



特集

伸びるか船社の重量物輸送

特別企画

世界の海上輸送 主要チョークポイントの概況

グラビア

パビリオン「未来の都市」がお披露目／北極域観測船「みらいⅡ」が進水



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4月号 | No.1171

KAIJUN



Cover
©BlackMac/Shutterstock.com

特集

16 伸びるか船社の重量物輸送

インタビュー

18 海外船社との関係構築に加え 輸送以外の事業参入も検討

NYKバルク・プロジェクト株式会社
プラント・モジュールグループ グループ長 長谷川 年徳 氏

22 海外の大型貨物対応に備えて まず内航で経験・実績を蓄積

商船三井ドライバルク株式会社
常務執行役員 辺見 耕司 氏、コマーシャルエクゼクティブオフィサー 三俣 貴士 氏

26 26年に国産多目的船を投入 運用を通じ船型開発に生かす

イースタン・カーライナー株式会社
米州部部长 取締役 神谷 晋吾 氏、在来・多目的船本部部长 常務理事 石上 久和 氏

30 海外の輸送案件獲得も視野に センコーグループ各社と連携

株式会社オーナミ
取締役社長 森本 勝一 氏、取締役管理部長 高田 秀和 氏

WORLD MARINE グループ



— 船舶管理・内外船員の紹介 —
ワールドマリン株式会社
WORLD MARINE CO., LTD.
〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階
E-mail: bussdept@worldm.co.jp
URL: https://www.worldm.co.jp/



— 海運業(船舶貸渡) —
千葉商船株式会社
CHIBA SHIPPING CO., LTD.
〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階
E-mail: business@chibaship.co.jp
URL: https://www.chibaship.co.jp/



Efficiency and safety,
the compass of our fleet

セグマル今治は、バリシップ会場のスタンドで、皆様のお越しをお待ちしております。ブースA-71

西日本の海運関係者の皆様へ

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

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

特別企画

寄稿

**38 世界の海上輸送における
主要なチョークポイントの概況**

公益財団法人日本海事センター 企画研究部 研究員 後藤 洋政

グラビア

**8 パビリオン「未来の都市」がお披露目
商船三井など12者が最新技術を紹介**

大阪・関西万博

グラビア

**12 日本初の砕氷機能搭載
北極域観測船「みらいⅡ」が進水**

JAMSTEC、JMU

造船首脳会見

44 事業拡大を見据え生産能力拡大へ

株式会社名村造船所

シリーズ etc.

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 5 旅と船 第13回 瀬戸内海を走るリゾートフェリー〜あおい | 51 造船ニュース |
| 7 竣工船フラッシュ | 54 NEWS Pick Up |
| 34 せんきょう(日本船主協会) | 59 内航ニュース |
| 46 研修講座・セミナーのご案内 | 63 LOOK BACK KAIUN |
| 48 ブローカーの窓から | 64 スタッフ通信 |
| 50 CLOSE UP 日本中小型造船工業会 | |



自動運航船(MASS)にも 最適な船舶用風向風速自動切換器SS10と 船舶用WebユニットWU101Mを開発しました

昨今の船舶の大型化に伴い、船体形状や構造の影響で風の乱流が起こり、正しい風向と風速が測定できないケースがあります。風向風速自動切換器SS10は、このような場合に、風向風速計をマストの右舷、左舷、船首、船尾など2か所に取り付けて、船体の影響をかわす側の風向風速計を自動判定して、指示器や航海計器へ正しい風のデータを送る製品です。マニュアルでの切換も可能で、万一の風向風速計の故障の備えとしても使えます。また既設の風向風速計に取り付けることもできます。



風向風速発信器 N-363D

風向風速自動切換器 SS10

船舶用風向風速指示器 B20

船舶用風向風速WebユニットWU101Mは、風向風速データをWeb化して、船内LAN経由でどこからでもリアルタイムで閲覧することができます。また計測した風向風速データは内部メモリに保存され、風速警報機能も搭載しています。



船舶用風向風速Webユニット PC画面例

- <特長>
- ・風向風速データの保存、印刷が可能
 - ・風速の2点警報機能搭載
 - ・既設風向風速計への取付が可能
 - ・NMEA出力搭載
 - ・LTEなど通信ユニット接続で遠隔地(陸地)からの閲覧が可能
 - ・クラウド対応が可能

ANEOSは50年以上に渡り船舶用風向風速計・ワイパー・旋回窓を製造販売しています

ANEOS株式会社
www.aneos.co.jp

本社/営業本部	〒152-0001 東京都目黒区中央町1-5-12	TEL:03-5768-8251(代)	FAX:03-5768-8261
渋谷営業所	〒150-0044 東京都渋谷区円山町16-1	TEL:03-3496-1977(代)	FAX:03-3496-1987
東北営業所	〒980-0011 仙台市青葉区上杉1-9-11	TEL:022-227-7805(代)	FAX:022-264-4145
関西営業所	〒532-0012 大阪市淀川区木川東3-5-21	TEL:06-6309-8251(代)	FAX:06-6309-8268
九州営業所	〒814-0012 福岡市早良区昭代1-18-8	TEL:092-833-3311(代)	FAX:092-833-3310



旅と船

絵・文 PUNIP cruises / 中村辰美



第13回 瀬戸内海を走るリゾートフェリー～あおい

瀬戸内海を走る定期航路は関西～九州を筆頭に各島間を結ぶ小型船や鉄道連絡船など数々の船が昔から存在していた。

やがてその瀬戸内海を横断し、本州と四国を結ぶ長大な橋が何本も架けられた影響で船の数はどんどんと減少していったが、関西と香川県の高松を結ぶ航路はいまだに人気を持って就航し続けている。

現在は、1947年に同航路に開業した加藤汽船の流れを汲むジャンボフェリーが2隻のカーフェリーを神戸～高松間において一日4往復のペースで就航させている。なかでもこの「あおい」は、2022年に就航した新造船であり、全長132メートル、総トン数5200トンという堂々たるサイズで、白い船体に紺碧の曲線が施された外観は遠くからでも目を引く。

船内は「瀬戸内海に浮かぶテラスリゾート」というコンセプトを体現した設計が特徴で、従来のフェリーとは一線を画す快適さとデザイン性を備えている。客室は従来通りの大部屋から高級シートを使ったリクライニング席、小さな個室から11㎡のバルコニー付き個室まで、乗客の様々なニーズに合わせて細かく設定されて使い勝手がとてもいい。

私がこの船に乗るときは主にリクライニング席を利用するのだが、なぜかと言うと最前部の窓の天井

近くに操舵室で実際に使用されている航行計器類がずらりと並べられているからである。これらはただのインテリアではなく操舵室の計器類と連動して動くため、窓越しの風景とこれらを見較べていると船乗り経験のある方なら操船状況が一目で分かる。また夜間もこの場所だけカーテンで仕切れ照明は消され、航行の妨げにならずに瀬戸内海の夜景と航行機器の作動状況が見られるのも面白い。

客室以外ではピアノの自動演奏や足湯、名物の様々な種類の讃岐うどんや瀬戸内レモンを活かしたジェラートなどが食べられるグルメカウンターなど、4時間の船旅を飽きさせない設備が溢れている。

そしてデッキに出れば国内のフェリーでは非常に珍しいことに操舵室の上のコンパスデッキまで解放され、その展望スペースから圧倒的なスケールの明石海峡大橋や瀬戸内海の多島美を眺めることができ、自然と一体になるような体験が得られる。

このように瀬戸内海の船旅の魅力をたっぷり味わえるこの「あおい」は、前回紹介した小型クルーズ船の「シースピカ」や広島～松山航路の「シーパセオ」と並んでお勧めしたい一隻だ。

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



Sustainability at Your Service

*navigate to net-zero
with our innovation team*

総トン数で世界首位を誇る リベリア船籍

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

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



竣工船フラッシュ

最近の竣工船はウェブサイトでもご覧いただけます。 <https://www.jseinc.org>



SAKURA QUEEN (パナマ籍)

- 船主：GREEN SPANKER SHIPPING S.A.
- ばら積運搬船
- 93,691 総トン
- 主機関：MAN-B&W 7S60ME-C10.6-HPSCR
- 全長292.0m、幅45.00m、深さ24.55m、喫水18.234m
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、2月20日竣工

PRIMA VERDE (リベリア籍)

- 実質船主：大真船舶株式会社
- 一般貨物船
- 13,281 総トン
- 17,611 重量トン
- 主機関：6UEC35LSJ
- 全長129.66m、幅23.60m、深さ15.85m
- 船級：NK
- 尾道造船(株)、1月30日竣工



MAERSK FUKUOKA (パナマ籍)

- コンテナ船
- 57,907 総トン
- 主機関：6G80ME-C10.6
- 全長254.94m、幅40.00m、深さ21.70m
- 速力：約21.5ノット
- 船級：ABS
- 今治造船(株)広島工場、1月30日竣工

NSC BINGO (リベリア籍)

- 船主：MIMITSU SHIPHOLDING CORP.
- ばら積運搬船
- 36,452 総トン
- 64,090 重量トン
- 主機関：HHM-MAN B&W 6S50ME-C9.7-HPSCR
- 全長199.9m、幅32.24m、深さ19.4m
- 船級：NK
- 南通中遠海運川崎船舶工程有限公司(NACKS)、1月23日竣工





大阪・関西万博 パビリオン「未来の都市」がお披露目 商船三井など12者が最新技術を紹介

4月13日に開幕する2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)のパビリオン「未来の都市」が3月10日、報道陣に公開され、併せて完成記念式典も行われた。このパビリオンは「Society5.0」が目指す未来の都市、すなわち経済発展と社会課題の解決を両立する社会を表現している。商船三井を含む協賛12者それぞれが独自の最先端技術を披露している。

Society5.0をテーマに未来像を考える

公開された「未来の都市」は、日本が目指すべき未来社会の姿として内閣府が提唱する「Society5.0」をテーマにしており、出展者の知見や発想を来場者に問いかけ、未来の都市像を考えてもらうことが狙い。パビリオンは全長約150m、幅約33mと今回の万博で最大規模を誇る。外観は折り紙をイメージし

たデザインで、光触媒を使った膜材が用いられている。太陽の紫外線によって光触媒が化学反応を起こして汚れや有害物資を分解、雨水によって自然に流れ、美観を保つ機能を持つという。内部は3つのホールに分かれ、全15のアトラクションで構成されている。

最初のホールAでは高さ約5m、全長約90mのスクリーンが部屋の両側に張り巡らされている。恐竜が生息していた時代から人類の誕生、社会の発展を経て農耕や工業の進化、現代社会へと至る流れ、そして未来の「Society 5.0」へと進む過程を映像でたどることができる。

ホールBは2035年の暮らしをアニメで紹介している。展示場には4つのキューブが並んでおり、家庭や移動システム、医療、エンタメをテーマにしたストーリーが映し出される。シアターも併設されて

おり、35年に暮らす子供からSOSを受け取った来場者が課題に対する解決策を考えるというストーリーとなっている。

水素を船内で製造するウインドハンター インフラ事業の展開をPR

ホールCでは、未来の都市生活を体験することができる。展示は「交通・モビリティ」、「環境・エネルギー」、「ものづくり・まちづくり」、「食と農」の4分野に分かれ、最新技術を紹介する。

「交通・モビリティ」に出展する商船三井は「海運の新たな可能性が示す未来への航海」をテーマに、洋上風を利用して船内で水素を製造するゼロエミッション船「ウインドハンター」を披露している。万博に合わせて長さ4m、高さ3mのウインドハンターの模型を初めて展示した。

体験型アトラクション「wind vision attraction」では、来場者がウインドハンターに向けてうちわで風を送ると、大型スクリーンに航海の様子が映し出される。さらに、来場者が起こす風量によってウインドハンターの帆が伸びたり、回転したりするほか、水素を製造して荷揚げする工程を見ることができる。風の強弱でエンディングシーンが変わり、風力

を利用して船が推進する仕組みや水素を作り出す過程をゲーム感覚で楽しみながら学ぶことができる。

さらに、同じブースで共同出展する川崎重工業とのコラボレーション映像も上映する。「未来の水素サプライチェーン」をテーマに、ウインドハンターによる水素の生産、運搬と川崎重工の水素を燃料とする次世代モビリティが登場する。

商船三井の橋本剛社長は万博への参加について「会場には子供や若者、外国人が訪れる。物を運ぶだけでなく、水素製造といった社会インフラ事業を展開する企業であることを示したい」と意気込んだ。また、海運業界全体の認知度向上にも努めたい考えで「コロナ禍では海運の混乱が人々の暮らしに直撃した。海運業の脆弱性を克服し災害や伝染病、戦争があってもライフラインを途切れさせないという使命を果たすために取り組んでいることをアピールして、若い人に海運業で働きたいと思ってもらえたらうれしい」と語った。

人のDNAに刻まれる「移動本能」 未来のモビリティで自由に目的地へ

川崎重工は「移動本能—ひと・もの・こころ動かすモビリティ—」をテーマに未来の移動システ



様々な企業の展示が一堂に会するパビリオン



JAMSTEC、JMU 日本初の砕氷機能搭載 北極域観測船「みらいⅡ」が進水

海洋研究開発機構(JAMSTEC)の北極域研究船の命名・進水式が3月19日、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)横浜事業所磯子工場で開かれた。船名は一般公募案を参考に、現在運用中の海洋地球研究船「みらい」を引き継ぐ「みらいⅡ」と命名された。式典には天皇皇后両陛下の長女、愛子さまがご臨席され、支綱切断が行われた。

北極域では海水の減少など急激な環境変化が進んでおり、その変化が地球全体の海象・気象にも大きな影響を及ぼしていると言われている。JAMSTECでは北極域の課題解決に向けた研究活動を促進するとともに、研究者や技術者の人材育成を行うために北極域研究船の建造を決定した。

「みらいⅡ」には大気・気象・海洋・海水などに関する様々な観測を行うための機器・設備が搭載される。また、北極海で活動するために必要十分な砕氷・耐氷性能も備える。国際研究プラットフォームとして運用できるよう、船内にはラボスペースや高度な通信ネットワークなど世界レベルの研究環境とともにユニバーサルな居住環境を整備する。加えて、

ROV(遠隔操作無人探査機)やAUV(自立型無人潜水機)、ヘリコプターなどの運用も想定しているという。

環境負荷を低減するため、エンジンには船用燃料油とLNG(液化天然ガス)を使用できるデュアルフューエル(二元燃料)機関を採用した。建造予算は約339億円で、建造監理・艤装員派遣は運航予定者の商船三井が、研究観測支援準備は研究観測支援予定者のマリン・ワーク・ジャパンが担っている。

JMUの廣瀬崇社長は「みらいⅡ」について、「氷海仕様はまさに当社が自信を持っているところ」とし、「砕氷艦『しらせ』などの建造で培った技術を投入している」と説明した。また、愛子さまに造船業について聞かれ、「どのように鉄板を切って、組み立て、ドックに船を浮かべるか、といったことをご説明した。造船に関心を持っていただきうれしく思った」と語った。

「みらいⅡ」は引き続きJMUで艤装工事が行われ、海上公試で性能を確認した後、2026年11月の引き渡しを予定している。



「みらいⅡ」の主要目

- 全長：128m
- 幅：23m
- 喫水：8m
- 国際総トン数：1万3000トン
- 砕氷能力：平坦1年氷1.2mを3.0ktの船速で連続砕氷可能
- 極地氷海船階級：ポーラークラス4※
- 主発電機：ディーゼル
約5600kW 3基
デュアルフューエルディーゼル(DFD)
約2,600kW 1基
- 推進システム：電気推進・可変ピッチプロペラ
2軸2舵
- 乗員：97人
(乗組員34人/研究者等63人)
- 竣工(予定)：2026年11月

※ポーラークラス4は、「多年氷が一部混在する厚い一年氷がある海域を通年航行可能」と定義される



1 愛子さまによる支綱ご切断の様子。式典後、お帰りの際は関係者に「本船の活躍を楽しみにしています」と話された

2 船名は2023年7月28日～10月20日にかけて特設ウェブサイトで一般公募を行い、7075件の応募があった

※写真はいずれも代表撮影

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

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



一般社団法人 日本海運集会所 編集発行

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

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号



2025年3月号

特集 社会に、仕事に、海事産業に何が起こる?
未来を創る先端技術

特別企画 海上と港湾の気候変動リスク

KAIUN(海運)は1922年の創刊以来、
100年を超えて広く海事関連諸産業の
方々にご愛読いただいております。

海運のみならず、造船、荷主、海上保険、
マーケット、内航など海事を取り巻く
諸産業の現状や課題、展望、あるいはその
時々の業界トピックを中心に、第一線の
実務家の皆様にご協力いただきながら、
皆様の業務にお役に立つ情報誌として
企画・編集に取り組んでおります。

毎号読み逃しがありません。

年間

会員 14,256円 (税抜価格12,960円)

購読料 15,840円 (税抜価格14,400円)

*上記は送料込みの価格です。

Back Number



2024年9月号

次代を担う
内航経営者の視点

2024年10月号

バルカー・タンカー
市況

2024年11月号

海上保険

2024年12月号

国際複合一貫輸送
事業

2025年1月号

海事産業・展望
2025

2025年2月号

海運会社の
洋上風力関連事業

ご注文は **TEL 03-5802-8361 E-mail order@jseinc.org** 一般社団法人 日本海運集会所 総務グループまで

| 特集 |

伸びるか船社の重量物輸送

海運会社では、コンテナ船など一般的な貨物船では運べない重さ・大きさのある「重量物貨物」の海上輸送サービスを提供している。使用する船には荷役用のクレーンを備えた重量物運搬船、台車などを使って大型貨物を水平移動させるようにして積み込むモジュール船、クレーンとランプウェイを装備するなどして多種類の貨物運搬に対応できる多目的船などがある。邦船社は各社の特性を生かし、自動車専用船やハンディサイズバルカーなども活用して事業を展開している。

重量物貨物の種類は多岐にわたる。代表的なものにはプラントなどの発電所向け貨物、石油・天然ガス開発関連貨物、鉄道車両、建設機械などがある。船体ブロックや船用エンジンといった造船関連製品も重量物貨物の一種だ。さらに最近はこちらに加え、洋上風力発電関連の資機材輸送も拡大しつつある。

発電所向けなど既存貨物の輸送需要は引き続き安定的に推移する見込み

主要な重量物貨物の輸送需要を見ていくと、発電所については石炭火力から燃焼時のCO₂（二酸化炭素）排出量がより少ないLNG（天然ガス）火力へのシフトが進んでいる。続くインタビューの中でも指摘されているように、クリーンエネルギーであるアンモニアや水素が本格普及するまでの間、LNGは当面した需要がありその発電所向けも貨物も当面安定した輸送量を維持する見込みだという。特に日本国内では火力発電所の更新計画が控え、設備輸送が活発になることが想定されている。

石油・天然ガス開発関連の輸送もまた一定のレベルを維持すると見られている。IEA（国際エネルギー機関）の「世界エネルギー見通し」によると、石油・天然ガスの需要は2030年にピークを迎えるものの、2050年までは一定の水準を維持すると分析している。特に天然ガス（LNG）はすでに開発プロジェクトが進行中の中東などに加え、米国でトランプ大統領が日米共同事業としてアラスカでの開発を検討している。さらにモザンビークでは政府主導の開発プロジェクトを進むなどの動きから、関連する設備輸送の増加が見込まれる。

このほか、鉄道車両の海外輸送も活発になりそ

うだ。例えば、日本の新幹線システムを採用している台湾では、日本製新型車両を追加調達して2027年に運航を開始することを目指している。また、インド政府では同国西部で建設中の高速鉄道に日本の新幹線システムを導入するための検討を進めている。

洋上風力関連の新規需要も拡大 浮体式への移行と大型化にも期待

一方、重量物貨物の新規需要という位置づけにあるのが洋上風力関連の資機材輸送だ。日本政府は洋上風力発電を再生可能エネルギーの主力電源にするため、2030年までに1000万kW（一般家庭約200世帯分の年間電気消費量に相当）、40年までに3000万～4500万kWの案件形成目標を掲げている。これに連動するように秋田県沖をはじめ各地で商用プロジェクトが進んでいる。

国内の洋上風力発電は、海底に固定した基礎に風車を設置する「着床式」が主流となっている。ただ、日本はこの方式に適した遠浅の海域が少ないため、今後は洋上の浮体構造物に風車を設置する「浮体式」の導入拡大が見込まれている。事実、3月7日には政府が「再エネ海域利用法（海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律）」の改正案を閣議決定。従来の領海内に加えてEEZ（排他的経済水域）に洋上風車を設置できるようになる。浮体構造物の部材輸送などでモジュール船の海上輸送需要が増える可能性が期待できよう。

また、世界の洋上風力発電業界では発電量の拡大に向け、洋上風車の大型化が進んでいる。風車1基あたりの発電量を増やすためには、より多くの風を受けられるようブレードとそれを支えるローター（回転部）を大きくする必要がある。今後、大型の風車や建設用クレーンを運ぶために重量物輸送サービスの存在感はますます高まりそうだ。

今号の特集では国内外で重量物輸送サービスを展開するNYKバルク・プロジェクト、商船三井ドライバルク、イースタン・カーライナー、オーナミの4社にインタビューした。各社には既存需要・新規需要それぞれに対する考え方とともに、船隊整備を含めたサービス強化策についてお話しいただいた。

インタビュー

海外船社との関係構築に加え 輸送以外の事業参入も検討

NYKバルク・プロジェクト(NBP)は、日本郵船グループの重量物輸送で中核を担っている。今後の輸送需要拡大に対応するため、2027年には新造モジュール船2隻を追加投入する予定だ。併せて、国内需要に対応できるように既存船を日本籍に転籍することなどを計画している。(取材日：3月11日)



NYKバルク・プロジェクト株式会社
プラント・モジュールグループ

グループ長 **長谷川 年億氏**

重量物船とモジュール船に加えて 在来船やハンディサイズバルカーを活用

——貴社における重量物輸送の実施体制からご説明いただけますか。

長谷川 船隊は重量物船2隻とモジュール船2隻の計4隻体制です。このうち重量物船は、2021～22年に竣工した「KATORI」「KIFUNE」を運航しています。ともに400トン吊りクレーンを2基備えており、最大800トンまでの貨物を吊り上げることができます。取り扱っている貨物は主にLNG(液化天然ガス)生産設備などのプラント貨物や風力発電設備などです。

モジュール船はRORO式の重量物船です。2010年に竣工した姉妹船「YAMATAI」「YAMATO」を投入しています。通常の重量物船のクレーンでは吊ることが難しい大型プラント貨物のほか、FPSO(浮体式石油生産・貯蔵・積み出し設備)用のトップサイドと呼ばれる船上設備などを造船会社向けに輸送しています。さらに最近では洋上風

力発電関連貨物の取り扱いも増えています。

重量物船とモジュール船は客層が重なることも多いため、その時々が必要に応じてそれらの船を組み合わせて運用することもあります。加えて、案件の規模によっては、当社の他部署で運航する1万3000～3万DWT型在来船やハンディサイズバルカーのスペースを活用することもあります。

——最近の特徴的な輸送案件を教えてください。

長谷川 当社では2022年から約3年かけて、極東発・カタール向けにLNGプロジェクト関連のプラント貨物を輸送しました。貨物全体の輸送量は100万トン規模と比較的多かったため、メインで投入した重量物船に加え、在来船のセミライナーサービスも使用しました。韓国船社のHMMとも協業し、同社が運航する中東向け在来船の一部スペースを融通してもらって貨物全量の輸送を完遂しました。

同じく、台湾沖の洋上風力発電関連プロジェクト向け貨物輸送にも2022年から携わっています。韓国から、モジュール船を使って洋上風車の基礎

構造物であるジャケットを運びました。また、風車の発電機などを収めるナセルを重量物船で21基輸送しました。

2023年4月には日本郵船のグリーンビジネスグループと連携して、CTV(Crew Transfer Vessel、作業員輸送船)「RERA AS」をシンガポールの造船所から横浜港まで運びました。石狩湾新港の洋上風力発電プロジェクト向けに輸送したもので、重量物船「KIFUNE」を使いました。当社では過去にヨットや沿岸パトロール船、バージなどの輸送も手掛けており、こうした経験やノウハウが「RERA AS」の輸送に役立ちました。

LNGプラント貨物の輸送需要は根強い 浮体式を中心とした洋上風力にも期待

——現在の輸送需要をどのように捉えていますか。

長谷川 先ほど申し上げた中東のLNGプロジェクトに関して言えば、引き続きプラント貨物の輸送需要は根強くあると見ています。また、米国で

はアラスカ産のLNGを日本に輸出する計画もあります。世界的な脱炭素化の流れから、化石燃料の一種であるLNGの輸送需要は一時期落ち込みました。しかし、石油に比べ燃焼時のCO₂(二酸化炭素)排出量は少ないため、アンモニアや水素といった新燃料が本格普及するまでのブリッジングソリューションとして、今後しばらくは安定した輸送需要があると思っています。

洋上風力発電については、資材費や人件費の上昇で足元ではプロジェクト開発の動きが停滞傾向にあります。ただ、今後長期的に見れば、クリーンエネルギーとして欧米やアジアを中心に関連資材の輸送需要は伸びると想定しています。

日本国内に目を向けると、コスト高の影響でプロジェクト開発の動きがややスローダウンしていますが、洋上風力発電の普及拡大を目指す政府方針は従前から変わりません。さらに現在の主流である着床式洋上風車に加え、今後は沖合の深い海域でも設置しやすい浮体式の導入が見込まれています。

直近では、3月7日に政府が再生可能エネルギー



モジュール船「YAMATAI」

インタビュー

海外の大型貨物対応に備えて まず内航で経験・実績を蓄積

商船三井ドライバルクでは、本格化する日本国内の洋上風力発電プロジェクトに対応するため、26年春就航予定で13型内航モジュール船を建造中。さらなる輸送需要の獲得に向けた同社の方針を辺見耕司常務と三俣貴士コマースラルエクゼクティブオフィサーに伺った。(取材日:3月13日)



商船三井ドライバルク株式会社

常務執行役員

辺見 耕司氏(右)

コマースラルエクゼクティブオフィサー

三俣 貴士氏(左)

「NEW DRAGON」運航開始を機に グループとしての重量物輸送を再開

——商船三井グループの中での貴社の役割をお聞かせください。

三俣 商船三井はかつてモジュール船やヘビーリフト船を自社運航し、重量物輸送サービスを提供していました。しかし円高やグローバル化で大型プラントの製造拠点が海外に移転、日本出しの貨物が急減した影響を受けて1980年代にモジュール船事業、また2010年にはヘビーリフト船事業からそれぞれ撤退しました。プラント事業は150トン吊り Triumph タイプの多目的船6隻とともに、当社の前身である商船三井近海に譲渡され、商船三井の重量物輸送の歴史はいったん区切りを迎えました。

商船三井近海に引き継がれた Triumph タイプ6隻は、他の多目的船と連携して鉄道車両や小型プラント、長尺レールやパイプなど、船型に合った貨物を積極的に受注し、日本出し鋼材と上手く合

積みするなどして、中軽量のプロジェクト貨物に特化した輸送に従事していました。プラント輸送の技術を継承しながら、本格的な重量物輸送への再参入の機会を探っていました。

辺見 2026年以降、日本国内で本格化する洋上風力発電プロジェクトは、重量物輸送再参入の絶好の機会と考えています。当社は22年より3700DWT型外航モジュール船「NEW DRAGON」の運航を開始し、重量物輸送再開に向けて準備を進めてきました。最近、主に陸上風車の輸送や、船用機器、船体ブロックの輸送案件などに従事しています。

大型の船体ブロック輸送は積み揚げにSPMT(多軸台車)を利用するため、洋上風車の基礎構造物やナセルなどの輸送に知見や経験を活かせる部分が多く、「NEW DRAGON」はその重要な役割を担うパイロットシップという位置づけです。

これまで当社の営業セグメントは、ドライバルク・チップ・MPP(多目的船)の3つからなっていました。プロジェクト貨物部はMPPセグメントの1部門でしたが、今年3月より独立した新しい



江差港で荷役中のモジュール船「NEW DRAGON」

HTV (Heavy Transport Vessel)セグメントを創生し、新たに2部5チーム制に強化改編しました。具体的には洋上風力発電関連の案件獲得に備え、「プロジェクト貨物部」の1チームだった「ウインドチーム」を部に格上げし、「プロジェクトカーゴ部」と「ウインドカーゴ部」の2部体制としました。

三俣 多目的船については新造船を毎年2隻前後投入し、現在は30隻体制で運航しています。

クレーンの吊り上げ能力別の内訳は150トンが3隻、100トンが12隻、残りが60トンです。全船を多目的船セグメントで一体的に運用し、主に日本を含む極東・東南アジア内の輸送に従事しています。

取り扱い貨物は、重量ベースで極東出し南航貨物の8割強を鋼材が占め、他は機械類やプロジェクト貨物、鉄道車両などです。また、極東への北航貨物については約9割がPKS(パームやし殻)や木質ペレットといったバイオマス貨物で、他に雑鉱石や米、粗糖などを輸送しています。

プロジェクト貨物輸送の基本方針では自社船を使用するとともに、150トンを超える重量貨物や超長尺貨物、また自社サービス水域外への貨物については、海外の協力船社と連携して輸送提案を行っています。

陸上風車向け部材の輸送需要は 35年頃まで現状のレベルを維持

——主要貨物別に輸送需要への見方をお聞かせください。

三俣 陸上風車向け部材については、2035年頃までは現状レベルが維持されると見ています。当社もそのニーズに応えられるよう、適した船型の整備と船腹量確保する必要があると思っています。

風力発電以外では鉄道車両に関しては台湾やフィリピン、インドでのプロジェクトが好調で、案件獲得に向けて積極的な営業活動を行っているところです。

火力発電所は脱炭素の流れを受けて、新設の動きはほぼ消滅、関連貨物の輸送需要は縮小傾向です。数年前まで活発であった東南アジア向けの石炭・LNG(液化天然ガス)火力発電所向けの需要も、足元ほぼゼロに近い水準にまで落ち込んでいます。他方、日本国内の火力発電所は2027年以降、より高効率な設備への更新計画が多くあり、当社運航船に適した貨物の荷動きは活発になると期待しています。

石油・天然ガス関連の貨物は、中東向け配船を休止していることもあり、関与できる案件が限られています。一般的な視点でお話すると、高

インタビュー

26年に国産多目的船を投入 運用を通じ船型開発に生かす

イースタン・カーライナー(ECL)は多目的船と自動車専用船を使って、北米や東南アジア向けに重量物輸送サービスを展開している。2026年には同社が「将来の重量物輸送の在り方を考える上で重要な1隻」(石上久和常務理事)と位置付ける新造多目的船の竣工が控える。(取材日:2月27日)

イースタン・カーライナー株式会社

米州部部长

取締役 **神谷 晋吾氏**(右)

在来・多目的船本部長

常務理事 **石上 久和氏**(左)



で運航するセミライナーとして配船しています。100～150トンの重量物を少量ながら安定的に輸送できるのが特徴です。

さらに当社では多目的船に加え、自動車専用船でも重量物を輸送しています。現在は10隻を定期配船しています。仕向け地はペルシャ湾、東南アジア、オーストラリアです。自社保有のタグマスター(大型荷役機器)3台を活用することで、鉄道車両や大型建設機械のように長さ・高さがある貨物でも運ぶことができます。

——仕向け地別の主要貨物をご説明ください。

神谷 日本から米国向けの往航では、直径4mほどある大型タイヤをメインに運んでいます。このほか、建設機械やプロジェクト貨物も取り扱っています。また、復航では航空機部品輸送などに使用する米ボーイング社の特殊コンテナを空の状態ですべて日本に持ってきます。

石上 東南アジア、インド、オーストラリア向けではマイニング(鉱業)用超大型建設機械のほか、

鋼材やプロジェクト貨物を組み合わせて日本から運んでいます。復航ではPKS(パームやし殻)や木質ペレットなどのバイオマス燃料を輸送しています。各航路とも貨物の輸送比率として最適なバランスを維持できています。

再エネ関係で輸送需要は安定 老齢船の退場で堅調さが続く見込み

——重量物輸送に関する足元の需要はいかがでしょうか。

石上 全般的に安定した需要があると考えています。特に洋上風車をはじめとした再生可能エネルギー関連のプロジェクト貨物については、2～3年前から急速に荷動きが活発になっています。海外の重量物船社からも、洋上風力絡みの輸送案件でブッキングが2年先まで埋まっているという話を聞きます。

また、GHG(温室効果ガス)削減の観点から火力発電所では燃料が石炭から天然ガスへとシフトしています。この動きに伴いLNG(液化天然ガス)関連の設備輸送が顕著な伸びを示しています。

一方、重量物輸送を行う船全般で老齢化が進ん

でいます。当社が重量物輸送のメインとして使用する多目的船(在来船)の場合、マーケット全体の平均船齢は約17年で、15年以上の船が3割以上を占めています。再エネ関係を中心に輸送需要が伸びる中、老齢船が今後マーケットから退場すれば、重量物輸送の船腹需給はこれまで以上にタイトになる可能性があります。そのため重量物全体として輸送需要は引き続き堅調に推移すると見ています。

新造船は多目的船では珍しい トリプルデッカーを採用

——貴社がこのほど建造を決定した新造船について、特徴やねらいをお聞かせください。

神谷 新造船はトリプルデッカー(三層甲板船)の多目的船で、本田重工業に建造を発注しました。2026年の竣工後、10年間の長期備船で北米航路向けに投入する予定です。トリプルデッカーはツインデッカーより貨物デッキが1層多いため積載できる面積を広く確保できます。火力発電用設備など段積みに向かない貨物でも重なる必要がなく、効率的かつ安全に輸送することができます。



多目的船「GLANZ CORAL」

インタビュー

海外の輸送案件獲得も視野に センコーグループ各社と連携

センコーグループのオーナミ(大阪府大阪市)は自社船などを活用し、船用エンジンをはじめとする重量物を海上・陸上で一貫輸送している。現在のメインである日本国内、また海外でのサービスをどのように展開しようとしているのか。森本勝一社長と高田秀和取締役兼に聞いた。

(取材日：3月3日)

株式会社オーナミ

取締役社長 **森本 勝一氏**(右)

取締役管理部長 **高田 秀和氏**(左)



2020年3月竣工の自社船「第6オーナミ」

旧・日立造船向けの輸送会社として誕生 現在はセンコーの海運グループに所属

——はじめにオーナミの概要をご説明ください。

森本 当社は1949年、日立造船(現・カナデビア)の工場向けに重量物輸送サービスを提供する会社として誕生しました。

大手機械・プラントメーカーや造船会社、鉄鋼メーカーなどとは長年取引があり、西日本を中心として海陸一貫輸送や倉庫・港湾荷役を日本国内で展開しています。また、主要拠点である堺事業所(大阪府)には保税蔵置場を設け、輸出入貨物の通関業務を行っています。

輸送サービスのうち海運事業に関しては、広島県にある向島事業所が当社全体の配船をコントロールしています。定期傭船や委託船、造船会社向けの専属船を合わせて計14隻運航しています。主な輸送実績として、船用エンジンや船体ブロックといった造船関連製品のほか、化学プラント向けタンク、大型橋梁、ダム用水門、自動車用プレ

スマシンなどあります。うち自社船は3隻で、最も新しい船が2020年3月に竣工した「第6オーナミ」です。総トン数は335GTですが、積載効率の高い船型のため、199GT型船向けの比較的小さな港にも入ることができます。

——このうち取り扱い規模が大きな貨物は。

高田 やはり当社の創業当時から取り扱っている船用エンジンです。

船用エンジン以外ではカナデビアの向島工場で作られた港湾荷役用のRTG(タイヤ式門型クレーン)を全国の港に輸送しています。また、同社の堺工場ではトンネルを掘るためのシールドマシンを製造しており、隣接する当社の堺事業所まで輸送し梱包・保管した後、国内外向けに輸送しています。

——センコーグループにおける貴社の位置付けをお聞かせください。

森本 当社は創業以来、旧・日立造船のグループ

会社で、2016年に同社の100%子会社になりました。その後23年2月、日立造船がオーナミの発行済み株式の66.6%をセンコーグループホールディングス(センコーGHD)に譲渡し、我々はセンコーGHDの子会社になりました。

当社が加わる以前から、センコーグループには重量物を陸上輸送するセンコーエーラインアmanoやUACJ物流などの会社がありました。我々が仲間入りしたことで、グループとして重量物の海陸一貫輸送サービスを提供できる体制が盤石になりました。

グループ内で当社はセンコー汽船、日本マリン、栄吉海運、吉賀海運とともに「海運グループ」に所属しています。他の4社とは社長会議や営業会議、技術会議などを通じて情報交換をしています。海運グループでは売上高を2023年実績の389億円から30年度には700億円まで拡大することを目指しています。その達成に向け、当社としても既存需要の強化や新規需要の開発などを通じて、重量物輸送で収益を上げようと考えています。

大阪万博・TSMC関連の特需案件が貢献し 23年度決算は過去最高益を更新

——足元の輸送需要をどのように見えていますか。

森本 2024年4月からトラックドライバーの時間

外労働に上限規制が適用されました。いわゆる「物流の2024年問題」です。この動きによって、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトが進むかと思っていたものの、想定したほど海上荷動きは増えませんでした。また重量物関連の輸送需要もここ数年はほぼ横ばい状態です。

ただそうした中でも、当社は大阪・関西万博のシンボルである「大屋根」用の集成材を保管・輸送する案件を受注しました。また、半導体メーカーであるTSMC(台湾積体回路製造)が熊本第一工場を建設する際の資機材輸送にも携わりました。これら2つの特需的な案件が当社の業績に貢献し、2023年度決算では史上最高益を更新しました。

——重量物輸送における貴社の優位性とは。

森本 船用エンジンは高さがあるため、一般的な貨物船の場合はエンジンを2分割した状態で船積みし、船倉のハッチカバーを閉めて輸送します。一方、当社の船はエンジンを分割せずそのまま積み込み、ハッチカバーを開けたまま航行します。貨物に重量と高さがある分、荷役時には高度なバランス調整が必要ですが、我々は長年の取り扱い経験で蓄積したノウハウを生かして安全な輸送を実現しています。

高田 船積みしたエンジンが航行中に倒れないよ

海運の重要性を学校教育の場で ～川崎市にて海事施設見学会を実施～

日本船主協会（以下、船協）は2月25日、世田谷区立砧南小学校の5年生約200名を対象に、自動車工場の見学に合わせた自動車船ターミナル見学会を実施しました。本見学会は、関東運輸局の主催により、商船三井の協力を得て開催されました。当日は、午前と午後の部に分かれ、①川崎マリエンの会議室で講義を受けた後、②バスで自動車船ターミナル（以下、ターミナル）構内で荷役作業をしている自動車船を見学しました。

川崎マリエンでの講義

会議室にて、商船三井の航海士により、船員の仕事について説明があり、船員は甲板部、機関部、司厨部の3部署に分かれていること、航海士は「ワッチ」と呼ばれる4時間交代のシフトで勤務していること、袖章の本数が職位によって異なることなどが紹介されました。



講義の様子

船上での生活などについても写真を交えながら紹介され、船上から見える星空や司厨士の作る料理などの写真をみた児童たちからは驚きの声があがりました。

次に、当日見学をする「自動車船」について説明があり、全長200mと短く造られている理由として、様々な港に入りやすいという利点があることを学びました。また、立体駐車場のよう構造や、ランプウェイ（船と岸壁をつなぐ傾斜路）を通して自動車が船に積まれていくこと、自動車の積み付けはチームごとに行われ、3チームで一日1,500台の自動車を積むことが説明され、児童は熱心にメモを取りながら説明を聞いていました。

バスでターミナル構内を見学

次にバスで、自動車船の着岸しているターミナルへ移動し、車内から荷役の様子を見学しました。積み付け作業員は、船内で安全に荷役を行うべく、旗を持った作業員の合図に従い、チームごとに隊列を組んで自動車を運転し、スムーズに船内に積み込んでいました。見学中は、バス車内で質疑応答の時間が設けられ、児童たちは航海士の方に時間が足りなくなるほど活発に質問をしていました。



自動車船の荷役の様子

「船員をやっているやりの感じるのはどんな時か」という児童からの質問に、「船も荷物もとてもお金のかかっている財産であり、船員はその財産を運んでいる。それを守っていることにやりがいを感じる」と語っていたのが印象的でした。また、「自動車船を満載にするにはどれくらいの時間がかかるか」「ターミナルにとまっている自動車は潮風でさびないのか」など様々な質問が挙がり、その他に船上での生活についても「船員さんにも夏休みはあるのか」「船上でもゲームはできるのか」「ワッチ勤務中、目は疲れないのか」「家族に会えなくて寂しくないか」「船酔いはするか」「お風呂は海水か」「一等航海士になるまでに何年かかるか」「曜日感覚はうすくなるか」といった素朴な疑問が多数出て、児童は航海士の仕事に興味を持った様子でした。■

（日本船主協会 企画部広報室）



ターミナルに整然と並べられた自動車

危険物船舶運送及び貯蔵規則 22訂版



IMDGコードの第42回改正に伴う令和7年1月1日施行の改正までを収録した最新版。本書では別表第1をA4判の見開きで見やすく表示し、独自にEmSコードを付記。品名(日本語名・英語名)索引付き。本書は(一社)日本海事検定協会が実施する検査業務で使用されています。

国土交通省海事局検査測度課 監修
A4判 796頁 定価 31,350円(税込)

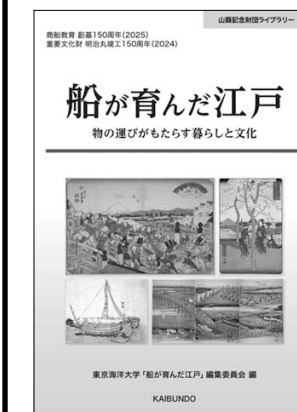
海事六法 2025年版

2025年1月末日現在の海事関係法令および条約195件を、海運/船舶/安全/船員/職員・審判/海上交通/海洋汚染/保安・その他/条約の9項目に分類して掲載。「海技試験」に必要な法令をすべて収録するとともに、口述試験場への持ち込みが認められている。また、海事代理士試験の規程法令科目にも対応した収録内容とし、実務にも役立つように配慮。

国土交通省海事局 監修 A5判 2240頁 定価5,280円(税込)

山縣記念財団ライブラリー4

船が育んだ江戸 物の運びがもたらす暮らしと文化



東京海洋大学附属図書館にて開催された企画展示「船が育んだ江戸～百万都市・江戸を築いた水運～」の図録を大幅に加筆修正し、<物の運びがもたらす暮らしと文化>について、人々の暮らしには船が極めて重要であったことを、「海」、「川」、「船」、「恵み」の4つの視点からまとめている。貴重な文献をカラーにて収録し、資料的価値も高い一冊。

東京海洋大学「船が育んだ江戸」編集委員会 編
B5判 184頁 定価5,500円(税込)

海文堂出版

〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953
<https://www.kaibundo.jp/>
e-mail: hanbai@kaibundo.jp

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

寄稿

世界の海上輸送における 主要なチャークポイントの概況

公益財団法人日本海事センター
企画研究部

研究員 **後藤 洋政**



はじめに

海運においてチャークポイントとは、海上輸送の要衝・ボトルネックを指す言葉であり、世界には二大運河であるスエズ運河、パナマ運河をはじめチャークポイントと広く認識されている地点は複数存在する。例えば北半球を東西に航行する際に、マラッカ海峡、バブ・エル・マンデブ海峡、スエズ運河、ジブラルタル海峡、パナマ運河の通航は避けられないように、チャークポイントは代替ルートや手段が限られているため、円滑に通航できなくなった場合、海上輸送に与える影響が大きい。また、通航可能な最大船型を表すマラッカマックス、スエズマックス、パナママックスのように各地点の構造は船舶の設計の基準となる。さらに気象の変化や政治情勢の変化といった外部事象が安定的な通航の阻害要因となることがあり、過去数年間に限ってもこうした環境の変化が世界の海上輸送の動向および貿易・経済に影響を及ぼしている。

本稿では、主要なチャークポイントの基礎情報について概説し、これらに関連した近年の主な出来事について紹介し、今後の展望を述べる。

主要なチャークポイントについて

世界の海上輸送において、貿易量や通航隻数といった観点から重要度の高いチャークポイントについて、その概要を説明する。

(1) スエズ運河/バブ・エル・マンデブ海峡

スエズ運河はエジプト北東部、シナイ半島とアフリカ大陸の間に位置し、地中海と紅海を南北に結ぶ全長約160kmの水平式運河である。地中海、紅海とスエズ運河内部との水面高が同じであるため水位の調節が必要なく、通航にあたって船舶の大きさの制約が比較的少ないことが特徴である。10年間にわたる工事の末、約150年前の1869年に開通した。開通後の主な出来事として、1956年にエジプトがスエズ運河の国有化を宣言し、これを受けたイギリスがフランスとイスラエルに働きかけ協同で出兵しエジプトへ侵攻をはじめ、第二次中東戦争が起こった。戦争中は、商船の通航ができなくなり船腹需給がひっ迫し、いわゆるスエズブームとよばれる一時的な海運市況の高騰が起こった。また、第三次中東戦争によって8年間にわたりスエズ運河が閉鎖されたが、1975年に通

図1 世界の主要なチャークポイント



出所：SHIPPING NOW 2024-2025

表1 主要なチャークポイントおよび海上輸送における重要性

バブ・エル・マンデブ海峡 (紅海)	<ul style="list-style-type: none"> ・紅海とアデン湾、インド洋を結ぶ ・中東からの原油および天然ガス輸送において重要 ・世界の海上貿易量に占めるシェア(2023年)：8.7% ・世界の海上貿易量に占める商品別シェア(2023年)：自動車とコンテナ(20%)、石油製品(15%)、原油(13%)
喜望峰	<ul style="list-style-type: none"> ・インド洋と大西洋を結ぶ ・通航する主な貨物は、原油、ドライバルク(鉄鉱石、石炭)、コンテナ貨物である ・海上貿易で取引される全原油のシェア(2023年)：8%
パナマ運河	<ul style="list-style-type: none"> ・大西洋と太平洋を結ぶ ・コンテナ、自動車、穀物、LPG輸送の鍵である ・世界の海上貿易量に占めるシェア(2023年)：2.16%(トンベース)
ジブラルタル海峡	<ul style="list-style-type: none"> ・地中海と大西洋および世界の主要国を結ぶ ・ガスパイプラインや欧州アフリカ間の送電網など、重要なインフラを抱える ・主に欧州市場向けの原油とLNGの輸送に不可欠
ホルムズ海峡	<ul style="list-style-type: none"> ・ペルシャ湾とオマーン湾、アラビア海を結ぶ ・世界のエネルギー安全保障にとって重要であり、世界の原油の大部分がこのチャークポイントを通過する ・世界の海上貿易量に占めるシェア(2023年)：11.1% ・世界の海上貿易量の貨物別シェア(2023年)：原油(39%)、プロパン(31%)、石油製品(20%)、天然ガス(19%)
マラッカ海峡	<ul style="list-style-type: none"> ・インド洋と南シナ海を結ぶ ・アフリカ、アジア、欧州、中東間の貿易およびアジアのエネルギー輸出入に重要な役割を果たす ・世界の海上貿易量に占めるシェア(2023年)：23.7% ・世界の海上貿易量の貨物別シェア(2023年)：原油(45%)、プロパン(42%)、自動車(26%)、ドライバルク(23%)
スエズ運河	<ul style="list-style-type: none"> ・地中海と紅海を結ぶ ・ヨーロッパとアジアの貿易に不可欠 ・喜望峰周辺を航行する必要がないため、航行時間が短縮される ・世界の貿易量に占めるシェア：約10%(トンベース) ・世界の全コンテナ輸送量(TEU)に占めるシェア：22% ・上位3品目(2023年)：自動車とコンテナ(各20%)、石油製品(15%)、原油(10%)
トルコ海峡 (ボスボラス海峡およびダーダネルス海峡)	<ul style="list-style-type: none"> ・黒海と地中海を結ぶ ・黒海地域のエネルギーと穀物の輸送に不可欠 ・世界の海上貿易量に占めるシェア(2023年)：3.1%

出所：UNCTAD "Review of maritime transport 2024" より作成

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。

1	ASBATANKVOY の解釈と実務を学び応用力をつける タンカー航海傭船契約 (全3回)	レベル ★★★
日時	4月10日、17日、24日 (毎週木曜日) 15:00 ~ 17:00 (120分/回)	
講師	早稲田大学 海法研究所招聘研究員 榎本 啓一郎 氏	
受講料	会員: 22,000円 (税込) 非会員: 44,000円 (税込)	
2, 4, 8	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修 (春) (連続2日間)	レベル ★ ※要 Web 参照
日時	T1 日程 4月22日 (火) ~ 23日 (水) 13:30 ~ 17:00 ※満席 T2 日程 5月20日 (火) ~ 21日 (水) 13:30 ~ 17:00 T3 日程 6月2日 (月) ~ 3日 (火) 13:30 ~ 17:00	
講師	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Director 関根 博 氏 (元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長) 「海運ビジネスの基礎」 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・リサーチチーム シニアリード 若岡 邦昭 氏 「船舶保険/P&I 保険の概要」 損害保険ジャパン 海上航空保険業務部 船舶保険グループ 主査 上村 一郎 氏	
受講料	会員: 27,500円 (税込) 非会員: 55,000円 (税込)	
3	船荷証券の基本を学ぶ 船荷証券の基礎 (全1日)	レベル ★★
日時	4月25日 (金曜日) 13:00 ~ 17:30 ※時間が変則的になっています。	
講師	弁護士法人東町法律事務所 弁護士 山下 和哉 氏	
受講料	会員: 16,500円 (税込) 非会員: 33,000円 (税込)	

●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。

国際海運の脱炭素化に関する動向 - IMO と EU の動向を中心に-	
日時	4月21日 (月曜日) 15:30 ~ 17:00
講師	日本海事センター 企画研究部 主任研究員 森本 清二郎 氏
受講料	会員: 5,500円 (税込) 非会員: 11,000円 (税込)

●関西地区 海運実務研修講座

※会場は、神戸国際会館等です。定員は24名です。

1	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修 (1日)	レベル ★
日時	5月9日 (金曜日) 10:30 ~ 16:40	場所 神戸国際会館セミナーハウス 8階 805号室
講師	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・リサーチチーム シニアリード 若岡 邦昭 氏 「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Director 関根 博 氏 (元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長)	
受講料	会員: 16,500円 (税込) 非会員: 26,400円 (税込)	

●他社主催イベント等の紹介

The Blue Visby Solution and Nuclear Propulsion		参考: https://bluevisby.com/
5月12日 (月) 15:30 ~ 17:30 日本海運集会所		
BIMCO Seminar		
東京	5月20日 (火) 15:00 ~ 17:00 海運クラブ https://www.bimco.org/training-events/bimco-events/2025/0520-shipping-industry-support-green-future-seminar-in-tokyo/	
今治	5月23日 (金) 10:20 ~ 11:20 BARI-SHIP 2025 https://www.bimco.org/training-events/bimco-events/2025/0523-shipping-industry-support-green-future-seminar-in-imabari/	
お問い合わせ先: Wei Zhuang, Head of Asia Pacific asia@bimco.org		

2025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 (2024年度開催実績より編成)

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
5月	4 (T2日程) 新人社員研修 (春) (連続2日間)	★	10月	21 バルカーオペレーションの現場実務 (全1回)	★★
	5 船の技術知識あれこれ (全1日)	★		22 ケミカル/プロダクトタンカーの運航/荷役の実務 (基礎編) (1日)	★★
	6 英文契約書の読み方 (全1日)	★		23 不定期船実務の基礎知識 (陸上編) (全3日)	★★
	7 船荷証券の実務上の問題点 (中級編) (全1日)	★★★		24 (T4日程) 新人社員研修 (秋) (連続2日間)	★
6月	8 (T3日程) 新人社員研修 (春) (連続2日間)	★	11月	25 英文契約書の読み方 (全1日)	★
	9 共同海損基礎 (全3回)	★★		26 (T5日程) 新人社員研修 (秋) (連続2日間)	★
	10 海上物品運送契約 (外航) 入門 (連続2日間)	★★		27 定期傭船契約 (全4回)	★★
	11 コンテナ船事業の基礎と世界経済 (全1回)	★		28 不定期船実務の基礎知識 (陸上編) (全3日)	★★
7月	12 船舶金融詳説 (連続2日間)	★★	12月	29 海技の知識 (全3回)	★★
	13 港湾・物流基礎 (全1日)	★		30 P&I保険の基礎 (全4回)	★★
	14 入門 会計と海運業 (全3回)	★		31 海上物品運送契約 (外航) 入門 (連続2日間)	★★
	15 船舶保険 入門 (全3回)	★★		1月 32 内航海運概論 (全1日)	★
9月	16 船の技術知識あれこれ (全1日)	★	2月	33 船舶保険実務 (中級) (全1日)	★★★
	17 税務・会計基礎 (全1日)	★★		34 内航傭船契約 (全1日)	★★
	18 洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎 (全3回)	★★★		35 船舶売買の実務 (全3回)	★★
	19 船舶管理実務 (1日)	★★		3月 36 Laytimeの基礎知識 (ドライバルク) (全1日)	★★★
20 船の技術知識あれこれ (全1日)	★				

●関西地区 海運実務研修講座 (2024年度開催実績より編成)

予定月	テーマ	レベル	予定月	テーマ	レベル
5月	1 新人社員研修 (1日)	★	1月	5 船舶保険 入門	★★
6月	2 船の技術知識あれこれ	★	2月	6 定期傭船契約 (1日)	★★
10月	3 船舶管理実務	★★	3月	7 入門 会計と海運業	★
11月	4 船舶金融詳説	★★			

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
6月	内外鉄鋼業の現状と展望	1月	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
7月	海事産業におけるDX	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
	代替燃料利用における技術的課題を理解するための基礎知識の解説	3月	洋上風力発電と海運
10月	国際海運の脱炭素化に関する動向	随時	天然ガス関係について (仮)
11月	世界の石炭需給及び価格動向		地球観測衛星による海洋DX (仮)
12月	解剖・ドライバルク市況		海運業界におけるデジタルツインについて (仮)
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望2026		

●特別セミナー

- ・夏以降 海難審判について (仮)

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、終了した講座・セミナー資料の提供も行っておりません。
 ・会場での写真撮影、ビデオ撮影、録音は固くお断りします。 ・講義中にノートパソコンでメモを取ることはお控えください。
 ・講義中は必要に応じてマスクの着用をお願いします。 ・会場でのお食事はご遠慮ください。
 ・レベル表記は、★: 入門 (新人・中途入社)、★★: 初・中級 (実務経験1~3年くらいまで)、★★★: ~中級 (実務経験1年~) です。
 *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、東京開催の場合は、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。 *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。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html
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メール通信やウェブサイトをご確認ください。
会場について	基本的に日本海運集会所の会議室 (定員44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



日本の船用製品を搭載したCTV・SOVの概念設計が完了 洋上風力関係船の国内建造を推進

日本中小型造船工業会

日本中小型造船工業会(中小造工)は3月6日、日本の船用製品を搭載した洋上風力発電向けCTV(Crew Transfer Vessel)とSOV(Service Operation Vessel)の概念設計を完了したと発表した。将来の洋上風力発電事業において船船の供給がボトルネックとなることや、市場が海外建造船舶に独占されてしまうことなどを防ぐため、日本の中小造船所が円滑に建造を行えるよう学識経験者や発電事業者、オペレーター、造船所らで検討を重ねてきた。

CTVは港から洋上の風車まで人員を輸送する役割を、また、SOVは宿泊施設を備えており沖合で作業員のメンテナンス作業を支援する役割を持つ。日本では大型CTVがすでに運航しているが、海外からの輸入船または海外製の設計図に基づく国内建造船であり、船用製品の多くは海外製のため、不具合が生じると海外メーカーとのやり取りが生じるなど維持管理性に課題があった。

そこで中小造工は日本財団の支援を受けて、国内での船用製品の調達と船舶建造の推進に向けた検討会を立ち上げた。検討会では大型CTVと今後の建造需要が見込まれるSOVに焦点を当て、2023～24年度にかけて海外からの情報収集や概

念設計の検証などを実施した。3月6日の会議において、日本の船用製品の搭載を想定したCTVおよびSOVの概念設計を成果として了承した。これらの概念設計は、英国コンサルタントのカーボントラスト経由で設計会社のチャートウェルマリンに委託して行った。

船型は日本の気象・海象に合わせて小型化を図った。「海外のCTVやSOVは欧州の北海周辺で作業することを前提に設計されているものが多い」(鈴木英之・検討会座長、東京大学大学院工学系研究科教授)が、日本海は北海と比べると海象が穏やかなため「海外船よりもコンパクトな設計が可能」だという。また、「海外製の船用製品は海外からエンジニアを招いてメンテナンスすることになり、コスト増の要因となる」ため、日本製の機器を採用することで維持管理コストの低減にもつながる見込み。

中小造工は今後、6月に英国で開催される作業船展示会「Seawork2025」に出展し、関係者に向けて概念設計を紹介する。そのほか広報活動を展開し、実際の船舶建造につなげていきたい考え。

さらに、2026年度には浮体式洋上風力発電向けの中小型船舶についても検討を行うとしている。

「日本の船用製品を搭載したCTVおよびSOVの概念設計」概要、搭載機器類の種類および船用事業者

	CTV	SOV
概要	全長：25.5 m 幅：8.9 m 喫水：1.4 m、最大速力：25ノット 産業人員席数：24席 各種推進方式に対応	全長：70.0 m 幅：17.5 m 喫水：5.5 m 最大速力：12ノット デッキ貨物スペース：400m ² 宿泊設備：産業人員用27室・41人 船員用22室・22人
搭載機器類の種類	主機、補機、ウォータージェット、プロペラ、バウスラスタ、ポンプ、発電機、蓄電池、主配電盤、航海計器(含オートパイロット)、操船システム、エアコン	主機、補機、アジマス/トンネル・スラスタ、ポンプ、発電機、蓄電池、主配電盤、航海計器(含オートパイロット)、DPシステム、エアコン、ウインチ/ウインドラス
船用事業者	ANEOS(株)、潮冷熱(株)、かもめプロペラ(株)、川崎重工業(株)、大洋電機(株)、ダイキンMRエンジニアリング(株)、ダイハツディーゼル(株)、(株)田邊空機機械製作所、寺崎電気産業(株)、東京計器(株)、ナカシマプロペラ(株)、西芝電機(株)、日本無線(株)、BEMAC(株)、古野電気(株)、兵神機械工業(株)、眞鍋造機(株)、三井E&S造船(株)、三菱重工エンジン&ターボチャージャ(株)、三菱重工業(株)、ヤンマーパワーテクノロジー(株)、(株)YDKテクノロジーズ	

大型アンモニア船のAiPをNKから取得

商船三井 ほか

商船三井、三菱造船、名村造船所の3社はこのほど、共同開発したアンモニア燃料大型アンモニア輸送船を対象に、日本海事協会からアンモニア燃料対応設計の基本承認(AiP)を取得した。発表は3月14日。

アンモニアは、燃焼時にCO₂(二酸化炭素)を排出しないクリーンエネルギーとして注目されており、今後の需要拡大が見込まれている。こうした状況を受け商船三井など3社では、大型アンモニア船の基本設計を進めてきた。

同船はアンモニア輸送の大容量化に向け、従来

の大型LPG・アンモニア輸送船(VLGC・VLAC)よりも大容量の貨物槽を備えている。また、船自体からのGHG(温室効果ガス)排出量を削減するため、アンモニアを主燃料とするエンジンの採用を前提としている。

さらに、日本国内の主要な発電所への入港制限を満たすとともに、荷役時に陸側と接続する部分の整合性などは既存のVLGCとほぼ同等を確保した船型となっている。すでにNKによる基本計画図面の審査とリスクアセスメントの実施結果を基本設計に反映し、詳細設計まで完了している。

共同研究講座「阪大OCEANS」を設置

大阪大学 ほか

大阪大学、今治造船、ジャパンマリンユナイテッド(JMU)、日本海事協会、MTIの5社は4月1日、大阪大学大学院工学研究科に「先進海事システムデザイン共同研究講座(Open Collaboration Laboratory for Enabling Advanced Marine Systems、阪大OCEANS)」を開設する。

阪大OCEANSは、大阪大学の産学連携プログラム「Industry on Campus」に基づき日本の海事産業と同校大学院工学部が協力して進める。設置期間は2025年4月～30年3月末までの5年間を予定している。造船工学における流体や構造の要

素に加え、複数分野にまたがるアプローチ・手段である「システムズエンジニアリング」の研究やAI(人工知能)技術を用いた設計の自動化に取り組む。また、次世代の人材育成拠点としての役割も担う。

研究体制として大阪大学の常勤・兼任教員や招へい教員に加え、参加企業各社の研究員(計10人程度)を予定している。また、今治造船とJMUの共同営業設計会社である日本シップヤードは、阪大OCEANSが進める「設計・エンジニアリングに関する研究活動」に参加する。

丸亀事業本部の新社屋が完成

今治造船



今治造船は3月5日、建設を進めていた丸亀事業本部(香川県丸亀市)の新社屋「丸亀工作オフィス」(写真)が完成したと発表した。

丸亀事業本部は1971年の完成以降、今治造船の中核的な生産拠点として機能してきた。既存施設の老朽化と従業員の快適な職場環境を整備するため、新社屋の建設を2023年に発表した。

今回完成した丸亀工作オフィスは新社屋プロジェクトの第1弾。愛媛県を拠点とする矢野青山設計事務所が設計を手掛けた。2階建てのオフィス棟とラウンジ棟で構成されている。また、多様性の観点から屋内に礼拝堂などを設置した。第2弾の設計・事務新社屋は2025年内の完成を予定している。

「MITSUI OCEAN CRUISES」を運営する商船三井クルーズが2026年後半から運航する。船名や旅程は今後発表する。

商船三井グループはクルーズ事業を新たな成長分野と位置付けており、2023年3月にシーボーン社からクルーズ船「シーボーン・オデッセイ」を購入し、24年12月から「三井オーシャンフジ」として運航している。今回追加購入したクルーズ船は同船の姉妹船にあたり、26年から日本籍船として日本近海での短期・中期クルーズで運航する予定という。

組織改正で営業統括部を廃止

第一中央汽船

第一中央汽船は4月1日付で組織改正を実施する。まず運航業務の効率性向上と要員の適正配置・有効活用を図るため、営業統括部の運航課、統括課、営業海技課で行っていた各業務を専用船・大型船部、輸送戦略部に移管する。営業統括部は廃止する。

また、管理部の人事・船員課を分割し、新たに人事課と船員課を設ける。同社は分割の理由について、性質が異なる陸上・海上の人事業務を分けることで効率性向上を図るためとしている。

4月1日付で経営管理部を新設

共栄タンカー

共栄タンカーは3月7日に取締役会を開き、4月1日付の組織改編について決議した。組織改編では、コーポレート部門の連携強化などによる効率的な業務遂行を目的に、経営管理部を新設する。また、社員の採用など人事機能強化を図るため、総務部を人事総務部へと改称する。併せて、内務監査室が監査等委員会直下から社長直下へ移行することに伴い、監査部へと改称する。

事務所が3月10日に移転

ケイライン・ウインド・サービス

ケイライン・ウインド・サービスは3月10日、事務所を移転した。新住所は郵便番号100-8540、東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビルディング

15階(川崎汽船オフィス内)。新しい代表電話番号は03-6865-2641、メールアドレスはkwsstaff@kws.jp.kline.com。

新社長に藤村新志氏

センコー汽船

センコーグループホールディングスは2月27日、4月1日付人事について発表した。このうちセンコー汽船の社長には、センコー常務理事で同社マテリアル物流営業本部ケミカル営業部長の藤村新志氏が就任する。これに伴い、センコー汽船前社長の山田音弥氏は藤村氏と入れ替わる形でセンコー常務理事に就く。

環境対応船向け融資商品を取扱開始

みずほ銀行

みずほ銀行は日本海事協会(NK)と連携し、環境対応船向け融資商品「サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス」の取り扱いを3月21日に開始した。

海運セクターのGHG(温室効果ガス)排出量の削減が課題となっており、各船社・船主では重油代替燃料や燃費改善設備を採用した環境対応船の導入を進めている。こうした中、みずほ銀行では投融資を通じた海運セクターのGHG削減中期目標を設定し、脱炭素化への移行に顧客とともに取り組んできた。

今回リリースした「サステナブル SHIPPING・インパクトファイナンス」は、みずほ銀行とNKが連携して策定した独自の評価手法を使い、NKが融資対象となる外航船・内航船の環境性能をCO₂(二酸化炭素)排出削減の観点で評価する。その上で、一定の基準を満たした船舶に対してみずほ銀行が融資を実行する。借入人は船主またはオペレーターとなる。

また、借入人は融資対象船舶と自社で保有・管理する船隊の運航に関して、CO₂排出削減を促していくためのKPI(重要業績評価指標)を設定する。みずほ銀行はKPIに基づき目標の達成状況などについて借入人と年次で対話し、脱炭素に向けた取り組みなどを支援する。

SSE11で船舶の防火対策などを審議

IMO

IMO(国際海事機関)は2月24～28日にかけて、第11回船舶設備小委員会(SSE11)を開催した。国土交通省海事局が3月3日に概要を発表した。

SSE11では、2024年3月の前回会合で選出された日本船舶技術研究協会の江黒広訓氏が初めて議長を務めた。会合ではまず、電気自動車(EV)などを積載する船舶の防火対策について審議した。EVなどリチウムイオン電池搭載自動車や燃料電池自動車を大量輸送する船舶の需要があること、またリチウムイオン電池の火災には温度制御ができなくなる「熱暴走」などの特徴があることを踏まえ、これらの自動車を積載する船舶の防火対策導入に向けたアクションプランを作成した。

アクションプランでは、電気自動車(EV)などリチウムイオン電池搭載自動車の火災に関する科学的論文や事項報告書の分析を通じて、知見と教訓を収集することに言及した。このほか、船内環境における火災リスクの特定や現行規則で改善すべき点の提案などについて触れている。プランの内容についてはメールベースの作業部会でさらに検討を進めるとしている。

また、救命設備に関する安全対策についてもSSE11で審議した。事故退船時に使用した救命艇で息苦しさから乗組員の体調が悪化した事例を踏まえ、救命艇の換気性能向上に向けて換気基準を見直すことを合意した。併せて、転覆しても元の状態に戻る自己復元式いかだなどの搭載範囲を拡大することや、定員12人以下の小型いかだは除外とすることなどを合意した。

横持ちトレーラーの高度化技術を確認

三井E&S ほか

三井E&S、苫小牧栗林運輸、日野自動車の3社は1月11～13日、国土交通省の令和5年度港湾技術開発制度である「コンテナヤード内横持ちトレーラー運行の高度化に関する技術開発」の実証実験を苫小牧港東港区苫小牧国際コンテナターミナルで実施した。発表は3月5日。

2024年問題による労働力不足に加え、苫小牧港などの地方港では作業者の高齢化が進み、労働

環境の改善や安全性の向上、若手の働き手の確保が必要となっている。こうした課題解決に向けて3社は、船から降ろしたコンテナの蔵置場所までの運搬および蔵置場所から船積み場所までのコンテナ運搬を行う横持ちトレーラーの運行を高度化する実証実験を行った。

現在、港ではドライバーが紙の指示書に基づき車両運行を行っている。今回の実証実験ではコンテナの積み下ろしや搬入を一元管理するターミナルオペレーションシステム(TOS)から指示を受けて、運転補助機能付きの横持ちトレーラーを運行した。TOSとトレーラーを管理するシステムの連携、ガントリークレーンの動作などを検証し、開発した技術の作業性や有用性を確認した。

3月末に本社を移転

宇徳

宇徳は事業拡大とサービス向上のため、3月31日に本社を移転した。新住所は郵便番号231-0002、神奈川県横浜市中区海岸通4-24。電話番号は代表(045-201-6931)と各部署ともにこれまで通り。

集貨事業説明会を4月に開催

阪神国際港湾 ほか

阪神国際港湾などで構成する阪神国際港湾戦略事務局ポートセールス部会は、2025年度の阪神港(神戸港・大阪港)集貨事業説明会を4月下旬、神戸など3会場で開催する。

阪神港では集貨事業として、西日本などからの集貨や神戸港・大阪港の機能強化といった取り組みを展開している。今回の説明会は船社およびフォワーダーなどの物流事業者が対象で、国土交通省近畿地方整備局が国際コンテナ戦略港湾政策について、阪神国際港湾が25年度集貨事業のメニュー概要と活用例についてそれぞれ説明する。

各会場の日時と場所は次の通り。▽神戸会場＝4月21日午後4～5時(オリエンタルホテル神戸5階「ザ ロイヤル ボールルーム」)▽大阪会場＝同23日午後4時半～5時半(ホテル阪急インターナショナル6階「瑞鳥」)▽東京会場＝同25日午後4～5時(東京コンファレンスセンター・品川4階「402N」)。

内航コンテナ船は23航路が対象で、積載率が最も高かった航路は西東北～北陸・上り、阪神～南九州・上りで75～80%。これに対し最も低かったのは東東北～中京・下り、南中国～北九州・上りで25～30%だった。

賛助会法人交流会を練習船で開催 海技教育機構

海技教育機構(JMETS)では船員の教育訓練を充実させるため、2020年度から法人・個人を対象とした賛助会員制度の本格運用を開始している。3月10日には、東京港に停泊中の練習船「青雲丸」で、法人会員向け交流会を初めて開催した。

交流会には賛助会員18社が参加し、「青雲丸」の救命艇や機関演習室、操船シミュレーターなどを見学した後、名刺交換会では会員同士の交流を深めた。また、意見交換では参加者からJMETSの広報に関するアドバイスや海技大学の入学者についての質問などが上がった。

賛助会員の費用は個人が1口5000円、法人が1口5万円となっている。会員特典として報告会・見学会のほか、JMETSが実施するイベント情報の提供、オリジナルグッズ(トートバッグ)のプレゼントなどを用意している。

ベイスターズのキャップスポンサーに 上野トランステック



上野トランステックはこのほど、横浜DeNAベイスターズと2025年度セントラル・リーグ公式戦主催試合におけるキャップ広告スポンサー契約を締結した。

同社は1869年の創業以来、横浜を拠点に事業

を展開している。今回のスポンサー契約を通じ、ベイスターズのさらなる成長を支えるとともに、地域社会との結びつきを強化し、スポーツを通じた社会貢献活動を進めたいとしている。

ベイスターズの新キャップには、上野トランステックのロゴ「UYENO」があしらわれ(写真)、3月28日の開幕戦から監督、選手、コーチが着用する。

ターミナル売店で「御船印」を発売 津軽海峡フェリー

津軽海峡フェリーは3月1日、ターミナル売店で「御船印」を発売した。

御船印は神社仏閣で授与される御朱印の船版で、全国の客船や海洋博物館が独自の印を発行している。津軽海峡フェリーでは2024年7月から、「ブルーメイト」などの運航船内で各デザインの御船印を販売していたが、ターミナル売店での取り扱いは初めて。江戸中期から明治30年代にかけ、大阪～北海道間を日本海回りで運航した「北前船」モチーフのデザインとなっている。

価格は税込み300円で、函館・青森・大間ターミナルの各売店で販売している。

海の仕事の魅力について埼玉で講演 関東運輸局

国土交通省関東運輸局は3月2日、第50回記念三市青少年の船「神津島研修会」結団式・事前研修会に参加し、海の仕事の魅力について出前講座を埼玉県蕨市民会館で実施した。

三市青少年の船は、海のない埼玉県で次世代を担う青少年を対象に、同県の戸田・蕨・川口3視聴の青少年団体連絡会が連携して進める取り組み。海洋思想の普及として、船舶を利用した研修会を1980年から実施している。2024年度の研修会は春休みの3月27～30日にかけて実施した。

蕨市での結団式・事前研修会には参加者やその保護者、ボランティアなど約250人を対象に、関東運輸局の職員が説明した。講演は「海に携わる様々な仕事について」をテーマに、船の大きさを有名建造物などとの比較で示すなどして、海の仕事や物流について紹介した。 ■

LOOK BACK 1988年8月号から KAIUN

vol.1

数字を自動選出する「抽選アプリ」を使い、出た数字のバックナンバーを紹介する連載版「LOOK BACK KAIUN」。今回出たのは「731」。

第1回目は731号、1988(昭和63)年8月号である。この号の目玉企画のひとつは「座談会 北米定航の再構築をどう進めるか」だ。要はコンテナ船ビジネスの話。運輸省(当時)の審議会である海運造船合理化審議会(海造審)が1988年6月にまとめた報告書を受け、轉法輪奏 大阪商船三井船舶・副社長、根本二郎 日本郵船・副社長、中山英介 川崎汽船・専務、小宮和彦 日本開発銀行・理事、宮本春樹 運輸省国際運輸・観光局次長(役職はいずれも当時)の5名が議論を交えている。ビッグネームたちの座談会だ。

記事内容を軸に当時の背景を読み解いてみたい。この頃、船社のコンテナ船ビジネスは北米航路を中心に膨大な赤字が続き、船社経営は大きく息詰まっていた。要因の一つは円高の進行。関連して日本人船員費が負担となり、コストダウンに向けて外国人船員を交える混乗船も議論されていた時期でもある。

運賃も大問題だった。それまで海運同盟というカルテルの中で運賃は動いてきたが、米国がこれにメスを入れた。荷主にとって公平な競争環境をつくるため米国海事法を改正、同盟加盟船社は独自で運賃設定できるようにし、義務付けた。これが過当競争を引き起こしたのだろう。運賃は大幅下落し、日本のコンテナ船は消席率こそ高いものの赤字が膨らむ状況となる。

なお、日本銀行によると、プラザ合意があった1985年9月の為替レート(月中平均)は1ドル236.91円、座談会を実施した当時(88年7月)は同133.1円。3年で100円以上円高だ。まさに泥沼・底なし沼のような事業環境だったに違いない。



エム・オー・エアシップ社の広告飛行船「アサヒスーパードライ号」。当時は「KARAKUCHI」ビールの意味がわからなかった。

こうした中で海造審ではある道筋を示した。それは「日本の船会社は50万TEUのコンテナ船運航規模を1グループとし、だいたい2～3グループが適正規模になる」というものだった。座談会の着地点として、サブタイトルにある通り、「第一幕は終りウォッチングの段階」というかたちで締められている。30年後、ONE(Ocean Network Express)になるとは誰が想像し得ただろう。

さて88年8月号全体を見ていくと、座談会を含め当時の海運業界と編集側の問題意識が浮かびあがる。例えば、別記事では日本ライナーシステムの伴野嘉男社長のインタビュー記事が掲載されている。当時の海運大手6社のうち、ジャパラインと山下新日本汽船のコンテナ船事業がそれぞれ分離独立し88年7月に誕生したのが同社だ。昭和海運はコンテナ船事業から撤退していたため、当時のコンテナ船会社は日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、日本ライナーシステムの4社体制となっていた。(ただ同社は3年後の1991年、日本郵船に吸収される。)

そのほかの記事では、「武城論文に反論する -混乗と丸シップ」や「船員問題思考」といった寄稿もある。経済・経営環境が大きく変わるなかで、日本は当時バブル経済で浮足立っていたが、海運業界はまったくそれどころではなかった、のだろう。

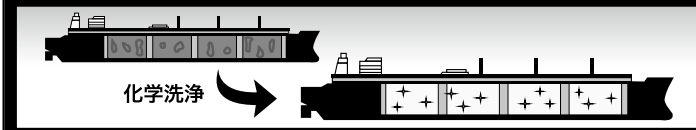
一方で、二度見してしまうようなニュースもあった。大阪商船三井船舶の子会社エム・オー・エアシップが有人飛行船を使った広告運航を88年10月から開始するという内容。第一号スポンサーはアサヒスーパードライで、飛行船名は「アサヒスーパードライ号」(写真)。同子会社が保有し、運航したという。今回このコーナーを担当した筆者は当時高校生だったが、東京の空で目にしていたのだろうか…。



ケミカル船の化学洗浄は弊社にご相談ください

《一般船舶の工業洗浄および陸上機器洗浄全般も含む》

全国出張



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

KAIUN スタッフ通信

3月18日火曜日。人間ドック後のお昼。病院から貰ったお食事券で少し高めのご褒美ランチに行った。独り食べていると隣テーブルに中年女性が2人座る。2人ともどこか興奮気味だ。「ここよく来るの?」「たまにね。リーズナブルでおいしいの」「それにしても私もよく当たったと思うわ。まさか8000番台なんて。家族のスマホも使ってもっとチケット買っとけばよかった」「週末の試合見た?あれさ...」。どうも2人はこの後、東京ドームで行われるドジャーズ VS カブス戦を見に行くらしい。「試合開始まで何するんだらう」と思いつつ店を出る。当たった人、本当にいたんだな。(iman)

友人に誘われて「千原ジュニアの座王 in 日本武道館」を見に行ってきました。「座王」はもともとテレビ番組で、芸人がギャグや大喜利など様々なショートネタで勝ち抜き戦を行う「笑いの総合格闘技」とのこと。番組は一度も見ただけで武道館が初見だったので、会場を包み込むとんでもない緊張感と期待、興奮、空間が割れるような笑い声、最高でした。私が一番好きだったのはベジータの格好をしたベジータことR藤本さん。あの瞬発力、破壊力、感動するほどおもしろくてかっこよかった。映画や美術館も楽しいですが、たまにはお笑いもいいですね。(T)

まもなく開幕する大阪・関西万博。今号では国内複数企業が出展するパビリオン「未来の都市」をグラビアで掲載しました。取材した3月中旬、会場周辺は「嵐の前の静けさ」といった雰囲気でした。ただ、パビリオンに向かうバスの車窓からは慌ただしく工事をしている様子も見え、開幕までに間に合うか少し心配になりました。今回の万博をめぐっては何かと問題や批判が噴出しておりネガティブな印象を抱いてしまいますが、世界からは150以上の国・地域が参加するそうです。国内外から「日本でやって良かった」と思われる万博になることを願います。(Ao)

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割引き

2025年4月1日発行

KAIUN (海運)

2025年4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://about.jseinc.org/>
振替口座 00140-2-188347

印刷所 福田印刷工業株式会社

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

©日本海運集会所

2025年版 船舶明細書

発売中

日本船舶明細書 上巻



B5判 約420頁

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

日本船舶明細書 下巻



B5判 約420頁

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

船舶明細書 CD-ROM



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

＜申込書 ※誌面をコピー・スキャンしてお使いください。＞

刊行物	定価(税込)	会員定価 20%引き(税込)	冊数
① 日本船舶明細書セット(上下巻) - 単品で2冊買うより5,500円お得 -	49,500円	39,600円	
② 船舶明細書 CD-ROM - 仕様は上記の説明を必ずご確認ください -	49,500円	39,600円	
③ フルセット(上下巻+CD-ROM) - ①②合計からさらに10%引き -	89,100円	71,280円	
【単上】日本船舶明細書 上巻(のみ)	27,500円	22,000円	
【単下】日本船舶明細書 下巻(のみ)	27,500円	22,000円	

※別途送料を申し受けます。

ご注文・お問い合わせは

TEL: 03-5802-8361

FAX: 03-5802-8371

E-mail: order@jseinc.org

年 月 日

〒

ご住所 _____

(フリガナ) _____

貴社名 _____

部 課 名 _____

担当者名 _____

電話番号 _____ FAX _____

E-mail _____

通 信 欄 _____

※上記個人情報、申込み書籍の発送及び次年度版の申込み案内に利用させていただきます。

※E-mail欄にご記入の方へ:「JSEメール通信」にて、海運関連のセミナーや刊行物のご案内をお送りいたします。ご希望の方はチェックしてください。☐

編集・発行

一般社団法人 日本海運集会所

〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階

<https://www.jseinc.org>

BLUE ACTION MOL

海の惑星とともに、次へ。

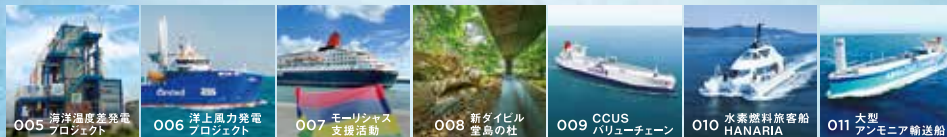
海は、地球の表面の71.1%を占める。

世界中の国々が海でつながり、海運をはじめとする経済活動は
人類の発展を支える基盤となってきた。海とは、この地球の可能性そのものだ。
私たちが生きるこの星は、「海の惑星」なのだと思う。

海からの視点を持たば、そこにはまったく違う未来が広がる。
つねに海とともに進んできた私たちは、そのポテンシャルを誰よりも知っている。
人類が共有するこの大きな価値を引き出して
持続的な成長をつくりだしていくことこそ、商船三井グループの使命だ。
いまこそ私たちは、自らの枠を超えてアクションを起こす。
海運を基盤としながら、そこで得た知見を生かして、
海を起点とした社会インフラ企業へとフィールドを拡張していく。
チャンスがあるなら、すべてに挑もう。ここから、新しい希望をつくろう。



商船三井グループのサステナブル活動「BLUE ACTION MOL」—— www.mol.co.jp



MOL
商船三井

