を実施している。世界的な脱炭素への流れがある中で、中東のLNG産出国はどのような戦略をとっていくのか。和光大学の岩間剛一教授に話を聞いた。  
(取材日：2月6日)



和光大学  
経済経営学部

教授 **岩間 剛一氏**

## 欧州のLNG特需は 年間1億1400万トンに及ぶ見込み

——中東LNGを取り巻く環境の変化をどう見ていますか。

岩間 国際エネルギー情勢が変化していく中で、LNGが必要とされています。ご承知のように、天然ガスは石炭と比べて燃焼時の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量を半減でき、脱炭素社会へのトランジションエネルギーとして重要であると言われていています。脱炭素化の流れに加えて、新型コロナウイルス感染拡大の収束に伴う世界的な景気回復や、ウクライナ危機に伴う脱ロシア産エネルギーの動きなどが重なり、今、LNGが強く求められています。

今後、欧州がロシアからのガス供給を回避する場合、年間でおよそ1億1400万トンのLNG特需が生まれる見込みです。言い換えれば、欧州の需要が伸びる分、世界的に量が限られるLNGの争奪戦が起こります。

2022年には欧州諸国が米国のシェールガス由来のLNGを高値で購入し、それに引張られる形で極東アジアのLNG価格も高騰しました。幸いなことに今年の欧州は暖冬だったので、暖房需要が減少しました。また、ガス在庫も十分に確保されていたため、足元のTTF価格は比較的低位で推移しています。

ただ、いずれにしてもアジア、アフリカ、欧州諸国の間でLNGの奪い合いは起きており、より高値で購入することができる欧州へと流れているのが現状です。これに伴い、LNGの輸送航路も変化しより長距離のLNG輸送が必要となった分、船の需要が増えて、船腹需給のひっ迫が起きています。

今後、欧州のLNG特需を背景にLNG貿易は世界的に拡大していくでしょう。私の見通しとしては、世界のLNG貿易量は現在の年間4億トンから2040～50年には8億トンを超えると考えています。その中心となるのが、従来は考えられませんでした。欧州諸国です。そして、欧州から地理的に近い中東のLNGは非常に有利な状況にあると考えています。

## 中東LNGの強みは 地理的優位性や環境負荷低減

——中東LNGの強みを教えてください。

岩間 第1に、豊富な原油・天然ガスの生産能力を持っています。

第2に、LNG輸出において米国が強力なライバルとなりますが、米国自体が世界最大の天然ガス消費国であるため、LNGを大量に輸出すると米国内の需給がひっ迫し、価格の高騰につながります。実際に2022年夏頃には米国で100万BTU(ブリティッシュ熱量単位)当たり10ドルを超える高値となりました。国内世論の反発もあり、米国の輸出拡大はそう簡単ではありません。

第3に、先ほど申し上げた通り、中東は欧州と地理的に近いという優位性があります。世界でLNGを大量に輸出できるのは基本的に米国、豪州、中東です。ただし豪州は地理的に遠いため、やはり有力なのは中東か米国となります。

最後にもう一つ重要なのが、中東には原油や天然ガスの埋蔵量が非常に多いため、「CCS(Carbon

dioxide Capture and Storage、二酸化炭素回収・地下貯留)」技術を使って老朽化した油田・ガス田にCO<sub>2</sub>を地下貯留することで、より低炭素のLNGを輸出できるという強みがあります。

例えば、カタールではLNG生産基地で再生可能エネルギー由来の電力を活用したり、植林と組み合わせたカーボンニュートラルLNGを輸出したり、あるいはCCSによってLNGの環境負荷を低減する構想を打ち出しています。このように環境対応の面からも、中東LNGには非常に可能性があると思っています。

なお、中東のLNGプロジェクトは日本企業の新しいビジネスにもつながっています。実際に船会社がカタールのLNG増設プロジェクトで長期用船契約を締結したほか、千代田化工建設がLNGプラントを受注するなどしています。

## カタールがLNG生産能力を増強 最大輸出国として主導権を握る

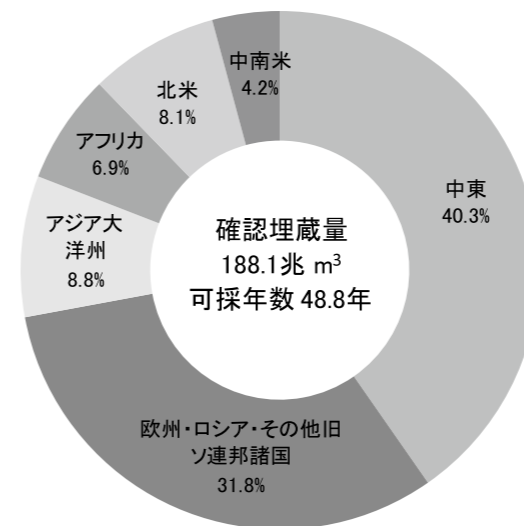
——中東におけるLNG生産国の今後の戦略について教えてください。

岩間 カタールでは、LNGの年間生産能力を現在の7700万トンから2027年までに1億2600万トンに増強する計画です。これまでカタールのLNG生産能力は世界最大規模でしたが、22年末頃に米国の生産能力が1億トンを超えて、世界トップとなりました。カタールとしては、能力の増強で世界最大輸出国としての地位を守り、LNG業界の主導権を握っていくという方針です。

なお、カタールはウクライナ危機が起きる前、新型コロナウイルスの感染拡大でエネルギー需要が低迷している時期においても将来のLNG需要を見据え、強気に増産に取り組みできました。その意味で、カタールには先見の明があると思います。

さらに、アラブ首長国連邦(United Arab Emirates、UAE)も今後LNGの生産能力を増強していく計画です。また、中東からもう少し広がるとアフリカ・モザンビークのLNGにも期待が寄せられています。こうした国々がこれから先、世界におけるLNG供給の重要な担い手になると考えています。

図 地域別天然ガス埋蔵量(2020年末)



世界の天然ガス埋蔵量の約4割を中東が占めている。

bp「Statistical Review of World Energy 2021」を基に資源エネルギー庁作成  
(出典)資源エネルギー庁「エネルギー白書2022」(https://www.enecho.meti.go.jp/about/whitepaper/2022/html/2-2-2.html)

# 現行 海事法令集 2023年版

2022年12月末日現在の海事関係法令479件を上・下2分冊に収録。改正115件、新公布1件。

## 【主な改正】

内航海運業法施行規則、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律、船舶登記令、港湾法、港湾法施行規則、船員労働安全衛生規則、船員職業安定法施行規則、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則、二酸化炭素放出抑制対象船舶の二酸化炭素放出抑制指標等に関する基準を定める省令、検疫法ほか。

国土交通省大臣官房 監修 A5判上製 4368頁 定価 59,400円(税込)

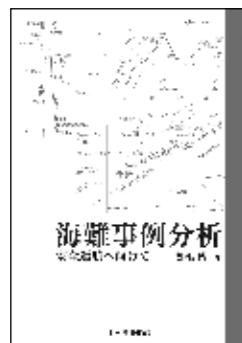
# 海洋汚染防止条約

## 2022年改訂版【英和对訳】

MARPOL73/78条約の全容がわかる。近年の附属書の改正を反映し、2022年11月1日までに発効している内容を英和对訳で収録した改訂版。付録として巻末に未発効分の改正(英文のみ)を掲載。

国土交通省総合政策局海洋政策課 監修 A5判 800頁 定価 16,500円(税込)

# 海難事例分析 安全運航へ向けて



船舶運航における最大の目的は、安全運航の達成であるが、最新のソフトやハードの利用にも関わらず、多くの海難事故が発生している。その原因を調べていくと、過去の海難と同様の原因が何度も繰り返されているのがわかる。本書は、過去の海難とその対応、船舶運航に関するマネジメントの役割、海難史からの教訓等をわかりやすく解説した。安全実務・運航管理に係る人にぜひ読んでもらいたい実務書。

関根博 著 A5判 270頁 定価 3,960円(税込)

刊行予定

海事六法 2023年版

危険物船舶運送及び貯蔵規則 21訂版

3月

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

| 特別企画 |

# フェリー旅、活性化へ



©TwiXteR/Shutterstock.com

新型コロナウイルス感染症の流行に伴って落ち込んでいた日本国内の旅行需要は昨年夏以降、行動制限の解除や観光需要喚起策により徐々に回復しつつある。こうした追い風はフェリー業界にも吹いている。加えて、コロナ禍前から各社では新造船のデビューが相次ぐほか、日本旅客船協会による「御船印めぐり」が始まるなど、船旅需要の拡大が見込まれている。

今月号の特別企画は「フェリー旅、活性化へ」と題し、“フェリーによる船旅=フェリー旅”にスポットを当てる。最近新造船を投入したフェリーさんふらわあと川崎近海汽船の2社には貨物輸送とのバランスを踏まえた旅客需要の喚起策についてインタビューした。また、旅作家の小林希氏にはユーザーの立場として、フェリー旅を楽しむためのヒントを聞いた。

インタビュー

# 船体設備とサービスの両面で カジュアルクルーズを具現化

関西と九州を結ぶ3航路で計6隻のフェリーをデイリー運航するフェリーさんふらわあ。今年の1月と4月には大阪―別府航路に新造液化天然ガス(LNG)燃料フェリー「さんふらわあ くない／むらさき」の2隻を投入する。さらに神戸―大分航路のリプレイスも控える。赤坂光次郎社長は「航路によって旅客・物流を棲み分ける可能性も出てくる」と語る。(取材日:2月1日)

株式会社フェリーさんふらわあ

代表取締役社長 **赤坂 光次郎氏**



## LNG燃料フェリー2隻を 別府航路に投入

——直近の4～5年で実施した取り組みについてご説明ください。

赤坂 何と言っても、今年投入する別府航路(大阪―別府航路)の新造船2隻をどう具体化するか最大のテーマでした。最終的には液化天然ガス(LNG)燃料フェリーとすることを決めました。LNG燃料化により二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量を従来比で25%、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)を約85%削減、さらに硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)をほぼ排出しない環境性能を備えた船となりました。

また、観光地の別府に発着する航路であるため、誘客の喚起を目的とした仕様となっています。内装や客室については鹿児島航路(大阪―志布志〈鹿児島〉航路)に2018年投入した「さんふらわあ さつま／きりしま」も参考にしています。

1船目の「さんふらわあ くない」が1月13日に就航し、2船目の「さんふらわあ むらさき」は4月14日に就航する予定です。就航済みの「さんふらわあ くない」についてはお客様の評判も上々だと理解しています。

旅客面のセールスポイントで言えば、和室と洋室をコネクトするコネクティングルームや、最上級ラウンジを設置しました。これはスイートのお客様専用のラウンジで雑誌・書籍類を置き、無料のコーヒーやアイスクリームを楽しめます。また、ショップ運営には専門のアドバイザーを付け、効果的なレイアウトなどについて指導を受けました。また250席以上確保したレストランでも専用アドバイザーの意見に基づいて提供する料理、食材の質を高めるよう尽力しています。このほか、個室パウダールームを備えた女性用トイレがごございます。

また、「さんふらわあ くない」の就航に合わせ、衛星回線を利用したクレジットカード決済を導入しました。別府航路に限らず、鹿児島航路と大分航路(神戸―大分航路)も対応しています。従来、現金を持ち合わせていなかったお客様が、売店で思うようにお土産を買えなかったり、レストランで自由にメニューを頼めなかったりするケースがありました。クレジットカード決済の導入はフェリー業界としても大きな進歩だと自負しています。

さらに、新造船は物流にも配慮した構造になっています。貨物スペースを従来船に比べて50%

今年1月に就航した新造LNG燃料フェリー「さんふらわあ くない」



増やしました。これには大分航路と合わせた2航路で物流を取り込むねらいがあります。大分航路の大分発が午後7時15分なのに対し、別府航路は別府発が午後6時45分で、神戸・大阪に到着するのはともに翌朝の6時35分です。別府航路に間に合わなかった物流のお客様が大分航路を利用できるように若干時差を付けました。

——営業面の取り組みはいかがですか。

赤坂 この3年ほど掛けて、運賃体系をお客様に分かりやすい形に見直すとともに、インターネットによる乗船予約の比率を高めることを追求していきました。ネット予約を促進する目的で「WEB割引」なども新たに導入し、今ではインターネット予約が7割ほどを占めています。

また、3航路ともペットと過ごせる「ウィズペットルーム」を完備しており、過去にはペットフードメーカーやペット保険とコラボしたキャンペーンも実施しました。さらにバイクによるツーリングや自転車旅の需要に対応したキャンペーンも展開しています。

## さんふらわあの“ファン”づくりが大事

——新型コロナウイルスの影響を教えてください。

赤坂 別府航路の新造船2隻の建造を決定した直

後、新型コロナウイルスが発生しました。当社も旅客部門については他の交通機関と同様、大きなダメージを受けました。

2020年度は旅客数が一時期、コロナ前の95%減まで落ち込みました。物流部門は生活物資や工業製品の輸送需要により5～10%減にとどまり、経営の下支えに貢献しました。物流部門を持っていることのありがたみを痛感した次第です。

現在、旅客数はコロナ前の8割程度まで回復しました。乗用車についてはすでに100%に戻っています。コロナの影響が徐々に落ち着く中、乗用車で移動しようというお客様が顕著に増えています。物流も徐々にコロナ前のボリュームに戻りつつあると思っています。

——新型コロナで旅客の利用者層は変化しましたか。

赤坂 依然としてシニア層の割合は高いものの、この3年間で修学旅行や合宿を目的とした学生の利用がほぼなくなりました。コロナの有無にかかわらず、中長期的に見て日本の人口減少はさらに加速するので、単純に考えればフェリーの旅客需要も落ちます。そこで従来は1回しか乗らなかったお客様に2回、3回と乗ってもらって需要を喚起しようと考えています。

お客様の年齢層が若いほど需要の期間も長くなります。例えば中学校の修学旅行で当社のフェリーに乗ったら、あと60～70年は元気に行動できる

インタビュー

# 行動制限の無い22年度実績が 旅客戦略策定時の標準になる

川崎近海汽船は「シルバーフェリー」として、八戸港(青森県)と苫小牧港(北海道)を結ぶフェリー航路を4隻体制で毎日運航している。今年4月には航路開設からちょうど50周年の節目を迎える。物流の担い手としての機能も果たしつつ、旅客面のサービスをどのように強化していくのか。岡田悦明常務取締役聞いた。(取材日：1月31日)

川崎近海汽船株式会社

常務取締役 **岡田 悦明氏**  
(フェリー部担当・内航定期船部担当補佐)



2021年6月に就航した新造フェリー「シルバープリズ」

## 20年度繁忙期の旅客は コロナ前の1割程度

—新型コロナウイルスが貴社のフェリー事業に及ぼした影響をお聞かせいただけますか。

岡田 新型コロナの感染拡大は公共交通機関や飲食業、観光業など旅客事業全般に多大な影響を与えました。ご多分に漏れず当社フェリーも旅客が激減し、大変厳しい状況となりました。コロナ禍の初年度にあたる2020年度の繁忙期には、旅客利用者がコロナ前の僅か1割程度にまで減少しました。

フェリー事業のもう一つの柱である貨物に関しても生活物資が多くを占めることから外食産業用の食料品が激減したほか、衣料品や建設関連貨物なども大きく落ち込みました。EC(電子商取引)貨物は巣ごもり需要により急激な増加が見られたため、全体の輸送量としては微減に留まったものの、旅客の減少が響いて収益は大幅に悪化しました。

—主なコロナ対策について教えてください。

岡田 当社が運航するシルバーフェリーは関東圏と北海道間の物流と地域の方々の普段使いの足として重要な航路と認識しており、コロナ禍でも安定的な運航を最優先に取り組んできました。特に安定運航に欠かすことのできない乗組員対策として早い段階から乗船日当日と乗船後4日目にそれぞれ、全員の抗原検査を実施し今日まで継続しています。幸い、クラスターは発生せず現在まで乗組員の感染による運休は発生していません。

他にもフェリーターミナルや船内への消毒液設置はもとより、船内及び本船自体の空調フィルターをウイルス対応型に新替えるなどの対策を講じました。

運用面ではお客様同士の距離を確保できるように、個室ではない二等室の定員を半分に減らして現在に至るまで運航しています。また、2021年6月には従来に比べて個室数を大幅に増やした新造船「シルバープリズ」を就航させました。

当社は海陸一体となって早い段階からコロナ対策を講じ、現在も継続しながら物流・人流双方を滞らせないよう安定輸送の維持に努めています。

## 利用者の快適性向上を念頭に 新造船4隻を相次いで投入

—ここ数年で実行してきた取り組みについてご説明いただけますか。

岡田 当社では新型コロナ発生前から、利用者の快適性向上を図るために船隊整備を進めてきました。具体的に2012年の「シルバープリンセス」を皮切りに翌13年に「シルバーエイト」、また18年に「シルバーティアラ」、そして21年に「シルバープリズ」を相次いで就航させました。21年時点で八戸—苫小牧航路で運航する4隻全てを船齢10年以下のラインナップとしました。一般旅客の皆様の快適性向上だけでなく、物流を担うトラックドライバー専用客室も全船個室となり、十分に休息を取っていただけていると思っています。

また、当社のフェリー航路は生鮮品の輸送が多いのも特徴です。貨物関係では保冷車の増加に伴い、本船から電源を供給するソケットを大幅に増

設しました。また、これまでも省エネ船を順次就航させてきましたが、最新の「シルバープリズ」では燃費性能をさらに大幅向上させ、環境にも配慮しています。

広告宣伝関係では3年前から女子スキージャンプの第一人者である高梨沙羅選手のスポンサーを務めており、彼女の不屈の精神力を安全運航のために全力を尽くす我々シルバーフェリーと重ね合わせて、訴求していければと考えています。高梨選手を起用したポスター・看板は船内をはじめ、札幌市営地下鉄の大通駅やJRの八戸・苫小牧駅で見ることができますので是非ご覧ください。

## 新予約システムの導入に合わせ 専用ウェブサイトをリニューアル

—直近ではシルバーフェリーの専用ウェブサイトをリニューアル※しました。

岡田 これは2月1日出港便から導入する新たな

※ <https://yoyaku.silverferry.jp/>

# 救助契約の締結遅延問題に関わる Hugh Shaw氏(元英国SOSREP) 報告書について

東京海上日動火災保険株式会社

フェロー 兼 コマーシャル損害部専門部長 **久保 治郎**<sup>1</sup>

## I. はじめに

近年、座礁や浸水事故に際して、本来、緊急に手配されるべき救助作業が救助契約の締結遅延によってその着手が遅れ、船舶や積荷の状態の悪化、船員が晒される危険の増大、さらに環境損害の発生あるいは拡大が招来されている事案が少なくないとの指摘がある。この救助契約の締結遅延の原因とそのリスクを最小化するための方策に関して元英国SOSREP(UK Secretary of State's Representative: 閣僚権限代行者)であるHugh Shaw OBE(Order of the British Empire: 大英帝国勲章)による調査および検討が実施され、最終報告書が2022年7月に公表されている。

その時期をほぼ同じくして、被救助財産の一部の利害関係者に敬遠され利用件数を大きく減少させたロイズ海難救助契約標準書式-不成功無報酬(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement No cure - No pay 以下、ロイズ・オープン・フォー

ムあるいはLOF)<sup>2</sup>およびこの書式を中心とするLOFシステムの改定作業が開始されている。

上記Hugh Shaw氏による報告書は、LOF書式等の改定の方向性にも一定の示唆を与えるものと考えられる。本稿では、LOF等の改定の動きとShaw氏による報告書の概要を紹介する。

## II. ロイズ海難救助仲裁部門の閉鎖計画とLOF改定作業

1908年に最初の書式が制定され、これまで国際的に最も広く知られた救助契約として利用されてきたLOFが、現在、歴史的な転換点を迎えている。

LOFは不成功無報酬の原則に基礎をおく伝統的な財産救助契約の代表的書式というべきものである。1970年代に発生したタンカーからの原油流出事故を契機とした海洋環境問題の高まりの中で、LOFは1980年にはエンハンスメントとセーフティネットの導入、1990年には1989年海難救助条約の撰取さらに1999年には追加条項としてのSCOPIC条項の導入など、社会的要請に合わせて改定を繰り返しながら、従来、世界で最も利用される救助書式であり続けたが、近年はその利用件数が著しく減少し続けている。LOFによる救助事案は、1980年には255件であったが、1990年代の年平均は139件、2000年代の年平均は103件と明確な減少傾向を示し<sup>3</sup>、2017年には46件、2018年には55件、2019年には35件、2020年には40件、さらに2021年には29件と史上最少件数を更新している<sup>4</sup>。LOFの利用件数の減少は、航海計器、通信技術、気象予報等を含めた安全航海の

ための技術の発展やISMコードの導入等の体制整備による海難事故の発生件数自体の大幅な減少による部分もあるものの、海難救助事案、すなわちドライサルベージ<sup>5</sup>の多くが、大雑把に言えば、LOF以外のいわゆる定額補償契約に置き換えられている傾向を示唆している(ドライサルベージ全体に対するLOF救助事案の割合は2021年には僅か15%となっている<sup>6</sup>)。

ロイズは2021年4月に同保険組合が管理・運営するロイズ海難救助仲裁部門(Lloyd's Salvage Arbitration Branch 以下、LSAB)を2021年末までに廃止する計画を国際救助者連盟(International Salvage Union 以下、ISU)、国際P&Iグループなどの関係団体に通告した。LSABの運営費用が高額である一方、上記のとおり、近年はLOFの利用件数が著しく減少したことが理由であった。

LOF書式そのものに加えて、救助報酬に関する仲裁手続き、SCOPIC報酬の算定に使用するSCOPICタリフ、現場特別代理人(Special Casualty Representative 以下、SCR)制度などを含めた言わば「LOFシステム」全体の管理者とすべきLSABが廃止された場合には、LOFシステムの管理者という重要な機能の新たな受け皿が必要となる。適切な受け皿が設けられない場合には、単なる書式に過ぎないLOFは機能し得ないこととなり、書式としての存続も危ぶまれることになる。

こうしたロイズの動きは、ISUをはじめとする各関係団体に一様に驚きを持って受け止められた。関係業界からはLOFが人命、環境および財物救助に貢献してきた実績と海運業界におけるLOFの重要性が強調され、LSABなくしてはLOFシステムが大きく毀損されかねないとしてLSABの継続を強く求める意向が表明された。ロイズは、こうした関連団体の意見を受け入れて、2021年7月、LSABの廃止計画を取り止めることを決定し、現在、関係団体も交えて、LOF書式の改定を含めたLOFシステムの見直し、すなわちLSABの収益改善計画の立案に向けた検討および協議を進めている。この検討作業は大別して3つの視点から取り組まれている。その一つ目は、LOF改定における最も中心的な問題であるが、(被救助財産側の利害関係者が高額過ぎると感じ



LOF(ロイズ・オープン・フォーム)の書式(1頁目)

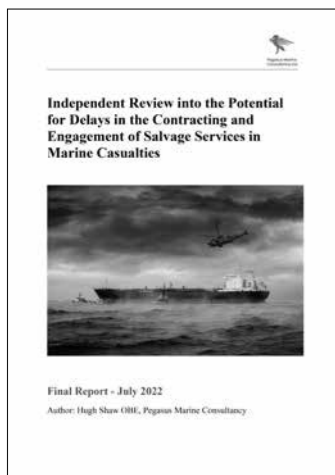
ている)救助報酬および関連コストの問題、二つ目は、LOFが余り利用されていないアジアおよび極東におけるプロモーションの問題、三つ目は、ESGに関わる問題である。

## III. 元英国SOSREP Hugh Shaw OBEによる報告書

2020年の後半、ロイズによるLSAB廃止計画が関係団体に公表される以前に、救助契約の締結遅延とそれに伴う救助作業の着手の遅延によって船舶の状態の悪化、環境損害の発生あるいは拡大が招来されている事案が少なくないことを憂慮した国際P&Iグループが、救助契約の締結遅延の原因の分析とそのリスクを最小化するための方策の検討のために元英国SOSREPであるHugh Shaw氏に調査および検討を委託した。

Shaw氏は、船主、船舶管理会社、船体保険者、P&I保険者、救助業者、マリンコンサルタント、救助ブローカー、SCR、海損精算人、Solicitor、Barrister、仲裁人、学者、沿岸国当局およびLloyd's Salvage Group(LOF書式の改定等を担う会議体)等の合計300名以上にWeb質問状を送付し約120名から回答を得た上で、その結果も踏まえて2022年7月下旬、最終の調査報告書(以下、Shaw報告書)を取りまとめた<sup>7</sup>。なお、Shaw氏は船体保険者、船主および船舶管理会社からの回答が期待より少なかったことは残念であるとしている。

Shaw報告書は55頁に及ぶ大部のもので、記述の範囲は、救助契約書式、救助報酬の決定手続き、救助報酬・コストの水準、救助当事者・関係者の



Hug Shaw OBEがまとめた最終報告書の表紙

# 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名の着席としてあります。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。

33	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	3月1日（水曜日） 13:30～16:45	
講師	流通科学大学 名誉教授 森 隆行 氏	
受講料	会員：11,000円（税込） 非会員：22,000円（税込）	
34	日本の洋上風力プロジェクトに対応するため、日本法の視点からBIMCOの特殊備船契約書式の基本構造と留意点を学ぶ 洋上風力関連船に関する特殊備船契約の基礎（全3回）	レベル ★★
日時	3月6日、13日、20日（毎週月曜日） 15:30～17:00	
講師	戸田総合法律事務所 弁護士 青木 理生 氏（日本風力発電協会正会員、世界洋上風力サミット日本2022講演者）	
受講料	会員：16,500円（税込） 非会員：33,000円（税込）	
35	Laytimeにおける原則を判例で述べられた文言をもとに理解する Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	レベル ★★ ※追加日程、余席僅か
日時	3月16日（木曜日） 13:30～17:00	
講師	日本海運集会所 海事知見事業グループ長 青戸 照太郎	
受講料	会員：11,000円（税込） 非会員：22,000円（税込）	
2023年度		
1	ASBATANKVOYの解釈と実務を学び応用をつける タンカー航海備船契約（全3回）	レベル ★★
日時	4月12日、19日、26日（毎週水曜日） 15:00～17:00（120分/回）	
講師	早稲田大学 海法研究所招聘研究員 榎本 啓一郎 氏	
受講料	会員：22,000円（税込） 非会員：44,000円（税込）	
2, 4, 5	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修（春）（連続2日間）	レベル ★ 法人単位（会員のみ）で受講予約受付中。 詳細は2/6号「JSEメール通信」参照。
日時	T1日程	4月17日（月）～18日（火） 13:30～17:00 ※満席
	T2日程	5月9日（火）～10日（水） 13:30～17:00 ※余席あり
	T3日程	6月6日（火）～7日（水） 13:30～17:00 ※余席あり
講師	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Director 関根 博 氏 （元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長）	
	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・マーケットリサーチチームリーダー 飛田 真澄 氏 商船三井 ドライバルク営業統括部 ドライバルク BI・調査チームリーダー 神田 愛 氏 ※飛田氏か神田氏のいずれかがご担当されます。	
	「船舶保険/P&I保険の概要」 損害保険ジャパン 海上保険部 船舶保険グループ 主査 上村 一郎 氏	
受講料	会員：27,500円（税込） 非会員：55,000円（税込）	

### ●一般セミナー

※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。

国際海運の脱炭素化に関する動向 – IMO と EU の動向を中心に–	
日時	3月29日（水曜日） 15:30～17:00
講師	日本海事センター 企画研究部 主任研究員 森本 清二郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込） 非会員：11,000円（税込）

### ●関西地区 海運実務研修講座

※会場は、神戸国際会館等です。定員は12名程度です。

7	海運特有の会計基礎を学ぶ 入門 会計と海運業	レベル ★
日時	3月16日（木曜日） 13:30～16:40	場所 神戸国際会館セミナーハウス 7階 702号室
講師	公認会計士 古田 晴信 氏（EY 新日本有限責任監査法人 大阪事務所 監査第1グループ シニアマネージャー） 公認会計士 伊藤 幹 氏（EY 新日本有限責任監査法人 大阪事務所 監査第1グループ シニア）	
受講料	会員：11,000円（税込） 非会員：17,600円（税込）	
8	船主業務における海運特有の法人税制を学ぶ 船舶所有者に関する法人税制	レベル ★★
日時	3月17日（金曜日） 13:30～16:40	場所 神戸国際会館セミナーハウス 7階 702号室
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：17,600円（税込）	
2023年度		
1	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修（1日）	レベル ★ 法人単位で受講予約受付中。 詳細は2/6号「JSEメール通信」参照。
日時	5月15日（月曜日） 10:30～16:40	場所 神戸国際会館セミナーハウス 7階 701号室
講師	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・マーケットリサーチチームリーダー 飛田 真澄 氏 商船三井 ドライバルク営業統括部 ドライバルク BI・調査チームリーダー 神田 愛 氏 ※飛田氏か神田氏のいずれかがご担当されます。	
	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Executive 関根 博 氏 （元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長）	
受講料	会員：16,500円（税込） 非会員：26,400円（税込）	

### ●他法人主催セミナー

BIMCO GENCON 2022 の解説			
日時	3月17日（金曜日） 14:30～17:00	場所	第一ホテル ラ・ローズ（5階）
受講料	無料	詳細・申込	https://www.bimco.org/events/20230317-gencon

- 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）、関西地区は神戸国際会館等（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。  
 ・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。講師、内容等は変更になる場合があります。  
 ・受講のお申し込みは、日本海運集会所の正会員を優先に受付します。空席がある場合は非会員も受け付けます。  
 ・すべての講座・セミナー資料は当日配布します。事前送付やデータでの提供はありません。  
 ・会場での写真撮影、ビデオ撮影・動画録画、録音は固くお断りいたします。また、会場でのお食事はご遠慮ください。

### 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随時お知らせしています。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



# 2023年度 研修講座・セミナー年間予定表

日本海運集会所では、海運実務研修講座(東京、神戸)、一般セミナー等を毎年開催しています。これらの講座・セミナーは体系的な知識を得るため、基礎を確認するため、今後の業務に役立てるためなど様々な目的でご利用いただいています。2023度も海事産業に関わる方々の業務支援のため約50テーマの研修講座・セミナーを予定しています。

## ●海運実務研修講座(2022年度開催実績より編成)

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
4月	1 タンカー航海備船契約(全3回)	★★	9月	16 船の技術知識あれこれ(全1日)	★
	2 <T1日程> 新人社員研修(春)(連続2日間)	★		17 海技の知識(全3回)	★★
	3 船の技術知識あれこれ(全1日)	★	10月	18 不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★
5月	4 <T2日程> 新人社員研修(春)(連続2日間)	★		19 <T4日程> 新人社員研修(秋)(連続2日間)	★
	5 <T3日程> 新人社員研修(春)(連続2日間)	★	11月	20 不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★
6月	6 港湾・物流基礎(全1日)	★☆		21 P&I保険の基礎(全4回)	★
	7 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★☆	12月	22 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)	★☆
	8 共同海損基礎(全2回)	★☆		23 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★☆
7月	9 船の技術知識あれこれ(全1日)	★	1月	24 船荷証券の基礎(全3回)	★★
	10 入門 会計と海運業(全3回)	★☆		25 内航海運概論(全1日)	★
8月	11 船舶保険 入門(全3回)	★☆		26 船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆
	12 税務・会計基礎(全1日)	★★	2月	27 Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(全1日)	★★
9月	13 船舶金融詳説(連続2日間)	★★		28 船荷証券の実務上の問題点(中級編)(全3回)	★★★
	14 定期備船契約(全5回)	★★		29 船舶売買の実務(全3~4回)	★★
	15 船舶管理実務(連続2日間)	★★	3月	30 洋上風力関連船に関する特殊備船契約の基礎(全3回)	★★

## ●関西地区 海運実務研修講座(2022年度開催実績より編成)

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
5月	1 新人社員研修(1日)	★	11月	5 P&I保険の基礎	★☆
6月	2 船の技術知識あれこれ	★	1月	6 船舶所有者に関する法人税制	★★
7月	3 内航海運概論	★	3月	7 入門 会計と海運業	★
10月	4 船舶保険 入門	★☆			

## ●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
4月	船員配乗業務・コロナ禍における諸問題と乗組員ウェルビーイング	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢 洋上風力発電と海運
6月	内外鉄鋼業の現状と展望	3月	国際海運の脱炭素化に関する動向
10月	船主責任制限法の解説	随時	貿易のデジタル化関連(仮)
11月	2023 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets		LNG市況関連(仮)
12月	世界の石炭需給及び価格動向 解剖・ドライバルク市況		水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望		中国セミナー(仮)
	デジタル&グリーン時代の物流と港湾マーケティング		

## ●他法人主催セミナー 海外法律事務所、海外船舶管理会社、海外保険会社等によるセミナー。(無料)

・5/18 ロンドン海事仲裁人協会主催(LMAA: London Maritime Arbitrators Association) ロンドン海事仲裁について

注 ・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室(定員32名)、関西地区は神戸国際会館等(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。  
 ・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。講師、内容等は変更になる場合があります。  
 ・受講のお申し込みは、日本海運集会所の正会員を優先に受付します。空席がある場合は非会員も受け付けます。  
 ・すべての講座・セミナー資料は当日配布します。事前送付やデータでの提供はありません。  
 ・会場での写真撮影、ビデオ撮影・動画録画、録音は固くお断りいたします。また、会場でのお食事はご遠慮ください。

## 社長交代会見で灘次期社長が抱負、経営安定化へ意欲

ジャパン マリンユナイテッド

### 千葉社長「新たな視点で経営改革を」

ジャパンマリンユナイテッド(JMU)は2022年12月27日、千葉光太郎社長の後任にスチールプランテックの灘信之社長を充てる人事を発表した。発令は2023年4月1日。これに伴い千葉社長は特別顧問に就任する。同年1月26日に開かれた記者会見に2人が揃って出席した。

2018年4月から社長を務める千葉氏は、「液化天然ガス(LNG)船の混乱から始まり、海運・造船市況が厳しい中でいかにしてJMUを立て直すかを念頭に経営にあたってきた。想定を超える外部変化があり、在任期間中の収益は厳しいものになった」と5年間を振り返った。

“辛い決断”として2021年に舞鶴事業所(京都)で新造船の建造から撤退し修繕に特化した経営判断を挙げ、「新造船事業で働いていた人と修理事業で働く人との相乗効果が生まれているのが唯一の救い」と険しい表情を浮かべた。

外部から灘氏を選んだことに対しては、いかなる環境の変化があっても着実に収益を上げられる体制の確立が重要との考えから、「造船業界の常識に囚われず、新たな視点や発想で経営改革に取り組むことが不可欠だった」と説明した。灘氏に対しては「製鉄所の現場経験が長く、スチールプランテックの業績を改善させた。新たな発想で次の時代を切り開いていただける」と期待を寄せた。

### 灘次期社長「社会の変化に早く対応」

灘氏は2月1日にJMU顧問となり、臨時株主総会を経て社長となる。JMUに関しては「この10年間で350隻も建造した。社会やお客様のニーズに応じて様々な技術開発をして、商船や艦船を供給している」と評価した。

その上で懸念として脱炭素社会への挑戦やデジタル化の進展、覇権主義国家によって脅かされる安全保障問題などを挙げ、「これらの変化にいち早く対応し、付加価値の高い船舶や海洋製品を安定して供給していくことがJMUの存在意義だ」と力を込めた。

社会課題の解決と事業を両立するCSV(共有価値の創造)を目指した経営を進める意向で、「まだどのような問題があり、どう解決すべきか分からないが、まずは現場を回って現実を見たい。その観点から経営の安定化と社会への貢献に向けて努力する」と意気込んだ。

社長人事の打診を受けた時は「青天のへきれき。どうして私なのか」と驚いたという。「海洋国の日本に造船業は必須。造船関係者にとって、将来に夢や希望が持てる世界にするため貢献できるのではないかと引き受けた理由を明かした。

灘氏は1979年3月に九州工業大学機械工学第2学科卒業後、同年4月に日本鋼管に入社。JFEスチール専務執行役員などを経て、2017年4月からスチールプランテック社長(現職)。66歳。



記者会見に出席する千葉氏(右)と次期社長の灘氏(左)

**AI活用でギリアと資本業務提携**

日本郵船

日本郵船はこのほど、統合人工知能(AI)プラットフォームの開発を手掛けるギリアと資本業務提携契約を締結した。発表は1月30日。

日本郵船とギリアは、自律運航船や避航操船の技術開発といったR&D(研究開発)領域で協業するほか、日本郵船の営業部門やバックオフィス部門の業務プロセスにAI技術を導入してデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進する。また、共同開発したサービスに関する国内外へのマーケティング・広報・販売などで協力するとともに、人材交流による各種技術研究や人材教育の促進なども行うとしている。

日本郵船の鈴木英樹執行役員は今回の資本業務提携について「将来的には、当社におけるAI技術の実用化に留まらず、海運業界をリードするAIサービスの提供など、新たな価値創造に取り組んでいくことを期待している」とコメントした。

**洋上風力発電向けCTVを国内初運航**

日本郵船

日本郵船は2月15日、世界的な風力タービンメーカーであるシーメンスガメサ(スペイン)と洋上風力発電設備向け作業員輸送船(CTV)1隻の定期用船契約を締結した。

このCTVは、今年12月に商用運転開始を予定している石狩湾新港洋上風力発電施設への作業員輸送に従事する。同施設では、500haの海域でシーメンスガメサ製の洋上風車14基を建設・運転・保守する計画となっている。日本郵船グループとしては国内初のCTV運航となる。

CTVの主要目は以下の通り。全長：27.10m、型幅：9.00m、乗客定員数：12人、建造造船所：PT Kim Seah Shipyard Indonesia (Penguin Shipyard International子会社)、保有：日本郵船、船舶管理：北洋海運。

日本では、洋上風力発電設備の建設が本格化する2026年頃から約20年でCTVのマーケット規模が100隻を超えると予想されている。日本郵船は今回の契約を足掛かりに、洋上風力発電事業への一層の展開を目指すとしている。

**4年ぶりにメディア懇親会を開催**

日本郵船



日本郵船は2月16日、4年ぶりとなるメディア懇親会を東京本社で開催した。初めに挨拶に立った長澤仁志社長(写真)は、コロナ禍を「大変な4年間だった」と振り返った上で、「当初は荷動きが落ちたが、巣ごもり需要が始まり、また物流混乱もあり、一般消費財関連のコンテナ船、航空貨物、物流事業は極めて堅調に推移した。2021・22年度と1兆円を超えるような未曾有の利益を上げることができた。ただ、いくら風が吹いても帆に穴が空いていけば前に進まない。グループ社員全員が努力して風を受け止め、素晴らしい業績を上げてくれたと思っている」と語った。

また、3月10日に発表予定の次期中期経営計画について「今、我々は劇的に回復した財務の内容を背景に、今後どういった計画を進めていくかを真剣に議論し、ほぼ完成に近づいている。日本郵船グループの成長戦略、資本政策に注目していただければ」とコメントした。

4月1日付で新社長に就任する曾我貴也専務は、「私の役目は会社の基盤を継承し、維持していくことにある。なかんずく長澤社長がESG元年として2021年からスタートしたESG経営を我々の中心に置きながら、様々な形で事業を発展させること、ESGの実装を担当していくことが私の役目だと思っている。社員や他のステークホルダー、取引先も含めて、全ての人がサステナブルでワクワクしながら楽しく仕事ができるような環境をつくっていききたい」と話した。

**子会社2社を10月に合併****フェリー・内航RORO船の新会社設立へ**  
商船三井

商船三井は2月13日、100%出資連結子会社である商船三井フェリーとフェリーさんふらわあの事業を統合することを決定したと発表した。10月1日に商船三井フェリーを存続会社とする合併を行い、新会社として営業を開始する。新会社は

国内で最大規模のフェリー・内航RORO船事業会社になるという。

商船三井フェリーでは現在フェリー4隻と内航RORO船5隻を、フェリーさんふらわあはフェリー6隻を運航している。2社とも液化天然ガス(LNG)燃料船の導入を進めており、フェリーさんふらわあでは1月13日に日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれなひ」が就航、続いて4月に2番船「さんふらわあ むらさき」の就航を予定している。商船三井フェリーは合併後の2025年にLNG燃料フェリー2隻が就航する計画となっている。

商船三井は2023年4月に「ウェルビーイングライフ営業本部」を新設し、その中にフェリー・内航RORO船事業や不動産・クルーズ・その他事業を置いて事業の柱としていく方針だ。

2社を合併するねらいとしては、経営資源を結集することで脱炭素やデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進、またトラックドライバー不足といった物流・社会課題の解決に向けて輸送サービスのさらなる向上を図るとしている。

フェリー事業に関しては、旅客需要の変化を踏まえたカスタマーサービスの改善やデジタル分野のマーケティング強化に取り組む。これにより、上質な船旅としてのクルーズを定期航路で気軽に楽しむ「カジュアルクルーズコンセプト」の浸透を加速させたい考え。さらに、フェリー発着地の自治体や地域社会との結びつきを一層強化して、地方創生・地域経済への貢献に努めていくとしている。

新会社の社名は未定。本社住所は東京都千代田区外神田1丁目18番13号。運航航路はフェリーが大洗/苫小牧、大阪/別府、大阪/志布志、神戸/大分、RORO船が東京/博多、東京/荊田となる。

**船舶サイバーセキュリティで AiP 取得**

商船三井

商船三井が開発・実証したサイバーセキュリティ対策を施した船舶ネットワークの基本設計が、フランス船級協会のビューローベリタスから設計基本承認(AiP)を取得した。発表は2月2日。

このAiPは、国際船級協会連合(IACS)が発行する船舶のサイバーセキュリティに関する統一規

則(UR)のE26「Cyber resilience of ships」への適合性を承認するもの。UR E26に関するAiP取得は世界初となる。

UR E26は、船用機器メーカーや造船所、船主などの関係者に対し、それぞれの立場から設計・開発・実装・運用など各段階でサイバーセキュリティ対策を適切に組み込むよう規定している。船舶の設計から運用寿命までの間に、運航に関する船用機器と船上PCなどのIT関連機器の両方を船舶ネットワークへ安全に統合することがねらい。強制要件として、2024年1月1日以降に建造契約が結ばれる船舶に適用される。

**CCSの長期契約締結セレモニーを開催**

川崎汽船

川崎汽船は2月10日、Northern Lights JV DAとともに、7500m<sup>3</sup>型液化二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)輸送船2隻に関する裸用船契約および定期用船契約の締結セレモニーを開催した。

新造船は2024年の引き渡し後、世界初の本格的なCO<sub>2</sub>回収貯留(CCS)バリューチェーンプロジェクトに投入される。複数のCO<sub>2</sub>回収施設から、ノルウェーにあるNorthern LightsのCO<sub>2</sub>受け入れ基地まで液化CO<sub>2</sub>を輸送する計画となっている。船舶管理は川崎汽船子会社の“K”Line LNG Shipping (UK) Ltd.が行う。

**2Mアライアンスが25年1月に終了**

マースク、MSC

コンテナ船社大手のMSCとマースクは1月25日、コンテナ船を共同運航するアライアンス「2M」を2025年1月で終了することに合意したと発表した。

「2M」は、2015年にサービスを開始した。契約の最低期間は10年で、提携解消時の予告期間は2年と定められていた。アライアンス解消について、マースクのVincent Clerc CEOとMSCのSoren Toft CEOは「両社が2015年に10年契約を締結して以来、多くの変化があったことを認識している。2Mアライアンスの廃止は、両社が独自の戦略を追求し続けるための道を開くものだ」とコメントした。

## 海運のPRキャンペーン 駅や街頭などで広告展開

日本船主協会

日本船主協会は2月20日から、関東・関西圏を主な対象として海運の集中PRキャンペーンを行う。「“開運”じゃなくて、“海運”です。」のキャッチコピーを掲げ、ポスターや動画広告などで海運の重要性や役割に対する認知度をさらに高め、広く一般に印象付けることがねらい。

駅などにポスターを掲示するほか、屋外ビジョンや映画館、YouTubeで広告動画を流す。場所や期間の詳細は下表の通り。

このPRキャンペーンにあわせて特設サイト(https://www.jsanet.or.jp/kaiun/)を開設した。さらに、B2サイズのポスターやウェブバナーも制作している。問い合わせは日本船主協会企画部広報室(TEL:03-3264-7181、Email:pub-office@jsanet.or.jp)まで。

交通広告	①渋谷駅 田園都市線 (ハチ公改札・道玄坂改札 内・外)	2/20(月) ~3/6(月)
	②阪急大阪 梅田駅 (駅と阪急百貨店を結ぶ動く歩道)	2/27(月) ~3/6(月)
シネマ 広告	①新宿バルト9 ②TOHO シネマズ 新宿・渋谷・池袋・梅田	2/24(金) ~3/23(木)
屋外 ビジョン	①渋谷スクランブル交差点 大型ビジョン(4面)	2/24(金) ~2/26(日)
	②渋谷愛ビジョン (宮益坂下交差点)	2/24(金) ~3/23(木)
YouTube	関東・関西 (動画内にランダム表示)	2/24(金) ~3/23(木)

## アブダビ国営エネルギー企業と 脱炭素分野でプロジェクトを共同開発

JERA

JERAは2月15日、アラブ首長国連邦(UAE)アブダビの国営エネルギー会社Abu Dhabi National Energy Company P.J.S.C. (TAQA)と脱炭素分野プロジェクトの共同開発に関する覚書を締結したと発表した。

JERAとTAQAは覚書を通じて、中東地域を中心としたゼロエミッション火力やグリーン水素・

アンモニア製造などのプロジェクトを共同開発し、両社の事業機会拡大につなげたいとしている。

## グリーン経営の新規登録者を公表

交通エコロジー・モビリティ財団

交通エコロジー・モビリティ財団は2月7日、グリーン経営認証における2023年1月分の永年登録表彰事業所と新規登録事業者を公表した。

グリーン経営認証とは、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定レベル以上の環境保全の取り組みを行っている事業者を認証・登録する制度のこと。事業者の環境改善努力を客観的に証明することで、取り組み意欲の向上を図り、業界の環境負荷低減につなげるねらいがある。また、グリーン経営認証に10年継続して登録された事業所に対し永年登録事業所表彰を行っている。

今回、永年登録事業所としてトラック運送事業所20件、倉庫事業所5件が表彰された。また、新規登録事業所はトラック運送事業が6件、バス事業が6件、港湾運送業が1件だった。1月時点の累積登録事業所数は6241件となっている。

## EU排出量報告・取引サービスを提供 ウィルヘルムセン・シップ・マネジメント

船舶管理大手のウィルヘルムセン・シップ・マネジメント(WSM)はこのほど、シップブローカーのアフィニティ・ SHIPPINGとEU域内排出量取引制度(EU ETS)に関する包括的なコンプライアンス・サービスを提供する合弁会社を共同設立する覚書に調印した。発表は2月7日。

EU ETSとは、炭素排出量取引制度のこと。EU理事会と欧州議会では2022年12月、EU ETSの対象に海運を加えることに合意した。船主やオペレーターは24年に適用排出量の40%、25年に70%、26年以降は毎年100%の排出枠を取得する必要がある。

WSMは排出量の報告書に係る検証など技術管理の専門知識を、アフィニティは炭素製品の売買やEU排出枠登録管理などに関する知見をそれぞれ提供し、新合弁会社を通じて関係者の対応を支援する考え。

## メタノール燃料船を初受注

常石造船

常石造船は2月14日、メタノールと重油の二元燃料焚きばら積み貨物船「TESS66 AEROLINE」を初受注したと発表した。メタノールを燃料とすることで、重油と比較して窒素酸化物(NOx)を最大約80%、硫黄酸化物(SOx)を同99%、二酸化炭素(CO2)を同10%削減できる見込み。

「TESS66」は常石造船の新鋭船型で、ウルトラマックスクラスでは最大級の載貨重量ながら船幅はパナマックス幅に、また深さも業界標準に抑えることで高い汎用性を確保している。このほど受注した新造船では、船尾甲板上に大容量のメタ

ノール燃料タンクを搭載し、メタノール燃料使用時の十分な運航を実現するとともに、荷役の安全性や容易性も確保するという。さらに、燃費効率の良い主機や同社独自の風圧抵抗低減技術「AEROLINE」を採用し、高い燃費性能を実現している。2025年内の竣工を予定している。

新造船の主要目は以下の通り。全長:200m、幅:32.25m、深さ:19.15m、載貨重量トン数:6万5700MT、貨物艙容量:8万1500m<sup>3</sup>、喫水:13.8m、主機:MAN B&W 6G50ME-C9.6-LGIM(三井E&Sマシナリー製)。

## アンモニアバンカリング船の概念設計を実施

三菱造船

三菱重工グループの三菱造船はこのほど、船舶向けにアンモニア燃料を供給できる「アンモニアバンカリング船」のコンセプトスタディを完了した。エネルギーサプライチェーンで多くの実績を持つINPEXと共同で実施した。発表は2月2日。

アンモニアは燃焼しても二酸化炭素(CO2)を排出しないため、海運業界の温室効果ガス(GHG)排出削減に寄与する燃料として注目されている。

共同検討では、タンク容量や操船性能の確保、想定されるアンモニア燃料船との整合性に配慮した設備配置など、柔軟性の高いアンモニアバンカ

リング船のコンセプトを検討した。さらに今後、コンセプトスタディの中で得られた知見や技術課題を踏まえてさらなる技術検討を行い、海事関連企業との協働なども経て、同船の製品化を目指していくとしている。

三菱造船は、三菱重工グループが取り組んでいるエナジートランジション戦略の一翼を担うとともに、海洋システムインテグレーターとしてアンモニアバンカリング船にとどまらず代替燃料船・機器の開発および事業化を積極的に推進していくとしている。

## 船舶のCO2削減へ共同研究

NK、NAPA、丸紅

日本海事協会(NK)と子会社のNAPAは丸紅と実施した共同研究の結果を明らかにした。NAPAの航海最適化ソリューションを活用することで、船舶の燃料消費量と二酸化炭素(CO2)排出量を最大7.3%削減し、燃費実績(CII)を改善することを確認した。発表は2月14日。

この共同研究は、NAPAが提供する「Fleet Intelligence」の船舶実海域性能モデルを用いた高精度の航海シミュレーション機能を使って実施した。具体的には、丸紅が保有・運航するばら積み船の2021年における航海データと気象海象デー

タから、航海最適化ソリューションによる燃料消費量・CO2排出量・CIIの改善効果を算出した。さらに、丸紅のばら積み船4隻に同ソリューションを搭載して、実海域における改善効果を実証研究した。

研究の結果、航海最適化によるCII値の改善効果は5~6%だった。CII規制は毎年基準が厳しくなるよう設定されているが、航海最適化ソリューションを活用することで、CII格付けの1ランク上昇または同一のCII格付けを2~3年長く維持することが期待できるとしている。

## 内航ニュース

22年12月分の主要オペ輸送実績は  
貨物船・油送船ともに低調な推移

日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた2022年12月分の主要元請オペレーター輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比4%減の1721万1000トン、「油送船」は同5%減の915万2000kl・トンで、ともに低調な推移を示した。

貨物船は7品目中5品目が減少し、前年同月比で2カ月連続の減少だった。プラス2品目のうち「自動車」は同7%増の384万7000トンと、低かった前年同月水準に対する反動増が見られた。「紙・パルプ」は同1%増の13万9000トンだったが、旺盛だった木材輸送の伸びは鈍化した。

「鉄鋼」は同12%減の314万5000トンとなった。出荷が依然として低調だったほか、荒天に伴う輸送障害が頻発した。「原料」は同5%減の388万3000トンで、鉄鋼などの需要減少に伴い石灰石やスラグが減少した。

このほか、「燃料」は同8%減の147万トン、「雑貨」は同2%減の223万6000トン、「セメント」は同3%減の249万2000トンだった。

油送船についても6品目中5品目が減少し、4カ月連続で前年同月の水準を割り込んだ。「ケミカル」は同4%増の70万3000kl・トンで、前年同月の輸送量が低かった反動増で唯一プラスだが、国内外の需要不振に好転の兆しは見られない。

「黒油」は同3%減の242万4000kl・トンだった。石油火力発電所向けに重油の送り込みは堅調だっ

たものの、製油所間転送は引き続き減少傾向にある。「白油」は同7%減の494万6000kl・トン。灯油の輸送は繁忙期に向け伸びたものの、荒天による輸送障害の長期化が影を落とした格好だ。

特殊タンク船の3品目は「高圧液化」が同5%減の59万3000kl・トン、「高温液体」が同15%減の8万7000kl・トン、「耐腐食」が同10%減の40万1000kl・トンとなった。

## 内航船デジタルセミナーを開催

IoT-OPコンソーシアム ほか

IoT-OPコンソーシアムと内航ミライ研究会は2月7日、「内航船デジタルセミナー」を開いた。日本海事協会尾道支部の現地会場とオンラインによるハイブリッド形式で行い、企業や団体の代表者がデジタル化の先進事例を発表した。

開会にあたり、日本内航海運組合総連合会の河村俊信理事長は「内航業界の現実を見ると、デジタル化は緒に就いたばかり。現場や管理側はデジタル化をどう生かすかを考えなければならない」と挨拶した。

セミナーは第1部「内航デジタルの取り組み」、第2部「外航デジタルの取り組み」、第3部「データ活用の具体例」の3部構成。このうち第1部では、内航ミライ研究会の浦山秀大代表理事が二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)削減と船員負担低減を両立する次世代小型内航貨物船「SIM-SHIP1」を紹介した。具体的には停泊や荷役時に利用して船員の負担を減らす操船支援パネルや船内の省エネに役立つ甲板機械

を挙げた。

また内航タンカーに特化した「SIM-SHIP2」のコンセプトも披露した。SIM-SHIP1との違いについては「リアルタイムで船と陸にCO<sub>2</sub>削減量を表示し、運航に合わせた船ごとの省エネ運転が可能になる」と説明した。

さらにこれまでの取り組み事例として、船員の健康状態を把握するためのデジタルデバイスや、船内で表示されるあらゆるデータを一つのパネルに映すシステムをアピールした。浦山代表理事は「内航の明るい未来のために一緒に活動したい」と呼びかけた。

## 清水一大分航路の東京・細島寄港を開始

川崎近海汽船

川崎近海汽船は2月17日、RORO船「富王丸」「豊王丸」で運航している清水一大分航路のスケジュールを一部改編し、東京港と細島港への寄港を開始した。

RORO船「南王丸」で運航していた南九州(油津・細島)―東京航路は1月21日、主要顧客との運送契約終了に伴い休止した。今回、清水一大分航路で東京・細島に寄港することで東京―九州間の海上輸送ルート再開に向けた準備を進める。

東京寄港は日曜日の午前8時半～正午、細島寄港は月曜日の午後1～3時。南九州―東京航路の輸送に加え、九州東岸各港から九州広域と首都圏、東海・甲信を結ぶ海上輸送ルートの拡充を目指す。

## 新会社「うみのまちづくり」を設立

旭タンカー

旭タンカーは1月31日、瀬戸内海の実業・地域活性化を目的とした「うみのまちづくり株式会社(うみまち社)」の設立を発表した。2022年11月末に法人登記を完了し、商船三井で燃料部長などを務めた中野道彦氏が社長を務める。

瀬戸内海は旭タンカーにとってエネルギー輸送事業の重要なフィールドである一方、近年は気候変動などで漁獲量が激減するほか、有人島の約半数が人口100人を下回り過疎高齢化が深刻化するなど、多くの課題を抱えている。

うみまち社は①瀬戸内海における海藻由来の

「ブルーカーボン」推進②人と海の「持続可能な共生」の実証③島のエネルギー自立化実証―という3事業を通して地域の課題解決を支援し、持続可能な島づくりを目指していく。

## 10月を目途にグループ体制を見直し

日鉄物流

日鉄物流は1月31日、グループ体制を見直すこと決定した。10月1日を目途に実施する。

日鉄物流グループでは、日本製鉄の各製鉄所の物流事業の効率・強化を図るため、地域会社制を採って製鉄所との連携施策を進めてきた。日本製鉄の生産設備対策の進展に加え、経済・労働環境や社会的要請に適応する必要性が高まっていることから業務体制の効率化などの施策を進めるため、グループ体制の見直しを決めた。

具体的には、完全子会社7社(日鉄物流釜石、同鹿島、同君津、同名古屋、同広畑、同八幡、同大分)各社の権利義務を全て承継する吸収合併し、日鉄物流を存続会社とする。また、日鉄物流大阪の会社分割に伴い、同社事業に関する権利義務の分割の一部を承継する吸収分割を実施する。

さらに、日本製鉄6製鉄所体制との連携強化を通じた事業運営を図るため、日鉄物流鹿島、同君津の事業を統合・再編成し「日鉄物流東日本支店」とするなど、製鉄所事業部門の組織の統合・再編成を実施する。

## 産業医による船内巡視の手順書を作成

国土交通省

国土交通省は2月3日、4月から船員向け産業医制度が始まるにあたり、「産業医による船内巡視等の実施手順書」を作成・公表した。

船員向け産業医制度では常時50人以上の船員を使用する船舶所有者に対し産業医の選任などが義務付けられる。船舶所有者は産業医に少なくとも年1回、船内の作業環境や衛生状態を把握させる必要がある。その結果を踏まえて、船員の健康障害を防止する措置を講じなければならない。

実施手順書は、船舶所有者や産業医が円滑に船内巡視できることを目的としたもの。具体的には巡視の際の服装や装備品、各施設でチェックすべ

きポイント、船員への面接指導方法をまとめた。またオンライン巡視のやり方も示している。

「はやぶさII」就航で割引キャンペーン  
青函フェリー

青函フェリーは今年3月の新造船「はやぶさII」就航に合わせた割引キャンペーンを実施する。「青函ウルトラ割」と題して、4月限定で5m未満の乗用車運賃が1万円、5月限定で1万2000円となる。

校内練習船「2代目かざはや」が進水  
海技教育機構

海技教育機構(JMETS)は2月1日、東洋海洋鉄工に発注した校内練習船「かざはや」の進水式を実施した(写真)。国立清水海上技術短期大学校で28年間任務に就いた「かざはや」の2代目となる。2代目「かざはや」は船体が鉄製、甲板上がア



ルミ製で全て、東洋海洋鉄工の自社工場で建造した。教室で学んだ船舶の運航や機関の運転などの理解を深めるとともに、シーマンシップを安全に運航する能力を育てることが可能となる。

また、激甚化・頻発する自然災害に対応するため、災害時に物資の積み卸しができるクレーンを搭載している。海上からの物資輸送や被災者などの移動手段として活用することで災害時の地域支援にも寄与する。艀装工事を経て、3月20日に清水海技短大に引き渡され、新年度から海上実習に使用される予定だ。



● 日本語と英語の文章の狭間で

日本海運集会所ではこの「KAIUN」とは別に、「THE MARINERS' DIGEST」という英文季刊誌も発行している。校正時は日本語と英語の両方の文章を見比べることになるが、個人的な体験をベースに、日本語と英語の文章の共通点や違いを述べたい。

まず日本語でわかりやすく書かれた文章は英語に翻訳してもわかりやすい文章になるものである。逆もまた真で、わかりやすい英語で書かれた文章はわかりやすい日本語に到達しやすい。でも日本語でわかりにくい文章が英訳した際にわかりやすくなることはあり得ない。日本語であれ英語であれ、わかりにくく書かれたものは単に「わからない」だけである。不要な言葉と文章が混じれば混乱をもたらす。いい加減な語順もまた然りだ。

わかりやすい英語の文章を書くときの技術の一つに文章をブツブツ切って単文を続けるという手法がある。これは重文や複文がダメということではない。1つの文章で言いたいことを明確にし、適切な語を置いて、無駄な言葉を可能な限り省き、論理的に文章をつないでいく。実は日本語でも同じで、日本の小説などはこうした手法を取って書かれているものを多く目にする。日本の受験英語における英作

文で関係代名詞やらを多用して、ものすごく長い一文で収めるようなことをすると、少なからず米国の大学では通用しない。「Simple Syntax」は日本語でも英語でもわかりやすい文章の共通の指標である。

わかりやすい英語の文章を書くときのもう一つの技術として難しい単語を用いないというものもある。自分が知っているボキャブラリーの範囲で書くのが基本。日本人なら当然、ネイティブに比べて知っている英単語数が少ない訳だが、まずはそれらを駆使して、その範囲で書けばいい。背伸びをした言葉を用いる必要はない。

もうひとつ、日本語と英語の文章で大きく違う点をあげるとするならば、「主語を省けるか省けないか」ではなからうか。日本語では主語を省く文章が通用する。例えば「私は電車に乗った。目的の駅について階段をあがった。出口の横にコンビニがあってコーヒーを買った」という文章の場合、2文目から「私は」という主語を省いても通じる。でも英語では基本的に「I」という主語を要求する。なので、主語を省いた日本語の文章を英訳しようとする

常に隠れた主語を探すことになる。ときに隠れた主語が違っていると、英訳する際に苦勞する。

まとめると、わかりやすい文章を書くスキルは日本語も英語もさほど変わらないということだが、わかりやすい文章は必ずしも簡単に書けた

り、早く書けたりするものではない。とくに「Simple Syntax」は誤魔化しが効かなくなるので、その作業は全く「Simple」ではない。

ところで最近はAIで翻訳がしやすくなった。盲目的に信頼はできないが、精度はかなり高い印象だ。こういう手法も遠慮なく使って、我々は日本語と英語の狭間で楽しみ、もがけばいいと思っている。■

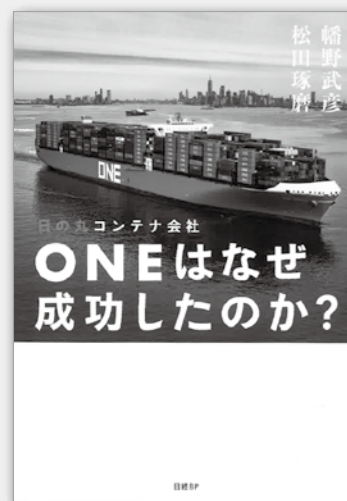
東神インターナショナル株式会社  
TOSHIN INTERNATIONAL CORPORATION

SHIPBROKERS  
(WORLDWIDE CHARTERING FOR TANKERS)

代表取締役会長 丸山 博史  
代表取締役社長 森本 記通

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

新刊紹介



『ONEはなぜ成功したのか?』

幡野 武彦・松田 琢磨 共著

2017年、日本郵船・商船三井・川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合により「Ocean Network Express (ONE)」が誕生した。シンガポールに本拠を置くONEは、コロナ禍によるサプライチェーンの混乱やコンテナ運賃の急騰などから、2年続けて2兆円の利益を上げている。

本書はONEの軌跡とコロナ禍によるコンテナ業界の激動を追ったビジネスドキュメンタリーとなる。日本海事新聞編集局長の幡野武彦氏と、元日本海事センター主任研究員で拓殖大学教授の松田琢磨氏が共同で筆を執った。

ONEの発足前夜から事業開始直後のサービス混乱、そして奇跡の成功を遂げるまでの軌跡を、関係者への取材も交えながら丁寧に描く。コンテナ輸送が世界の物流で担う役割を考えるとともに、海外船社と伍して競争するONEの活躍を知る上で好適な一冊と言えるだろう。

■ 著者プロフィール

幡野 武彦(はたの・たけひこ) …1969年生まれ。専門学校講師を経て2000年日本海事新聞社入社。22年から日本海事新聞編集局長(現職)。  
松田 琢磨(まつだ・たくま) …1973年生まれ。日本海事センター研究員、主任研究員を経て、2020年から拓殖大学商学部教授(現職)。

四六判/232頁  
定価: 1,980円(税込)  
2月13日発行

発行・お問い合わせ先  
(株)日経BP  
https://bookplus.nikkei.com/

内航タンカースケール 2022

内航タンカー運賃の唯一の「ものさし」

収録  
約7,900航路

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!

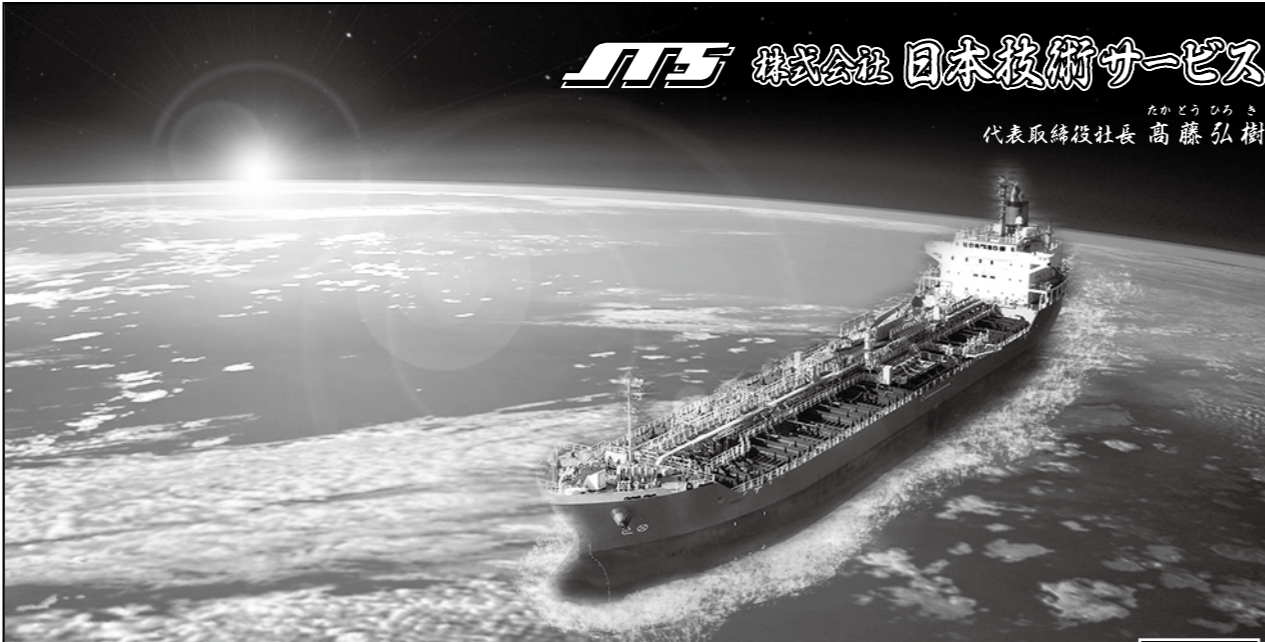
社内システムで利用可能な CD-ROM も販売!

2冊分 ¥77,000  
(税抜価格 ¥70,000)  
+別途送料

●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**



化学洗浄

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

**KAIUN スタッフ通信**

**先**日、横浜のみなとみらいにある帆船日本丸を見てきました。引退してもなお美しく佇む姿に、思わず何枚もシャッターを切っていました。そんな日本丸の姉妹船海王丸がある富山県で、昨年末まで新聞記者をしていました。「海の貴婦人」として親しまれ、富山を代表するシンボルの一つ。幼少期に遠足で訪れたことは脳裏に焼き付いています。仕事ではマラソン大会で海王丸を背景にランナーを撮ったことや、海王丸の近くで、双胴船を手作りするオーストラリア人男性にインタビューしたこともあり。これまで海の世界とは無縁の人生だと思っていたが、振り返ると今につながっていたのかもしれない。(Ao)

**特**別企画ではフェリーによる船旅=フェリー旅を取り上げました。船旅と言えはほっと一息、ほっと一息と言えはコーヒー。…ということをやや強引ですがドリッパーで淹れるコーヒーだけでは飽き足らず、ついに直火式のエスプレッソメーカーを購入しました。ステンレス製で「いい仕事してくれそうな」重みがあります。コーヒー粉で煮て金属臭を取るなどした後、いざ抽出。何度か繰り返すうちに、実家でやっていた時の感覚が戻ってきました。エスプレッソを淹れる作業は気分転換になります。また、牛乳で割ったカフェラテは妻からの評判も良く、費用対効果は大きかったようです。(syu)

**毎**年恒例、バレンタインデーのチョコレートを実家に送りました。父はいつも不思議な感想をくれるので反応を楽しみにしていたところ、14日すぐにLINEが来ました。感謝の言葉とともに「箱がずっしり重いので、下段は保冷剤だろうと思って開けたら2段ともチョコがぎゅっしりと詰まっていた。大抵はかさを増すために隙間を空けるのに、すごい。2段と分かってた？」とのこと。予想通り、想像もしないことを言ってくれたので笑ってしまいました。もちろん2段のチョコレートと分かって買ったんだよと返すと、その後は輸入業者の話をしていました。なお、味の感想は母からしか聞いていません。(T)

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。

**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

2023年3月1日発行  
**KAIUN (海運)**

2023年3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

**aneos**

自然を測り、暮らしを守る

**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場合があります。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](http://www.aneos.co.jp)



登録番号: 00-209

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

# BLUE ACTION MOL

## 海の惑星とともに、次へ。

海は、地球の表面の71.1%を占める。

世界中の国々が海でつながり、海運をはじめとする経済活動は  
人類の発展を支える基盤となってきた。海とは、この地球の可能性そのものだ。

私たちが生きるこの星は、「海の惑星」なのだと思う。

海からの視点を持てば、そこにはまったく違う未来が広がる。

つねに海とともに進んできた私たちは、そのポテンシャルを誰よりも知っている。

人類が共有するこの大きな価値を引き出して

持続的な成長をつくりだしていくことこそ、商船三井グループの使命だ。

いまこそ私たちは、自らの枠を超えてアクションを起こす。

海運を基盤としながら、そこで得た知見を生かして、

海を起点とした社会インフラ企業へとフィールドを拡張していく。

チャンスがあるなら、すべてに挑もう。ここから、新しい希望をつくろう。



商船三井グループのサステナブル活動「BLUE ACTION MOL」—— [www.mol.co.jp](http://www.mol.co.jp)



**MOL**  
商船三井

