

2025年1月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2025.1

No.1168



特集

海事産業・展望2025

読切企画 LOOK BACK KAIUN

鈴木商店焼打ち事件と「海運」の意外な接点

グラビア

「三井オーシャンフジ」が運航開始

A Registry committed to quality

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/>

#SteeringYourWay



Cover
©Denys Yelmanov / Shutterstock.com

特集

31 海事産業・展望2025

寄稿

ドライバルク市場	日本郵船 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム 反田 邦夫 ……	32
コンテナ船市場	拓殖大学商学部 教授 松田 琢磨 ……	34
原油タンカー市場	商船三井 エネルギー営業本部 カーボンソリューション事業群 タンカー事業第一ユニット 原油船チーム チームリーダー 原田 航輔 ……	36
鉄鋼市場	みずほ銀行 産業調査部 素材チーム 岡本 昂、久米 晃太 ……	38
原油市場	ENEOS総研 エネルギー経済調査部 シニアアナリスト 佐久間 敬一 ……	40
LNG市場	エネルギー・金属鉱物資源機構 調査部LNG情報チーム シニアリサーチャー 野口 洋佑 ……	42
自動車市場	三菱総合研究所 ビジネスコンサルティング本部 コンサルタント 松山 混太、平井 翔 ……	44
外国為替市場	住友商事グローバルリサーチ 経済部シニアエコノミスト 鈴木 将之 ……	46
米国経済	大和総研 経済調査部 主任研究員 矢作 大祐 ……	48
中国経済	丸紅経済研究所 上席主任研究員 李 雪連 ……	50
インド経済	ニッセイ基礎研究所 経済研究部 斉藤 誠 ……	52
ロシア・ウクライナ問題	日本国際問題研究所 研究員 田島 理博 ……	54
EU環境政策	SOMPOインスティテュート・プラス クライメイトグループ 上級研究員 鈴木 大貴 ……	56
国際海運環境規制	日本海事協会 認証本部 環境部 主管 小笠原 友幸、主管 三浦 健太郎、原田 智広 ……	58

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/>





Find the Future in Imabari

今治で
未来と
出会う



西日本最大の国際海事展

バリシップ2025

BARI-SHIP IMABARI MARITIME FAIR

2025年5月22日(木)~24日(土) テクスポート今治 他
10:00~17:00 (最終日は16:00まで)

22-24 May 2025, Imabari, Japan www.bariship.com



主催
Organiser
インフォーマ マーケッツ ジャパン株式会社
Informa Markets Japan Co., Ltd.



特別後援
Special Sponsors
今治市・今治市海事都市交流委員会
Imabari City, Imabari Maritime City Promotion Committee

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

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, The Japanese Shipowners' Association, Japan Federation of Coastal Shipping Associations,
The Shipbuilders' Association of Japan, The Cooperative Association of Japan Shipbuilders, Japan Ship Exporters' Association,
Japan Ship Machinery and Equipment Association, ClassNK, The Japan Shipping Exchange, Inc., The Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers

CONTENTS | 2025年1月号 | No.1168

海運諸統計は弊所ウェブサイトでご覧いただけます。 <https://www.jseinc.org/>
ユーザー名: kTOKEI2024 パスワード: Wt2Mk87m

KAIJUN

グラビア

10 「三井オーシャンフジ」が運航開始
「にっぽん丸」と2隻体制に
商船三井クルーズ

20 恒例の年末パーティーを東京・神戸で開催
日本海運集会所

14 第56回「住田海事賞三賞」が発表
「内航海運」と「移民船」を掘り下げた各研究書を選定

読切企画 LOOK BACK KAIJUN

62 鈴木商店焼打ち事件と「海運」の意外な接点
—「海運」1964年6月号「社外船進出史話」を全文再掲載—

年頭所感

71 一般社団法人 日本船主協会 会長 明珍 幸一 氏
78 一般社団法人 日本造船工業会 会長 金花 芳則 氏
86 日本内航海運組合総連合会 会長 栗林 宏吉 氏

シリーズ etc.

5 旅と船 第10回 クルーズ客船 ぼしふいっくびいなす
7 竣工船フラッシュ
29 日本海運集会所からの新刊紹介
24年版「コンテナ輸送と就航状況」が発売
60 研修講座・セミナーのご案内
72 せんきょう(日本船主協会)
76 プロカーの窓から
79 造船ニュース
81 NEWS Pick Up
87 内航ニュース
111 海事ゆかりの建造物
112 スタッフ通信





私たちは 海の総合コンサルタントです。



当社操船シミュレータ

事業内容 (一部)

1 海事コンサルティング

- 航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

2 船舶運航コンサルティング

- 船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

3 海外造船海運コンサルティング

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

4 船員サポート

- 船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

5 海事教育訓練

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

6 システム販売、他

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

旅と船

絵・文 PUNIP cruises / 中村辰美



第10回 クルーズ客船 ぱしふいっくびいなす

2022年初頭、客船マニアの私のもとに衝撃的なニュースが入ってきた。それは我が国にたった三隻しかなかった外航クルーズ客船のうちの一隻である、「ぱしふいっくびいなす」が引退し、同船を運航してきた日本クルーズ客船株式会社も32年の歴史に幕を閉じて解散してしまうとの報道だった。

1998年、東京にあった石川島播磨重工で生まれた彼女は、当時から高齢者がメインユーザーだった個人クルーズに若いお客様を呼び込もうと比較的low価格でカジュアルなクルーズを提供し、フレンドリーな対応でお客様との絆を大切にすることをモットーに、「ふれんどしっぷ」という愛称で親しまれてきた。

わたしも横浜発着の伊豆諸島周遊クルーズに乗船し、クルーの皆さんの親しみやすい対応に触れ、太平洋の真ん中にポツンと屹立している孀婦岩(そうふがん)の神々しい姿を間近で見た時の感動は忘れることができない。

やがて2020年に発生し、世界中のクルーズ客船を運航停止に追い込んだ新型コロナウィルスは例外なく彼女にも襲い掛かり運航停止を余儀なくされてしまった。それでもなんとか再開にこぎつけたもののコロナ禍での乗船客は少なく、維持費はかさみ、どうしても持ちこたえられなくなって冒頭に書いた引退発表となってしまったわけである。

わたしもこの発表直後に一か月後のクルーズを予約して横浜～神戸間で乗船したのだが、100人にも遥かに満たない乗客数で船内を行き交う人も少なく、淋しい思いがさらにつのってしまう状況だった。

やがて引退が近づき、横浜、東京、そして神戸とどこの港でも最後に離れる日には師走の寒い夜にもかかわらず信じられないぐらい大勢の船ファンが駆け付け、彼女との別れを惜しんでいた。

この原稿を執筆している現在ではコロナ禍も収束しつつあり、クルーズは以前のような活気を取り戻し、人気のクルーズはどれも予約が取りにくい状況に変わってきている。ぱしふいっくびいなすもう一年頑張ってくれたら以前のような人気の船になったのではないかと悔しくてならない。

引退後はしばらく相生のドックに係留されて船の内外をきれいに保ちつつ、新たな購入先が現れるのを待っていたが、昨年韓国海運会社が購入し、船名をEASTERN VENUSと改めて韓国や台湾を中心にしたクルーズを実施、日本の港も訪れる予定になっていると聞く。またあの美しい姿を早くこの目で見たいものである。

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)。

Happy Holidays

謹賀新年

**LIBERIAN
REGISTRY**

THE BEST OPEN REGISTRY



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>



FRIENDSHIP DIVA (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 43,463総トン
- 81,982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、2024年12月3日竣工

ANNELIESE (リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 24,441総トン
- 40,398重量トン
- 主機関：J-ENG 6UEC42LSH-Eco-D3-EGR
- 全長182.94m、幅31.6m、深さ14.8m
- 船級：NK
- (株)名村造船所、2024年9月10日竣工



INTERASIA TRANSFORM (シンガポール籍)

- 船主：INTERASIA LINES SINGAPORE PTE. LTD.
- コンテナ船
- 30,676総トン
- 37,160重量トン
- 主機関：MAN-B&W 7S70ME-C10.5
- 全長203.50m、幅34.80m、深さ16.60m、喫水11.50m
- 速力：21.50ノット
- 船級：DNV
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、2024年10月3日

UMM GHUWAILINA (リベリア籍)

- 船主：Oryx LNG No.2 Shipping Corporation
- LNG 運搬船
- 115,480総トン
- 81,569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、2024年9月30日竣工





一隻の船舶、無数の使命

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

“AS ONE, WE CAN.”
運んでいるのは、ひとり一人の毎日。

OCEAN NETWORK EXPRESS (JAPAN) LTD.
<https://jp.one-line.com>



- 不定期船
- 在来船
- 国際複合一貫輸送
- 船舶代理店
- 中古船売買
- 予備品調達



天洋汽船株式会社
TENYO KISEN CO., LTD.

〒101-0047 東京都千代田区内神田3丁目22番7号JS神田多一ビル8階
TEL: 03-3526-4228
E-mail: tenyokisen@tenyokisen.co.jp
www.tenyokisen.co.jp



24年12月7日、東京国際クルーズターミナルに初入港した「三井オーシャンフジ」

商船三井クルーズ

「三井オーシャンフジ」が運航開始 「にっぽん丸」と2隻体制に

商船三井クルーズは2024年12月1日、新クルーズ船「三井オーシャンフジ」の運航を開始した。これに伴い同社が「MITSUI OCEAN CRUISES」ブランドで運航するクルーズ船は、既存の「にっぽん丸」(1990年就航)との2隻体制になる。

24年12月7日には東京国際クルーズターミナルで初入港歓迎式典が行われ、東京都港湾局の松川桂子局長と「三井オーシャンフジ」のキム・ロジャー・カールソン船長が記念盾を交換した。

式典に併せて会見した商船三井クルーズの向井恒道社長は「2隻体制で短期から中期、90日超の長期クルーズまで幅広く展開したい」と述べた。また、現時点で「三井オーシャンフジ」はバハマ籍のためカボタージュ規制の対象となり、日本国内がメインのクルーズ中でも一度は海外に寄港する必要がある。向井社長は関係各所との調整を経て「できるだけ早い時機の日本籍化を考えている」と明らかにした。

「三井オーシャンフジ」は、最上位の「MITSUI

OCEANスイート」を筆頭に7タイプある全客室(229室)が海に面したスイートルームで、うち約9割の203室にベランダが付いている。また、本格的な和食のコースを提供する「ザ・レストラン富士」や、フレンチの巨匠・三國清三シェフが監修する「北斎 FINE DINING」など4つのレストランを用意した。乗客は客室タイプに関わらず、好きなレストランを選ぶことができる。このほか、ラウンジやプール、イベントステージなどの共用エリアについても、乗客が心地よく過ごせることに配慮した。

「三井オーシャンフジ」の前身は2009年に就航した「Seabourn Odyssey」。23年に商船三井が前船主である米シーボンクルーズ社から購入した。24年9月に商船三井側に引き渡され、その後、三菱重工業横浜製作所で改装工事を実施した。既存の設備などは大半がそのまま活用することができるため、改装は船名や船内設備の名称変更などに伴う小規模な工事にとどめた。



- 1 初入港歓迎式典で鏡開きをするカールソン船長(右から3人目)ら関係者
- 2 「北斎 FINE DINING」で料理の説明をする三國シェフ
- 3 最上位タイプの客室「MITSUI OCEANスイート」。広さは82.4㎡もある
- 4 同時着岸する「にっぽん丸」。「MITSUI OCEAN CRUISES」ブランドの下、2隻体制で運航していく

「三井オーシャンフジ」主要目

全長：198.15m	客室数：229 室
船幅：25.6m	乗客数：458 人
総トン数：32,477 トン	船籍：バハマ



YANMAR

We Find the Way

運ぶこと。それは、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現すること。
だから、どんなときでも、ただ一つの最善の方法を見つけ出し、必ずやり遂げる。
このような、私たちの強い意志と自信を、この企業メッセージに込めています。



北海道 ⇄ 東京

日本縦断

東京 ⇄ 九州



~日本を1つに結ぶ日本通運の内航定期船~

謹賀新年



日本通運株式会社



楽しい海を描きましょう。

人も自然も輝き続ける、明日のためにできること。
ヤンマーは環境との調和を大切に
進化を重ねる信頼のエンジンテクノロジーで、
長い航海の安心・快適と明るい未来に貢献します。



第56回「住田海事賞三賞」が発表

「内航海運」と「移民船」を掘り下げた各研究書を選定



(左から)松尾氏、根川氏

第56回「住田海事賞三賞」が2024年12月2日に発表された。この賞は、海事全般に関する専門図書を表彰する「住田海事奨励賞」、海事史に関する専門図書を対象とする「住田海事史奨励賞」、船用・造船関係および広く海事技術に関わる専門図書または論文から選ばれる「住田海事技術奨励賞」で構成されている。

日本海運集会所に設けた住田海事奨励賞管理委員会で各賞の候補作を検討した結果、「住田海事奨励賞」に「日本の内航海運の研究」(松尾俊彦 著)が、「住田海事史奨励賞」に「移民船から世界をみる 航路体験をめぐる日本近代史」(根川幸男 著)が選ばれた。なお「住田海事技術奨励賞」の

該当作はなかった。

24年11月18日に「住田海事奨励賞」、同25日に「住田海事史奨励賞」の授賞式を日本海運集会所でそれぞれ執り行い、受賞した松尾俊彦氏と根川幸男氏に賞状と賞金が授与された。

住田海事賞は、海運、造船事業に長く従事する傍ら、海事資料の刊行や廻船式目の研究などを通じて海事文化の発展に広く寄与した故・住田正一氏の功績を記念して創設された。ご子息の住田正二氏(元運輸事務次官、元JR東日本相談役)が1969年に「住田海事奨励賞」を創設し、2002年に「住田海事史奨励賞」が、08年に「住田海事技術奨励賞」が設けられた。

海事奨励賞

松尾 俊彦 著
「日本の内航海運の研究」



体裁：A5判 / 208頁
定価：3,850円(税込)
発行：晃洋書房

松尾 俊彦

1976年広島商船高等専門学校航海学科卒業、80年東京商船大学商船学部航海学科卒業、2002年東京商船大学大学院商船学研究科博士後期課程修了、博士(工学)。現在、大阪商業大学総合経営学部教授。

本書は、日本の内航海運の歴史的経緯を踏まえながら、内航海運が抱える課題を整理するとともに、船員問題や市場・構造問題などを検討し、課題解決策を提案している。著者が過去に発表した学術論文を中心に全11章で構成されており、約10年間にわたる著者の内航海運研究の集大成となっている。船員不足や採用・離退職の問題、業界として取り組んだ事業、国が示した内航海運政策、船舶管理会社の活用、船員の働き方改革などについて多角的に論じられている点に興味深い。

従来、外航海運が研究対象になることが多かった「海運論」において、内航海運のこれまでと現状を総括的に把握し、また各課題に対する提言を示した点が有益であると高く評価された。

海事史奨励賞

根川 幸男 著
「移民船から世界をみる 航路体験をめぐる日本近代史」



体裁：四六判 / 308頁
定価：4,180円(税込)
発行：法政大学出版局

根川 幸男

サンパウロ大学哲学・文学・人間科学部大学院修士課程修了。博士(学術：総合研究大学院大学)。専門は移民史。ブラジリア大学文学部准教授を経て、現在、国際日本文化研究センター特定研究員。

本書は、明治政府の移民政策導入に伴い、明治維新から100年あまり続いた日本人の移民船に関する研究書である。航海日記や船内新聞、写真、移民原簿など多くの資料を用いて、移民船研究の重要性と主な課題、その可能性を展望するなど日本近代史に新たな光を当てている。

著者の根川幸男氏によれば、ブラジル行きの移民船だけでも1908～73年までの65年間で延べ640隻、約24万人の日本人が渡航したという。本書では先行文献のみならず、当時の移民自らが書いた日記など一次資料を重視しながら、移民船をめぐる歴史を学術的な視点・手法で深掘りしている。海の上の移民船で生活している人の視点に立って日本近代史を取り上げ、読者に新たな知見を与えている点が高く評価され、海事史奨励賞の授賞に至った。

謹 賀 新 年



RORO船「神珠丸」

栗林商船株式会社

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

謹 賀 新 年

フネ×ヒトのチカラで、 日本の未来を明るくデザインする

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

東京営業部	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



ARE YOU FLYING THE FLAG?

- RATED AS A TOP FLAG STATE BY THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- WHITE-LIST, LOW-RISK STATUS ON PARIS AND TOKYO MOUS
- UNITED STATES COAST GUARD QUALSHIP 21



Today, you'll see the Red Ensign of the Cayman Islands on ships and yachts around the world.

Why? We offer vessel registration with a wide range of ownership structures, and with numerous registration options. All backed by modern and robust maritime legislation that allows flexibility and pragmatism without compromise. With representatives in all the main international shipping centres, you enjoy the highest standard of service, expertise and efficiency - whenever and wherever you need it.

Our services include:
Vessel Registration; Survey and Certification; Crew Compliance; Vessel Construction Supervision; and bespoke Maritime Consultancy Services.

cishipping.com

Cayman Islands • Australia • Brazil • China • France • Greece • Holland • Italy • Japan • New Zealand • Palma • Panama • Philippines • Singapore • Turkey • UK • USA.

TOUCH THE NEXT STANDARD

www.nautilight.jp



NAUTILIGHT NAVI は LED 船灯の新しいブランドです。船舶がより高機能化し、安全への意識がより高まる中、法定船用品も時代に沿ったかたちに変わっていく必要があります。次世代標準を見据え、革新的なコンセプトのもとに開発された、NLLシリーズが新たな風を吹き込みます。2016年5月の発売以来、1000隻を超える船舶に納入させていただきました。

伊吹工業株式会社 〒535-0031 大阪府大阪市旭区高殿 1-7-28 Tel : 06-6922-5115 E-mail : ibukimk@ibukikogyo.co.jp
www.nautilight.jp



国土交通省
型式承認品
MADE IN JAPAN

謹 賀 新 年



顧客のニーズと
時代の要請を先取りし、
安定した輸送サービス
をご提供します。

石炭専用船
「やまゆり」

MOL 株式会社商船三井内航

〒105-0001 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号(商船三井ビル)
Tel 03-6230-2011(代) Fax 03-6230-2050
<https://www.mol-naikou.co.jp/>

謹 賀 新 年



大切なあなたの笑顔のをせて
その先の未来へ運ぶ

地球に優しい「船」という輸送手段。
わたしたちは、モーダルシフトの
推進に取り組んでいます。
大切なあの人の笑顔を見たいから、
ずっと笑顔でいてほしいから、
運び続けていきます、
その先の未来へ

K 川崎近海汽船株式会社
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

東京都千代田区霞が関三丁目2番1号 Tel. 03-3592-5800(代表) <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

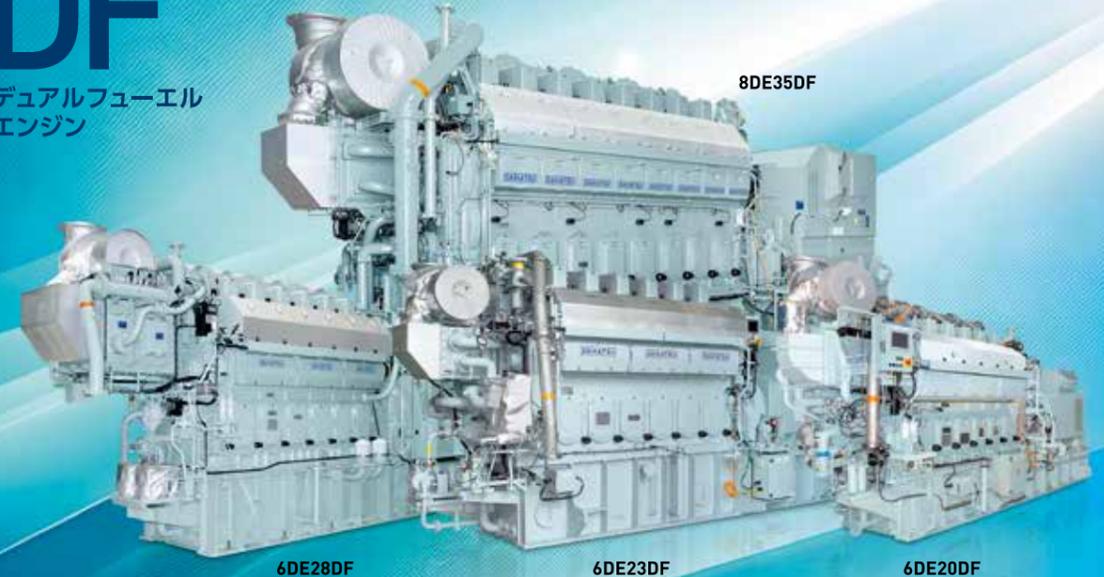


towatechno.com



@towatechno

DF
デュアルフューエル
エンジン



DAIHATSU ダイハツディーゼル株式会社

〒531-0076 大阪市北区大淀中1丁目1番30号 TEL(06) 6454-2393 FAX(06) 6454-2686

東京支社 TEL(03) 3279-0821 / 仙台支社 TEL(022) 227-1674 / 名古屋支社 TEL(052) 561-1311
四国支社 TEL(0898) 32-6213 / 九州支社 TEL(092) 629-0731 / 守山事業所 TEL(077) 583-2551

www.dhtd.co.jp



恒例の年末パーティーを 東京・神戸で開催 2025年に向けた一字は「良」と「進」

日本海運集会所は恒例の年末パーティーを創業の地・神戸で2024年11月29日に、本部がある東京で12月5日にそれぞれ開催した。「来年に向けた一字」では、来賓代表として乾汽船の乾康之社長が「良」、ENEOSオーシャンの廣瀬隆史社長が「進」を挙げ、漢字に込めた思いを説明した。

神戸会場：乾社長は「良」



乾社長

神戸会場は2部構成だった。第1部では日本郵船調査グループの林光一郎グループ長が講演し、バルカー・タンカー市場の将来展望や船腹供給動向などについて解説した。

第2部のパーティーでは日本海運集会所の三木賢一理事長が開会のあいさつを行った。

三木理事長は集会所が創立103年を迎えたことや会員が400社を超えたことに触れ、「海事産業全般の企業・団体の皆様に支えていただいている。これは、100年経った今も集会所が何某かのお役に立っているということだ」と話し、「次の100年も皆様の期待に沿った活動を続けたい」と思いを語った。

次に来賓代表として乾汽船の乾康之社長があいさつし、2025年に向けた漢字一文字に「良」を挙げた。乾社長は「善悪や損得の判断は時として難しく、混乱の時代にはなお悩ましい。悩むほど切れ味が悪くなり、未来を切り開く力が弱まっていく」と説明した。その上で、「良いか悪いかを考えるのは比較的簡単だと思う。良い仕事を毎日続けることで、明日の未来を切り開いていきたい」という思いを込めた」と話した。

東京会場：廣瀬社長は「進」



廣瀬社長

東京会場では開会にあたり、日本海運集会所の明珍幸一会長(川崎汽船社長)があいさつした。明珍会長は「国際情勢は不透明であり、様々な地政学リスクが高まっている。大きな転換期にあり、世界の政治経済がどう変わり、海事産業にどんな影響を与えるのか注目している」と話した。

こうした中、集会所として「創立100周年の際に掲げた“海事産業に不可欠なワンピース”となるべく、総合情報誌『KAIUN』など定期刊行物の発行、実務講座・セミナーの開催、船価鑑定、仲裁による紛争解決など、海事クラスター各層のお役に立てるよう、引き続き多様な事業を運営していきたい」と意気込んだ。

来賓代表であいさつしたENEOSオーシャンの廣瀬隆史社長は、米メジャーリーグでの大谷翔平選手の活躍を挙げ、「野球をこよなく愛し、前進を続ける1人の青年からの学び」を基に、2025年に向けた一字として「進」を発表した。廣瀬社長は「自らを厳しく律し、人知れず努力を重ね、ひたすら突き進む大谷選手の姿は、脱炭素社会達成に歩み続ける私たちの手本」と語った。



- 1 来年に向けた一字として乾社長が「良」、廣瀬社長は「進」をそれぞれ挙げた
- 2 開会あいさつを行った日本海運集会所の明珍会長
- 3 会場では集会所の歴史や事業を紹介するスライドが上映された(写真は東京)
- 4 神戸会場で行われたセミナーの様子
- 5 三木理事長はあいさつで次の100年への意気込みを語った

謹 賀 新 年

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>



物流業界の羅針盤



JMU
GROUP

価値あるサービスを世界へ

IMCは、世界中のネットワークを活かし、
お客さまへソリューションを提案します。

株式会社 IMC

〒108-0023 東京都港区芝浦四丁目13番23号
Tel. 03-6722-6891 <https://www.jmuc.co.jp/imc/>



国内拠点
東京 名古屋 神戸 相生 広島

海外拠点
オランダ トルコ シンガポール ベトナム 中国

技術と信頼の NKKK

Since 1913 for 100 years and Beyond

今までも、これからも
“信頼のブランドNKKK”であり続けます。

NKKKは2024年、創立111年を迎えました。
これもひとえにみなさまのご理解とご支援の賜物であり、
心より感謝申し上げます。



一般社団法人
日本海事検定協会

NKKK

日本海事検定キューエイ株式会社
日本海事検定グローバルサポート株式会社

〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260

<https://www.nkkk.or.jp>

<https://www.nkkkqa.co.jp>
<https://www.nkkkgs.co.jp>

謹 賀 新 年



本社工場全景

一隻入魂！

内航小型船(499GT)から外航船の建造を承ります。



佐々木造船株式会社

本 社 工 場 〒725-0401 広島県豊田郡大崎上島町木江65-1
 TEL 0846 (62) 0350 (代) FAX 0846 (62) 0713
 設 計 部 TEL 0846 (62) 0273 (代) FAX 0846 (62) 0714
 資 材 部 TEL 0846 (62) 1057 (代) FAX 0846 (62) 0712
 宇 浜 工 場 〒725-0401 広島県豊田郡大崎上島町木江5102-2
 TEL 0846 (62) 1215 (代)

[HP] <http://www.sasakizosen.com/> [E-mail] info@sasakizosen.com

謹 賀 新 年

新中期経営計画
FORWARD
2030 II

NSユナイテッド海運株式会社

世界をつなぐ使命

なみを超えろ。



檜垣造船株式会社



代表取締役社長 檜垣 宏彰

本 社 〒799-2111 愛媛県今治市小浦町1丁目4番25号
 TEL 0898 (41) 9147
 東京事務所 〒104-0033 東京都中央区新川1丁目2番10号
 TEL 03 (3553) 8391
<https://www.higaki.co.jp/>

世界初のグリーン鋼材のみを使用した船舶



謹賀新年

「エネルギー」の次へ、「運ぶ」の先へ、環境の未来へ、
先んじて挑み、社会を支えるエネルギーであり続ける。

UYENO



上野トランステック株式会社 代表取締役社長 COO 上野 元

本 社 東京本社
〒231-0023 横浜市中区山下町70-3 〒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. 045-671-7535 Fax. 045-671-1137 Tel. 03-6747-3173 Fax. 03-6748-7005

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

謹賀新年

安全の確保を最優先に、人々の想いを繋ぎ、より豊かな未来を築きます



since 1899

IINO LINES

飯野海運株式会社

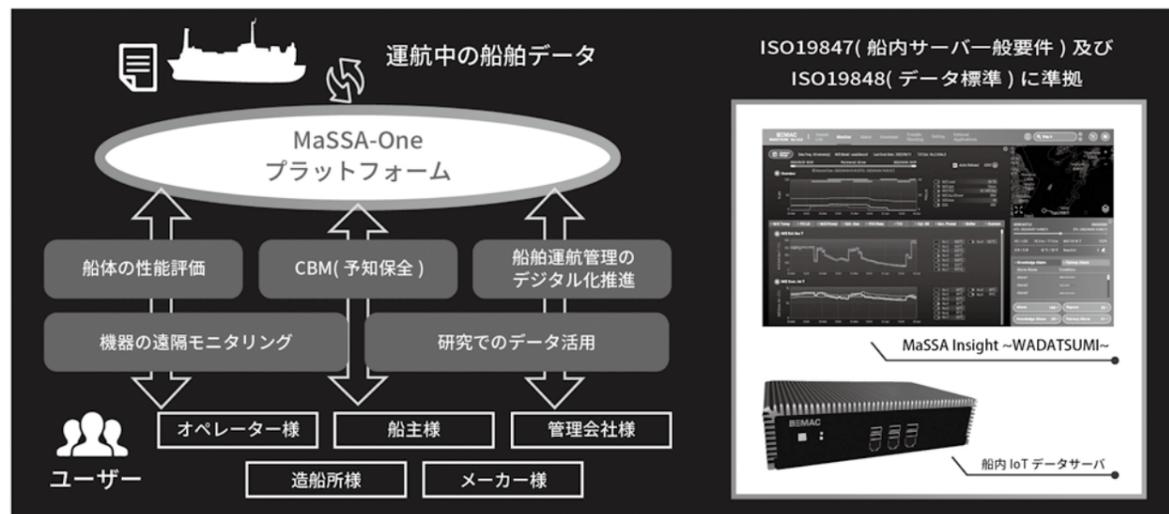
The Adventure to Our Sustainable Future

船舶支援ソリューション
MaSSA-One

MaSSA-One (マーサワン)は、船上における運航、荷役、防災などの
各種船舶機能情報を BEMAC IoT データサーバで収集し
トラブルの予兆検知・原因特定を行う船員サポートアプリケーション群で船舶を守ります



MaSSA
The Maintenance System
for Seamen's Safety



BEMAC 株式会社

E-Mail: sales@bemac-jp.com Web: <https://www.bemac-jp.com/>

今治本社・みらい工場
〒794-8582
愛媛県今治市野間甲105番地
TEL:0898-25-8282 FAX:0898-25-3777

東京本社・東京支社/東京データラボ
〒100-0006
東京都千代田区有楽町1丁目1番2号
東京ミッドタウン日比谷 日比谷三井タワー32階
TEL:03-6550-8211 FAX:03-6550-8212

博多営業所
〒812-0016
福岡県福岡市博多区博多駅南2-1-5
博多サンシティビル807
TEL:092-260-7775 FAX:092-260-7776

神奈川県 エスカル横浜 (横浜海員会館)

地下鉄の駅の真上の当館は、中華街へ徒歩 1 分と好立地。
23室の和室と大浴場。コンビニとスーパーまで徒歩 2分。



ご朝食 お一人様 1,200円 (税込)

レストラン

うみかぜ

朝食時間 7:00 ~ 9:30 (L.O 9:00)

TEL:045-225-8097 (レストラン直通)



お部屋の種類	平日・税込み割引料金 / ()内通常料金
シングル (1名様)	7,320円 ~ / (9,570円)
ツイン (2名様)	6,660円 ~ / (8,470円)
DXツイン (2名様)	8,310円 ~ / (10,120円)
和室 8畳 (3名様)	4,680円 ~ / (6,490円)
和室 12畳 (4名様)	5,230円 ~ / (7,150円)

※船員の方は、さらに割引がございます。

公共の宿・エスカル横浜
YOKOHAMA
Yokohama International Seaman's Hall



ご予約予約は...

045-681-2141

〒231-0023 横浜市中区山下町 84
みなとみらい線「元町・中華街」駅 3番出口上

TOKO LINE

東興海運株式会社

TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社 HEAD OFFICE 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511
MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所 TOKYO OFFICE 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661
TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

<https://www.tokoline.co.jp>

The Name to Trust



お客様の物流のニーズにお応えします



鈴与株式会社



24年版「コンテナ輸送と就航状況」が発売 荷動きや船腹供給から市況を整理

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「世界のコンテナ輸送と就航状況 2024年版」が2024年12月19日に発売した。本書は足元のコンテナ船市況を①荷動き②供給③配船④港湾⑤マーケット・船社業績一の全5部で整理した年報となっている。資料編では、主要航路の配船・サービス一覧や次世代燃料船の竣工・発注残にも触れている。

24年の荷動きは前年比5.6%増の見通し

2023年における世界のコンテナ荷動きは、2億3200万TEUで前年比横ばいとなった。航路別に見ると、東西航路は前年比2.2%増、南北航路は同4.5%増でいずれもプラスとなった一方、最も大きなシェア(約35%)を占める域内航路は中国やアジアの不振が響いて同2.7%減少した。

2024年の荷動きについては、前年比5.6%増加すると予測した。アジア/米国は年初から堅調で、6月以降は荷動きが加速。7~9月は月間190万TEUを超える水準で推移した。1~9月の累計では前年同期比17.2%増となった。ただし10月以降、24年内の荷動きは減速する見込み。また、アジア/欧州は4月に月間荷量が150万TEUを超え、その後も増加傾向が続いた。1~8月の累計は過去最高水準となり、前年同期比で7.7%増加した。

船腹量は23年比11%増へ

コンテナ船の供給船腹量は、2023年が実績値で5846隻・2769万5000TEUとなり、前年比8.1%増加した。22年の増加率4.1%を上回る大幅な伸びとなった。新造船の竣工量は327隻・224万4000TEUで、解撤量は83隻・15万8000TEUだった。

2024年は6264隻・3076万3000TEUで同11.1%増加する見通し。25年に竣工予定だった船の一部で建造時期が早まり、新造船竣工量は478隻・314万8000TEUになると見ている。また、船齢20年以上となる高齢船の比率が増加傾向にあるものの、中東情勢の悪化に伴い喜望峰へ迂回するケースが増え、サービス維持のために高齢船も就航していることから、解撤量は60隻・8万TEU

で23年をさらに下回ると予測した。

24年8月末の発注残1位はMSC

船腹量全体に占める船社上位15社のシェアは、2024年8月末時点で90%(4192隻・2685万9906トン)だった。前年10位だったZIM(イスラエル)の船腹量が前年同月末比で28.4%増加し、Yang Ming(台湾)を抜いて9位となった。また、前年15位だったX-Press Feeders(シンガポール)は船腹量が同20.4%拡大し、KMTC(韓国)を抜いて14位につけた。

上位15社の発注残は2024年8月末時点で515隻・642万3000TEUとなり、世界の発注残全体の70.5%を占めた。このうち発注残船腹量1位のMSCは131隻・180万1000TEUで、既存船腹量に対する発注残比率が29.8%に上った。2位のCMA CGMは83隻・109万1000TEU(同28.5%)、3位のCOSCOは48隻・80万3000TEU(同25.2%)だった。また、5位のONEは48隻・60万1000TEU(同32%)だったが、運航規模を現在の約180万TEUから30年には300万TEUに拡大する方針を掲げており、今後も発注が続く見通し。

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

世界のコンテナ輸送と 就航状況 2024年版



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12月10日
体裁：A4判 111頁
定価：13,200円(税込)、別途送料実費
※集会所会員は2冊以上同時にお申し込みの場合、2冊目から6,600円(税込)

ファイナルMラインJ
ファイナルMラインJサザンクロス

NAROC
ファイナル
シリーズ

信頼を未来につなぐ
NAROC
ナロック株式会社
NAROC ROPE TECH.

<https://www.naroc.co.jp/>

classNK HSE I, ISO45001, ISO9001, ISO14001
大阪本社・東京支店・九州支店・紀の川工場



©Fit Ztudio / Shutterstock.com

特集

海事産業・展望2025

KAIUN 新年号特集「海事産業・展望2025」では、海運・貨物市況や外国経済、国際情勢、環境規制など多岐にわたるテーマから14のトピックに焦点を当て、2024年の振り返りと2025年の見通しを専門家による寄稿で紹介する。

いずれの記事も執筆時点の内容となる。

海運市況 … ドライバルク市場
コンテナ船市場
原油タンカー市場

外国経済 … 米国経済
中国経済
インド経済

貨物市況 … 鉄鋼市場
原油市場
LNG市場
自動車市場
外国為替市場

国際情勢 … ロシア・ウクライナ問題

環境規制 … EU環境政策
国際海運環境規制

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

ドライバルク市場

荷動きは概ね順調、船隊も拡大へ

日本郵船株式会社
調査グループ バルク・エネルギー調査チーム

反田 邦夫

(2024年12月4日)

ドライバルク市況 2024 年の特徴

2024年のドライバルク市況は船型間で明暗が分かれた。前年騰落率はケープサイズ(5TC<5航路平均>)が9月以降下位船型を大きく引き離し年間を通して高めに推移した一方で、下位船型は苦戦した。特に、パナマックス(5TC)は9月以降下位船型のハンディマックス(10TC/11TC<10/11航路平均>)だけではなくハンディ(7TC<7航路平均>)をも下回った。

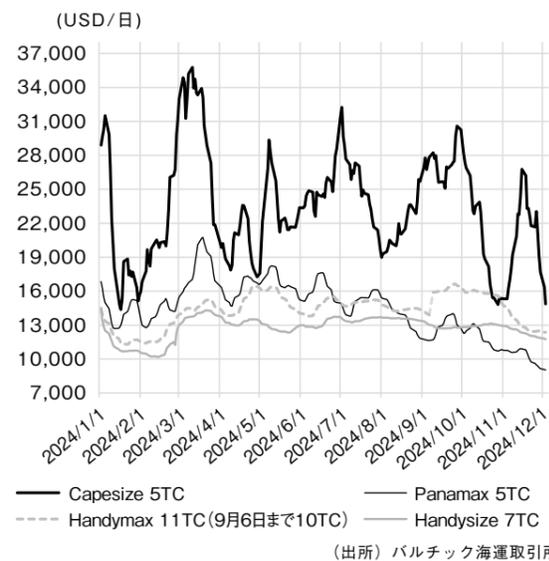
荷動き量(1~9月累計)は多くの品目で前年同期を上回った。とりわけ好調だったのは、ケープサイズで輸送される鉄鉱石のブラジル出し中国向けとボーキサイトのギニア出し中国向けであった。また石炭はインドネシア出しインド向けを中心に大きく伸びた一方で、豪州出しは中国向けの大幅増加をアジア向けの減少が相殺した。穀物はブラジル出しの減少分に対し米国出しがその穴埋め以上の量を出荷した。マイナーバルクも巡航速度を保っている。さらに、トレードパターンの変化とパナマ/スエズの通航制限による代替航路選択が、荷動きを上回るトンマイルの伸びを記録した。

ドライバルク船の竣工量は前年同期とほぼ同水準、解撤は歴史的な低水準が続いている。この結果10月末時点での船腹量は2023年末と比べてケープサイズが+1.8%、パナマックス+3.1%、ハンディマックス+4.8%、ハンディサイズ+1.5%、それぞれ増加した。

ケープサイズ(5TC)の市況は、年初の調整局面

が浅く終わり15,000ドル/日を割り込んだ後に反発が始まった。ブラジル積みの鉄鉱石の生産量が例年ほど雨期の影響を受けなかったことを主因に、3月中旬にこの時期にしては異例の高値35,780ドル/日をつけた。その後、例年通りの調整局面を経て、4月からギニア出しボーキサイトとブラジル出し鉄鉱石の好調な荷動きを背景に回復傾向に入り、15,000~32,000ドル/日のレンジ内で上昇と下落を繰り返した。10月の中国国慶節前後の市況も、中国の追加景気対策への期待が失望に変わり、盛り上がりえないまま終わった。例年年末の駆け込み出荷により船腹需給は締まるが、期近の先物指標にその効果は織り込まれていない(図1参照)。

図1 2024年市況推移(12月3日時点)
Capesize/Panamax/Handymax/Handysize



コンテナ船市場

スエズ運河通航の可否がポイント

拓殖大学商学部

教授 **松田 琢磨**

(2024年12月6日)

2024年コンテナ市場の概要

2024年のコンテナ船市場は、複数の深刻な輸送リスクが大きな影響を及ぼした。最も重大なものは、中東地域の紛争に伴うフーシ派による商船攻撃である。アジア・欧州間やアジア・北米東岸間を航行する大型コンテナ船は、スエズ運河から喜望峰への航路変更を現在も余儀なくされている。2024年10月時点で、スエズ運河を通航するコンテナ船の船腹量は、迂回が始まった2023年12月前半と比較して87%減少した状態である。

北米地域では複数の労働問題が発生した。2024年9月には北米東岸で港湾労使協約の更新期限を迎え、10月にストライキが発生した。カナダでも西岸港や鉄道会社でストライキが起きた。欧州では、喜望峰迂回の影響を受け地中海地域で港湾混雑が続いている。これらの要因に伴い24年のコンテナ輸送は著しく不安定化し、定時到着率は23年平均の62.1%から52.8%まで低下した。

輸送の不安定な状況に対応するため、欧米の輸入者は24年4月以降、販売のピークシーズンに向けた在庫確保を急いだ。前倒し出荷の影響により、24年のコンテナ荷動きは例年より早い7月から8月にかけてピークを迎えた。輸送量は21~22年の巣ごもり需要期を上回り、史上最高のペースで推移している。

前倒し出荷による輸送需要増に対し、コンテナ輸送サービスの供給が十分に追いつかない状況が続いた。航路迂回に伴う追加船舶、航路調整および船舶移動に要する時間が必要になったためであ

る。BIMCO(ボルチック国際海運協議会)の発表によると、2024年のTEUマイルベースでの輸送需要は15.5%増加する見込みである。一方で、サービス供給の増加は9.3%の見通しとなっている。

この需給ギャップにより、24年2月から下落に転じていたコンテナ運賃は24年4月から7月までふたたび上昇に戻した。新造船の竣工が進んだ7月以降は下落に転じたものの、24年の運賃水準は23年を上回って推移している。

この状況を反映し、コンテナ船社の業績も改善傾向にある。例えば、ONEの23年4月から9月期決算では、売上高が前年同期比37.7%増の73.1億ドル、税引き後損益は269.9%増の27.8億ドルの黒字となった。通年見通しでは売上高181.8億ドル、純利益は31.0億ドルを見込んでおり、23年の9.7億ドルからの回復を見込んでいる。

本稿では上述の状況を念頭に、24年のコンテナ船市場における荷動き、船腹量と運賃の動向を振り返る。さらに、25年の展望について私見を述べる。なお、本記事は執筆時点(24年12月上旬)で入手可能な情報とデータをもととしている。

荷動き動向

Container Trades Statistics社の発表によると、24年10月までの世界のコンテナ輸送量は1億5253万TEUとなり、前年同期比で6.2%増加した。増加を牽引したのは、北米往航(アジア→北米)とアジア域内航路である。これに続き、欧州往航(アジア→欧州・地中海)の輸送量増加が、世界全体の伸びに貢献した。また、アジア・インド中東間

原油タンカー市場

ボラタイルな環境も、堅調に推移

株式会社商船三井
エネルギー営業本部
カーボンソリューション事業群 タンカー事業第一ユニット
原油船チーム

チームリーダー **原田 航輔**

(2024年12月11日)

2024年 振り返り

2024年前半は、WTIが割安だったことでUSG(米ガルフ)積み中国向けの荷動きが活発化し、2024/1-3月期のUSG/CHINA(TD22)平均は9.1百万ドル、TCE平均は46,000ドル/日を超えマーケットを牽引した。中東積みにも波及し、TD3Cは2024/1-3期が平均W68、TCE平均は44,000ドル/日を超えとなった。

その後、中国の需要低迷を懸念したOPECプラスが日量586万バレル(自主減産日量220万バレル含む)の減産継続を決定した。その一方で、WTIは5月に掛けて上昇、USG積み中国向けの荷動きが鈍った結果、中東に船腹が集中し、2024/7-9月期は、TD3C平均W51 TCE 28,000ドル/日、TD22平均は7.3百万ドル、TCEは20,000ドル/日と低迷した。中国の需要は低迷から脱することができず、EIA/IEAなど各機関も本年の中国需要見通しを切り下げていく展開となった。例年であれば季節的要因によるマーケット上昇が期待できる10月以降も、24年12月6日現在でTD3C WS43と低迷している。

サマリーとして、限られた新造船供給やAtlantic方面の産出量増に伴うトンマイル増など市況を支えるプラス要因は充分あったが、中国の景気停滞がそれ以上に大きく足を引っ張り、結果として底抜けはせずとも期待を裏切られる一年となった。一方で、中古船市況は堅調に推移した結果、船の退出(解撤)は進んでおらず、高齢化が更に進む結果となった。

2025年 展望

2025年を展望する上でやはり欠かせないのはトランプ新大統領政権下での米国の地政学的方針の行方となる。タンカー市場にとっては総じてプラスになるという見方が一般的だが、露ウ戦争収束の可能性とそれに伴うトレードパターンの(一部)回帰の動向に注視したい。露ウ戦争の収束に前向きなトランプ氏による事態の進展を期待する一方で、収束しても通常のトレードパターンに戻るまでに2-3年掛かるとの見方や、そもそも部分的にしか戻らないとする見方もある。以下「トランプ2.0」を軸としたプラス要因とマイナス要因の考察をしたい。

<プラス要因>

- ①トランプ新大統領の石油掘削推進“Drill Baby Drill”による米国輸出の更なる増加及びブラジル・ガイアナの輸出増。OPECプラスは日量366万バレルの協調減産を26年末まで継続する方針だが、中国の需要が回復すれば中東からの輸入だけでは足りず、実需として米国・ブラジル・ガイアナからの輸入に頼らざるを得なくなる。
- ②トランプ新大統領によるイラン制裁厳格化に伴い、イランからの原油輸入を増やしていた中国が代替原油(非制裁貨物)にシフトし、ダークフリートの輸送需要が一部正常フリートに戻ることが期待できる。また、イラン貨物に従事している船社への制裁が広がれば実質的に船

鉄鋼市場

粗鋼生産は若干の回復に留まる

株式会社みずほ銀行
産業調査部 素材チーム

岡本 昂、久米 晃太

(2024年12月12日)

2024年の国内粗鋼生産は大きく減少

はじめに、2024年の鉄鋼の需給動向について述べる。2024年は主要な需要分野の生産活動がいずれも低調な1年であった。

内需については、自動車の国内生産台数は前年までの半導体不足問題からの回復が見込まれていたが、新たに起きた不正認証の影響でむしろ減少に転じている。また、国内の工作機械受注額は前年割れが続いており、建設分野でも人手不足・資材高の影響により、着工床面積は住宅・非住宅ともに減少が見込まれる。2024年の粗鋼見掛消費^{※1}は56.5百万トン(前年比▲3.0%)と減少を見込む。

輸出入^{※2}についても厳しい状況にある。弊行では、輸出は34.4百万トン(前年比▲2.9%)と減少、輸入は7.1百万トン(前年比+6.7%)と増加を見込む。背景には、世界最大の鉄鋼生産国である中国の輸出拡大がある。

中国で過剰生産された鋼材の余剰分が大量に輸出されており、世界的な需給緩和により日本の輸出が伸び悩む一因となっている。

また、日本では国内鉄鋼メーカーが能力削減を含む生産規模の適正化に取り組んできたことで、販売価格は比較的堅調に推移しているが、そうした中で国内材と輸入材の価格差が拡大し、輸入が増加する下地になっていたと考えられる。

以上により、2024年の粗鋼生産は83.8百万トン(前年比▲3.7%)と減少を見込む。

中国の輸出拡大の背景と今後の変化

中国の輸出拡大の背景には、内需の低調と過剰な生産能力という構造的な課題がある。

内需の低調については、足下の中国国内での消費不振といった短期的要因から、供給過多となっている不動産ストックの滞留という中期的要因、さらに人口減少や高齢化などといった長期的な構造要因が背景にあり、今後も回復の見通しは立てづらい。

こうした中でも、中国は生産能力の削減が進んでおらず、内需を大きく超える生産が行われることで、行き場を失った鋼材が輸出へと向かう構図である。ただし現在、多数の輸出先でアンチダンピング(AD)などの通商措置が取られ始めており、今後、中国では輸出減速による生産縮小が進むことが予想される。

2024年9月に、日本の経済産業省に相当する中国の工業情報化部が発表した、9年ぶりの鉄鋼業規範条件の改定に向けた意見募集案をみると、収益力を高め、合併・再編を進めていくこと等が評価される「先行標準化企業」という枠組みを作ろうとしている。こうした企業のみを支援していきこうという中国政府の狙いが見て取れる。市場淘汰が進んでこなかった中国において、今後は合併や再編など、「市場志向」の構造改革を促すという政策により、企業の淘汰や生産能力の削減が進むか注視したい。

※1 粗鋼見掛消費＝粗鋼生産＋輸入－輸出で算出

※2 輸出入＝粗鋼換算での輸出量、輸入量

原油市場

不測の事態に身構える市況

ENEOS総研株式会社
エネルギー経済調査部

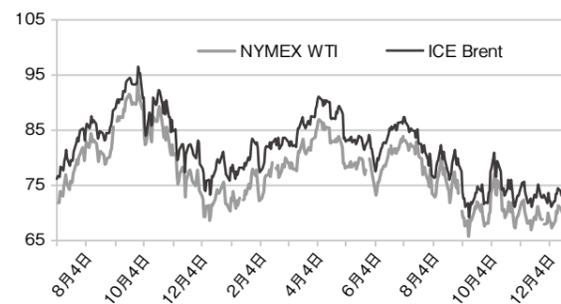
シニアアナリスト **佐久間 敬一**

(2024年12月17日)

2024年の回顧

前年2023年に続き2024年も地政学リスクが原油市場の不安定化の一大要因として働いた。イスラエルによるパレスチナのガザへの執拗な攻撃は2024年に入っても収束の兆しが見えず、むしろ戦線はレバノンにまで拡大、イランとの間では両国間の領土の直接攻撃(4月並びに10月)にまで事態はエスカレートし中東地域の緊張が高まった。特にイスラエルとイランの間の直接攻撃の際は市況が激しく乱高下し不安定となったが、幸い石油供給に支障が出る事態には至らず市場は直ぐに平静を取り戻し急騰は免れている。一方、ロシアとウクライナの戦況も収束の目途が立たない。11月半ばに米政府が長距離射程兵器の使用をウクライナに許可したことを受けてウクライナがロシア領内へ攻撃、対抗してロシアは超音速の中距離弾道ミサイルでウクライナへ反撃したことで緊張が

図 原油価格推移(ドル/バレル)
(2023年7月～24年12月)



(出所) 商品取引所のデータを元に筆者作成

高まり、それまで根強い需要不振観測から下落基調にあった原油市況はロシアからの供給懸念により反発する場面も見られた。直後の11月末にはイスラエルとヒズボラとの停戦合意観測を受けて反落したが12月にはシリアのアサド政権崩壊の報により反発するなど、まさに地政学リスクに翻弄される一年となった。

<2024年前半の市況、4月にかけて上昇しその後反落>

世界需要失速懸念はあるものの、年初に主要産油国の米国とカナダを襲った寒波がOPEC+産油国による追加の自主減産と相俟って大規模な供給量の落ち込みを引き起こしたことに加えて、中東情勢の緊迫化(イエメンのフーシ派による紅海でのタンカー攻撃など)やウクライナによるロシアの石油関連施設へのドローン攻撃で供給への影響が懸念された。世界の陸上石油在庫は7か月連続で減少し2016年以來の低水準まで落込み市況上昇要因となる。一方で、自動車の燃費向上とEV(電気自動車)の増加が石油消費の構造的な抑制要因として働いた。年初から4月初旬にかけては供給面での上昇圧力が勝り、ブレント先物はイスラエルとイランの緊張が高まったこともあり4月5日に1バレル当たり90ドルを超え3月上旬以降8ドル近く上昇し2023年10月以來の高値を付けた。その後4月半ばから下旬にかけてイスラエル・イラン双方による相手国領土への報復攻撃により緊張の度合いが一段と高まるが、双方の攻撃が抑制的で原油供給に影響は出ないとの見方から市況は反落。

4月末から6月初旬にかけて市況は大きく下落

LNG市場

25年も供給の不確実性は継続

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)
調査部LNG情報チーム

シニアリサーチャー **野口 洋佑**

(2024年12月4日)

2024年の動向

主要市場の天然ガス・LNG 価格

2023年から2024年の冬は、暖冬及び高在庫により価格は低調に推移し、北東アジアスポットLNG価格及び欧州天然ガス価格はともに4月までは概ね1MBtuあたり10ドルを下回る水準を維持した。その後、10ドルを下回る価格において東南アジア及び中国では買いが活発化したほか、ロシア産パイプライン(PL)ガス・中東産LNG供給懸念を背景に北東アジアスポットLNG価格は上昇基調で推移し、8月19日に14.4ドルを記録した。また、地政学リスクの高まりによるリスクプレミアム、新規LNGプロジェクトの立ち上がりに限定的であることのほか、6-8月にかけて多くの地域で熱波がみられたことも価格を下支えした。

欧州では早々に冬場の天然ガス貯蔵目標を達成し、度重なるメンテナンスにもかかわらずノルウェー大陸棚からのガス供給量が比較的安定して推移していたほか、ファンダメンタルズは堅調であり、欧州の買い意欲は低調であったことから10ドル台前半で推移し、アジア・欧州間の価格スプレッドは拡大した。その後、欧州の地下ガス貯蔵在庫からの引き出しが始まる中、地政学リスクの高まりやロシアからウクライナを経由して欧州へPLガスを輸出する契約(トランジット契約)の期限が迫り、また2024年11月29日の2025年2月1日時点における欧州地下ガス貯蔵率目標引き上げの発表が強気な市場心理を後押しし、11月29日時点で北東アジアスポットLNG価格及び欧

州天然ガス価格はともに10ドル台半ばで推移している。

なお、2024年から2025年の冬はラニーニャ現象による世界的な厳冬の可能性は低いものの欧州では例年より寒く、低調な風力発電が見込まれることから地下ガス貯蔵注入時期を前にした2025年3月31日のEU地下ガス貯蔵率が2024年同日の58.5%から大きく低下し40%後半から50%前半程度で推移するとみられる。

世界のLNG 貿易量

2024年の世界のLNG貿易量(予測)は約4億600万トンと対前年比1.2%増と予測される。2023年の対前年比2.1%増から鈍化したものの、増加傾向は維持している。パナマ運河と紅海でのLNG輸送の制約が発生したが、LNG供給量の減少にはつながらなかった。他方、中東から欧州への輸送は喜望峰経由となるため、中東からアジアへのLNG輸送量が若干増加し、アジアプレミアムに下方圧力を与えた。中東の地政学リスクの台頭は現在までのところ、原油価格の変動による間接的な影響を除けばアジア市場に大きな影響を与えていない。

中国のLNG輸入は2023年の7080万トンを上回り最大のLNG輸入国となる見込みである。日本は第2位を維持しており、輸入量は前年比僅かに減少または横ばいとみられる。欧州の輸入量は前年から大きく減少しているが、渇水を背景とした南米各国の水力発電からの代替、及びイスラエルからのPLガス供給懸念・人口増加・熱波による

自動車市場

停滞続く中、米国の動向に焦点

株式会社三菱総合研究所
ビジネスコンサルティング本部
コンサルタント

松山 滉太、平井 翔

(2024年12月4日)

世界の自動車販売台数は、回復が遅れる

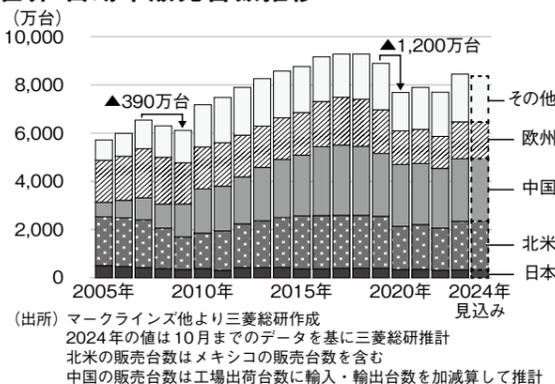
昨今、自動車業界の話題といえば、電気自動車を中心であるが、そのシェアはまだ小さく当面の自動車業界を左右するのは需要全体の動向である。

世界の自動車市場は、半導体不足等による供給制約の影響は収まったものの需要が回復しておらず、新車販売台数は停滞している。

新型コロナの影響で、世界の新車販売台数は2019年の8900万台から2020年には7700万台へと1200万台減少した。リーマンショックの際は、世界で390万台減少、同時期に急成長した中国市場を除いても900万台の減少に留まり、新型コロナの影響はリーマンショックをも上回った。

2021年以降は、半導体不足やウクライナ戦争によるサプライチェーンへの影響はあったものの、足元では世界全体で自動車の供給制約は概ね解消したのと考えられる。世界の新車販売台数は2023年に8450万台と新型コロナ前(2019年)の

世界自動車販売台数推移



94.8%まで回復したが、2024年は8400万台前後と前年並みで着地すると見込まれ、世界の自動車市場はコロナ前の水準を割り込む状態が続く。

地域別にみると、世界最大の市場である中国の販売台数が停滞している上に、主要な市場である米国、欧州、日本の2024年自動車販売台数はコロナ以前の実績に達していない。

中国の新車販売台数が3000万台を超えたと報道では言われているが、この台数には中国からの輸出も含まれる。中国国内の新車販売台数は、2023年2600万台、2024年2580万台と推計され、コロナ前から横ばいで推移する。2024年は、自動車買い替え支援補助金が支給されるものの前年並みに留まり、不動産市場の停滞や雇用環境の悪化による内需の不振が表れている。

米国の2024年新車販売台数は約1630万台と2019年1760万台を約7%下回る水準になる見込みだ。供給制約の解消により2023年に販売台数を大きく伸ばしたものの、物価高による家計の圧迫や自動車ローン金利の高止まりなどが影響し、2024年は前年並みの販売台数に留まる。

欧州はウクライナ戦争の影響で、経済の回復が遅れる。2024年の新車販売台数は約1520万台と2019年を約16%下回る見込みだ。

日本は、コロナ前は500万台を上回る市場だったが、半導体不足等で2022年に420万台まで販売台数が減少。サプライチェーンが正常化した2023年は480万台まで回復、中古車価格の高騰も続き、自動車需要の高さがうかがえる。ただし、足元では型式認証不正による供給側の制約が影響し、2024年の販売台数は約440万台の見込みだ。

外国為替市場

24年よりも円高・ドル安方向へ

住友商事グローバルリサーチ株式会社

経済部シニアエコノミスト 鈴木 将之

(2024年12月4日)

2024年の円相場の振り返り

2024年の対ドルの円相場を振り返ると、変動幅が引き続き大きかったこと、円安・ドル高傾向が継続したことが特徴として挙げられる。2024年1月から11月末までの東京市場17時時点の円相場の変動幅は21円17銭(140円60銭～161円77銭)と、3年連続で20円を上回った。年初には日米金利差の縮小などから円高・ドル安観測があったものの、円相場は年始から円安・ドル高傾向が続き、7月3日には1ドル=161円96銭と37年半ぶりの円安・ドル高水準を付けた。その後、円安・ドル高はようやく一服、米国の利下げ観測の高まりや夏の金融市場の混乱などを経て、9月16日に139円50銭台まで円高・ドル安が進んだ。しかし、米国大統領選や米国利下げを巡る思惑から、再び円安・ドル高になり、11月末にかけて概ね150円台で推移した。

円安・ドル高が続いた理由として、少なくとも2つ挙げられる。1つ目の理由は、金融政策の見通しが外れたことだ。米連邦準備理事会(FRB)が経済・物価動向次第という金融政策の姿勢を示す中で、物価上昇率が高止まり、利下げ開始が9月にずれ込んだ。一方、日本銀行は3月にマイナス金利政策、イールドカーブ・コントロール政策を終了し、金融引き締めに明確に舵を切った。しかし、4月や6月の会合で期待された円安けん制はなく、円安・ドル高に歯止めをかけられなかった。7月の利上げ決定は経済・物価動向を踏まえればあり得るものだったにもかかわらず、市場か

ら予想外と受け止められ、8月初旬の金融市場の世界的な混乱の一因とみなされた。

もう1つの理由には、日本経済の構造変化が挙げられる。例えば、貿易赤字の定着やいわゆる「デジタル赤字」の拡大、新しい少額投資非課税制度(NISA)に伴う海外投資の拡大などが円安・ドル高圧力になったと指摘されている。しかし、それらと反対の資金フローも拡大しており、見た目の金額ほど円安・ドル高圧力とも言えない。むしろ、為替相場への影響が見え難い点が懸念される。

見え難くなった実需の為替相場への影響

貿易赤字は足元にかけて金額を縮小させてきた。半期で見た貿易赤字は、直近ピークの2022年下半期の▲12.2兆円から2024年上半期の▲3.2兆円へと約4分の1に縮小した(財務省「貿易統計」)。しかし、円相場への影響という視点では、契約通貨別の貿易収支の方が重要だろう。米ドル契約の貿易収支は同期間に▲19.6兆円から▲11.7兆円への縮小にとどまった。このため、貿易赤字の縮小という見込みに比べて、円安・ドル高圧力が残存している。また、この間、円建て取引が多い半導体等製造装置の輸出が増えており、貿易の円相場への影響がさらに捉え難くなったとも言える。

経常収支のサービス収支のうち、通信サービスなど「デジタル赤字」の拡大が注目されている。デジタル化の進展につれて、サービス対価の海外への支払いが増加しているためだ。実際、2024年上半期の赤字は▲3.4兆円と、2022年下半期の

米国経済

トランプ政権に備え冷静な準備を

株式会社大和総研
経済調査部主任研究員 **矢作 大祐**

(2024年12月4日、同19日追記)

経済は堅調さを維持、インフレは減速

2024年の米国経済を概観すると、実質GDP成長率は1-3月期こそ前期比年率+1.6%と低調だったが、4-6月期が同+3.0%、7-9月期が同+2.8%と持ち直し、全体としては堅調さを維持したといえる。懸案だった高インフレに関しても、消費者物価指数(CPI)が2023年12月時点の前年比+3.3%から2024年10月時点の同+2.6%と緩やかに減速した。また、失業率が緩やかに上昇して雇用環境の悪化への懸念が強まり、9月の連邦公開市場委員会(FOMC)では2020年3月以来となる利下げに踏み切った。9月と11月に合計0.75%ポイントの利下げを実施しており、12月のFOMCでも0.25%ポイントの利下げが実施されたことで、2024年全体の利下げ幅は合計1.00%ポイントとなった。FF金利水準は12月末時点で4.3%程度となり、金融政策は徐々に緩和に向かっているといえよう。

2025年の米国経済に関しても、利下げの継続が景気を下支えし、2025年の年間の実質GDP成長率は前年比+2.2%(予想値)と底堅く推移すると見込む。2024年の同+2.8%(予想値)から減速するものの、年+2.0%前後とされる潜在成長率に近い巡航速度への回帰といえよう。インフレに関しても、サプライチェーンの改善の衣服によって、モノ(財、エネルギー、食品)の価格は減速余地が限られる一方で、家賃等を含むサービス価格のペースダウンが想定される。CPI全体で見ると、2025年末時点において前年比+2.5%程度と、緩やかなペースでの減速が継続すると予想してい

る。インフレの減速が続くことで、2025年全体で合計0.50%ポイントの利下げを実施し、FF金利水準は2025年末時点で3.9%程度を見込んでいる。

トランプ新政権誕生で不確実性は高まる

他方で、トランプ新政権の発足によって、米国経済の先行きに関する不確実性は高まっている。2024年11月の米大統領選挙では、接戦との事前予想に反してトランプ氏の選挙人獲得数(312票)がハリス氏(226票)を大きく上回った。上下院議会選挙においても、共和党が上院で多数派を奪還し、下院も引き続き多数派を維持した。トランプ氏の勝利も含めオール・レッドを実現したことで、トランプ氏の政策の実現可能性が高まったとの見立てが強まっている。

政策リストの中で米国経済を左右する主な内容としては、景気対策と移民排除策、追加関税措置が挙げられる。景気対策に関しては、2017年12月に成立し、2025年末に期限切れとなる個人所得減税等を恒久化するとともに、法人税率の更なる引き下げや、チップや残業代の非課税化等が主な内容だ。移民排除策は、近年流入が拡大した不法移民を強制送還させるとトランプ氏は主張している。追加関税措置は、中国からの輸入品に関して関税率を60%に引き上げ、中国以外の国・地域からの輸入品には一律10-20%の関税率を適用するとしている。なお、11月26日にトランプ氏は中国からの輸入品全てに追加で10%、メキシコ・カナダからの輸入品には25%の関税率を適用する意向があると述べている。

中国経済

米国の対中規制で減速懸念強まる

株式会社丸紅経済研究所

上席主任研究員 **李 雪連**

(2024年12月4日)

を主な目的に、地方政府のいわゆる「隠れ債務」の借り換えを進める方針も公表したが、景気刺激効果は限定的とみられている。

国際通貨基金(IMF)は2024年10月版の世界経済見通しで、住宅不況の深刻化や、消費マインドの悪化を背景に中国の2024年実質GDP成長率を前年比+4.8%(7月版比▲0.2%ポイント)に下方修正した。中国の民間調査機関がまとめた同年の経済見通しは10月時点の前年比+4.8%から11月時点では同+4.9%へと足元の経済対策が好感されやや上方修正されているものの、政府目標割れを見込む向きが依然として強い。

住宅市場低迷の長期化

中国のGDP全体の1/4程度に相当する住宅市場は2022年以降、1990年代に市場取引に移行して以来、最も厳しい局面を迎えている。地方都市を中心に新築住宅価格は下落傾向にあり、販売低迷や債務膨張を抑制するための債務総量規制などに起因した開発企業の経営悪化が物件の完工リスクを連想させ、新規購入を抑制している。

市場が冷え込む理由として、コロナ禍による販売・建設活動の停滞などもあるが、住宅バブル抑制策の影響が最も大きい。2016年以降中国政府は投資・投機目的の住宅購入を抑制するため住宅ローンの要件を厳格化。また住宅セクター向けの融資総量を厳しく規制している。銀行融資残高に占める住宅セクター向けのシェアはピークである2019年の29%から2023年には22%に圧縮された。低迷する住宅市場を支援するため、中国政府は

中国経済は、住宅不況の長期化や、世界の分断の強まりを受け、次第に中・低成長期に移行することが予想される。国内需要を大きく上回る生産能力が長く残る中、「トランプ関税」が2025年以降の中国経済にとって最も大きな下押し要因になると言える。長い目で見て、社会保障の改善を通じた消費の促進や、国内資源配分の歪みの解消、貿易摩擦を招く産業政策の縮小が成長力を高めるカギとなる。

2024年は政府目標割れの公算

中国政府は3月に開催される全人代(国会)でその年の経済成長目標を定める。2024年分の実質GDP成長率目標は前年と同様に「前年比+5%程度」に設定された。

これまでの経過を見ると、2024年1~9月期の実質GDP成長率は前年同期比+4.8%と市場予想を下回った。+4.8%の成長率に対する寄与度では、最終消費支出が+2.4%ポイントと最大だが、寄与度は前年同期(+4.3%ポイント)に比べて大幅に鈍化した。また、住宅投資やインフラ建設投資を含む総資本形成は同+1.3%ポイントと前年同期の寄与度(+1.6%ポイント)を小幅に下回った。財・サービスの輸出額から輸入額を差し引いた純輸出が同+1.1%ポイントと高めの寄与度となったが、これは前年の落ち込み(前年同期寄与度は▲0.8%ポイント)からの反動という側面が強い。

中国政府は9月下旬、景気刺激策として、金融緩和、住宅支援策、株価支持策を一段と強化した。また、11月上旬、地方政府の財政コストの低減

インド経済

農業回復と政府支出が経済を牽引

株式会社ニッセイ基礎研究所
経済研究部

齊藤 誠

(2024年12月5日)

高成長も国民生活は苦しく、総選挙で苦戦

インドでは2024年4～6月に5年に1度の総選挙が実施された。結果はモディ首相率いるインド人民党(BJP)が240議席、友党を合わせた与党連合・国民民主同盟(NDA)では293議席を獲得、下院の過半数(272議席)を上回り勝利した。BJPの圧倒的勝利が予想されたが、実際は前回から63議席減少となり、BJP単独では下院の過半数に届かなかった。

モディ政権は2019年総選挙で勝利して2期目に入ると、間もなくしてコロナショックが直撃、世界的にも厳格な都市封鎖を実施して国内が大混乱に陥った。モディ首相は経済の立て直しに向けて製造業振興策の挺入れを図り、生産連動型インセンティブ・スキームやインド半導体ミッションなど補助金政策を次々に導入するとともに、公共投資を拡大させてインフラ開発を積極化した。その結果、2021年度以降は投資主導で7%超の高成長が続いた。

高成長は総選挙に向けて国民への良いアピールとなったが、その恩恵は一部の富裕層に集中しているとの批判がある。コロナ禍後、富裕層向けの需要が好調だったが、大衆向けの需要は回復が遅れており、消費市場はK字回復となった。成長から取り残された農村や社会的弱者層はインフレの高止まりにより生活苦に喘いでおり、また人口の増加に雇用創出が追い付かず、若年層の失業も深刻化していた。つまり、2期目のモディ政権では国民生活の改善が期待通りには進まなかったた

め、総選挙では一定数の国民がBJPにNOを突き付けたといえる。

雇用・農村支援を重点化へ

第3次モディ政権が発足すると、7月に2024年度の国家予算案が発表された。基本的な枠組みは変わらず、歳出総額は前年度比7.0%増の48兆2,051億ルピー(約89兆円)、公共インフラが中心の資本的支出は11兆1,111億ルピー(約21兆円、前年度比+11.0%)だった。また予想通り連立パートナーの地域政党の要求に応える形でアンドラプラデシュ州とビハール州への財政支援が盛り込まれたが、財政健全化路線を堅持した。

歳出の優先項目として①農業や②雇用・技術、③都市開発など9分野が挙げられた。①農業では高収量品種の導入など生産性の向上に向けて1.5兆ルピー(暫定予算比+3.4%増)を拠出、②雇用・技術では「雇用連動インセンティブ」という新たな正規雇用を後押しする支援制度が発表された。2兆ルピーの支出を行い、今後5年間で4,100万人の雇用を創出する計画だ。そして③都市開発では1,000万世帯の貧困・中流階級の住宅需要に10兆ルピー投入するとした。

歳入面では個人所得税の減税が注目を集めた。税率区分の見直しと基礎控除の増額により中間所得層を中心に課税負担が減る見込みだ。また貿易政策では携帯電話や太陽電池に課される輸入関税が軽減方向に見直されることとなった。

このように予算内容を見るかぎり、3期目のモディ政権では国民生活の改善に積極的な動きがみ

ロシア・ウクライナ問題

停戦交渉のカギはNATO加盟

公益財団法人日本国際問題研究所

研究員 田島 理博

(2024年12月4日)

にも変えるに至らなかった背景には、侵攻の長期化に伴いロシア・ウクライナ双方の国内が相当程度疲弊をしている点が挙げられる。

ロシアでは、3月の大統領選挙を経て通算5期目の任期が開始されたプーチン大統領のもと、経済専門家であるペロウソフ氏が国防大臣に就任するなど、侵攻の長期化を見据えた戦時経済体制を強固にするための人事が行われた。また、モスクワなどの都市部では軍需に伴う好景気に沸いており、大統領・政権に対する国民の支持や継戦志向にも変化はみられない。しかしながら西側社会による経済制裁の影響でロシア軍の能力は着実に減少傾向にあり、また、政権の支持率低下に直結する追加動員には踏み切れずにいる原状にある。

一方のウクライナでも、ゼレンスキー大統領は4月、兵力不足を補うべく動員可能年齢を拡張させる改正法案に署名するなど、国家総動員体制の更なる拡大に努めている。また、米国をはじめとする西側諸国は軍事支援を継続、F16戦闘機やパトリオット防空システムなどを供与、ウクライナの継戦能力維持に貢献をしているものの、兵力不足に加え、同国の継戦能力は西側諸国の軍事支援に依存しており、支援が低下した場合、継戦自体が困難となるリスクをはらんでいる。

双方が厳しい状況下であり、これまで見られたような大規模な兵力を動員する形での攻勢を出来ずにいるなか、使用兵器のエスカレートが進んでいる。11月に米英がウクライナへ供与している長距離ミサイルでのロシア国内への越境攻撃容認に対抗する形で、ロシアは新型極超音速中距離弾道ミサイルである「オレシュニク」をウクライナ

2022年2月から始まったロシアによるウクライナ侵攻は未だ終結の糸口がないまま、間もなく3年目を迎えようとしている。しかしながら、米国においてトランプ前大統領が再選されたことで、これまで以上に停戦に向けた動きが加速されてゆくことになるであろう。

本稿では、ロシア・ウクライナ双方の内政状況も含め、本侵攻に関わる2024年内の主要な動向を改めて整理する。そのうえで、米国におけるトランプ氏の大統領再選がもたらすであろう停戦プランの内容に対する検討も含めた、この侵攻の行方について若干の考察を行うものである。

疲弊するロシア・ウクライナとエスカレートする兵器使用

2024年(以下、特記がない限りは同年)8月、これまでの膠着状態から一転し、ウクライナはロシア西部クルスク州を奇襲、第2次世界大戦後初となる正規軍によるロシア国内への直接攻撃・領土占領に成功した。これによりウクライナ軍の士気向上と同国内での厭戦意識の払しょくをもたらしたが、軍事的な目的であるウクライナ東部に展開しているロシア軍兵力の引き剥がしには繋がらなかった。それどころか当初は混乱していたロシア側の反撃体制が整うにつれ次第に占領地は奪還されつつあるなど、ウクライナ側の行き詰まりを見せている。

従来ウクライナ東部のみならず、クルスク州でも戦線に劇的な変化が生じず、ひいては侵攻そのものの趨勢をウクライナ有利にも、ロシア有利

EU環境政策

政治的合意形成の在り方が重要に

SOMPOインスティテュート・プラス株式会社
クライメイトグループ上級研究員 **鈴木 大貴**

(2024年11月26日)

2024年は環境政策にとって大きな節目となった。生物多様性(CBD COP16)、気候変動(COP29)、プラスチック汚染防止(INC 4・5)という3つの国際環境条約交渉が重なったことに加え、世界64か国以上で国政選挙が相次いだためである。

EUも例外ではない。向こう5年間の政治体制を決する6月の欧州議会※1選挙は、環境政策の中核である「欧州グリーンディール」の今後を占う重要な試金石となった。

欧州グリーンディールの現状と政策見直しの動き

欧州グリーンディールは、エネルギー転換と2050年までのネットゼロ実現を柱とする成長戦略である。2019年12月の公表以来、100を超える関連法案が成立または準備されてきた。

ただ、選挙以前から加盟国には「環境規制疲れ」の徴候が見え、右派勢力の反発を中心に欧州グリーンディールを巡る緊張は高まっていた。

例えばフランスのマクロン大統領は、農業・産業への影響を考慮し、新たな環境規制導入を抑制する必要性を主張した。2024年初頭には環境規制強化への反発から欧州各地で農民の大規模な抗議運動が発生し、共通農業政策(CAP)の環境制約は一部緩和を余儀なくされた。また、生物多様性関連法である自然再生法(NRL)は、最大会派や農業団体からの強い反発に直面し、一時は廃案寸前まで追い込まれた(その後2024年8月に施行)。

こうした中で、欧州議会における右派勢力の伸長は予想されたほどではなかったものの、「緑の党」は19議席を失い、加盟国レベルでも、東部ドイツ諸州でAfD(ドイツのための選択)が台頭するなど右傾化の潮流が強まる。

その結果、環境政策の展開にはより繊細な政治的調整が求められる状況となっている。EU法の立案を担う官僚機構である欧州委員会で二期目のトップを務めるフォン・デア・ライエン委員長は、従来の欧州グリーンディールを「クリーンで公正かつ競争力のある移行」として再ブランド化し、環境保護と経済成長の両立を模索する姿勢を示す。経済(競争力・雇用)や安全保障が政策の最優先課題として前景化する中、グリーンアジェンダは、より広範な経済改革の一環に再構築されつつある。

排出削減目標の堅持と規制強化の現状

とはいえ、EUの基本的な気候変動対策の方向性に変更はない。Fit for 55に基づく2030年までの温室効果ガス(GHG)排出量55%削減目標は堅持され、2024年2月に提案された2040年までの90%削減という新たな中間目標は選挙後も据え置かれている。

運輸・エネルギー分野での規制強化も着実に進んだ。2024年からEU排出量取引制度(EU ETS)の対象範囲が海運部門に拡大され、FuelEU Maritime規則による船舶燃料のGHG削減も開始される。さらに、2035年以降の内燃機関車の新

※1 欧州議会はEU理事会(加盟国閣僚で構成)とEU法の立法権を共有し、議員は5年ごとの直接選挙で選出される。

国際海運環境規制

GHG削減へ経済的手法の導入進む

一般財団法人日本海事協会
認証本部 環境部主管 **小笠原 友幸**、主管 **三浦 健太郎**、**原田 智広**

(2024年11月29日)

GHG排出削減が社会全体で課題となる中、本業界においてもゼロエミッションへ向けた規制導入の動きが加速している。本稿では、国際海運全体の環境規制としてCII燃費実績格付け制度、また、国際海運並みにインパクトのあるEUの地域規制について取り上げたい。

CII 燃費実績格付け制度

2023年から始まったCII(Carbon Intensity Indicator)燃費実績格付け制度は2025年で3年目を迎える。本制度は、年間の燃費実績を確認し、その結果に応じて格付けすることで、国際海運全体の燃費改善を促進する枠組みである。

具体的には、2019年から実施されているIMOの燃料消費量報告制度(IMO-DCS: Data Collection System)のデータを基に、個船の燃費実績を毎年計算し、船種毎に設定される基準値からの乖離量をもとにA～Eの5段階格付けを行う。格付けがEまたは3年連続でDの船舶は、さらなる改善のため、減速運航、最適ルート選定、ジャストインタイム運航、適切な船体・機関メンテナンスなどを含む燃費改善計画を策定し、船舶エネルギー効率管理計画書(SEEMP)へ記入して船籍国主管庁や船級協会から承認を得る必要がある。

CII燃費実績格付け制度は、IMO-DCSと同様に5,000 GT以上の国際航海に従事する全ての船舶(バルクキャリア、ガス運搬船、タンカー、コンテナ船、一般貨物船、冷凍運搬船、兼用船、自動車運搬船、Ro-ro貨物船、Ro-ro旅客船、LNG運搬船、クルーズ客船)に適用される。

初年度となる2023年の格付け実績は、IMO全体でC以上の船舶が7割以上となっている。ただ評価基準は2019年を基準年として2023年から2026年まで毎年2%ずつ強化され、2023年に5%だった削減値は2026年には11%となるため、格付けの分布も今後数年で変化することが予想される。

海運 EU-ETS

EU-ETS(Emissions Trading System)は2005年に導入された欧州におけるGHG排出量取引制度で、24年1月から海運セクターも対象となった。

海運EU-ETSでは、総トン数5000トン以上の船舶で、EUおよびEEA(欧州経済領域)内の港湾を発着する航海が対象となる。通常のEU-ETSでは事業者や施設ごとに排出量の上限(無償枠)を割り当て、過不足分の排出枠(排出権)を売買する。一方海運セクターに対する排出枠は、無償枠が設定されておらず、対象となる航海で排出されたGHG排出量の全てに対して、排出枠を購入しカバーする必要がある。事前に購入しておいた排出枠よりも実際の排出量が少なくなった場合、その余剰分を市場で売却することが可能である。

責任主体は、登録船主(registered owner)または管理会社(ISM companyつまりISM上のDOC holder)のいずれかの海運会社(Shipping company)。海運会社は、2025年以降毎年3月末までに検証機関による検証を受け、EU-MRV報告プラットフォームであるTHETIS-MRVに検証報告を提出する。また、海運会社はEU/EEAの加盟国の寄港歴に基づき管轄当局に登録され、排

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。

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)	
30	実践的な対応力を強化する 船舶保険実務(中級)(全1日)	レベル ★★☆
日時	2月19日(水曜日) 13:30~17:00	
講師	三井住友海上火災保険 グローバル損害サポート部 船舶グループ長 嵯峨 健司 氏	
受講料	会員:11,000円(税込) 非会員:22,000円(税込)	
31	内航船における契約書式を改めて学び、理解を深める 内航傭船契約(全1日)	レベル ★★
日時	2月25日(火曜日) 13:30~17:00	
講師	田川総合法律事務所 弁護士 黒田 直行 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。

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)	
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		
日時	1月20日(月曜日) 15:30~17:00	
講師	グローバルプロフェッショナルパートナーズ GPP 税理士法人 公認会計士・税理士 中島 毅 氏	
受講料	会員:5,500円(税込) 非会員:11,000円(税込)	
世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢		
日時	1月23日(木曜日) 15:30~17:00	
講師	全国農業協同組合連合会 畜産生産部 穀物外為課 課長 鮫島 一郎 氏	
受講料	会員:5,500円(税込) 非会員:11,000円(税込)	
船主責任制限法の基礎		
日時	2月26日(水曜日) 13:30~17:00	
講師	マックス法律事務所 弁護士 竹谷 光成 氏	
受講料	会員:11,000円(税込) 非会員:22,000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。

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
2月	30 船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆	3月	33 バルカーオペレーションの現場実務(全1回)	★☆☆
	31 内航傭船契約(全1日)	★★		34 船荷証券の実務上の問題点(中級編)(全2回)	★★★
3月	32 船舶売買の実務(全3回)	★★	35 Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(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
3月	5 入門 会計と海運業	★	3月	6 定期傭船契約	★

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
2月	船主責任制限法の基礎	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。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

鈴木商店焼打ち事件と

「海運」の意外な接点

—「海運」1964年6月号「社外船進出史話」を全文再掲載—



神戸海運集会所時代に明海ビル(当時)1階につくられた商談のための大ホール

この読み切り企画について最初に正直にお断りしておきたい。読むと「へえ」と思う人は確実にいるだろうが、実はそれほど大したお話ではない。

ただ本誌としては“歴史の一部に間接的に立ち会っていた”という意味で意外な発見というか、ちょっとした驚きがあった。それと同時に、歴史好きな人ならそれなりに興味を持って読んでもらえそうだし、若い世代向けの歴史的知識としても有意義なのではないか—といった動機で掲載する。

意外な発見とは、ある著名な作家の優れたノンフィクション作品の中で本誌「海運」の寄稿が引用されていたことだ。引用だけでなく、「海運」への寄稿者(ここではA氏)がその寄稿をもとに作家から実際に取材を受け、その時の模様も作品中に書かれている。

それがわかったのは、弊所常勤理事がある文庫本の一頁を指さし、「これって、集会所の「海運」のことかな?」と尋ねてきたのがきっかけだ。調べてみると、確かに弊誌「海運」だった。

ただ引用はわずか一段落分。それも、寄稿の本論ではなく、話が脇にそれたところの一言がキーワードだ。寄稿に書かれていた「ゆさぶられ」という表現が正しいのか、それとも取材時に寄稿者A氏がその場で訂正したという「煽られ」の方がより正確なのか。それを作家が問い詰めるという、非常にピンポイントな接点である。

今回は前半で総論的に概要を説明し、後半では実際の資料として引用された当時の寄稿記事を全文再掲載しよう。寄稿そのものは戦前の不定期船史の内容だが、それもまた読者にとって有意義な知識になるはずだ。

「海運」が引用されていたのは 城山三郎の著作

上げ底感たっぷりの導入で恐縮だが、その著名な作家の優れたノンフィクション作品とは城山三郎著「鼠 鈴木商店焼打ち事件」である。シニア層なら読んだことがある人も多いのでは

ないだろうか。

物語の筆頭主人公は鈴木商店の大番頭・金子直吉。鈴木商店の主人は鈴木岩治郎だったが死去後は岩治郎の妻、「お家さん」こと鈴木よねが金子直吉に経営を委任していた。金子直吉は自ら俳号を「白鼠」としたほか、鼠黒色のダボダボの背広上下を万年着ていたことから、著者は「鼠」と題したようだ。初版は1966(昭和41)年らしい。

この書籍は、1918(大正7)年ごろに起きた米騒動とそれに連動して発生した「鈴木商店焼打ち事件」の真相を検証すべく、著者・城山が当時を知る人に実際に会って取材をし、大正期や昭和期に書かれた記事・書籍・パンフレットなどの資料を丁寧に分析して、小説的手法も組み合わせて書かれたものである。より正確に言えば「ノンフィクション的な作品」となる。

歴史検証ものとしても経済小説としても、あるいは集団社会心理やマスコミュニケーションの観点から見ても、たいへん読み応えのある作品である。

この「鼠」の内容は漫画化もされている。1980年代半ばから1990年代初頭、「週刊ヤングジャンプ」に連載されていた「栄光なき天才たち」の中で、「鈴木商店」を取り上げた回があった。

「栄光なき天才たち」は、実力や能力があっても一時的な名声を浴びながらも最終的に相応の歴史的評価を得ることができなかった人物などに焦点を当て、その発掘物語を紹介する。ある回で鈴木商店が取り上げられ、その栄枯盛衰やそこに出てくる登場人物の生きざまがコンパクトにわかりやすく描かれている。

鈴木商店が勢いづいた100年前 大戦景気に沸くも社会は不安定に

ここで簡単に歴史的経緯を振り返っておきたい。以下は著作「鼠」や一般

的歴史知識、ウェブ上から収集できる資料からまとめたものである。

鈴木商店とは明治期に誕生した商社(当初は個人商店)で、大正の一時期、三井物産や三菱商事を凌ぐ売上を達成した一大商社であり、新興勢力・財閥でもあった。「鼠」によると、鈴木商店は「大正6、7年にピークになった」としている。西暦で言えば1917、1918年のことだ。

鈴木商店は合弁会社となり、第一次世界大戦を機に急成長するが、1927(昭和2)年、金融恐慌の中で経営破綻を余儀なくされる。その後、子会社だった日本商業が主体となって1928年に日商株式会社として再出発し、1968年に岩井商店と合併して日商岩井となった。現・双日である。また鈴木商店を源流とする代表的な企業には双日のほか神戸製鋼、IHI、J-オイルミルズ、帝人などがある。そして後述にあるように、海運会社とのパートナーシップという意味では川崎汽船と縁が深い。

第一次世界大戦期は、神戸が日本の海運業の中心だった時代である。日本は当時、連合国側(主に英・仏・露)についた。連合国は同盟国(主に独・オーストリア=ハンガリー)と対したが、連合国側の船舶は商船や客船も含めドイツの潜水艦によって沈められた。

欧州が主戦場となり、欧州の船不足と物資不足が顕著になる一方で、戦場とならなかった日本は大戦景気に沸いた。神戸では海運業や造船業が盛んになり、巨大資本が集積・形成された。船成金が生まれたのもこのころだ。

社会の構図も変わろうとしていた。当時は大正デモクラシーの時代。明治時代から続いてきたそれまでの藩閥政治から政党政治・議会政治へという民主化の流れが強まり、「民」が社会の主役であるべきとの主張が台頭した。

また、大戦景気は巨大資本家を生み、工業を発展させるとともに農村部から

<コラム：荒木忠雄氏>

ウェブで「荒木忠雄 海運」と検索すると、「鈴木商店記念館」、「国華産業株式会社 創立70周年記念誌」、「金子直吉伝」といったサイトやPDFにヒットする。そして集会所の「標準備船契約制定の沿革」(PDF)にも名前が載っている。

集会所の「営業報告書」を創立期第1回(大正11年)から見ていくと会員に「国際汽船株式会社」とあり、その下の副会員名の欄に「荒木忠雄」とある。第2回(大正11年下半年)から「鈴木商店(合名会社)」(正会員又は代表者名「永井幸太郎」)も会員に加わる。第5回(大正13年度)から「鈴木商店」の正会員又は代表者名は鈴木商店の“お家さん”「鈴木よね」となっていた。

また第7回(大正15年度)報告書には集会所内に「評議員制度」を設立したと記録されているが、「荒木忠雄」氏は評議員の一人でもある。評議員会の下に初めて「商談部」「仲裁部」「総務部」が置かれ、荒木氏は商談部員と仲裁部員を兼務していた。さらに商談部員として書式制定の委員にもなっている。

第8回(昭和2年度)に出版物(特報・週報・月報)の編集委員の制度も立ち上がったことが記されている。翌第9回(昭和3年度)の営業報告書では編纂委員としても荒木氏の名前があった。日本海運集会所の20年史には荒木忠雄氏の顔写真も掲載されている。この荒木忠雄氏と寄稿者は同一人物と思われるが、そうなら荒木氏は集会所にとっても設立当初からのキーパーソンの一人だったことになる。「海運」への寄稿もうなずける。



荒木忠雄氏(「日本海運集会所20年史」より)

2025年新春を迎えて <抜粋>

一般社団法人 日本船主協会
会長 明 珍 幸一



当協会は、本年も業界をめぐる諸課題に着実に取り組んでまいります。

まずは、船舶の安全運航の確保です。船舶の航行の自由と安全の確保は、海運業界にとって安全で安定的な海上輸送サービスの提供における大前提です。2023年10月のイスラエルとハマスの軍事衝突以降、紅海周辺海域ではイエメンの武装勢力ホーシー派による民間商船を標的とした攻撃が続いています。民間商船への攻撃や不審船追尾などの事案は、イスラエルとは無関係な船舶も含めこれまでに130件以上発生しており、2隻が沈没、4名の船員が犠牲になる等、周辺海域の治安の悪化に伴い、世界のライフラインを支える商船の安全運航は大きく脅かされています。当協会は、こうした非道な行為を断固非難するとともに、一刻も早く船舶の自由かつ安全な航行が確保されるよう、引き続き強く求めたいと思います。

こうした紅海情勢に呼応するかのよう、ソマリア沖・アデン湾海域での海賊事案が増加し始めており、事態を大変憂慮しています。わが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した海賊対処行動は引き続き必要不可欠ですので、厳しい環境下での護衛活動に深く感謝申し上げますと共に、活動継続へのご支援をお願い申し上げます。

次に、環境問題・規制への対応です。世界の海を舞台に活躍する海運業界にとって、気候変動対策とし

てのGHG削減・脱炭素への対応は、最重要課題の一つです。当協会はIMOに先駆けて「2050年GHGネットゼロへの挑戦」を表明していますが、本年も果敢に挑戦してまいります。

現在IMOでは、2023年に採択された「2023 IMO GHG削減戦略」の達成に向けた具体的な規制(中期対策)と、それらを反映する条約改正案が議論されています。一方、EUでは、昨年1月1日に海運セクターに適用開始となった欧州域内排出量取引制度(EU-ETS)に加え、本年1月1日からは、船舶の使用燃料のGHG強度に係るFuelEU Maritime規制の適用が始まる等、IMOの動きに先行して地域規制の導入が進んでいます。海上輸送の安定やグローバルなサプライチェーンの維持において、統一的な国際規制の整備により地域規制の乱立を防ぐことが肝要であることは明白です。国際規制の議論を着実に進めることが、より重要な意味合いを持つ中、引き続き日本政府がIMOでの議論をリードしていくことを期待すると共に、海運業界としてもバックアップしていく所存です。

一方、IMOの目標達成には、新燃料・新技術の開発や新たな燃料の供給体制の構築に向け、業界や立場を越えて連携した抜本的な取り組みや体制作りが欠かせません。昨年8月末には、海運大手3社と国内造船4社が、液化CO₂輸送船の標準仕様・

船型の確立に向けた共同検討を開始し、将来的にはアンモニア燃料等の脱炭素技術を活用した新燃料船の設計・開発・建造に係る協業も視野に入れています。わが国海事クラスターを担う海運・造船の両業界が、タッグを組んで厳しい国際競争に立ち向かう大きな一歩だと考えています。

また、海運を目指す人材の確保と育成も重要な課題です。日本の海運は優秀な日本人海技者によって支えられており、前述の環境や安全の取り組みを実施する際の“核”となる存在です。少子化が進み、他産業と激しい人材獲得競争に晒されている中、わが国海運の安全を支え、国際競争力を維持・強化する上でもその確保と育成は極めて重要です。当協会は、産官学による海技人材の確保・育成のあり方の検討に参画し、関係者との連携を強化して業界としての要望を反映しながら、船員不足、後継者の確保・育成等に係る諸課題に取り組んでまいります。

さらに、次世代を担う若者に海運に対する興味や関心を持ってもらい、未来の海運業界を担う仲間になっていただくことも大切です。本年も1月に「開運」じゃなくて、「海運」です。」をキャッチフレーズとするPRキャンペーンを全国で実施する他、施設見学や出前授業等の草の根の広報活動も通じて、海事産業の重要性に関する認知度向上と海運への理解を深めていただけるよう取り組んでまいります。

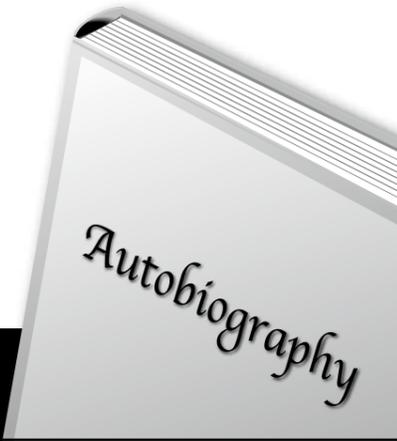
自費出版のご案内

日本海運集会所から、あなたの本を出版しませんか。
私達がお手伝いします。

見積もり
無料

エッセイ、自伝などジャンルは問いません。
お気軽にお問い合わせください。

お問い合わせ (一社)日本海運集会所 海事情報事業グループ
TEL 03-5802-8365 FAX 03-5802-8371



REPORT & INFORMATION

「海賊対処活動に対する感謝の集い」の開催

日本船主協会（以下、船協）は、11月27日に「海賊対処活動に対する感謝の集い」を開催し、防衛省、国土交通省、海上保安庁その他関係省庁および国会議員など、ソマリア沖・アデン湾での海賊対処活動にご尽力いただいている関係の皆様約350名にお集まりいただきました。

明珍幸一会長は、海賊対処法成立前の活動も含め、900回以上の護衛活動と、日本関係船舶を含む4,000隻を超える商船の護衛に対する海賊対処活動に謝意を示し、「海賊対処活動および中東地域での情報収集活動」が1年延長されたことについても改めて感謝しているとし、引き続き、国際社会と連携した海賊対処活動の継続が必要である旨を伝えました。

来賓を代表して、中野洋昌国土交通大臣、本田太郎防衛副大臣、神田潤一法務大臣政務官、生稲晃子外務大臣政務官、瀬口良夫海上保安庁長官、川村伸一防衛省統合幕僚監部運用部長、ジブチ共和国イブラヒム・ビレ・ドゥアレ駐日特命全権大使よりご挨拶をいただきました。

挨拶では、国土交通大臣をはじめ複数の来賓より、これまでの15年間、護衛した商船に1隻の被害も発生させなかったわが国護衛活動に対する高い評価と、特に最近は不安定化する中東情勢の下、過酷な環境において緊張感をもって任務を遂行する自衛官、海上保安官への深い敬意と感謝の念が表さ



会場の模様



明珍船協会長

海賊対処行動15周年記念行事に出席

外務省および防衛省は11月5日、ミナサルマン港（バーレーン王国）にて、護衛艦「むらさめ」の艦上で、わが国の海賊対処行動15周年記念行事を開催し、日本船主協会から土屋副会長、平尾常務理事が、日本郵船から進藤海務グループ長が出席しました。

バーレーンには米国海軍を中心に有志国の海軍で構成する合同海上部隊（CMF）の本部があり、式典にはバーレーン政府関係者、CMFに参画する諸国の連絡官など多数の関係者が参加しました。

在バーレーン王国日本国大使館の岡井朝子大使による挨拶では、15年におよぶ自衛隊の海賊対処行動における護衛艦の活動では4,000隻に近い船舶を無事に護衛し、また、航空機による監視活動の成果もあり、各国から高い評価を得ていると述べました。

防衛省からは、海上自衛隊艦隊司令官の代理として出席した、航空集団司令官の金嶋浩司海将が「15年間の活動を通じて海賊対処行動が奏功した」などの挨拶をし、来賓からはCMF司令官が「特にP-3C哨戒機を永続的に派遣してきた自衛隊の活動に感謝する」と述べました。

土屋副会長は、「むらさめ」の早川正紘艦長に「ご安全をお祈りします」と言葉を伝え、任務に赴く隊員達と言葉を交わしました。

翌6日、土屋副会長は岡井大使を表敬し、式典への招待に対し謝辞を述べ、最近の海賊事情、紅海周辺での商船攻撃事案、中東からの資源輸送の重要性などを踏まえ、日本海運のおかれる現状に関する説明を行いました。

（日本船主協会 海務部）



（左から）早川艦長、金嶋司令官、土屋副会長、平尾常務、進藤グループ長

れました。また、ドゥアレ大使からは、隊員への敬意とともに、日本から新たに供与された巡視艇も活用し、ジブチおよび周辺海域の安全に一層寄与したいとの強い意欲が示されました。

続いて長澤仁志副会長の乾杯の発声により始まった歓談では、司会の2024年度ミス日本「海の日」有馬佳奈さんによる、海賊対処活動任務を終えた自衛官/海上保安官へのインタビューで現場の声などを盛り込みつつ、本会は盛会のうちに終わりました。

（日本船主協会 海務部・総務部）



インタビューの様子会場の模様

海事イベントにて海事PRブースを出展

海洋文化都市くれ海博2024

11月10日、広島県呉市にて海洋文化都市くれ海博2024が開催されました。船協はこの機会を捉え、広島県の呉地域の船主が中心となって組織する「喜望峰の会」メンバーと協力し、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、船協ブース近くでは水素を燃料とした世界初の双胴旅客船「ハイドロびんご」の体験乗船が行われるなど多くの来場者で賑わうなか、船協ブースでは海運にまつわるクイズや自動車船内のVR映像見学を実施し、参加者には海運グッズを、X（旧Twitter）やInstagram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プレゼントしました。

ブースでは、150組以上の方がVRやクイズに参加いただき、「貨物船を見る機会がないので、自動車船の中を見られて感動した」「海運が日本の貿易量の99%以上を運んでいるなんて知らなかった」の声が聞かれました。



木村船長ご挨拶の様子

また、大和波止場・野外大型テントで行われた「海洋・海事のお話、映像上映」コーナーでは、船協海事人材部 木村課長代理（商船三井船長）より「船の役割と船で働く船員さんのお仕事」について講演が行われ、親子連れの方々に海運の重要性を理解いただき、海や船に興味を持っていただきました。



船協ブースにて、クイズに挑戦



自動車船をVRで見学

名古屋港 練習帆船「日本丸」一般公開

11月9・10日に、愛知県名古屋市にて海技教育機構の練習帆船「日本丸」が一般公開されました。船協は、名古屋港管理組合、日本内航海運組合総連合会などと協力し、海運をはじめとする海事産業の魅力を紹介する海事PRブースを出展いたしました。

両日とも多くの来場者で大変な賑わいを見せており、船上では実習生らによって、ヤシの実を使った「甲板流し」と呼ばれる甲板掃除体験などが行われ、子どもたちは熱心に甲板を磨くなど、貴重な機会を存分に楽しんでいる様子でした。

船協ブースは、「日本丸」の前に出展し、海運にまつわるクイズに回答いただくとともに、船協のXアカウントをフォローいただき、より一層海運に興味を持っていただくようPRしました。

（日本船主協会 企画部広報室）



船上見学の様子



船協ブースの様子

海運の重要性を学校教育の場で～海事施設見学会や出前授業を実施～

日本船主協会（以下、船協）は東京都新宿区立四谷小学校5年生約110名を対象に、川崎汽船、商船三井、日本郵船および各ターミナル運営会社の協力を得て大井コンテナターミナル（以下、大井CT）の見学会を開催し、その事後授業として船長講話を実施しました。また、埼玉県内の2つの小学校にて出前授業を実施しました。

▶四谷小学校 大井CT見学会（11月21日）

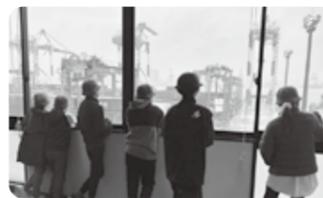
当日朝、学校から大井CTに向かう3台のバス各車内で、動画（コンテナが船に積まれるまでの流れや、コンテナで運ばれる荷物、コンテナ・コンテナ船の大きさを解説）を視聴し、基礎知識を身につけました。

CT到着後、バスは夫々3つのターミナル（大井ふ頭1・2号、3・4号、6・7号）にて、車内からターミナル構内を見学しました。当日は生憎の雨天だったため当初予定していたターミナル社屋の屋上見学はできませんでしたが、バスから（雨の中での）トランスファークレーンによるコンテナの並び替え、トレーラーによるコンテナの搬出入など、様々な作業が同時に行われている様子を見ました。また、ガントリークレーンの真下を通った際、ガントリークレーンの作業室に繋がる階段やエレベーターをターミナル担当者の説明により学びました。整然と積まれるコンテナを間近で見学し、その大きさに驚くとともに、普段は見ることのない景色に児童たちは喜んでいました。

見学後は、質疑応答の時間が設けられ、ターミナル担当者から回答・解説がありました。児童からは「船は何時間ほどで出航するか」「一日何台くらいのトレーラーが来るのか」「ターミナル内にコンテナは何個くらい置けるのか」「1つのターミナルにトランスファークレーンはいくつあるのか」といった鋭い質問が多数出るなど、関心の高さがうかがえました。



車窓にてガントリークレーンを真下から見学



社屋からターミナルを見学する児童たち

▶四谷小学校 出前授業・船長講話（11月27日）

大井CTをはじめとした東京港での社会科見学の事後学習として、11月27日、船協海事人材部の木村船長による出前授業・講話を実施しました。

まず事前の課題として児童たちが考えてきた「サッカーボールとポテトが運ばれてくる航路」について、船長から正解が発表され、米国東海岸から日本への航路ではパナマ運河を通ることを学びました。船長が実際に撮影してきた、パナマ運河の閘門を通過する貴重な映像を見た際は児童たちから驚きの声があがりました。その後、運ぶ荷物によってバルク船、タンカー、LNG船や自動車船など専用の船を使うことを説明し、それぞれが効率的に荷物を積めるように工夫がされていることを、写真を用いて解説しました。

次に、航海士と機関士の仕事内容や、船上での生活など、船員の仕事について紹介しました。木村船長が仕事にかける思いについて、「一つの船と、船員たちの命を会社から任されていることに責任と誇りを持っている。航海を終えて下船するとき、乗組員全員の命を担保できたことに安心すると同時に、やりがいを感じられる。」と語ると、児童たちは真剣に耳を傾けていました。

最後に、質疑応答の時間が設けられ、時間が足りなくなるほど多数の質問が出ました。なかでも「荷物を傷つけないための工夫はあるか」という質問があり、船長から「たとえば自動車船の乗組員は、手

が当たった時に車に傷をつけてしまう可能性がある）腕時計や指輪をつけて貨物エリアに入る際は、専用のリストバンド、リングカバーをつけて入ります。自動車に汚れや傷がつかないように、服装にも厳格なルールが定められている。」と回答があり、児童は驚いた様子でした。他にも「一番大変だったことは何か」「パナマ運河を通過するのに何時間くらいかかるのか」「船長をやっていて増えてほしい機能はあるか」「船の消灯時間はあるか」等の質問に、船長から丁寧な回答があり、児童たちは海運や船員の仕事に強く関心を持ってくれた様子でした。



児童の質問に答える木村船長

▶埼玉県幸手市内の小学校（11月19日）

11月19日、幸手市立行幸小学校の5年生約50名を対象に出前授業を行いました。今回の出前授業は、8月4日に横浜市で開催した教員向け商船見学会に参加した教員からの依頼により実施しました。

はじめにクイズを交えながら、海運が日本の貿易量の99%以上を担っている事とその重要性について説明し、日本の生活には海運が欠かせないことを伝えました。

次に、自動車産業を例に挙げ、自動車部品の原材料の多くは海外から船で輸入しており、運ぶものに応じて様々な船の種類があることを紹介した他、コンテナの模型を配布し、ドライコンテナとリーファーコンテナの違いも説明しました。

また、児童たちが授業実施日の前週に自動車工場を見学していたことから、今回は自動車産業との関係に焦点を当てた内容で授業しました。児童たちは、自動車船の立体駐車場のような構造や、10cm間隔で自動車が駐車されていく荷役の映像に驚いた様子で、終始熱心に授業を聞いており、日本の産業と海上輸送のつながりを理解する一助となったと思います。



2種類のコンテナの違いについて考える様子

▶埼玉県三郷市内の小学校（11月20日）

11月20日、三郷市立立花小学校の5年生約30名を対象に出前授業を行いました。

はじめに、イラストのワークシートを使用し、身の回りの輸入品について考えてもらい、クイズも交え、日本の生活には海運が欠かせないことを伝え、児童たちは海上輸送の割合の大きさに驚いている様子でした。

次に、日本から輸出される自動車の大半を自動車船で運んでいることについて、効率よく大量の荷物を運ぶための工夫、航空機より安く運ぶことができるなど海上輸送のメリットを挙げて説明しました。さらに、白地図に米国東海岸やヨーロッパへ運ぶ航路を描きこんでもらい、パナマ運河の仕組みについて動画も交えて解説しました。また、パナマ運河と同じ仕組みの見沼通船堀（さいたま市）についても紹介しました。

先生からは、貿易における海運の役割・大切さについて、実感を持って学んでいた様子、との感想をいただきました。■



自動車船関連のクイズで盛り上がる教室

（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

中国経済・内憂外患

はじめに

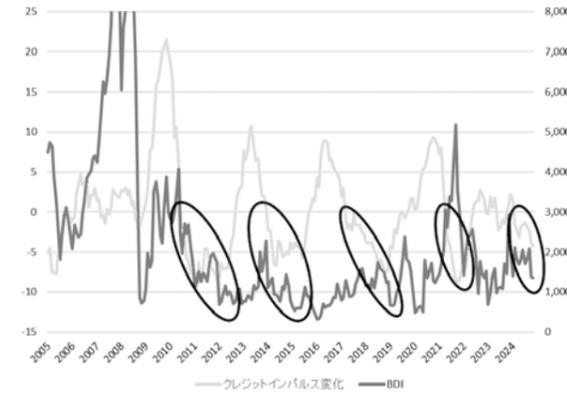
2025年の海運市場を見通す上で、米国経済とともに中国経済の先行きも不透明感が続いており、注目される重要なポイントとなろう。中国政府は内需拡大を重点課題として掲げており、不動産不況の解消とともに中国経済が復活するかが注目点となろう。また、米国新政権の政策において、拡大が続く中国造船所に対する措置が発動されるかどうか海運市場に中長期的に影響を与える要因として考慮しておく必要がある。

1. 中国経済

2024年12月11、12日に中国の経済政策運営を決定する中央経済工作会議が開催され、2025年の重点活動の筆頭が「内需拡大」となった。同会議での認識は、経済運営は困難と挑戦に直面し、国内需要の不足、一部企業の経営困難、雇用不安、不動産不況といった国内要因に加えて、トランプ政権誕生等に伴う外部環境の変化による不利な影響が深まっているとしており、まさしく内憂外患という状況になりつつあるということであろう。不動産不況が続いている中国では雇用不安による影響も含めて経済対策なしでは個人消費が長期的に抑制気味で推移する可能性があり、コントロールの効かないトランプ政権の政策を除けば、内需拡大をより重視するという手段が最善との判断に至った可能性が高い。2024年の重点活動の筆頭だった科学技術・イノベーションも引き続き重点活動に掲げられてはいるものの、米国経済を需要先とする以上、米国の政策による影響を受けざるを得ない。内需拡大には2024年よりもさらに強化した積極的な財政政策に加えて、米国経済以外を需要先とする輸出産業の強化も含まれることが想定され、鉄鋼業界等に加えて造船業界もその対象となり生産能力の拡大が始まっているように思われる。

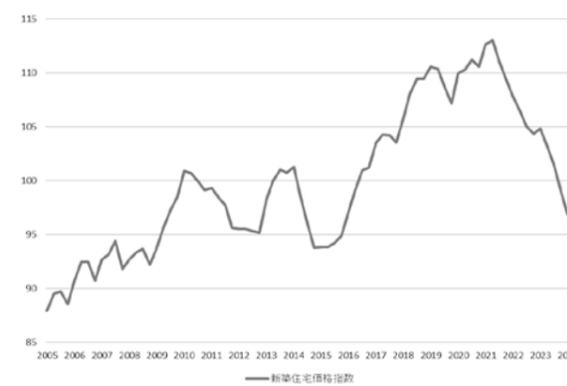
中国のクレジットインパルス(GDPに対する新規貸出比率)の12か月変化は2024年にマイナス圏に突入後、悪化の一途を辿っており現時点では改

図 1. 中国クレジットインパルスの推移



出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
期間：2005年1月から2024年11月まで
注：クレジットインパルス12か月変化、BDI：Baltic Exchange Dry Index

図 2. 中国新築住宅価格指数の推移



出所：Federal Reserve Economic Dataに基づきジャパンシッピングサービスが作成
期間：2005年1Qから2024年2Qまで

善の兆しは出ていない。しかし、金融政策は2024年までの「穏健(中立)」から2025年以降は「適度に緩和的」に転換する見込みで、政策金利の引き下げ加速に加えて超長期特別国債等の増発による債務引き受けも予定されている。

中国では2020年夏に中国人民銀行が大手不動産会社に対し、守るべき財務指針として「3つのレッドライン(三道紅線)」を設けた。その後、2021年1月から「銀行の不動産貸し出し集中度管理制度の構築に関する通知」いわゆる総量規制が実施され、新築住宅価格は2021年7月をピークに下落が始まり、ほぼ一本調子で下落トレンドが持続している。2024年の4-6月期には2013年4-6月

期以来の水準まで下落し、債務負担の増加といわゆる逆資産効果による消費の冷え込みが続いている。しかし、2024年7月に発表された消費刺激策による効果は徐々に出ている模様で、小売売上高の伸びが加速し始めている。

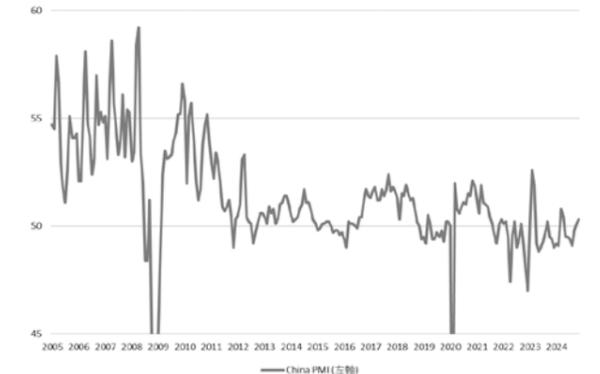
不振が続く住宅市場に対しては、テコ入れ策が相次いで発表されている。効果はまだ限定的ではあるものの、住宅販売面積の減少が縮小するなど一定の効果は出ているようだ。住宅ローン金利の引き下げや2軒目の住宅ローン頭金割合の引き下げといったパッケージを打ち出すなど、中国政府が不動産不況からの脱却に本格的に取り組み始めたとのメッセージは伝わった可能性があり、今後さらなる対策への期待感が高まり、センチメントは改善していく可能性がある。

2. 中国の製造業

一方で、中国製造業の活動はスローな状況が続いている。製造業PMIは2021年9月に50を割り込んだ後、時折50を上回るものの50を下回る状況が長く続いている。輸出政策を強化しているものの決して業況が改善しているとは言いがたい状況にある。製造業の不振が雇用不安を招き、個人消費の抑制や社会不安につながっているように思われる。そのため科学技術・イノベーションに加えて、それらに関連付けて労働集約型産業の育成・拡大に舵を切りつつあるように思われる。特に造船業は米国経済を直接的な需要先としておらず、不安定な外部環境を避けることが可能な産業と言えよう。

中国造船所の世界受注シェアは2023年の63%から2024年1-10月で74%に拡大している。大型自動車運搬船やLNG船の建造に加えて、発注が

図 3. 中国製造業 PMI の推移



出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成
注：2005年1月から2024年11月まで

続いている大型コンテナ船やタンカーの受注を積み上げている。中国の造船所は2008年に342か所まで拡大したがその後減少してきた。閉鎖されていた造船所はここ数年の造船ブームで再開し始め、現在は約175か所まで回復している。かつてはバルカー建造を主に造船所は増加し2024年もバルカー発注全体の約81%を受注しているが、コンテナ船で約90%、タンカーでは約72%のシェアを誇るようになってきている。トランプ政権では中国造船所に対する関税やより厳しい規制を課する可能性も出始めており、そのようになれば、新燃料や二元燃料対応のグリーン船舶を低コストで建造する中国造船所に対する需要がどこに向かうのか注目されることである。中国の造船所が主機、補機及び搭載機器の調達、インフレによる価格高騰や前払い金の銀行保証枠などで問題が出ず、遅滞なく建造できるのかに加えて、そのような米国の政策が本当に打ち出されるのかについて、2025年の中国経済の動向とともに注視していく必要がある。

(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

新年を迎えて <抜粋>

一般社団法人 日本造船工業会
会長 金花 芳則



我が国の造船業を取り巻く環境は、一時期の危機的な状況から脱して、好調な海運市況により新造船発注は回復し、造船各社とも手持ち工事を確保するに至っております。鋼材等のコスト上昇圧力は依然としてあるものの、船価の上昇に加え、外国為替は円安傾向にあり、各社の損益は黒字へ転換しました。しかしながら、我が国の造船業が厳しい国際競争を繰り返している競合国では、造船業への公的支援等が続けており、受注を積み上げ、設備の新增設や再稼働を目指す動きも見られます。世界の造船市場は歪曲され、歪んだ競争環境は変わらず、我が国の造船業界に大きな影響を与えております。

今後の見通しにつきましては、緊張が続くウクライナや中東地域の情勢、世界が注視している米国のトランプ新政権の動向等によって、世界経済の先行きには不透明感があるものの、中長期的な視点で見ると、世界経済の成長や人口の増加にあわせて海上荷動き量は、持続的に増加しており、今後もその成長は続くものと見ております。また、2023年7月開催のIMO(国際海事機関)会合にて、GHG削減戦略が見直され、「2050年頃までに排出ゼロ」と目標が強化され、現在、この目標達成のための具体的な条約改正案の検討が進められ、2027年から規制が始まる予定と伺っております。GHG削減目標の強化によって、新造船の建造需要は、今後増加していくものと見てお

ります。

こうした建造需要を取り込み、経営を安定化させるために、造船業界といたしましては、ゼロエミッション船の開発、早期の実用化に取り組んでいるところであります。このためには、各社毎の自助努力を続けると共に、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化を進めております。我が国の強みは、裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、早期にゼロエミッション船を開発して社会に還元すると共に、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

幸いに開発は順調に進んでおり、内航船であるアンモニア燃料タグボートが、世界に先駆けて2024年8月に竣工しました。外航船については、アンモニア燃料アンモニア輸送船が、2026年11月に竣工する予定です。また、他船種のアンモニア燃料船や水素燃料船、液化二酸化炭素(LCO₂)輸送船の開発も進められています。

また、昨年11月、GX経済移行債を活用し、造船・船用事業者に対して、ゼロエミッション船等の建造に必要な設備投資を支援する公募が行われました。5年間で支援総額600億円(補助率1/3で計算すると総事業費1800億円相当)の支援が予定されております。造船・船用の多くの事業者から予算規模相応の申請があったと伺っております。造船業界としては、この支援制度を積極的に活用し、ゼロエミッション船等の次

世代船舶の建造に向け、海事クラスターの皆様と一緒に早期の建造体制の構築を進めて参る所存です。

また、今後需要が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船等の次世代船舶においては、複雑化する船舶の設計・開発効率や性能を革新的に高めるデジタル技術の活用が必要となっており、各社ともスマートファクトリー化に向けたDX推進に取り組んでいるところであります。補正予算でもロボット開発等の予算が計上されております。これらの支援も活用しつつ、造船業界としては、DX化を進め、生産性を飛躍的に向上させ、就労環境を改善し、魅力ある産業に変貌すべく、業界を挙げて対応して参ります。

2050年の船舶のゼロエミッション化と今後の経済成長により新造船需要は高いレベルが継続すると想定されています。私たちの生活に必要な不可欠な物資の海上輸送に欠くことのできない船舶を建造する造船業は、世界の経済発展と日本の安全保障に欠かせないエッセンシャルな産業であります。日本造船業は、今後も発展し続け、地域密着型の産業として、多数の関連産業と共に、地域の経済・雇用に貢献して参る所存です。そのためには、海運、船用などの海事クラスターの皆様との連携・支援が欠かせません。引き続き、関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

造船ニュース

Shipbuilding News

メタノール燃料ウルトラマックスが世界初進水

常石造船

常石造船は2024年11月22日、常石工場で載貨重量6万5700トン型メタノール燃料ばら積み貨物船(船型:TESS66 AEROLINE)を進水した。メタノール燃料のウルトラマックスバルカーとしては世界初の進水となり、25年春に竣工する予定。

同社によると、メタノール燃料は重油と比べて環境負荷を大幅に軽減でき、排出量をNO_x(窒素酸化物)は最大約80%、SO_x(硫黄酸化物)は最大約99%、CO₂(二酸化炭素)は最大約10%削減できるという。さらに、グリーンメタノールを使うことでカーボンニュートラルを実現する。

また、同船の船尾甲板上には大容量メタノール燃料タンクを配置したことで、荷役の安全性と容易さを維持しながら、貨物艙容量8万1500m³、載貨重量6万5700トンと積載性能も確保した。また、燃費効率の高い主機や同社独自の風圧抵抗低減技術「AEROLINE」を採用し、燃費性能の向上を図っている。

伊達正敬常務執行役員は「今後は海外工場でのメタノール燃料船の建造に向け、グループ企業への技術展開と連携をさらに強化し業界の脱炭素化をリードしていく」とコメントした。

中国に新会社設立、海外展開強化へ

中北製作所

中北製作所は2024年11月26日、中国・江蘇省でバルブや遠隔操作装置を製造、販売する子会社を新たに設立すると発表した。さらに同日、韓国でバルブの製造、販売を手掛けるACE VALVE CO., LTD.の全株式を取得し、子会社化する決議についても併せて発表した。同社の取得価額は非公表。

中北製作所は「M&A(合併・買収)、協業を含む積極的な投資促進と海外展開の強化」を主要な取り組みの一つとして掲げている。中国での新会社設立の目的については、新造船の竣工量にお

る中国と韓国の造船所の占める割合が年々増加していることを受けて、これらの造船所向けの事業拡大とグローバル市場での競争力強化を目指すためとしている。

一方、韓国メーカーの株式取得に関しては、脱炭素化や労働人口減少に伴い先行きが不透明な造船・プラント業界において、海外市場向けの事業拡大を狙うためという。

新会社、子会社はともに資本金額が中北製作所の資本金額の100分の10以上に相当するため、同社の特定子会社に該当する。

自動車船火災の安全対策で指針を公表

日本海事協会

日本海事協会(NK)は2024年12月6日、自動車運搬船の貨物倉火災時に船員が安全に船舶から脱出するための指針を公表した。また、船員が安全に脱出するための追加措置を備えた船舶であることを対外的に示す世界初のノーテーション「AMEVC(EV)」も新たに規定した。

NKによれば、自動車運搬船は一般的に居住区や救命設備が貨物倉の上に配置され、貨物倉の通風装置は居住区回りにも備わっているという。そのため火災時には、居住区や救命設備への動線が炎や煙の影響を受けやすく、船員の脱出経路の安

全確保に大きな影響を及ぼす可能性がある。

そこでNKは船会社や造船所と協力して船舶からの脱出時のリスクと対策を「自動車運搬船から安全に脱出するためのリスク評価」としてまとめ、熱影響をはじめ多岐にわたるリスクを検討しており、その対策の一例として、暴露甲板への散水や救命艇下に対する防熱施工、船首部の係船甲板への海上脱出用設備の追加を挙げている。

さらに、有効な追加措置が取られた船舶に対しノーテーションを付与できるよう「電気自動車安全輸送ガイドライン」を改正した。

液化CO₂船の引渡式を開催

川崎汽船

川崎汽船は2024年11月22日、中国の大連造船でNorthern Lights社向けの新造液化CO₂(二酸化炭素)船「NORTHERN PIONEER」の引渡式を開催した。同船は世界初の本格的なCCS(CO₂回収・貯留)バリューチェーンプロジェクトに従事する。

船舶管理はロンドンを拠点とする川崎汽船の子会社「K」LINE LNG Shipping (UK) Ltd.が担い、ノルウェーのCO₂回収施設から西部オイガーデンにあるNorthern Lights社の受入基地まで液化CO₂を輸送する。

川崎汽船はNorthern Lights社が発注した4隻の船隊のうち、今回の新造船を含む3隻の液化CO₂船の裸備船契約と定期備船契約を締結している。

明珍幸一社長は「NORTHERN PIONEERとその姉妹船はヨーロッパ全域において柔軟で拡張性のあるCO₂輸送を可能にする」とコメントした。

主要目は次の通り。全長:130m、船幅:21m、カーゴタンク容量:7500m³、輸送条件:最大圧力19bar(g)・最低温度-35℃。

長距離海底ケーブル敷設船でAiP

日本郵船

日本郵船は、長距離海底直流送電網整備に向けたケーブル敷設船の概念設計承認(AiP)をこのほど日本海事協会(NK)から取得した。2024年12月4日に発表した。

同社によると、北海道など風力発電の適地は電力の大需要地から離れており、今後さらなる発電量の増強を図るためには、送電網の整備が課題という。これらの解決方法として、ケーブル敷設船を使用した長距離海底直流送電網の構築が有望とされている。

同社は新エネルギー・産業技術総合開発機構

(NEDO)の「多用途多端子直流送電システムの基盤技術開発/ケーブル防護管取り付け等の工法開発および新型ケーブル敷設船等の基盤技術開発」事業に住友電気工業、古河電気工業、商船三井とともにコンソーシアムを組んで参画している。日本郵船は住友電工とともに、国内直流海底送電網の整備に資するケーブル敷設船の基盤技術の開発を行っている。今回は古河電工の協力も得て、NKからAiPを取得した。今後は同船の最適化を進めて、脱炭素社会の実現に貢献することを目指すとしている。

MI LNGを「MILES」へ社名変更

三菱重工業、今治造船

三菱重工業と今治造船は2025年1月1日付で、共同設計販売会社「MI LNGカンパニー」の社名を「MILES」に変更する。合わせてウェブサイトのリニューアルも行う。発表は12月19日。

MI LNGは2013年の設立以来、三菱重工と今治造船によるLNG(液化天然ガス)運搬船の設計・販売を手掛けてきた。23年7月には日本シップヤードから受託する一般商船の設計業務も開始した。

新社名のMILESは、「Marine-design Initiative for Leading Edge Solution(最先端ソリューションのための海事設計創造企業)」を意味する。同

社はメタノールやアンモニアなどの代替燃料を採用する一般商船の機能設計に加え、液化二酸化炭素(LCO₂)輸送船の開発・設計業務にも着手する。

LCO₂船はCO₂を安全に大量輸送する有効な手段として将来の需要拡大が期待されている。日本シップヤードと三菱造船はLCO₂船の新規開発に共同で取り組むことに合意し、邦船大手3社や今治造船、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)とともに標準仕様・船型確立に向けた検討を進めている。MILESは社名変更を機に、こうした新たな需要に迅速かつ柔軟に対応していくとしている。

技術系子会社2社を事業統合

日本郵船

日本郵船はこのほど、グループの技術系子会社であるボルテックとAMCOエンジニアリングについて、事業統合を目的に合併することを決定した。発表は2024年11月25日。

ボルテックは陸上の発電・配電設備や船舶機器の点検・整備・運転調整、電気制御機器の制御・製造・施工を手掛けている。資本金は3000万円で、株主は日本郵船。また、AMCOエンジニアリングは制御盤の製作・供給・補修整備、海・陸用機器および部品の調達・供給や計装システムの保守点検、さらに建設業、電気工事業などを手掛けている。資本金は1000万円で、株主は郵船商事。

日本郵船は2社を合併することで、それぞれの技術と専門知識を統合して営業基盤を拡大し、日本郵船グループにおける船陸双方でのエンジニアリング事業をさらに強化・発展させることを目指す。

2社は2025年3月末に開催する各社株主総会で合併を決議する見通し。合併日は同年4月1日で、新会社の名称は日本フィールド&マリンエンジニアリング株式会を予定している。代表者は未定。株主は日本郵船(100%)で、営業拠点を横浜・長崎・神戸に置く。

検査体制の軸となるユニットを新設

商船三井

商船三井は2024年12月1日付で安全運航本部を組織改編し、同部内に運航船に関する検査体制の軸となる「Safety Assurance Unit」を新設した。同社が持つ検査機能を独立かつ専門の組織が横断的に担うことで、海運事業における安全品質の維持・向上を図る。将来的には、非海運事業を含む事業領域の多角化に応じた品質管理の強化・一体化を目指すとしている。

外為決済ソリューションで業務効率化へ

日本郵船

日本郵船は2024年11月28日、外国為替取引に関わる業務に外為決済ソリューション「CLS

(Continuous Linked Settlement)決済」と「FXGO照合決済サービス(FXGO-CMS)」を導入したと発表した。資金効率を改善するとともに業務プロセスを合理化することがねらい。

このうちCLS決済は、これまで取引金融機関ごとに行われていた決済を一行にまとめることができる。日本郵船は三菱UFJ銀行が提供する「CLS銀行決済Third Partyサービス」を活用し、複数の金融機関との外国為替取引をネットィング決済することで、業務効率と資金決済効率の向上を図る。なお、ネットィング決済とは複数の取引をまとめて相殺し、その差額のみ決済すること。

また、FXGO-CMSはBloombergが提供している電子照合プラットフォームで、外国為替取引における約定内容の確認をオンライン上で完結させることができる。このシステムを導入することで、当事者間の確認プロセスを自動化し、実務処理を合理化するとともに、作業ミスの削減や業務コストの低減につなげたい考え。

サイバーセキュリティ分野で事業開始

商船三井テクノトレード

商船三井テクノトレードとAthena Dynamicsは世界で初めて、航行中の船舶に陸上からリモートアクセスして船内のネットワークに潜むサイバー脆弱性を診断するサイバーセキュリティ事業を開始した。発表は2024年11月25日。

Athena Dynamicsはシンガポールに拠点を置き、多くの重要インフラのサイバーセキュリティ対策を手掛けている。現在はシンガポール港湾局におけるセキュリティオペレーションセンターの構築にも携わっているという。

このほど2社が開始したサービスでは、リモート技術を使うことで船の運航や船内システムを停止せずにサイバーセキュリティ対策を講じることができる。商船三井テクノトレードは同技術を応用し、商船三井グループが管理する商船200隻以上のサイバーセキュリティ対策を行っている。具体的には、サイバーリスク診断やセキュリティを強化するための船内改造工事、ファイアーウォールの増設、外部記録メディア用ウイルス除去装置の設置などを手掛けているという。さらに今後は、対策済みの船舶を遠隔で常時監視し、サイバー攻

撃の予兆を検知する新しいサービスの提供も計画している。

常温昇圧のLCO₂船について共同検討 日本郵船、KNCC、NSY

日本郵船とグループ会社のKnutsen NYK Carbon Carriers AS (KNCC)は、日本シブヤード(NYS)とともに常温昇圧(EP)方式で液化二酸化炭素(LCO₂)を輸送する船(LCO₂-EP船)の建造に向けた共同検討を行う。発表は2024年12月2日。

この船は4万m³で、KNCCの独自技術である「LCO₂-Elevated Pressure (LCO₂-EP)カーゴタンク」を活用する。同社のオリバー・ハーゲン・スミスCEOによると、タンクは「標準的な材料を用いて自動化された生産ラインで大量生産が可能」だという。また、タンクはモジュールごとに製作できるため、「既存の建造設備やインフラを活用することで、より多くの造船所が建造に参加できる」としている。

共同検討の中では、日本郵船が全体方針の策定と建造可能性・妥当性の評価を担う。KNCCはLCO₂-EP船の技術や規制に関する専門知識を提供する。NSYは造船所の立場から、同船の建造方法を検討する。

このプロジェクトについて日本郵船の横山勉執行役員は、「KNCCの技術を用いることで、中圧(MP)・低圧(LP)方式に加え、EP方式によるLCO₂海上輸送サービスを提供することができ、これは当社にとって重要なマイルストーンのひとつになる」とコメントした。

常温昇圧LCO₂タンクの材料確保に目途 日本郵船、KNCC、JFE商事

日本郵船とグループ会社のKnutsen NYK Carbon Carriers AS (KNCC)、JFE商事は2024年12月3日、液化二酸化炭素(LCO₂)を常温昇圧(EP)輸送するために必要なタンクの材料について、アジア域内における安定供給に目途を付けたと発表した。

3社は2024年3月にLCO₂の回収・貯留(CCS)に関する戦略的パートナーシップの覚書を締結し、タンクの安定かつ大量供給網を構築するため

の検討を進めてきた。LCO₂のEP輸送では、LCO₂輸送船のカーゴタンクと陸上での一時貯蔵タンクが必要となる。そこで、タンクの材料となる鋼材の生産設備と生産能力の把握、さらに製造コストを算出し、アジア域内における鋼材の安定供給に目途が立ったという。3社では引き続き、覚書に基づいてCCS事業の早期社会実装に向けた検討を進めていくとしている。

LNG船の長期用船・造船契約を締結 川崎汽船

川崎汽船はこのほど、シンガポールに設立した船舶保有会社を通じて、インド国営の天然ガス供給会社GAIL (India)向けに17万4000m³型LNG(液化天然ガス)船1隻の長期定期用船契約を締結した。併せて、サムスン重工業と同船の造船契約を締結した。川崎汽船とGAILが新造船をベースに長期定期用船契約を締結するのは今回が初めて。発表は2024年12月2日。

新造船は2027年から、主にGAIL向けのLNG供給輸送に従事する予定となっている。主要目は以下の通り。全長：約290m、型幅：45.8m、タンク容積：17万4000m³、推進機関：2ストロークエンジン、速力：19.5ノット。

カタール向けにLNG船6隻の用船契約 商船三井

商船三井は2024年12月13日、カタールの国営エネルギー会社QatarEnergyと新造LNG(液化天然ガス)船6隻の長期定期用船契約を締結したと発表した。

新造船6隻は「QC-MAX」と呼ばれる27万m³の大型LNG船で、滬東中華造船で建造される。2028～31年にかけて順次竣工し、商船三井とCOSCO SHIPPING LNG Investment (Shanghai)が共同保有する計画となっている。

商船三井は世界最大のLNG船主として1990年代半ば以降、カタールから世界各地へのLNG輸送に従事し、QatarEnergyとの関係を強化してきた。今回の契約締結により、商船三井がカタールのノースフィールドガス田生産拡張プロジェクト向けに投入するLNG船隊は合計13隻となる。

地質調査船「EK HAYATE」を公開 EKGS

EK Geotechnical Survey (EKGS)は2024年11月25日から5日間にわたり、広島港で地質調査船「EK HAYATE」のお披露目会を実施した。EKGSはケイライン・ウインド・サービス(KWS)とEGS Surveyが設立した合同会社で、洋上風力発電向けをはじめとする海洋地質調査事業を手掛けている。

EKGSが保有する「EK HAYATE」は2024年9月に就航した。全長は78m、全幅は17m、喫水は6.3m、デッキ面積は750m²、最大収容人数は乗組員を含む50人。船籍は日本で、広島県の呉港を母港としている。

お披露目会当日は洋上風力発電やCCS(二酸化炭素回収・貯留)に関連する海洋開発・調査・工事分野の関係者約120人が参加し、同船を見学した。

インドネシアから日本へ 特定技能人材の送り出しで業務提携 商船三井

商船三井は2024年12月13日、インドネシアで船員のマネージメントやトレーニングを手掛けるPT MCS Internasional (MCSI)と日本に向けた特定技能人材の送り出し事業に関する業務提携契約を締結したと発表した。

今回の提携を通じ、インドネシアから日本へのドライバー人材の送り出しに注力し、インドネシア人若年層への雇用機会創出や、日本国内におけるドライバー人材不足の解消に貢献することを目指すとしている。

検査船齢の引き下げを後ろ倒し ライトシップ

船舶の検査・格付けを手掛けるライトシップは2024年12月11日、ドライバルクおよび一般貨物船に関する検査対象船齢の引き下げスケジュールを緩和することを発表した。

ライトシップは2024年10月、ドライバルクおよび一般貨物船の検査船齢を従来の14年から

2025年3月末には12年に、26年3月末には10年に引き下げる方針を発表した。その後、船主連合や業界団体などからのフィードバックを受けて、検査船齢を10年に引き下げる方針は維持しつつも、適用スケジュールを改定した。全4段階で進め、2025年10月1日から13年、26年4月1日から12年、26年7月1日から11年、27年1月1日から10年とする。

MSC109で アンモニア燃料船の安全基準が策定 IMO

IMO(国際海事機関)は2024年12月2～6日、MSC(海上安全委員会)109を開催した。今会合ではアンモニア燃料船や自動運航船などについて議論が行われた。国土交通省がこのほど開催結果を発表した。

アンモニア燃料船に関しては、新たに安全基準が策定された。日本は2022年のMSC 105でアンモニアを燃料とする船舶の安全基準を策定することを提案し、ガイドライン素案の作成などに取り組んできた。24年9月の小委員会で安全ガイドライン案が最終化され、このほど原案どおりに策定された。

自動運航船については、国際ルール(MASSコード)の具体的な要件案が審議され、①遠隔操船②自動運航船と遠隔操船所間の通信接続性③リスクアセスメントに関する要件が最終化された。さらに今後、2026年に開催予定のMSC111でコードの最終化を目指すとともに、30年には関連条約の改正を含むコードの義務要件化を行うことなども合意された。

そのほか、GHG(温室効果ガス)削減に向けて代替燃料や新技術を導入するために必要な安全規則の特定、海事サイバーセキュリティマネジメントガイドラインの改正、無線通信・航行安全などをテーマに議論・検討が行われた。

「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」が決定 外航客船協会

外航客船協会(JOPA)は2024年12月5日、「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2024」の選考結果を

発表した。今回はグランプリ・国土交通大臣賞が各1点、優秀賞が3点、特別賞が5点選ばれた。

「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」は、旅行業界の健全な発展に寄与したクルーズ旅行商品を対象とし、特にオリジナリティーに溢れ、また日本のクルーズ市場拡大に貢献した商品を企画・造成・実施した旅行会社などを顕彰するもの。

第14回となる今回は、グランプリ・国土交通大臣賞に郵船クルーズの「飛鳥Ⅱ 2024年世界一周クルーズ」が選ばれた。飛鳥Ⅱはコロナ禍後、日本船では6年ぶりとなる世界一周クルーズを行った。中東情勢の影響で直前に航路を変更するなど難しい状況だったが、充実した内容で運航を実施したことが高く評価された。また、クルーズの途中にはドイツで建造中の「飛鳥Ⅲ」を見学する造船所ツアーを実施するなど、未来へつながる内容だったことも評価につながった。

優秀賞は3つ。1つ目は、商船三井クルーズの「MITSUI OCEAN FUJI Debut Cruise 2024」が受賞した。日本船社による新たなラグジュアリー客船「MITSUI OCEAN FUJI」の就航という話題性の高さが評価された。

2つ目は、MSCクルーズジャパンの「MSCクルーズ沖縄シーズン」が受賞した。短期間で参加しやすい日程を設定した点や、日本で初めて超大型船によるフライ&クルーズを大規模に展開した点が高く評価された。

3つ目は、阪急交通の「2024ソーラーエクリプス アメリカ大陸横断皆既日食観測クルーズ14日間」が受賞した。客船「ディスカバリー・プリンセス」での北米皆既日食クルーズに加え、エンゼルス・スタジアムの訪問、さらにディズニーランド・リゾートでの皆既日食観測を組み込むなど盛りだくさんの内容である点が評価を得た。

特別賞には、①旅の力・JTB 北海道事業部・空知信用金庫による「空知信用金庫創立100周年記念特別航路 っぽん丸チャータークルーズ」②石川県七尾市・商船三井クルーズによる「シルバークック食の日本一周クルーズ 七尾港」③北海道小樽市による小樽港第3号ふ頭および周辺地域の再開発④佐世保市港湾部による佐世保港でのクルーズ客船寄港に合わせたイベント開催⑤横浜港振興協会によるクルーズ客船の乗客および乗組員向けサービス向上への取り組み—の5つが選

ばれた。

クルーズ船事業で東京都と連携協定 オリエンタルランド



東京ディズニーリゾートを運営するオリエンタルランド(OLC)は2024年11月29日、クルーズ船事業について東京港を主要な発着拠点にすることで東京都と連携協定を締結した(写真)。

OLCのクルーズ船は25年度から建造を開始し、28年度の就航を目指している。総トン数は約14万トンで、1回で約4000人の乗客が利用できる。同社によると、東京国際クルーズターミナルを主要な発着拠点とすることで都と合意したという。

協定締結式ではOLCの高野由美子会長兼CEOが「大都市圏にあり、各所からのアクセスに優れた東京港から我々のクルーズ船を出航できることを嬉しく思う」とコメントした。

また、東京都の小池百合子知事は「クルーズ船事業を通じて東京の観光を一緒に盛り上げてほしい」と応じた。

サルベージをテーマにセミナー 三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は2024年11月27日、船舶海難防止セミナー「海難救助の最新動向」を開催した。日本サルヴェージ取締役サルベージ業務部長兼技術開発部長の大久保次郎氏と、同社門司支店サルベージ業務課長の元井吾吾氏を講師に招き、海難救助(サルベージ)の最新動向や課題、契約内容、海難発生時の初動対応などについて解説した。このセミナーはオンライン配信も行われ、計約300人が参加した。

海難救助は人命・財産・環境の救助を3つの柱とし、原則として「不成功無報酬」で行われる。

ただし、救助事業者はいつどこで発生するか分からない海難に「即応するため、人員、船舶、機材を整備して常時待機しなければならない」(大久保氏)ことから「会社経営としては不安定な面がある」という。加えて、海難救助件数が減少傾向にあるためサルベージ技術の伝承が難しくなっているほか、担い手の確保も非常に困難であり「民間サルベージ業者は減少しているのが実情」だ。

また、アンモニア燃料などの新燃料船への対応では「何が危険かを事前に把握してシミュレーションする必要がある」とし、「(事業者側の)対応策とともに法律面の整備も求められている」と説明した。

船員教育者向けに研修を実施 海技教育機構

海技教育機構(JMETS)はこのほど、国土交通省の委託を受けて、政府開発援助(ODA)の一環としてアジア地域の船員教育者を対象とした研修を実施した。発表は2024年12月13日。

この研修は、船員教育訓練の質向上を図ることを目的とし、日本商船隊と関係が深いフィリピン、ベトナム、インドネシアの船員教育機関から教育者を日本に受け入れて行われた。上級研修と標準研修があり、上級研修にはフィリピン人5人(航海科3人・機関科2人)が、標準研修にはベトナム人2人とインドネシア人2人(航海科2人・機関科2人)が参加して座学や練習船「青雲丸」での乗船研修に取り組んだ。

海事立国フォーラムが2月に開催 日本海事センター

日本海事センターは2025年2月5日、第35回海事立国フォーラム「海事産業のデジタル化・グリーン化に向けた海事人材の確保・育成」を東京で開催する。同時にYouTube配信も行う。

フォーラムでは国土交通省の宮武宜史海事局長が「海事産業の強化に向けた海事人材の確保・育成」と題した基調講演を行う。続いて、東京海洋大学学術研究院の清水悦郎教授が自動運航船、日本海事協会の斎藤直樹認証・海技部長が代替燃料船、日本船主協会の土屋恵嗣副会長が外航海運、

日本内航海運組合総連合会の藏本由紀夫副会長が内航海運をテーマに、それぞれの人材確保・育成に向けた取り組みを説明する。また、海技教育機構(JMETS)の田島哲明理事長は兄元の取り組みと将来展望について講演する。

さらに、日本海事センター海運問題研究会の会長で、海事人材問題委員会委員長も務める神戸大学大学院の羽原敬二リサーチフェローをモデレーターに迎え、講演者6人によるパネルディスカッションを行う。

開催日時は2025年2月5日午後1時半～6時。場所は海運ビル。講演会の終了後には懇親会も予定している。定員は先着200人で、講演会・懇親会ともに事前登録制。参加費は無料となっている。申込はウェブサイト(<https://www.jpmac.or.jp/application/F752847/>)から。締め切りは25年1月29日必着。

「海事交通研究」第73集を発刊 25年度事業の募集も開始 山縣記念財団

山縣記念財団はこのほど、海事関係の論文集「海事交通研究」の第73集を発刊した。研究論文として「海上交通管制の機能的発展と展望—自動運航船の普及に向けたVTS機能の再検討とMTSの共進化—」(鮫島拓也氏)、「自動運航船における遠隔操船所(Remote Operation Center)の法的性質とその課題」(下山憲二氏)、「船級協会に対する責任の追及と裁判権免除」(坂巻静佳氏)、「太平洋戦争期における日本の絶対的航海政策—外国船利用政策と戦時造船政策を中心に—」(梶尾良太氏)、「日本の現状を踏まえた病院船に関する一考察—武力紛争時の運用の考慮—」(浦口薫氏)の5本が、さらに特別寄稿として「『暁の字品』を執筆して」(堀川恵子氏)が掲載されている。

2025年度事業では①「海事交通研究」第74集への掲載論文など②「2025年山縣勝見賞」③補助金助成申請—の募集を行う。募集期間は①と③が2025年1月6日～2月28日、②が同3月3日～4月30日となっている。

応募方法の詳細やお問い合わせは山縣記念財団(HP：<http://www.yamfor.jp/>、電話：03-3552-6310、メール：zaidan@yamagata.email.ne.jp)まで。

令和7年年頭所感 <抜粋>

日本内航海運組合総連合会
会長 栗林 宏吉



国内物流では昨年4月からトラックドライバーの労働時間規制が強化され、何も講じなければ国内物流の停滞が懸念される「物流の2024年問題」が本番を迎えました。2024年問題については広く社会でも話題となり、かつてないほど物流が注目されています。

内航業界としては物流の一端を担う立場から、国内経済や社会を支える輸送に滞りがないよう、また、モーダルシフトの受け皿としての役目を果たすべく、本腰を入れて取り組んでまいります。

内航総連では一昨年から、RORO船やコンテナ船の運航会社の代表者が参加する定期船輸送特別委員会を立ち上げ、海上へのモーダルシフトを含めた課題解決に向けた検討を図っています。昨年10月には内航海運のモーダルシフトをアピールするためのセミナーを開催し、荷主や物流事業者も多く参加し広く周知する機会となりました。今後もより一層の海上モーダルシフト促進に向け、各船社が安定的な経営基盤のもとで輸送需要に応えられるような環境整備を国などとも連携して進めてまいりたいと思います。

内航海運の長年の課題は、船員の確保・育成です。少子高齢化が続く中で、各産業とも人材の確保が課題となっておりますが、内航船員数は関係者の協力で若年層の確保が徐々に進んでまいりました。一方で、魅力ある労働環境への改善などあらゆる

取り組みを行い、定着率を向上させていく必要が迫られております。

今年は船員の働き方改革が本格的にスタートし4年目となります。船主の皆様は内航海運業法、船員法などの改正の対応を進めていらっしゃいますが、オペレーター(運航船社)や荷主の皆様の理解、協力は欠かせません。

昨年は国土交通省の尽力もあり、2年ぶりに内航総連としては荷主との協議の場である、「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」が開催されたほか、「安定・効率輸送推進協議会」の会合も複数回開かれました。現在、内航での商慣習の改善に関して検討が行われていて、国、荷主、内航業界の三者で連携し、労働環境改善がさらに一歩進むよう努力してまいります。

一方、内航業界としても法改正に対応する船主の皆様へのサポートも進めており、コンプライアンス向上に向けた講習会や研修などを実施しております。

内航総連では、暫定措置事業の終了に伴う剰余金を用いて、「船員の確保・育成と働き方改革」、「取引環境の改善及び生産性の向上」、「環境対策の推進」の3つの国の施策に関連した事業を一昨年から始めております。これら施策に適い、組合員に還元できるような事業に取り組んでおり、船員の確保・育成を支援する「船員確保チャレンジ事業(地域船員確保育成支援事業)」や船員確保の

ための広報事業を続けております。昨年4月からは民間による6級海技士短期養成講習受講生を対象にした奨学金制度も始めました。

内航業界としても船員確保対策を進めて参りますが、国におかれましても船員確保のための予算、船員養成機関による教育の充実に向けた予算の十分な確保などのご支援を賜りたくお願い申し上げます。

また、モーダルシフトへの促進に向けて、行政からの物効法(物流総合効率化法)に基づく海運シェアへの直接的な補助も始まりましたので、この補助も活用しさらなる内航海運のモーダルシフトを進められるよう努力してまいります。

内航海運を取り巻く環境問題への対応ですが、現在、内航カーボンニュートラル推進検討会が開かれ、2040年度の内航海運のCO2排出削減目標として、2013年度比36%削減という相当高い目標が掲げられました。目標実現に向けてはバイオ燃料の活用などの方策が示されています。業界としてはCO2削減への取り組みを進めますが、バイオ燃料など代替燃料導入には技術的課題、コストや調達・供給面への課題もあります。関係する官民が連携して課題への対処をしていきたいと思っております。

内航総連は国内海上輸送の物流団体として、安全・安心な国内海上輸送サービスの提供を維持し、日本経済の発展に寄与していくための取り組みを今年も続けてまいります。

内航ニュース

24年10月分の主要オペ輸送実績を公表 貨物船・油送船ともに2カ月連続で減少

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2024年10月分輸送実績は、「貨物船」が前年同月比2%減の1771万9000トン、「油送船」は同3%減の846万6000kl・トンで、2カ月連続でともにマイナスだった。

貨物船を輸送品目別に見ると、7品目中3品目が前年同月を上回った。このうち「燃料」は同6%増で、145万1000トン。コークスの低調が続く一方、石炭は好調に推移した。「紙・パルプ」は同3%増の14万5000トンで、紙は減少しているものの、木材とパルプが増加した。

最も増加率の高かった「雑貨」は同9%増の250万3000トンだった。北海道航路でバレイショやタマネギなどの農産物の出荷が前年よりも好調だったほか、コンテナ貨物は同月も西日本や南日本航路で堅調に推移した。

前年同月を下回った品目のうち、「原料」は同6%減の387万6000トンで、石灰石やスラグ、非金属鉱、金属鉱のすべてが減少に転じた。「自動車」は同5%減で427万3000トン。メーカーの減産により割り込んでいるが、挽回生産により前月より輸送量は増加した。「セメント」は同6%減の231万2000トンとなり、低調な輸送が続いている。

「鉄鋼」は横ばいの315万9000トンで、荒天による輸送障害が発生し、次月に繰り越す貨物もあった。

油送船は6品目中5品目が前年同月を下回った。「黒油」は同6%減の189万7000 kl・トン。不要期に入り火力発電所での需要が低かった。「白油」は同2%減の499万8000 kl・トンとなった。製油所装置の不具合による転送需要や長距離輸送の増加によりケミカル船で輸送を補っていることから、船腹需給のひっ迫が続いている。「ケミカル」は同2%減の63万9000 kl・トンだった。トルエンやキシレンの輸送は増加したものの、市況低迷や入渠船が影響して低調だった。

特殊タンク船は「高圧液化」のみが増加し、同2%増の49万8000kl・トンとなった。「高温液体」は同8%減の7万5000 kl・トン、「耐腐食」が同7%減の35万9000 kl・トンとそれぞれ減少した。

23年度のRORO船輸送実績を公表

日本内航海運組合総連合会

内航総連はこのほど、2023年度のRORO船輸送実績を公表した。これによると実入り・空車を合わせた車両台数は前年度比3674台減の79万5793台だった。

輸送台数全体のうち、実入り台数は同609台減の69万8715台で、実入り率は同0.5ポイント減の87.8%となった。航路別では、東東北～東海(中京以外)、京浜～京浜、京浜～東四国、四国(東四国以外)～北九州の4航路が100%だった。

また、実入り台数を品目別に見ると、多い順に「食料工業品」が11万4362台、「紙・パルプ」が9万8622台などとなった。

1000TEU型コンテナ船「かこ」が竣工 井本商運



井本商運は2024年11月29日、1000TEU型コンテナ船「かこ」(写真)の命名・引渡式を山口県下関市の旭洋造船で執り行った。船主は井本船舶で、京浜～苫小牧航路を運航する。

「かこ」は船首や船尾の形状を総合的に改良し、航海中の風圧抵抗を低減した。また、BEMACの航海支援システム「MaSSA-One」を採用し、国土交通省・経済産業省の「内航船の革新的運航効率化実証事業」に認定された。さらに、業務用・福利厚生用回線として低軌道衛星通信サービス「Starlink」を導入し、船内環境の改善を図った。

主要目は次の通り。総トン数：9828GT、重量トン数：1万1634DWT、全長：142.30m、全幅：22.5m、主機関：MAN B&W 6S46ME-B8.5 PL-EGB。

モーダルシフト優良事業者大賞を決定 日本物流団体連合会

日本物流団体連合会は2024年11月26日、「第1回モーダルシフト優良事業者大賞表彰」の受賞者を決定した。

物流連では03年から「モーダルシフト最優良事業者賞」として、モーダルシフトを積極的に推進する事業者を公表・表彰してきた。24年度から表彰制度を全面的に見直し、名称の変更や部門賞の再編などを実施した。

最高位に相当するモーダルシフト優良事業者大賞は、コクヨロジテムと日本通運の共同案件「千葉県松戸市～佐賀県三養基郡基山町のコクヨ様の自動車輸送を海上輸送に全量転換」が獲得した。

この取り組みでは、関東～九州区間のトラック輸送を全て海上輸送へ転換し、輸送能力の向上や環境負荷の低減などを実現。ドライバーの拘束時間とCO₂(二酸化炭素)排出量を大幅に削減したことが評価され、受賞につながった。

各部門賞では、モーダルシフト優良事業者賞を「『徳島港→東京港』を基点としたモーダルシフト配送」(センコー)、モーダルシフト取組み奨励賞を「栃木県河内郡上三上町⇄福岡県北九州市小倉北区向けの大型ケーブルドラム輸送(特殊車両)を陸上輸送から海上輸送への転換」(商船三井さんふらわあほか3社)などが受賞した。

499GT貨物船「ともうら」が竣工 商船三井内航



商船三井内航は2024年9月30日、499GT貨物船「ともうら」(写真)を徳島県小松島市の井村造船で竣工した。発表は12月3日。

「ともうら」は、商船三井内航の定期備船として活躍した498GT貨物船「こうせい」(2005年竣工)のリプレース船として建造された。船名は船主である中内海運の創業地、徳島県海陽町鞆浦に由来している。

主要目は次の通り。総トン数：499GT、重量トン数：1805DWT、全長：75.27m、全幅：12.00m。

グループ合同管理職研修を開催 栗林商船

栗林商船は2024年10月23・24日の2日間、「『蜚雪塾』グループ合同管理職研修」を開催した。11月27日に発表した。蜚雪塾は同社グループの社

内塾として24年4月に誕生し、7月には北海道で若手研修会を実施している。

今回の管理職研修には北海道・仙台・東京・大阪にあるグループ9社から、次世代の部長候補22人が参加した。参加者は外部講師を招いた講義やチームワークなどを通じ、管理職としての能力向上を図った。また、栗林商船と栗林運輸の設備を見学し、グループ内の相互理解を深めた。

タンカー見学会を清水港で開催 全国内航タンカー海運組合

全国内航タンカー海運組合は2024年11月22日、内航タンカー見学会を清水港・日の出埠頭で開催した。

この見学会は日本内航海運組合総連合会の「船員確保チャレンジ事業」の一環として実施し、24年9月の松山三津ふ頭に続き2回目となる。船員の職場・生活空間である船内を在学中の学生が見学することで、船員という職業のイメージを固め、就職後のミスマッチを防ぐねらいがある。

今回は清水海技短大の1年生108人と教職員17人が参加し、白油タンカー「昭久丸」(昭和日タン所有・運航)とケミカルタンカー「のじぎく」(大光船舶所有、上野ロジテム運航)の2隻を見学した。

24年7～9月分の3船種積載率を公表 国土交通省海事局

国土交通省海事局は2024年11月28日、内航船3船種(中・長距離フェリー、RORO船、内航コンテナ船)の同年7～9月分積載率動向に関する調査結果を公表した。

中・長距離フェリーの調査対象は12航路で、積載率が最も高かったのは北関東～北海道・下り、東東北～北海道・下り、京浜～北九州・下り、阪神～北九州・上り/下りの80～85%だった。一方、北東北～北海道・下り、北四国～北九州・上りは20～25%と最も低かった。

RORO船は18航路が対象で、積載率が最も高かったのは京浜～北四国・下り、京浜～北九州・下りの95～100%だった。最も低かった北陸～北九州・上りは35～40%にとどまった。

内航コンテナ船は31航路が対象で、積載率が最も高かった航路が南中国～北海道・下り、南九州～北四国・下りで90～95%、最も低かった東東北～中京・下り、北九州～北四国・下り、南九州～北四国・下りでは25～30%だった。

調査は協力が得られた一部事業者の数値を公表している。アンケート調査に基づく概算値で、季節や曜日などで変動する場合がある。

「NX補助金」で1件を採択 国土交通省海事局

国土交通省海事局は2024年11月26日、内航事業者の技術開発・実証事業を支援する「NX補助金(内航変革促進技術開発費補助金)」の補助事業1件を採択した。

今回採択した事業は「内航船舶のアナログセンサーを活用したレトロフィットによる船舶安全管理システムの技術開発」で、明港汽船など3社が提案した。機関室にあるアナログメーターのデータをデジタル化し、船陸間でのリアルタイム監視を実現する取り組みとなる。

NX補助金の補助率は事務経費の2分の1以内で、上限額は単年型が6000万円、複数年型は2年または3年の合計で1億円となる。今回の採択事業は2年の複数年型にあたる。

所管する3校で内航講演会を実施 海技教育機構

海技教育機構(JMETS)は2024年10月下旬から11月中旬にかけて、所管する3校で内航講演会を実施した。

講演会はJMETSが各校の生徒・学生に内航海運に対する理解を深めてもらうため、海技教育財団協力の下、毎年行っている。24年度は10月24日に小樽海技短大、11月8日に唐津海技短大・海技学校、同19日に館山海技学校が対象だった。

このうち唐津海技短大・海技学校では、本科3年生と航海専科1年生が受講した。コーウン・マリンの山下良一氏が講師を務め、内航船の業務や船員としての心構えを説明した。生徒からは「学生のうちにやるべきことが明確になった」などの感想が上がった。 ■

謹賀新年

物流があるから、世界はいつも新しい。

モノを作っている人がいて、売っている人がいる。
そこには必ず「つなげる人」がいる。正確に、丁寧に、安全に。
あなたの手元から、新たな景色を広げるために。

ヒト、モノ、コトの接点を生み出す。ケイヒングループ。



ケイヒン

www.keihin.co.jp

～ おかげ様で90周年～

【事業内容】 ●コンテナターミナル事業 ●自動車船荷役事業 ●倉庫事業 ●在来船荷役事業
●曳船事業 ●海上防災事業 ●船舶代理店事業 ●不動産事業 ●海貨・輸出入通関事業
●内航海運事業 ●中国船社営業代理店事業 ●海外事業 ●SCM事業 ●国内物流事業

Daito 株式会社 **タイトコーポレーション**

代表取締役社長 浅野 敦男



本社:東京都港区芝浦2-1-13 TEL:03-3452-6271 支店:横浜、千葉
https://www.daitocorp.co.jp/



謹賀新年



MOL DPトレーニングセンター

The Nautical Institute(イギリス)が認証する日本初のDPトレーニングセンター

海事に関わる
今日と未来を

日本と国際社会に欠かせない様々な海洋事業

その今日と未来を支えるため、商船三井グループの海洋技術を結集して私たちは挑戦し続けます。

MOLマリン&エンジニアリング株式会社 本社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門2-1-1 商船三井ビル
TEL:03(3587)6011 URL:https://www.molmec.com

DPシミュレータ
紹介動画公開中!



株式会社 ジェネック
アジアパシフィックマリン株式会社

代表取締役社長 伊東 純一

株ジェネック:

〒801-0852 北九州市門司区港町9番11号
門司港レトロスクエアセンタービル3F
TEL 093-331-2101 FAX 093-332-2112

アジアパシフィックマリン(株):

(本 社) 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野二丁目14番1号 KMMビル7F
TEL 093-513-8620 FAX 093-513-8621
【HP】 https://www.ap-m.co.jp/

愛されつづける、風がある。



船舶用空調
冷凍冷蔵設備
エレベータの製造販売
陸上空調設備
冷凍冷蔵設備の設計、施工

潮冷熱株式会社

http://www.ushioreinetsu.co.jp

・一般港湾運送事業・貨物運送取扱事業・倉庫業・海運代理店業
・通関業・梱包請負業・港湾荷役・損害保険代理業



新洋海運株式会社

代表取締役社長 稲葉 徹志

本 社 〒590-0954 堺市堺区大町東1丁目1番10号
TEL (072) 238-1161 FAX (072) 223-4050
URL https://www.shin-yo.co.jp/

支 店:南港・泉北 営 業 所:博多・東京
事 業 所:桑名・宮崎・大浜・塩浜 海外現地法人:ベトナム・タイ

一般港湾運送業・通関業・国際複合輸送業

第一港運株式会社

代表取締役社長 岡田 幸重

本 社 東京都江東区清澄1-8-16
横 浜 支 店 横浜市中区太田町4-55
松 山 支 店 松山市堀江町甲527-1
品川営業所 東京都品川区東品川5-4-36
大井営業所 東京都大田区東海5-1-1 (大井海貨上屋1号棟内)

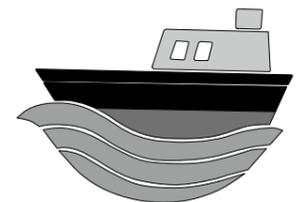
海外事務所:韓国・釜山、ベトナム・ダナン
海外法人:PT.DAIICHI KOUN INDONESIA.(スラバヤ)
DAIICHI KOUN (THAILAND) CO.,LTD(バンコク) website:https://www.daiichi-koun.com

電 話 03(3642)3255 (代表)
電 話 045(201)0825 (代表)
電 話 089(979)4490 (代表)
電 話 03(3474)9223
電 話 03(5429)7443



KYOIZUMI

島ノ技巧
SHIMANO GI KO



株式会社 京泉工業

—社会と社員の3A(安全・安心・安定)を追求する

代表取締役社長 京泉 晴洋

〒722-0073 広島県尾道市向島町 16061-18

TEL (0848) 44-3313 / FAX (0848) 45-3338



https://kyoizumi.co.jp/

謹 賀 新 年

海運業及びこれに付帯する事業並びに船舶管理業、船員派遣業

太平洋汽船株式会社 太平洋沿海汽船株式会社

〒101-0052 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1 NBF小川町ビルディング7階
電話 03(5217)3050(代) FAX 03(3259)1766
URL <http://www.taiheiyo-kisen.co.jp>

太平洋汽船グループ
公式Xアカウント
@taiheiyo_group



※太平洋沿海汽船にて内航船員募集中!! お問い合わせ: TKK.ML.SAIYO@nykgroup.com

謹 賀 新 年

世界トップレベルの共同海損・単独海損精算業務を通じて、
お客様に最高のサービスを提供します。

浅井市川海損精算所

Asai & Ichikawa, Average Adjusters

代表取締役社長 中島 清一

■共同海損部 ■船舶損害部 ■貨物損害部 ■コンサルティング部 ■保険代理店部

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-5-16 名古路ビル新館4階
TEL: 03-3233-3621(代表) FAX: 03-3233-3624

<https://www.asai-ichikawa.co.jp>



株式会社 浅井市川海損精算所
(Founded 1925)



KONOIKE 2030 VISION 技術で、人が、高みを目指す

先端テクノロジーを使いこなす次世代のKONOIKEスピリットで、
お客さまと社会の課題解決を図る「現場のあり方」を進化させていきます。

鴻池運輸株式会社 Konoike Transport Co., Ltd.

大阪本社 » 〒541-0044 大阪市中央区伏見町 4-3-9 TEL 06-6227-4600(代表) 代表取締役会長兼社長執行役員 鴻池 忠彦
東京本社 » 〒104-0061 東京都中央区銀座 6-10-1 TEL 03-3575-5751(代表) グループ国内拠点数: 183 / 海外拠点数: 36

株式会社 中北製作所

NAKAKITA SEISAKUSHO CO., LTD.

流体制御システムの総合メーカー

脱炭素社会の実現に向けたエネルギーシフトの動きが加速する中、中北製作所は「流体制御システムの総合メーカー」として、
水素やアンモニアといった新エネルギーに適用可能な製品供給を通じて、カーボンニュートラルに貢献してまいります。



株式会社 中北製作所

本社・工場 〒574-8691 大阪府大東市深野南1番1号
072-871-1341 bus@nakakita-s.co.jp
東京営業所 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目27番17号 三和ビル
03-3431-7201
北九州営業所 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野2丁目11番15号 KMM別館
093-531-5481



「革新的環境イノベーション戦略」に掲げる39テーマに
紐づく国家プロジェクトを受託していることから、ゼロ
エミ・チャレンジ企業の一社に選ばれました。



電子書籍のことなら

contendo.jp



電子書籍サイト [コンテンツ堂]

サイト開設
本の配信
全文検索
電子書籍の制作
動画・音声対応
個人出版



株式会社エスペラントシステム

■お問い合わせ先: contact@contendo.jp



国立大学法人 東京海洋大学

学 長 井 関 俊 夫

理事・副学長 舞田 正志 理事・副学長 金岡 京子
理事・副学長 村上 良行 理 事 工藤 泰三
理 事 渡辺 善子 監 事 藤原 葉子
監 事 加藤 聡 副 学 長 岡安 章夫
副 学 長 妻 小波

大学院海洋科学技術研究科 研究科長 兵藤 哲朗

品川キャンパス 海洋生命科学部 学部長 後藤 直宏 越中島キャンパス 海洋工学部 学部長 元田 慎一
海洋資源環境学部 学部長 宮本 佳則
東京都港区港南4-5-7 ☎03-5463-0400(代表) 東京都江東区越中島2-1-6 ☎03-5245-7300(代表)



マルチモーダル輸送システムのベルーガサービス

営業種目 港湾運送事業・船舶代理店業・通関業・貨物自動車運送事業
貨物利用運送事業・倉庫業・曳船業

博多港運株式会社

代表取締役社長 村田 成 生



AEO通関業者

本 社 福岡市博多区石城町14-3
TEL 092-281-7651 FAX 092-281-2497
営業開発部 TEL 092-281-7660 FAX 092-281-7663
東京営業所 TEL 03-3551-0951 FAX 03-3551-0953
URL : <http://www.jphkt.co.jp>

Since 1939

未来を描く 歴史を刻む

私たち福田印刷は、お客様のニーズをより良いカタチにし、
想いを寄せた印刷制作で、信頼と安心を誇りに応えてまいりました。

これからも、価値ある問題解決に向けた伝達を、
お客様と一緒に未来に向け「今」を描いていきます。



<https://www.fukuda-p.co.jp>



福田印刷工業株式会社
FUKUDA PRINTING CO., LTD.

本 社 : 〒658-0026 神戸市東灘区魚崎西町4丁目6番3号
Tel : 078-811-3131 Fax : 078-851-8443

東京事業部 : 〒104-0045 東京都中央区築地2丁目2番6号
Tel : 03-3543-7371 Fax : 03-3541-7396

日本船舶代理店協会

会 長 岡田幸重
副会長 山口 淳

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26-1
パーク芝浦5階
電話 (03) 5444-2033
FAX (03) 5444-2034

国際複合輸送・わが国唯一の海運フォワーダー団体



一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会

会 長 木村宗徳
〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14 アクロス新川ビル・アネックス4階
電 話 (03) 3297-0351 (代表) FAX (03) 3297-0354
e-mail: gene@jiffa.or.jp URL: https://www.jiffa.or.jp

人と海に未来を

公益社団法人 日本海難防止協会

会 長 池田潤一郎

〒151-0062 東京都渋谷区元代々木町33-8
元代々木サンサンビル3階
電話 03(5761)6050 FAX 03(5761)6058
https://www.nikkaibo.or.jp

みんなののりもの 一般財団法人 運輸振興協会



会 長 安富正文
副会長 春田 謙

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電話 03-3221-8431 FAX 03-3221-8433
E-mail: transport@hi-ho.ne.jp
URL: https://www.transport-pf.or.jp (みんなののりもの)

公益財団法人 日本海事広報協会

会 長 針谷雄彦
理事長 岡部直己

〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル
TEL. (03) 3552-5031(代) FAX. (03) 3553-6580
URL https://www.kaijpr.or.jp

大小会議・各種パーティー 駅上のロケーション



平河町 海運ビル(永田町駅徒歩1分)

海運クラブ

パレスホテルのスタッフがおもてなしいたします
どなたにもご利用いただけます

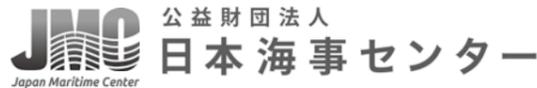
ご予約 (03) 3264-1825
https://www.kaiunclub.org/

株式会社 日本海運会館

一般社団法人 日本船用工業会

会 長 木下茂樹

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-13-3(虎ノ門東洋共同ビル)
電話 03(3502)2041 FAX 03(3591)2206
https://www.jsmea.or.jp/



公益財団法人 日本海事センター
会 長 宿利正史

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
海事センタービル
電 話 03(3265)5481 FAX 03(3222)6840

一般財団法人 山縣記念財団

理事長 郷古達也

〒104-0032 東京都中央区八丁堀 1-4-5
(川村八重洲ビル2F)
電話 (03)3552-6310 FAX (03)3552-6311
E-mail: zaidan@yamagata.email.ne.jp
http://www.ymf.or.jp/

JCTC 一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長 江 崎 喜 一

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目13番14号
NBF東銀座スクエア 8階・9階
TEL (03)3543-3212
https://www.jctc.or.jp

一般社団法人 日本中小型造船工業会

会 長 田中敬二

〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目8番1号
(虎ノ門ダイビルイースト)
電 話 (03) 3502-2061
F A X (03) 3503-1479



横浜港運協会

会 長 藤木幸太

〒231-8557 横浜市中区山下町279
横浜港運会館3F
電話 045(201)3295(代表)

安全で安心な社会の実現に向けて!

公益財団法人 海上保安協会

実施事業: ◎ 海上保安活動に係る普及啓発
◎ 海上防犯、安全確保、環境保全など

〒104-0033 東京都中央区新川1丁目26番9号 新川イワビル7階
総務部(代表) 03-3297-7580 経理部 03-3297-7584 公益事業部 03-3297-7583 海上保安グッズ事業部 03-3297-7581
新聞事業部 03-5542-0630 厚生事業部 03-3297-7582 海保クラブ 03-3297-7603 海上保安友の会 03-3297-7589
FAX 03-3297-7590
協会ホームページ https://www.jcgg.or.jp
協会公式X @JCGF_umimaru
うみまるショップ https://うみまるショップ.jp
海上保安資料館横浜館 オンラインミュージアム https://jcgmuseum.jp

一般社団法人 海洋会

会 長 関根 博

〒135-0044 東京都江東区越中島2-1-6 東京海洋大学越中島キャンパス内
海の研究戦略マネジメント機構 越中島オープンラボ棟1階
TEL.03(6458)8215 FAX.03(6458)8214

釧路港湾協会

会 長 遠藤浩昭

〒084-0914 釧路市西港2丁目101番地4
(三ッ輪運輸株式会社内)
電 話 0154(54)3103

・海技資格更新講習の講師養成及び教材作成事業
・海技資格更新及び制度の普及のための周知事業

公益財団法人 海技資格協力センター

会 長 長谷川伸一

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電 話 03-3238-9301 F A X 03-3238-9302

一般社団法人 日本船舶機関士協会

会 長 四方哲郎

副会長 庄司 勉 副会長 平松雅裕
専務理事 野毛哲也

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電話 03(3264)2518 FAX 03(3264)2519
メールアドレス me-honbu@marine-engineer.or.jp
ホームページ http://www.marine-engineer.or.jp/

・海技教育支援・奨学金
・帆船「海王丸」体験航海・海洋教室 等

公益財団法人 海技教育財団

会 長 明珍幸一

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
電話 (03) 3288-0991 https://macf.jp

公益社団法人 燈光会

会 長 岩崎貞二
副会長 上野 紘
専務理事 三宅真二
常務理事 山口和徳

〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目14番9号
西新橋ビル3階
電 話 東京 (03) 3501-1054
F A X 東京 (03) 3507-0727

海国日本の船員 後継者確保・育成を!

全日本海員組合

組合長 松浦満晴

〒106-0032 東京都港区六本木7丁目15番26号
電 話 (03)5410-8310
ホームページ http://www.jsu.or.jp Eメール kaiin@jsu.or.jp

一般財団法人 東京港湾福利厚生協会

会 長 永澤利雄
副会長 城田健二郎
副会長 高木延康
専務理事 齋藤 博

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目9番5号
電 話 03(3452)6391(代表)

船員災害防止協会

会 長 葛西弘樹
副会長 三木孝幸 副会長 高瀬美和子
専務理事 川路 勉

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5
海事センタービル4階
電 話 (03) 3263-0918
F A X (03) 3263-0910

日本の海で 貴い命を守るため



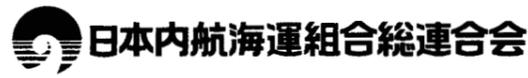
公益社団法人 日本水難救済会
〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地(海事センタービル7F)
電話 (03)3222-8066 FAX (03)3222-8067
URL: https://www.mrj.or.jp/ E-mail: v1161@mrj.or.jp/ 公式X: @Qsuke_MRJ

公益財団法人 海難審判・船舶事故調査協会

会 長 武藤光一
理事長 古城達也
専務理事 高橋 守

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5
海事センタービル
電 話 03-3512-8140
E-mail kaisin-f@maia.or.jp
U R L https://www.maia.or.jp/

謹 賀 新 年



会 長 栗 林 宏 吉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
電話 (03) 3263-4551 (代表)
FAX (03) 3263-4330 (共通)
https://www.naiko-kaiun.or.jp



一 般 社 団 法 人 日 本 船 長 協 会

会 長 中 村 紳 也

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 (海事センタービル)
電 話 (03) 3265-6641
F A X (03) 3265-8710
U R L http://www.captain.or.jp



内航大型船輸送海運組合

会 長 福 田 和 志
副 会 長 小 林 洋
副 会 長 加 藤 由 起 夫

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
電 話 (03) 3263-3080

全国内航タンカー海運組合

会 長 上 野 元

〒102-0093 東京都千代田区平河町2丁目6番4号
(海運ビル7階)
電 話 (03) 3556-6521
F A X (03) 3556-6524
http://www.naitan.or.jp/

全国内航輸送海運組合

会 長 後 藤 田 直 哉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
電 話 03-3265-5835 FAX 03-5276-6962

全日本内航船主海運組合

会 長 久 本 久 治

副 会 長 関 田 拓 生 副 会 長 奥 村 恭 史
副 会 長 福 羅 敏 久 副 会 長 篠 野 忠 弘

本 部 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル8F)
電 話 03-3265-4808 FAX 03-3265-4806

関東沿海海運組合

理 事 長 榎 本 成 男
副 理 事 長 岩 井 榮 三

〒104-0042 東京都中央区入船1丁目9番6号 秋元ビル4階
電 話 (03) 5543-0691代

船主団体 内航労務協会

会 長 佐 藤 典 彦

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
海 運 ビ ル
電 話 (03) 3264-4235

日本シップブローカーズ協会

理 事 長 長 嶋 弘 幸

〒104-0031 東京都中央区京橋2-6-5 京橋菊池ビル
Tel (03) 3561-1335 Fax (03) 3561-6107
URL : http://www.shipbrokers.jp/

国際船員労務協会

会 長 井 上 登 志 仁

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
海 運 ビ ル 5 階
電 話 (03) 5213-4962
F A X (03) 5213-4969

日本沿岸曳船海運組合



理 事 長 北 川 栄 太
事 務 局 長 中 田 治 重

〒530-0056 大阪市北区兎我野町15番13号
電 話 (06) 6312-7969・1461
FAX (06) 6312-0608
メー ル eisenkumiai@gmail.com

船主団体 一 洋 会

会 長 宮 崎 昇 一 郎

〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番(神港ビルディング609号)
電 話 (078) 515-6267
F A X (078) 515-6483

謹 賀 新 年

内航海運業 船員派遣業 船舶管理業
内外航代理店業 通関業 警戒船・補油立会業



鶴見サンマリングループ
T S マ リ ン 株 式 会 社

代表取締役社長 肥田達彦

〒230-0062 横浜市鶴見区豊岡町3番15号 TSMarinビル
TEL 045-574-4666 FAX 045-574-4667

川崎港運協会

会 長 西 修 一 会 長 代 行 三 田 久
副 会 長 梶 谷 賢 一 郎 副 会 長 奥 村 豊 彦
副 会 長 各 務 毅 副 会 長 鈴 木 和 夫
常 務 理 事 奈 雲 義 典

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38-1
電 話 044-287-6092

一 般 社 団 法 人 全 日 本 船 舶 職 員 協 会

会 長 広 重 康 成

〒101-0061 東京都千代田区神田三崎町3-7-12
清 話 会 ビ ル 2 階 B 室
電 話 03 (3230) 2651
F A X 03 (3230) 2653
E-mail: honbu@zensenkyo.com

横浜港運関連事業協会

常 任 相 談 役 長 谷 川 元
会 長 島 憲 蔵
会 長 代 行 矢 吹 郁 雄

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館2階
電 話 045(201)2196 FAX 045(201)2197
E-MAIL: info@cx69.or.jp

PORT OF TOKYO

「CONNECT TO THE FUTURE」
世界に誇るリーディングポート・東京港の未来へつなぐ
東 京 港 埠 頭 株 式 会 社

代表取締役社長 服部 浩

〒135-0064 東京都江東区青海二丁目4番24号
青 海 フ ロ ン テ ィ ア ビ ル 10 階
TEL (代表) 03-3599-7303

名 古 屋 港 埠 頭 株 式 会 社

代表取締役社長 河合伸和

〒455-0847 名古屋市港区空見町40
電 話 (052) 398-1033
F A X (052) 398-1035



一 般 社 団 法 人 日 本 港 運 協 会

会 長 久 保 昌 三

〒105-8666 東京都港区新橋6-11-10 港運会館
電 話 (03) 3432-1050 FAX (03) 3432-5900
https://www.jhta.or.jp



一 般 社 団 法 人 日 本 造 船 協 力 事 業 者 団 体 連 合 会

会 長 小 久 保 和 文

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-11-2 (日本財団第二ビル)
TEL 03(5510)3161 FAX 03(3502)5533
URL: http://www.nichizou.or.jp
Blog (安全ひろば) http://blog.canpan.info/nichizoukyou



日 本 海 運 貨 物 取 扱 業 会

会 長 飯 塚 利 信

副 会 長 須 藤 明 彦 副 会 長 角 高 憲 治
副 会 長 藤 本 健 副 会 長 青 井 光 大
副 会 長 小 島 泰 樹 副 会 長 野 畑 昭 彦
副 会 長 佐 藤 謙 副 会 長 矢 吹 欣 一 郎

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館1F
電 話 (045) 671-9825 (代) F A X (045) 671-9830



トヨフジ海運株式会社

〒476-8522 愛知県東海市新宝町33番地3
TEL (052) 603-6111 (代)
https://www.toyofuji.co.jp



総合物流企業
フジトランス コーポレーション

代表取締役社長 系井辰夫

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番41号
TEL 052-653-3111
FAX 052-652-7110



HØEGH AUTOLINERS

ホーグオートライナーズ株式会社

代表取締役 Francois de Villiers
フランソワ・ディヴィリアーズ

(本社) 〒105-6318 東京都港区虎ノ門1-23-1
虎ノ門ヒルズ森タワー18階
電話: 03-5501-9155 FAX: 050-3156-3040
URL: www.hoeghautoliners.com

近海郵船株式会社

代表取締役社長 関 光太郎

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
電話 03-5405-8300
F A X 03-5405-8289

新日本近海汽船株式会社

代表取締役社長 山崎 敏克

本社 〒650-0021 神戸市中央区三宮町1丁目4番8号
(メットライフ神戸三宮ビル 6階)
TEL : (078) 599-9683 FAX : (078) 599-9685
店所 東京支店・宇部支店・九州営業所

株式会社 大森廻漕店

代表取締役社長 大橋直也
京浜支店長 大野敏男

〒108-0075 東京都港区港南2丁目13番34号 NSS-IIビル9階
電話 (03) 5781-3675

■ISM(国際安全管理)コード取得■ NX 海運株式会社

代表取締役社長 森下 武

〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町2番地
TEL 03-5829-1005 FAX 03-5829-3035
URL <https://www.nipponkaiun.com/>

旭商船株式会社

ケミカルタンカーのオーナー・オペレーション
(9,000D/W 4~5隻 極東←→東南アジア)

代表取締役社長 手嶋洋平

〒107-0052 東京都港区赤坂2-12-18 いちご溜池ビル
電話 : (03) 6277-6621
F A X : (03) 5545-4306

株式会社 協伸商会

会長 桂 俊三

〒100-0011 東京都千代田区内幸町1-3-3
電話 (03) 3502-6681(代)

一般社団法人 東京港運協会

会長 鶴岡純一

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番1号
パーク芝浦4階
TEL 03 (5444) 2151
FAX 03 (5444) 0866
<https://www.tkkukk.or.jp>

SKOUS 株式会社 イコース

代表取締役社長 畝河内 毅

〒745-0034 山口県周南市御幸通二丁目12番地
TEL.0834-27-6544 FAX.0834-27-6545

日伸海運株式会社

代表取締役社長 藤井 紳介

〒103-0027 東京都中央区日本橋1丁目4番1号
電話 (03) 5204-1211(代)

株式会社 ボルテック

電気・機械・冷熱のフィールドエンジニア

代表取締役社長 岡崎 一正

本社 〒220-0073 横浜市西区岡野2-8-13
TEL 045-290-6085
FAX 045-290-3317
URL : <https://www.boltech.co.jp>

静岡県海事広報協会

会長 西尾忠久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11の1 (鈴与株式会社内)
電話 080-8674-7609
F A X 054-352-3655

港湾労災防止協会 横浜支部

支部長 笹田照近

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1番地
T E L 045 (622) 5289
F A X 045 (621) 5992

川崎近海汽船株式会社

代表取締役社長 久下 豊

本社 〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目2番1号
電話 (03) 3592-5800

鶴見サンマリン株式会社

取締役社長 宍倉 俊人

〒105-0003 東京都港区西新橋1-2-9
電話(03) 3591-1131(代)
F A X (03) 3591-1877
<https://www.trsm.co.jp/>

八馬汽船株式会社

代表取締役社長 篠崎 宏次

本社 神戸市中央区京町74番地
〒650-0034 電話 078 (334) 3910
東京事務所 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1
〒101-0052 電話 03 (6772) 7310

伊勢湾海運株式会社

代表取締役社長 高見昌伸

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番40号
TEL (052) 661-5181(代表)
FAX (052) 661-6121
URL <https://www.isewan.co.jp/>

一般港湾運送事業・通関業・倉庫業 東京国際埠頭株式会社

代表取締役会長 中山正男
代表取締役社長 森 達郎

本社 東京都港区海岸3丁目30番1号
☎03 (3452) 4411 (大代表)
物流事業本部 ☎03 (6275) 1801 (代表)
横浜支店 ☎045 (441) 8121 (代表)
東京支店 ☎03 (3520) 2251 (代表)
海運支店 ☎045 (621) 6601
川崎支店 ☎044 (276) 1141

宮崎産業海運株式会社

代表取締役社長 宮崎昇一郎

〒879-2442 大分県津久見市港町1番15号
電話 (0972) 82-3131
F A X (0972) 82-9497
営業所：北九州

三和交易株式会社

代表取締役 小口 淳司
取締役 小口 侑城

〒103-0027 東京都中央区日本橋1-2-10東洋ビル
電話 (03) 3271-5710(代)

くみあい船舶株式会社

代表取締役社長 向江 信孝

東京本社 〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-2-1
霞が関コモンゲート西館37階
電話 (03) 6744-7530

株式会社 栗之浦ドック

代表取締役社長 成瀬 倉祥

〒796-8008 愛媛県八幡浜市栗野浦365
電話 (0894) 22-5100 (代表)
FAX (0894) 22-1166
E-mail:k.dock@basil.ocn.ne.jp
淡路工場
〒656-0543 兵庫県南あわじ市阿万塩屋町字戎谷2606番1
電話 (0799) 52-1111
FAX (0799) 52-3566

栗林物流システム株式会社

取締役社長 栗林 宏吉

〒100-0004 東京都千代田区大手町2-2-1
新大手町ビル3階
電話 (03) 5203-7951
F A X (03) 5203-2382

TSC Teranishi Shipping Corporation 寺西海運株式会社

代表取締役 寺西 孝

東京都千代田区神田司町2丁目4番地2
神田アーバンビルディング6階 (〒101-0048)
TEL: 03-5209-2521 FAX: 03-5209-2522

株式会社 東洋信号通信社

代表取締役社長 小島 信吾

〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭22番
横浜港流通センター8階
電話 045 (510) 2349
F A X 045 (510) 2055
URL : <http://www.toyoshingo.co.jp/>

清水港利用促進協会

会長 山田英夫

〒424-0821 静岡市清水区相生町6番17号
(静岡商工会議所 清水事務所内)
TEL (054) 353-3403
FAX (054) 352-0405

TSL タンカー株式会社

船舶備船及び船舶売買に関する仲介業

代表取締役 近藤哲也

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目7番14号
AMビル4階
電話 (03)-3438-2441/4779/4889
FAX (03)-3438-1480
E-Mail brokers@tsltanker.co.jp



環境と安全を大切にする
内航海運業 総合建設業

吉浦海運株式会社

代表取締役会長 吉浦久行
代表取締役社長 吉浦智之



本社 〒803-0823 北九州市小倉北区菜園場2-6-10
TEL 093-571-3650
FAX 093-571-3680

曳船業・船舶代理店業

内海曳船株式会社

取締役社長 安本浩之

本社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通1丁目1番1号(神戸メリケンビル)
神戸営業部 電話 078-331-9666 FAX 078-331-9680
営業部 〒105-0003 東京都港区西新橋2丁目2番2号(澤ビル)
業務部 〒712-8055 倉敷市南畝1丁目8番2号
事業所出張所 水島・広島・堺・尾道・徳山・防府・宇部・松山・小松島・大分
http://www.naikaitug.co.jp/

川畑海運株式会社

代表取締役社長 上地安芸輝

〒104-0045 東京都中央区築地4丁目5-9
築地安田第2ビル6階
電話 (03) 6264-3840 FAX (03) 6264-3842
E-mail: kochi@kawahatamarine.co.jp
URL: http://www.kawahatamarine.co.jp

港湾運送業・倉庫業・通関業・
外航海運業・内航海運業

株式会社サンオーシャン

代表取締役社長 高林伸行

〒552-0021 大阪市港区築港3丁目6番1号
電話 (06) 6572-6051(代)
URL http://www.sunocean.co.jp/

三洋海運株式会社

代表取締役社長 三木孝幸

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-3-1
電話 (03) 6250-6231
FAX (03) 6250-6230

FUKUJU

福寿船舶株式会社

代表取締役社長 奥村恭史

本社 〒424-0822 静岡市清水区旭町5番9号
TEL 054-352-5126 FAX 054-352-5223
名古屋営業所 〒477-0031 愛知県東海市大田町後田1130
TEL 0562-33-8561 FAX 0562-33-8571
E-mail: shipping@fukuju-ship.co.jp

旭海運株式会社

代表取締役社長 根元 聡

〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目30番5号
浜松町スクエア 2階
電話 (03) 3436-8521

株式会社商船三井さんふらわあ

代表取締役社長執行役員 牛奥博俊

〒101-0021 東京都千代田区外神田1-18-13
秋葉原ダイビル11階
TEL. 03-6866-7301 FAX. 03-6866-7371
https://www.sunflower.co.jp/top/

東港サービス株式会社

代表取締役社長 田宮正康

〒108-0022 東京都港区海岸3-25-7
電話 03(3456)2000
FAX 03(3453)8855

イースタン・カーライナー株式会社

代表取締役社長 長手 繁

〒140-0002 東京都品川区東品川2丁目5番8号
電話 (03) 5769-7611

四宮タンカー株式会社

代表取締役会長 四宮 齊
取締役社長 四宮 新二

〒774-0021 徳島県阿南市津乃峰町長浜440-3
TEL (0884) 28-0300~1
FAX (0884) 27-1993
E-mail: sinomiya@lily.ocn.ne.jp
URL: http://shinomiya-tanker.com



ケイラインローローバルクシップマネジメント株式会社

代表取締役社長 谷岡弘茂

〒650-0024 神戸市中央区海岸通二丁目2番3号
電話 (078) 334-9700

美須賀海運株式会社

~船舶管理業務・船員配乗業務~
【東京】 〒102-0071 東京都千代田区富士見2丁目2番5号
飯田橋メインビル5階
TEL 03-3261-6725 FAX 03-3261-6699
【四国】 〒799-0422 愛媛県四国中央市中之庄町1692番地2
TEL 0896-28-1720 FAX 0896-28-1715
●海外拠点
【マニラ】 MISUGA KAIUN PHILIPPINES, INC.
【ロッテルダム】 MISUGA KAIUN HOLLAND B.V.
https://www.misuga-kaiun.co.jp/

藤木企業株式会社

代表取締役会長 藤木 幸太
代表取締役社長 藤木 幸吉

本社 〒231-0003 横浜市中区北仲通2-14
TEL (045) 211-1531(代)
http://www.fujikigroup.com/

TOKO LINE 東興海運株式会社

代表取締役社長 井高 建介

本社 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル
電話 078-331-1511
東京事務所 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル
電話 03-3281-6661
https://www.tokoline.co.jp The Name to Trust

新日本海洋社

代表取締役社長 加藤 毅

本店 〒220-0012 横浜西区みなとみらい3-6-1
みなとみらいセンタービル19階
TEL 045-212-4050

株式会社ヤマタネ

代表取締役社長 河原田 岩夫

〒135-8501 東京都江東区越中島1-2-21
電話 03(3820)1111
https://www.yamatane.co.jp

村上秀造船株式会社

代表取締役社長 村上 英治

本社 愛媛県今治市伯方町木浦甲4641-2
電話 (0897) 72-0070(代)
FAX (0897) 72-0484
http://www.murahide.com

三菱ケミカル物流株式会社

代表取締役社長 相川 幹治

〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号(芝NBFタワー)
TEL 03-5408-4800 FAX 03-5408-4558

株式会社辰巳商会

代表取締役社長 西 豊樹

本社 〒552-0021 大阪市港区築港4丁目1番1号
電話 (06) 6576-1821

香山海運株式会社

代表取締役 香山 晴彦

〒552-0007 大阪市港区弁天4丁目15-14
電話 (06) 6573-2201 FAX (06) 6574-7105

興洋海運株式会社

取締役社長 関口不二夫

〒106-0032 東京都港区六本木三丁目1番17号 第2ABビル2階
TEL (03) 3224-2600(代表)
URL <https://www.koyotky.co.jp/>

OOC 株式会社オフショア・オペレーション

代表取締役社長 井上 和 男

東京都台東区東上野2丁目1番13号
TEL 03-3847-7551
<https://www.oocld.com/>

N&Nホールディングス(株)グループ 日本国際輸送株式会社

代表取締役社長 海野 政 裕

本社 〒231-0023 横浜市中区山下町1番地 シルクセンター M2F
電話 045 (212) 5361 FAX 045 (212) 5363

山友汽船株式会社

代表取締役社長 望月 正 信

〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号
TEL (078) 371-5505 FAX (078) 371-5520
E-mail: info@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE

株式会社ビーアンドエス・エンタープライズ
TEL (078) 361-6971 FAX (078) 361-6972
E-mail: info@bands-k.com

名港海運株式会社

代表取締役社長 高橋 広
社長執行役員

本 社 〒455-8650 名古屋市港区入船二丁目4番6号
電 話 (052) 661-8111
F A X (052) 652-1680

シヨクユタンカー株式会社

代表取締役社長 外山 尚 人

〒104-0031 東京都中央区京橋2-14-1(兼松ビルディング7F)
TEL (03) 5579-5092 FAX (03) 6880-4316

株式会社 関西ライン

代表取締役社長 岡田 高 明

〒104-0033 東京都中央区新川1丁目16番14号
電話 (03) 5542-0661(代)

由良船舶株式会社

取締役社長 寺岡 洋 一

本 社 〒455-0037 名古屋市港区名港2-5-6
電 話 (052) 661-2753
F A X (052) 661-2759

トピー海運株式会社

代表取締役社長 飯塚 剛

〒441-8075 豊橋市神野、S、頭町3-15
TEL (0532) 32-5115
FAX (0532) 32-5347

旭タンカー株式会社

代表取締役社長 春山 茂 一

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

日本ノベンコ株式会社

代表取締役社長 谷口 哲 也

本 社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通5番地(商船三井ビル)
TEL (078) 334-2991 FAX (078) 334-2993
novenco@novenco.jp
長崎支店 〒850-0035 長崎市元船町2-8(元船さくらビル)
TEL (095) 824-5241 FAX (095) 824-5242
HP <https://www.novenco.jp>

正栄汽船株式会社

代表取締役社長 檜垣 幸 人

〒799-2111 今治市小浦町1丁目4番52号
電 話 (0898) 41-9908(代)

Jship 株式会社

代表取締役 武田 吉 史

〒105-0004 東京都港区新橋一丁目1番1号
日比谷ビルディング2階
Tel : 03-3580-7733(代) Fax : 03-3580-7737
E-mail : info@jship.co.jp URL : <https://www.jship.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

本 社 〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地
(神戸朝日ビルディング)
電 話 (078) 322-1600(代) F A X (078) 322-1620

船員派遣事業 許可第42号 労働者派遣事業 許可 派01-300978

株式会社くしろ船舶

代表取締役会長 細野 勝 睦

代表取締役社長 田村 仁 海

〒084-0929 北海道釧路市中鶴野18番11号
電 話 (0154) 55-5377
F A X (0154) 55-5200
ホームページ <http://kushiro-senpaku.main.jp/>

泉汽船株式会社

代表取締役社長 富田 修 一

〒104-0045 東京都中央区築地三丁目9番9号
(築地三丁目ビル4階)
TEL : 03-3547-5311
F A X : 03-3547-5318

横浜油槽船株式会社

代表取締役社長 加藤 光 雄

〒108-0074 東京都港区高輪2丁目15番8号
(グレイスビル泉岳寺前)
TEL 03-3447-6681
F A X 03-3447-6682

玉井商船株式会社

代表取締役社長 清崎 哲 也

〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目2番16号
A-PLACE田町イースト5F
電話 (03) 5439-0260 FAX (03) 5439-0270
URL: <http://www.tamaiship.co.jp>

東京汽船株式会社

取締役社長 齊藤 宏 之

〒231-0023 横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル
電 話 (045) 671-7711
F A X (045) 671-7737

マリン・サービス・プロバイダー 富士貿易株式会社

代表取締役社長 深田 雄

本 社 : 〒231-0801 横浜市中区新山下3丁目9番3号
電話 045-622-2686
支店・海外事務所:
神戸, 東京, 門司, ロンドン, ロッテルダム, ビレウス, カタール,
ドバイ, オマーン, シンガポール, マニラ, 香港, 上海,
釜山, ヒューストン, リオデジャネイロ

日本マリン株式会社

代表取締役社長 松本 克 久

〒105-0004 東京都港区新橋5-22-10(松岡田村町ビル)
電 話(03) 5402-7270
F A X(03) 5402-7280

三協輸送株式会社

代表取締役社長 坂本千代晴

〒104-0031 東京都中央区京橋1-5-12
マルヒロ京橋ビル
電 話 (03) 5299-5260
F A X (03) 5299-5261

海上土木工事・内航運送業・船舶売買仲介業 株式会社 関西港湾工業

代表取締役 吉田 英 樹

〒554-0013 大阪市此花区梅香3丁目28番9号
TEL(06)6462-7891

港湾荷役事業・船内荷役事業 相東運輸株式会社

本 社 東京都江東区東雲1丁目10番18号
TEL 03(3533)5142(代) FAX 03(3533)3429
営 業 所 東京港・船橋港・千葉港

海運業・貨物利用運送事業・船舶代理業
産業廃棄物収集運搬業
田 淵 海 運 株 式 会 社

代表取締役 田 淵 訓 生

本 社 〒542-0081 大阪市中央区南船場2丁目3番11号(田淵南船場ビル)
TEL: 06-6265-3866 (代表) FAX: 06-6265-3872
東京支店 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町3丁目3番9号(日本橋アイティビル6F)
TEL: 03-3270-8727 (代表) FAX: 03-3241-6051
支 所 新居浜・千葉
出張所 徳山
U R L : <https://www.tabuchi-kaiun.co.jp/>

 **栗林商船株式会社**

代表取締役社長 栗 林 宏 吉

〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目2番1号
新大手町ビル3階
TEL:03-5203-7981 FAX:03-5203-2331

港 湾 労 災 防 止 協 会
川 崎 支 部

支 部 長 三 田 久
副 支 部 長 梶 谷 賢 一 郎
副 支 部 長 長 坂 圭 司
副 支 部 長 若 梅 義 勝
事務局主管者 山 村 芳 栄

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38-1 電話 044(287)6092

ナラサキスタックス株式会社

代表取締役社長 須 藤 哲 也

本 社 〒053-8522 苫小牧市元中野町2-13-24
TEL 0144 (35) 2222
運航部 〒103-0015 東京都中央区日本橋箱崎町19-21
(MSH日本橋箱崎ビル15階)
TEL 03 (4330) 0183

TUG 通船、代理店、倉庫
船舶用品積込、通関
 **田中海運株式会社**

代表取締役 田 中 秀 昭

本 社 〒640-8287
和歌山市築港3丁目2番地 営業所 和歌山県下全域
TEL (073) 433-3456 FAX 433-3463
www.tanaka-shipping.co.jp
E-Mail:masuei-maru@tanaka-shipping.co.jp

輸出・輸入・国内物流
国際物流のコーディネーター
 **清和海運株式会社**

代表取締役会長 宮 崎 總 一 郎
代表取締役社長 宮 崎 祐 一

本 社 〒422-8061 静岡県駿河区森下町1-35 静岡MYタワー3階
TEL (054) 288-2741 FAX (054) 288-2780
<http://www.seiwa-kaiun.co.jp>

東 慶 海 運 株 式 会 社

代表取締役相談役 長谷部安俊
代表取締役会長 長谷部圭治
代表取締役社長 長谷部哲也

〒799-2115 愛媛県今治市中堀4丁目219-1
電話 0898-41-6611 FAX 0898-41-6053
E-mail tokeikaiun@tokeikai.co.jp
U R L <http://www.tokeikaiun.com>

通関業、港湾荷役事業、海運代理店事業
倉庫業（一般品、保税品）、一般貨物自動車運送業

 **伊予商運株式会社**

代表取締役 岡 部 孝

〒791-3131 愛媛県伊予郡松前町大字北川原字塩屋西1126番地7
TEL 089-985-1381 FAX 089-985-0038
<https://www.ichimiya.co.jp/iyosho>

三久海運株式会社(商事部・運輸部)

代表取締役 玉 井 崇 裕

サンキュウ・リマテック株式会社

代表取締役 岡 村 実 成

〒660-0844 尼崎市東浜町5番地
商 事 部 (06) 6413-0391
運 輸 部 (06) 6413-1093
リ マ テ ッ ク (06) 6413-8500
共 通 F A X (06) 6413-3768
ISO14001認証

 **三貴海運株式会社**

代表取締役 長 嶋 弘 幸

〒102-0072 東京都千代田区飯田橋4-10-1
セントラルプラザ1001号室
T e l 03-5225-6607
F A X 03-5225-6609
E-mail:drybulk@sankikaiun.jp

海運仲立業(内航・海外売船)
有限会社 松本船舶商会

代表取締役 坂 本 真 章

〒773-0006 徳島県小松島市横須町12番47号
電 話 (0885) 32-2266(代)
F A X (0885) 32-2268
E-mail : matumotos53@shirt.ocn.ne.jp

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1-5-1
大手町ファーストスクエアウエストタワー22F
電 話 (03)6895-6500 FAX (03)6895-6555
営業所 室蘭/君津/大阪/北九州/西日本/大分
U R L <https://www.nsu-naiko.co.jp/>

貨物運送取扱事業
アルファイトウ カンパニーリミテッド

代表取締役 伊 藤 允 孝

〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目1番地3-500
大阪駅前第3ビル5階10号
電話 06-6341-4631 FAX 06-6341-4613
E-mail : maritime@alphaitoh.jp

 **(株)シップストウエンティワン**

代表取締役

酒 井 耕 平

〒105-0001 東京都港区虎ノ門5-4-10
電 話 (03) 3438-2351

早 駒 運 輸 株 式 会 社

代表取締役社長 渡 辺 真 二

〒650-0042 神戸市中央区波止場町5番4号
(中突堤中央ビル3F)
電 話 (078) 321-0151

 **山根海運株式会社**

代表取締役社長 新 井 努

本 社 〒103-0021 東京都中央区日本橋本町3-3-5
(三友常盤橋ビル7階)
電話 (03) 6214-3951(代)
大 阪 支 店 〒541-0041 大阪府大阪市中央区北浜3-1-20
事務所 (児島ビル5階)
電話 (06) 6202-4931(代)

 **株式会社 近藤海事**

代表取締役社長 上 川 孝 一

本 社 北九州市若松区北湊町3番24号
TEL 093-761-1111 FAX 093-761-1001
H P <http://www.konsal.co.jp/>
東京支店 東京都千代田区岩本町二丁目11番3号
KATOビル7F
TEL 03-3865-1130 FAX 03-3865-1131

 **日徳汽船株式会社**
N I C H I T O K U K I S E N

代表取締役 日 浦 公 徳

〒732-0052 広島県広島市東区光町1丁目12番20号
もみじ広島光町ビル4階
TEL(082)568-1788 FAX(082)568-6350

 **栗林運輸株式会社**

代表取締役社長 栗 林 宏 吉

〒108-8448 東京都港区海岸3-22-34
電 話 (03) 3452-6111
F A X (03) 3452-6123

新 田 汽 船 株 式 会 社

代表取締役 青 山 彰

〒650-0024 神戸市中央区海岸通4番地 新明海ビル
電話 (078) 331-2995

安 芸 海 運 株 式 会 社

代表取締役社長 関 田 拓 生

本 社 〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目1番3-1600
(大阪駅前第3ビル16階)
電話 06 (6344) 2068(代)
FAX 06 (6344) 2104
東 京 支 店 〒105-0004 東京都港区新橋3丁目7番3号
営業所 電話 03 (3519) 5234

 **昭和日タン株式会社**

代表取締役社長 筒 井 健 司

〒100-0005 東京都千代田区丸の内三丁目4番2号
新日石ビルディング3階
電話 (03)6268-0391 FAX (03)5223-2065
URL <https://www.showa-nittan.co.jp>

 **大新グループ**
大新土木株式会社

代表取締役 新 田 清 剛

〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町3丁目3番13号
電話 (03) 3669-2031(代)

大 同 商 運 株 式 会 社

〒103-0025 東京都中央区日本橋茅場町1-7-5
日経茅場町第二別館
電話 (03) 3664-1921

オーシャン東九フェリー
オーシャントランス株式会社

代表取締役社長 中内 司

〒104-0045 東京都中央区築地三丁目11番6号
築地スクエアビル4階
電話 (03) 5148-0109
FAX (03) 5148-0129

一般港湾運送業・通関業・海運代理店業・倉庫業
一般貨物自動車運送業・一種貨物利用運送事業(外航・内航・自動車)

 **京濱港運株式会社**
KEIHIN KOUN CO., LTD.

代表取締役社長 菅井 重隆

本社 〒221-0036横浜市神奈川区千若町2-1-50
TEL 045-451-1911 FAX 045-451-0847
http://www.keihinkoun.com

京葉港港湾運送事業協同組合

理事長 小島 生年
副理事長 結城 賢進
副理事長 今井 信吾

〒273-0016 船橋市潮見町32-3
電話 047(435)2363

穴田 祐二

代表取締役社長



BLUE
ACTION
MOL

株式会社MOLシップテック

〒105-8688
東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
商船三井ビル
URL: https://www.molst.co.jp/



 **五洋海運株式会社**

代表取締役社長 安藤 幹雄

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番40号
電話 052(651)5171(代)
FAX 052(651)5187

一般財団法人 **全日本海員福祉センター**

理事長 鈴木 順三

〒106-0032
東京都港区六本木7丁目15番12号 JSSビル3階
TEL 03-3475-5391 FAX 03-3475-5892
URL: http://www.jss01.jp Mail: jss0511@jss01.jp



 **エスオーシー物流株式会社**

社長 寺西 達明

〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台三丁目4番地
(龍名館本店ビル10階)

電話 (03) 5298-2311
FAX (03) 5298-2320



株式会社 横浜工作所 株式会社 安善ドック
〒230-0052 〒230-0035
横浜市鶴見区生麦2-3-29 横浜市鶴見区安善町1-2-5
Tel. 045-503-5111 Tel. 045-503-4444
Fax. 045-503-3986 Fax. 045-501-9193
https://www.yew.co.jp https://www.anzendock.co.jp

代表取締役社長 二宮 一也

大阪沖縄定航会

会長 谷 光義
副会長 上原 毅
副会長 菅 信勝

事務局 〒559-0032 大阪市住之江区南港南3-11-36
電話 (06) 6612-3021

曳船業・船舶代理店業

 **芝浦通船株式会社**

代表取締役社長 鈴木 孝行

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目1番3号
電話 03(3455)2161
FAX 03(3455)2164

神戸船舶株式会社

代表取締役 原田 正

 〒650-0021 神戸市中央区三宮町3-1-3
電話 (078) 391-0101(代)

 **矢吹海運株式会社**

代表取締役社長 矢吹欣一郎

〒108-0023 東京都港区芝浦2-17-4
電話 (03) 3453-1371

創業、明治25年

 株式会社 **栗林商会**

代表取締役社長 栗林 和徳

本社 〒051-0023 室蘭市入江町1番地19
TEL: (0143) 24-7022 FAX: (0143) 24-4193
URL: http://www.kurinet.co.jp/

 **協和海運株式会社**

代表取締役社長 高松 裕満

〒105-0004 東京都港区新橋1丁目1番1号
日比谷ビルディング4階
電話 (03) 5510-1991(代)
FAX (03) 5510-2002

 **アスト株式会社**

代表取締役社長 石橋 明

本社 〒550-0011 大阪市西区阿波座1丁目4番4号
野村不動産四ツ橋ビル10F
電話 (06) 6538-2781
FAX (06) 6534-0536
http://www.ast-inc.jp/

 **東進エージェンシー株式会社**

代表取締役社長 呉 融煥

本社 東京都港区芝大門1-3-4 電話: (03)6778-1801
〒105-0012 グランファースト芝大門 FAX: (03)6778-1822
大阪支店 大阪市中央区南本町3-6-6 電話: (06)6120-2100
〒541-0054 船場エコービル FAX: (06)6120-2098
https://dongjinagency.jp



物流のトータルプランナー チッコー
 株式会社 **築港**

代表取締役社長 瀬戸口 仁三郎

本社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通3番地(ジップ神戸海岸ビル)
電話 (078) 391-6680(代)
FAX (078) 391-6674

 **泉海陸作業株式会社**

代表取締役社長 高木 延康

本社 〒104-0052 東京都中央区月島4丁目18番1号
電話 03(3531)1141(代表)
FAX 03(3531)1147

 **Kobe Shipping Group**
神戸 Shipping グループ



代表取締役

田鍋 孝明

神戸シップマネジメント株式会社

〒657-0835 神戸市灘区灘北通10丁目1番6号 Tel. 078-861-7286
http://www.kobeshipping.com/ Fax. 078-861-7208

九州地方港運協会

会長 野畑昭彦 副会長 椎木耕造
副会長 柴田智典 副会長 疋田智昭
副会長 徳光昌己 副会長 大西英二郎

〒801-0852 北九州市門司区港町2番15号
電話 093(321)7231 FAX 093(321)7234

曳船業・船舶代理店業

通船・繋離船作業・海上防災・警戒船

東京シップサービス株式会社

代表取締役社長 清水 浩

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目1番3号
(代表) TEL 03-3455-2121 FAX 03-3455-2167
(業務課) TEL 03-3455-1461 FAX 03-3455-2176

冷凍コンテナ保守管理
海上用冷凍機メーカー
キャリアトランジコールド(アメリカ)
サーモキング(アメリカ)各社・認可
スタークル(デンマーク)サービス店
ダイキン(日本)

株式会社 **リーファーサービス**

代表取締役 八和田 歳明

〒231-0813 横浜市中区かもめ町4番地
電話 045(622)2043(代)
FAX 045(622)2035
URL http://www.reefer.jp

神戸船舶株式会社

代表取締役 原田 正

 〒650-0021 神戸市中央区三宮町3-1-3
電話 (078) 391-0101(代)

横浜港メガターミナル株式会社

代表取締役会長 藤木 幸夫
代表取締役社長 藤木 幸三

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1-198
本牧ふ頭BCコンテナターミナル
電話 045(623)4500
FAX 045(623)4508

SHIMIZU FOREIGN ACCESS ZONE
 **清水港振興株式会社**

代表取締役社長 高橋 明彦

〒424-0206 静岡市清水区興津清見寺町1375番地の16
電話 (054) 369-6666
FAX (054) 369-5300

協同商船株式会社

代表取締役社長 福田正海

〒167-0051 東京都杉並区荻窪五丁目26番13号
(Daiwa荻窪ビル701)
電話 (03) 5397-7261(代)
FAX (03) 5397-6170

兵庫県港運協会

会長 久保昌三

〒657-0854
神戸市灘区摩耶埠頭(摩耶業務センター5階)
電話 078-802-1840

船舶管理・船員配乗のエキスパート 株式会社ユニバーサルマリン

会長 岡田 實
代表取締役社長 岡田京一郎

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-7-11
八光ビル
電話 03-3667-7444

大東通商株式会社

代表取締役社長 阿久沢康夫

〒162-0066 東京都新宿区市谷台町6番3号
TEL (03) 5919-6106
FAX (03) 5919-6116

船舶塗装・船舶荷役装置・海運 株式会社 ナカタ・マックコーポレーション

URL: <http://www.nakata-mac.co.jp/>

本社 〒722-0012 広島県尾道市潮見町6-11
Tel: 0848-20-1200 Fax: 0848-20-1201
東京支社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目13-3
虎ノ門東洋共同ビル8階
Tel: 03-5510-8111 Fax: 03-5510-8112

曳船業・海上防災事業 東京タグセンター

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目29番1号
東京都港湾局芝浦内貿2号上屋
電話 営業部 03(3455)7251
業務部 03(3451)1761
FAX 03(3455)7254

全日本ワッチマン業協会関東支部

支部長 栗竹俊幸

〒231-0023 横浜市中区山下町279(横浜港運会館)
電話 045-664-3397

オールジャパンサービス株式会社 ジャパンターナルサービス株式会社
関東警備株式会社 内外サービス株式会社
大洋港企株式会社 日本警備株式会社
株式会社大日警横浜支店 株式会社リスコム

大日インベスト株式会社

代表取締役 石坂公孝

〒650-0037 神戸市中央区明石町18番地
(大日明石町ビル9階)
電話 (078) 321-2301

大型船、小型船、作業船、 湾岸荷役設備等、解体します (スクラップ高価買受)

株式会社 宮地サルベージ

〒764-0021 香川県仲多度郡多度津町堀江五丁目7番地
TEL 0877-32-4151 / FAX 0877-32-4152
<http://www.miyajisat.co.jp/>

KRC 川崎港運関連事業協同組合

代表理事 真中伴典
副理事長 中村祐規

事務局 〒210-0865 川崎市川崎区千鳥町7-1-505
電話 044(299)3333
FAX 044(276)1353

トラックは生活と経済のライフライン 一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 木南一志

〒657-0043 神戸市灘区大石東町2丁目4番27号
電話 (078) 882-5556
FAX (078) 882-5565

海祥海運株式会社

代表取締役社長 川崎晶二

〒105-0004 東京都港区新橋6-16-10
(御成門BNビル8階)
TEL: (03)5776-1750 FAX: (03)5776-1752

千葉港運協会

会長 宮本和也
副会長 篠崎尚史
副会長 村山茂
副会長 小島生年

〒260-0024 千葉市中央区中央港1丁目10番10号
電話 043(248)1151

愛媛内航海運組合連合会

会長 井下光一
副会長 福羅敏久
副会長 越智崇

〒790-0022 松山市永代町13番地(松山第2電気ビル3階)
TEL 089-943-6630 FAX 089-941-5276

千葉港港湾運送事業協同組合

理事長 篠崎尚史
副理事長 梶浩一
副理事長 坂西明良

〒260-0024 千葉市中央区中央港1丁目10番10号
千葉港港運会館内
電話 043-241-6431
FAX 043-241-5532

清水港運協会

会長 西尾忠久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11-1
(鈴与株式会社内)
電話 080(8674)7609
FAX 054(352)3655

センポスの宿・健康診断 一般社団法人 船員保険会

会長 霜鳥一彦

〒150-0002 東京都渋谷区渋谷1-5-6
SEMPOSビル6・7階
電話 03(3407)6061 FAX 03(3407)6597
URL <https://www.sempos.or.jp>

公益社団法人 神奈川港湾教育訓練協会

会長 藤本幸史

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1
電話 (045) 621-5991
FAX (045) 621-5992

横浜港湾荷役協会

会長 飯泉勝也
会長代行 藤本幸吉

〒231-0023 横浜市中区山下町279(横浜港運会館)
電話 045(671)5551

九州地方海運組合連合会

会長 宗田銀也
副会長 中村逸実 副会長 木許直樹
副会長 阿利欽章 副会長 浦山秀大

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番13号
(芙蓉ビル3階)
電話 (092) 483-6785 FAX (092) 483-6787

岡山県西部海事振興会

会長 酒井忠之

〒712-8056 倉敷市水島福崎町2-15
電話 086-444-7750

横浜検数検定部会

部会長 一般社団法人全日検横浜支部
執行役員支部長 石井卓也
副部会長 株式会社シンケン
京浜支社長 岡元敏弘
常任理事 一般社団法人日本海事検定協会横浜第二事業所
事業所長 森本辰
常任理事 一般社団法人日本貨物検数協会横浜支部
理事支部長 楠田良治
常任理事 一般財団法人新日本検定協会
横浜事業所長 藤井
〔事務局〕 〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭15番地(全日検内)
TEL 045(503)7930

公益社団法人 神戸海難防止研究会



会長 堀真琴
副会長 石田廣史
副会長 末岡民行
副会長 小林靖匡
専務理事 奥原徳男

〒650-0024 神戸市中央区海岸通5(商船三井ビル)
TEL 078-332-2035 FAX 078-332-2037

千葉エーゼント会

会長 篠崎尚史
副会長 大倉健志
副会長 藤井弘

事務局: 〒260-8517 千葉市中央区中央港1-9-5
(榊ダイトコーポレーション内)
電話 043(238)5111
FAX 043(238)5125

謹 賀 新 年

一般社団法人 日本港湾タグ事業協会

会 長 阿部 昭一
副 会 長 安岡 正雄
専務理事 齋藤 重信
常務理事 渡邊 真二

〒231-0023 横浜市中区山下町1番地シルクセンター
電 話 045 (641) 3552(代)

SECOJ

公益財団法人 日本船員雇用促進センター

会 長 内藤 忠顕
理 事 長 永松 健次

〒104-0043 東京都中央区湊1丁目6番11号
TEL 03-3523-5990(代表) FAX 03-3523-5995
https://www.secoj.com/

JTBA 日本貿易実務検定協会®
理事長 片山 立志

〒163-0825 東京都新宿区西新宿2-4-1 新宿NSビル25階
(株)マウンテンプジャパン内
TEL. 03-6279-4730 FAX. 03-6279-4190
https://www.boujitsu.com info@boujitsu.com



公益財団法人 マラッカ海峡協議会

会 長 明 珍 幸 一

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
(海運ビル)

電 話 03 (6272) 8770
F A X 03 (6272) 8771

ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION
ANCC

—政府公認検数・検量・検査機関—

一般社団法人 全 日 検

代表理事 会長 宇和 村 忠

本 部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL 03(5765)2113 FAX 03(5440)3396
https://www.ancc.or.jp
支 部 東北・北海道・横浜・東京・名古屋・北陸・神戸・大阪・九州・中国
分析センター 神戸

一般社団法人 日本海運集会所



会 長 明 珍 幸 一
理 事 長 三 木 賢 一

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2
(和順ビル)

電 話 03 (5802) 8361



飯野ビルディング
(東京都千代田区)

飯野海運が所有し、本社を置く「飯野ビルディング」はサステナビリティに海運会社らしさを加えたユニークな建築物だ。東京の霞ヶ関・内幸町エリアに立地する。地下5階・地上27階建てのビルはオフィスフロアを主軸にイイノホールや商業店舗を擁し、延床面積は約10万4000m²に及ぶ。

この敷地には以前、旧飯野ビル(1960年竣工、地下4階・地上9階建て)があった。同社が建て替えを決めたのは2007年。当時、オフィスビルに対する経済・社会的な要請が変わりつつある中で決めた再開発で、2011年にオフィスビルが開業し、14年には地下鉄霞ヶ関駅との連絡通路などがつながり、グランドオープンした。

建て替えプロジェクトでは「100年先にも愛されるビル」を目指した。特徴の一つはいち早く環境

配慮を実現した点。耐震性能は当時の通常の高層ビルに比べて25%向上させ、「100年」にわたる長期利用を前提とした。設備面ではLED照明のほか、温湿度を分離制御できる空調、断熱性が高い二重構造の外壁などを採用。建物内のエネルギー消費量を大幅に削減する仕様にした。国内外の環境性能評価システム認証で最高位を取得した。

周辺との調和にも配慮し地上のオープンスペースには大きな植栽帯「イイノの森」を創設した。飯野海運によると、隣接する日比谷公園との繋がりを持たせ、憩いの空間を創出することを狙いとしたり。

過去のレガシーも引き継ぐ。旧飯野ビルで使われた大理石や寄木の壁画作品を移設したほか、長らく文化の発信拠点としての役割も果たしてきた「イイノホール」も「イイノホール&カンファレンスセンター」へと生まれ変わらせた。

海運会社らしさも随所に刻まれている。例えばビル1階から3階のオフィスロビーに続くエスカレーター足元照明にはモールス符号で「IINO」と書かれたデザインが施され、3階ロビー天井の曲面形状は大きな船底を表現したという。遊び心も溢れている。



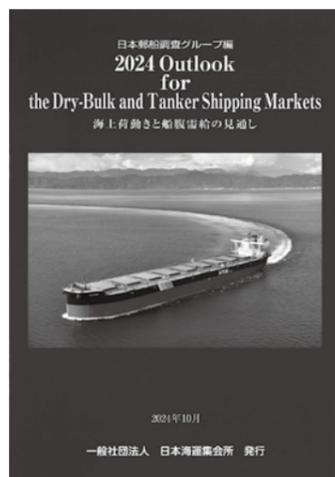
旧飯野ビル

日比谷公園との間のスペースには植栽帯「イイノの森」(ビル手前)が広がる

ドライバルク貨物と原油の見通しを示す

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 纂：日本郵船株式会社 調査グループ

発 行：一般社団法人 日本海運集会所

発行年月：2024年10月31日

体 裁：A4判 約170頁

定 価：(価格は税込み、別途送料実費)

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

お問い合わせは

一般社団法人 日本海運集会所 総務グループ Tel.03-5802-8361まで

JTS 株式会社 日本技術サービス
たかどうしあき
 代表取締役社長 高藤弘樹



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

全国出張

化学洗浄

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

KAIUN スタッフ通信

AIに関するニュースや特集を様々なメディアで目にします。調べてみるとAIの研究は1950年代から既に始まっていたと驚きます。子供の頃はAIとは遠い未来の技術で、限られた研究者が使うものだと思っていました。しかし今では誰でも気軽に利用できる生成AIが誕生し、私たちの日常に溶け込んでいます。例えば、適当なキーワードを入力するだけで、オリジナルの物語や画像を簡単に作ることができます。技術の進化が急速に進む時代、2025年はどんな一年になるのか。多様なことにアンテナを張りながら、時代に取り残されないようにしたいです。(Ao)

2000年前後のファッションなどが「Y2K」として、数年前から若者を中心に人気です。Y2KはYear 2 Kiloの略で、元々は2000年以降の日付に対応していないコンピュータが誤作動する可能性があることとされた「2000年問題」のこと。それから四半世紀、新たに「昭和100年問題」が懸念されています。年情報を昭和換算・2ケタ処理しているコンピュータシステムが、昭和100年にあたる2025年を昭和0年と誤認識するという、日本特有の問題です。今後も様々な「〇年問題」が指摘される中、25年の十二支であるへびのように知恵や洞察力を働かせ、これらの問題を乗り切ることが求められそうです。(syu)

1995年1月に発生した阪神淡路大震災から30年が経つ。当時東京にいたので被災はしなかったが、強大な力によって破壊された街の姿というものを見たのは初めて。そのインパクトは強烈だった。昨年24年1月1日には能登半島地震が起きた。未だ復興の目途は立たない。24年は他にも温暖化の影響で水害も含めて被災したエリアが多々ある。そのため言い方は難しいが、せめてできるだけフツの年末年始をと切に願う。火事も怖い。先般集会所近くでも非常に痛ましい住居火災があった。そして中山美穂さんの急逝。室温差や入浴時も気を付けないと。さて、フツに年は越せたかな?(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

2025年1月1日発行
KAIUN (海運)
 2025年1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。

海と人の未来のために

For the future of the sea and people

かけがえのない海と限りある資源エネルギーを大切に
 私たちはこれからも海難救助をはじめとする諸事業を通じて、
 豊かな未来につながる海洋環境づくりに貢献します。



深田サルベージ建設株式会社

本 社 〒552-0021 大阪市港区築港四丁目1番1号
 辰巳商会ビル6階
 TEL06(6576)1871 FAX06(6577)2111
 東京支社 〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目9番1号
 芝浦ルネサイトタワー3階
 TEL03(6627)0170 FAX03(6627)0176

<http://www.fukasal.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

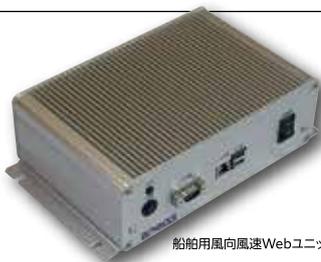


風向風速自動切換器 SS10



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

1,320円 (税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-01



4910893790154
01200