

2023年9月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2023.9

No.1152



特集

内航海運の針路

特別インタビュー

北極海航路に何が起きているのか

グラビア

横浜うみ博2023が大盛況

内航海運は今、

エネルギー消費量が

営業用トラックの約 **1/7** になっています。

(※数値は令和3年度)

国内物流の約 **4** 割を運んでいます。



日本内航海運組合総連合会

会 長 栗 林 宏 吉

副会長 福 田 和 志

副会長 藏 本 由紀夫

副会長 上 野 元

副会長 後藤田 直 哉

副会長 久 本 久 治

理事長 河 村 俊 信

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

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

CONTENTS | 2023年9月号 | No.1152

KAIUN



Cover
©shimanto / PIXTA(ピクスタ)

特集

17 内航海運の針路 業界の未来を照らすカギを探る

インタビュー

18 自由な経営感覚の人が増えれば 新しい内航海運の形が見えてくる

日本内航海運組合総連合会 会長 栗林 宏吉 氏

22 船舶管理業の指針を示して トラブルの種を減らす

特定非営利活動法人 日本船舶管理者協会 理事長 望月 正信 氏
副理事長 永田 桐哉 氏

26 2024年問題の影響も見据え 海上輸送ルートの可能性を検討

近海郵船株式会社 取締役 東 哲生 氏 / 定航部 部長 小野田 元 氏

30 人材の確保と流出阻止へ 船員がワクワクできる船に活路

上野トランステック株式会社 執行役員 環境安全部長 内航事業一部・二部担当 野瀬 泰幸 氏
執行役員 工務部長 藤田 峰隆 氏

34 コンテナをうまく利用できれば 内航海運はまだ成長できる

井本商運株式会社 代表取締役社長 井本 隆之 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。

令和5年

グリーン経営認証取得講習会

参加費
無料

関東地区
事業者対象

9月15日(金) 13:30～16:30

対象業種

倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業

会場

BIZcomfort 水戸 会議室3 10階
(茨城県水戸市宮町1-2-4 MYM)

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:03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を押してください

中部地区
事業者対象

10月下旬(予定)

対象業種

倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業

会場

愛知県内

主催

中部運輸局



公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団

〒112-0004 東京都文京区後楽1丁目4番14号 後楽森ビル10階
TEL:03-5844-6276 <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/>



CONTENTS | 2023年9月号 | No.1152

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：kTOKEI2023 パスワード：Q3m77n6W

KAIJUN

特別インタビュー

44 地球温暖化やロシアの軍事侵攻で 北極海航路に何が起きているのか

北海道大学 北極域研究センター 特任教授 大塚 夏彦 氏

グラビア

10 横浜うみ博2023が大盛況 体験型のイベントで海の魅力を発信 海洋都市横浜うみ協議会

編集部の“ここが聞きたい”

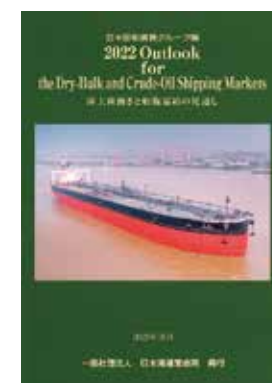
52 ーSEP船の船舶管理ー 作業船の知見を新領域に活かす

共栄マリン株式会社 取締役 兼 船舶管理事業部長 坂根 慶一 氏

シリーズ etc.

- | | | | |
|----|---|----|--------------|
| 5 | ECONOMIST岡野進の経済大予測2023
vol.6 米国金融政策の行方 | 56 | NEWS Pick Up |
| 7 | 竣工船フラッシュ | 60 | 造船ニュース |
| 16 | CLOSE UP 「海事レポート」に見る内航船員の現状 | 62 | ブローカーの窓から |
| 38 | CLOSE UP 邦船各社が23年度第1四半期業績を公表 | 64 | 内航ニュース |
| 40 | せんきょう(日本船主協会) | 66 | 新刊紹介 |
| 50 | 研修講座・セミナーのご案内 | 67 | 海事ゆかりの建造物 |
| | | 68 | スタッフ通信 |

8月号特別企画「揺れる社会情勢、変わる船舶管理」の後編は次号以降に掲載する予定です。



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 ●シブプリサイクル計画

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



株式会社 日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.

www.jms-inc.jp

ECONOMIST



岡野進の 経済大予測2023

vol.6

米国金融政策の行方

米国の金融政策を決める米国連邦準備制度の公開市場委員会が7月26日に開かれ、全会一致で政策金利の0.25%引き上げを決定した。政策金利であるフェデラルファンド金利の誘導目標は5.25-5.5%となり、22年ぶりの高金利となった。前回の公開市場委員会から利上幅をそれまでの0.5%から0.25%に縮小させて利上げペースを鈍らせており、これ以上の金融引き締めには慎重な姿勢を見せている。会合後の記者会見で連邦準備制度理事会(FRB)のパウエル議長は、将来の利上げは「データ次第のアプローチで臨む」と表明した。

パウエル議長の言うデータ次第とは、インフレ目標である消費者物価上昇率を2%程度に抑えられるかどうかを各種のマクロ経済指標から見定めた上で金融政策を決定しようということを目指す。実際の消費者物価動向を見ると、前年同月比で7月は3.2%の上昇、3ヶ月前比では年率1.9%となっている。昨年6月には9.1%まで上昇していたので消費者物価はかなり沈静化したと言えるが、金融政策当局の目指す2%水準までにはもう一步というところだ。ロシアのウクライナ侵攻をきっかけに大きく値上がりした原油などのエネルギー価格はかなり落ち着いてきたものの、外食費、家賃、運輸費の上昇率がまだ高く全体の物価の押し上げに寄与している。モノの価格は鈍化してきたがサービスの価格の上昇が衰えていない。

一方、企業段階の物価である生産者価格は7月の前年同月比で▲7.0%まで低下している。サービス価格は同2.3%となっており、まだ高めではあるが、全体的には落ち着きつつある。また賃金について見ると、6月の平均時給は33.58ドルで前年同月比4.4%増となった。コロナパンデミッ

ク以降、実質賃金が1.4%の増加となるので個人消費増加要因となり景気にはプラスであるが、賃金上昇は消費者物価上昇に遅れているので、コスト増圧力の面からインフレ、特にサービス価格の上昇を長引かせる要因になる。

景気という点では、比較的順調な拡大が続いている。4-6月期の実質GDPは年率2.4%の増加となった。米国の潜在成長率は1.8%と推計されており、これより高い成長率は景気の拡大とともにインフレ圧力を増すことになる。銀行は金利上昇によって貸出に慎重な態度に転換しているため企業の投資行動は慎重になってくる。需要サイドからのインフレ圧力は次第に弱まってくるだろう。7月の失業率は3.5%と低い水準を維持したが、非農業雇用者数(季節調整済み)は前月比18万7千人増とやや少なかった。雇用市場はクールダウンしてきているようだ。そのため賃金上昇も鈍化してくるだろう。

さて、政策金利の利上げにもかかわらず、長期的にはインフレが沈静するとの期待があることから、10年国債利回りは4%近辺で安定している。これまでの引き締め過程による短期金利の上昇は、ほぼ市場の予想通りということをしている。年内にもう一度政策金利の引き上げが行われる可能性があるが、来年前半には金融政策は緩和方向へ転換すると予想する。

Profile

岡野 進

1956年6月20日、東京都葛飾区生まれ。1980年東京大学教養学部基礎科学科卒業。同年、大和証券株式会社入社。その後、大和総研へ転属し、経済調査部長、大和総研アメリカ社長を経て、2014年～2017年まで専務取締役・調査本部長としてリサーチ業務を統括。2017年4月より大和総研顧問。

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>



FIRST FALCON (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 107,450 総トン
- 208,757 重量トン
- 主機関：MAN-B&W 7S65ME-C8.5
- 全長 299.99m、幅 50.00m、深さ 25.00m、喫水 18.40m
- 速力：14.50 ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株) 津事業所、8月8日竣工

NORVIC COPENHAGEN (リベリア籍)

- 船主：富士丸海運株式会社
- ばら積運搬船
- 36,145.0 総トン
- 63,640.0 重量トン
- 主機関：日立・MAN B&W 6S50ME-C9.7-HPSCR
- 全長 199.98m、幅 32.24m、深さ 19.30m
- 船級：NK
- 今治造船(株)、8月4日竣工



PROTEUS (バハマ籍)

- ばら積運搬船
- 93,367 総トン
- 181,577 重量トン
- 主機関：MAN-B&W 7S60ME-C10.6-HPSCR
- 全長 292.0m、幅 45.0m、深さ 24.55m、喫水 18.234m
- 速力：14.4 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、7月12日竣工

NICOLAUS SCHULTE (シンガポール籍)

- ばら積運搬船
- 43,442 総トン
- 82,004 重量トン
- 全長 229.00m、幅 32.24m、深さ 20.15m、喫水 14.594m
- 速力：約 14.1 ノット
- 船級：NK
- (株) 新来島サノヤス造船 水島製造所、7月26日竣工



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

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



私たちは、200年に向けて走り出しています。

<https://www.uyeno-group.co.jp>



UYENO

上野トランステック株式会社

本社 〒231-0023 横浜市中区山下町46番地
Tel.045-671-7535 Fax.045-671-1137

東京本社 〒100-6007 東京都千代田区霞が関三丁目2番5号 霞が関ビルディング7階
Tel.03-6747-3173 Fax.03-6748-7005

これからの美しい海へ。近海郵船

RORO船「まりも」

2023年
近海郵船は創立100周年を迎えました。



近海郵船株式会社

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

東京支店 TEL.03(5405)8290
仙台営業所 TEL.022(786)1890
敦賀営業所 TEL.0770(20)4560
福岡営業所 TEL.092(710)4401

大阪支店 TEL.06(6241)1071
常陸那珂営業所 TEL.029(264)2700
沖縄事務所 TEL.098(917)5480
近海郵船北海道(代理店) TEL.0144(52)5730



わたしたちは海上輸送の
ベストパートナーとして
お客様のニーズに全力で応え、
『人になやさしい』
豊かな社会の実現』
に貢献します。



KLINE KINKAI
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.



川崎近海汽船株式会社

〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目2番1号 霞が関コモンゲート西館25階
TEL.03-3592-5800(代) FAX.03-3592-5911 <https://www.kawakin.co.jp>



たくさんの人で溢れるメイン会場

海洋都市横浜うみ協議会

横浜うみ博2023が大盛況 体験型のイベントで海の魅力を発信

「海洋都市横浜うみ博2023」が8月5・6日に開催され、両日ともに多くの人で賑わった。うみ博は横浜市の「海洋都市横浜うみ協議会」が主催し、日本財団の「海と日本PROJECT」の一環として2016年から開催されている。海の生き物や海に関わる仕事などへの理解・関心を深めることができる体験型のイベントとなっている。

メイン会場の横浜市役所では、子供たちの自由研究に役立つワークショップやパネル展示、ステージイベントなどが行われた。日本郵船のブースでは操船シミュレータを使った操船体験を実施したほか、海洋研究開発機構(JAMSTEC)は大きなタッチパネルを利用してデジタルで深海の生き物を紹介。横浜・八景島シーパラダイスは実際にヒトデやサメに触れるタッチプールを用意し、列ができるほどの盛況ぶりだった。そのほか、海技教育機構(JMETS)のブースでは子供たちが船長・機関長の制服を着て写真撮

影を楽しんだ。

また、サブ会場の大さん橋ふ頭でははたらく船や車が展示された。登場した船のうち新日本海洋社のタグボートと関東地方整備局の清掃兼油回収船「べいくりん」、横浜市消防局の消防艇「まもり」では体験乗船または船内見学会が行われた。日本郵船の自動車専用船「CAPRICORNUS LEADER」は展示のみだったが、同社の現役航海士や機関士が1時間に1回、本船について解説を行った。横浜市港湾局の清掃船「蒼海丸」も展示された。

なお、うみ博は2日間のリアル開催に加え、バーチャル展示として「うみや船の仕事を知ろう」「うみの生き物や環境を知ろう」「うみについて学ぼう」の3テーマで企業・団体のデジタルコンテンツを紹介している。バーチャル展示は引き続き公式ホームページ(<https://umihaku.jp/>)から見る事ができる。



自動車専用船の前で船や海運について説明する木村仁船長(左)と板垣貴也一等航海士(右)。酷暑の中、巨大な船を見に多くの人が集まった

海技者を目指す子供が 一人でも増えてほしい

日本郵船

日本郵船グループは「うみ博」で自動車船の展示や操船シミュレータ体験、タグボート乗船会を実施した。運営を担った同社社員3人にイベントへの思いを聞いた。(取材を基に編集部で再構成)

——本船解説などでの参加者の反応はどうか。

御庄 自動車船の解説では、非常に暑い中、たくさんの親子が見に来てくれた。海技者の説明に質問を交えながら熱心に話を聞いていた。

増山 意外とマニアックな質問をする人がいたり、小さい子供が「どうやったら船乗りになれるのか」と聞いてきたり、好評だった。SNSにも自動車船着岸時の写真が投稿されていたので、好きな人が見に来てくれたのだと思う。

吉野 メイン会場也大盛況で、操船シミュレータ体験の整理券は5分とかからず配布終了し、急きょ増枠した。パネル展示では大人も足を止めて見てくれて、幅広い年代に楽しんでもらえたと思う。



(左から)御庄信隆・横浜支店長代理、吉野恵里香・3等航海士、増山克己・1等航海士

——イベントを通じて伝えたいことは。

吉野 海運や船乗りは生活の土台を陰ながら支えていることを知ってほしい。操船シミュレータ体験では操船の楽しさを感じて、また、自動車船を見て驚いて感動してもらいたい。

海技者を目指す子供が一人でも増えればという意気込みでイベントに参加している。その思いが伝われば嬉しい。

増山 子供たちは目を輝かせて大きな船を見てくれる。これを機に船乗りを目指してくれたら、船乗り冥利に尽きる。未来を担う子供たちに何らかの刺激になればと思う。

NSユナイテッド内航海運は
未来の物流を見据えて航海を続けています。

NSユナイテッド内航海運株式会社

代表取締役社長 福田 和志

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

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

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



RORO船「神珠丸」

栗林商船株式会社

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

内航コンテナ輸送のパイオニア



井本商運株式会社

代表取締役社長 井本 隆之

〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地 神戸朝日ビルディング
TEL (078) 322-1600 FAX (078) 322-1620 <https://www.imotoline.co.jp>



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 towatechno.com



towatechno.com



@towatechno



旭タンカー株式会社

代表取締役社長 春 山 茂 一

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

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

私たちは、
エネルギーの輸送を通じて社会に貢献します。



鶴見サンマリン株式会社

取締役社長 穴 倉 俊 人

〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目2番9号
電話 (03)3591-1131



安全と安心。
私たちは約束します。



昭和日タン株式会社

代表取締役社長 筒 井 健 司

〒100-0005 東京都千代田区丸の内三丁目4番2号 新日石ビルディング3階
TEL: 03(6268)0391 FAX: 03(5223)2065

<https://www.showa-nittan.co.jp>

A4判に拡大して、見やすくなりました。

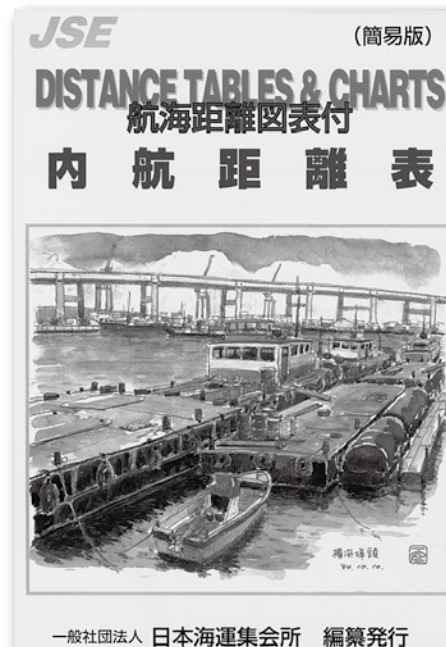
航海距離図表付 簡易版 内航距離表

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)
編集・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

若手船員の割合は増加傾向も人手不足は深刻 —「海事レポート」に見る内航船員の現状—

国土交通省海事局

50歳以上の船員の割合は徐々に縮小

国土交通省海事局は7月28日、年次報告「海事レポート2023」と資料集「数字で見る海事」を公表した。この中で内航船員に関する統計を見ると、内航船員数は2022年10月時点で2万8097人と、前年同期から528人減員した。2014～20年の8年間は増加傾向にあったが、2年連続の減少となった。

年齢層別に見ると、50歳以上の船員の割合は44.4%だが、直近10年間では徐々に縮小している(下表)。これに対し30歳未満の若手船員の割合は19.8%と、5年前の2017年(18.0%)に比べて1.8ポイント増えた。2022年の若手船員数は前年比109人減の5551人だったが、17年(5012人)から21年(5660人)までは増加傾向が続いた。

若手船員の割合が増加傾向になっている背景には、関係者による人材確保の取り組みがある。「海事レポート2023」では、海技教育機構(JMETS)の事例を紹介している。JMETSは海運事業者からの求人を本部で一括して受け、運営する内航船員養成機関の在校生・卒業生に対して就職のあっせんなどを実施している。その結果、2022年度新卒者の海運業界への就職率は海上技術短期大学で98.8%、海上技術学校で94.8%といずれも高い水準をキープしている。

有効求人倍率の上昇ペースは加速へ

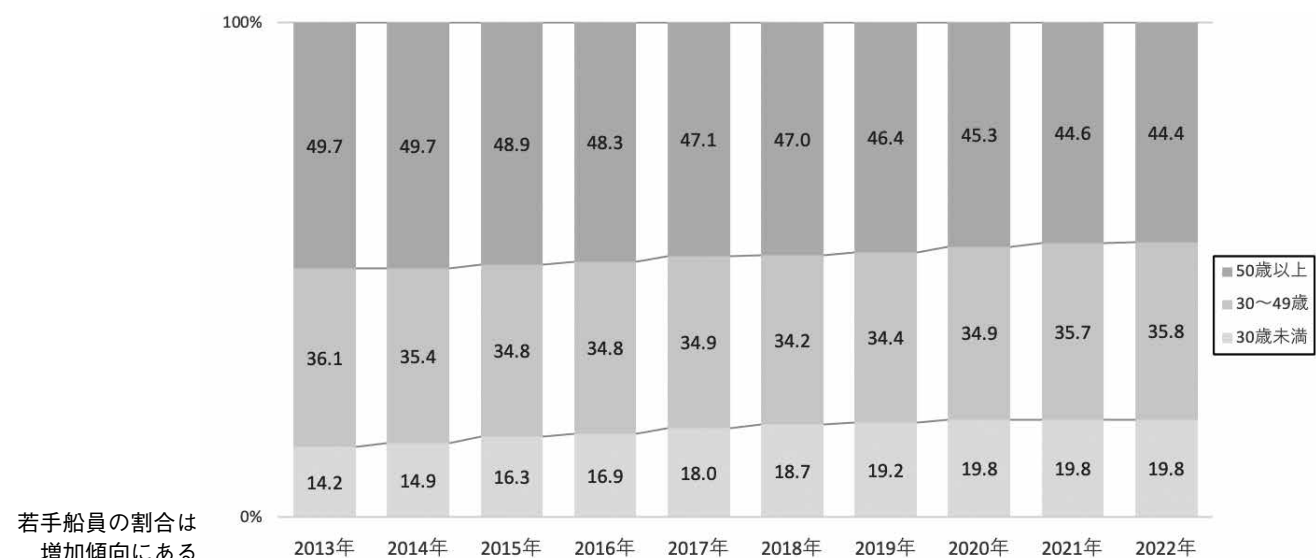
ただ、不安要素も多い。「数字で見る海事2023」では、内航船員の有効求人倍率の推移をグラフで掲載している。これによると2022年は3.18倍という“売り手市場”にある。近年の推移を見ても2020年は2.35倍、21年は2.63倍と上昇のペースは加速しつつある。

また、これは同レポートに掲載されていないが、業界関係者からは若手船員の定着率の低さに対する懸念の声も聞かれる。若手船員の割合は増えつつあるも有効求人倍率の高さも含め、人手不足は深刻化していると言えるだろう。

国交省では2022年4月に船員の労務管理の適正化、23年4月には労働時間規制の範囲の見直しなど、働き方改革に関する制度を順次運用開始している。「海事レポート2023」では各種制度に加え、就職面接会や退職海上自衛官を対象とした説明会など、内航船員の確保・育成に向けた同省の取り組みについて紹介している。

今回公表された「海事レポート2023」と「数字で見る海事2023」は、国交省のウェブサイト(https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000063.html)で閲覧することができる。

表 内航船員の年齢構成推移



※国土交通省資料を基に編集部で作成(各年10月1日現在)



©shimanto / PIXTA(ピクスタ)

特集

内航海運の針路 業界の未来を照らすカギを探る

内航海運は日本の経済活動と国民生活を支える必要不可欠なインフラでありながら、船員の確保・育成や働き方改革への対応、温室効果ガス(GHG)排出削減、デジタル化の推進など業界全体であらゆる変化を迫られている。足元では、トラック業界の労働時間上限規制によって輸送力が不足するという「2024年問題」に対し、長距離輸送を補う受け皿としてモーダルシフトへの対応が求められている。

今回の内航海運特集は、新体制での活動が注目される日本内航海運組合総連合会と、内航における船舶管理業の質向上を目指す日本船舶管理者協会、さらにコンテナ・RORO・タンカーの各船種を主力事業とする井本商運、近海郵船、上野トランステックにそれぞれ取材し、事業の現状や将来に向けた取り組み、これからの内航海運業界を活性化するための突破口などについて語ってもらった。

インタビュー

自由な経営感覚の人が増えれば 新しい内航海運の形が見えてくる

日本内航海運組合総連合会(内航総連)では2021年8月末に内航海運暫定措置事業が終了し、22年度から新体制に移行した。今年度で3期目(5年目)に入った栗林宏吉会長に、内航海運業界全体の市場動向や将来展望、暫定措置事業終了に伴う剰余金の使途、内航総連として今後特に注力したい取り組みなどについて話を聞いた。(取材日：8月4日)



日本内航海運組合総連合会

会長 **栗林 宏吉氏**

(栗林商船株式会社 代表取締役社長)

荷動きは前年同月に届かず厳しい状況 23年は我慢の年になる

——初めに内航海運業界を取り巻く足元の事業環境についてお聞かせください。

栗林 市況は今年度に入ってもなお厳しい状況が続いています。2023年1月以降の荷動きを見ると、輸送量が対前年同月比で100%を超えたのは貨物船で2月と5月の2回、油送船は一度もありません。貨物船は2月に対前年同月比101%、5月に同100%となんとか1を超えました。ただし、品目別に見ると自動車の輸送量は伸びましたが、内航海運の主要貨物である鉄鋼の荷動きは前年同月よりも十数%低い水準となっています。

油送船を見ても、主要品目である黒油は対前年同月比で80%台の月が多く見られます。白油は4・5月に若干伸び上がってきましたが、ケミカルなどはそれほど改善が見られず、やはり厳しい市況が続いています。

国内の鉄鋼荷動きが鈍い理由は、自動車生産が

いまだ戻り切っていないためと考えられます。最近になって徐々に半導体関係の部品が入手できるようになり、自動車生産は少しずつ回復してきているものの、メーカーによってばらつきがあり、本来の数字にはまだ遠いというのが現状です。

自動車生産の低調に伴い鋼材関係の需要も伸びてこない中で、物価や人件費が高騰し、さらに建築関係でも工事の遅れや新規案件の見直しなどで、国内の鉄鋼需要は伸び悩んでいます。

雑貨関係では、毎月何百品目もの値上げが続いており、商品の買い控えによる影響などが輸送量の数字にも表れています。直近の7・8月は気温が上がったことで飲料関係の荷動き増加が期待されましたが、少なくとも現時点では期待したほどの伸びに届いていません。

世界の動向に目を向けてみると、米国では金利の高止まりから徐々にピークアウトへ向かうことが予想され、米国内の消費改善が見込まれています。一方、欧州や中国の景気回復はまだまだこれから、東南アジアも好調とは言えず、こうした世界の景況が日本経済にも影響している印象です。

国内では今後しばらく円安や原油価格の高騰が

継続し、これに伴い物価の高止まりが予想されています。さらに、働き方改革の推進によって人件費が高騰するなどコストの上がる話題が続いています。国からもあまり具体的な経済対策が示されず、2023年は我慢の年になるだろうと予想しています。

剰余金で船員の確保・育成を後押し 生産性向上に向けたDXの推進も

——暫定措置事業が終了して2年が経過しました。事業終了時に発生した剰余金約23億円は今後どのように活用していきますか。

栗林 剰余金の使途は大きく3つあります。まずは「船員の確保・育成と働き方改革の推進」、次に「内航海運の取引環境改善と生産性向上」、最後は「内航カーボンニュートラルなど環境対策の推進」です。今年6月に開催した内航総連の通常総会で使途について諮り、また国土交通省からも承認をいただきました。この三本柱を軸として、今後5年間を目途に事業に取り組んでいきます。

まず船員の確保・育成と働き方改革の推進ですが、内航海運にとって船員問題は喫緊の最重要課題であり、これからのメインテーマになると考えています。これまでも内航総連として各地・各社

の船員確保に向けた取り組みを支援してきましたが、今後は地域船員確保育成支援事業として、各地域の取り組みをより一層後押ししていきたいと考えています。

船員を確保するためには、広報活動の充実も欠かせません。内航総連ではすでにYouTubeなどのSNSを活用した情報発信を行っています。この他にも情報サイトを活用するなど、さらに積極的な活動を行いたいと思います。併せて、船員確保育成策の調査・検討事業なども継続していきます。

また、STCW条約(船員の訓練・資格証明・当直の基準に関する国際条約)の基本訓練対策事業にも取り組みます。近海区域船では2022年4月からSTCW条約に基づく基本訓練の実施が義務付けられました。さらに、24年4月からは沿海区域船も基本訓練の実施対象となります。内航船員の訓練講習が円滑に進むように、内航総連としても事業者を支援していく方針です。

船員の確保・育成は内航総連が単独で取り組めることではありません。5組合の皆さんに手伝っていただき、全体で協力しながら、また内航総連が5組合を支援しながら、引き続き事業を推進していきます。

取引環境の改善と生産性向上では、内航海運におけるデジタルトランスフォーメーション(DX)の推進に向けて、海上ブロードバンド通信の導入



内航総連のYouTubeチャンネル(<https://www.youtube.com/@naiko-kaiun/featured>)ではバラエティに富んだ動画を公開。特設サイト(<https://www.naiko-sen.jp/>)も開設している

インタビュー

船舶管理業の指針を示して トラブルの種を減らす

日本船舶管理者協会は、船舶管理者の地位確立と品質向上を目指す非営利団体として2006年4月に活動を開始した。現在、内航海運業界の船舶管理では、業務や事業者のあり方に関するスタンダード(基準)が確立されておらず、船舶管理契約においても曖昧な部分が多々あるという。船舶管理事業者の立場から見た今後の課題と展望を聞いた。
(取材日：7月31日)



特定非営利活動法人 日本船舶管理者協会

理事長 **望月 正信氏** (山友汽船株式会社 代表取締役社長)

副理事長 **永田 桐哉氏** (東洋海運株式会社 代表取締役社長)

22年は実務に役立つマニュアルが完成 今後は市場調査や業務指針作成に注力

——貴協会の概要とこれまでの具体的な活動について教えてください。

永田 内航海運では船舶管理会社のマーケットが確立しておらず、伝統的な船主業がいわゆる船舶管理業務を担っていることがあります。船舶管理会社の数自体も多くありません。そのため、我々は船舶管理“者”協会という建て付けで、船舶管理会社だけでなくマンニング会社や船主なども含め、業界全体としての船舶管理の発展に向けて様々な事業に取り組んでいます。

望月 内航海運業を発展させるための一つの方法として、健全な船舶管理業の確立を目指すというのが我々の考え方です。活動内容は、船舶管理業に関する行政との意見交換をはじめ、セミナーなどを通じた広報活動、調査研究事業と、多岐にわたります。

永田 直近では今年5月、内航海運業法および船員法の改正を受けて「内航船舶管理者マニュアル～2022年度版～」を完成させました。21年度に発行したマニュアルの改訂版となります。

2021年度版では、船舶管理事業者の歴史を振り返るとともに、今後の船舶管理の在り方について検証を行いました。22年度版ではあらためて船舶管理業務について整理し、実務にも役立つ内容を盛り込みました。具体的には、内航船舶管理業の位置づけや、船舶管理事業者の登録手続き、管理契約の考え方、船舶管理業務の解説、内航船舶管理に関するデータなどで構成しています。

なお、改訂に当たってはマニュアル編集委員会を開催し、当協会以外のメンバーも含め幅広い意見を集約して加筆・修正を行いました。

今年度はこのマニュアルを使った関係者への情報提供を行いたいと考えており、10月23日に内航業界向け講習会「内航海運における今後の船舶管理業務について」の開催を予定しています。場所は東京ですが、対面とオンラインのハイブリッド形式です。問い合わせなどは当協会ウェブサイトのお問い合わせフォームで受け付けています。

——今後の事業方針についてはいかがですか。

永田 会員メンバーからの意見や、マニュアル編集委員会での意見交換を踏まえて、当協会として船舶管理業務の発展に向けた3つの方向性を定めました。

まずは「マーケティング」、つまり市場の調査・把握です。船舶管理業の発展に向けては、事業者数や管理船舶数などの市場規模を把握するとともに、船舶管理料や人件費といった料金関係の実態についても把握しておく必要があります。

望月 ご存じの通り、2022年度に改正内航海運業法が施行され、内航船舶管理事業は内航海運業の一つとして位置づけられました。これに伴い、船舶管理事業者の登録も義務付けられました。現時点でまだデータは出てきていませんが、国には情報が集まっているはずですから、事業者の数は把握できると思います。

永田 ただ、改正法はあくまで事業者の登録を義務付けるものであり、マーケティングの切り口はありません。データを活用していくには一手間、二手間掛けることになるでしょう。いずれにせよ今は情報を網羅する組織がなく、全体像を掴みかねている状況です。我々としても市場実態把握に向けて何らかの形で貢献していければと思います。

次は「適正な商慣行の確立」です。内航海運業

界の船舶管理契約には特有の曖昧さがあり、明確なスタンダードが確立されていません。そこで、保守費用をはじめとする船舶管理事業者の責任範囲について、当協会から指針を示します。また、最初の取り組みで挙げた船舶管理料や人件費などの実態把握を踏まえて、標準的なタリフ(料金表)のあるべき形も提示したいと考えています。

商慣行に関しては、内航ではあまり紛争解決の持ち込みがないと日本海運集会所から聞いています。ただ、実際のところ現場では不利な条件提示などが行われているという話もあるので、当協会として何らかの指針を示していく方針です。

望月 内航海運の場合、船舶管理契約と言っても、外航のように責任範囲について明確に線引きする習慣ができていません。今後、内航船の船主と管理会社との明確な線引きができるようになれば、船舶管理料の適正化などにもつながってきます。これに関してはできるだけ早く取り組みたいと思っています。

永田 最後は「船舶管理業務の品質向上」です。具体的には、船舶管理事業者の差別化に向けたガイドライン・チェックリストの活用や、監査などの外部評価の実施、デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進などを想定しています。加えて、船員の採用や育成に関する事例をノウハウとして共有し、船舶管理事業者のさらなる高品質化を推進していきたいと考えています。



写真はイメージ。本文とは直接関係ありません(©くろうさぎ / PIXTA)

インタビュー

2024年問題の影響も見据え 海上輸送ルートの可能性を検討

日本郵船グループの近海郵船は、トラックやシャーシ(荷台)を積んだRORO船を使い、北海道から九州・沖縄までを網羅した定期船サービスを提供している。モーダルシフトや物流業界の2024年問題に伴う動きをどのように捉え、船会社としての解決策を示そうとしているのか。東哲生取締役と定航部の小野田元部長にお話をいただいた。(取材日:8月8日)



近海郵船株式会社

取締役 **東 哲生氏** (右)

定航部
部長 **小野田 元氏** (左)

半導体メーカーの新工場建設で 北海道向け輸送の増加が見込まれる

——貴社の内航RORO船を取り巻く足元の状況についてご説明ください。

小野田 当社が展開しているRORO定期船サービスでは、本州と北海道をつなぐ北海道航路のうち敦賀～苫小牧航路で2015年に「ひだか」「つるが」「ほくと」、常陸那珂～苫小牧航路で18年に「まりも」「ましう」という新造RORO船計5隻をリプレイス投入しました。本州と北海道の間には陸路がないため、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトも比較的進んでいます。

沖縄に関しても同様で、一度に多くの荷物を運ぶには海上輸送を利用することになります。このため、沖縄航路(東京～大阪～那覇航路)も輸送量が安定しています。2022年7月に投入した3代目

「しゅり」は、既存船である2代目「しゅり」に比べて貨物の積み高が約2割増え、サイズを大型化した効果が表れています。北海道航路と沖縄航路に相次いで投入した新造船6隻によって運航船舶の入れ替えはほぼ完了しました。

また、日本海側の敦賀～博多航路では2024年問題※の受け皿となることを意識してサービスを提供しています。この区間は陸路で輸送することができるため、北海道や沖縄に比べると海上輸送の強みを発揮しにくい航路ではあります。運航船舶は1999年竣工の「なのつ」と2002年竣工の「とかち」ですが、原油価格高騰による燃料費削減の観点から、現在は「なのつ」の1隻で週3便を運航しています。

RORO定期船サービス全体で見れば、営業活動を地道に重ねてきた効果もあり、従来はトラック輸送を利用していたお客様が、モーダルシフトとして当社のRORO船を利用いただくケースも出てきています。また、南海トラフ地震など自然災

2018年1月、常陸那珂～苫小牧航路に就航した「まりも」



害への備えとして、当社と運送契約を結んでいたケースも増えています。

東 私からはメインの航路である北海道、沖縄のマーケットの状況についてお話しします。

まず北海道マーケットのトピックとしては、北海道新幹線の札幌延伸に伴う貨物路線の動向があります。これまで、函館線・長万部～函館間の貨物路線を存続するか否かが最大の焦点でした。存続の可否によっては、新たな海上輸送ルート、発着地と港湾をつなぐコンテナ、トレーラ輸送の確保が必要となっていました。

その中で、北海道、日本貨物鉄道(JR貨物)、北海道旅客鉄道(JR北海道)、国土交通省の4者が今年7月、札幌延伸後も路線を維持する方針を確認したとの報道がありました。しかし、JR北海道から引き継ぐ鉄道の保有者、維持管理負担、施設管理の人材確保などのハードルの高い課題が残ります。我々は、船舶運航会社、トレーラ運送会社として引き続き注視していきたいと考えています。

もう1つのトピックは、半導体メーカーのラピダスが千歳市への新工場建設を決めたことです。同社では、千歳市を中心に石狩市までの一帯を半導体産業の集積地にする「北海道バレー構想」を掲げており、総投資額は5兆円と言われています。工場の建設に伴い本州からの荷動きが増えると予想され、我々としてもこれらの輸送需要を取り込めるよう情報を集めていきます。

沖縄のマーケットに関しては新型コロナが5類

に移行したことに伴い、観光需要の回復という明るい動きが見られています。沖縄本島は宮古島や石垣島、また東南アジアの窓口としての役割を持っています。コロナ前の状況に戻ることで、荷動きも拡大すると予想しています。

モーダルシフトを進めるためには 受荷主側の意識改革も必要に

——今後の事業環境をどう見えていますか。

東 当社のRORO定期船サービスは、北海道航路と沖縄航路をメインに展開しています。

ともに本州と陸続きではないので、現地のライフラインを維持するという意味でも、本州から生活雑貨などを安定的に輸送できるRORO船は引き続き重要な役割を担っていくと思います。実際、コロナ禍でも北海道向けの貨物が著しく減ることはなく、関東発では増加の動きも見られました。

敦賀／博多航路では、2024年問題以降の陸上輸送からのモーダルシフトの受け皿として、多くの問い合わせをいただいておりますが、本年度に入り、輸送実績も順調に拡大し、お客様からの必要性、期待の声も多く聞かれるようになりました。

また、同航路は近年度重なる災害による陸上輸送ルートの長期間遮断時の代替輸送への対応可能です。

小野田 モーダルシフト関連で言えば、海陸を一

※ 2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制が適用されることで生じる問題の総称。労働時間が短くなることで輸送能力の不足などが懸念されている

インタビュー

人材の確保と流出阻止へ 船員がワクワクできる船に活路

上野グループで海運事業を手掛ける上野トランステックは、内航石油部門において300KL～6000KL積みまで40隻のタンカーを運航している。将来を見据えた環境対策にも力を入れており、ゼロエミッション実現に向けて次世代燃料の研究開発に幅広く取り組んでいる。同社が重要課題とする船員問題に対しては、先進船舶への取り組みで突破口を開く戦略だ。（取材日：8月7日）

上野トランステック株式会社

執行役員 環境安全部長
内航事業一部・二部担当

野瀬 泰幸氏 (右)

執行役員 工務部長

藤田 峰隆氏 (左)



我々の使命は船を安全に止めることなく運航し続けることであり、こうした機器確保への対応は2～3年前と状況が大きく変わりました。

野瀬 乗組員には日頃から機械のメンテナンスに尽力してもらいますが、それでもトラブルが起きた場合は、お客様から預かっている貨物の安定供給を阻害しないよう速やかに船を復旧しなければいけません。しかし、今年に入ってからはいくつか機器の確保が円滑に進まず、影響を強く感じています。

藤田 鋼材価格は今も高止まりが続いています。関係者の話を聞く限り、価格の下落はしばらく期待できないという印象です。特に船価は鋼材価格が非常に大きな比重を占めます。少なくとも今後数年は、船価が以前の水準に戻ることは見込めないと考えます。

そのほか、基板などに使われているフッ素の供給が不足しており、それに伴う電気機器の価格高騰についても先が読みづらい状況です。

野瀬 荷動きとしては、これから数年後以降、石油製品の海上輸送量は減少していく方向にあると見ています。主要なおお客様の経営統合からまだ3年程なので、荷動きの変化はこれから見えてくるでしょう。いずれにせよ今まで以上に輸送需要が伸びていくことはまずないと考えており、荷動きに大きな変化が目に見えて表れるその時まで、我々は生き残りに向けた様々な方策を検討していかなければいけません。

水素・アンモニア燃料に注力 CCS では液化 CO₂ 輸送船の開発も

——次世代エネルギーへの取り組みとして、今年6月に日本財団の助成プログラムで水素燃料エンジン対応電気推進タンカーの建造を発表しました。貴社の役割と課題を教えてください。

藤田 もともと当社ではモーターシフトに向けた省エネルギー事業として、2007年から電気推進船の建造に取り組んできました。現在、グループ内で計7隻が運航しています。1番船となる電気推進のケミカルタンカーが竣工してからおよそ16年かけて運航実績を積み重ね、知見を蓄積してきました。

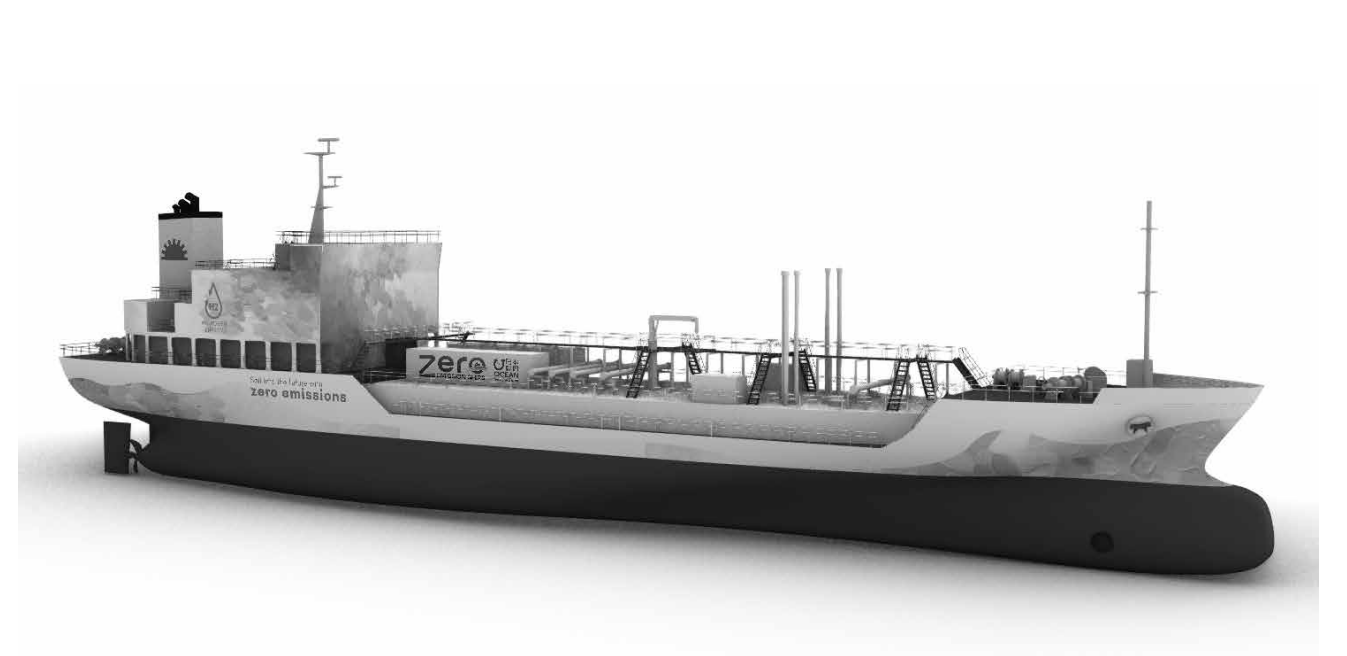
当社が参画する日本財団の「ゼロエミッション

船の実証実験にかかる技術開発助成プログラム」では、水素燃料対応の電気推進船を開発・建造し、2025年の竣工、そして26年の実証実験航行を目指しています。

これまで当社の電気推進船は、バッテリーを搭載せずに発電機と電気推進モーターで走っていました。しかし、今回開発する船は水素燃料の燃焼制御が難しいことを勘案し、従来の電気推進船を基にしつつ、発電装置とバッテリーを組み合わせたハイブリッド発電システムを構築・採用します。ヤンマーパワーテクノロジーが新規開発する「水素燃料エンジン」と「水素燃料供給システム」を、コンテナユニット型の発電装置として上甲板に搭載できる船型を開発していきます。

また、今回コンテナユニットを搭載する場所は、将来的に水素燃料エンジンを機関室に搭載する際に、水素燃料タンクの設置場所にもなります。つまり、ここで開発する船型が今後実装されていく水素燃料船のベースの一つになり得るということです。まずはこの船型開発が当社の課題であり役割となります。

加えて、実証実験では水素の取り扱いに関する知見を得ることも重要です。座学や実証を通じて関係会社の知見を集積し、教育に落とし込んでいくことが、今後水素を取り扱う企業としての大きなポイントになると考えています。



水素燃料エンジン対応電気推進船のイメージ。新造船は全長100m超、5000KL型で、内航タンカー最大サイズ船型のプロトタイプモデルとして建造する

インタビュー

コンテナをうまく利用できれば 内航海運はまだ成長できる

井本商運は今年で創立50周年を迎えた。6月に内航船初の1000TEU超コンテナ船「きそ」が京浜一苫小牧航路に、続いて8月には1000TEU型の第2船「かいふ」が日本海東航路にそれぞれ就航した。同社の井本隆之社長はモーダルシフトを見据え、1000TEU型船に「フィーダー貨物とモーダルシフト貨物を積み合わせることで輸送効率を高めていく」考えだ。（取材日：8月10日）

井本商運株式会社

代表取締役社長

井本 隆之氏



創業から内航コンテナ輸送に特化し 航路拡大や船の大型化を進めてきた

——今年の6月19日に創立50周年を迎えましたが、これまでを振り返ってみていかがですか。

井本 神戸港に初めてコンテナ船が入港したのが1967年、そのわずか6年後の73年に井本商運が創業しました。当時はコンテナ船がどんな船かも分からず一般貨物船にコンテナを積んでいましたが、そこからコンテナ専用船の開発に取り組み、完成させ、さらに改良を進めてきました。

当社が50年にわたり事業を継続できたのは、創業から内航コンテナ輸送事業に特化して航路の拡大や船の大型化、利便性の向上に着実に取り組んできた結果だと思っています。そして何より、外航船社が内航フィーダーをうまく利用しハブ港と地方港を結ぶサービスを展開してくれたこと、また、港運関係者も理解を示し支援してくれたことが非常に大きかったと感じます。

加えて、国の動きも大きな助けとなりました。

2000年代初め、国は「スーパー中枢港湾」政策を掲げました。日本における国際拠点港湾の競争力を維持・拡大するため、ハブ港に貨物を集中させて、内航コンテナ船のフィーダー輸送でハブ港と地方港を結ぶ構想を打ち出しました。

しかし当時、井本商運としては船が足りず、国には「受け皿になることは難しい」と伝えました。それでも国の政策担当者は「このままでは日本のコンテナ港湾がアジアの地方港になりかねない。港湾だけの問題ではなく、日本企業の空洞化を防ぐためにも大事な政策だ」と話してくれました。それを聞いて私も「これからは内航フィーダーの時代が来るのだろう」と思い直し、以降、地道に事業を拡大してきました。

創業当初は苦しい時代が続いたと聞いており、創業者には感謝しています。また、私は1982年に入社しましたが、韓国フィーダーの台頭により2000年代まで当社の業績は伸び悩んでいました。そうした中でも、お客様や業界関係者、金融機関、国も含め多くの皆様に支えられて今があります。

この50周年を節目に、新しい井本商運として、新しいことに挑戦し続けていきたいと思っています。

——井本社長が就任してから現在までのご経験の中で、会社の転換点となるような出来事があればお聞かせください。

井本 私が社長に就任した2001年当時、当社には499総トンの100TEU型船しかありませんでした。しかし、先ほど申し上げたようなコンテナ港湾に対する国の考え方を聞いたことで、コンテナ船を大型化する必要性を感じ、まずは749総トンの200TEU型船へと舵を切りました。私自身の考え方が変化した節目だったと思います。

また、1995年に阪神・淡路大震災を経験しました。震災時、神戸港は壊滅的な被害を受けました。船舶への被害はなかったものの、港がなければ行くところがありません。この震災を機に当社は京浜港への進出を図り、京浜を中心に東北・北海道・名古屋のフィーダー輸送を開始しました。

この震災で、船は港さえ機能すれば海上輸送を継続することができると強く実感しました。被災地の港に岸壁があってクレーンが生きていれば、すぐにでも輸送を再開できます。2011年の東日本大震災でも、船は日本において重要な役割を果たす輸送モードであることを再確認しました。

それから、まさに今現在、環境問題や「2024年問題※」などが指摘されるようになり、モーダルシフトの受け皿として鉄道とフェリー、RORO船に注目が集まっています。我々としてもフィーダー輸送の航路ネットワークを生かし、フェリーやRORO船に続く第3の受け皿として、コンテナ輸送サービスを提供していきたいと考えています。

——足元では新型コロナも収束に向かっていますが、近年の市場の変化をどう見えていますか。

井本 内航コンテナ船のフィーダー輸送に関して言うと、我々のライバルでもある韓国フィーダー輸送では、釜山港が1990年代からアジアにおけるトランシップのハブ港として存在感を高めました。しかし、コロナ禍を機に日本の荷主が「韓国一極集中ではリスクがある」と考えるようになり、内航フィーダーが見直されて、日本国内のハ

ブ港を利用する動きが出てきました。

同じ頃、先ほども触れた「2024年問題」への対応という側面から、輸送モードの一つとして内航海運に目が向けられました。フェリーとRORO船は大型船が多く、入れる港は限られます。これに対して当社は、国内69港のうち62港をカバーする小型船の航路ネットワークを全国に張り巡らせています。2024年問題を機に、我々のコンテナ海上輸送サービスをより多くの方に利用いただける環境が整ってきたとも言えます。

今後、貿易貨物の動きがどう変化するかは我々も読めませんが、内航フィーダーは外航船社の配船などによって取扱量変動します。単純に貿易貨物と同じようにフィーダー輸送の取扱量が増減するわけではなく、相反する動きをすることもあります。例えば、貿易貨物が増えると外航の直航便が増えるので我々の取扱量が減り、貿易貨物が減ると外航船が日本に寄港しなくなるためフィーダー輸送に頼る、といった流れです。外航船社が国内寄港地への配船形態をどう変えるかが一つのポイントです。

1000TEUの大型船が就航 小型船と使い分け全体で最適化を図る

——今年6月に1000TEU型コンテナ船「きそ」が、8月には「かいふ」が就航しました。大型化のねらいや期待感などお聞かせください。

井本 最終的なコスト競争力を考えると、当然ながら小型船よりも大型船のほうがコンテナ1本当たりのコストが下がります。当社では、大型船にフィーダー貨物と国内のモーダルシフト貨物を積み合わせることで輸送効率を向上し、ビジネスとして成功させたいと考えています。

第2船の「かいふ」は日本海東航路に就航しました。地方港を開発していく中でも日本海側は韓国との競争が激しく、これまでは手が出なかったのですが、コンテナ船を大型化し競争力を高めたことでようやく近海を走る海外フィーダー輸送と同じ土俵で戦えるようになりました。加えて、我々

※ 2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制が適用されることで生じる問題の総称。労働時間が短くなることで輸送能力の不足などが懸念されている

邦船各社が23年度第1四半期業績を公表
主要10社のうち5社が減収減益に

邦船各社が公表した2023年度(24年3月期)第1四半期の連結決算業績によると、主要10社のうち5社が経常損益ベースで減収減益となった(表1)。ドライバルク市況は中国経済の回復が遅れるなどして軟調に推移した一方、自動車船市況は生産回復に伴い輸送台数が前年同期を上回った。また、大手3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)のコンテナ船事業会社であるOcean Network Express(ONE)では、サプライチェーンの正常化に伴い短期運賃市況が下落し、税引き後損益ベースで減益となった。

日本郵船—ドライ事業の行方は中国次第

日本郵船の第1四半期業績は、売上高が前年同期比1055億円減の5675億円、営業損益が同420億円減の471億円、経常損益が同2883億円減の894億円、当期純損益が同2698億円増の734億円となった。

定期船事業の経常損益は同2385億円減の316億円だった。このうちコンテナ船部門は持分法適用会社のONEにおいて貨物需要の低迷などからスポット運賃が下落し、利益水準を押し下げた。また、低調な荷動きによって海外ターミナルではコ

ンテナの取扱量が減少した。

不定期専用船事業のうち、自動車事業部門は最適配船・運航によって稼働率が向上し、輸送台数は前年同期を上回った。他方、ドライバルク事業部門では中国経済の回復が想定より遅れている影響で、大型船市況は前年同期を下回った。

通期業績予想は、売上高を前回予想比1300億円減の2兆1700億円に下方修正したのに対し、経常損益と当期純損益はそれぞれ同200億円増の2200億円に上方修正した。

山本敬志執行役員は「中国経済の動き次第では、ドライバルク事業にとって上振れ要因にもなり得る」と話した。

商船三井—原油船市況は高水準で推移

商船三井の業績は、売上高が前年同期比104億円増の3851億円、営業損益が同8億円増の244億円、経常損益が同1938億円減の903億円、当期純損益が同1946億円減の911億円だった。

コンテナ船事業の経常損益は同2106億円減の238億円となった。金利高・インフレの影響に伴い欧米消費が停滞したことで、スポット賃率・期間契約運賃は北米・欧州航路を中心に下落し、大

幅な減益となった。

コンテナ船以外の船種では増益も見られた。このうち原油船については、中国の経済活動再開に伴う堅調な荷動きなどから運賃市況は高水準で推移した。また、自動車船は日本出し完成車の生産が正常化し、輸送台数は前年同期よりも増加した。一部地域では港湾混雑で滞船が発生しているものの、配船計画の見直しで増益となった。

通期業績は、売上高を前回予想比400億円増の1兆5300億円、営業損益を同50億円減の1000億円、経常損益を同200億円増の2200億円、当期純損益を同50億円増の2150億円と予想した。

川崎汽船—自動車船で回復基調が継続

川崎汽船の第1四半期は、売上高が前年同期比62億円減の2222億円、営業損益が同7億円増の196億円、経常損益が同2182億円減の491億円、当期純利益が同2280億円減の385億円となった。

ONEが運営するコンテナ船事業は、サプライチェーンの正常化などで短期運賃市況が下落し、経常損益は同2127億円減の255億円だった。

ドライバルクセグメントでは運航コストの削減や配船効率の向上に努めたものの、大型船と中・小型船の市況はともに軟調に推移した。また、エネルギー資源セグメントは中長期契約の下で順調に稼働したが、前年度に実施した運航船舶の見直しなどにより前年同期より収支は悪化した。

製品物流セグメントの自動車船事業は、半導体や部品の供給不足に伴う生産・出荷への影響が弱

まる中、回復基調が継続した。加えて、運賃レートを市場に合わせて調整する「運賃修復」などにも取り組んだ。

通期業績の見通しは、売上高を前回予想比300億円増の9000億円、営業損益を同40億円増の890億円、経常損益を同50億円増の1350億円、当期純損益を同横ばいの1200億円とした。

ONE—欧米航路の貨物需要が前年を下回る

Ocean Network Express(ONE)の2023年度第1四半期業績は、売上高が前年同期比52億5400万ドル減の37億6500万ドル、税引き後損益が同49億8600万ドル減の5億1300万ドルで減収減益をだった(表2)。また、営業損益に減価償却費を足し戻したEBITDAは同50億8900万ドル減の7億7000万ドルとなった。

欧米航路の貨物需要については、金利高やインフレの影響に伴う欧米での消費停滞により、直近3カ月(4～6月期)で前年同期を大きく下回った。供給面では港湾混雑の解消で実質的な船腹供給量が増加し、需給関係の大幅改善は見られなかった。

北米往航は1～3月期に比べ、港湾混雑の改善が進み積高は増えた一方、船腹稼働率の改善で消席率は低下した。欧州往航では地中海向けを中心に積高は増加、消席率は横ばいとなった。

輸送需要やトレードパターンの変化に伴い市場のさらなる変化が想定されることから、通期見通しは「未定」とした。環境変化への柔軟な対応で業績の安定化に努めたい考えだ。

表1 邦船各社の2023年度第1四半期決算業績(単位:百万円未満切捨、増減は%、上段は2022年度、下段は2021年度)

	売上高		営業損益		経常損益		当期純損益	
日本郵船	567,515	△15.7	47,103	△47.2	89,403	△76.3	73,490	△78.6
	673,050	33.4	89,174	68.3	377,726	145.9	343,377	127.3
商船三井	385,183	2.8	24,472	3.7	90,369	△68.2	91,155	△68.1
	374,783	29.7	23,597	193.4	284,191	172.6	285,779	174.4
川崎汽船	222,205	△2.8	19,637	4.0	49,117	△81.6	38,574	△85.5
	228,498	30.8	18,878	686.6	267,397	202.3	266,639	161.4
NSユニテッド海運	55,404	△11.1	5,831	△47.9	7,856	△40.1	6,234	△40.6
	62,312	45.6	11,195	138.7	13,116	217.8	10,498	195.7
飯野海運	32,798	△2.3	3,776	△10.2	5,044	0.1	4,746	△7.3
	33,583	42.3	4,206	—	5,038	—	5,121	—
栗林商船	11,783	0.2	△60	—	147	△43.4	33	△73.0
	11,761	12.2	68	—	259	—	124	—
明治海運	15,502	29.0	2,814	172.7	2,000	147.4	1,357	40.6
	12,016	21.5	1,031	78.1	808	76.6	965	110.4
乾汽船	7,897	△40.6	721	△87.7	831	△87.1	221	△95.0
	13,295	67.7	5,861	146.9	6,465	168.6	4,465	104.2
共栄タンカー	3,515	6.2	△171	—	△245	—	△171	—
	3,310	7.6	71	△70.2	△28	—	△22	—
玉井商船	1,864	△13.6	280	△45.1	355	△38.7	242	△40.2
	2,158	29.9	510	37.9	578	57.2	405	35.3

表2 Ocean Network Express(ONE)の業績関連データ

① 2023年度第1四半期決算概要(百万\$)

全体	2023年度	前年同期
売上高	3,765	9,019
EBITDA	770	5,859
税引き後損益	513	5,499
燃料油価格(\$/MT)	590	750

②主要航路別運賃指数

航路別積高・消席率	2023年度	前年同期
北米往航	126	354
欧州往航	139	530

※ 2018年度第1四半期の各航路総平均運賃を100とした指数

③主要航路別積高・消席率

航路別積高・消席率		2023年度	前年同期
北米	往航	積高(千TEU)	578
		消席率(%)	82
	復航	積高(千TEU)	291
		消席率(%)	44
欧州	往航	積高(千TEU)	385
		消席率(%)	94
	復航	積高(千TEU)	240
		消席率(%)	54

地球温暖化やロシアの軍事侵攻で 北極海航路に何が起きているのか

北極海のロシア沿岸を通して東アジアとヨーロッパを結ぶ最短の海上輸送ルートを一一般に「北極海航路」と言う。スエズ運河を経由する「南回り航路」と比べて航行距離を約6割に短縮でき、燃料消費量削減につながるほか、海賊リスクも少ない。

北極海航路はどのように開拓され、いかに利用されてきたのか。また、今後の活用に向けた課題はどこにあるのか。1990年代から北極海航路の研究に携わってきた北海道大学北極域研究センターの大塚夏彦教授に、航路開拓の歴史や北極の自然環境とその変化、商業航路としての利用可能性、ロシアのウクライナ侵攻による影響などを解説してもらった。（取材日：7月25日）

北海道大学
北極域研究センター

特任教授 **大塚 夏彦氏**



1987年に国際航路として開放 航海距離を短縮し燃費削減に貢献

——初めに、北極海航路の定義と航路開拓の歴史について教えてください。

大塚 北極海を渡って大西洋と太平洋の間をつなぐ航路を「北極航路」と言い、その中でロシア側沿岸を通るルートが「北東航路」、カナダ側多島海を通るルートが「北西航路」と呼ばれています。「北極海航路」とは一般的に北東航路のことを指しますが、正確には、北東航路のうちノヴァヤゼムリヤ島東岸からベーリング海峡までの区間を指すロシア側の名称です。

大きく歴史を遡ると、日本の弥生時代に当たる紀元前3世紀頃、西欧では北の果てが滝になって流れ落ちているという世界観から地球球体説へと変わり、氷の浮かぶ北極海という海域が知られるようになりました。8～10世紀になるとバイキングが北極域まで進出し、14～16世紀には世界の先進国が北極海で捕鯨を行いました。この大航海時代から、北極海を通してアジアまで行ける航

路があるはずだと考えられていました。

世界で初めて北極海航路の横断に成功したのは19世紀の終わり頃、日本の明治時代です。探検家のアドルフ・ノルデンジョルドが1878年にノルウェーを出港して翌79年夏にベーリング海峡を通過し、スエズ運河を経て世界を一周しました。日本の横浜や長崎にも寄港しており、明治天皇に謁見しています。

その後、第2次世界大戦(1939～45年)中はドイツとソビエト連邦による「独ソ戦」において、連合国側がソ連へ支援物資を届けるために北極海航路を使いました。米国とソ連が対立する冷戦時代(1947～91年)には、ソ連が欧米に対抗するための軍事拠点を北極海沿海に設置しました。冬の間は北極海が海水で閉ざされるため、基本的には夏場、生活物資や燃料を輸送するための航路として使われました。

この頃、北極海航路は外国に対しては実質的に閉ざされていましたが、1987年にソ連のゴルバチョフ書記長が国際商業航路として開放することを宣言しました。これを契機に、北極海航路の国際的な活用が選択肢の一つとして浮上しました。

ソ連は1990年に北極海航路の航行に関する規則「北極海航路法」を制定し、後継国家であるロシア連邦は経済政策に重きを置いて航路開発に取り組みました。しかし、当時の規則は西側諸国にとって煩雑で利用しづらい内容でした。航行の4カ月前には事前申請を行わなければならない、高額な原子力砕氷船の支援も義務付けられ、かつ費用の算定方法が不透明でした。加えて、氷海を航行できる貨物船は希少な上、氷海航行自体の不確実性がまだ高く、さらに利用期間は夏に限定されるなど、商業利用するには課題が多いことから国際海運市場の関心を得られませんでした。

そうした状況下、日本のシップ・アンド・オーシャン財団(現笹川平和財団海洋政策研究所)とノルウェー・ロシアの各研究所が連携し、1993～99年にかけて国際協力研究事業「国際北極海航路開発計画(INSROP: International Northern Sea Route Program)」を実施しました。西側を含む北極海航路に関する総合的な研究は恐らく世界初だったと思います。ロシアの耐氷船をチャーターし、横浜からノルウェーまでの試験航海などを行いました。並行して、日本ではINSROPに対応する独自プロジェクト「JANSROP」を立ち上げ、北極海航路の利用促進に向けた調査研究に取り組みました。

INSROPとJANSROPを通じて、北極海航路は南回り航路よりも航海距離を30～40%短縮でき、かつ船は問題なく北極海を航行できることが証明されました。航海距離が減ということは、輸送期間短縮、燃料消費量削減、温室効果ガス(GHG)

排出量削減につながります。

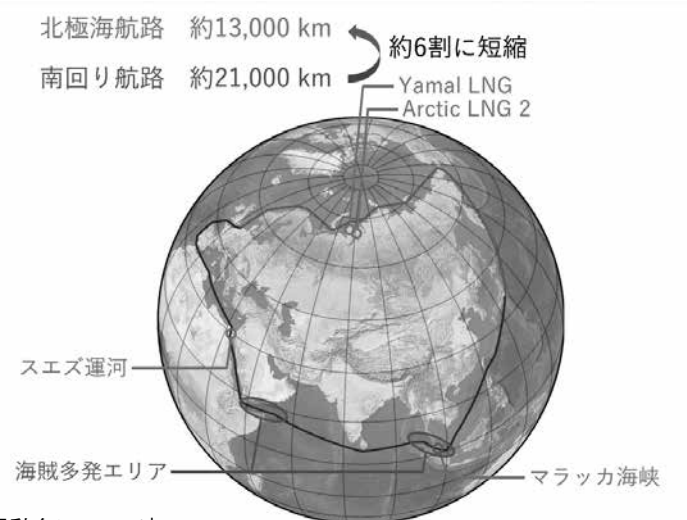
ただ、先述の通りロシアの規則が複雑難解だったため、研究レベルでは北極海航路への期待感があったものの、商業航路としては西側から見向きされない状況が続きました。

転機となったのは2010年代です。原油や燃料油の価格が高騰し、海運業界では輸送コストを削減するために減速航海などの措置が取られました。他方、地球温暖化の影響により北極海では特に夏場の海水が急速に減退していることが分かりました。あくまで航路として見れば船が運航しやすくなったため、燃費削減の観点からも北極海航路への関心が高まりました。さらにこの時、中国で欧州産鉄鉱石の需要が伸びていたことも追い風でした。

ロシアとノルウェーは2010年、資源輸送を含め北極海航路を商業利用することを目指し、再度試験輸送を行いました。鉄鉱石とガスコンデンセートで試験輸送を成功させると、これを皮切りに、北極海航路を使った欧州・ロシアー東アジア間の国際輸送が増加し、2013年には年間71航海・貨物量136万トンでピークを迎えました。

しかし2014年、ロシアがクリミア半島を併合したことで経済制裁が行われ、西側企業はカントリールリスクを考慮して北極海航路から離れていきました。国際輸送は急激に落ち込み、北極海航路には再び冬の時代が訪れるかと思われましたが、ロシアによる北極海沿岸からの石油積み出し、さらにヤマル半島における液化天然ガス(LNG)生産・輸送プロジェクトが2017年から操業を開始

横浜港からハンブルグ港への 航行距離の比較



(出典)国土交通省総合政策局海洋政策課「北極海航路の利用動向について」

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 40 名とし、着席する間隔を保つ配席としています。
- 会場の換気として、空気清浄機などを設置し、前後のドアを開放しています。また、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置しています。
- マスクは、必要に応じて着用をお願いします。受付にアルコール消毒液を準備していますので適宜ご使用ください。
- 体調がすぐれない方は、参加をお控えください。
- 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 40 名です。

15	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 4 日（月）～ 5 日（火） 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）		
16	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（水曜日） 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）		
17	コンテナ輸送の基礎や歴史を学び、コンテナ船の将来を展望する コンテナ船事業の基礎と世界経済（全 1 回）		レベル ★
日 時	10 月 11 日（水曜日） 15：30 ～ 17：00		
講 師	拓殖大学 商学部 国際ビジネス学科 教授 松田 琢磨 氏		
受講料	会員：7,084 円（税込） 非会員：12,584 円（税込） ※テキスト『コンテナから読む世界経済』代を含む		
18, 22	不定期船ビジネスに必要な知識を体系的に学ぶ 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全 3 日）		レベル ★★
日 程	A 日程	10 月 12 日、19 日、26 日（毎週木曜日） 13：30 ～ 17：00	
	B 日程	11 月 8 日、15 日、22 日（毎週水曜日） 13：30 ～ 17：00	
講 師	元 NS ユナイテッド海運 常務執行役員 横溝 豊彦 氏		
受講料	会員：36,718 円（税込） 非会員：69,718 円（税込） ※テキスト『不定期船実務の基礎知識』代を含む		
19	今更聞けない？でも今なら聞けるケミカルタンカーの運航基礎実務 ケミカル／プロダクトタンカーの運航／荷役の実務（基礎編）（1 日）		レベル ★☆
日 時	10 月 13 日（金曜日） 10：30 ～ 17：00		
講 師	TCMS 代表取締役 片桐 博樹 氏		
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 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 40 名です。

水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望				※余席わずか
日 時	9 月 6 日（水曜日） 14：00 ～ 15：30			
講 師	川崎重工業 エネルギーソリューション＆マリカンパニー 船舶海洋ディビジョン 技術総括部 稲津 晶平 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。

5	船舶損害のリスクを補填する保険の基礎知識 船舶保険 入門				レベル
					★☆☆
日 時	10 月 12 日（木曜日） 13：30 ～ 16：40		場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8 階 804 号室	
講 師	東京海上日動火災保険 コマーシャル損害部 船舶第二グループ 課長代理 國島 大河 氏				
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）				

2023 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（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
10 月	17	コンテナ船事業の基礎と世界経済（全 1 回）	★	1 月	25	定期傭船契約（全 5 回）	★★
	18	不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全 3 日）	★★		26	船荷証券の基礎（全 3 回）	★★
	19	ケミカル／プロダクトタンカーの運航／荷役の実務（基礎編）（1 日）	★☆		27	内航海運概論（全 1 日）	★
	20	〈T4 日程〉新人社員研修（秋）（連続 2 日間）	★	2 月	28	船舶保険実務（中級）（全 1 日）	★★☆
11 月	21	海技の知識（全 3 回）	★★		29	Laytime の基礎知識（ドライバルク）（全 1 日）	★★
	22	不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全 3 日）	★★		30	船荷証券の実務上の問題点（中級編）（全 3 回）	★★★
	23	P&I 保険の基礎（全 4 回）	★☆	3 月	31	船舶売買の実務（全 3 回）	★★
12 月	24	海上物品運送契約（外航）入門（連続 2 日間）	★☆		32	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全 3 回）	★★

● 関西地区 海運実務研修講座・一般セミナー（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
10 月	4	船舶保険 入門	★☆	1 月	一般 セミナー	CNP と認証制度について（仮）	
11 月	5	P&I 保険の基礎	★☆	3 月	6	入門 会計と海運業	★

● 一般セミナー

予定月	テーマ		予定月	テーマ	
10 月	LNG 市況関連（仮）		1 月	CNP と認証制度について（仮）	
11 月	2023 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets		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	
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		3 月	国際海運の脱炭素化に関する動向	
1 月	自動運航船の開発状況と実用化への展望				

● 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）

・ 12/5（火） 午後 海外法律事務所 Stephenson Harwood LLP 主催 Seminar

- 注 ・ 会場は、基本的に日本海運集会所の会議室（定員 40 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）。 ※難易度の感じ方には個人差があり、レベル表記はあくまで目安です。
・ 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。また、セミナー資料のみの販売も行っておりません。
・ 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 JSE メール通信、ウェブサイトにてご確認ください。	
申込方法や期間・内容等について	各種研修講座・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。受講申込は正会員を優先とし、E-mail の先着順で受け付け、定員に達した時点で締め切ります。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html ＊講師・内容などは変更になる場合があります。 ＊会員のグループ会社、子会社等は非会員です。	
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

—SEP船の船舶管理— 作業船の知見を新領域に活かす

共栄マリン株式会社

取締役 兼 船舶管理事業部長 **坂根 慶一氏**

船舶管理会社の共栄マリンは、曳航やサルベージなどにあたるオフショア船(作業船)の分野で国内トップクラスの実績を持つ。今年1月には、洋上風車の設置を担う自己昇降式作業台船(SEP船)「BLUE WIND」の管理を開始した。各種オフショア船で培った知見をSEP船の管理にどう生かそうとしているのか。船舶管理事業部長の坂根慶一取締役にインタビューした。

(取材日：8月3日)



共栄マリンが管理する自航式SEP船「BLUE WIND」(提供：清水建設)



積極的に進め、自社で育成する体制を整えています。以前は中小型船の管理がメインだったので、若手部員の乗船には制約があったものの、最近では大型船も取り扱えるようになったため、若手を配乗できる環境が整っています。

陸上技術者に乗船経験を積ませてSEP船に必要な船員を確保

——「BLUE WIND」の管理を受託した経緯を教えてください。また、具体的にどんな準備を進めてきましたか。

坂根 お客様から最初に「SEP船の管理を頼みたい」とアプローチがあったのが2018年後半です。当社で取り扱ったことがない種類のオフショア船だったため正直不安な部分はありましたが、声を掛けていただいた以上は応えなければいけないという思いから、最終的に引き受けることを決めました。加えて、各種オフショア船で培った経験をこの新しい船に生かせるという確信がありました。

当時は日本国内に自航式のSEP船が存在しませんでした。そこで我々は、海外で実際に動いているSEP船を見学することにしました。洋上風力発電分野で先行する欧州でSEP船を管理して

いるベルギーの会社に連絡を取りました。

我々にSEP船の引き合いがあった翌年の2019年、社長と私の2人でベルギーに行きました。SEP船の実物を目にした時、その船体は4本の“脚”によって海面から20mほど浮いた状態でした。また、ギャングウェイ(可動式連絡橋)は自動車が乗り降りできるほどのサイズでした。船内についても、居住空間がホテルのように整っていたり、ブリッジがVLCC(大型原油タンカー)より広かったりと衝撃の連続でした。さらに、現地船舶管理会社へのヒアリングも実施し、SEP船管理のイメージをつかむことができました。

船舶管理契約が始まったのは今年1月末ですが、約2年前からSEP船に配乗する船員を徐々に雇用し、既存の管理船を使ってOJT(職場内訓練)を実施してきました。このOJTに協力いただいた深田サルベージ建設には感謝しかありません。

海外の場合、電気技師の資格を持った船員がSEP船に乗り組むケースが一般的ですが、日本国内でこうした人材を探そうとするとなかなか見つかりません。このため当社では陸上のプラント技術者を雇用し、OJTを通じて乗船経験を積ませた上で船員(海技士)の資格を取得させる方法を探っています。

また今年の1～2月にかけて、「BLUE WIND」

オフショア船管理で国内トップクラス 今年からSEP船の取り扱いも開始

——貴社の業務内容と主な取扱船舶についてご説明いただけますか。

坂根 当社は1980年に誕生した会社です。元々は曳航やサルベージ、海洋調査などに従事する様々なオフショア船に対してマンニング(船員派遣)を提供していました。加えて、2011年からは船舶管理事業を開始し、現在に至っています。オフショア船管理では日本国内でトップクラスの実績があります。

一口にオフショア船と言っても、その船種は多岐にわたります。当社は1981年に、深田サルベージ建設を主体とする曳航・サルベージ対応のオーシャンタグボートを皮切りとして、調査や点検を行うROV(遠隔操作型無人潜水機)を搭載した作業母船、外洋トロール漁船を改造した警戒艇などを取り扱ってきました。また、2000総トン型のオー

シャンタグボートは、沖合にある掘削リグ※1に物資や人員を届ける業務も受託しています。このほか、エンジントラブルが発生した船を指定港まで曳航したり、沈没した戦艦「大和」を調査したりという業務にもあたっています。

2015年には4000総トン超の多目的作業船「POSEIDON-1」の管理を始めました。主に洋上風力建設などの地盤調査や海底資源探査を目的とした船で、掘削ドリルを備えるほか、調査用のROVを甲板に搭載し運用できるのが特徴です。

さらに今年1月末から、洋上風車の設置を目的とする自己昇降式作業台船(SEP船)「BLUE WIND」の管理を開始しました。この船は清水建設が保有し、大型風車の設置に対応しています。また、曳航が不要で自ら航行できる「自航式」としては国内初のSEP船です。

当社に所属する船員の年齢構成についても説明します。全体の5割超が10～30代と、若手船員の割合が比較的高いのが特徴です。足元の船員マーケットは厳しい状況にあるため、新卒採用を

※1 地中深くに眠る石油や天然ガスを取り出すため、ドリルなどを使って井戸を掘る装置

6月分の主要オペ輸送実績を公表 貨物船は4カ月ぶりのプラス 日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた6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2%増の1639万4000トン、「油送船」は同3%減の823万4000kl・トンだった。

貨物船は2月以来、4カ月ぶりにプラスへと転じた。増加した3品目のうち、「自動車」は同18%増の401万トンで、供給制約の解消に伴う生産の回復により輸送量は大幅に増加した。「燃料」は同1%増の109万3000トンとなり、コークスの増加分が石炭の減少分を補完した格好だ。「紙・パルプ」は同1%増の13万4000トンで、紙製品が減少傾向にあるものの、木材輸送が旺盛だった。

減少した4品目では「鉄鋼」が同3%減の290万4000トンと、鉄鋼需要は引き続き低水準で推移した。「原料」は同3%減の372万5000トンで、セメントや鉄鋼原料向け輸送は減少傾向にある。「雑貨」は同3%減の224万8000トン。自動車の横持ち輸送は好調だったが、一般雑貨の輸送は製品価格の上昇などから低調に推移した。「セメント」は依然として低水準な需要により、同3%減の227万9000トンとなった。

油送船では「白油」は同5%増の481万9000kl・トンで、6品目中唯一のプラスだった。ジェット燃料やガソリンの需要が好調だったほか、製油所の定期修理などに伴う転送の動きも見られた。

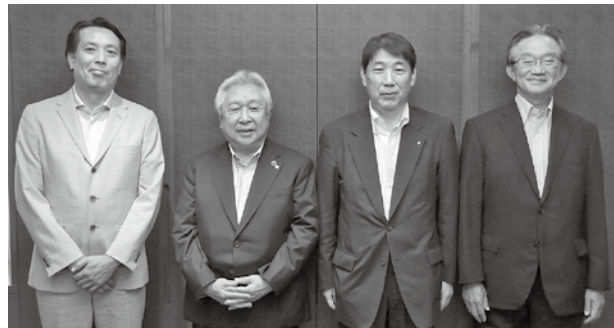
減少した5品目のうち、「黒油」は同11%減の196万7000kl・トンとなった。全体として石油火力発電所向けの需要が大きく減少した。「ケミカル」は同12%減の62万8000kl・トンで、製品価格の上昇などから低調な需要に加え、一部のプラントでトラブルが見られた。

特殊タンク船は「高圧液化」が同16%減の38万7000 kl・トン、「高温液体」が同14%減の7万8000 kl・トン、「耐腐食」が同9%減の35万5000 kl・トンだった。

後藤田会長「希望に沿う用船料の確保を」 全国内航輸送海運組合

全国内航輸送海運組合(全内輸)は7月20日、正副会長会見を開催した。5期目を迎えた後藤田直哉会長は「オペレーターとして、法令順守の下で安全かつ安定輸送を提供する責務を果たし、荷主やユーザーの理解を得て我々の希望に沿った用船料を確保していきたい」と抱負を語った。

また、今年度の重点課題として「船員の働き方



会見に出席した後藤田会長(左から2人目)ら幹部

改革」「荷主対話」「2024年問題」の3つを挙げた。働き方改革については「今は輸送量全体が活況でないのでは何とかやれているのだと思う。荷物が増えてきた時にどういう形になるか。船主が労働条件を良くしても、悪く言えば引き抜き合いになる」と懸念を示した。また、2024年問題については「RORO船などの空きスペースを埋める分では受け皿となれるが、(船員不足などから)プラスアルファの対応は難しいと思う」と話した。

1000TEU型船「かいふ」が就航 井本商運



井本商運の1000TEU型内航コンテナ船「かいふ」(写真)が7月18日、旭洋造船(山口県下関市)で竣工した。今年6月に就航した「きそ」の同型船にあたり、日本海東航路(ひびき～秋田～新潟～富山)に就航した。

日本海東航路には2022年11月から400TEU型船「さくら」が就航していたが、トラックドライバー不足に伴うモーダルシフト需要などに応えるため、「かいふ」の投入で船型の大型化を図る。ひびき(北九州港)から阪神港への接続には、井本商運の既存航路である瀬戸内航路を活用する。

「かいふ」の主要目は次の通り。総トン数: 9662トン、全長: 141.90m、最大積載量: 1096TEU。2024年11月には「きそ」、「かいふ」に続く1000TEU型船3隻目が就航予定だ。

初代社長に商船三井・牛奥顧問 商船三井さんふらわあ

商船三井フェリーとフェリーさんふらわあの事業統合会社で、10月1日に営業開始する「商船三井さんふらわあ」の役員人事が決定した。新会社の初代社長には、商船三井で専務などを

歴任し、現在は同社顧問の牛奥博俊氏が内定した。また、会長は商船三井フェリー社長の尾本直俊氏、副会長はフェリーさんふらわあ社長の赤坂光次郎氏がそれぞれ務める予定だ。

このほか常務に國友雄二氏(フェリーさんふらわあ常務)、執行役員に梅原直人氏(商船三井フェリー取締役)らが内定した。今回の役員人事は10月1日開催予定の臨時株主総会とその後の取締役会で正式に決定される。

メタノール燃料船のリスク評価を実施 商船三井 ほか

商船三井、商船三井内航、田渕海運、新居浜海運、村上秀造船、阪神内燃機工業、日本海事協会(NK)の6者はこのほど、内航メタノール燃料タンカーのリスク評価をカナサシ重工で実施した。発表は7月28日。

今回実施したリスク評価はHAZID (Hazard Identification Study) と呼ばれる手法を用いる。この手法では専門家間の討議を通じて、システムの潜在的なリスク(ハザード)項目の洗い出しやリスクの発生頻度について評価する。

評価対象となったメタノール燃料タンカーは村上秀造船グループのカナサシ重工が建造し、2024年12月に竣工予定だ。竣工後は商船三井内航、田渕海運、新居浜海運の3社が共同保有する。メタノールを燃料とする使用できる主機関のほか、省エネ船尾パッケージや運航支援システム、自動荷役システムなどを備えている。

横浜市のSDGs認証で最上位を取得 上野トランステック ほか

上野トランステックと上野グループホールディングス(HD)は7月27日、神奈川県横浜市の認証制度「Y-SDGs第10回認証事業」で最上位の評価にあたるSupremeを取得したと発表した。

Y-SDGsは、SDGs(国連の持続可能な開発目標)への取り組みを評価・支援する制度で、横浜市内に本社を置く企業などが対象となる。各社の取り組みを①環境②社会③ガバナンス④地域一の4分野・30項目から評価して、新たな顧客の獲得や取引先の拡大などにつなげることを目的と



している。各評価項目の取り組み状況に応じて Supreme(最上位)、Superior(上位)、Standard(標準)という3つの区分で認証される。

上野グループでは今回の Supreme 取得を受け、持続可能で豊かな社会と事業の継続的な発展を両

立するため、サステナビリティの取り組みを推進していきたい考えだ。また、自社ウェブサイト内でサステナビリティ関連の活動を紹介するページ (<https://www.uyeno-group.co.jp/sustainability>、画像)を8月10日に公開した。

館山海技学校で榎本会長が講演 関東地方船員対策協議会

関東地方船員対策協議会の榎本成男会長(榎本回漕店社長)は7月22日、国立館山海上技術学校(千葉県館山市)で講演した。

今回の講演は、館山海技学校が主催するマリンセミナーとして実施するもので、同校職員と生徒の保護者、関東地方船員対策協議会事務局、関東沿海海運組合の合計25人が参加した。

榎本会長はスライドを使用して、内航海運の現況を保護者に説明した。また、3等航海士を例に船員の1日の働き方について紹介した。 ■

新刊紹介



新書判/272頁
定価：1,210円(税込)
6月20日発行

発行・お問い合わせ先
(株)講談社
TEL：03-5395-3524
<http://bluebacks.kodansha.co.jp/>

『最新図解 船の科学』 池田 良穂 著

船舶の歴史から、構造や動力、エネルギーなど幅広い話題を網羅した書籍が発行された。筆を執ったのは大阪府立大学の池田良穂名誉教授で、『図解 船の科学』(2007年初版)に続き3冊目の著書にあたる。

本書は全6章から構成されている。このうち第3章「船とエネルギー」はバッテリー推進やガスエンジンなどを例に、船舶の動力源について解説する。また、第6章「船の未来」ではSDGs(国連の持続可能な開発目標)における船舶の役割や今後の進化について考察している。各章はほぼ独立した内容となっているため、興味のある章から読んでも理解できる構成なのが特徴だ。

写真や図を数多く掲載するとともに、巻末には索引を設けている。新書判というコンパクトなサイズながら、中高生でも船舶に関する基本的な知識を身に付けることができる。

■著者プロフィール

池田 良穂(いけだ・よしほ) …1950年北海道生まれ。大阪府立大学工学部卒業。同大教授、工学研究科長を経て定年退職。現在、同大名誉教授、大阪経済法科大学客員教授。専門は船舶工学や海洋工学、クルーズ客船など。



横浜税関本関 (神奈川県横浜市)

JR 関内駅からみなと大通りを海側に向かって歩いていくと、海岸通りと交わる十字路の一角で存在感を示す「横浜税関本関」が見えてくる。

横浜税関の前身にあたる神奈川運上所は幕末の1859年、横浜開港に合わせて設置された。

当時は船舶の入出港及び輸出入貨物に関する手続きといった現在の税関のような業務に加え、外交事務も取り扱っていた。横浜役所に改称した後は明治政府への業務移管などを経て、1872年11月28日



歩道に並ぶヤシの木も相まって、異国情緒あふれる雰囲気を醸し出している

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





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》



化学洗浄

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

妻 の誕生祝いを兼ねて、東京湾のアフタヌーンクルーズを家族3人で楽しみました。真夏らしい天気で、船上からの景色やデッキで浴びる潮風という“非日常感”に、充実したひと時を過ごすことができました。妻が喜んでくれたのはもちろん、小学2年生の娘にとっても以前乗ったフェリーなどの船とは違う、ショートクルーズならではの楽しさがあったようです。子供時代のこんな体験が娘の記憶に残って、旅行に出かけた先などで「ちょっと船に乗ってみようかな」と、楽しみの選択肢を広げることに繋がってくれたらいいと思います。(syu)

経 験者と言っても部活レベルだがバスケットボールが注目されるのは嬉しい。自分がプレーしていたのはユニホームがびっちりしていてパンツも短かった1980年代後半。「スラムダンク」の連載開始前、田臥勇太NBAデビューの遙か前である。いまや八村塁をはじめ複数の日本人が米国でプレーしているのは隔世の感がある。9月号発行時はバスケW杯の最中だと思う。普通に考えると日本が1勝するのは非常に厳しいだろう。それでもいい。出し切ってほしい。ところでボールの男子公式サイズは7号なのだが、NBAでは6.5号と一回り小さい特殊サイズを使うそうだ。先日初めて知った。(iman)

こ 1カ月の間にランニングを始めてみました。目的は健康管理と体力維持です。週に2～3回、自宅近くの隅田川沿いを走っています。前職で夜勤をやっていた頃も運河沿いをよく走っていました。久しぶりに再開してみると当時と比べて体がつらく、今までにない膝の痛みも発症しました。歳を取って体の衰えを感じました。以前よりも念入りにストレッチをしておくべきでした。しかし、最近では回数を重ねるうちに体も慣れてきたのか楽しくランニングができるようになってきました。いつかはフルマラソン完走を夢見て、自分のペースで細々と続けていきたいです。(Ao)

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9月1日発行

KAIUN (海運)

2023年9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

総合物流情報誌 **海運**

KAIUN 定期購読のご案内

先月号



2023年8月号

特集 自動運航が描く海運の未来

特別企画 揺れる社会情勢、変わる船舶管理

KAIUN (海運) は1922年の創刊以来、100年を超えて広く海事関連諸産業の方々に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、マーケット、内航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。

Back Number



2023年2月号
洋上風力発電



2023年3月号
エネルギー激動期のLNG輸送



2023年4月号
深化する複合一貫輸送サービス



2023年5月号
造船・船用のGHG削減技術



2023年6月号
シブプリサイクル条約の最新動向



2023年7月号
港で働くプロフェッショナル

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

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



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

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

1,320円(税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-09



4910893790932
01200