

2024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

2024.9

No.1164



特集

## 次代を担う内航経営者の視点

特別企画

### コンテナ輸送・市況のポイント ~2024年前半の動向~

グラビア

### 生物や船に親しむ「うみ博」横浜で開催

# 内航海運は今、

エネルギー消費量が

営業用トラックの約 **1/6** になっています。

(※数値は令和4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 | 2024年9月号 | No.1164

# KAIUN



Cover  
©Yoshitaka / PIXTA(ピクスタ)

特集

## 17 次代を担う内航経営者の視点

インタビュー

### 18 時代に応えエネルギー輸送を継続 ～将来像を共有し、ともに未来へ挑む～

上野トランステック株式会社 代表取締役社長 COO 上野 元 氏

### 22 デジタルで船・陸・人をつなぐ ～船主は今こそ積極的協業の実現を～

青野海運株式会社 代表取締役社長 青野 力 氏

### 26 ITを活用し業務効率向上を図る ～環境を整え男女が活躍する業界へ～

邦洋海運株式会社 代表取締役社長 内藤 陽子 氏

### 30 競争力の源である船員対策に注力 ～今は内航全体で課題に備える時～

東洋海運株式会社 代表取締役 永田 桐哉 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.  
〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階  
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.  
〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階  
E-mail: business@chibaship.co.jp  
URL: https://www.chibaship.co.jp/





# 透明性、 海事倫理の徹底と 卓越したサービス



西日本の海運関係者の皆様へ

西日本の海事サービスに関する具体的な情報については、新しく開設しました領事館のウェブサイト <http://www.panakobeconsulate.jp/> をご覧ください。

また、私たちのソーシャルメディアもご覧ください。  
Facebook: <https://facebook.com/panakobeconsulate.jp>  
Instagram: <https://www.instagram.com/panakobeconsulate.jp/>

特別企画

寄稿

## 40 コンテナ輸送・市況のポイント ～2024年前半の動向を振り返る～

拓殖大学 商学部 国際ビジネス学科 教授 松田 琢磨

グラビア

## 12 生物や船に親しむ「うみ博」横浜で開催 850人が日本郵船の自動車船内を見学

造船首脳会見

## 38 業界全体で技術開発に取り組み 新規技術を共有できる環境へ

今治造船株式会社

シリーズ etc.

- 5 旅と船 第6回 小笠原航路の父島丸
- 7 竣工船フラッシュ
- 34 せんきょう(日本船主協会)
- 48 CLOSE UP 大手3社を中心に通期業績を上方修正
- 50 研修講座・セミナーのご案内
- 52 NEWS Pick Up

- 56 造船ニュース
- 58 ブローカーの窓から
- 60 内航ニュース
- 63 海事ゆかりの建造物
- 64 スタッフ通信



一隻の船舶、無数の使命

天洋汽船株式会社  
TENYO KISEN CO., LTD.

TEL: 03-3526-4228  
[www.tenyokisen.co.jp](http://www.tenyokisen.co.jp)  
E-mail: [tenyokisen@tenyokisen.co.jp](mailto:tenyokisen@tenyokisen.co.jp)  
〒101-0047 東京都千代田区内神田2丁目  
11番6号喜助内神田ビル5階

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

# 旅と船

絵・文 PUNIP cruises / 中村辰美



【父島丸】

## 第6回 小笠原航路の父島丸

東京から約1000キロ南にある小笠原諸島は日本のガラパゴスとも呼ばれ、美しい海と希少生物が棲むジャングルが広がる、とても東京都とは思えない自然豊かな楽園のような島々だ。最大の島・父島には天然の良港はあるが、長い滑走路を築ける平地がほとんど存在しないため、旅客航空路は未だに就航していない。大学時代にスキューバダイビングの楽しさを覚えた私は、本やTVで知った小笠原の魅力に惹かれ、大学4年の春に単身父島に旅立った。当時はそんな言葉はなかったが今で言う卒業旅行である。

乗船したのは沖縄航路の貨客船を買い取った「父島丸」という船で、建造後20年近くも経ち、速力は14.5ノットしか出なかったため、東京から父島までは38時間もかかっていた。そのため往復の旅は現在と同じ最短6日間であるものの、父島にはたった1泊しかできなかった。(今は片道24時間で父島に3泊)

実はこのとき、父島航路に投入される新造船の初代「おがさわら丸」が完成して、20.7ノットで一気に10時間も航海時間が縮まる予定だったのだが、私の就職後の4月からの就航ということで、新入社員の分際で6日間休みを要求できるはずもなくやむなくこの船にしたのだった。そのためこの時は新造船に乗れる機会を逃して悔しい気持ちだったが、今となると「父島丸」乗船経験者はごく少数のため、逆

にいい経験をしたと思っている。

この「父島丸」は東京を夕方に出て、2回の夜を過ごし翌々朝に父島に到着する。総トン数は現「おがさわら丸」の4分の1にも満たない小さな船で、揺れ止め装置は一切なく絶えず揺れながらの航海だった。大部屋の2等船客の公室は簡素な食堂しかなかったが外部デッキは思いのほか広く、船が好きなのもあって長い航海もさほど退屈しなかった。

それでも前方に父島の姿が見えた時の感動は今でもはっきりと覚えている。

父島でのダイビングはそれまで潜ったことのある伊豆の海とは比べ物にならないほどダイナミックで美しく、滞在の2日間はあっという間に経過…今も脈々と続けられているダイビングボートや漁船による並走での見送りの出港に感激しつつ帰途についた。

結局、会社員になってからは6日間の休みを取れる余裕はなく、次に小笠原に行ったのは定年退職した後の現在の3代目「おがさわら丸」になってからだ。

現「おがさわら丸」ではもう3回、小笠原を訪れているが、島の風景は45年前と何ら変わらない。また何度でも行きたくなる魅力あふれる島々である。

1957年東京生まれ。船専門のイラストレーター・画家。パッケージデザインや出版物の装幀などを数多く手掛ける。著書に「船体解剖図」、「船体解剖図NEO」(イカロス出版)。



# Sustainability at Your Service

*navigate to net-zero  
with our innovation team*

総トン数で世界首位を誇る リベリア船籍

LISCR JAPAN KK / 03 5419 7001 / [info@liscr-japan.com](mailto:info@liscr-japan.com)

[www.liscr.com](http://www.liscr.com) (EN) / [www.liscr-j.com](http://www.liscr-j.com) (JP)



### CAPE HAYATE

(日本籍)

- ばら積運搬船
- 110,439総トン
- 210,870重量トン
- 主機関：DU-WinGD 7X62DF-2.1
- 全長299.99m、幅50.00m、深さ25.00m、喫水18.436m
- 速力：14ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)津事業所、5月30日竣工



### AQUADONNA

(パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 36,278総トン
- 63,526重量トン
- 主機関：6S50ME-C9.7
- 全長199.98m、幅32.24m、深さ19.30m
- 速力：約14.0ノット
- 船級：NK
- 岩城造船(株)、8月1日竣工



### AMIS XCEL

(リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 36,140総トン
- 63,739重量トン
- 主機関：6S50ME-C9.7
- 全長199.98m、幅32.24m、深さ19.30m
- 速力：約14.0ノット
- 船級：NK
- (株)新笠戸ドック、2月26日竣工

# 海の未来をつなぐ 近海郵船



RORO船「まりも」

## 近海郵船株式会社

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

東 京 支 店	TEL.03(5405)8290	大 阪 支 店	TEL.06(6241)1071
仙 台 営 業 所	TEL.022(786)1890	常 陸 那 珂 営 業 所	TEL.029(264)2700
敦 賀 営 業 所	TEL.0770(20)4560	沖 縄 事 務 所	TEL.098(917)5480
福 岡 営 業 所	TEL.092(710)4401	近 海 郵 船 北 海 道 (代 理 店)	TEL.0144(52)5730



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/>

# 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>



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>

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](http://towatechno.com)

# 未来の海に、こたえを。



## A

# ASAHI TANKER

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

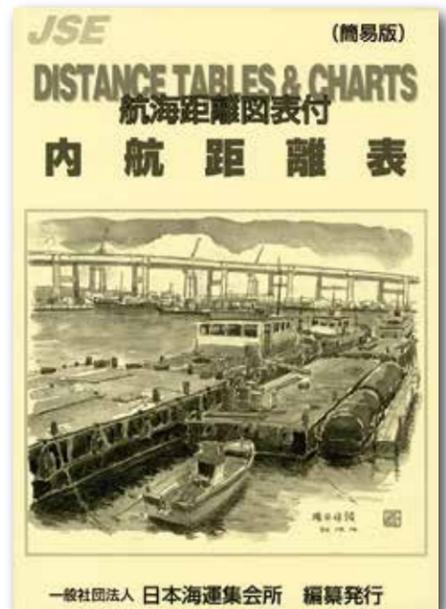
A4判に拡大して、見やすくなりました。

## 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



**JSE (簡易版)**  
**DISTANCE TABLES & CHARTS**  
航海距離図表付  
**内航距離表**

一般社団法人 日本海運集会所 編集発行

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

## 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 新石ビルディング3階  
TEL: 03(6268)0391 FAX: 03(5223)2065  
<https://www.showa-nittan.co.jp>



## 生物や船に親しむ「うみ博」横浜で開催 850人が日本郵船の自動車船内を見学

海の生物や海運の役割について学べるイベント「海洋都市横浜うみ博2024」が8月3、4の両日、横浜市役所と大さん橋ふ頭で開かれた。大勢の家族連れらが船に乗ったり生き物に触れ合ったりしてにぎわった。海洋都市横浜うみ協議会が主催、日本財団が特別協力した。

横浜市役所アトリウムには海洋研究に携わる大学や研究機関のほか、海運会社や建設会社など多くの団体がブースを出展した。このうち、横浜・八景島シーパラダイスのブースではドチザメやネコザメ、イトマキヒトデ、ナマコ、カニが泳ぐ水槽に、親子連れが手を入れて生き物の感触や反応を確かめた。東亜建設工業のブースには大型作業船のVRシミュレーターがあり、VRゴーグルを装着した子供たちが手元のスティックを動かして船の操縦を楽しんだ。

また、4日のステージイベントでは幼魚採集家で幼魚水族館(静岡県)館長の鈴木香里武さんが壇上に立ち、これまで採取した魚の写真を披露しながら魅力を語った。このうちクロハギについて、成長すると体色はグレーになるが「幼魚の時は体が透明でと

ても神秘的だ」と写真を交えて説明した。

大さん橋ふ頭では日本郵船の自動車船「CENTAURUS LEADER」の船内見学会が開かれた。同船は全長約200m、約6500台の自動車を積むことができる。参加した約850人はランプウェイから乗船した。貨物室では自動車荷役の実演が行われ、車両を隙間なく停める運転技術に見学者は驚いていた。自動車を固定するラッシング体験があり、手順を教わった子供たちは車体に金具やロープを取り付けた。また、ブリッジではずらりと並ぶ航海計器の前で航海士や機関士から説明を受け、参加者は真剣な表情で聞き入った。

日本郵船の自動車輸送品質グループ輸送品質チームの板垣貴也・一等航海士は「参加者は自動車船の大きさに驚いていた。自動車だけでなく電車やショベルカーなども積み込めることを知ってもらえた」と話した。海務グループ調整チームの竹俣多聞・二等航海士は「一般の方に外航船を見ていただける機会はなく、船員という職業や海運業界について理解を深めてもらえればうれしい」と語った。



- 1 幼魚の魅力語る鈴木香里武さん
- 2 子供たちが船員の制服を着て写真撮影するブースもあった
- 3 自動車船内で自動車の荷役が実演された
- 4 ブリッジでは船員が航海計器の説明をした
- 5 大さん橋ふ頭に入港したCENTAURUS LEADER

# 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6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11日(水) 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 AP横浜 B1ルーム(4階)  
(神奈川県横浜市西区北幸2-6-1 ONEST横浜西口ビル 4F)

主催 関東運輸局

関東地区事業者対象

11月中旬(予定)

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業  
会場 千葉県内

主催 関東運輸局

近畿地区事業者対象

11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 大阪府内

主催 近畿運輸局

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



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/>



**光令丸** 2019年12月就航

省エネ船型・機器に加え、運行システムを組み合わせることで「光令丸」は弊社既存船と比べて15.2%のCO2削減効果が期待されています。また、運航船全体でのCO2排出量を2019年度比で2023年時点で3%以上、2025年時点で5%以上の削減を達成できるよう活動しており、地球温暖化対策に一層貢献して参ります。

省エネ格付制度  
★★★★★  
最高評価 星5つを獲得

## 物流で未来を創る おかげさまで130周年

### AONO MARINE GROUP

Marine transport / Land transport  
Warehouse Business / Electronics Technology

URL: <https://www.aono.co.jp>

当社は長年の豊富な経験をもとに、お客様のご要望にお応えできる体制を整え、安全かつ迅速な輸送に努めております。  
また、特殊運送のパイオニアとして多数の船舶を運航させており、お客様にとってメリットの高い輸送システムを提供しています。



## 青野海運株式会社

SINCE1894 AONO MARINE GROUP

本社/愛媛県新居浜市新田町1丁目1番17号  
TEL 0897-33-8545(代)・FAX 0897-32-4521

### 青野海運グループ

■青野海運株式会社

■株式会社アトラス

■株式会社サイバー



NIIHAMA  
SDGs PROMOTING  
COMPANY



UYENO



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70-3  
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



特集

# 次代を担う 内航経営者の視点

内航海運業界では船員の確保・育成・定着や働き方改革への対応、取引環境の改善、船舶からの温室効果ガス(GHG)削減、さらにデジタル技術の活用など持続可能な内航海運の実現に向けて様々な取り組みが求められている。

これからの内航海運業界を担う経営者たちは、未来に向けてどのようなビジョンを描き、何を課題として、現在どこに注力しているのか。今号の特集では上野トランステック、青野海運、邦洋海運、東洋海運の各社トップにインタビューし、諸課題への取り組み状況や目指す将来像などについて話してもらった。

## インタビュー

## 時代に応えエネルギー輸送を継続

## ～将来像を共有し、ともに未来へ挑む～

内航タンカー大手の上野トランステックは、中心事業として石油・石油化学製品の海上輸送を手掛けている。乗組員をサポートするデジタル技術の導入を進めるほか、水素エンジン搭載船の開発などにも積極的に取り組んでいる。上野元社長は「選択肢を絞り込むのではなく、お客様の話をよく聞きながらニーズに適した船を開発していきたい」と話す。(取材日：8月2日)



上野トランステック株式会社

代表取締役社長

COO

**上野 元氏**

### 船腹増強の要請がある一方 船員不足や船価高騰が課題に

——初めに、現在の事業環境や荷動きについて教えてください。

上野 内航のうち石油関連では、今年3月から西部石油の山口製油所が石油精製機能を停止するなど製油所の統廃合による影響を受けています。また、船員の労働時間管理が厳格化するに伴い、その反動で船腹増強・確保の要請が非常に強くなっています。

しかし、足元では船員不足の問題があるほか、ロシアのウクライナ侵攻など外的要因による物価高が船価の高騰につながっています。新造船建造を積極的に進めるには厳しい環境にあると認識しており、今後しばらく船腹需給のタイト感は続くだろうと考えています。

特殊タンク船部門は、安定的な船の供給と安全な輸送サービスを提供するために全船を専航船として契約いただいています。このうち老朽船につ

いては、引き続き顧客とともに新造船への代替を検討していきます。

ただ、先ほど触れた通り建造船価は高騰しています。そのため中期的には船腹が必要でも長期的な観点で結論が出せないというお客様に対しては、費用負担をご理解いただいた上で、老齢船の延命工事を実施することで船腹確保を図っています。

それから海外事業に関して、石油化学分野では、中国経済の停滞や中国・アジア地域における石化プラントの新增設で貨物の供給過多が続いています。石化マーケットは依然として厳しい状況です。

海上輸送の面では、ロシアのウクライナ侵攻やイスラエルとイスラム組織ハマスの戦闘などで航路を変更し輸送距離が伸びています。特にケミカル船は過去数年間、新造船の供給が滞っていたことを背景に運賃・用船料の高止まりが継続しています。

また、内航海運と同様に外航海運も原材料価格の高騰や脱炭素に向けた動きが業界全体に大きく影響しています。新造船価格の高騰、ひいては中古船価格の上昇からも、運賃・用船料の高止まり傾向はしばらく続くと考えています。

### 船員が将来に希望を持てるよう 新エネルギーやデジタル技術開発に注力

——船員不足の問題についてはどのような取り組みをしていますか。

上野 上野グループでは毎年、JMETS(海技教育機構)や全国の水産高校から新卒および船員未経験者を採用しています。安全輸送を支える船員の高齢化や労働力不足は内航海運業界全体の課題です。特に今は船員の労働環境改善に向けた労務時間管理の厳格化、育児休業制度の利用促進などが進んでおり、副次的な影響として船員需要はさらに拡大していると認識しています。

我々としては、若い船員の皆さんがタンカーの仕事に就いていることに対して将来に希望を持てるよう、新エネルギーへの取り組みや、デジタル技術を活用した運航・荷役の労務負担軽減に向けた検討を進めています。船員育成の面でも、新エネルギーによる新規事業の展開を見据えて、先進技術や新しい船種の導入に対応できるような船員の育成に力を入れています。

また、当社では以前からモーターと蓄電池、発電機を組み合わせたハイブリッド船をラインアップしています。船舶のデジタル化、環境負荷軽減、操船性の向上に寄与するとともに、騒音や振動が少なく、船内の居住環境改善につながります。働

き方改革の面からも居住環境の整備は非常に重要と考えており、より良い船内環境の実現に向けて、船員目線で“乗りたくなる船”の開発にも力を入れています。

船員の居室は暗く狭いというイメージが強いと思いますが、より明るく、少しでも広くするために、規制の見直しや助成などに関して国へも働き掛けをしていきたいと思っています。

業界全体として船員不足の問題がある中で、船員教育機関によっては出願者自体が減少している学校もあります。そこでオープンキャンパスへの協力をはじめ、学生向けの業界紹介などにも取り組んでいます。当社の場合は業界の中でも知名度があるという強みを生かして運航フリード船主の船員採用サポートも行っています。

それから、上野グループでは海技者の育成と内航海運業界への定着を目指して、上野教育文化財団を設立し、国内船員教育機関の学生を対象とした奨学金制度を導入しています。

加えて、船員の離職率を下げることは船員の採用と同様、もしくはそれ以上に重要と認識しています。我々は離職防止対策としてストレスチェックやハラスメント対策、福利厚生強化など、船員の皆さんがより良く生活できるよう環境改善に注力しています。また船主側とのグループ化を図り、2023年には船舶管理会社UYEST MARINEを設立してサービスの充実に努めています。

今後の取り組みとしては、船内通信環境の構築



タンカー  
「きんれいか」

## インタビュー

# デジタルで船・陸・人をつなぐ ～船主は今こそ積極的協業の実現を～

今年5月に創業130周年を迎えた青野海運は、化学薬品などを輸送する特殊タンク船に強みを持ち、現在内航船15隻を運航している。DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進に力を入れており、業務と船舶それぞれで先端技術の導入・活用を進める。青野力社長はDXの先にどのような将来像を描き、内航業界が進むべき道筋をどう見出しているのだろうか。(取材日:8月7日)

青野海運株式会社

代表取締役社長 **青野 力氏**



## コスト増大分を価格転嫁するため 交渉し続けてきた5年間

——現在の内航事業の概況を教えてください。

青野 コロナ禍前の2019年と比べて荷動きは概ね横ばいで推移しています。ただし内航全体の輸送量は右肩下がりに推移し、我々が得意とする無機工業薬品も減少しています。業界全体としてはあまり良い状況ではないと認識しています。

当社の運航する内航船は2019年と同じく15隻ですが、船種が一部変わりました。有機化学品タンカーを処分し、1隻を除いて無機化学品タンカーに入れ替えたほか、老齢船2隻もリプレースし、平均船齢が大きく下がりました。

他方、近年の物価高騰を受けて、リプレースした新造船の価格は過去に建造した同型船と比べても倍近い水準を提示されました。また、契約交渉の途中にも鋼材価格が大きく上昇するタイミングがあり、結果的に最初の見積りからさらに高い船価での契約となりました。資金調達のボリューム

が増え、自己資金も増額したため、当初見積りしていた運賃を引き上げるための交渉も必要となりました。新造船を建造する際は将来のインフレをある程度見越していますが、今回の鋼材価格高騰は想定以上の動きでした。

そのほかにも、修繕費をはじめ運航諸経費が年々上がり続けていますし、船員給与のベースアップも続いています。さらに船員の働き方改革対応で船舶稼働日数減につながり収益圧迫されている船社は少なくないでしょう。

今振り返ると、コスト増大分を価格転嫁するために交渉し続けてきた5年間だったとも言えます。当社運航船の中でも1種類の貨物しか積まない専用船は、その特殊性もあってある程度コストをカバーできていますが、固定荷主を持たない不定期船は常に採算が厳しく、コスト増大分の補填が十分に追いついていません。

まとめると、内航業界全体で荷動きが減少する中で運航コストは右肩上がり、新造船価は下がらず、円金利は今後一定の上昇が予想され、脱炭素対応も必須となるなど、事業環境としては年々厳しくなっているという感覚です。

## 賃上げだけでは若者の定着率も上がらない “成長を実感”できる評価の仕組みを運用

——内航業界では船員の確保・育成・定着が課題となっています。貴社はどう取り組んでいますか。

青野 近年、内航船員数は貨物船と旅客船を合わせて2万8000人程度で推移しており、基本的に減っていません。その一方で、内航船の船腹量も船主の数も減っています。それでも船員不足となるのは船によって海技士の配乗要件が存在し、事業者が即戦力となる人材を取り合っているからです。一定の新造船供給がありますので獲得競争が激化し、船員の圧倒的な売り手市場に拍車がかかり、一層雇いづらくなっています。

船員側はより待遇の良い会社へと容易に流れていきます。最近ではタンカーからガット船に人が移る動きがみられました。加えて、洋上風力発電向け支援船など新たな船員需要が出てくることで、今後も既存船主の求人にはなかなか人が集まらないことが容易に想像できます。

これから船員構成の30%以上を占める高齢船員の退職が本格的に進む中で、既存船員の定着率を上げることが重要であることは言うまでもありません。特に若年層の定着率悪化による育成の遅れや離脱は業界の致命傷となります。

対策として賃金アップは欠かせませんが、それだけで定着率は上がりません。当社はこれまでに休暇サイクルの安定や船内居住環境の改善、船員の健康支援など労働環境全体の整備に取り組み、実際に30～40代の定着率向上に手ごたえを感じていますが、若年層の定着には課題を残す結果になっています。

一例ですが、「会社に不満はないが貯金が増えたので退職して毎日釣りがしたい」と言って辞めた若年船員がいました。彼らを引き留めるには、仕事が収入を得るための単なる手段ではなく、「自分を表現し、成長して自己実現する場」と気づいてもらう必要があります。そこで私は、働きながら成長を実感することが船員の定着につながるという仮説を立てました。

この仮説に基づく具体策として、組織的な評価制度を整備しようとしています。昇格に明確な

ハードルを設け、能力を正しく評価することで成長を実感させる仕組みです。船任せではなく最終評価者は陸上です。陸上の世界では当たり前ですが、海上という職場の特殊性がそれを難しくしていました。これをDXで解決します。今年度から乗組員と陸上職員の双方向コミュニケーションを実現するデジタルプラットフォームを導入し試験運用を始めています。また、船舶の次世代技術を積極的に取り入れ、船員の知的好奇心に刺激を与えるといったことも意識して行っています。

評価制度に関しては、まず安全管理規定、ISM(安全管理システム)、グリーン経営、さらにコンプライアンス規定など当社独自規定を全て見直し統合した船員向け業務マニュアルを作成しました。やるべきことを明確化し、自身に不足しているスキルを理解してもらい、スキルアップしたら評価するという基本的なことから始めていきます。

前述のデジタルプラットフォームにマニュアルと評価システムを載せ、リアルタイムにフィードバックを行いながら評価結果を元にキャリアパスの明確化を行い、最終的に給料と昇格に反映させることを想定しています。その中でより高みを目指す人には、さらにモチベーションが上がるような仕掛けを取り入れていきます。いわば海上職版 reward system(報酬システム)の構築を考えています。

先のプランも考えており、社員がモチベーションを高く保ち、自ら様々なことを考え、提案し、実践してくれるような会社を目指して3年程度いろいろと試してみようと思っています。

海陸一体となってこのような活動をすれば会社全体のエンゲージメント向上につながります。求職者に対してそのような会社の活動情報の開示も積極的にを行い、雇用の安定にもつなげる狙いです。

## 価格交渉の末に やむを得ず契約解消となる案件も

——取引環境の改善に関してはいかがですか。

青野 川上(売上)と川下(仕入)がありますが、まず川下の船主に焦点を当ててお話しすると、多くの船主が所有船1～2隻の小規模貸渡事業者であ

## インタビュー

# ITを活用し業務効率向上を図る ～環境を整え男女が活躍する業界へ～

内航タンカー船主の邦洋海運はグループ会社の船舶管理会社のデュカムを通じて、白油タンカーを運航している。船員問題や女性活躍などの各テーマにグループ全体でどう対応していくのか。今年7月からデュカムの社長を兼務し、日本内航海運組合総連合会の「ジェンダーレスな視点による船員対策検討会」では座長を務める内藤陽子社長にインタビューした。（取材日：8月6日）



邦洋海運株式会社

代表取締役社長 **内藤 陽子氏**

## 今年用の船料は上がっているものの 運航コスト上昇分を吸収しきれていない

——まずは足元の事業環境についてご説明いただけますか。

内藤 コロナ禍が始まった2020年以降の状況を見ると、修繕費が前年の1.4倍を超えるなど、運航コストは物価高騰の影響で上昇しています。今年用の船料は上がっていますが、過去4年間の運航コスト上昇分を出た赤字は吸収しきれておらず事業環境としては厳しい状況が続いています。

荷動きについては比較的活発です。石油の需要自体は減っているのかもしれませんが、本来であれば年間で最も需要が低下する夏場の今でさえ、他の時期並みに船が稼働しています。「船員の働き方改革」に伴い船員1人当たりの勤務可能時間が減り、稼働できる船が限られていることが主な理由です。加えて、製油所の停止・閉鎖に伴う転送やジェット（航空）燃料の需要増加なども稼働率を上げる要因になっています。

従来に比べて夏場の稼働率が高いものの、船員は休みを確保できており、かつてのように働きっぱなしという状況ではなくなっています。当社グループの船舶管理会社であるデュカムに所属する船員からは「以前に比べて運航は楽になった」などの声もあり、働き方改革で船員の労働環境は改善に向かっていると感じています。

ただ、労働時間の適正化という意味では道半ばだと思っています。船員の労働時間には1日14時間、1週間で72時間の上限が設けられていますが、陸上と比べればまだオーバーワークです。堅調な輸送需要に応えつつ、いかに船員の労働時間を適正な水準にするか引き続き考えていかなければいけないと思います。

——日本国内では脱炭素化を実現するため、エネルギー転換が加速しています。タンカー船主としてこうした動きをどう見えていますか。

内藤 石油に代わるエネルギーとして、液化天然ガス（LNG）やアンモニア、水素、メタノールなどが候補に挙がっています。荷物としての候補で

もあり、船舶のエネルギーとしての候補にもなっている認識です。EV（電気推進）船ができたり、水素船ができたり色々な試みはありますが、まだデュカムが運航している船舶の大きさや航海時間では2030年までの実現は難しいと見えています。石油の国内需要は2030年度に05年度比で半減するという見方があり、徐々にその目標に向かっていくとは思いますが、陸上にしても、船舶のエネルギーとしても、道筋ができるまでにはあと数年必要になるのではないのでしょうか。ただ、エネルギーの転換が実際に行われる時には劇的に変わる可能性もあると思っているので、注視していきたいです。

——内航業界の課題である船員問題、取引環境の改善に関する取り組みをご説明ください。

内藤 船員対策では、コロナ禍でも新卒者向けオンライン説明会に参加し、採用活動を続けてきました。新型コロナウイルスが5類に移行した2023年度には、全国内航タンカー海運組合（内タン）が主催する学校訪問の機会を利用して海上技術短期大学や水産高校など全国約30校を回り、生徒への説明や先生との情報交換などを実施しました。

学校訪問などを通じて、デュカムでは2025年4月入社の新卒者を海陸合わせて11人採用します。この数年では久しぶりの大幅な増員です。従来は足りない人材を中途採用でなんとか補えていましたが、今は中途採用するのは相当困難になってい

るので、新卒採用で一から自前で育てていく人数を増やし対応しています。

さらにデュカムでは今年、写真共有アプリ「Instagram」の公式アカウントを開設しました。船内の雰囲気を学生たちに理解してもらえるよう、我々が訪船した時に撮った写真や動画を投稿しています。若い人たちの感覚に合わせた情報発信がますます重要になります。

取引環境の改善に関しては、物価高騰で運航コストがどれほど上昇したかをオペレーターに理解していただくため、1年間で発生するコストを項目別に試算して提出しました。我々船主とオペレーターの間で金額に大きな差がないかを確認した上で、2023年の用船交渉に臨みました。今後もオペレーターとは両社の理解を深めていけるよう対話していきたいと考えています。

## 女性船員の割合を25%に引き上げたい

——社長は以前から「内航業界は“女性活用”ではなく“女性活躍”を目指すべき」というメッセージを発信してきました。あらためて、女性活躍に対する考えをお聞かせください。

内藤 日本内航海運組合総連合会は、女性経営者のみで構成される「ジェンダーレスな視点による船員対策検討会」を設置し、私が座長を務めています。この検討会は、内航海運全体が男女ともに働きやすい環境を目指すことがメインテーマに



白油タンカー「双信丸」

## インタビュー

# 競争力の源である船員対策に注力 ～今は内航全体で課題に備える時～

船舶貸渡業を営む東洋海運(静岡市)は、RORO船など計4隻を所有し鋼材輸送を手掛けている。現在は船舶管理会社の東洋海運シップマネジメントとともにグループで事業を展開している。永田桐哉社長は、内航業界は今まさに持続可能性を強く問われる局面にあると指摘する。船主の視点から業界の現状や課題について話してもらった。(取材日：8月6日)



東洋海運株式会社

代表取締役 **永田 桐哉氏**

## 船員不足や船価・修繕費の上昇で 運賃の在り方がますます問われるように

——内航海運業界の現状をどのように見えていますか。課題と感ずることなどお聞かせください。

永田 船員不足の問題はもちろん、船価や修繕費が高騰しており、内航業界は非常に厳しい環境に置かれています。7月には日本銀行が政策金利の引き上げを決定したことから船舶のリプレースも難しく、今まで以上に用船料・運賃の在り方が問われる局面に来ているのを感じます。

また、船員問題に対する危機意識は2～3年前と比較して一層高まっており、いわばフェーズが変わったような印象を受けます。内航船員の年齢構成は50歳以上が約半数、60歳以上でも3割近くを占めるため、高齢船員の退職が進むことで大きな影響が生じます。

自主的に改善策を講じられるような体力、つまり財源のある一部の事業者を除いて、内航海運業界は今、将来に向けた持続可能性が強く問われて

います。

ここ最近では、実際に廃業する船主も出てきています。背景にあるのが中古船価格の高騰です。船は14、5年で融資が終わるため、売却すれば退職金代わりになります。後継者不足や船員確保の難しさもあり、船を売却して廃業することを選択してしまうのです。

船員の働き方改革も進んでいますが、オペレーターや荷主にとってはコスト増につながります。船主としてはオペレーターや荷主がまず問題意識を持っているか、そして実際に手当てをしてもらえるか、という2段階のハードルがあります。事業者によって取り組み状況は千差万別だと思います。ただ以前と比べると業界全体でオペレーター側の意識も変わりつつあると感じます。

内航業界の持続可能性に対する危機感はこの数年間で大きく高まりました。これからも内航業界を維持していくためには、我々事業者が個々に努力をするだけでなく、各ステークホルダーがしっかりと課題に向き合わなければいけません。内航業界は今まさに将来に向けて重要なターニングポイントを迎えているのだと思います。

## 新卒採用に注力する事業者が増加 SNSや求人サイトを活用しアプローチ

——船員の確保に向けた貴社の取り組みについて教えてください。

永田 現在、教育関係者から内航業界は新卒マーケットに対する情報発信が弱いと言われております。当社としても様々な媒体で情報を発信すべきと考え、日頃からXやInstagram、Facebookに写真を投稿したり、YouTubeで動画を公開したりしています。今はSNSで情報発信する事業者が多く、それぞれが差別化を図ろうと工夫して取り組んでいます。

中途採用に関しては、船員向け求人サイトに出稿するなどして求職者との出会いの場をより多く確保することに努めています。国土交通省が主催する「めざせ海技者セミナー」にも参加していますが、近年は事業者が増えたことで地域によっては参加が抽選制となっています。地元事業者優先のようですが、実際に参加できない事業者は出ています。

従来、船員の採用チャネルは運輸局経由の中途採用が3割ほどを占め、後は縁故や紹介、新卒採用です。運輸局の求人・求職登録システムは誰もが平等に利用できます。しかし、最近では運輸局経由の雇用以上に、求人サイトの利用や船員が自ら事業者にお問い合わせのケースが増えています。

当社もウェブサイトから直接問い合わせを受けることがあります。

これにより何が起きるかという、有事の際にピンポイントでタイムリーに船員を補充することが難しくなり、結果的に予備船員を多めに抱えるか、事業者が自ら船に乗って穴を埋めるなどの手当てが必要となります。こうしたリスクも鑑み、積極的に新卒採用に動く事業者が増えているのだと思います。

そもそも中途採用は船員の取り合いが非常に激しく、また縁故や紹介は見通しが立たないため、計画的な採用は困難となります。これに対して唯一、横一線でスタートできるのが新卒採用です。昔の内航業界では新卒を採用する会社の方が少なかったくらいですが、今は多くの事業者が今まで以上に新卒採用に力を入れています。

一方で限られたパイの取り合いという構図に変わりはありません。また限られた経営資源から、新卒採用のマーケットに参加できない事業者も少なくありません。業界全体としてはこうした面も意識していく必要があると思います。

## 細分化する船員のニーズに キャリアパスの選択肢を広げる

——定着率の向上には何が必要でしょうか。

永田 働き方改革の推進はもちろんのこと、船員を経営資源として捉え、職場に対する個々のニ



鋼材貨物船  
「東洋丸」

OPINION

オピニオン

# 安全第一とした 環境対応の推進



日本船主協会 副会長  
ENEOS オーシャン 代表取締役社長 **廣瀬 隆史**

海運業においては、安全を第一としながら環境対応を推進していくことが重要な課題となっています。

本稿を執筆中の2024年7月現在、パリオリンピックが開催され、多くの注目を集めていますが、今大会は環境に配慮したオリンピックとしての側面があります。今大会では、「節度」、「革新」、「大胆」の3つの原則に基づき、これまでの大会と比較して、大会に関連して排出される温室効果ガス(GHG)の量を50%に削減することを目指しています。

昨今では地球温暖化の主要因とされるGHGの排出に関する規制や取り組みが世界的に進展していますが、こうしたオリンピックでの取り組みからも、環境問題への世界的な関心や動きが一層高まっていることが感じ取れます。

われわれ海運業界においても、環境問題への対策は避けて通れない重要課題となっています。国際海事機関(IMO)は、第80回海洋環境保護委員会(MEPC80)において、2050年頃までにGHG排出ネットゼロとする目標を採択しました。このような状況下において業界では、LNG燃料船の導入や、アンモニアや水素などの次世代燃料の研究開発が進められています。ENEOS オーシャンでは、LPGと重油の両方を燃料として使用できるDual Fuel主機を搭載したVLGCを導入しており、アンモニア輸送やSAF輸送などの取り組みを進めています。

さらに、2024年1月からEU域内排出量取引制度(EU-ETS)が海運セクターへ適用されることとなり、業界に大きな影響を与えると予想されます。これらの環境規制の動向は引き続き注視が必要となります。

このような環境規制への対応は大きなコスト増加を伴いますが、今後の事業活動を存続させる上で重要な転換点であり、将来を見据えた必要不可欠な投資となるでしょう。

こうした環境問題への対応が急務とされる中であっても、海運業界として安全とコンプライアンスの徹底を忘れてはいけません。この徹底を怠ると、社会からの信頼は失墜し、企業の存続が困難な事態に発展するリスクがあることは言うまでもなく、いかなる状況下でも妥協することは許されません。船舶の安全運航を確保し、国際条約や各国の法規制を厳守することは、海運業界の社会的責任であり、企業の発展を支える礎です。故に、安全とコンプライアンスの徹底をベースとして、多角的なアプローチで課題に取り組んでいく必要があります。

海運業は世界経済を支える重要な基盤産業です。その存続は業界だけの問題ではなく、国際社会全体に関わる問題です。安全運航の徹底や国際的な法規制の遵守はもちろんのこと、環境との調和を図り、変化に柔軟に対応していきたいと考えております。■

※本稿は筆者の個人的な見解を掲載するものです。

REPORT & INFORMATION

## 船協が東京海洋大・神戸大のオープンキャンパスに協力

日本船主協会(以下、船協)は、2008年7月に人材確保タスクフォースを結成し、優秀な日本人船員確保のための広報活動を展開しており、その一環として以下大学のオープンキャンパスに協力しました。

### 東京海洋大学 海洋工学部

7月28日、東京海洋大学 海洋工学部(越中島キャンパス)でオープンキャンパスが開催され、船協は同プログラム「キャリアコンパス ～将来の仕事を見てみよう～」に例年協力しており、今年もオンデマンド形式での動画配信、および学内で海運と船員に関する講演を行いました。

オープンキャンパスでは、過去に撮影した、長田船長(当時、日本船長協会)の外航海運や船員の生活等について説明した動画を配信し、講演では、船協の木村課長代理(船長)が海運産業や船員の仕事の紹介、大学進学後のキャリアプラン等について説明しました。

講演は15分間で質疑応答の時間はありませんでしたが、当日は多くの方が来場し、会場(講堂)はほぼ満席(約250名)で関心の高さがうかがえました。

### 神戸大学 海洋政策科学部

8月8日、神戸大学 海洋政策科学部(深江キャンパス)で開催された2024年度オープンキャンパスに船協が協力しました。今年と同オープンキャンパスに「業界相談コーナー」が開設され、船協の木村課長代理(船長)およびケイラインローローバルクシップマネージメントの赤木三等機関士が、外航海運業界の概要や船員と海技者の仕事等について説明しました。同コーナーには高校生と父兄約40名が訪れ、船員の業務、船員になるための資質、陸上勤務や神戸大学の魅力等の質問があり、説明者との間で活発な質疑応答が行われました。また、船協から全ての参加者へ、海運に関するQRコード付きパンフレットも提供し、海運業界や海技者の仕事の魅力を伝える一助としました。■



講演の様子



業界相談コーナーの様子

(日本船主協会 海事人材部)

## 北九州市、下関市で見学会を実施

日本船主協会(以下、船協)は、日本の暮らしと産業を支える海運をはじめとする海事産業の重要性や魅力を一般の方にも知っていただけるよう、関係団体等と協力し、海事施設の見学会等を実施しています。

### 「練習船 大島丸」の体験航海



港を甲板から見学

7月27日に北九州市、翌28日に下関市において、北九州市港湾空港局・下関市港湾局・九州海事広報協会・大島商船高等専門学校等と協力し、「練習船 大島丸」の体験航海等を実施、北九州市では約80名、下関市では約70名が参加しました。体験航海では、乗船中の諸注意について説明を受けた後、船を操縦する「船橋(ブリッジ)」や実習生の宿泊スペースなど「船内」を見学しました。参加者は、船上から、関門海峡を行き交うコンテナ船・ばら積み船等様々な船を間近で見学しました。

また、見学会に加えて、27日には大島商船高専の出張オープンキャンパスが、28日には海洋少年団の体験乗船が実施されました。



船橋で操船の様子を見学

船協は、資料配布やロープワーク教室の開催等で協力を行いました。参加者からは、「関門海峡を多くの船が通航していることに驚いた」「ロープワークで体験した本結びは着物でも使うむすび方で面白い」「体験航海に参加して船に興味が出た。帰ったら資料を読みたい」といった声が聞かれました。

**下関市内の小学校教員、海事施設見学会**

8月1日、九州運輸局下関海事事務所と九州海事広報協会に協力し、下関市小学校教育研究会社会科部の教員21名を対象とし、国際物流ターミナル/造船所/大型フェリー等の見学会を実施しました。

**■長州出島「国際物流ターミナル」**

社屋屋上からターミナル全景を見学しながら、生鮮食品(輸入)や電子部品(輸出)等を扱う迅速な輸送・検査体制など下関港の特徴について説明を受けました。その後、ターミナルに移動し、コンテナや荷役機器を見学しました。



**■造船所**

旭洋造船の協力のもと、同社の概要について説明を受けた後、NC切断機※による鋼板の切断作業やクレーンによるブロックの移動作業等、造船所施設を見学しました。



※NC切断機:切断機器の一種で、数値制御された熱切断機(NC: Numerically Controlled)

**■大型フェリー**

関釜フェリーの協力のもと、下関～釜山航路の概要について説明を受けた後、同社フェリー「はまゆう」の操舵室や機関室など船内を見学しました。

**■海事産業に関する学習会・意見交換**

最後に、下関市内の小学校において、船協から海と海運の重要性や特徴等について説明し、海運が暮らしを支えていることを確認しました。また、九州海事広報協会から、今後の授業で海事産業を説明する際の資料の活用方法等について説明がありました。

参加した教員からは、「海事産業の現場を見学し、改めてその魅力と重要性を認識した。しっかりと生徒に伝えていきたい」との意見が寄せられました。

(日本船主協会 企画部広報室)

**横浜市と四日市市にて、教員向け商船見学会を実施**

8月4日(横浜市)、8月8日(四日市市)に、それぞれ教員向けの商船見学会を実施しました。

**■自動車船の見学会(横浜港)**

8月3・4日に開催された横浜「うみ博2024」において、日本郵船が8月4日に大さん橋で自動車船「CENTAURUS LEADER」の船内見学会を実施しました。日本船主協会(以下、船協)はこの機会に、日本郵船の協力のもと、小中学校の教員など約20名を対象とした見学会を開催しました。6,500台以上を積載できる自動車船に乗り込み、船倉(貨物スペース)において車の積み付けデモンストレーション等を見学した他、船橋(ブリッジ)では、航海士からレーダーや電子海図等航海計器について説明を受けました。

参加した教員からは、「積み付ける床に車を固定する「ラッシング」用の穴が開いていたり、積荷に合わせて床の高さが調整出来たりする工夫に驚いた」「実際に見学して新たに知ったことが多く、子供たちにも教えたい」等の声が聞かれました。



**■LNG燃料内航貨物船見学会(四日市港)**

8月8日に、故郷の海を愛する会※と共催で、三重県内の小中学生約60名を対象に四日市港停泊中のLNG燃料内航貨物船(鉱石運搬船)「いせ みらい」と川越電力館テラ46・LNG基地の見学会を実施しました。この機会を捉えて船協は、協同海運をはじめとする関係者の協力のもと、小学校教員を含む約10名を対象に本船見学会を開催しました。参加者は(内航貨物船で初の)LNG燃料船に乗り込み、船橋(ブリッジ)で航海計器やLNG燃料の取扱い資格等について説明を受けた後、機関室(エンジンルーム)にて主機関の仕組みやLNG燃料タンク等の本船の特徴について説明を受けました。



参加した教員からは、「貨物船を実際に見たのは初めてで関心が増した」「船の大きさに驚いた」等コメントが寄せられました。

※故郷の海を愛する会:鳥羽商船高等専門学校のOBが中心となり活動するNPO法人

(日本船主協会 企画部広報室)

**海の日「海運」Xキャンペーンの結果報告**

日本船主協会(以下、船協)は、海運の重要性や役割の認知度を更に高め、海事産業全体への関心を広げるため「開運」じゃなくて、「海運」です。」をキャッチコピーとするPRプロジェクトを展開しています。

このPRプロジェクトの一環として、「海の日」を中心に、Xを活用したキャンペーンを実施した結果、「海運クイズ」と「“推し船”No.1決定戦!」の2つの企画で、合計約5万回の総りポスト数を獲得しました。

船協ホームページの特設サイトには「“推し船”No.1決定戦!」の結果を発表しております。



特設サイト

**海運クイズ**

- ・実施期間:2024年7月9日(火)～7月22日(月)
- ・結果概要:クイズ参加数 4,609名/総りポスト数 35,058回(海運クイズのみ)

**“推し船”No.1決定戦!**

- ・実施期間:2024年7月15日(月・祝)～7月22日(月)
  - ・結果概要: 推し船参加数 3,436名/総得票数 30,290票
- |               |        |
|---------------|--------|
| No.1 コンテナ船    | 6,214票 |
| No.2 原油タンカー   | 4,349票 |
| No.3 ケミカルタンカー | 3,680票 |

※“推しコメント”の詳細は上記特設サイトに掲載中



本キャンペーンの実施により、船協Xのフォロワー数は約8,000人増加して41,000人超となり、海事関係アカウントでは最大規模となりました。

なお、上記特設サイトには本キャンペーンの他、今後の海事イベント情報も随時更新しています。

船協は、本キャンペーンも足掛かりに海運のみならず海事産業全体が盛り上がるよう、会員会社や海事諸団体等と更に連携を深め、広報活動により一層注力していきます。

(日本船主協会 企画部広報室)

日本船主協会(船協)は、日本の海運会社等で構成されている団体であり、海運業界が直面する「海運政策・税制」「海賊・安全」「環境」の問題への対応、「海運の認知度向上を目指した広報」等を行っています。船協の活動はHPやSNS(Xなど)でも紹介しています。



船協HP

# 業界全体で技術開発に取り組み 新規技術を共有できる環境へ

今治造船株式会社

今治造船は2024年7月23日、定例記者会見を開催した。会見には檜垣幸人社長ら首脳陣が出席し、事業概況や業績見通し、マーケットの展望、また競争力強化に向けた技術開発の取り組みなどについて説明した。

(本記事は会見をベースに編集部で再構成しています)

## 円安で売上4000億円超の増収増益 新造船市況は先物受注が進む見込み

——2023年度の振り返りをお願いします。

檜垣 アフターコロナによる物流増加や船価の高止まり、ドル金利の高止まりから、用船案件または地元船主向けの受注が多かった印象です。その中で、2023年度は日本シップヤード(NSY)を通じて92隻・490万総トンの受注を獲得し、約3.7年分の工事量を確保しました。

売上は4431億円で増収増益となり、為替のおかげと思っています。竣工量は69隻・357万トンで、内訳はバルカー57隻、コンテナ船10隻、自動車運搬船2隻でした。

NSYは2021年の発足から3年間で400隻以上を受注しており、コロナ禍で全ての物流が止まったことを考えると良いタイミングでジャパンマリンユナイテッド(JMU)との業務提携を結べたと思います。

加えて、2023年にはNSYの発足以降初の共同設計船である2万4000TEU型コンテナ船を今治造船で4隻、JMUで2隻竣工しました。このうち1・2番船がシップ・オブ・ザ・イヤー2023に輝いたことは一番の思い出となりました。

——2024年度の市況見通しや事業展望をお聞かせください。

檜垣 今年度も引き続きウクライナ戦争やイスラエル問題が地政学リスクを助長させています。海運マーケットは好調を維持している一方、造船業界の人手不足による建造量の伸び悩みから、新造

船マーケットは先物受注が進むと見ています。

現状、世界中で2028年の船台が取り合いになっています。ドル船価は高値圏にあるものの、今と同じ船価でも良いから先物の船台を出してほしいという引き合いがあるほど需給は逼迫しています。一度閉鎖した造船所が再稼働し、安価に短納期で受注している例もありますが、実際に納期を守れるかは疑問です。私どもは安定した納期をキープできることを前提に、長期的な視野に立って事業を展開していきたいと思っています。

業績に関しては、引き続き鋼材価格の高止まりと資機材・人件費の上昇が収益を圧迫していますが、円安が続けばその上昇分を相殺し、増益に向かう見込みです。来期は大型コンテナ船の連続建造が始まることなどもあり、操業は落ちないものの、竣工隻数は減る見通しです。それでも売上高4000億円超はしばらく続くと思います。

当社の経営課題として、人手不足により国内船主の需要を満たせるほど生産量を上げられない状況が続いています。一部の需要が中韓に流れていることには<sup>じくじ</sup>忸怩たる思いがあります。一人ひとりの生産性向上に努めていますが、デジタル化や機械化による効果が表れるのはまだ先になるでしょう。

いずれにしても、日本造船業としてリブレースや新燃料船の建造需要を取り込み、シェアを高めていきたいという思いがあることは間違いありません。初任給を含めた賃上げや業績連動による賞与支給制度の採用などで人員増加を図っていきます。



会見に臨む檜垣幸人社長（写真中央）

## DXで業務を効率化し人材不足解消を図る

——競争力強化に向けた取り組み方針は。

檜垣 当社は2024年1月1日、経営企画本部の配下に設計システム開発グループとDX(デジタルトランスフォーメーション)推進室、そして人事総務本部には広報室を新設しました。経営企画本部にシステム部門を集約し、まずは社員業務の負荷低減および効率化をテーマにDXを推進します。さらに、広報室を通じて造船業および当社の認知度向上やイメージアップにつながる取り組みを行い、人材不足の解消とともに人材確保に努めていきたいと考えています。

——設備投資の進捗や計画を教えてください。

檜垣 生産設備に関して、丸亀工場の艀装岸壁強化を行い、LNG燃料自動車運搬船を連続建造しています。今後さらに代替燃料船の建造比率が高まることを見据えて、さらなる艀装岸壁強化などの設備投資を検討しています。また、アンモニア燃料タンクや液化二酸化炭素(LCO<sub>2</sub>)タンクの内製化を含めた調達方法についても検討中です。

そのほか、丸亀工場の新しい工作オフィスが2025年1月に完成する予定です。引き続き、グループ各拠点の事務所を順次建て替えていくことを検討しています。

## メタノール燃料船の受注を重ねつつ 従来型船にもバランスよく取り組む

——新燃料対応や技術開発の状況はいかがですか。

檜垣 今後どの燃料が主流となるのか業界としては手探りの状況ですが、当社は現在LNG燃料の

大型ばら積み船と自動車運搬船を建造しています。さらに、メタノール燃料の大型コンテナ船と大型ばら積み船の受注を重ねています。アンモニア燃料に関しては、大型ばら積み船での実証に向けて設計検討の段階です。

このように新燃料への取り組みを進めていますが、重油焚きでも最新鋭のエコシップは10年前の船と比較して燃費を30～40%改善できます。つまり、リブレースするだけでCO<sub>2</sub>削減につながります。また、新燃料船は従来船よりも(工期が長く)年間の建造隻数が減るため、船用メーカーの仕事も減ってしまいます。裾野に仕事を流すという意味では現状、エコシップを建造することが社会および業界への貢献になると考えており、バランス良く取り組んでいくことが私たちの使命だと思います。

そのほか、三菱造船と提携してLCO<sub>2</sub>船の設計作業を進めています。現在は三菱造船、三菱商事、三井物産とともに船型・仕様の標準化や普及に向けて取り組みを始めたところです。

今後の課題となるのは、代替燃料船の建造による設計負荷の増大や、将来の労働人口減少による設計人員の不足です。当社は引き続き人員確保を進めるとともに、設計情報や設計ノウハウのデータベース化、設計のフロントローディング、設計作業の効率化に取り組んでいきます。

中韓に対する競争力強化に向けて、日本の造船業や船用工業が一体となりオールジャパンで技術開発に取り組み、新規技術を皆さんと共有できる環境を作りたいと考えています。LCO<sub>2</sub>船やアンモニア燃料船については業界を挙げ、コンソーシアムを形成して取り組みたいと思っています。■

寄稿

# コンテナ輸送・市況のポイント ～ 2024 年前半の動向を振り返る～

拓殖大学  
商学部 国際ビジネス学科

教授 **松田 琢磨** (2024 年 8 月 8 日)



## 紅海情勢を受け航海距離が伸長

2024 年前半のコンテナ輸送・市況動向は、コロナ禍が過ぎてから発生したスエズ運河の通航問題を中心に展開した。

イスラエルとハマスの戦闘が開始したことをきっかけに2023年10月中旬にイスラエルがガザのハマスに対する軍事行動を開始し、11月にはフーシ派が商船に対する攻撃を開始した。バブ・エル・マンデブ海峡でのフーシ派による商船攻撃は24年前半で80件に達した。この状況を受けて23年12月以降、主要海運会社は紅海の通航を回避し始めた。現在でもコンテナ船や自動車専用船、LNG船やLPG船といった船種では23年12月前半に比べて90%以上の船舶が喜望峰経由へと迂回を続けている。

紅海情勢を受けたスエズ運河の通航回避は、船腹不足による運賃上昇をもたらした。スエズ運河経由でのアジア・欧州間の航路でコンテナ船は12週間程度かけて往復する。毎週同じ曜日に同じ港に寄港するために12隻の船を使用する。しかしながら、喜望峰経由への回避を行うと

9,000km近い航海距離の追加が必要になり、12週では回り切れなくなる。各船種の航海距離はアジア域内航路の輸送量増加を要因に2000年代以降短くなる傾向が続いていたものの、コンテナ船の航海距離は24年に入って伸びた。

航海距離が長くなったことは、船腹供給を下押しするだけでなく航路運航の不安定性にもつながっている。世界全体の定時到着率(スケジュールより1日以上遅れずに予定の港に到着する割合)はコロナ禍の時期に低下したのち、2023年には60%台まで回復していたものの、24年にはふたたび50%台に下がり、6月時点でも54.4%であった。

一方、パナマ運河での通航制限は緩和傾向にある。2023年、エルニーニョ現象の影響で雨季に入った5月も十分な降水量がなく、運河内にあるガトゥン湖の水位が上がらなかった。パナマ運河はガトゥン湖の水を使って閘門を動かすため、水位不足は運用上の障害となる。パナマ運河庁は6月以降運河を通る船舶の喫水制限を強化し、さらには船舶の通航制限を開始した。パナマックス閘門とネオパナマックス閘門を合わせた1日当たりの予約枠は23年末時点では22となっていた。その後

予約枠は段階的に増やされ、現在では35に拡大した。24年8月5日にはパナマ運河庁がネオパナマックス閘門の喫水制限を49フィートに緩和すると発表した。

今回の記事では、24年前半におけるコンテナ船業界・市況について動向をまとめ、私見を述べていくこととしたい。なお、この記事は24年8月上旬時点での情報を基にしている。

## 24年前半の輸送量は堅調に推移 北米航路で西岸着のシェアが高まる

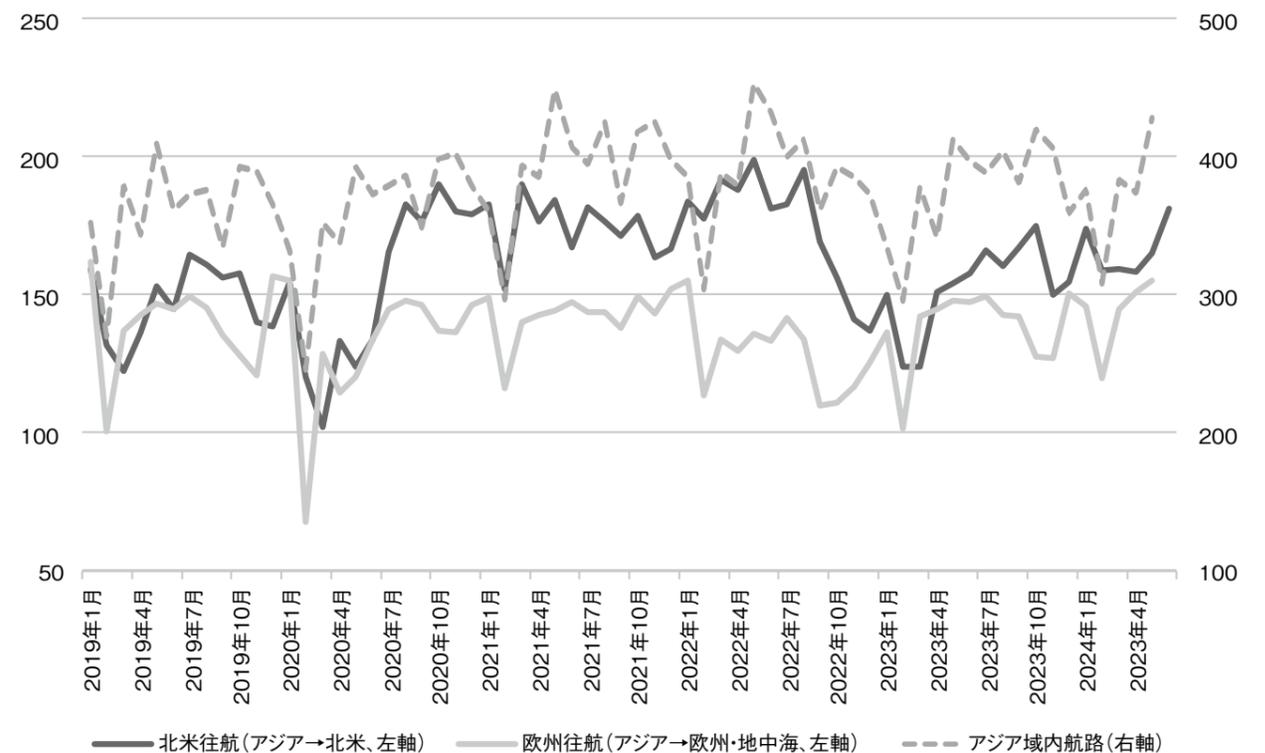
2024 年前半のコンテナ輸送は全体として堅調な状況にある。Container Trades Statistics(CTS)社の発表によると24年5月までの全世界のコンテナ貨物輸送量は前年同期比7.5%増の7,399.8万TEUにのぼり、コロナ禍期の21年や22年の同じ時期を上回った。輸送量増加の要因として、サプライチェーンの混乱を見据えた荷主が前倒し出荷を進めていることが挙げられる。輸送状況が不安定ななかで在庫確保の動きが進んだことが貨物輸

送量を増加させる要因となった。

アジア発米国向け航路(北米往航)のコンテナ貨物輸送量は前年同期比15.8%増の995.7万TEUであった(図1参照)。2021年や22年には及ばないものの、コロナ禍前の19年より大きい。北米往航では、上述した前倒し出荷の動きや新学期、クリスマスセールに向けたピークシーズンが早く始まっていることが荷動きを押し上げた。

北米航路で特徴的なのはロサンゼルス、ロングビーチをはじめとした西岸着のシェアが高まる傾向を見せている点である。2024年6月時点で西岸着のシェアは前月比2.5ポイント上昇の53.6%だった一方、ニューヨーク、サバンナなど東岸着は同2.1ポイント下落の33%となった。背景の一つに挙げられるのは、運航の安定性に違いが生じていることである。定時到着率を見ると、アジア・北米西岸航路では24年5月時点で64.7%と世界平均を上回ったのに対し、アジア・北米東岸航路では42.2%にとどまっている。さらに、米国東岸港湾の労働組合ILA(国際港湾労働者協会)と使用者団体のUSMX(米国海運連合)の間で結ばれている

図1 北米往航、欧州往航およびアジア域内航路の輸送量月次推移(2019年1月～24年6月、単位:万TEU)



データ出所: (公財)日本海事センター

## 船腹需給のひっ迫や円安傾向が加速 大手3社を中心に通期業績を上方修正

邦船10社は7月末から8月上旬にかけて2024年4～6月期連結決算を発表した。経常損益ベースでは10社のうち7社が前年同期比で増収増益だった(表1)。また今回の決算発表に合わせて、大手3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)を含む5社は24年度通期連結業績予想の売上高、営業損益、経常損益、当期純損益をそれぞれ上方修正した。背景には紅海情勢に起因する船腹需給のひっ迫や円安傾向の加速がある。

### ONEでは今後も収支改善を予想し 大手3社の経常損益引き上げに寄与

大手3社の通期業績予想では、日本郵船が売上高を前回予想(2023年度通期業績発表時、以下同)比12.2%増の2兆5700億円、営業損益を同30.3%増の2150億円、経常損益を同64.0%増の4100億円、当期純損益を同59.2%増の3900億円に上方修正した。

商船三井は売上高を前回予想比0.8%増の1兆

8150億円、営業損益を同2.6%増の1560億円、経常損益を同52.2%増の3500億円、当期純損益を同55.8%増の3350億円に引き上げた。

川崎汽船は売上高を前回予想比4.1%増の1兆200億円、営業損益を同9.7%増の1020億円、経常損益を同63.0%増の2200億円、当期純損益を同75.0%増の2100億円に修正した。

大手3社の上方修正では、経常損益の増加率が各社ともに高かった。これは紅海情勢に起因して、3社の持分法適用会社あり、コンテナ船事業を運営するOCEAN NETWORK EXPRESS(ONE)で今後も収支改善が見込まれるためだ。

紅海周辺で武装組織フーシ派による商船への攻撃が続く中、同社を含め多くのコンテナ船がスエズ運河を通らず、喜望峰経由の迂回ルートを利用している。これに伴う航海日数の増加で船腹需給はひっ迫し、運賃市況は株主である3社の当初想定を上回った。ONEの4～6月期決算でもアジア発北米向け航路の荷動きが前年同期比8.1%増

を示すなど荷動きは堅調に推移した。この結果、北米往航の運賃指数は同28ポイント増の137になるなど、北米・欧州航路を中心に運賃市場は上昇した。こうした状況に加え「中東情勢の正常化には一定程度時間を要する」として、ONEは税引き後損益を前回予想比174.5%増の27億4500万ドルへと大幅に上方修正した。

大手3社では自営事業も各社の業績予想を引き上げた。日本郵船では、連結子会社の日本貨物航空(NCA)とANAホールディングスとの株式交換時期が今年7月1日から2025年3月31日に変更になったため、航空運送事業の業績予想を追加した。さらに、物流事業や不定期船事業での堅調な市況推移なども考慮した。

商船三井は、ケミカル船の市況が好調であることに加え、今年3月に買収した海外ケミカル船社の業績が収益に貢献することを見込む。また、足元の円安傾向を踏まえて為替前提を1ドル当たり140円から150円に変更し、通期業績予想を上方修正した。

川崎汽船は、製品物流セグメントで当初の予想を上回る市況になると見ている。このうちドライバルクは中長期的な船腹需給が引き締まり、市況は底堅く推移すると予想した。また、自動車船は景気後退リスクなどの影響があるものの、堅調な生産・出荷が続くと見通す。

### 専業2社も通期業績予想を上方修正

専業船社2社も通期業績予想を上方修正した。このうちNSユニテッド海運は売上高を前回予想比13.4%増の2280億円、営業損益を同22.2%増

の220億円、経常損益を同33.3%増の200億円、当期純損益を同28.6%増の180億円に見直した。4～6月期は鉄鋼原料など各貨物の荷動きの堅調さに加え、渇水に伴うパナマ運河の通航制限などで売上高と各段階損益は予想を上回った。7～9月期以降も市況は底堅さを維持すると見込んだ。

飯野海運は売上高を前回予想比6.6%増の1450億円、営業損益を同24.7%増の192億円、経常損益を同26.9%増の184億円、当期純損益を同22.0%増の172億円に見直した。4～6月期はケミカルタンカーや大型液化石油ガス船(VLGC)の市況は高水準で推移した。これを踏まえ同社では7～9月期以降、紅海情勢の継続で迂回に伴う配船計画への影響などの不透明感が残るものの、ケミカルタンカー市況が堅調さを維持すると想定した。

### 通期見通しは10社中5社が増収増益

邦船各社の通期業績見通しは、10社のうち大手3社を含む5社が前年比で増収増益になるとした(表2)。上方修正した5社のうちNSユニテッド海運は減収減益予想だが、売上高を前回予想の前年比13.8%減から2.2%減へ、経常損益は同32.4%減から9.8%減への改善をそれぞれ見込む。また増収減益の飯野海運は、売上高が前回予想の前年比1.4%減から5.1%増に転じるとともに、経常損益も同33.5%減から15.6%減へ減益幅が縮小すると予測する。専業2社では、パナマ運河の通航制限緩和など市況へのマイナス影響がある一方、海運市況は堅調さを維持するとともに、期初からの円安傾向も考慮し、前回予想に対して業績は改善すると予想している。

表1 邦船各社の2024年4～6月期決算業績 (単位:百万円未満切捨、増減は%、上段は2024年度、下段は2023年度)

	売上高		営業損益		経常損益		当期純損益	
	2024年度	2023年度	2024年度	2023年度	2024年度	2023年度	2024年度	2023年度
日本郵船	651,714	14.8	65,878	39.9	125,787	40.7	110,234	50.0
	567,515	△ 15.7	47,103	△ 47.2	89,403	△ 76.3	73,490	△ 78.6
商船三井	435,949	13.2	40,666	66.2	108,651	20.2	107,103	17.5
	385,183	2.8	24,472	3.7	90,369	△ 68.2	91,155	△ 68.1
川崎汽船	267,609	21.2	30,717	58.3	74,846	58.6	72,543	96.7
	220,711	△ 3.4	19,409	2.8	47,202	△ 82.3	36,882	△ 86.2
NSユニテッド海運	62,344	12.5	5,848	0.3	6,978	△ 11.2	5,697	△ 8.6
	55,404	△ 11.1	5,831	△ 47.9	7,856	△ 40.1	6,234	△ 40.6
飯野海運	38,167	16.4	5,329	41.1	6,414	27.2	6,744	42.1
	32,798	△ 2.3	3,776	△ 10.2	5,044	0.1	4,746	△ 7.3
栗林商船	12,802	8.6	377	—	583	296.5	323	865.8
	11,783	0.2	△60	—	147	△ 43.4	33	△ 73.0
明海グループ	15,969	3.0	3,050	8.4	1,745	△ 12.7	906	△ 33.2
	15,502	29.0	2,814	172.7	2,000	147.4	1,357	40.6
乾汽船	8,418	6.6	1,607	122.9	1,617	94.6	882	297.7
	7,897	△ 40.6	721	△ 87.7	831	△ 87.1	221	△ 95.0
共栄タンカー	3,591	2.2	182	—	244	—	4,527	—
	3,515	6.2	△171	—	△245	—	△171	—
玉井商船	1,430	△ 23.3	242	△ 13.4	339	△ 4.3	254	5.0
	1,864	△ 13.6	280	△ 45.1	355	△ 38.7	242	△ 40.2

表2 2024年度の通期連結業績予想 (単位:百万円、対前期増減率は%)

	売上高		営業損益		経常損益		当期純損益	
	2024年度	対前期増減率	2024年度	対前期増減率	2024年度	対前期増減率	2024年度	対前期増減率
日本郵船	2,570,000	7.7	215,000	23.1	410,000	56.9	390,000	70.6
商船三井	1,815,000	11.5	156,000	51.3	350,000	35.1	335,000	28.0
川崎汽船	1,020,000	6.5	102,000	21.2	220,000	65.8	210,000	105.9
NSユニテッド海運	228,000	△ 2.2	22,000	1.8	20,000	△ 9.8	18,000	0.1
飯野海運	145,000	5.1	19,200	0.7	18,400	△ 15.6	17,200	△ 12.9
栗林商船	51,000	4.3	1,800	17.4	2,400	16.4	1,400	△ 16.4
明海グループ	61,400	△ 5.6	9,700	△ 14.9	8,000	37.1	3,800	△ 26.8
乾汽船	34,675	17.6	2,619	56.0	2,644	37.9	2,078	73.9
共栄タンカー	14,100	△ 0.6	1,150	—	700	274.9	4,800	—
玉井商船	6,000	△ 3.5	640	△ 26.4	640	△ 35.7	420	△ 42.5

# 研修講座・セミナーのご案内

## 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。

16	船荷証券の基本を学ぶ 船荷証券の基礎（全2回）	レベル ★★	※満席
日時	9月3日、10日（毎週火曜日） 14:45～17:00（135分/回） ※時間が変則的になっています。		
講師	弁護士法人東町法律事務所 弁護士 山下 和哉 氏		
受講料	会員：16,500円（税込） 非会員：33,000円（税込）		
17	船舶管理業務の概要を体系的に学ぶ 船舶管理実務（1日）	レベル ★★	
日時	9月11日（水曜日） 9:30～17:30		
講師	ワールドマリナー 取締役・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）		
18	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ（全1日）	レベル ★	
日時	9月18日（水曜日） 13:30～17:00 ※15分程度延びる場合あり。		
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）		
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4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）		
20, 24	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9日、16日、23日（毎週水曜日） 13:30～17:00	
	B日程	11月7日、14日、21日（毎週木曜日） 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』（非売品）代を含む		

### ●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。

フィジカルインターネットの概要と物流課題への取組み		Web
日時	9月19日（木曜日） 14:30～16:45	
講師	1. 「フィジカルインターネットの基礎と最新動向」 野村総合研究所 産業ITイノベーション事業本部 産業ナレッジマネジメント室 エキスパートコンサルタント 水谷 禎志 氏 2. 「物流の2024年問題とフィジカルインターネット」 フィジカルインターネットセンター 理事長、流通科学大学 名誉教授 森 隆行 氏	
受講料	会員：5,500円（税込） 非会員：11,000円（税込）	
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	10月17日（木曜日） 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）	

## 2024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、予約は行っておりません。ご了承ください。

### ●海運実務研修講座（2023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	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）	★☆	12月 27	海上物品運送契約（外航）入門（連続2日間）	★☆
	20 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	★★	1月	28 洋上風力関連船に関する特殊備船契約の基礎（全3回）	★★
	21 〈T4日程〉新人社員研修（秋）（連続2日間）	★		29 内航海運概論（全1日）	★
	22 英文契約書の読み方（全1日）		2月	30 Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★★
11月	23 定期備船契約（全4回）	★★		31 船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆
	24 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	★★		32 船荷証券の実務上の問題点（中級編）（全3回）	★★★
	25 海技の知識（全3回）	★★	3月 33	船舶売買の実務（全3回）	★★
	26 P&I保険の基礎（全4回）	★	1-3月 34	内航備船契約（仮）	★★

### ●関西地区 海運実務研修講座・一般セミナー（2023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
1月	3 船舶保険 入門	★☆	3月	5 入門 会計と海運業	★
3月	4 定期備船契約	★			

### ●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
10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
11月	2024 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets 世界の石炭需給及び価格動向		世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
		2月	国際海運の脱炭素化に関する動向
12月	解剖・ドライバルク市況	3月	洋上風力発電と海運

注 ・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、録音、録画は固くお断りします。また、会場でのお食事はご遠慮ください。  
・講義中は必要に応じてマスクの着用をお願いします。  
・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）です。 \*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。

### セミナーについて

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。 <a href="https://www.jseinc.org/seminar/index.html">https://www.jseinc.org/seminar/index.html</a> *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。
受講料について	各種研修講座・セミナーにより異なります。原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,500円（税込、会員価格）です。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。
会場について	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24名）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。請求日より30日以内を目途にお手続きください。 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。 <a href="https://www.jseinc.org/seminar/q&amp;a/seminar_q&amp;a.html">https://www.jseinc.org/seminar/q&amp;a/seminar_q&amp;a.html</a>



◆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](mailto:project@jseinc.org)

## 船用発電機向け省エネ技術で実証試験 日本郵船 ほか

日本郵船は2023年4月から24年4月にかけて、MTI、大島造船所、寺崎電気産業、ダイハツディーゼルとともに船用発電機の省エネ技術「Hz Naviシステム」の実証試験を行った。発表は8月20日。「Hz Navi」は船内の状況に応じて発電機の周波数下げて燃料消費量を削減する。日本郵船と常石造船の共同特許技術を活用し、発電機の周波数を常用周波数とそれより低い省エネ周波数に切り替えることができるという。

試験ではシステムを起動した状態で燃料消費量の計測と安全性評価を実施した。その結果、発電機で約10%の省エネ効果があること、また実証試験中に異常事態が発生しないことを確認した。

5社は今後、「Hz Navi」の製品化に向けて連携を深めたいとしている。

## 大型タンカーでインド洋のGHGを観測 飯野海運 ほか

飯野海運は7月31日、国立環境研究所(国環研)および出光タンカーと3社で大型原油タンカー「富士山丸」を使ってインド洋上で温室効果ガス(GHG)の観測を行うと発表した。国環研が代表して実施している環境省の環境研究総合推進費課題の一環として取り組む。

国環研はGHGの大气中濃度分布とその増加を監視するため、船舶をはじめ様々なプラットフォームを用いて高精度のGHG濃度観測を実施している。これまで船舶観測は太平洋で行ってきたが、インド洋上でも観測を行うことで、GHGの排出・吸収量解析精度の向上が期待されるという。

「富士山丸」は中東から日本を主要航路としており、インド洋上での観測に適している。この船に大気観測装置を搭載し、2024年度末頃から観測を開始する計画となっている。

## 内航船を使用した転送新サービスを開始 ONEジャパン

オーシャンネットワークエクスプレス(ONE)

ジャパンは7月から内航船を使用した地方港への内貨貨物海上転送新サービス「ONE GREEN BELT」を開始した。

新サービスでは、国際海上輸送で京浜港・阪神港に荷揚げされた輸入コンテナに対し、ONEジャパンが内航船への接続手配を行い、最終仕向地の最寄り地方港まで輸送する。利用者は貿易条件や契約形態を変更する必要がなく、また従来のような船社BLの荷渡地変更手続きも不要で、輸入者側の責任範囲で地方港を利用できるという。

このサービスを通じて長距離陸上輸送から内航船へのモーダルシフトを図り、物流の2024年問題に対応する。さらに、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量削減や主要港ゲート周辺の混雑回避などにも寄与するとしている。

新サービスの対象地域として、まずは京浜港―東北・北関東エリアの仙台、小名浜、常陸那珂コンテナヤードからスタートする。今後、対応港湾を東日本だけでなく九州や四国など西日本にも順次拡大していく。引受対象貨物は非危険品のドライコンテナ貨物のみ。

## 風力推進補助装置をバルカーに搭載 商船三井 ほか

商船三井と鉱物資源会社のVale International SAはこのほど、既存の20万トン級ばら積み船「Camellia Dream」に風力推進補助装置「ローターセイル」を2基搭載した。発表は8月20日。

ローターセイルはエンジニアリング会社のNorsepower Oy製で、高さが35m、直径は5mある。この装置と航海最適化システムを併用することにより、1航海平均で約6～10%の燃料消費量およびGHG排出量の削減が見込まれるという。ケープサイズバルカーにローターセイルを搭載するのは今回が世界初となる。

## 船舶間液体燃料供給装置のAiPを取得 日本郵船

日本郵船とTBグローバルテクノロジーズ(TBG)は7月31日、液体を船舶間で供給するための装置「バンカリングブーム」について日本海事協会(NK)から基本設計承認(AiP)を世界で初

めて取得した。TBGは原油や液化天然ガス(LNG)など液体の荷役機器製造国内シェアトップを誇る。

この装置はアンモニア燃料船向けに開発していたもので、液体の漏洩を最小限にとどめるTBGの技術を採用し、アンモニアを船舶に供給する際の安全性を大きく高めるとしている。

最大の特徴はTBGが開発した緊急離脱装置にあり、アンモニア燃料船とアンモニア燃料供給船の接続を緊急時に瞬時に切り離すことができるという。緊急離脱の際、アンモニアの飛散量を大幅に抑えられる機構も搭載している。

日本郵船はAiPの取得に際し、開発の基本条件となる自社開発したアンモニア燃料船の設計データをはじめ、これまで液化天然ガス(LNG)燃料供給やアンモニア輸送事業を通じて培ってきた知見を提供した。

## 風力推進LNG船が世界初AiP 商船三井

商船三井はこのほど、ウインドチャレンジャー(硬翼帆式風力推進装置)を搭載した液化天然ガス(LNG)運搬船について、日本海事協会(NK)から基本設計承認(AiP)を取得した。発表は8月2日。風力補助推進システムを備えたLNG運搬船としては世界初の承認となる。

このLNG運搬船は、商船三井がHanwha Ocean(韓国)とともに開発・設計を進めている。ウインドチャレンジャーを2基搭載しながらも、世界中のLNG基地に入港できる汎用性の高い船型になっているという。現在は、ウインドチャレンジャーの実搭載に向けた詳細設計が行われている。

商船三井とHanwha Ocean、NKはともにリスクアセスメントを実施した。帆の配置や視界影響、非常時の操作方法、その他安全対策などが総合的に評価されて今回のAiP取得につながったという。また、本船の貨物槽をデザインした仏GAZTRANSPORT & TECHNIGAZ S.A.(GTT)が帆の搭載によって生じる貨物艙への影響評価を実施したこともAiPの取得に寄与したとしている。

## アンモニア燃料アンモニア輸送船で 世界初の船級符号取得へ

日本郵船、日本シッパヤード

日本郵船は8月19日、日本シッパヤード(NSY)と共同開発したアンモニア燃料アンモニア輸送船(AFMGC)が船級符号の付記「Machinery Room Safety for Ammonia(MRS)」を本船竣工時に日本海事協会(NK)から取得する予定だと発表した。NKの8月時点の調査では、本船が世界初取得になる見込みだという。

MRSは、機関室に対する優れたアンモニア安全対策を備えた船舶であることを示す付記で、NKが提供するアンモニア燃料船の安全要件(ガイドライン)に対し最高水準の対策が施されていることを意味する。

日本郵船とNSYはコンソーシアムを組成し、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)によるグリーンイノベーション基金事業の助成を受けてAFMGCの設計開発を進めている。開発の中では機関室内の「毒性の克服」が大きな課題となっており、配管やタンクからアンモニアが漏洩しない設計が必須だという。

2社は引き続き詳細検討を行い、実運航に向けた運航マニュアルの整備などを進めるとしている。AFMGCはジャパンマリンユナイテッド有明事業所で建造し、2026年11月に竣工する見通し。

## メタノール二元燃料船を定期備船 グループ運航ばら積み船で初

日本郵船、NYKバルク・プロジェクト

日本郵船グループのNYKバルク・プロジェクトは8月1日、メタノール二元燃料ばら積み船を定期備船する契約について神原汽船と基本合意を締結した。日本郵船グループ運航のばら積み船としては初のメタノール二元燃料船となる。

この船にはメタノールと重油の両方を燃料に使用できる二元燃料主機を搭載する。主な使用燃料としてはバイオメタノールや再生可能エネルギー由来の水素、二酸化炭素を利用して生成されるeメタノールを想定しているという。これらの低炭素メタノールを燃料にすることで、温室効果ガス(GHG)の大幅な排出量低減を目指す。

また、穀物や鉱石をはじめ様々な貨物の輸送ニーズを満たす汎用船型となっており、ウルトラマックス船型では最大級の積載性能を実現したとしている。現在、常石造船常石工場で建造しており、2025年春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、全幅：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。

## 日印間グリーンアンモニア輸送で協業 日本郵船

日本郵船は8月20日、九州電力および双日、Sembcorp Green Hydrogen (シンガポール)の3社とインドから日本向けのグリーンアンモニア海上輸送で協業することに基本合意した。

グリーンアンモニアとは、再生可能エネルギーを活用して生成されたアンモニアを指す。燃焼だけでなく製造時にも二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)が排出されないため、脱炭素社会の実現に向けた有力なエネルギー資源として期待されている。

これに先立ち九州電力と双日は今年6月、再生可能エネルギー資源の豊富なインドでグリーンアンモニアを生産し、九州地方を中心とした日本の需要家に年間20万トン进行供給することについて、Sembcorpと基本合意していた。

日本郵船はアンモニアの海上輸送を通じ、九州地方をはじめとした日本における次世代エネルギーのサプライチェーン構築に貢献したいとしている。

## 三井海洋開発を持分法適用会社化 商船三井

商船三井は8月20日付で三井海洋開発の普通株式8万9500株の市場での買い付けを完了した。2023年6月に取得済みの1016万2300株と合わせて、三井海洋開発への出資割合は15.00%となった。この取得をもって商船三井は単独筆頭株主となる見込みであり、三井海洋開発を持分法適用関連会社にするとしている。

三井海洋開発は、浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)のEPCI(設計・資材調達・建

造・据付)から長期のリース、オペレーション、メンテナンスまで一貫して手掛けている。

商船三井は以前から三井海洋開発とともにFPSO事業に取り組んできた。2023年6月には三井海洋開発による第三者割当増資に応じる形で14.86%相当の株式を取得し、業務提携契約を締結している。今後は関係性をより強固にし、2社のノウハウを合わせてFPSO事業に限らずオフショア事業のさらなる発展を目指していく考え。

## 新造客船4隻を追加建造へ ウォルト・ディズニー・カンパニー

ウォルト・ディズニー・カンパニーは8月10日、ディズニー・クルーズ・ラインの船隊に新しくクルーズ客船4隻を追加すると発表した。同社は現在5隻を運航しており、さらに4隻を発注済み。今回新たに発表された4隻は2027～31年に順次納入され、船隊は13隻になる計画だという。船名やデザイン、航路などはまだ発表されていない。

なお、ディズニーは今年7月、日本で通年のディズニークルーズを展開するため、日本を拠点とするクルーズ事業に関するライセンス契約をオリエンタルランドと締結している。日本向けのクルーズ客船は25年度から造船を開始し、28年度の就航を予定している。オリエンタルランドによる総投資額は約3300億円となる見込み。

## 世界一周クルーズ説明会を開催 郵船クルーズ

郵船クルーズが「飛鳥II 2025年世界一周クルーズ」の説明会を全国14都市で開催している。9月の開催日程は、5日・名古屋、6日・東京、9日・金沢、10日・横浜、11日・京都、12日・大阪、13日・神戸となっている。

説明会の詳細や応募は郵船クルーズウェブサイト(<https://www.asukacruise.co.jp/>)から。

## パリ・東京MOUのホワイトリストに掲載 Cayman Registry

ケイマン諸島船籍を運営するCayman Islands Shipping Registry(Cayman Registry)は8月14日、

寄港国検査(ポート・ステート・コントロール、PSC)で低リスクの船籍であることを示す「ホワイトリスト」に掲載されたと発表した。リストの掲載には、航行停止処分率が一定水準を下回るなどの条件を満たす必要がある。

ケイマン諸島がホワイトリストに掲載されたのは、PSCの地域協力組織のうち、欧州・北大西洋地域のパリMOUとアジア太平洋地域の東京MOU。パリMOUは19年連続、東京MOUは15年連続でそれぞれリストに掲載された。

また、米国沿岸警備隊(USCG)の優良認定「QUALSHIP 21」を14年連続で取得した。この認定は安全で高品質な運航を行う船舶、運航会社、旗国をそれぞれ表彰する制度にあたる。

## 9月にTNFD入門セミナーを開催 三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は9月5日、「海運業界のためのTNFD入門セミナー」を開催する。環境に関する国際組織TNFD(自然関連財務情報開示タスクフォース)の提言が2023年9月に正式リリースされ、企業における自然関連の評価と開示が加速している。

このセミナーでは、海運業界の自然関連課題への対応や情報開示のポイントについて、TNFD関連支援を数多く手掛けるMS&ADインターリスク総研が解説する。

開催日時は9月5日の午後3時半～5時。場所は三井住友海上駿河台新館またはオンライン(zoom)。定員は会場50人、オンライン300人まで。参加費は無料。申し込みは<https://forms.office.com/r/kLeG2QgKHu>から。

問い合わせは三井住友海上火災保険船舶営業部第二課の加藤優季氏(電話番号：03-3259-3387)まで。

## 賃金と雇用契約をテーマにPSC集中検査 国土交通省

国土交通省は8月8日、世界各国と協調して寄港国検査(ポート・ステート・コントロール、PSC)の集中検査キャンペーンを実施すると発表した。

PSCは自国に入港してくる外国船舶に対して立入検査を行うことで、国際的な基準に適合していないサブスタンダード船を排除することを目的としている。日本は「東京MOU(アジア・太平洋地域における22の国と地域のPSC協力体制)」に加盟しており、毎年1つの共通テーマを掲げて世界各国が同時期に集中検査キャンペーンを行っている。

今年のテーマは「船員の賃金及び雇用契約」で、9月1日から11月30日まで実施する。

## クルーズの利便性向上などで事業を公募 国土交通省

国土交通省は8月21日～9月20日にかけて、「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」を公募している。港湾におけるクルーズ旅客の利便性や安全性を向上するため、屋根付き通路の設置や旅客上屋の改修などに掛かる経費に対する補助を行う。

公募の対象者は地方公共団体または民間事業者。募集要領などの詳細は港湾局のウェブサイト([https://www.mlit.go.jp/report/press/port04\\_hh\\_000471.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000471.html))に掲載されている。

## 元社長の村上英三氏が逝去 川崎汽船

川崎汽船の顧問で元社長の村上英三氏が8月1日、満71歳で逝去した。葬儀は近親者のみで執り行われた。

村上氏は1975年4月に川崎汽船に入社し、2005年6月に取締役に就任した。その後、常務執行役員、専務執行役員、代表取締役副社長執行役員、代表取締役社長、社長執行役員、取締役会長などを経て、24年6月から顧問となっていた。

さらに、2015年4月から19年6月まで日本船主協会の副会長を、また2020年から22年まで日本海運集会所の会長も務めた。



# MRプロダクトタンカー市場

## はじめに

構造的なトレードパターンの変化に加えて、ウクライナ危機や中東情勢の影響がMR2プロダクトタンカーの市況を押し上げてきた。遅ればせながら盛り上がりを見せている新造船受注量の増加を懸念する声が高まっているものの、船腹需給の逼迫が長期にわたり持続していることで先送りになっている老齢船の解撤を考慮すれば、船腹需給は引き続き良好な状態が続いていくものと期待できよう。

## 1. MR2プロダクトタンカー市況

2022年まで続いたMR2タンカー市況の不振は新造船発注量を抑制する中、環境規制や構造的トレードパターンの変化が船腹需給の将来的な引き締まりの下地となっていた。2022年のウクライナ危機の勃発が引き金となり、加えて、中東情勢の悪化がMR2市況高騰の要因となり、2024年も高水準での推移が続いている。

## 2. MR2プロダクトタンカーの船腹需給

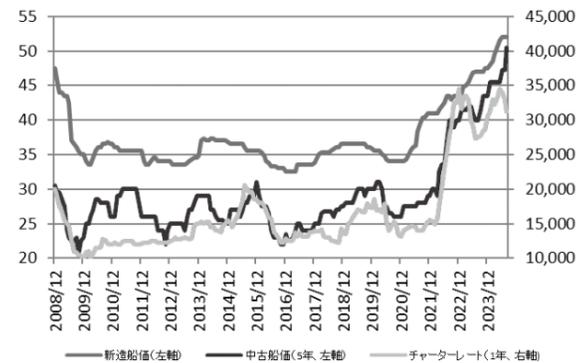
石油製品の海上輸送量は2023年に1,072百万トンと前年比2.2%増加、2024年も米国経済の拡大を背景に3%程度の伸びが見込まれている。世界経済の減速懸念から2025年は伸び率が縮小し2%

強の伸びが見込まれるものの、2018年に記録した過去最高水準の1,117百万トンを上回る1,127百万トンに達する見込みである。石油製品の海上輸送トンマイルは、2022年に3.24兆トンマイルに達し2019年に記録した3.14兆トンマイルを上回り過去最高水準を更新した。中東情勢の悪化を背景に2023年はさらに加速し3.52兆トンマイルに達し、2024年は3.78兆トンマイルまで拡大することが期待されている。石油製品の海上輸送トンマイルは2021年以降2024年にかけて前年比5-9%程度拡大しておりプロダクトタンカーの船腹需要は大幅に拡大している。

石油製品の輸送距離の伸びは2023年に6.2%増加した。欧州等の製油所が環境問題等を背景に閉鎖が続く一方で、中東およびアジアでの製油能力が増加し石油製品のトレードパターンの変化が構造的に続いている。2022年のウクライナ危機の勃発でロシア産原油および石油製品の禁輸措置が海上輸送トンマイルを押し上げ、さらに中東情勢の悪化による喜望峰迂回ルートへの変更がトレードパターンを大きく変化させている。

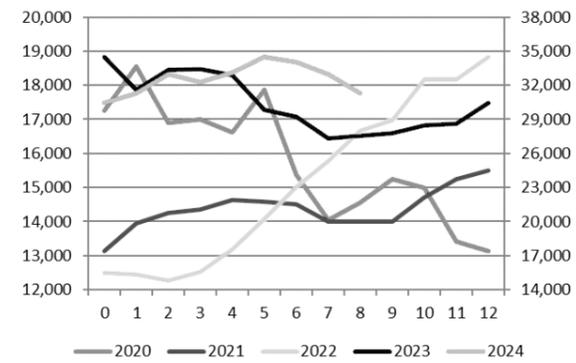
MR2タンカーの2020年から2023年までのFleetの伸びは年率2%程度にとどまり、年率7%超で拡大した船腹需要を大幅に下回った結果、船腹需給は引き締まり、MR2タンカー市況は大幅に上

図1. MR2プロダクトタンカー市況の推移



出所：Clarksons Research のデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
 単位：船価=百万ドル、チャーターレート=ドル/日  
 注：新造船価は51K DWT、中古船価は2019/1 まで47K DWT

図2. MR2プロダクトタンカーのチャーターレート(1年)の推移



出所：Clarksons Research のデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
 単位：チャーターレート=ドル/日 (縦軸)、2022 年および2024 年は右軸、各年の月 (横軸)  
 対象：51K DWT

表 1. タンカーの竣工量、Fleet

Tanker	2022年竣工量	2023年竣工量	2024年(予)竣工量	前年同期比	発注残(予)2024年末	Fleet(予)2024年末	2024末発注残 / Fleet
VLCC	12.7	6.7	0.6	△ 91.0%	19.8	279.7	7.1%
Suezmax	6.6	1.3	1.2	△ 7.7%	15.2	104.8	14.5%
Aframax	2.3	1.8	1.6	+11.1%	3.6	77.7	4.6%
MR2	2.5	1.4	1.7	+21.4%	12.5	85.9	14.6%

出所：Clarksons Research のデータを基にジャパンシッピングサービスが作成 単位：百万 DWT  
 注：MR2タンカーは40,000DWT-54,999DWT、AframaxはAframax Crude Tanker、発注残、Fleetは2024年12月末予想  
 予想：2024年7月までのデータに基づきジャパンシッピングサービスが推定

昇した。MR2タンカーの市況回復は主要船型のなかで最後尾であったため、市況回復を背景に新造船発注への意欲が出はじめた2022年にはすでに船価は上昇しており、その結果、新造船発注はややスローペースで始まった。その後、2023年に中東情勢が悪化したことで、年内に6.5百万DWTまで拡大、2024年はそれを上回るペースで新造船発注が拡大中である。

表2. MR2プロダクトタンカーの供給動向

百万 DWT	2022	2023	2024	2025
竣工	2.5	1.4	1.7	3.9
解撤	0.2	0.0	0.5	0.5
Fleet	83.5	84.7	85.9	89.3
発注残	4.1	9.0	12.5	8.6
発注残 / Fleet	4.9%	10.6%	14.6%	9.6%
解撤 / Fleet	0.2%	0.0%	0.6%	0.6%

出所：Clarksons Research のデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
 単位：百万 DWT  
 注：MR2プロダクトタンカーは40,000DWT-54,999DWT  
 予想：2024年7月までのデータに基づきジャパンシッピングサービスが推定

2024年7月末の発注残は13.7百万DWTとFleetの16%に達し、今後の船腹需給の悪化を危惧する声が出始めている。トレードパターンの変化が2025年には一巡する可能性があり船腹需要の伸び率は鈍化していくと想定されるものの、①船腹

供給量が加速し始めるのは2026年以降であること、②船腹需給逼迫で先送りされている船齢20年以上の老齢船(Fleetの16%程度)の解撤が始まることから、船腹需給はある程度引き締まった良好な状態が当面続くものと想定できよう。

世界経済の先行きは米国経済を中心に不透明感が強く、中国経済の動向含めて楽観視は禁物である。とはいえ、紛争地域の拡大や渇水などの自然現象の影響を受けた海上航行の自由度の低下を背景とする製品在庫の積み増しなどが海上輸送需要をさらに高めることが期待できよう。製油地域と需要地域が変化することで生じる構造的トレードパターンの変化が続く一方で、MR2タンカーの船腹供給量は新造船竣工の増加で数年先には一時的に増加する可能性が高い。しかし、環境規制を背景とする老齢船の強制的な退出がFleetの増加を抑制するものと期待できよう。このように今後も良好な船腹需給に支えられMR2タンカー市況の先行きに対する期待度は持続するものと思われる。2022年に懐疑の中で育ったMR2タンカー市況は2023年から息の長い成熟期を迎えているように思われる。(ジャパンシッピングサービス株)

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

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

## 6月分の主要オペ輸送実績 貨物船は前年比で横ばい

日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた主要元請オペレーターの6月分輸送実績は、「貨物船」が前年同月比横ばいの1666万5000トン、「油送船」が同2%減の805万5000kl・トンだった。

貨物船は主要7品目中2品目が前年同月を上回った。このうち「鉄鋼」は同5%増の303万9000トンで、需要が鈍かった前年同月に対して輸送は順調だった。「燃料」は同32%増の144万3000トン。石炭は前年同月に発電所の定期修理があったため反動増を示した。

減少した5品目では、「雑貨」が同2%減の221万1000トンだった。一般雑貨が減少したのに対し、コンテナや塩は増加した。「自動車」は同2%減の392万9000トン。一部メーカーのデータ試験不備などで工場の生産ラインが停止し、輸送量は減少した。「セメント」は同6%減の214万1000トン、販売数量が全国的な減少して低調な輸送が続いている。

油送船で前年同月を上回ったのは、6品目中4品目だった。増加した品目のうち、「白油」は同1%増の484万7000kl・トンで、ジェット燃料が好調に推移した。また、製油所の定期修理などに伴い輸送距離が延びており船腹はタイトな状況にある。

特殊タンク船の3品目はいずれもプラスだった。順に見ていくと「高圧液化」が同7%増の

41万4000kl・トン、「高温液体」が同16%増の9万1000kl・トン、「耐腐食」が同2%増の36万3000kl・トンだった。

減少した2品目では、「黒油」が同10%減の176万kl・トンとなった。一部製油所の装置不具合などで転送需要の送り込みが続いた。「ケミカル」は同8%減の57万9000kl・トンだった。販売不振やプラントの定期修理などに伴い低調な輸送が続き、一部船舶では白油を輸送している。

## 今年度版「内航海運の活動」を発行

日本内航海運組合総連合会

内航総連はこのほど、内航業界の取り組みを紹介するパンフレット「内航海運の活動」(令和6年度版)を発行した。

パンフレットは①内航貨物輸送②内航船舶③内航海運事業者④共有建造制度⑤環境にやさしい内航海運⑥内航総連合会の事業—の6章構成で、輸送量など内航関連の図表データを多数掲載している。内航総連ウェブサイトの専用ページ(<https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12/>)からPDFデータを閲覧・ダウンロードできる。

## 船員費などの上昇を懸念

全国内航輸送海運組合

全国内航輸送海運組合は7月30日、正副会長会見を開催した。後藤田直哉会長(豊益海漕社長)は内航業界を取り巻く事業環境を「船員費、燃料費、

ドック費用、船価全てのコストが上がっている。(荷主には)運賃に反映してほしいが、荷動きが低調なので厳しい」と説明した。

会見では「物流の2024年問題」にも言及した。政府では、トラック輸送を内航輸送などに転換する「モーダルシフト」を進めているが、後藤田会長は「船員が不足していることに加え、船価が上昇しているため新しい船を造りにくい状況にある」と明らかにした。

会見には系井辰夫副会長(フジトランスコーポレーション社長)、安藤豊副会長(日鉄物流相談役)、榎本成男副会長(榎本回漕店社長)も同席した。このうち、安藤副会長は鉄鋼輸送について「2023年度の粗鋼生産は8700万トン弱で、今年度は5月で8400万トン、6月で8500万トンペースまで落ちている」と述べた。落ち込みの背景には、自動車・建設分野の需要減少、中国での過剰生産などがあるとした。



(左から)安藤副会長、後藤田会長、系井副会長、榎本副会長

## 使命などを示すMVVを新たに制定

近海郵船

近海郵船はこのほど、企業の社会的使命などを示すMVV(ミッション・ビジョン・バリュー)を新たに制定した。8月5日に発表した。

このMVVは、若手メンバーによる業務プロセス変革(BPR)タスクフォース「Noroshi2023」からの答申を受け、各拠点で開催した役員参加の集会を経て作り上げた。

ミッション(社会的使命)は「Bringing value to life.」、ビジョン(ありたい姿)は「フネ×ヒトのチカラで、日本の未来を明るくデザインす

る」をそれぞれ設定した。また、バリュー(社員共通の価値観)は①好奇心(Curiosity)②共創力(Co-Creativity)③敏捷性(Agility)④当事者意識(Ownership)—の4点を掲げた。

近海郵船ではMVVを通じ「企業と従業員が進みたい方向性を共有し、次の100年の成長に向けた足並みを揃える」としている。

## 敦賀港の着岸バースを移転

近海郵船

近海郵船は敦賀～苫小牧航路で、敦賀港の着岸バースを移転した。移転先は鞠山南ヤード(福井県敦賀市金ヶ崎町50)で、本船の移転日は8月16日の苫小牧向け乗船作業から。ヤード内はSOLAS区域のため、入場時は「敦賀港制限区域立入証」の提示か、手書きでの受付が必要になる。

## バイオメタンの製造・活用で検討を開始

商船三井 ほか

商船三井と商船三井さんふらわあ、北海道浜中町、浜中町農業協同組合、タカナシ乳業、北海道ガスの6者は8月19日、バイオメタンの製造と活用に向けた検討を開始したと発表した。

バイオメタンは、家畜糞尿などに由来するバイオガスから二酸化炭素(CO2)分を取り除いたもので、液化天然ガス(LNG)の代替燃料としての用途が見込まれている。

6者は、酪農業が盛んな浜中町で家畜糞尿や同町で排出された有機物などからバイオメタンを製造し、北海道内の工場や道内港湾に寄港する船舶での活用を目指す。検討を通じ、浜中町で製造するバイオメタンを船舶などで一部または全部利用する場合の事業性評価を実施する。

## 10月中旬に本社を移転

旭タンカー

旭タンカーは8月8日、本社を移転すると発表した。移転時期は今年10月中旬を予定している。新住所は東京都千代田区有楽町1-13-2 第一生命日比谷ファースト17階。

## フェリー「結 Line こしき」が進水

内海造船

内海造船は7月11日、1050総トン型旅客船兼自動車渡船(カーフェリー)「結 Line こしき」の進水式を瀬戸田工場で執り行った(写真)。この船は甌島商船と 鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)が発注し、艤装工事を経て2025年2月上旬の引き渡しを予定している。

「結 Line こしき」は船型に球状船首と双胴型船尾を採用し、推進性能と耐航性を高めた。また、航海中の横揺れを軽減するため、船体中央部にフィンスタビライザを備えた。さらにバウスタスタ1基と4翼可変ピッチプロペラを装備し、出入港時の操船性を高めた。

主要目は次の通り。全長：約73.00m、幅：13.20m、深さ：9.60m、車両搭載能力：乗用車のみ41台/乗用車・中型トラック計24台、旅客定員：358人、航海速度：約17.5ノット。



## モーダルシフト補助金の交付先を決定

国土交通省物流・自動車局

国土交通省物流・自動車局は8月1日、今年度の「モーダルシフト等推進事業費補助金」の交付先を決定した。

この事業は物流総合効率化法に基づき、総合効率化計画の策定に向けた調査事業に必要な経費を補助する「計画策定経費補助」と、同計画の認定を受けた事業の初年度運行経費を補助する「運行経費補助」からなる。補助額は、計画策定経費補助は上限が200万円、運行経費補助は同500万円となっている。

今回、船舶へのモーダルシフト関係では、計画策定経費補助で釜石港-内航船協議会(有村運送、JUKI、富士物流)の1件が採択された。また、運行経費補助では東京九州フェリーモーダルシフトアスクル協議会(アスクル、ASKUL LOGIST、マリネックス、東京九州フェリー)、東レモーダルシフト協議会(フジトランスコーポレーション、センコー汽船、東レ)、ホシザキ・郵船港運内航輸送協議会(郵船港運、ホシザキ)、大王製紙古紙モーダルシフト協議会(大王製紙、ダイオーロジスティクス、三島運輸、尼崎運輸、博多運輸)の4件が採択された。

## 輪島港の港湾施設の一部管理を終了

国土交通省港湾局

国土交通省港湾局は8月1日、輪島港の港湾施設の一部管理を終了した。一部管理は能登半島地震への対応として、港湾管理者である石川県からの要請を受け1月2日から実施してきた。国交省は県内6港の一部を管理していたが、輪島港以外の5港の管理は7月1日までに終了している。今後は従前どおり県が港湾管理を行う。

## 25年版カレンダーの先行予約を受付中

海技教育機構

海技教育機構(JMETS)では、同機構が監修する「海技教育機構オリジナルカレンダー2025」の先行予約を受け付けている。

カレンダーの掲載写真はこれまでJMETS関係者から募集していたが、2025年版は対象を広げて初めて一般公募した。練習船や実習の様子、各地の豊かな風景を掲載したほか、各月にQRコードを入れて練習船と各校の月間行事予定が載ったウェブページにアクセスできるようにした。

カレンダーはカラーB4(見開きB3)判で、価格は1部900円(税込、送料別)。売り上げの一部は監修料としてJMETSに還元され、船員教育訓練に充てられる。また、練習船カレーとのコラボセット2200円(税込、送料込み)も販売する。製作・販売は交文社で、注文・問い合わせ先は次の通り。メール：info@kobunsha-print.com、電話：03-3267-1225、FAX：03-3267-3120。 ■

# 海事 ゆかりの 建造物 vol.11

## 多聞ビルディング

(兵庫県西宮市)

阪神電鉄・西宮駅から徒歩10分、国道43号線と市役所筋が交わる場所に「多聞ビルディング」は建つ。施主の多聞合資会社は、八馬汽船を含め八馬家が経営する事業の総本店としての役割を担っていた。大正期から昭和前期にかけて活躍した建築家・古塚正治が設計し、1928年に竣工した。

八馬汽船が創立した1925年当初、本社の建物は木造2階建てだった。当時は関東大震災(1923年)の記憶も新しく、同社では将来的な事業の発

展などを考慮し本社移転を検討していた。その頃、多聞合資会社が姉妹会社向けの事務室として多聞ビルディングを新築したことから、八馬汽船は1928年12月、同ビルに本社機能を移転した。

建物は一部地階・塔屋付き2階建ての鉄筋鉄骨コンクリート造で、2層分を貫く大きなオーダー(列柱)が立ち並ぶ。柱頭部にはアカンサス(ハアザミ)の装飾が施されている。また、玄関部は回廊形式の吹き抜けになっている。

戦時中の1943年に芦屋・西宮方面は大空襲に見舞われたものの、多聞ビルディングは被災を免れ人々の避難場所として機能した。2階の貴賓室には阪神淡路大震災(1995年)前まで竣工当時のシャンデリアが設置されていた。現在は空屋のため使われていないが、八馬汽船が1962年に本社機構を神戸に移した後、95年5月まではこのビルが登記上の本社所在地だった。 ■



2層分を貫く大きなオーダー(列柱)の外観が道行く人の目を引く

## 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

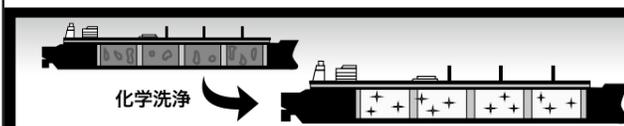
電話：03 (5296) 0377 Eメール：tankers@toshinintl.co.jp

**JTS 株式会社 日本技術サービス**  
代表取締役社長 高藤弘樹



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

**全国出張**



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

**KAIUN スタッフ通信**

**現** 在住している家の近くに相撲部屋があります。好角家の自分にとってこのような街で暮らしていると、ほぼ毎日どこかで力士や親方を見かけては嬉しくなります。夏の間は名古屋場所や地方巡業があるため、街から力士たちが一斉にいなくなり少し寂しさもありますが、それも終えて彼らが戻ってきました。朝のランニング中には相撲教習所に向かうまだ鬘が結えない若者や、出勤時には稽古の合間に外で息を整える泥だらけの力士を目にします。まもなく9月場所。場所中は賑やかになる街の様子を見て季節の移ろい早さを感じながら、今場所はどうかと楽しみにしています。(Ao)

**建** 建築家・黒川紀章の代表作に「中銀カプセルタワービル」があります。この建物には住宅機能を備えた箱状の「カプセル」が140個、不規則に取り付けられており、独特の存在感を放っていました。建物自体は老朽化で2022年に解体されてしまいましたが、先日訪れたギャラリーではそのカプセルを展示スペースの一部として使っていました。カプセルの雰囲気も相まって、一般的なギャラリーと違った感覚で作品を楽しめました。この例に限らず、本来廃棄するはずのモノに新たな価値を与える「再活用」が盛んになれば、従来とは違った体験ができそうで心が躍ります。(syu)

**パ**リ五輪の際、家で「ボンヌフ」という言葉を突然耳にした。「懐かしい。しばらく行ってないな」と思いつつ、話を聞いていたが、どうも内容が腑に落ちない。「あのさ、ボンヌフって、新橋ガード下の立ち食いそば屋のことじゃないの?」と言うと、笑いが起きた。で、やっとわかった。そうだったのか。新橋の立ち食いそば屋「ボンヌフ」は伝説「ボンヌフ(新しい橋)」から名づけられたのか。新人時代からかなりお世話になった店。で、また思い出した。しばらくご無沙汰しているうちに閉店したとか。最近、たまに食べたくなる立ち食いそば屋が少なくなった。残念。諸行無常の響きあり。(iman)

**読者アンケートはウェブに移動しました**  
クリックでOK。ダウンロード不要です  
<https://www.jseinc.org/>  
**図書カードプレゼント!**

**購読のご案内**(お申込みは下記電話番号、HPまで)  
・年間購読料 15,840円(税抜価格14,400円/送料込)  
・1冊ごとの購入 1,320円(税抜価格1,200円/送料込)  
・なお、当所会員には1冊無料進呈、追加購入1割引

2024年9月1日発行  
**KAIUN (海運)**  
2024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

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

総合物流情報誌 **海運**

# KAIUN 定期購読のご案内



先月号

KAIUN(海運)は1922年の創刊以来、100年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。

2024年8月号

**特集 実用化が迫る自動運航船**  
特別企画 物流「2024年問題」の“今”

**Back Number**



2024年2月号 **商用期を迎える洋上風力発電**  
2024年3月号 **船舶向け次世代燃料の行方**  
2024年4月号 **日本造船業の優位性とは何か**  
2024年5月号 **LNG船事業 試される適応力**  
2024年6月号 **次代に備える商社船舶部門**  
2024年7月号 **環境対応貨物の将来ニーズ**

ご注文は **TEL 03-5802-8361 E-mail [order@jseinc.org](mailto: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SS10と 船舶用WebユニットWU101M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SS10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 N-363D

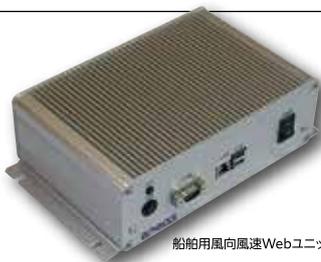


風向風速自動切換器 SS10



船舶用風向風速指示器 B20

船舶用風向風速WebユニットWU101M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
- ・クラウド対応が可能

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)



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

1,320円 (税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-09



4910893790949  
01200