

2024年12月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2024.12

No.1167



特集

国際複合一貫輸送事業

特別企画

求められる理想の外航船員像

巻頭インタビュー

三菱造船株式会社 取締役社長 CEO 上田 伸氏

一般社団法人 日本海運集会所



A Registry that enhances your competitiveness

Let's work together

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/>



Cover
© Dong Nhat Huy/Shutterstock.com

特集

17 国際複合一貫輸送事業 —それぞれの視座とアクション—

インタビュー

18 基幹輸送の海運で貨物を増やし サービス全体を底上げする

日本通運株式会社 執行役員 安藤 恒夫 氏

22 自動車など重点3分野に加え 危険品などで取扱物量を拡大

株式会社日新 海上貨物部 部長 岡 祐子 氏

26 グループで連携し海外事業を拡大 重量物輸送などで差別化を図る

センコーインターナショナル株式会社
代表取締役 社長 高橋 健二 氏 / 専務取締役 村越 政秋 氏

30 海上輸送・ロジを組み合わせ 顧客サプライチェーンに貢献

A.P. モラー・マースク 北東アジア地区 CEO 西山 徹 氏

巻頭インタビュー

8 140年にわたる技術の蓄積で 新たな製品・サービスを創出

三菱造船株式会社 取締役社長 CEO 上田 伸 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/>



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

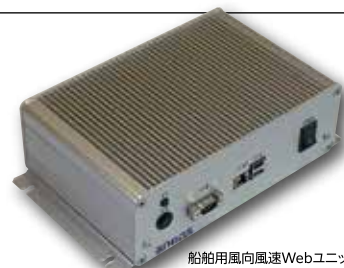


風向風速自動切換器 SS10



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



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

特別企画

39 求められる理想の外航船員像

インタビュー

40 一人ひとりの個性や視点を活かすことが大切

日本郵船株式会社 人事グループ採用・育成チーム 川原 光二郎 氏／吉岡 菜那 氏

43 現場の声を取り入れて区別のない働きやすさを追求

株式会社商船三井 人事部副部長 米田 輝希 氏／高井 佑実子 氏

46 異文化や個性を尊重しチームワークを築く

川崎汽船株式会社 海事戦略グループ人事チーム 川俣 裕生 氏／百田 碧風 氏

49 素直な気持ちと着実な実行力が 安全運航達成へ欠かせない

NSユナイテッド海運株式会社

総務グループ海技者人事チーム 兼 安全管理グループ船員チーム 齊藤 一平 氏

安全管理グループ船員チーム 久保 綾乃 氏

グラビア

14 LNG燃料RORO船が進水 トヨフジ海運向けに25年6月引き渡しへ 三菱造船

シリーズ etc.

5 旅と船 第9回 貨客フェリー「はいびすかす」

7 竣工船フラッシュ

16 日本海運集会所からの新刊紹介

2024年版「Outlook」が発売 日本郵船調査グループ

34 せんきょう(日本船主協会)

52 CLOSE UP MTI

53 CLOSE UP 日本経済新聞社

54 研修講座・セミナーのご案内

56 NEWS Pick Up

60 造船ニュース

62 フローカーの窓から

64 内航ニュース

67 海事ゆかりの建造物

68 スタッフ通信



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7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 1月23日(木) 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西新宿 Aルーム(5階) (東京都新宿区西新宿7-2-4 新宿喜楓ビル5階) 主催 関東運輸局 お問合せ 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	中国地区事業者対象 2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 オンライン 主催 中国運輸局 お問合せ 中国運輸局交通政策部 環境・物流課 TEL:082-228-3496
九州地区事業者対象 2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 オンライン 主催 九州運輸局 お問合せ 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>

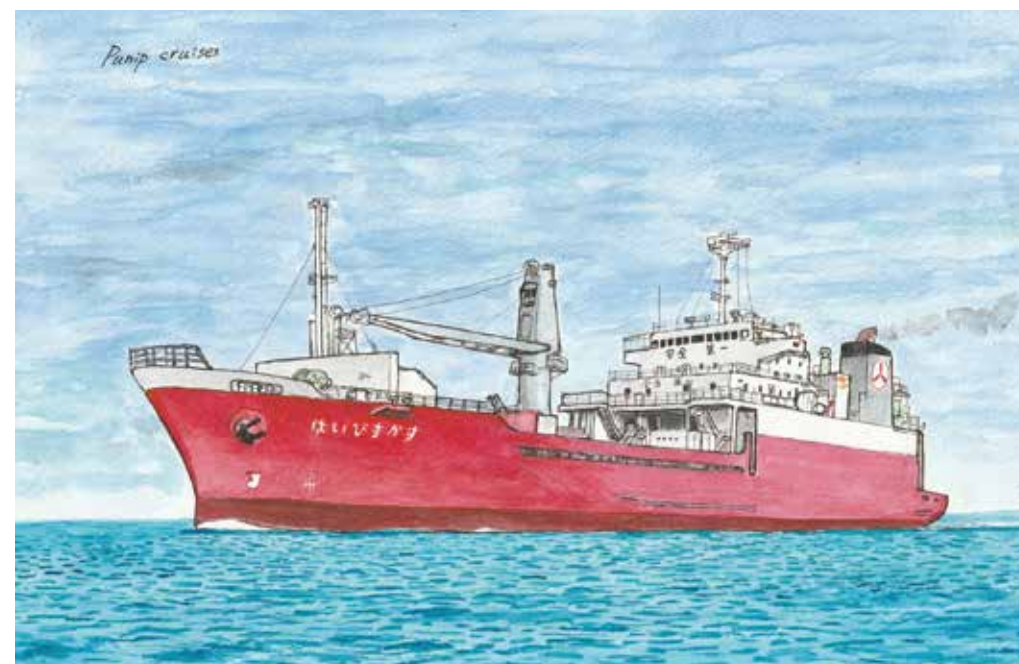
「認証基準」、「取組事例」など詳細は **グリーン経営** で **検索**

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



旅と船

絵・文 PUNIP cruises／中村辰美



第9回 貨客フェリー「はいびすかす」

私は船の絵を描くのと同じぐらい船に乗るのも好きで、大は巨大クルーズ客船から小は渡し船まで、水に浮かぶ乗り物はなんでも乗ってみたいと言う性質の持ち主だ。

そのため暇を見つけては年間数十隻の船に乗っているのだが、だんだん一般的なフェリーや客船だけでは飽き足らなくなり、毛色の変った船に乗ってみたいと思う毎日を過ごしてきた。

そんな時見つけたのが鹿児島から種子島経由で屋久島に行くフェリーの「はいびすかす」で、元々は同航路の貨物船として建造された船なのだが、やむを得ない事情により操舵室前の貨物甲板に212人分の客室の備わった平屋の箱状の居住区を据え付けたいわば急場しのぎの改造フェリーなのである。

かつてはこうして貨物船を客船に転用するといった例は内外問わず数多くみられ、中にはクルーズ客船になった船も多くあったが、ここ最近では少なくとも国内でそういったケースはほとんどないと記憶している。

従ってこの船は現在の日本では唯一無二の存在、これはぜひ乗ってみななければ！ということで早速鹿児島から乗船。

見た目はRORO貨物船そのもので船尾にある車両

ランプから乗り込み、階段を上がると客室内は一般用、女性用などと細かく分けられているが、どこも決して広くなく、あとはカップ麺と飲料の販売機が廊下の一つずつあるだけという実に簡素なものだった。

鹿児島を夕方に出港、夜遅くに種子島に到着。大半の乗客(と言っても十数人だが)はここで下船し船はそのまま港に停泊。夜明け前に数人の乗客を乗せた状態でやっと動き出して屋久島に朝7時に到着、という実にのんびりした航海である。

ただし全長105mで2000トンに満たないサイズで一切の揺れ止め装置はついていないため、天候によっては揺れ放題でそれなりの覚悟が必要なのも言うまでもない。

しかしながらこんな質素極まりない船旅が私には実に楽しい思い出となりまた機会があればぜひ乗ってみたいと思っている。

ちなみにこの航路にはこの船とは対照的にバストイレ付きの特等室や豪華なパブリックスペースがいくつも備わったフェリー「屋久島2」という船も就航しているので、往復で乗り比べてその対極さ加減を味わってみるのも楽しいと思う。

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
www.liscr.com (EN) / www.liscr-j.com (JP)



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>



SCARLET CYPRESS (シンガポール籍)

- ばら積運搬船
- 43,455総トン
- 82,010重量トン
- 全長229.00m、幅32.24m、深さ20.15m、喫水14.594m
- 速力：約14.0ノット
- 船級：NK
- (株)新来島サノヤス造船 水島製造所、10月29日竣工

MAERSK EL ALTO (パナマ籍)

- コンテナ船
- 127,832総トン
- 主機関：三井-MAN B&W 7G95ME-C10.5
- 全長335.0m、幅51.00m、深さ27.10m、喫水16.00m
- 船級：DNV
- ジャパン マリンユナイテッド(株)呉事業所、9月26日竣工



OOCL SEATTLE (リベリア籍)

- コンテナ船
- 57,907総トン
- 主機関：6G80ME-C10.6
- 全長254.94m、幅40.00m、深さ21.70m
- 速力：約21.5ノット
- 船級：ABS
- 今治造船(株)広島工場、10月25日竣工

REX TILLERSON (リベリア籍)

- 船主：Oryx LNG No.1 Shipping Corporation
- LNG運搬船
- 115,480総トン
- 81,587重量トン
- 主機関：WIN GD 5X72DF2.1
- 全長299m、幅46.4m、深さ20.84m
- 船級：ABS
- 滬東中華造船(集団)有限公司、9月12日竣工



140年にわたる技術の蓄積で 新たな製品・サービスを創出

三菱造船株式会社

取締役社長 CEO **上田 伸氏**

三菱重工業の造船部門に端を発する三菱造船は、140年にわたり数多くの船舶を世に送り出してきた。さらに近年は造船で培った経験・ノウハウを生かし、代替燃料船などに関するエンジニアリングにも力を入れている。造船業界における三菱造船の立ち位置や今後の展望について、今年4月に就任した上田伸社長にインタビューした。
(取材日：11月7日)

代替燃料船や液化CO₂船の 取り組みは実を結びつつある

——今年4月に社長に就任されました。今の率直な思いをお聞かせいただけますか。

上田 突然社長になった感があり、緊張状態でのスタートでした。就任当初、北村徹会長(前社長)が作った事業運営の流れをうまく継承できるのか、また海事産業や社会への貢献度を高められるのかについて、常に自問自答していました。

就任後の半年あまりを振り返ってみると、当社が中期経営計画で掲げる目標の実現に向け、まずは一歩前進できたと思っています。代替燃料船や液化CO₂(二酸化炭素)運搬船の取り組みは実を結びつつあり、ビジネスパートナー各社とは持続的に発展するための方向性や当社の考えを共有する機会を得ています。今後のビジネスにとって必要な基礎固めはできつつあると感じています。

新造船の建造も順調です。特殊船や新技術対応といった分野で当社は海事産業に対し、一定の存在感を示し続けられていると思います。一例として、日本船舶海洋工学会が主催する「シップ・オブ・ザ・イヤー 2023」では、技術特別賞に液化CO₂船「えくすくうる」、小型客船部門賞にフェ

リー「あいしま」、漁船・調査船部門賞に大島商船高専の練習船「大島丸」と、当社建造船3隻がそれぞれ部門賞を受賞し、会社の認知度向上に一役買いました。

また、私自身は前職のマリンエンジニアリングセンター船舶技術部長時代から、国土交通省海事局が主催する「船舶産業の変革実現のための検討会」の委員を務めました。この検討会は、日本の海事産業が働き手にとって魅力的な産業に変革する方策を検討する場です。様々な関係者と議論する機会に恵まれ、当社が将来に向けて何をすべきかを考える契機にもなりました。

2020年以降、新型コロナウイルスの世界的流行を皮切りに、ロシア・ウクライナ戦争やパレスチナ・イスラエル戦争といった出来事が相次いで起こりました。こうした社会情勢の変化を振り返ると、同じようにこの先数年間で社会全体が激変する出来事が起こる可能性も否定できません。社会情勢や技術動向を注視することで、必要な準備をしておく必要があります。

その意味では、当初の緊張感は半年あまり経った今も抜けてはいません。三菱造船として今やるべきことをしっかり見定めて、今年度後半や2025年度以降の事業運営に反映していきたいと考えています。

人材の確保・育成には三菱重工グループ全体で取り組む方針だ



技術の担い手である人材を いかに確保・育成するかが当面の課題

——三菱造船を取り巻く事業環境と課題についてお話しください。

上田 当社はこれまで蓄積したコア技術を基軸として、造船とエンジニアリングの両輪で事業を展開しています。

このうち造船事業については、脱炭素化の進展や日本の経済安全保障、海上保安能力強化方針に基づく国家予算の拡充などから、代替燃料船や大型巡視船の商談が足元で増加しています。我々はそれぞれのニーズに適した船種を開発・建造し、お客様に提供しています。

一方、エンジニアリング事業では、脱炭素燃料の導入が本格化するまでのブリッジソリューションとして、当面はLNG(液化天然ガス)燃料船の需要が堅調に推移すると見えています。現在は造船会社などに向け、LNG燃料船向けLNG燃料供給装置(FGSS：Fuel Gas Supply System)の拡販に努めています。

また、アンモニア燃料の市場拡大に対応するため、エンジンメーカー各社と連携して船舶用のアンモニア燃料供給装置(AFSS：Ammonia Fuel Supply System)を開発しています。さらに、CO₂を回収して転換利用や貯蔵を行うCCUS(CO₂ Capture, Utilization and Storage)の実用化に向け、液化CO₂船の需要拡大や建造隻数増加を予想しています。液化CO₂船はCO₂を安全かつ低

コストで輸送する手段です。当社は海運会社や造船会社と協業し、その標準仕様・船型開発に取り組んでいます。

造船・エンジニアリングの両事業で持続的な成長を維持するため、技術の担い手である人材をいかに確保・育成するかが当面の課題となっています。三菱重工業グループ全体の共通課題でもあるので、当社では三菱重工本体やグループ各社と協調して取り組んでいます。

一般的に、会社の経営資源とされているのが「人材、モノ、カネ」の3大要素です。中でも重要なのが人材だと思っています。カネとモノは不足していてもすぐに解決できる方法がありますが、人材については確保した上で育成する必要があるため、5年単位、10年単位の長期的な取り組みになります。

会社全体の人員構成などに配慮し、適材適所で配員できるよう、人材の多様化や能力向上、人員拡大を総合的に整えなければなりません。当社が描く理想的な人材活用を実現できるよう、継続して注力すべき分野だと考えています。

インテグレーターとして機能するため 海事産業内外のパートナーと連携

——造船業界での自社の立ち位置、役割は何だと思えますか。

上田 当社の起源は、1884年に発足した三菱重工の造船部門です。2018年に三菱重工から事業

2025年版 船舶明細書

予約
受付中

日本船舶明細書 上巻



B5判 約440頁

「上巻」収録内容：
総トン数500トン以上の
日本国籍船舶（内航
船舶を含む）
＜資料編＞小型船等
（総トン数20トン以上
100トン未満、500トン
未満の1, 2種漁船）、船
名索引、船主所有船
表、信号符号一覧

日本船舶明細書 下巻



B5判 約440頁

「下巻」収録内容：
総トン数500トン未満
の日本国籍船舶（内航
船舶を含む）
＜資料編＞船名索引、
船主所有船表

船舶明細書 CD-ROM



- ・使用条件に則り、1ユーザー1枚の仕様です。インストール型ではありません。Blu-ray/DVD/CDドライブを利用して検索、閲覧してください。
- ・コンプライアンスの観点からCSV形式のデータ抽出機能は廃止しました。
- ・従来通り、日本船舶明細書上巻下巻すべての船舶情報を網羅しております。

（予約の場合は送料不要）

締切：2025年1月10日必着

刊行物	定価(税込)	予約価格(税込)	
		【一般】 定価の5%引	【会員】 定価の25%引
① 日本船舶明細書セット(上下巻) － 単品で2冊買うより5,500円お得 －	¥49,500	¥47,025	¥37,125
② 船舶明細書 CD-ROM － 24年版に比べ使いやすくなりました － (※「2025年版仕様について」参照)	¥49,500	¥47,025	¥37,125
③ フルセット(上下巻+CD-ROM) － ①②合計からさらに10%引き －	¥89,100	¥84,645	¥66,825
【単上】日本船舶明細書 上巻(のみ)	¥27,500	¥26,125	¥20,625
【単下】日本船舶明細書 下巻(のみ)	¥27,500	¥26,125	¥20,625

※船舶明細書CD-ROM「2025年版仕様について」

- ・ ソフトウェアはPC上でお使いいただけます。毎回外付けドライブを使用して起動する必要はありません。
- ・ 購入希望の方は使用許諾契約書(2枚目～)を確認の上、下欄に必要事項をご記入ください。
記入漏れがある場合は発送いたしかねます。ご了承ください。
- ・ 1ユーザー 1枚のルールは変わりません(変更なし)。必要ユーザー分の数量を必ずご購入ください。
- ・ CSV形式のデータ抽出機能は2024年版から廃止しました(変更なし)。
- ・ 従来通り、日本船舶明細書上巻下巻すべての船舶情報を網羅しております(変更なし)。

詳しくは<https://about.jseinc.org/news/1575/>をご確認ください

編集・発行

一般社団法人 日本海運集会所
〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階

<https://www.jseinc.org>

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

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



進水後の「TRANS HARMONY EMERALD」。奥には引き渡し前の1番船「TRANS HARMONY GREEN」が並ぶ

三菱造船

LNG燃料RORO船が進水 トヨフジ海運向けに25年6月引き渡しへ

三菱重工業グループの三菱造船は11月15日、トヨタグループのトヨフジ海運向けに建造しているLNG（液化天然ガス）燃料RORO船の命名・進水式を下関造船所で執り行った。式典では、トヨフジ海運の武市栄司社長が本船を「TRANS HARMONY EMERALD」と命名した。続いて、トヨタ自動車調達本部の加藤貴己副本部長のご令室が支綱切断を行った。会場には来賓や関係者約50人に加えて、地元の小学生など一般公募見学者約900人が集まった。

「TRANS HARMONY EMERALD」は三菱造船がトヨフジ海運から受注したLNG燃料RORO船2隻の2番船に当たる。三菱造船の建造船としては最大級のサイズとなっており、総トン数は約4万9500トンで乗用車を約3000台積載できる。また、主機関

および主発電機関にはLNGと軽油をそれぞれ燃料として使用できる高性能DF（デュアルフューエル）エンジンを搭載している。重油を使用する船と比べてCO₂（二酸化炭素）排出量を大幅に削減できるほか、SO_x（硫黄酸化物）排出量はほぼゼロを達成するという。

今後、艀装工事などを経て2025年6月に引き渡され、日本―東南アジア航路に就航する予定となっている。

トヨフジ海運の担当者によると、本船はトヨタ自動車の完成車輸送をメインとし、乗用車だけでなくフォークリフトや建機などの輸送も想定しているという。次のLNG燃料船の発注については、「具体的な予定はまだないが、環境対応のため、船の代替を進めていきたい」とコメントした。



2



「TRANS HARMONY EMERALD」

主要目

全 長：約195m
全 幅：約30.6m
総トン数：約4万9500トン
車両台数：（乗用車のみ）約3000台
航海速力：19.5ノット
竣工時期：2025年6月予定

1 記念撮影を行う関係者ら。命名者と支綱切断者には造船所から花束が贈られた

2 多くの人に見守られながら、船は海へとゆっくり進水していった

2024年版「Outlook」が発売 ドライ貨物・原油・LNGの荷動きを予測

日本郵船調査グループ

日本郵船調査グループが取りまとめる「2024 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets 海上荷動きと船腹需給の見通し」が10月31日に発行された。ドライバルク(鉄鉱石、石炭、穀物、マイナーバルク)と原油、液化天然ガス(LNG)について2033年までの国際海上荷動きと27年までの船腹供給動向を予測している。さらに、代替燃料船の供給動向にも触れている。

2024年版「Outlook」によると、23年のドライバルク貨物・原油・LNGの海上荷動き量は合計で79億2800万トンとなり、13～23年までの10年間で約1.2倍(年平均伸び率は1.6%)に拡大した。また、今後は26年まで荷動きの増加が続いていくものの、以降は減少に転じ、33年には75億4800万トン(23～33年の年平均伸び率は0.3%)になると予測した。

貨物別に見ていくと、ドライバルクのうち鉄鉱石の海上荷動き量は2024年に16億1900万トンで前年比2.7%増加する見通し。その後は緩やかな減少を続け、33年には13億7000万トン(同マイナス1.4%)になると見ている。今後10年間でASEANなどの輸入が伸びる一方、中国や日本、韓国、EUの輸入減少を見込む。このうち世界最大の鉄鉱石輸入国である中国は、24年の12億トンから33年には9億9500万トン(同マイナス1.6%)まで低下する見通し。なお、インドは粗鋼生産量を大きく伸ばすが国内生産で鉄鉱石需要を賄うため輸入はしない想定となっている。

次に石炭(原料炭・一般炭)は、2024年が13億4600万トンで前年比1.0%増加するものの、以降はマイナスが続き33年は10億7700万トン(同マイナス2.1%)になると予測した。ただし、内訳を見ると原料炭は荷動きが増えており、特に輸入量の伸び率が高いインドは24年の6000万トンから33年には1億1300万トン(同7.1%)に達する見込み。反対に、一般炭は24年の10億5100万トンをピークに33年には7億6300万トン(同マイナス3.1%)まで落ち込むと予測している。

穀物は2024年が前年比2.7%増の6億1600万ト

ンに、また、新興国の経済発展や人口増加に伴い33年には7億2500万トン(同1.9%)に増加すると予測した。特に大豆の伸び率が高く、世界最大の輸入国である中国に加えて北アフリカ・中東向けでも輸入が拡大する見通し。

マイナーバルクは鉄鋼品や非鉄金属、林産品・バイオマス、農産品、肥料など計22品目を対象としている。海上荷動き量は24年の15億9800万トンから33年の19億7200万トン(同2.5%)まで増加が続く見通し。多くを占める鉄鋼品では、中国や先進国の需要減退分をインドやASEANの需要増が相殺すると見ている。

原油の海上荷動き量は24年が18億8300万トン、また33年が18億9300万トン(同0.1%)と予測した。経済成長に伴いインドやその他アジア、アフリカの需要が伸びる一方、北米や欧州、日本の輸入が減少して全体では微増となる見通し。

LNGは2024年が前年比3.1%増の4億2600万トン、33年には5億1100万トン(同2.2%)を見込む。世界的な脱炭素への取り組み強化により欧州や日本、韓国の輸入が減少するものの、新興国の需要は堅調に伸びていくと予測した。

本書は日本海運集会所が発行している。会員は2冊以上の同時購入で割引価格が適用される。 ■

2024 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets

海上荷動きと
船腹需給の見通し



編集：日本郵船株式会社 調査グループ
発行：一般社団法人 日本海運集会所
発行年月：2024年10月31日
体裁：A4判 約170頁

会員価格		一般価格
1冊目	2冊目以降(同時申込)	
16,500円	8,250円	16,500円

※価格は税込み、別途送料実費 ※直販のみ

特集

国際複合一貫輸送事業 —それぞれの視座とアクション—

緊迫が続く中東情勢やロシア・ウクライナ戦争などの地政学リスクによって、世界的なモノの流れが変化している。特に日本においては中国・台湾情勢の行方次第でこうした変化がさらに加速する可能性もある。そんな中でも、陸・海・空を組み合わせた国際複合一貫輸送事業を展開する総合物流企業は、それぞれの特色を生かし多様化する荷主ニーズに応えようとしている。

今号の特集では、総合物流企業の国際複合一貫輸送事業を取り上げる。日本通運と日新、また今年4月に社名変更したセンコーインターナショナルの日系物流3社に加え、デンマークのA.P. モラー・マースクの担当者にインタビューした。各社には、今後10～15年程度で想定される課題や注目するトピックとともに、自社が足元で提供しているサービスと今後の事業展開を聞いた。

インタビュー

基幹輸送の海運で貨物を増やしサービス全体を底上げる

NIPPON EXPRESSホールディングス(NXHD)傘下の日本通運は、海上輸送を中心に日本発着の国際複合一貫輸送サービスを提供している。同社に足元のグローバルな課題や今後の物流業界に影響を及ぼすトピックについて聞いた。安藤恒夫執行役員は「最大のリスクはパレスチナ問題。いまだ収束の目途が立っておらず、長期化すると見ている」と語る。(取材日：10月25日)



日本通運株式会社

執行役員 **安藤 恒夫氏**

最大の地政学リスクはパレスチナ問題 今後は中国・台湾や北朝鮮の動きも注視

——日本通運が複合一貫輸送サービスを展開する上での課題についてご説明ください。

安藤 当社にとってのグローバル規模での課題は地政学リスクです。中でも最大のリスクがパレスチナ問題です。いまだ収束の目途が立っておらず、長期化すると見えています。パレスチナ問題の影響で一般商船はスエズ運河を通れず、当社も喜望峰回りの迂回ルートを利用しています。これに伴い、スエズ運河経由に比べ片道で2週間、往復で4週間余計に掛かっています。ウィークリーサービスを維持するためには当然、運航隻数を増やす必要があります。航海距離が延びることで燃料消費量も増え、コストの増加要因になっています。加えて、暴風などが発生しやすい喜望峰特有の海象条件にも考慮しなければなりません。

また、ロシアによるウクライナ侵攻も地政学リスクの一つです。ロシア上空はアジアー欧州間の

最短ルートでしたが、ロシアは国際的な制裁への対抗措置として自国の領空飛行を禁止しています。このため一般の旅客機がロシア上空を飛べない状況が続いており、北極を経由する迂回ルートを利用しています。

当社が提供する航空輸送サービスで言えば、迂回ルートを利用することで日本ー欧州間では輸送時間が4時間余計に掛かっています。パレスチナ問題に伴う喜望峰への迂回と同様、従来のルートより遠回りになるため、輸送にはより多くの燃料を使用します。

さらに直近で注目しているトピックが今年11月の米国の大統領選挙です。共和党候補のトランプ氏が「中国からの全輸入品に60%の関税を掛ける」と発言していることから、今年の春先にはその駆け込み需要として中国発・米国向けの貨物輸送量が急増しました。また、中国と同じような製品を生産している南アジア各国では、米国市場で存在感を高める好機と捉え米国向け輸出貨物を増やしています。こうした影響を受け、日本出しの貨物を運ぶスペースがひっ迫し、今年5～8月には一時的に運賃が高騰しました。

——今後10～15年程度で見た場合、物流業界に影響を及ぼすトピックを教えてくださいませんか。

安藤 今お示ししたパレスチナ問題やロシアのウクライナ侵攻に加え、日本通運では中国・台湾情勢や北朝鮮情勢が今後10～15年の地政学リスクになると捉え、それらの動向を注視しています。状況次第では当社の輸送サービスに大きな影響を及ぼす可能性があります。

また、地球温暖化に伴う台風やハリケーンなどの自然災害の激甚化にも警戒しています。根本的な解決策はないまでも、荷主と連携しBCP(事業継続計画)の策定を含めた対処法を考える必要があります。コロナ禍を経験したことでお客様も運賃上昇やスケジュール変更に対し、ある程度柔軟に対応できる体制が整いつつあります。当社としてもお客様と連携し、新たな輸送サービスを開発しようとしています。

——貴社は中国船社である山東港口航運集団(SPGS)の日本総代理店業務を受託しています。最近の活動についてお聞かせください。

安藤 SPGSは中国国内の内航航路や中国ー韓国間の貨客国際フェリーなどを運航しています。国営企業である山東省港口集団(SPG)のグループ会社です。日本通運では2022年12月からSPGSの日本総代理店を務めています。これに合わせ

SPGSでは青島港と東京・横浜・大阪・神戸の各港を結ぶコンテナ定期船サービスを運航しています。SPGSは1000TEUクラスという日本航路で最も効率の良いコンテナ船で関東ー青島・関西ー青島を結ぶ定期航路を運営しています。

当社は東京、横浜、大阪、神戸の4港でSPGSのターミナル業務を受託し、総代理店業務の一貫で輸出コンテナの集荷にも力を入れています。

また、SPGSは山東省と韓国、フィリピン、沿海州を結ぶ不定期RORO船を運航しており、今年8月には横浜に初寄港しました。

当該RORO船の主要貨物はEV完成車や建設車両などです。不定期船の形態を取っていますのでロットが集まればお客様の需要に応じ寄港地を設定することも可能です。

青島港に限らず中国、アジア近海へも輸送が可能です。中央班列に接続し中央アジアへ輸送したケースもありました。

今後NXグループの複合輸送の一貫で内航輸送サービスや鉄道輸送サービスへの接続も視野に入れ、日本の港湾物流の向上に注力しています。

中東欧とインドでの営業活動を本格化

——注目している国・地域はありますか。

安藤 営業活動を本格化しているのが、中東欧地域とインドです。ともに当社のサービスが手薄



日本通運が運航するRORO船「ひまわり8」

インタビュー

自動車など重点3分野に加え 危険品などで取扱物量を拡大

日新は1968年、日本で初めて国際複合一貫輸送を事業化した。その中核にあたる海上輸送では自動車関連物流などとともに、近年は危険品輸送にも力を入れている。また、2021年から提供するデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」は随時機能強化を実施し、荷主の利便性向上を図っている。事業環境に対する捉え方と最近の取り組みを岡祐子・海上貨物部長に聞いた。
(取材日：11月15日)

株式会社日新
海上貨物部

部長 **岡 祐子**氏



コロナ禍以降、物流の不確実性が 急速なスピードで高まっている

——日新が複合一貫輸送サービスを提供するにあたり事業環境をどう見えていますか。

岡 コロナ禍の収束で物流業界の混乱が落ち着くと思っていた矢先、2022年2月にはロシア・ウクライナ戦争が始まりました。さらに23年も中東情勢の混乱に伴い船舶がスエズ運河を利用できなくなったり、降雨量の減少でパナマ運河に通航制限が掛かったりするなど、物流業界を取り巻く環境は不安定で、一企業で対応できる範囲を超えています。

もちろん、コロナ禍以前の物流業界にも全く変化がなかったわけではありません。例えば直近10年程度を振り返ると、日本向け海上貨物のスペースはどんどん中国に奪われています。ただ、この間の中国経済の伸びを見れば当然の結果なので、ある程度予測が付き、対策も立てられました。

特にコロナ禍が始まった2020年以降、物流の

不確実性が急速なスピードで高まり、従来は想像し得なかったことが立て続けに起こっています。日新では、これらの不確実性への耐性を高め、自社のサービスを維持していくことが目下のテーマになっています。

こうした地政学リスクに加え、当社で注目しているトピックの一つが、コンテナ船社のアライアンスです。

ハパックロイドとマースクが2025年2月に運用開始する新アライアンス「ジェミニ・コーポレーション」では、主要港と周辺港をフィーダー船で結ぶ「ハブ&スポーク」型のサービス構築を掲げています。船社とサービスコントラクト(SC)を結んでいるBCO(実荷主)が新アライアンスにどのような反応を示すのか、注目しています。

当社を含めNVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)の場合、船舶などの輸送手段を自社で持たないため、船社と輸送に関する契約を締結します。新アライアンス開始以降のBCOの動き次第では、当社が船社との間で設定する運賃水準にも大きな影響が及ぶ可能性があります。



危険品にも対応したタンクコンテナ輸送車両

——ブッキング(スペース予約)で留意していることは何ですか。

岡 日新にはアジア地域に現地法人が約10社あり、輸出に関わるブッキングを担当しています。ブッキングで船社の選定などを行う際は、各国にある当社現地法人が窓口になります。このため各現地法人と船社の間での関係構築は不可欠です。また、船社との運賃交渉では我々の取扱物量を提示して値下げなどにつなげるので、交渉を有利に進めるためにも物量の拡大が重要です。日本発・アジア発の輸出貨物の取り込みに努めています。

ただ、契約運賃は安ければいい、というわけではありません。いざブッキングしても、船社側に「今は混んでいるから運べるのは来月」と言われてしまえば、運賃が安くても商機を逃します。船社との運賃交渉にあたっては、サービス内容とのバランスに配慮しています。

直近1～2年で危険品混載サービスに注力 23年には神奈川埠頭倉庫営業所を開業

——最近の主な活動をお聞かせいただけますか。

岡 当社が直近1～2年で特に力を入れているの

が危険品の混載サービスです。2022～26年度を計画期間とする当社の第7次中期経営計画では、「自動車関連」「化学品」「食品」の重点3分野で物流サービスを拡充しようとしています。このうち化学品物流の一環として、危険品の海上混載サービスを提供しています。具体的には横浜など日本国内の受け地からシンガポールを経由して、世界約80カ所以上の仕向け地に輸送するというサービスを強化しています。

危険品の中には消防法に定める「危険物」が含まれています。これらは火災や爆発などを引き起こす恐れがあるため、消防法に定められた貯蔵所でのみ保管が許可されています。貯蔵所には建築面積の制限など様々な制約がありますが、当社は危険品混載サービスの貨物搬入先である鶴見倉庫や、2023年9月に開業した神奈川埠頭倉庫営業所を保有しています。

鶴見倉庫は保税倉庫でもあるので、通関手続きを済ませられます。お客様にとっても搬入日数に余裕があり、CYカット(コンテナヤードへの搬入最終日)まで荷物を預かれるのが当社の強みです。また、神奈川埠頭倉庫営業所は高速道路からのアクセスも良く、横浜港内の各埠頭に近接した立地が特徴です。

危険品のうち、取り扱いのボリュームが最も大

インタビュー

グループで連携し海外事業を拡大 重量物輸送などで差別化を図る

センコーグループでフォワーディング事業を担う会社として2020年に発足したセンコー・フォワーディングは、24年度から「センコーインターナショナル」へと社名を変更した。日本とシンガポールの両輪で海外事業の拡大を図るとともに、グループの強みを生かした差別化戦略に力を入れていく考えだ。（取材日：11月6日）



センコーインターナショナル株式会社

代表取締役 社長 **高橋 健二氏** (右)

(センコーグループホールディングス株式会社 執行役員 国際事業本部 副本部長)

専務取締役 **村越 政秋氏** (左)

日本の統括会社として本部機能を集約 海外事業で売上高3000億円を目指す

——初めに、貴社が今年4月、「センコーインターナショナル」に社名変更した背景とねらいをお聞かせください。

高橋 センコーグループの海外事業は2017年頃まで売上高250億円ほどの赤字部門でした。そこからステップアップを続け、今年ようやく売上高約750億円という規模まで成長しました。来年の2025年から26年には1000億円を、さらに将来的には3000億円を目指していきます。ホールディングスのトップからは、グループ全体の売上高に対する比率を現在の10%程度から30%まで高めることが求められています。

元々センコーグループは国内物流を中心に成長してきた会社ですが、国内の人口が減っていく中で、今後大きく成長するために海外事業の比率を高める必要があると考えています。

ただ、日本国内でグローバル展開を進めても世

界の激変についていけません。

そこで、センコーグループホールディングスでは今年シンガポールに海外事業を統括するSenko International Pte. Ltd.を新設しました。今後、海外関連会社の株式を同社に移し、将来的には統括事業会社として、シンガポールを起点にセンコーグループの海外戦略を練っていく体制を構築します。

これに対して私たちは日本直轄の統括会社という位置付けで、“センコーインターナショナルジャパン”として本部が持つ機能を全て当社に集約していく計画です。シンガポールと日本の統括会社がそれぞれで戦略を立て、上手く組み合わせながら、2拠点体制でのさらなる成長を目指します。

当社はフォワーディングに限らず海外のグループ会社とも広く連携し、事業拡大を図っていく方針です。本部機能を担うため、人の採用なども私たちが行います。現段階の構想では社内にフォワーディング部門と管理部門を設置し、管理部門が海外との連携を統括します。M&Aで国内のグループ会社が増えた場合は、センコーインターナショナルの傘下と位置付けて当社が統率・管理す

る形を考えています。

——現在の事業環境についてはどう見えていますか。

高橋 当社は海上フォワーディングを主体としていますが、コロナ禍以降、船腹の供給が落ち込むとともに運賃が高騰し、スペースの確保にも非常に苦戦するなど、直近3年とそれ以前では環境が激変しています。

本来、今年くらいには状況が落ち着く見通しでしたが、中東の衝突を受けて船はスエズ運河を回避するため喜望峰回りとなり、これも原因の一つに船腹の供給が絞られ、国際的に荷動きが落ちている今もなおコンテナ運賃は高騰しています。

市場が安定しない中、お客様にどうサービスを提案していくかが私たちの課題です。スペースも運賃も半年すれば状況は大きく変わるため、常に戦略を練り続けています。船会社側の対応も各社各様であり、フォワーダーとして気の抜けない状況が続いています。

村越 インド航路は依然としてスペースがタイトですが、欧州や北米航路に関しては今ようやく少し落ち着きを見せてきたように思います。ただ、船会社側は運賃を維持するためにある程度スペースを制御していると理解しており、今後も極端に上がりすぎず、かつ下がりすぎることもない運賃水準が続いていくと見ています。これは航空輸送も同じです。

グループ会社とともに重量物輸送に注力

——グローバル展開のお話がありましたが、今特に力を入れている取り組みを教えてください。

高橋 私たちのグループに、オーナミという会社があります。重量物や大型貨物の輸送を得意とし、天井クレーンを備えた大きな倉庫を持ち、梱包や海外輸出、据付なども行うことができます。これまで国内のビジネスを主としていましたが、同社がセンコーグループに入り、海外向けサービスを検討しているところです。

当社も過去に重量物を取り扱っていましたが、オーナミがグループに加わったことで、お客様に

は重量物、例えば機械設備や工場設備などの輸送にも安心してセンコーを使っていただけるようになりました。

通常、当社はケミカルや食品など安定した貨物を多く取り扱っています。しかし重量物となると、貨物に応じて倉庫を押さえたり、梱包したり、日頃使わないオーバーサイズのコンテナを使ったり、場合によっては船をチャーターして在来船で運ぶなど、あらゆるノウハウが求められます。私たちはグループ会社と連携することで他社にも負けないサービスを提供できると自負しており、今後こうした取り組みを通じて事業拡大を進めていきたいと考えています。

村越 グループ会社との連携でいうと、他にもコールドチェーンを手掛けるランテックという会社があります。ランテックはタイや中国に進出し、シンガポールでも冷凍・冷蔵倉庫を新設するなど海外展開を進めています。

当社の国内および世界各国で小売業を展開するお客様では、その複合一貫輸送のほとんどを当社が引き受けています。単なるドアtoドアではなく、倉庫や現地におけるオペレーションから最後の配送先まで一貫したサービスを提供しています。ここではランテックの冷凍冷蔵技術や当社が持つ複合一貫輸送の技術など、様々なノウハウを散りばめることで安定的なサービスを実現しています。付随する他の貨物もターゲットとして積極的に営業活動を行っています。

他社との差別化は永遠の課題 自社にしかできない仕事を作り出したい

——事業を進めていく上での課題はありますか。

高橋 大きく目立つようなレベルでの他社との差別化が課題です。フォワーディングは極端に言うとう優秀な人であれば誰でもできる仕事です。ノウハウと会社の信用は必要ですが、後は価格競争、たたき合いになり、競争に負ければ淘汰されます。価格競争で一定のボリュームを確保することは必要ですが、そればかりでは会社が成長しません。

また、今は良いお客様との契約を増やせていても、お客様の環境は常に変化し未来永劫継続する

インタビュー

海上輸送・ロジを組み合わせ 顧客サプライチェーンに貢献

A.P. モラー・マースクでは2025年に始動する新アライアンスなどを通じ、海上輸送の強化を図る。加えて、陸上輸送や倉庫・配送といったロジスティクス、また貿易・通関のコンサルティングを拡大し、顧客のサプライチェーン全体への貢献を目指す。足元の経営環境に対する見解や今後注目すべきトピックについて、日本・韓国の北東アジア地区を統括する西山徹CEOに伺った。

(取材日：10月31日)

A.P. モラー・マースク
北東アジア地区

CEO **西山 徹氏**



コンテナ運賃は下げ止まったものの コロナ前に比べれば依然高いレベル

——現下の経営環境をどのように見えていますか。

西山 海上輸送部門ではコロナ禍が明けた2023年時点でもその影響が残っていました。年初段階の運賃相場は高い水準にあり、日本発着サービスでもスペースを確保しにくい状況でした。こうした中でも当社は輸送量を落とすことなく、長年付き合いのあるお客様を中心に海上輸送を提供してきました。

コロナ禍での供給過剰に伴い高騰していたコンテナ運賃は、今年の春にようやく落ち着きました。夏場にかけては紅海情勢の悪化により運賃が一時的に上がったものの、お盆明けからは下落傾向にあります。SCFI(上海輸出コンテナ運賃指数)などの主要な指標を見ても、運賃が前の週を下回る状況は中国の建国記念日にあたる国慶節(10月1～7日)まで続きました。

ただ、運賃が下げ止まったとはいえ、コロナ前

と比べれば依然高いレベルです。このため当社も短期運賃で一定の利益を得られています。さらに、例年であれば需要期の国慶節直後は(反動減によって)コンテナ船の空きスペースが目立ちますが、今年では満船状態が続いています。

2023～24年はマースクにとって、コロナ禍で失った海上輸送量を巻き返す時期にあたり、緩やかではあるものの物量は22年に比べ増加しています。特に日本発着サービスでは、この1年半で中継貨物の取扱件数が堅調に伸びました。メインである横浜港での取り扱い拡大や、メキシコ向けのスペース拡充が貢献した形です。

——海上輸送以外の事業部門については。

西山 陸上輸送や航空輸送、配送・倉庫などのロジスティクス部門では2023年、日本・韓国の北東アジア地区で当初の予算を達成できました。それぞれの国内向けサービスに加え外地、つまり日韓地区以外での売り上げが伸びました。倉庫業や通関業、陸上輸送、SCM(サプライチェーン管理)の可視化など様々な商品群の充実を図ったことが

奏功しました。

さらに、2022年に香港の物流会社であるLFロジスティクスを買収した効果も表れています。同社の買収によって、それまでマースクが手薄だったフルフィルメント(受注から配送までの一連のプロセス)のサービスを手厚くでき、日韓ともに堅調に引き合いが増えています。このうち日本では、当社が千葉県に保有するディストリビューションセンターはほぼ満床状態で稼働しています。

日本の顧客が懸念しているのは台湾リスク 10～20年の長期で注視すべきトピック

——今後、物流業界への影響が想定されるトピックについてお話しください。

西山 最も懸念すべきは地政学リスクです。ここ数年の国際情勢を見ても、それぞれの地政学リスクが物流やサプライチェーンに影響を及ぼすことは明らかです。

地政学リスクの中でも、日本のお客様が特に懸念しているのがいわゆる台湾リスクです。仮に台湾と中国の間で緊張が高まり、武力衝突が起これば、当社の日本発着サービスでも航路変更などを迫られることになります。当然、お客様のサプライチェーンにも影響が及びます。この台湾リスクは今後5～10年の中長期で注視すべきトピック

です。

一方、韓国のお客様から台湾リスクについて聞かれることはほとんどありません。代わりに多いのが北朝鮮リスクについての問い合わせです。ハブ港である釜山港には多くのコンテナ母船が寄港するため、北朝鮮との関係悪化による港回りの治安悪化が韓国発着の物流にとってネガティブに働く恐れがあります。

また、台湾リスクとは別に日韓いずれのお客様からも中国リスク、つまり中国の経済成長の行方や各国との関係について尋ねられることが増えています。今後10～15年で中国の統治体制が変わることがあれば、当社も大幅なサービス変更を余儀なくされます。ただ、マイナスの影響だけでなく、中国に代わり東南アジア発の貨物が増えるなど物流業界にはプラスの影響が表れる可能性もあります。

さらに日本への寄港の行方にも注目しています。10～15年先で見た場合、日本に発着するコンテナ船の寄港便数は現状維持なのか、それとも増えるのか、あるいは大手キャリアが日本離れをしているのか。日本がコンテナ船の寄港地であり続けるかどうかは、港湾インフラ整備や新技術対応の行方次第だと見ています。

期待を込めてお話しすると、日本の港湾が自動化技術や環境技術を積極的に取り入れることができればオペレーション効率が格段に高まり、世界



フルフィルメント関連物流サービスのイメージ(提供：マースク)

オピニオン

OPINION

「外航日本人船員（海技者）
確保・育成スキーム」を
ご存じですか？日本船主協会 副会長
国際船員労務協会 会長

井上 登志仁

外航日本人船員（海技者）の確保育成はわれわれの重要課題の一つであり、これまでにそのための諸施策が導入・実施されてきたが、首題のスキームもその一つである。2008年にスタートし、2014年に実施した衣替えを経て現在も継続中の息の長い制度だが、筆者の印象では認知度がもう一つ上がっていないように思われるため、この場を借りて取り上げたい。

そもそも本スキームの導入は、2005年に労使共同で国に対して行った申入れ、即ち、新規に登録される日本籍船について、当時の国際船舶に適用された船・機長の配乗要件の制限の撤廃（＝外国人船員の全乗の容認）を国土交通省に申入れたことに端を発する。この配乗要件の撤廃と一対を成す課題として検討されたのが本スキームの導入である。このような背景もあって、本スキームは官労使による取組みであり、国からの補助金とIBF労働協約に基づく基金によって全体の費用が賄われている。運営は、国土交通省、全日本海員組合、日本船主協会および国際船員労務協会の4者で構成する「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」（以下、推進協議会）が行い、事務局は日本船員雇用促進センター（SECOJ）が務める。

冒頭で触れた通り、本スキームは2008年に開始後、2014年に現在の形に改善された。旧スキームでは、参加者に対して推進協議会が実施した面接に合格した者が最初の一年間で海技大学校等での陸上研修および商船による乗船実習を受け、2年目以降は推進協議会が船舶職員として適正ありと評価した者のみ原則三航士・三機士として最長5年目まで商船に乘組み、就職を目指す形を取った。拘束期間が長く、最終的に就職を勝ち取れるか保証がないこと、就職先は自身が乗船している船舶と関連する企業に自ずと限定されるなど問題が多く、見直しが議論・検討された結果、2014年に現

行制度に変更された。

現行制度では、採用希望者である企業と就職希望者である三級海技士資格受有者（含む予定者）との合同面談会を開催し、就職希望者が研修生として一年間の陸上および海上での研修を受けた後に就職することを前提として両者の間でマッチングが成立した場合に限り、国からの補助金およびIBF労働協約関連基金によって当該研修やそれに付随する費用が賄われる制度である。合同面談会で企業と就職希望者が即戦力としての採用をその場で合意すれば、当該研修の対象外となる。本スキームの対象となる就職希望者については、原則30歳までとしていることもあり、新卒者だけでなく、一旦就職したものの、転職を希望する者もいる。

本スキームの定員は年間20名程度だが、これまでこの枠に達したことはなく、財務省から厳しい指摘を受けた結果、国からの補助金は削減されることになった。これを受けて推進協議会は、陸上研修、乗船研修の効率化や訓練内容の見直し、認知度のアップや参加者の拡大を目指した広報活動の強化に取り組んでいる。因みに、これまでの実績（2024年3月1日現在）は、旧スキーム（2008～2013年）が参加者98名に対し、外航海運企業への就職者数が53名（平均8.83名/年）、現行スキーム（2014～2023年）が参加者189名に対し、同就職者数が174名（平均17.4名/年）となった。

現行スキームに衣替えして合同面談会の開催によるマッチング方式を採用したことにより、使い勝手が格段によくなり、採用増に結び付いた。しかし、参加企業数は限定的であり、合同面談会に参加する就職希望者の数も必ずしも安定的ではない印象を受ける。本スキームが魅力を増し、更に有効に活用され、日本人船員の確保により一層貢献することを期待する。■

※本稿は筆者の個人的な見解を掲載するものです。

REPORT & INFORMATION

駐パナマ日本大使および駐日パナマ大使が
日本船主協会を夫々表敬訪問

日本船主協会（以下、船協）は、10月24日に駐パナマ日本国大使、11月11日には駐日パナマ共和国大使の表敬訪問を夫々受け、以下の通り会談しました。

駐パナマ日本国大使の表敬訪問

10月24日、新しく駐パナマ日本国大使に発令となった松永一義氏（前駐ナイジェリア大使）と福島秀夫前駐パナマ大使が、明珍幸一会長、土屋恵嗣副会長、篠原康弘理事長と会談を行いました。面談では、明珍会長が福島前大使に対し、2021年の着任以降、船協の活動へのご支援等に感謝の意を表明。松永新大使には、日本商船隊の円滑な運航に向け、引き続き船協の活動へのご理解・ご協力をお願いしました。これに対し、福島前大使は、パナマ運河の新水源確保に向けた今後の見通しや同国ムリーノ新大統領の政策姿勢等について言及。さらに、松永新大使からは、ご自身の情報通信分野の知見から、国際物流の重要インフラであるパナマ運河をハード面だけでなく、通信システムの構築といったソフト面での協調を通じ、両国の関係強化に努めていきたいとの発言がありました。



（左から）土屋副会長、福島前大使、明珍会長、松永新大使、篠原理事長

駐日パナマ共和国大使の表敬訪問

今般着任したワルテル・コーエン駐日パナマ共和国大使が11月11日、明珍会長、土屋副会長、篠原理事長、綾清隆労政委員会副委員長他と会談しました。明珍会長からは、同大使の着任に歓迎の意を表するとともに、日本商船隊の半分がパナマ籍船であることや、パナマ運河を通航する船舶の約10%が船協会員会社の運航船舶であること等に触れ、パナマは日本の海運業界にとって特別な関係にあると述べました。その上で、パナマ政府が同国籍船の安全確保や運河の安全な通航確保を通して、日本商船隊の活動を支援していることに謝意を表明。さらに、昨年、同国で見舞われた深刻な干ばつにより、国際物流におけるパナマ運河の重要性が再認識されたところ、船種間の公平な通航機会や、通航料の透明性の確保に加え、（外航船舶の脱炭素化に向け）運河を通航する環境適合船舶に対するインセンティブ付与の必要性に言及しました。これに対し、同大使からは、ムリーノ大統領は海事弁護士として30年以上のキャリアがあり、海運業界への理解があることや、日本の海運業界はパナマ政府にとって重要なパートナーであり、今後も意見や要望等について耳を傾け、本国に伝達していきたいとの意向を表明。今後も、日本の海運業界とパナマとの関係維持・強化のため、対話を継続していくことを確認しました。



（左から）綾労政委員会副委員長、土屋副会長、明珍会長、コーエン大使、ゲバラ セグマル東京チーフ、デル・リアル二等書記官、篠原理事長

船協は今後も両国の大使館をはじめとする関係当局との継続的なコミュニケーションを図り、円滑な国際物流の確保に向けた活動を行ってまいります。■

（日本船主協会 企画部）

海運の重要性を学校教育の場で

出前授業にて、海運や船員の仕事について紹介

日本船主協会（以下、船協）は、日本船長協会と協力し、9月11日に帝京大学小学校6年生（東京都多摩市）、および10月24日に筈（こうがい）小学校5年生（東京都港区）を対象に、海運や船員の仕事について出前授業を行いました。両校での出前授業は2021年より実施しており今回で4回目となります。

両校の出前授業では、前半に船協から海運全般のことを、後半に日本船長協会から船や船員について話をしました。



帝京大学小学校の出前授業



港区立筈小学校の出前授業

前半では、日本の貿易量のうち海運が占める割合や、どのようなものを輸入しているかなどをクイズも交えて紹介、船がなくなったら日常生活がどうなるかなどを説明して、海運の重要性を伝えました。

また、街中等でよく目にするコンテナを題材に説明。児童にコンテナ型の模型を配布し、中に入れた消しゴム（サッカーボール/フライドポテト）をヒントにドライコンテナとリーファーコンテナの違いを考えてもらうとともに、運ぶものにに応じてこれら2種類のコンテナ以外にも様々な特徴のコンテナがあり、身の回りのほとんどのものをコンテナ船が運んでいることを説明しました。



白地図を使い航路を考える児童（筈小）

その後、白地図を使ってサッカーボール（パキスタン産）とフライドポテト（アメリカ産）が夫々どの航路で日本に運ばれてくるかを書き込んでもらい、正解の航路を紹介するとともに、アメリカ東岸から日本への航路で通過するパナマ運河についてその仕組みや役割をアニメーションも交え解説しました。さらに、Marine Trafficのサイトを紹介し、東京港や世界では多くの船が荷物を運ぶために活躍していることを伝えました。

授業の後半では、日本船長協会の船長が制服姿で登場し、歓声と拍手で迎えられました。船長からは、船の大きさや船を動かすために必要な計器や設備、航海士・機関士の仕事内容や勤務体系、そして国籍等多様な背景をもつ人が一緒に役割分担をして働いていること等について、自身の経験も交えながら説明しました。

また、船内での過ごし方について、運動器具やゲーム等の娯楽も充実していること、普段は目にできない絶景や多くの海洋生物を見られること、船内のWi-Fi環境で陸と連絡も取れること等を紹介。児童は興味深く聞いており、特別な日に船上で供されるご馳走の写真にも驚いていました。

授業の最後に、船員の仕事体験の一環としてロープワーク教室を行い、児童は船長の実演を見ながら、



制服で授業を行う船長（帝京大小）

エイトノットとボーラインノットという結び方を学びました。

質疑応答では、児童から「99.6%も運んでいるのはすごいと思った」「（船がなくなると）スーパーから商品がなくなってしまうことに驚いた」等の感想が聞かれ、船長には「船員さんは何時に起きていますか？」との質問があり、「航海士は航海当直30分前に、船長は6時ごろ起きます」と回答し、児童は船への関心を強くするとともに理解を深めていました。

全国小学校社会科研究協議会研究大会にてブース出展

船協は、10月31日～11月1日に島根県出雲市で開催された全国小学校社会科研究協議会研究大会の会場にて、日本海事広報協会と協力してブースを出展し、同研究大会に出席した全国の小学校社会科の先生に対して、出前授業、海事関係施設の見学会の様子や、船協はじめ各海事関連団体が制作したコンテンツ等を紹介するとともに各種関連資料を配布しました。船協は、1日目（10月31日）の全体会、2日目（11月1日）の公開授業・授業研究会の全3会場のうち2会場（出雲市立 荘原小学校/西野小学校）にて出展しました。（先生の参加者数：1日目約200名、2日目2会場で各約150名）

海運に関心がある先生も多く、授業に活用いただける資料を紹介しました。■

（日本船主協会 企画部広報室）

船長を囲みロープワークに取り組み児童（筈小）



出展ブース（1日目全大会）

北九州港開港記念イベントに海事PRブースを出展

10月26～27日、北九州港開港記念イベント「みなとハロウィン2024」が北九州市門司区で開催されました。日本船主協会（以下、船協）はこの機会を捉え、日本内航海運組合総連合会、九州海事広報協会、日本水先人会連合会等と協力し、海運をはじめとする海事産業の魅力を紹介する海事PRブースを出展しました。

当日は大島商船高等専門学校や北九州市に就航するフェリー会社等が開設した「お船フェスタ」にブースを出展したほか、気象庁の海洋気象観測船「啓風丸」や海上自衛隊の掃海艇「うくしま」をはじめ計7隻の船舶が岸壁で船内見学会等を行い、多くの来場者で賑わいました。

船協の海事PRブースでは、関連資料を配布したほか、海運にまつわるクイズを出題し、参加いただいた方に、船協や各団体ノベルティグッズをプレゼントしました。さらに、船協のX（旧Twitter）/インスタグラムのアカウントをフォローいただいた方にはオリジナル海運ミニ袋を差し上げました。

船協ブースには2日間にわたり多数の方にお立ち寄りいただき、クイズには約400名の方が参加いただき、参加者からは「海運が貿易量の99%以上を運んでいることを初めて知った」「船がたくさん荷物を運べることに驚いた」の声が聞かれました。

船協は、今後も各海事関連団体等と連携しながら、海事PRブースの出展をはじめとする各種広報活動を通じて、より多くの皆様に海事産業の重要性や魅力を発信できるよう努めていきます。■

（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



海事PRブースの様子

環境と港湾 CNP による日本港湾の復権にむけて



なぜ港湾として環境問題に取り組まなければならないのか、CNP（カーボンニュートラルポート）とは、そして、国土交通省によるCNP認証（コンテナターミナル）制度について、その制度設計にも深く関わった著者がわかりやすく解説する。日本の港湾復権の鍵となる、CNPへの取り組みが理解できる。

森隆行 著 A5判 168頁 定価2,750円(税込)

モーダルシフトと内航海運

昨今のドライバー不足への対策や、災害時に備えた輸送モードの多重化として注目を浴びているモーダルシフト。そのうち、内航海運へのモーダルシフトに焦点を当て、環境問題における役割、物流政策との関係、さらなる進展のための課題、船種ごとの輸送特性と競争関係について解説。また、海外の政策や国内の取り組み事例を紹介。

森隆行 編 A5判 168頁 定価2,530円(税込)

基礎から学ぶ 海運と港湾

船舶工学、海洋工学、クルーズビジネスなどの分野における専門家である著者が、日本経済を支える海運、海上輸送を担う船舶、人流・物流の拠点である港を中心に、入門書としてまとめた。多数の写真やイラストを使用し、コラムも交えながら分かりやすく解説。

池田良穂 著 A5判 224頁 定価2,530円(税込)

船舶金融論【3訂版】

船舶に関する金融・経営・法の体系

船舶（とりわけ外航商船）の建造あるいは購入にかかる必要資金を供給する船舶金融について、金融論、船主経営論、さらには海商法とも関連付けて体系化し、客観的かつ多面的に、そして実用的に、わかりやすく丁寧に解説した、船舶金融分野のバイブルともいえる一冊。

木原知己 著 A5判上製 344頁 定価4,950円(税込)



海文堂出版

〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953

<https://www.kaibundo.jp/>
e-mail: hanbai@kaibundo.jp

特別企画

求められる 理想の外航船員像

海運業界が直面する課題の中でも特に深刻なのが船員不足だ。現在、日本の外航海運会社は性別を問わず、多様なバックグラウンドを持つ船員を採用し、世界中の海上で貨物の輸送に従事している。その中で、各社はどのような人材を求めているのか。また、多様な背景を持つ船員が一隻の船内で協力して業務を遂行するためのチームビルディングにつ

いてどう考えているのか。

今号の特別企画では、採用担当者と近年活躍の場が広がっている女性船員の視点から、船員に適した人物像や求められる船員像を探る。（日本海運集会所発行「THE MARINERS' DIGEST」Vol.75に掲載された記事に加筆修正を行い、NSユニテッド海運に追加取材したものです。）

インタビュー

一人ひとりの個性や視点を活かすことが大切

日本郵船は現在、25人の女性海技者が海上、陸上で勤務している。7月にはフィリピン商船大のNYK-TDG MARITIME ACADEMY (NTMA)で女性寮を開設するなど、国内外で女性船員の活躍の場を広げている。船員が安心して働けるよう会社側は手厚いサポートも提供している。

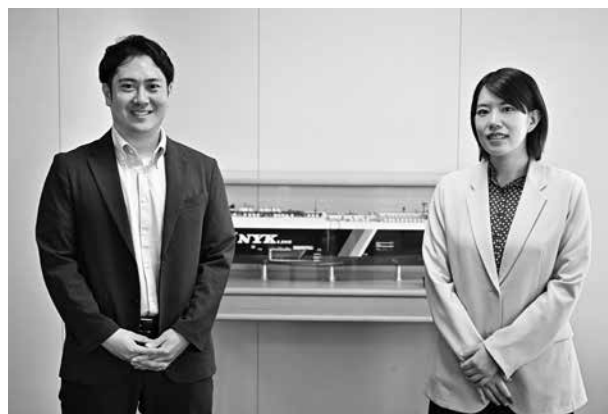
日本郵船株式会社

人事グループ採用・育成チーム(二等機関士)

川原 光二郎氏(左)

人事グループ採用・育成チーム(二等航海士)

吉岡 菜那氏(右)



目の前の課題に対し 自ら学ぶ意欲が必要

——船員として船上で働くための重要な資質は何か。

川原 船員には好奇心と探求心を持つことが重要です。船上で働くとトラブルに直面することは必ずあります。トラブルを解決するためには、頭を悩ませながらも目の前の問題を面白いと感じる好奇心と自ら進んで学びたいという意欲や探求心が必要です。

海上職は基本的なジョブローテーションとして、海上勤務と陸上勤務を半分ずつ経験しながらキャリアを積み上げます。そのため、当社は、多様な資質を持つ人が海上と陸上の両方で働くことを念頭に置いて採用活動をしています。例えば、仕事をするうえでリーダーシップは非常に大切ですが、だからといってリーダーシップがある人ばかりを採用する訳ではありません。縁の下の力持

ちとして活躍できる人も重要です。

多くの人が集まって一つの会社が成り立っている、入社後に視野を広くもって活躍してくれそうな人を採用するという視点を大切にしています。

吉岡 実際に船員として働いてみると、船上は職場でもありプライベート空間でもあると感じました。船員同士の人間関係が必然的に近いので、プライベートでも一緒に過ごす場面が多くあります。国籍の異なる船員同士でスポーツをしたり、お酒を嗜んだり、自国の慣習でパーティーを開いたりなど、定期的にプライベートの交流があります。また、船上では通勤に時間を要しませんし、下船後に長期休暇があります。当社の海上職は海上勤務だけを続けるわけではないので、陸上では体験できない貴重な業務や働き方、プライベートに楽しさを感じ、仕事を着実に遂行することが重要です。

インタビュー

現場の声を取り入れて 区別のない働きやすさを追求

商船三井は女性船員の働きやすさ向上へ力を入れる。会社側は女性船員を中心とした座談会を開催して、そこで出た課題や要望を取り入れる取り組みをしている。その上で、男女の区別なく船員が働きやすい環境づくりを推進している。

株式会社商船三井

人事部副部長(船長)

米田 輝希氏(左)

二等航海士

高井 佑実子氏(右)



若手もベテランも相手を 理解することが求められる

——船員にとって重要な資質を教えてください。

米田 コミュニケーションをしっかりと取れることが船員にとって重要だと思います。ここで言うコミュニケーションとは自分よがりにならず、言いたいことだけを言うのではなく、相手を尊重して話を聞き、理解する力のことです。これは若手に限ったことではなく、ベテラン船員にも関わることです。

例えば上司が部下へ指示する際も、言い方一つで船の雰囲気は変わります。最近では仕事の指示をチャットだけで済ます船員もいると聞きます。これは船だけに限った話ではありません。若手もベテランもお互いを理解し合ってコミュニケーションを取ることが求められます。

高井 航海に関する条約や環境規則、新しい機器が毎年のように更新されます。新たなルールが生まれて環境が日々変化する中、これらの情報を素早くキャッチする感度の高さと理解する力が船員には必要だと感じます。新たな規則や条約は会社側からの通知やニュースリリースで知ることが多いです。中には一読しただけでは分かりにくいものがあります。そうした際には自分から船長や他の航海士に質問し教わることも重要です。また自分自身でもしっかりと読み込み、調べることも欠かせません。

さらに臨機応変に対応する力も必要です。例えば入港スケジュールが決まっても天候などの理由で変わることがあります。また航海計器に異常があればルーティン作業と並行して修理しなければいけません。突発的な状況に直面しても焦らず、自ら対処できない場合は上司に報告するなど状況に応じた行動が求められます。

インタビュー

異文化や個性を尊重し チームワークを築く

川崎汽船は、外航船女性船長を輩出した海運会社のひとつだ。女性登用を推進する同社で、唯一の女性機関士として働く百田さんと機関士で現在は陸上勤務する川俣さんに、船内生活での経験を踏まえながら、理想の船員像を聞いた。2人はチームワークの構築と責任感を持って仕事に従事することの重要性について語った。

川崎汽船株式会社

海事戦略グループ人事チーム(一等機関士)

川俣 裕生氏(左)

三等機関士

百田 碧風氏(右)



安全運航を第一に考えて 責任感を持って仕事する

——船員になるにあたって、欠かせない能力は何か。

川俣 船員に求められる重要な要素の中には、強固なチームワークと高度な情報共有能力があると考えます。なぜなら陸から離れた限定的な空間では、乗組員が互いに協力しなければ、一つの船を動かすことができず、情報を密接に共有することは欠かせないからです。お互いを尊重しながら、チームの目標に向かってメンバーそれぞれが役割をこなしていくことは、高いチームワーク力を生み出すと考えています。

また、常に安全なオペレーションを念頭に置いて、潜在するリスクを見つけ出して対策をするというように、安全に対する個々人の意識と実行能力も船舶の安全運航を維持するために欠かせません。

百田 私も船員にはコミュニケーション能力を備えることが必須だと考えます。海上では船内にいる船員だけでなく陸上職員とも連携を取らなければいけません。齟齬や誤解を生じないように状況を的確に伝える力や、相手の意見を聞く力も大切です。

もう一つ大切なのは責任感を持つことです。自分の業務は当然のことながら、船の安全運航という大きな目標を達成するには全員が責任感を持つことが大事です。担当外の業務であったとしても、広い視野をもって安全運航を第一に考えることも重要だと考えます。

状況に応じて工夫することが 男女ともに求められる

——船内で働く際に性別を気にしたことはありますか。

百田 船員の業務内容は男女で変わることは決し

インタビュー

素直な気持ちと着実な実行力が 安全運航達成へ欠かせない

NSユニテッド海運では現在、航海士5人、機関士2人、合計7人の女性船員が活躍しており、近年は毎年新たな女性船員を採用している。また、性別や役職に関わらず、下船後には船員と会社がミーティングを行い、より働きやすい船内の環境整備に努めている。

NSユニテッド海運株式会社

総務グループ海技者人事チーム兼
安全管理グループ船員チーム(二等航海士)

齊藤 一平氏(左)

安全管理グループ船員チーム(二等航海士)

久保 綾乃氏(右)



ハウレンソウと気遣いが重要

——入社後に船員として活躍するにはどのような能力が求められると考えますか。

齊藤 どの仕事にも共通しますが、コミュニケーション能力が一番重要であり、ハウレンソウ(報告・連絡・相談)を的確に行うことが大切です。その上で船員は仕事も私生活も船上で過ごさなければいけないので、気遣いや柔軟性も重要な能力の一つであると考えます。例えば船体の錆を落とす錆打ちでは作業音が響きます。休憩中の船員もいるので、作業を行う時間帯に気を配らなければいけません。仕事と生活が隣り合わせの船内では互いに気遣いながら過ごすことが求められます。

私は現在、人事担当として学生たちの会社訪問の窓口を担当しています。何にでも興味を抱く学生は入社後に乗船した際、のびのびと仕事をこなせると感じています。このような学生を見極める

ポイントは難しいですが、会話を通して乗船実習の内容を楽しそうに話し、そして扱った機器や道具のことを詳しく覚えている学生からは船が好きだという思いが伝わってきます。

久保 船員は素直な気持ちを持つことが大切です。船上での仕事は常に危険と隣合わせで、小さなミスから大きな事故や怪我につながる可能性があります。自分が携わる作業の中で少しでも危険を感じたり、機器の使い方が分からなかったりする時は素直な気持ちで上司にアドバイスを求めて、それを実行できる人が船員として活躍できます。

私は航海士として当直に入る際は、部下である外国人部員と一緒に操船にあたります。部員に指示をしなければいけない場面で、自分に少しでも迷いが生じてしまうと船は危険な状態に陥り、部下には不安を与えてしまうかもしれません。このような場合はすぐに船長や上司を呼んで意見を交わします。自分の失敗を気にしたり、些細なことを聞いても良いか悩んだりせず、すぐに上司にア

Monohakobi Techno Forumを開催、次の20年を展望

MTI

日本郵船グループの研究開発会社であるMTIは11月18日、講演会「Monohakobi Techno Forum」を都内で開催した。日本郵船の技術開発センターを前身とするMTIは2004年に発足し、今年で創立20周年を迎える。講演会では、同社がこれまで進めてきた研究開発について振り返るとともに、この先20年の方向性などを紹介した。

パートナーとの連携で研究開発を強化

講演会冒頭にスピーチを行ったMTIの鈴木英樹社長は「今までにないほど大きな環境の変化が押し寄せている。こうした変化をいかに海事産業に取り込んでいけるかが大事」と述べ、企業間の垣根を超えた連携であるオープンイノベーションの重要性を訴えた。また、MTIが海事産業で担うべき役割について「Mは“学び続けること”、Tは“つながること”、Iは“一歩先を行くこと”であると捉え、引き続き海事産業をリードしていきたい」と語った。

続いて登壇した安藤英幸取締役は、燃費改善や運航支援、自動運航船など、MTIが過去20年で取り組んできた研究開発プロジェクトを紹介した。今後の20年に向けては「脱炭素社会の実現や人口減少社会への対応、経済安全保障などが求められる中、日本の船用産業として持続性を確保することが課題」と指摘した。MTIとしては新

しい課題解決方法を取り入れるとともに、パートナーと継続的に連携しながら研究開発体制の強化を図っていく考えを明らかにした。

日本郵船工務グループの加藤淳チーム長は「脱炭素が変える社会」をテーマに講演した。加藤氏は、持続可能な社会を構築するため、脱炭素の取り組みによってこれまでの行動様式を変える必要があると説明した。日本の海事産業が脱炭素に取り組むアプローチとして、船の燃料転換についてはすでにインフラが整っているLNG（液化天然ガス）などから導入を進めつつ、並行してアンモニアなど次世代燃料に備えることが有効とした。また、エネルギー効率の改善を図るためには「デジタルの力をフル活用すべき」と説明した。

AIが海事産業に与える影響などを議論

パネルディスカッション「技術力で切り拓く海事産業トランスフォーメーション！」では、安藤氏と加藤氏のほか、海上技術安全研究所の一ノ瀬康雄・主任研究員、横浜国立大学の満行泰河准教授、大阪公立大学の橋本博公教授が参加した。

AI（人工知能）や生成AIが海事産業に与える影響については、加藤氏が「例えば、GHG（温室効果ガス）排出を減らす運航方法を提案するなど、操船に関する意思決定を支援するようなAIが出てくると良い」とコメントした。また、橋本氏はAIが誤った答えを出した場合、最終的な責任の所在は課題としつつ「99%の正解を出せるAIなら産業として活用すべき」と述べた。

日本の海事産業の強みに関しては安藤氏が「素晴らしいプレーヤーは揃っている。ただ、日本がガラパゴス化しないためにも、他産業のアプローチを参考にしながら海外にも仲間を広げるべき」と提案した。一方、複数のパネラーから造船業の弱みとして、リスク回避傾向や国際連携不足を指摘する声が上がった。このうち満行氏は「失敗をいとわずチャレンジする人が少ない。失敗できる場として大学を活用してほしい」と提案した。

このほか、会場ではポスターセッションも行われ、MTIスタッフが「自律船・安全運航」「機関」「脱炭素」の3分野・13テーマを説明した。



冒頭にスピーチするMTI・鈴木社長

COP29 ジャパン・パビリオンでセミナー 日本郵船など日本企業が環境への取り組みを紹介

日本経済新聞社

11月11～22日にかけて、アゼルバイジャンの首都バクーでCOP29（気候変動枠組条約第29回締約国会議）が開催された。日本経済新聞社は20日、会場内に設置されたジャパン・パビリオンで「COP29 スペシャルセミナー」を開催し、オンラインでも配信した。日本郵船をはじめ日本の大手企業や有識者が気候変動に対する戦略および具体的なアプローチについて説明した。

セミナーの冒頭では、浅尾慶一郎環境大臣が「（日本から）革新的な技術やサービスを提供することで、新たに台頭しつつあるこの分野で大きなビジネスの機会を取り込んでいくことができる」とコメントした。

続いて行われた企業セッションには、日本郵船やJERA、大阪ガス、みずほフィナンシャルグループなど幅広い産業の企業が参加した。

日本郵船からは河野晃副社長が登壇し、事業概要や脱炭素戦略を紹介した。日本郵船は2030年度までにグループのGHG排出量を21年度比で45%削減し、50年までに全事業のネットゼロ達成を目指している。河野氏は目標達成に向けた直近の取り組みのキーワードとして①アンモニア燃料②バイオ燃料③運航効率改善の3つを挙げ、26年に大型アンモニア燃料船の就航を計画していることや、今年からバイオ燃料の利用を拡大し供給ネットワーク構築に取り組んでいることなどを説明した。

また、「大型外航船は電動化が難しく、いずれ

にせよ液体燃料が必要となる。技術的に今すぐネットゼロ燃料を入手することはできない」とし、「2030年頃までは様々な既存の技術を使い化石燃料削減に取り組む」と語った。

また将来、ネットゼロ燃料の1つであるアンモニア燃料を海運業界で幅広く利用するためには「船のスケラビリティと供給面のアベイラビリティが必要となる」と指摘した上で、「大型アンモニア燃料船の開発はエンジンメーカーや造船会社と協力している。燃料の確保では他産業との協力が極めて重要となる」とコメントした。

そのほか、みずほフィナンシャルグループからはサステナビリティ企画部の田邊景子部長が登壇した。同社は2030年度までに自社のカーボンニュートラル達成を、50年までに投融資を通じたGHG排出のネットゼロ実現を掲げている。田邊部長は「実体経済のネットゼロ移行促進、ビジネス機会の獲得、適切なリスク管理の3つを常に意識している」とし、それぞれの具体的な取り組みを紹介した。

このうちビジネス機会の獲得に関しては、サステナブルファイナンスの組成額100兆円を目標に掲げ、「グリーントラジションの資金や関連するテクノロジーの実用化を支援するリスクマネー※を積極的に供給している」と説明した。さらに水素製造分野でも2兆円のファイナンス提供を目指しており、「非常に巨額な投資で取り組みをけん引していく」方針を示した。



ジャパン・パビリオンで記念撮影する登壇者ら
（出典：環境省 X (@Kankyo_Jpn)）

※ 高いリターンを得るため、回収不能になるリスクを負う投資資金

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44名です。

27	業界必須の基礎知識を身につける！ 海上物品運送契約（外航）入門（連続2日間）	レベル ★☆☆
日 時	12月12日（木）～13日（金） 13：30～17：00	
講 師	日本海運集会所 海事知見事業グループ長 青戸 照太郎	
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：44,000 円（税込）	
28	日本の洋上風力プロジェクトに対応するため、日本法の視点から BIMCO の特殊傭船契約の基本構造と洋上風力特有の留意点を学ぶ 洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）	レベル ★★
日 時	1月15日、22日、29日（毎週水曜日） 15：30～17：00	
講 師	戸田総合法律事務所 弁護士 青木 理生 氏 （日本風力発電協会正会員、世界洋上風力サミット日本2022～2024 講演）	
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 円（税込）	
29	日本の産業と国民生活を支える輸送システム 内航海運概論（全1日）	レベル ★
日 時	1月17日（金曜日） 13：30～16：45	
講 師	流通科学大学 名誉教授 森 隆行 氏	
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：22,000 円（税込）	

●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44名です。

世界の石炭需給及び価格動向	
日 時	12月3日（火曜日） 15：30～17：00 （プレゼンテーション 15：30～16：30、質疑応答等 16：30～17：00）
講 師	エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC） 石炭開発部 企画課 中塚 英信 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）
Time Charters（第7版）～その後の英国判例の基本原則からの解説	
日 時	12月6日（金曜日） 15：30～17：00
講 師	田中法律事務所 弁護士 田中 庸介 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）
解剖・ドライバルク市況	
日 時	12月17日（火曜日） 15：30～17：00
講 師	ジャパンシッピングサービス 営業部チームリーダー 藤井 一郎 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）
自動運航船の開発状況と実用化への展望 2025	
日 時	1月16日（木曜日）15：30～17：00
講 師	東京海洋大学 学術研究院 海洋電子機械工学部門 教授 清水 悦郎 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）

●関西地区 海運実務研修講座

※会場は、神戸国際会館等です。定員は24名です。

3	海事ビジネスを支える船舶金融の基礎解説と今後の展開 船舶金融詳説			レベル
				★★
日 時	12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	早稲田大学大学院 法学研究科 非常勤講師／同大招聘研究員 木原 知己 氏		
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）		
4	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	1月17日（金曜日） 13：30～16：40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8階 802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 鈴木 悠人 氏		
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 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
1月	28	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）	★★	3月	32	船舶売買の実務（全3回）	★★
	29	内航海運概論（全1日）	★		33	Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★★
2月	30	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆		34	船荷証券の実務上の問題点（中級編）（全3回）	★★★
	31	内航傭船契約（全1日）	★★				

●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	4	船舶保険 入門	★☆☆	3月	6	定期傭船契約	★
3月	5	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
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望2025	2月	船主責任制限法について(仮)
	海運業における改正後リース会計基準の影響と実務上の留意点	3月	洋上風力発電と海運
	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢		国際海運の脱炭素化に関する動向

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。 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。
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。 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



メタノール燃料タンカーを建造

飯野海運

飯野海運は10月23日、日本初となるメタノール二元燃料焚き大型原油タンカーを建造すると発表した。竣工は2027年を予定している。

この新造タンカーは、飯野海運と出光タンカー、日本郵船、日本シッピヤード(NSY)のコンソーシアムで策定したデザインコンセプトに基づいてNSYが建造する。竣工後は出光タンカーとの用船契約に投入される。燃料油にメタノールを使用できるほか、軸発電機も搭載し、CO₂(二酸化炭素)、SO_x(硫黄酸化物)、NO_x(窒素酸化物)、PM(粒子状物質)など船舶由来の大気汚染物質を低減できるとしている。

統合報告書でグループの取り組みを紹介

川崎汽船

川崎汽船は10月28日、統合報告書「“K” LINE REPORT 2024」の日本語版・PDF版を発行した。同社が中期経営計画で掲げたグループの資本政策や事業戦略、機能戦略の進捗と、気候変動への対応をはじめサステナビリティへの取り組みについて、財務・非財務情報の両面から説明している。

報告書によると、グループの2023年度連結売上高は9623億円、経常利益は1357億円、総資産額は2兆1094億円だった。また、環境保全の取り組みでは輸送トンマイルあたりのCO₂(二酸化炭素)排出効率を08年比で44%削減したという。そのほか詳細は<https://www.kline.co.jp/ja/ir/library/report.html>で確認できる。

**GI基金フェーズ2で業務委託契約
浮体式洋上風力の施工方法を検討**

ケイライン・ウインド・サービス

川崎汽船と川崎近海汽船の合弁会社であるケイライン・ウインド・サービス(KWS)はこのほど、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)がグリーンイノベーション(GI)基金事業で取り組んでいる浮体式洋上風力実証事業のうち「効率的な係留施工方法の検討」について業務委託契約を締結した。発表は10月31日。

KWSは2021～23年度まで、GI基金の「洋上風力発電の低コスト化／浮体式基礎製造・設置低コスト化技術開発事業」に参画し、大規模な浮体式風力発電所における船舶を用いた浮体の係留施工方法を研究してきた。その成果として、JMUおよび日本シッピヤードとともに「浮体式洋上風車向け専用船構想」のAiP認証を取得した。また、日本海事協会(NK)と連携して「浮体式洋上風力発電設備建設のための浮体曳航及び係留施工ガイドライン」を作成した。

今回の委託業務では商用規模プロジェクトを見据え、これまでに培った係留施工技術をより実践的に発展させることを目指す。具体的には、JMUと連携して係留施工技術の効率化や風車浮体設置の低コスト化、浮体式洋上風力発電所の建設効率化に向けた研究開発に取り組むとしている。

脱炭素戦略の進捗レポートを発表

日本郵船

日本郵船は10月31日、「Progress Report 2024 as annex to NYK Group Decarbonization Story」を発表した。2023年11月に公表したグループの脱炭素戦略「NYK Group Decarbonization Story (NDS)」の進捗をまとめたレポートにあたる。

レポートではNDS公表以降の取り組みを2章構成で紹介している。このうち、第1章の「GHG(温室効果ガス)ネットゼロ・エミッション達成に向けた取り組み」では、減速航行で船体抵抗を抑えた上で、風力推進装置と組み合わせてエネルギー効率を高めていく方針を示した。

また、アンモニアやメタノールなど代替燃料の導入スケジュールについても触れた。代替燃料船の導入隻数は2021年の8隻から23年末に25隻まで拡大した。さらに30年には60隻以上まで増やしていく。今後の隻数拡大に向けては、エンジンなど既存設備の改造が不要な燃料として、バイオ燃料も積極的に活用していく。

第2章の「GHG排出削減を価値に変える取り組み」では、顧客のバリューチェーン内でGHGを削減するため、環境価値を共有するプラットフォームの必要性に言及した。このほか、船級協会などの関係者と連携して、GHG削減量の計算手法の確立に取り組んでいることなどを紹介した。

CCS事業者専用保険の販売がスタート

三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は11月19日、CCS(二酸化炭素回収・貯留)事業の圧入・貯留事業者向けに「CCS事業者専用保険」の販売を開始した。

この商品は、海底下へのCO₂(二酸化炭素)の圧入・貯留や貯留用井戸の掘削に関するリスクについて、建設段階と操業段階の損害を包括して補償する。具体的には、①事業者が所有または管理する設備に生じた物的損傷および事業停止に伴う利益損害②事業者が所有または管理する設備に起因して生じた第三者の物的損害または身体障害に対する賠償責任③CO₂貯留用の井戸の制御費用、再掘削費用、井戸の改修にかかる費用―が対象となる。

ロシア関連事業で関係者と協議

商船三井

商船三井は10月31日、グループのロシア関連事業について関係者と協議を開始したと発表した。砕氷機能を持つLNG(液化天然ガス)船3隻とコンデンセートタンカー1隻の貸船契約において、「欧米の制裁強化に伴い契約スキームの変更を行わざるを得ない状況にある」とし、契約スキームを変更できない場合、貸船契約を適切に履行できない恐れがあることから「第三者に当該船舶を売却することを検討する」と説明した。

ただし、特殊な船であり他事業への転用が難しいため、「(商船三井が)企図した価格では売却できない可能性がある」という。船舶の合計投資額約1056億円の回収に関しては「グループに損害が生じる可能性がある」とし、業績に重大な影響が生じると見込まれる場合は速やかに発表するとした。なお、ロシア関連事業のカントリーリスクと影響額については「2023年度有価証券報告書」にも記載されている。

東南アジアでロジ・インフラ事業に参画

商船三井

商船三井は11月5日、東南アジア・大洋州地域統括会社のMOL(Asia Oceania)が東南アジア地

域で「ロジ・インフラ」に関する共同事業に参画したと発表した。「ロジ・インフラ」とは、倉庫などの物流設備を所有して荷主・フォワーダーなどに賃貸する業態を指す。

この共同事業は、アジア屈指の大手総合不動産デベロッパー CapitaLandグループの中核企業であるCapitaLand Investment Limited (CLI)が主導するファンドを通じて取り組む。タイ・シンガポール・マレーシア・ベトナムを対象地域とし、高付加価値物流倉庫などの「ロジ・インフラ」の開発と投資を行う。MOL(Asia Oceania)のほかにタイの大手不動産デベロッパーや台湾の物流倉庫デベロッパーが共同参画している。

なお、商船三井グループのダイビルもCLIが主導するファンドを通じ、インド・チェンナイ市のビジネスパーク開発への参画が決定している。

新衛星サービスをトライアル導入

川崎汽船

川崎汽船は10月24日、Inmarsat Maritimeが新たに提供している衛星ネットワークサービス「NexusWave」を船舶にトライアル導入することを決定したと発表した。

「NexusWave」は今年5月に発売されたサービスで、高速接続や無制限のデータ使用を実現し、世界的規模の通信網を構築しているという。また、様々な通信サービスを組み合わせた「統合型通信」を提供することで、高速かつ安定した常時接続が可能になるとしている。加えて、大規模な企業・組織での使用を前提としたファイアウォールセキュリティ機能も備えている。

川崎汽船はこの衛星サービスを通じて、船舶運航や環境対応のためのデジタイゼーション、さらに船員の福利厚生を深度化させていきたい考え。

郵船ロジのGHQ機能を新会社に集約

日本郵船

日本郵船は2025年4月から、グループ会社の郵船ロジスティクスが持つグローバル本社(GHQ)機能を郵船ロジスティクスグローバルマネジメント(YLGM)に集約する。発表は10月31日。

これまで郵船ロジにはGHQ機能と日本地域事

業が併存していたが、組織体制を変更することでそれぞれの役割を明確化することがねらい。2025年度から、YLGMはグローバル経営の旗振り役として郵船ロジグループ全体の戦略立案を担う。また、郵船ロジはこれまでに確立してきた国内市場の事業基盤をベースに、日本地域の事業会社としての機能を担うという。

日本郵船は今年7月31日にYLGMを設立し、10月31日の取締役会で日本郵船が保有する郵船ロジの全株式をYLGMに承継させる会社分割(吸収分割)を決議した。今後、11月27日に郵船ロジとYLGMが吸収分割契約を締結し、2025年1月10日付で効力が発生、同4月1日に郵船ロジからYLGMにGHQ機能を承継し、新体制で業務を開始する予定となっている。

還元鉄輸送に関する特許を出願 日本郵船、MTI

日本郵船とグループ会社のMTIは11月8日、ばら積み船の還元鉄輸送技術に関する特許を出願した。還元鉄は製鉄プロセスで炭素を使用せず二酸化炭素が発生しないことから、自然に優しい「グリーンスチール」として注目されている。

還元鉄の海上輸送では、加熱や火災、爆発のリスクに対する適切な貨物管理が求められる。これと同時に、船上では船員の労働環境向上に寄与する貨物管理手法が求められている。

そこで日本郵船は、①船倉内環境データの収集技術②船倉内環境の推定技術③船上の安全・品質管理支援技術④陸上からの安全・品質管理支援技術—を1つのシステムに統合した新たなソリューションを開発した。安全・品質管理が難しい還元鉄の海上輸送を容易にするとともに、輸送の安全性や品質の向上を実現するとしている。

パキスタン—中東の新サービスを開始 ONE

Ocean Network Express (ONE)は11月14日、パキスタンと中東を結ぶ週1便の「パキスタンガルフ エクスプレス (PGX)」を新たに開始すると発表した。PGXの寄港地はカラチ(月・水)—ジェベルアリ(土・日)—ハマド(日・月)—ダンマ

ン(月・火)で、12月2日にカラチに到着予定の便からスタートする。

SEASPANと船舶管理会社を設立 ONE

Ocean Network Express (ONE)は11月15日、コンテナ船主大手のSeaspan Corporation (SEASPAN)とともに新会社「OneSea Solutions Pte. Ltd. (ONESEA)」を設立したと発表した。ONEとSEASPANが共同で所有・運営する。

ONESEAはシンガポールに本社を置き、ONEが所有する船とONEが船主から用船した船に対して船舶管理サービスを提供する。また、海事人材の育成にも重点的に取り組むとしている。

事故を想定した模擬会見で演習 NSユナイテッド海運

NSユナイテッド海運は11月19日、船舶事故を想定した緊急対応演習の一環として模擬記者会見を実施した。山中一馬社長と藤田透常務が出席し、事故の概要を説明するとともに記者からの質問に答えた。

今回の演習は、同社が運航・管理するばら積み船「NSU BRILLIANCE」が大分港検疫錨地へ入港する際、主機のトラブルで錨地に停泊していた他船に衝突した上、同港の防波堤に衝突して座礁し、相手船の乗組員1人が死亡、「NSU BRILLIANCE」の乗組員1人が負傷したことを想定して行われた。模擬会見には業界紙の記者などが参加し、事故原因や補償、相手船への対応状況などについて本番さながらの質疑応答が行われた。

新会長に平田氏を選任 日本海損精算人協会

日本海損精算人協会は10月24日、日本工業倶楽部で第65回定時総会を開催した(写真)。新たな会長に平田大器氏(一橋綜合法律事務所弁護士)、監事には田近直人氏(東京海上日動火災保険コマーシャル損害部船舶第一グループ次長兼グループリーダー)をそれぞれ選んだ。

総会では会計報告や1年間の活動報告があった。平田会長は「約40年間、海事案件を中心に業務をしてきた。この経験を役立て共同海損精算業務の発展に貢献できればと願っており、この会長職を全うしたい」と挨拶した。

また、毎年恒例の会長演説では森荘太郎前会長(小川総合法律事務所弁護士)が「共同海損に関する最近の英国海事判例の解説」と題して講演した。



「飛鳥Ⅲ」アート公募の授賞作品が決定 郵船クルーズ

郵船クルーズは11月11日、「クルーズ客船『飛鳥Ⅲ』アート公募展」の授賞・入選126作品を発表した。

「飛鳥Ⅲ」は新造クルーズ客船で、2025年の就航に向けて「日本の四季を旅する」をテーマに船内に飾る絵画と写真作品を公募していた。最終的に約2300点の応募があり、そのうち126作品の授賞・入選が決定した。審査には、同船に作品を提供する日本画家の平松礼二氏、土屋禮一氏、千住博氏、洋画家の田村能里子氏、漆芸家で人間国宝の室瀬和美氏のほか、海洋写真家の中村庸夫氏、飛鳥クルーズアンバサダーの小山薫堂氏が参加した。

グランプリを受賞したのは木村直広氏の絵画「夜へと誘う」で、副賞として賞金100万円と「飛鳥Ⅲ」のクルーズペアチケット200万円相当が贈られる。授賞式は今年12月22日に横浜港停泊中の「飛鳥Ⅱ」船内での開催を予定している。

LNG燃料船訓練教官を対象に研修 海技教育機構

海技教育機構は10月30日から11月6日にかけて、

LNG(液化天然ガス)燃料船に乗り組むアジア地域船員を教育・訓練する教員の能力向上を目的とした学科・実習訓練を実施した。IMO(国際海事機関)の技術協力プログラムの一環として行うもので、日本財団の助成事業として、日本船舶技術研究協会から委託を受けた。日本商船隊が船員を多く雇用しているインドネシア、フィリピン、ベトナムの船員教育機関から教員計9人を日本に招聘して取り組んだ。

学科研修では、IMOの依頼により、スウェーデンとオーストラリアの船員教育機関でガス燃料船の船員向け講習を行っている2人が講師を務めた。また、海技大学校が新たに導入したLNG燃料補給のシミュレータを活用し、同校の教員が実務手続きに係る実習訓練を指導した。さらに、海上災害防止センターが保有する第二海堡の訓練場でLNGの消火訓練や極低温液体の漏えい対応訓練なども行った。

国際油濁補償基金が新ガイドンスを採択 国土交通省

国土交通省は11月15日、IMO(国際海事機関)国際油濁補償基金(IOPCF)第29回総会の開催結果概要を発表した。

IOPCFは、タンカー事故で巨額の油濁損害が発生した場合に、被害者に対して迅速に補償を行うために設置された。石油元売事業者が負担する拠出金で運営されており、日本は主要拠出国の1つとなっている。

今次会合では、無保険かつ安全でない船舶による油濁事故のリスクに対応するため、関連条約の順守や適切な保険加入を促すことを目的とした新たな決議およびガイドンスが採択された。

そのほか、ロシア産原油に関する制裁を逃れるための位置(AIS)情報改ざんなどが増えていることから、油濁事故リスクの高まりに関する問題意識が共有されたという。

また、油濁事故3件の被害補償のため、2025年に計6000万英ポンドの拠出金を拠出者に請求することが承認された。さらに、新規事案2件についても基金が被害者への補償を開始することが決定した。

原油タンカー市場

はじめに

原油タンカーの新造船発注残は低位で推移してきたが、2024年に新造船発注が進み新造船発注残がある程度積みあがってきた。米国および中国経済の先行き不透明感が残る中、ロシア危機、中東紛争に加えて米国エネルギー環境政策および通商政策の変化が2025年から見込まれ、不透明感が高まりつつある。しかしながら、世界経済は基本巡航速度での成長が見込まれる中、原油タンカーの船腹供給量は引き続き低水準で推移することが見込まれており、2025年は引き続き船腹需給は引き締まり気味で推移すると期待している。

1. 原油価格の推移

2024年の原油(WTI)市場は、米国経済および中国経済を中心とする世界経済の減速トレンドやOPECプラスの減産継続などのファンダメンタルズを背景に軟調な地合いを基本トレンドとしてきた。その基本トレンドを前提としつつも、中東情勢やウクライナ危機において石油施設への攻撃が及ぼす供給不安や米国大統領選挙の行方に対する思惑などセンチメントの影響度が高まりそのまま一定の割合で原油市場に影響を与えているように思われる。足元ではOPECプラスが自主減産縮小を延期したものの来年から供給量が増加することに加えて、トランプ政権となれば米国原油増産の期待が高まっている。一方で米国における戦略石

図1. WTI価格の推移



単位：USD/ バレル
出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

油備蓄の増加や石油製品の需要拡大に対する期待も膨らみセンチメントは混沌としている。2025年以降は世界経済の動向が引き続き主因となろうが、トランプ政権下ではガソリン需要および戦略石油備蓄需要が高まる一方で、米国の原油生産量は穏やかな伸びに留まる可能性があり、米国国内では需給が引き締まる可能性も指摘されている。

2. 世界の原油需給

中国の原油輸入量は、Covid-19感染拡大後減少に転じ2022年6月に35.8百万メトリックトン(以下MT)まで落ち込んでいたが、その後回復し2023年8月には52.8百万MTに達し、2020年6月以来の水準となった。しかしながら、中国経済の減速を背景に原油輸入量は減少に転じ、2024年5月以降は6か月連続で前年同月比マイナスとなるなど需要の減速が明らかになっている。

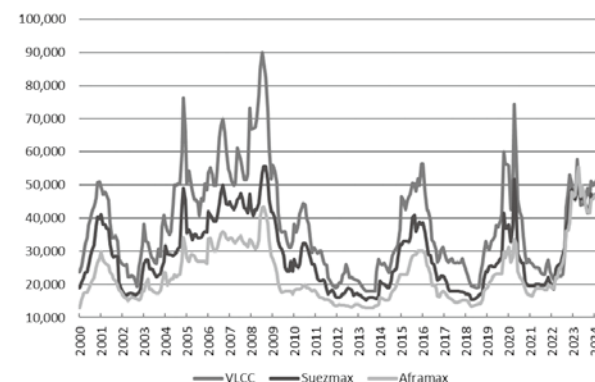
国際エネルギー機関(IEA、International Energy Agency)は2025年の世界石油市場では日量100万バレルを超える供給過剰が生じるとの見通しを示しており、中国経済の低迷による影響がより濃く石油市場に影響を与えとの見通しとなっている。

3. 原油タンカーのチャーターレート

リーマンショック以降原油価格と逆相関となっていた原油タンカーのチャーターレートは、2024年はWTI同様に弱含む展開となっている。2025年は上述の通り地域別に原油需給動向が異なる可能性があるものの、世界的には石油需給は緩和する可能性が高く原油価格の先行きは不透明と言わざるを得ず、水準を切り下げる可能性がある。

新造船供給については、長らく非常に抑えられた水準で推移してきた。2024年に新造船発注が一部で進み、新造船発注残のFleetに対する割合は原油タンカー全体では9.2%まで上昇する見込みである。ただし、Suezmaxが約16%と牽引しておりVLCC約8%、Aframax約4.2%に留まっ

図2. 原油タンカーの1年チャーターレートの推移



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

表1. 原油タンカーの発注残およびFleetの推移

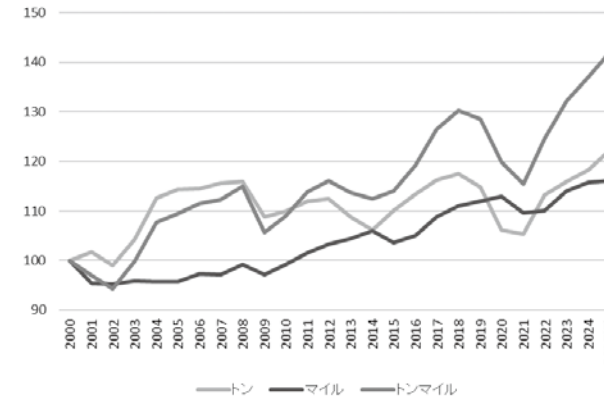
百万 DWT	2022	2023	2024	2025
竣工	21.6	21.5	3.3	7.1
解撤	2.7	0.4	1.4	1.4
Fleet	451.6	460.1	462.0	467.7
発注残	16.2	22.8	42.6	35.5
発注残 /Fleet	3.6%	5.0%	9.2%	7.6%
解撤 /Fleet	0.6%	0.1%	0.3%	0.3%

出所：Clarksons Research のデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：予想はジャパンシッピングサービス

ており依然良好な水準と言えよう。竣工量は引き続き水準は低く、2025年の原油タンカーのFleetの伸びは1.2%増に留まる見込みで引き続き低水準での推移となろう。

船腹需要面では、原油タンカーのトンマイルは2022年の8%増に続き2023年に6.1%増と高い伸びとなった。2024年、2025年はそれぞれ3.6%増と伸びは鈍化するものの引き続き拡大することが見込まれている。地域別に原油需給バランスが変化することによるトレードパターンの変化で、トンマイルの重量部分(トン)が引き続きトンマイル

図3. 原油の海上輸送量および輸送距離等の推移



注：2000年の水準を100として指数化
出所：Clarksons Research のデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

の増加に寄与する見込みである。

今後の原油タンカー市場を取り巻く環境においては、1. 米国および中国経済の減速懸念、2. ウクライナ危機および中東情勢の先行き不透明感(イスラエル・イラン間の緊張に伴うAG閉鎖の恐れも含んで)の高まり、3. トランプ政権のエネルギー環境政策、通商政策および外交政策等、先行き不透明が高まる可能性がある。過去数年間に比べてトレードパターンの変化や船腹供給制約の影響力は低下しており、米国および中国経済の先行き不透明感が高まるようであればネガティブセンチメントが市況に与える度合いは高まる可能性はあろう。しかしながら、世界経済は巡航速度での成長をメインシナリオとしており、船腹需給についても上述の通り引き締まり気味のポジティブサイドで推移することが想定されることから、混沌としたセンチメントが徐々に整理されていくことで原油タンカー市場が再び浮上してくることを期待している。(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

9月分の主要オペ輸送実績を公表 貨物船・油送船ともにマイナス 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9月分輸送実績は、「貨物船」が前年同月比3%減の1760万トン、「油送船」が同4%減の805万9000kl・トンで、ともにマイナスを示した。

貨物船を輸送品目別に見ると、7品目中4品目が前年同月を上回った。「燃料」は同11%増と最も増加率が高く、169万4000トン。コークスの輸送は低調だったが、石炭は好調に推移した。「鉄鋼」は同1%増の314万3000トンだった。船腹需給は引き続きタイトで、次月に繰り越す貨物も見られた。

「雑貨」は同2%増の241万1000トンで、コンテナ貨物は西日本や南日本航路の輸送が堅調だった。他方、RORO貨物はシャーシ不足などから一部で輸送需要に応えられていない状況にある。「紙・パルプ」は同1%増の14万4000トンとなった。パルプの新規案件獲得で輸送が増えた船社があり、全体を押し上げた。

減少した3品目のうち、「自動車」は同8%減の423万2000トンだった。メーカーの減産に伴い輸送も低調に推移した。「原料」は石灰石やスラグなどが減少に転じた影響で同7%減の384万6000トンとなった。

油送船は6品目中4品目が前年同月を下回った。「黒油」は同5%減の184万2000kl・トンだった。製油所装置の不具合に伴う転送需要で輸送距離が

長くなったため、船舶の稼働率が下がった。「白油」は同4%減の471万6000kl・トン。ジェット燃料の輸送は高水準を維持したが、ガソリンや灯油は低調だった。「ケミカル」は同8%減の59万7000kl・トンで、キシレン輸送の落ち込みが全体の減少につながった。

特殊タンク船は「高圧液化」が同1%増の44万6000kl・トン、「耐腐食」が同3%増の38万7000kl・トンとそれぞれ増加した。一方で「高温液体」は同16%減の7万2000kl・トンと減少した。

RORO船を活用した店舗配送を開始 イオン北海道 ほか

イオン北海道は10月29日、イオングローバルSCM、栗林商船、センコーと連携し、イオン釧路店に納品する一部商品でRORO船を活用した店舗配送を開始した。

イオンでは、2024年問題の解決に向けた施策の一環として「モーダルシフトやエリア単位での共同配送のさらなる推進」を掲げている。この目標を実現するため、今年5月には栗林商船の定期RORO船(苫小牧発・釧路着)を使った海上輸送の実証実験を行った。その後、通常稼働できる体制の構築を進めてきた。

今回の取り組みでは、RORO船が運航する月・火・金・土曜日に衣料品などの一部商品を配送する。また、食料品については配送する物量が増え、トラックに積載できない場合、RORO船に積載する計画だ。

RORO船を活用した店舗配送は順次拡大し、2025年春には釧路市内と厚岸町、根室市内にあるイオンでも実施するとしている。これらを全て実現した場合、従来と比較してトラック運行距離は約83%、CO₂(二酸化炭素)排出量は約55%それぞれ削減できるという。また、降雪時や災害で陸路・鉄道が遮断された場合、代替輸送手段として活用することも想定している。

「モーダルシフト等推進事業」に採択 鈴与、鈴与カーゴネット

鈴与と鈴与カーゴネットは11月1日、2社が参画する協議会が国土交通省の「モーダルシフト等推進事業」に採択され、補助金の交付が決定したと明らかにした。

モーダルシフト等推進事業は、荷主や物流事業者からなる協議会がモーダルシフトなどの取り組みを実施する際、計画策定や運行に関する経費の一部を補助する。鈴与と鈴与カーゴネットの2社は「クレシア物流モーダルシフト推進協議会」と「ヤマタネモーダルシフト推進協議会」に参画し、両協議会とも補助事業案件の認定を受けた。

このうち、クレシア物流モーダルシフト推進協議会は、千葉県から福岡県への紙製品輸送でRORO船を活用するなどして、大型車だけを使う場合と比べ年間でCO₂(二酸化炭素)排出量を34%、ドライバーの運転時間を90.2%それぞれ削減した。また、ヤマタネモーダルシフト推進協議会では、宮城県から千葉県への幹線輸送で10トントラック2台をトレーラー輸送に転換するなどして、従来に比べ年間でCO₂排出量を38%、ドライバーの運転時間を30.7%それぞれ削減した。

「さんふらわあ かむい」の就航日を決定 商船三井さんふらわあ

商船三井さんふらわあは11月1日、大洗～苫小牧航路・深夜便のLNG(液化天然ガス)燃料フェリー1番船「さんふらわあ かむい」の就航日(営業開始日)を決定した。

「さんふらわあ かむい」は、2025年1月21日の大洗発深夜便(午前1時45分発)から営業運航を開始する。11月21日からインターネット、電話

で乗船予約を受け付けている。

商船三井さんふらわあでは「さんふらわあ かむい」に続き、2025年春頃には2番船にあたるLNG燃料フェリー「さんふらわあ びりか」の投入を予定している。

400TEU型船「しまんと」が進水 井本商運

井本商運は11月16日、400TEU型コンテナ船「しまんと」の命名・進水式を広島県の小池造船海運で執り行った。船主はサンマンヨシで、2025年5月の引き渡しを予定している。

青年経営者意見交換会を福岡で開催 全国海運組合連合会



全国海運組合連合会(全海運)は10月31日、「青年経営者意見交換会 in 博多」を福岡市内のホテルで開催した(写真)。当日は全海運や他団体に加盟する、概ね50歳以下の青年経営者を中心に計114人が参加した。

この意見交換会は、九州地方海運組合連合会、中国地方海運組合連合会、四国地方海運組合連合会、関東連盟という4地区の青年部が持ち回りで開催している。

第1部では、各地区の青年部が船員確保に向けた活動を紹介した。加えて、三菱造船がタブレット型運航支援システム「ナビン」、海上技術安全研究所が自動運航船関連の研究についてそれぞれ発表した。また、第2部は青年経営者の代表が2040年の内航業界で想定される課題とその解決策などをテーマに発表した。

労働環境整備のための行動計画を策定

青野海運

青野海運は10月30日、一般事業主行動計画を策定した。一般事業主行動計画とは、従業員の働きやすい労働環境を企業が整備するため、目標や具体的な対策などを定めた計画にあたる。

計画期間は11月1日から2026年3月31日までで、具体的に3つの目標を設定した。このうち「全社員の有給休暇取得日数を月1日以上とする」では、週末・大型連休に付帯した取得の奨励などを進める。また、「場所にとらわれない働き方の導入」では、全社員へのスマートフォン貸与やクラウド型勤怠管理システムの導入などを進める。

「+ONEマーク」の評価認証団体を選定

国土交通省

国土交通省海事局は11月13日、旅客船の安全性評価制度「+ONE(プラスワン)マーク制度」の評価認証団体に日本海事代理士会を選定した。

+ONEマーク制度は、旅客船事業者の安全性に対する取り組みを評価認証団体が評価し、マークを付与する。利用者はマークの有無などから事業者の安全性に関する取り組みを簡単に確認できるようになる。今年度中の制度開始を予定している。

国交省では10月4日から11月5日にかけ、評価認証団体を公募した。公募にあたっては「旅客船事業についての知識を有すること」などの条件を提示していた。

省エネ・非化石化補助金で3件を採択

国土交通省、経済産業省

国土交通省と経済産業省は10月29日、「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金(内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業)」として新たに3件の実証事業を採択した。

内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業は、内航海運の省エネルギー・非化石化を推進するため、関連する実証事業を実施する事業者に対して、必要な設備費や設計・工費などの一部を補助する。補助率は事業費全体の2分の

1以内となっている。

新たに採択した実証事業の事業者名と事業名は次の通り。▽東海運ほか「1,600t積みセメント運搬船によるウェザールーティングからの最適な低燃費速度指令による省エネ実証事業▽ダイトーコーポレーション「船型改良に加え、バッテリー電気推進システム及びジョイスティック型操縦操船支援装置により非化石エネルギー転換と運航効率化を図ったタグボートの省エネ・CO2削減実証事業」▽東広海運ほか「499トン型貨物船における、低燃費型高効率推進システム、最適航海支援計画システムの搭載による省エネ実証事業」。

船員の仕事などをテーマに出前講座

近畿運輸局 ほか

国土交通省近畿運輸局と近畿内航船員対策協議会は10月16日、内航船員の確保育成に向けて、大阪市立中野小学校での出前講座を実施した。

出前講座のテーマは「海運の重要性と船員の仕事」で、5年生の児童74人が参加した。近畿内航船員対策協議会のメンバーである白石海運の白石紗苗取締役が講師を務め、手作りのパネルやブロック玩具を使って、内航船が国内貨物輸送全体の4割を占めていることなどを説明した。児童からは「日本は輸入大国だが戦争の影響はあるか」など様々な質問が上がった。

第1回御船印総選挙の結果を公表

ディスクマイスター

御船印プロジェクトを運営するディスクマイスターは11月14日、第1回御船印総選挙「集めてみたい！集めてよかった！デザイン編」の結果を発表した。御船印は、神社仏閣を参拝した証である御朱印の船バージョンで、日本各地の船社・博物館がオリジナルの印を発行している。

総選挙は御船印プロジェクト初の人気投票にあたり、9月13日から10月31日にかけて専用ウェブサイトで実施した。総投票数は4320票で、第1位は新日本海フェリー(1075票)が獲得した。シンプルで統一感のあるデザインなどが評価された。また、第2位は「桜島フェリー」(345票)、第3位は「津軽海峡フェリー」(231票)となった。 ■



眞鍋造機本社ビル

(愛媛県今治市)

日本最大の海事都市である愛媛県今治市には、「今治のオフィス」の名で知られる建物がある。2012年10月に竣工した。

この建物は、デッキクレーンを主力製品とする船用機器メーカー・眞鍋造機の本社ビルだ。同社によると、旧社屋の老朽化が進み、眞鍋将之社長の「次世代へ繋がる今後の眞鍋造機の象徴となるようなオフィスを作りたい」という想いから新社屋への建て替えを決めたという。「社員が誇りを持って

働ける場所をつくる」ことなどを設計コンセプトに完成した。

「今治のオフィス」は地上4階建ての全面ガラス張りで、四方をルーバーという木製の庇が覆うデザインとなっている。ルーバーには屋内に入る日射を調節する役割があり、設置場所の採光条件などに応じてその幅を変えるなどの工夫が施されている。

エントランスホールは吹き抜けになっており、天窓から自然光を採り入れることができる。執務空間はガラスの壁で囲まれ、静音性を確保できるため業務に集中しやすくなっているという。このほか、雨水利用システムなど環境に配慮した設備を導入している。

広島・東京の2拠点で活動するSUPPOSE DESIGN OFFICEが設計を手掛けた。2014年には建築的な完成度などが評価され、日本建築家協会の第1回四国建築賞で大賞を獲得した。 ■



建物は全面ガラス張りで、四方を木製の庇が取り囲んでいるデザインが特徴的だ

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

これまでの極め、 これからを拓く。

これからの世界に、必要とされる企業であるために。

私たち日本郵船グループは、

総合物流企業の枠を超え、中核事業の深化と新規事業の成長で、

未来に必要な価値を共創します。



日本郵船

