

2025年6月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2025.6

No.1173



特集

シップリサイクルの今を知る

特別企画

データで読み解く海運・造船決算2024

グラビア

Kumiai Navigation 設立30周年を記念し祝賀会を開催

一般社団法人 日本海運集会所

Numbers change Quality remains



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/>



Panama Ship Registry



@ShipPanama

#SteeringYourWay

CONTENTS | 2025年6月号 | No.1173

KAIUN



Cover
©OVKNHR/Shutterstock.com

特集

13 条約対応からビジネスの新潮流まで シップリサイクルの今を知る

インタビュー

14 規制見直しや二重適用問題など 今後も国際的な議論は続く

国土交通省 海事局
海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官 高橋 信行 氏
検査測度課 専門官 緑川 靖史 氏

18 主要解体国の体制整備が進む 条約適合を超える先進的な動きも

一般財団法人日本海事協会 環境部
主管 成瀬 健 氏、船舶リサイクル施設審査員 谷口 竜也 氏

22 船の循環型経済実現に向け 目指すは高水準での船舶解体

日本郵船株式会社
バルク・エネルギー事業統轄グループ グループ長代理 兼 製鉄原料グループ 調査役 片山 潤一 氏
脱炭素グループ 環境規制チーム グループ長代理 機関長 今井 俊次 氏
企画グループ 海運政策チーム チーム長 盆子原 渉 氏

26 高品位の鉄スクラップ需要が増加 船舶解体は貴重な供給源に

一般社団法人日本鉄源協会 主任研究員 林 誠一 氏
(株式会社鉄リサイクリング・リサーチ 代表取締役)

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: busdept@worldm.co.jp
URL: <https://www.worldm.co.jp/>



—— 海運業(船舶貸渡) ——
千葉商船株式会社
CHIBA SHIPPING CO., LTD.

〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階
E-mail: business@chibaship.co.jp
URL: <https://www.chibaship.co.jp/>



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

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



風向風速発信器 N-363D

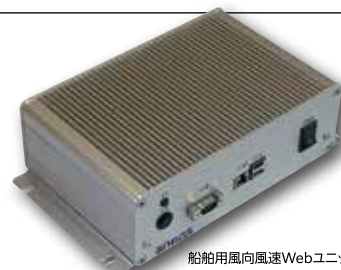


風向風速自動切換器 SS10



船舶用風向風速指示器 B20

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



船舶用風向風速Webユニット



PC画面例

<特長>

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

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

ANEOS株式会社
www.aneos.co.jp



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

特別企画

33 データで読み解く 海運・造船決算2024

グラビア

8 設立30周年を記念し祝賀会を開催 星港進出で競争力強化、純資産は1100億円超 Kumiai Navigation

業界ウォッチ

30 内航海運のガイドライン 持続的発展に向け“じわり浸透”

KAIUNアプローチ

46 内航船員確保に向け議論の場を 全海運「外国人船員に係る勉強会」最終報告書の真意

特別寄稿

48 船員法の今日的課題について 一般社団法人海洋会 東京支部長 石田 隆丸

シリーズ etc.

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 5 旅と船 第15回 珍しい海中展望室付きレストラン船～モンブラン | 62 NEWS Pick Up |
| 7 竣工船フラッシュ | 66 ブローカーの窓から |
| 10 CLOSE UP ツネイシホールディングス、常石造船、神原汽船 | 68 内航ニュース |
| 54 研修講座・セミナーのご案内 | 71 LOOK BACK KAIUN |
| 56 せんきょう(日本船主協会) | 72 スタッフ通信 |
| 60 造船ニュース | |



一隻の船舶、無数の使命

- 不定期船
- 国際複合一貫輸送
- 在来船
- 船舶代理店

天洋汽船株式会社
TENYO KISEN CO., LTD.

TEL: 03-3526-4228
www.tenyokisen.co.jp
E-mail: tenyokisen@tenyokisen.co.jp
〒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

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

必ず記入してください	〒	
	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、は、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>

旅と船

絵・文 PUNIP cruises／中村辰美



第15回 珍しい海中展望室付きレストラン船～モンブラン

北は北海道から南は沖縄まで、海のきれいな観光地でよく見かける船底にガラス窓がいくつもあって海中の景色を望める海中展望船。

そしてバブル景気の頃に数多く建造されたものの今はだいぶ数が減ってしまった、美味しい食事と景色が楽しめるレストラン船。

この二つのまったく違った要素を併せ持つ客船が沖縄の宮古島に存在する。それが今回紹介する「モンブラン」だ。

一般的な海中展望船は十数トン～数十トンというかなり小さなサイズが主で、乗客はなんの食事も取らずにひたすら船底の窓から海底の魚を見つめ、せいぜい30分程度で終了してしまう。

レストラン船はフルコースやビュッフェの食事が用意され、数百トンから数千トンというそこそこ大きなサイズでちょっとしたクルーズ気分を味わうことができる客船だが主に東京港とか神戸港といった国際港で運航されるため、透明度は悪く海底にはヘドロが溜まり、眺めるところの話ではない。

ところがこの船の発着する平良港は離島としては大きな港ではあるものの周囲は大自然の美しい景色が広がり、海は透明度の高いサンゴ礁に囲まれている。そのため、モンブランは美味しい食事と亜熱帯の島々の美しい風景、そして熱帯魚が泳ぐ海を同時

に体感できるという特異な船で、我が国ではもちろん唯一、世界でもほとんど例を見ないのではないだろうか？

私は以前からこの船が気になり乗りたいかったもののなかなか宮古島まで足を延ばす機会がなく、昨年にクルーズ客船の寄港地として訪れた際にやっとランチクルーズに乗船することが出来た。

出港してダイニングでビュッフェ形式の食事を済ますと海面下の海中展望室に案内される。普通の海中展望船は簡易的な腰掛けが並んでいるだけだが、この船はソファタイプの椅子にゆったりと腰かけてサンゴ礁の林を泳ぐ色とりどりの魚たちを眺めることができ、1時間半があつという間に過ぎてしまった。

ディナークルーズは明るいうちに出港して海底を見物した後にやはりビュッフェ形式の食事が出るが、その時は三線を弾けるスタッフによる沖縄音楽ライブも楽しめるとのこと。南シナ海に沈む夕陽も格別にきれいとのことだった。

ランチクルーズ、ディナークルーズともにワンドリンク付きの乗船のみプランもあるので宮古島に行かれた際はぜひ乗られることをお勧めしたい。

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>



LANGLOIS FUJIMARU (リベリア籍)

- 船主：富士丸海運株式会社
- ばら積運搬船
- 36,145 総トン
- 63,716 重量トン
- 主機関：MAN B&W 6S50ME-C9.7-HPSCR
- 全長 199.98m、幅 32.24m、深さ 19.3m
- 船級：NK
- 岩城造船(株)、3月27日竣工

FRONTIER HOPE (パナマ籍)

- 船主：SOUTHERN ROUTE MARITIME, 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、3月27日竣工



TOURMALINE ACE (リベリア籍)

- 船主：SEAFLOWER MARINE S.A.
- 自動車運搬船
- 77,695 総トン
- 18,467 重量トン
- 主機関：MAN B&W 6S60ME-C10.5-GI-EGRBP
- 全長 199.93m、幅 38m、深さ 38.76m
- 船級：NK
- 今治造船(株)、3月14日竣工

PROSO (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 43,455 総トン
- 81,962 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、1月30日竣工



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



©Nayeem Noor Mohammed/Shutterstock.com

特集

条約対応からビジネスの新潮流まで シップリサイクルの今を知る

国際海事機関(IMO)の「シップ・リサイクル条約(二千九年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約、香港条約)」がいよいよ2025年6月26日に発効する。この条約は、船舶を解体する際の労働安全確保や環境保全などを目的として2009年に採択された。発効すると、船主には「有害物質一覧表(インベントリ、IHM)」の作成・維持管理、また船舶リサイクル事業者には所管官庁からの実施許可取得などの対応が義務付けられる。

他方、解体した船舶からは高品質な鉄スクラップが発生するため、良質な鉄資源としても注目さ

れている。現在、船の解体現場は南アジアに集中しているが、日本国内でも新たに船舶リサイクルの事業化を目指す動きが出始めている。

6月号の特集は、条約対応と新ビジネスの両視点からシップリサイクルを取り上げる。条約発効に伴い事業者求められる対応や関連する国際動向などを国土交通省と日本海事協会に取材したほか、船主の立場から日本郵船に健全なシップリサイクルの実現に向けた取り組みや船舶リサイクル事業化に向けた検討状況取材した。また、日本における鉄スクラップの重要性や海事産業への期待感などを日本鉄源協会に解説してもらった。

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)
編纂・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

インタビュー

規制見直しや二重適用問題など 今後も国際的な議論は続く

シップ・リサイクル条約の発効に合わせて国内法が施行される。国交省では船舶所有者に対して、法律が規定する書類の確認作業などを先んじて実施し、相当証書の交付を行っている。また、解体事業者に対しても法施行に先行して審査を開始するなど、事前の対応を進めている。主管庁である国土交通省に条約対応の手順やポイントなどを説明いただいた。（取材日：5月12日）

国土交通省 海事局

海洋・環境政策課

シップ・リサイクル対策調整官

検査測度課 専門官

高橋 信行氏(右)

緑川 靖史氏(左)



500総トン以上の船はインベントリを作成 作成方法は“新船”と“現存船”で異なる

——国内法と事業者に求められる対応について、基本的なところを教えてください。

高橋 「二千九年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約(シップ・リサイクル条約)」を担保する「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律(シップ・リサイクル法)」が6月26日に施行されます。船舶解体における労働安全衛生と環境保全を確保するための法律です。法律の概要としては、船舶の設計建造・運航の段階から船舶に搭載されている有害物質を適切に把握し、またその情報をもとに適切に船を解体することで、労働安全と環境保全を確保していくという内容になっています。

緑川 船舶所有者と船舶解体事業者に対する義務要件をそれぞれ簡単にご説明します。前提として、シップ・リサイクル法は外航船と内航船のいずれ

も500総トン以上の船が対象です。

まず船舶所有者への要件として、外航船に関しては、船に「有害物質一覧表確認証書(条約証書)」と「有害物質一覧表(インベントリ第1部)」を備え置くことが求められます。

船舶所有者には建造中または運航中にインベントリ第1部を作成し、地方運輸局または船級協会に提出して、承認を受けた上で、地方運輸局から「有害物質一覧表確認証書(条約証書)」が交付されます。作成方法などは後ほどご説明します。

条約証書の有効期間は5年のため、5年毎の更新が必要です。更新の際は、インベントリ第1部が実際の船の状態とマッチしているかを確認して最新の状態を維持していきます。

また、船の運航を終えて再資源化解体に回す段階では、船舶所有者から船舶解体事業者に対し、有害物質等情報としてインベントリ第1部、さらに第2部、第3部を提供していただきます。こちら後ほど詳しくご説明します。

有害物質等情報を受け取った解体事業者は、リサイクルに向けた計画書を作成し、国土交通大臣、厚生労働大臣、環境大臣から承認を得ていただき

新船に関する要件(上)と現存船に関する要件(下)

(出典)国土交通省

	外航船(総トン数500トン以上)	内航船(総トン数500トン以上)
船舶所有者	<建造時> ・インベントリの第1部を作成し、有害物質一覧表確認証書の交付を受ける ※法律公布以降、附則に基づき相当証書の交付を実施 <運航時> ・船舶にはインベントリと有害物質一覧表確認証書を備え置く ・有害物質一覧表確認証書は5年毎に更新、改造時に臨時確認 <解体時>インベントリ(第1部、第2部及び第3部)を作成し、船舶解体事業者に提供	<建造時> ・船舶解体時までインベントリを作成 ※建造時に作成することを推奨。任意で国又は登録船級協会の審査を受け、有害物質一覧表確認証書の交付を受けることができる。 <運航時> ・有害物質の種類や量の変更を伴う設備の交換等をした場合にはインベントリを変更
船舶解体事業者	2025年6月26日以降、総トン数500トン以上の船舶を解体する事業者は以下を実施 ・再資源化解体の許可取得(5年毎に更新) ・再資源化解体計画の承認取得(解撤する船舶毎に作成)	

	外航船(総トン数500トン以上)	内航船(総トン数500トン以上)
船舶所有者	<2030年6月25日又は船舶解体時いずれか早い時期まで> ・インベントリの第1部を作成し、有害物質一覧表確認証書の交付を受ける ・2030年6月25日までに解体する場合は、有害物質一覧表確認証書の交付は不要 <2030年6月26日以降> ・インベントリの第1部と有害物質一覧表確認証書を備え置く ・有害物質一覧確認証書は5年毎に更新、改造時に臨時確認 <解体時>インベントリ(第1部、第2部及び第3部)を作成し、船舶解体施設に提供	<船舶解体時まで> ・インベントリを作成 ・外航船に切り替わる場合は、その時点で外航船と同じ扱いとなる ※2030年6月25日までもに処に作成することを推奨。
船舶解体事業者	2025年6月26日以降、総トン数500トン以上の船舶を解体する事業者は以下を実施(再掲) ・再資源化解体の許可取得(5年毎に更新) ・再資源化解体計画の承認取得(解撤する船舶毎に作成)	

ます。計画が承認されると船舶所有者に通知が届きます。通知を受け取った船舶所有者は、船の譲り渡しなどの承認申請を地方運輸局に提出します。

地方運輸局は解体計画およびインベントリの第1部、第2部、第3部の情報と実際の船の状況に齟齬がないことを確認し、「再資源化解体準備証書」を交付します。船はこの証書がなければ最終的なリサイクル場所への回航が認められません。

——続いてインベントリについて教えてください。

緑川 インベントリ第1部には、船の構造物や搭載機器に含まれる特定の有害物質、または使用が禁止されている物質を記載します。インベントリ第2部と第3部には、解体事業者が船を渡す段階で、運航中に発生して船内に残っている廃棄物や貯蔵物を記載します。例えば、油性の残渣や家電製品などです。

次にインベントリの作成方法ですが、第1部を作るに当たり、新船と現存船で扱いが異なります。

まず新船の定義ですが、2025年の6月26日以降、つまり法律の施行以降に建造契約が結ばれる船、または法律が施行される前に建造契約が結ばれた船であって27年12月26日以降に引き渡される船を指します。

現存船はそれ以外の船です。具体的には、2025年6月25日以前に建造契約が結ばれ、27年12月25日までに引き渡された船を指します。

新船の場合、造船所で建造している段階から船に搭載する各機器について、機器メーカーから有害物質の有無に関する証明書を取得する必要があります。それらの証明書を集め、実際に機器が船のどこに搭載されているかを示した図面と合わせて一つのファイルとして船に備え置きます。これがインベントリの第1部であり、作成には基本的に建造造船所や各メーカーの協力が必要です。

一方で現存船の場合、船によっては建造造船所が倒産している、あるいは機器メーカーのコンタクト先が分からないといったケースがあり、証明書を集めるのが非常に困難です。そのため、まずは船の中で有害物質が含まれそうな部分のサンプリングチェックを行い、分析の結果、実際に有害物質が含まれる場合はその場所を指し示した図面をファイリングして船に備え置きます。

このサンプリング作業は非常に難しく、専門的な知識が必要なため、国交省では専門家支援制度を設けています。作業の流れとしては、まず専門家がサンプリング作業の計画書(Visual／Sampling Check Plan、VSCP)を作成し、その内容を検査機関が承認した上で、検査機関・専門家・

インタビュー

主要解体国の体制整備が進む 条約適合を超える先進的な動きも

日本海事協会(NK)では、シッパーサイクル条約対応のためのインベントリの作成支援や各種検査・審査、船舶リサイクル施設の認証など様々なサービスを提供している。すでにインドやバングラデシュなどで70以上の施設に条約適合鑑定書を発行している。条約発効が間近に迫る今、海外リサイクル事業者の最新動向や船舶関係者が注視すべきトピックなどについて聞いた。(取材日：5月2日)

一般財団法人日本海事協会
環境部

主管

成瀬 健氏(左)

船舶リサイクル施設
審査員

谷口 竜也氏(右)

条約発効後も大きな混乱はない見込み 印では67の解体施設がNK認証を取得済み

——代行機関として様々なサービスを提供する立場から、条約発効に伴う影響をどう見えていますか。

成瀬 条約発効後、国際航海に従事する国際総トン数500トン以上の船舶にはインベントリ(有害物質一覧表、IHM)の作成および維持管理が義務付けられます。また、船舶の解体・リサイクルは所管官庁の許可を得た施設で行わなければなりません。

ただ、2020年にEUシッパーサイクル規則(EUSRR)が発効し、EU籍船やEUに寄港する船舶はこの時にIHMを作成しました。現時点でNK登録船の約65%はすでにIHMを保有しています。さらに、NKでは2011年からIHM作成支援システム「PrimeShip-GREEN／SRM」を提供しています。これにより、新たにNKに入級する船舶の約85%は新造段階でIHMを作成済みです。

主要解体国の船舶リサイクル施設に関しても、



インドを中心に対応が進んでいます。今年5月時点でNKの条約適合鑑定書(SOC)を取得した施設は70を超えました。当然ながらNK以外の船級協会も認証を出しています。

こうした状況に加えて足元の海運市況を考えると、6月26日の条約発効後も突然船の行き場がなくなるようなことはなく、少なくとも当面は大きな混乱は起こらないと思います。

他方、今年4月に開催されたIMO(国際海事機関)のMEPC83(第83回海洋環境保護委員会)では、条約実施に当たって経験蓄積期間を設定し、その期間に得た知見や課題などを踏まえて改善策を検討することが合意されました。NKとしても議論の動向を見ながら、今後過度な規制が課されないように、また国際的な調和のもとでシッパーサイクルが行われるように、船舶関係者や船舶リサイクル事業者の取り組みをサポートしていきたいと考えています。

——主要解体国の取り組み状況はいかがですか。

成瀬 インド、バングラデシュ、パキстанは条

約を批准し、国内法の整備を進めています。

このうちインドの船舶リサイクル施設では、一部の経営者が主体となって早期から解体施設の環境改善を進めてきました。現地の業界団体であるShip Recycling Industries Association(インド船舶リサイクル協会、SRIA)の資料によると、条約発効時点で約120の施設が条約に適合できる見込みです。このうちNKは67の施設を認証し、適合鑑定書を発行しました。

また、インド政府は国内外の船主に対して、インド国内で船舶を解体し、かつインド国内の造船所に新造船を発注する場合、補助金を出すとしています。解体時にスクラップ価格の4割に相当するクレジットノートを発行し、新造船建造時にクレジット分の補助金を出す仕組みです。船を呼び込むための政策が非常に進んでいると思います。

バングラデシュは、インドに比べて遅れてはいるものの、国を挙げて条約適合に取り組んでいます。日本からは国土交通省職員が出向し、JICA(国際協力機構)専門家として法案作りなどでバングラデシュ政府を支援しています。また、IMOの技術協力の一環としてノルウェーからの資金援助によるプロジェクトも進んでいます。

現地関係者によると、現在の条約適合ヤードは6施設で、条約発効までに10施設の認証取得を目指すとしています。このうちNKは5施設を認証済みです。Googleの航空写真を見ると実際にきれいな施設が増えている印象です。

最後にパキстанですが、バングラデシュと同じくIMOの技術協力プロジェクトが走り始め、ノルウェー政府の資金援助を受けて国内の体制整備を進めています。しかし、実際問題として政治事情の複雑さなどが課題となりインドやバングラデシュに比べると対応が遅れています。リサイクル業界関係者や政府機関の担当者レベルでは非常に意欲があるものの、取り組みがなかなか進まないのが現状です。施設の改善にはしばらく時間が掛かると見えています。

特にインドとバングラデシュに関しては、日本船主協会が過去に何度も現地を訪問し、条約発効に向けて各国政府や船舶リサイクル関係者対話を重ねてきました。日本船主の訪問は、現地関係者の条約適合へのモチベーション向上に大きな効果があったと感じています。

——条約発効が決まる前と後で変化を感じることはありますか。

成瀬 まだ少数ですが、一部の施設は条約に適合して単に“安全な解体”を行うだけでなく、さらに次のステップを見据えた取り組みを始めています。例えば、鉄鋼業界では原料に鉄スクラップを使用することでCO2削減につながるため、船舶から得られる高品質な鉄スクラップに注目が集まっています。そこで、リサイクル施設側が自らGHG排出削減量を算出してアピールするなど、



NK認証を取得した
インドのリサイクル
施設

インタビュー

船の循環型経済実現に向け 目指すは高水準での船舶解体

日本郵船はシップリサイクル条約発効に先駆けて条約基準を取り込み、環境対策や労働安全衛生、人権尊重に配慮した船舶のリサイクルを行うとともに、主要解体国の条約適合を支援してきた。他方、新規事業として国内におけるシップリサイクルの事業化に向けた検討も進めている。
(取材日：5月9日)

日本郵船株式会社

バルク・エネルギー事業統轄グループ
グループ長代理
兼 製鉄原料グループ 調査役

片山 潤一氏 (中央)

脱炭素グループ 環境規制チーム
グループ長代理 機関長

今井 俊次氏 (左)

企画グループ 海運政策チーム
チーム長

盆子原 渉氏 (右)



主要解体国の条約適合を支援 条約より厳しい独自の認定基準も設定

——貴社は条約発効に先駆けて様々な取り組みをしています。これまでの活動について教えてください。

今井 当社では、船舶の解体に関する規制の必要性が注目され始めた当時から、業界全体として船の解体には責任を持つべきであると考え、シップリサイクル条約を全ステークホルダーのスタンダードとして定着させることを目指してきました。具体的な取り組みとしては、条約が発効する前の2023年3月、主要解体国の一つであるバングラデシュの条約批准を後押しするべく、邦船社として初めて同国のヤードでグループ所有船舶を解体しました。当時、バングラデシュの船舶リサイクルには安全面・環境面でリスクがありましたが、実際にPHPという事業者の施設を訪問し、直接

現場を確かめた上で、この施設ならば問題ないと判断しました。

PHPはバングラデシュでもトップの事業者です。従業員を非常に大切にしており、ワーカー思いのマネジメントが行われています。当然ながら環境保全にもしっかりと配慮されており、こちらから改善提言をすれば積極的に対応するなど、やり取りは非常にスムーズでした。解体は3カ月ほどかかり、無事故・無災害で完了しました。なお、これがきっかけかは分かりませんが、当社グループ船の解体が完了した直後にバングラデシュは条約を批准しました。

また、インドに対しても早期の条約適合に向けた取り組みを支援してきました。日本政府はインドの船舶リサイクル施設を支援するため、JICA(国際協力機構)を通じて「インド国シップリサイクルヤード改善事業準備調査」を実施しました。このプロジェクトに当社グループの日本海洋科学が調査機関として加わり、改修土木工事、廃棄物焼却炉や有害物質処理装置などの機材選定、入札

補助、施工管理補助といったコンサルティングサービスを提供しました。今ではインドの条約対応は大きく進み、船舶リサイクルの品質水準が上がっています。

それから、当社は2021年に世界各国の船社や荷主、投資機関などが参加する欧州の情報開示プラットフォーム「Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI)」に邦船社で初めて加入しました。船舶解体プロセスの透明性を向上させるとともに、外航海運における安全・環境・人権に配慮した責任ある船舶リサイクルを促進するべく、当社の船舶リサイクルについて情報開示しています。

——貴社船の条約対応についてはいかがでしょうか。

今井 条約では有害物質一覧表(IHM)の作成・維持管理を義務付けていますが、当社は条約発効の決定に先駆けて全船でIHMの作成を進めており、各船の有害物質を適切に管理しています。条約で求められる水準での取り組みはすでに行っているため、IHMの更新など細かな作業を除けば、条約発効後も特段新たな対応は発生しないと認識しています。

また解体先の船舶リサイクル施設に関しては、当社独自の基準を「Responsible Ship Recycling Standard (RSRS)」に定め、この基準をクリアした施設を「NYK 認定ヤード」として、その中から入札で選定しています。

RSRSは、人権・安全性・環境汚染防止など様々な視点からシップリサイクル条約よりも詳細に基準を定めて運用しています。例えば、船舶を解体する際は当社社員を現場監督として常駐させ、解体に立ち会うことを定めています。責任ある船舶リサイクルを行うためには、最後まで自らの目で見届けることが重要です。このように当社では船のライフサイクル全体に責任を持った取り組みを続けています。

——条約発効に伴い検討すべきこと、懸念点などありますか。

今井 条約発効後、批准国は条約に適合した船舶リサイクル施設でなければ船を解体できません。これまで低水準の施設に船を出していた人々も解

体先を変えることになり、我々が認証している施設が取り合いになる可能性もあります。

主要解体国のインドではすでに100を超えるリサイクル施設が条約適合鑑定書を取得していますが、バングラデシュやパキстанはまだ条約適合施設が少なく、その意味で世界全体の解体キャパシティは十分ではありません。

解体需要が急騰し、リサイクル施設のキャパシティが不足して、船舶を解体したくてもできない、あるいは解体までに長期間におよぶ待機が発生する可能性もあります。これに対応するため、当社では認定済み施設の品質向上、また新規の認定施設の拡大などに取り組んでいます。

盆子原 船腹需給のひっ迫から足元では船舶の解体需要は低迷しており、船舶リサイクル施設が不足する状況ではありません。しかし、今後の海運市況次第では解体需要が増加に転じる可能性があります。また、国際海事機関(IMO)では燃料温室効果ガス(GHG)強度規制とゼロエミッション船等に対する経済的インセンティブ制度を含む海洋汚染防止(MARPOL)条約改正案が基本合意されました。これにより環境性能の高い船舶へのリブレース需要の増加が見込まれます。

個人的には一足飛びにリサイクル施設が埋まってしまうような状況は想像しがたいですが、いずれにせよ船舶リサイクルを取り巻く状況は徐々に変わっていくだろうと思います。

船舶解体事業で鉄鋼業の脱炭素に貢献 28年頃の事業開始を目指し検討を進める

——貴社では2024年以降、国内における船舶リサイクルの事業化も検討しています。あらためて概要や意義をお聞かせください。

片山 愛媛県に本社を構えるオオノ開発とともに、船舶リサイクルの事業化に向けた共同検討を進めています。オオノ開発は建造物の解体だけでなく、廃棄物の処理まで手掛ける会社です。同社が所有し大型外航船にも対応した国内最大級のドライドックを活用した事業を行いたいと考えています。

国内で取り組む意義は、船舶を解体して得られ

インタビュー

高品位の鉄スクラップ需要が増加 船舶解体は貴重な供給源に

鉄鋼業のカーボンニュートラル実現に向けて高品位の鉄スクラップ需要が増しており、新たな供給源としてシップリサイクル事業に注目が集まっている。国内外における鉄スクラップの流通量や需給および価格動向、また船舶から得られる鉄スクラップの位置付けなどについて、日本鉄源協会の林誠一主任研究員に解説いただいた。

(取材日：5月8日)

一般社団法人日本鉄源協会
主任研究員

林 誠一氏

(株式会社鉄リサイクリング・リサーチ 代表取締役)



船舶スクラップは老廃スクラップの中で 最高級のグレードに属する

——初めに、鉄スクラップの種類や規格について教えてください。

林 鉄スクラップに世界共通の規格はなく、各国が独自に定めています。日本の場合は、大きく分けると製鋼段階で発生する歩留まり落ちの「自家発生スクラップ」、製造業の製造段階で発生する「加工スクラップ」、鋼構造物が老朽化して発生する「老廃スクラップ」の3種類があります。船舶を解体して得られるのは老廃スクラップです。

さらに老廃スクラップはヘビー層、シュレッター層、プレス層に分けられます。そして、ヘビー層は厚さや長さなどから等級の高い順にHS、H1、H2、H3、H4の5種類に分類されます。これは鉄鋼メーカーで使用する際の溶解効率に応じた規格です。溶解効率に優れたものほど等級が高く、価格も上がります。

また、廃電線やゴム、アルミといった付帯物の

有無もポイントです。不純物が付帯していてかつ薄いものほどグレードが低く、反対に付帯物がなく厚みのあるものほどグレードは高くなります。

例えば、老廃スクラップの中でも冷蔵庫や洗濯機などの廃品はH2以下に、船舶は最高級のHSに該当します。ただし、船舶は基本的に海外で解体されるため、現状は国内の老廃スクラップにはカウントされていません。今後、多くの船が国内で解体されるようになり、高品位の鉄スクラップを確保できれば、鉄鋼業界にとっては非常にプラスに働きます。

——なぜ鉄スクラップが重要なのでしょうか。

林 鉄鋼業界では2050年のカーボンニュートラル達成に向けて、30年までにCO₂(二酸化炭素)排出量を13年度比30%削減、50年までに同100%削減する目標を打ち出しています。この中で高炉メーカーは複数のCO₂削減策を組み合わせる目標達成を目指す方針です。主な具体策の一つが高炉で還元する方法をコークスから水素に代替する水素還元、もう一つは鉄スクラップを主原料とす

る電炉への転換です。また、高炉法では銑鉄を取り出した後に、銑鉄と鉄スクラップを転炉に投入して製鋼していますが、転炉への鉄スクラップ配合比率増加にも取り組んでいます。CO₂排出量の削減割合は、水素還元で4割、電炉化や転炉の配合増による鉄スクラップの活用で4割、残る2割はCO₂の利用・貯蔵が想定されています。

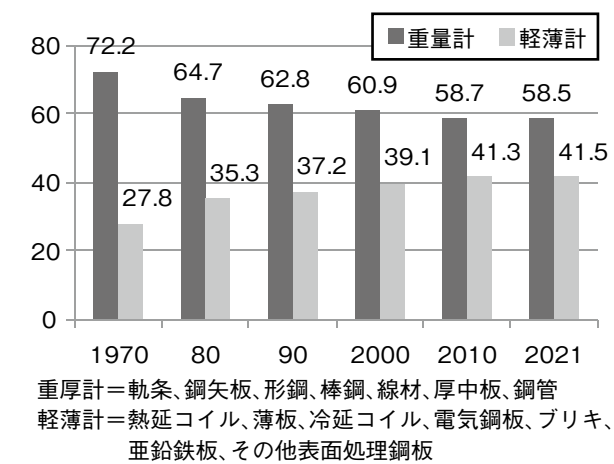
ただし、水素還元は水素の供給確保やコストが課題であり、今は実機化にむけて試験など技術開発の段階です。比較的早く実行できるのは電炉化と転炉の鉄スクラップ配合増ですが、いずれも鉄スクラップの使用量増加につながります。そして、鉄スクラップを効率的に使用するために、不純物がより少なく溶解効率に優れた高品位のものが求められます。

重厚系鋼材の受注量減少により 高品位の鉄スクラップの発生も先細る

——高品位の鉄スクラップ供給は減っていますか。

林 高品位な鉄スクラップの供給量は国内では減少傾向にあります。先ほどご説明した通り鉄スクラップは厚みのあるものほど高品位とされますが、重厚系の鋼材は主にインフラに使用されています。日本鉄鋼連盟が公表している国内向け鋼材品別受注統計を見ると、重厚系鋼材の受注量は、

国内向け鋼材品別受注構成比推移(%)



(データ出典) 日本鉄鋼連盟「鉄鋼用途別受注統計」

1970年に全体の72.2%を占めていました。しかし、その後は受注構成が徐々に落ち込み、2021年には58.5%となっています。そして反対に薄物系の受注が増えています。

橋梁や下水管など国内のインフラ整備のための鋼材投入はすでに1970年代にピークを迎えています。その後はインフラの更新需要はありますが、鋼材需要としては基本的に自動車や家電など民生主体の薄物に移行していることを反映しています。

鉄スクラップは過去に受注・使用された鋼材から発生するわけですから、今後、厚板など高品位のものは減っていき、低品位の薄板類が増えていくと予想できます。

こうした状況下で、国内でのシップリサイクルは鉄鋼業界や鉄スクラップ業界にとって救いの一手となるかもしれません。2023年の国内造船部門における普通鋼鋼材消費量は310万トンでした。鋼材需要全体に占める割合は7.6%です。品別に見ると、厚板である鋼板が8割を超えています。これが高品位のHSクラスに該当します。将来、国内での船舶解体・リサイクルが実現し、高品位の鉄スクラップの供給につながることを期待しています。

供給の多くは老廃スクラップ いかに効率良く使うかが今後の課題

——鉄スクラップ全体の需給や輸出入の動向について教えてください。

林 世界全体で見ると、2023年の粗鋼生産量は年間約19億トン、そのうち鉄スクラップの使用量は約30%に当たる6億4000万トンでした。同じく23年の日本の粗鋼生産量は年間約8700万トンで、鉄スクラップの使用量は3270万トンと約34%を占めました。

日本の鉄スクラップ需給構造をさらに詳しく説明すると、2021年度のデータでは消費量が約4677万トンあり、そのうち53%が電炉に、21%が転炉に、11%が鋳物製造などに投入され、残りの15%は輸出されました。

一方、供給量は全体で約4718万トンとなっており、うち27%をリターン層が、58%を市中層が占めています。リターン層とは、冒頭ご説明した

に起因するものであると認められ」、かつその内航海運業者への命令や処分だけで「再発を防止することが困難であると認められるとき」はその荷主に対しても再発防止策を講じることを国が「勧告することができる」としている。さらに同条3項では国土交通大臣の名前で「その旨を公表するものとする」とした。つまり、荷主も内航海運業者、ひいては小規模船主にも協力することが前提で、内航海運業法やこのガイドラインがパッケージ化されている。

もちろんこの条文だけでなく、昨今の企業経営ではESGやSDGsといった対応が大前提となっていることもその背景にあるだろう。いずれにしても内航海運業界にとってはこれまでに比べて理解が得やすい事業環境の中で対話が進み、一定の成果が見られるようになったと言えるのではないかな。

ただ、依然として課題も残っている。その一つが運賃や用船料といった料金体系の明確化だ。

荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間では、燃料費や人件費など、各費用項目を細かく明示した上で契約を結ぶのが本来あるべき姿。しかし、これも長年の商慣習の影響から、一部の事業者間では詳細な価格設定がされないまま一定額が支払われているケースもあるという。こうした状況を踏まえ国交省は2025年度、運賃や用船料を構成する具体的な費目等を調査して、料金の内訳を可視化することで慣習のさらなる是正を図る方針だ。

荷主対応の指針にして 持続可能な業界に

振り返ると、荷主・オペレーター・オーナーの対話はここ数年、重点的かつ継続的に行われてきた。

例えば「海事産業強化法」施行に関する取り組みの中では2022年3月29日に第1回「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」を開催。鉄鋼・石油・石油化学・セメント分野の荷主業界と日本内航海運組合総連合会(内航総連)や内航5団体などが議論を重ねている。

またもともと国交省内に設置されていた「安定・効率輸送協議会」では、2021年12月22日に開催された合同会合で、「海事産業強化法」の施行を受け、荷主業界と内航海運業界との連携強化につ

いて意見交換を行ってきている。この協議会は「鉄鋼、石油製品、石油化学製品」という輸送品目ごとに各部会があるが、意見交換については3部会合同で実施してきた経緯がある。

そうした中で2024年度、国土交通省では「内航海運業における商習慣の実態調査」を実施。その結果を踏まえ、同協議会でのディスカッションなども経て、今回のガイドライン第2版のとりまとめへとつながった。

ガイドラインの改定に向けた協議に参加した内航総連の河村俊信理事長は、ガイドライン第2版について、「国交省に間に入ってもらい、一年かけて荷主の皆様と議論できたことが大変ありがたかった」とした上で、「今回の改定では多くの具体例が追加された。すべての船で実践できる訳ではないが、好事例を各船に広げるきっかけになればいい」と期待を寄せる。

また、同連合会の栗林宏吉会長は「中には細かいところまで指摘している事例もある。今回のガイドラインは荷主対応の一つの指針となるだろう」との評価だ。まだ実践しても改善できること・できないことがあるとしながらも「ガイドラインを基に取引環境や船員の職場環境を改善して、持続可能な発展をする内航海運業界になるといい」としている。

1つの事例が次の事例を生み、それが連鎖して広く波及していくことが求められている。

* * *

改定されたガイドライン第2版には、冒頭にも触れたように、参考情報として、内航海運における取引環境改善や生産性向上に関する相談窓口として地方運輸局の連絡先のほか、独占禁止法や下請法の相談窓口として公正取引委員会の事務所の連絡先もまとめられている。

また内航海運業法等の改正によって契約書面の交付を義務付けているが、契約書面に記載しなければならない法定記載事項を反映した標準契約書は一般社団法人日本海運集会所が作成しており、ガイドラインではこの標準契約書の活用を推奨している。紛争解決のための相談窓口として集会所の連絡先が掲載されている。 ■

特別企画

データで読み解く 海運・造船決算2024

本誌では毎年、上場企業を中心とした主要海運・造船会社の連結決算業績を決算短信などの資料を使って整理し、掲載している。今回も主要海運会社、邦船大手3社とそのコンテナ事業会社ONE (Ocean Network Express)、また造船関連の2024年度概況を図表とともにまとめた。さらに2025年度の見通しについても各社の資料や会見内容を元に整理した。

海運 各セグメントが堅調、7社で増収増益に

主要海運会社の2024年度(2025年3月期)連結決算業績は10社中7社が経常損益ベースで増収増益だった(表1)。このうち大手3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)はコンテナ船の短期運賃上昇に伴い、Ocean Network Express (ONE)からの持ち分法適用収益によって経常損益の大幅な増加につながった。

セグメント別で見ると、ドライバルク船のうち大型船であるケープサイズ市況は下期に主要積み地の市況低迷などに伴って落ち込んだが、鉄鉱石などの輸送需要が堅調だった上期分が下期の落ち込みをカバーした。また、パナマックス以下の中小型船市況では上期に石炭・穀物の荷動きが盛んだったことに加え、下期ではパナマ運河の通航制限が解消したため回復基調で推移した。

自動車船は港湾混雑の発生や紅海情勢の影響で輸送台数は減少したが、各社で運航効率の向上を図るなどして増益となった。自動車部品や半導体の供給不足はほぼ解消し、自動車販売は世界的に

回復基調が続いたとしている。

エネルギー関連ではVLCC(大型原油タンカー)の中国向け荷動きが低迷したことに加え、アジア向け長距離輸送も減少し、市況は全体的に伸び悩んだ。また、VLGC(大型LPG運搬船)は下期に市況が低迷したが、米国からの荷動きを背景に2024年度全体としては底堅い動きを見せた。

25年度は10社全てが減収減益を見込む

2025年度(2026年3月期)業績に関しては、主要10社全てが経常損益ベースで減収減益を予想している(表4)。大手3社は24年度の大幅増益に貢献したコンテナ船事業について「新造船竣工に伴う需給バランスの悪化、米国の関税政策による荷量の減少や運賃下落」(川崎汽船)などを理由に大幅な減益を見込む。

セグメント別に船社のコメントを拾うと、ドライバルク船のうちケープサイズ市況について商船三井は「新造船供給圧力の弱まりや既存船舶の定

表1 海運各社の2024年度通期連結決算 (単位: 百万円未満切捨、増減は%、上段は2024年度、下段は2023年度)

	売上高		営業損益		経常損益		当期純損益		配当(円)
日本郵船	2,588,700	8.4	210,820	20.7	490,866	87.8	477,707	109.0	325.0
	2,387,240	△8.7	174,679	△41.1	261,341	△76.5	228,603	△77.4	140.0
商船三井	1,775,470	9.1	150,851	46.3	419,703	62.1	425,492	62.6	360.0
	1,627,912	1.0	103,132	△5.1	258,986	△68.1	261,651	△67.1	220.0
川崎汽船	1,047,944	9.4	102,855	22.2	308,089	132.1	305,384	199.4	100.0
	957,939	1.6	84,154	6.7	132,728	△80.8	101,989	△85.3	250.0
NSユニテッド海運	247,408	6.1	20,224	△6.4	19,015	△14.3	18,621	3.5	240.0
	233,100	△7.1	21,601	△33.5	22,185	△33.7	17,986	△34.8	230.0
飯野海運	141,866	2.8	17,100	△10.3	17,368	△20.3	18,367	△7.0	58.0
	137,950	△2.4	19,063	△4.8	21,800	4.5	19,745	△15.5	56.0
栗林商船	53,071	8.6	2,705	76.5	3,302	60.2	2,013	20.3	25.0
	48,885	△1.9	1,533	△25.6	2,061	△15.2	1,673	△8.8	12.0
明海グループ	67,544	3.9	11,014	△3.4	9,131	56.4	2,812	△45.8	5.0
	65,018	12.0	11,398	30.1	5,836	△9.4	5,189	△19.4	5.0
乾汽船	31,770	7.7	3,656	117.9	3,836	100.1	5,021	320.2	76.0
	29,494	△33.4	1,678	△87.2	1,917	△85.7	1,194	△87.9	14.3
共栄タンカー	15,160	6.9	1,372	—	1,030	451.7	5,111	—	40.0
	14,178	△0.7	△124	—	186	△30.2	146	△83.3	20.0
玉井商船	5,389	△13.4	888	2.0	888	△10.7	2,095	186.5	80.0
	6,219	△14.9	870	△33.9	995	△16.1	731	△10.9	80.0

期入渠など」を受けて船腹需給が引き締まると予想。一方、パナマックス以下は米国の高関税政策に伴い荷動きが停滞して市況は下落すると見る。

自動車船に関して日本郵船は「新造船の竣工が継続する中で、非常に引き締まった船腹需給が若干軟化する」との見解を示した。また、自動車船は建造国を問わず米国が適用を検討する入港料の

対象になるため、「実施されれば北米航路の輸送台数から試算して100億円超の影響が出る」(曽我貴也社長)可能性がある」と指摘した。

エネルギー関連のうち、VLGC市況については飯野海運が「米中間の貿易戦争によりLPGの荷動きは不透明な状況」とし、2024年度に比べて低い水準になると予想している。

表2 キャッシュフロー関連指標

	自己資本比率(%)			キャッシュフロー対有利子負債比率(年)			インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)		
	2022年度	2023年度	2024年度	2022年度	2023年度	2024年度	2022年度	2023年度	2024年度
日本郵船	65.6	62.3	67.6	0.8	2.3	1.4	57.1	31.8	24.7
商船三井	54.0	57.1	53.9	2.1	4.2	5.1	31.2	18.8	17.7
川崎汽船	73.8	75.5	74.6	0.8	1.4	1.3	47.1	20.5	37.8
NSユニテッド海運	49.8	52.2	56.5	2.3	3.1	2.4	36.7	19.6	20.5
飯野海運	41.6	45.0	47.5	3.3	4.0	3.9	32.3	25.9	24.9
栗林商船	30.4	33.9	37.4	6.4	7.3	4.1	19.6	15.9	22.9
明海グループ	12.9	15.5	16.3	—	—	—	—	—	—
乾汽船	49.0	47.5	49.2	2.2	55.5	3.8	39.3	1.4	19.9
共栄タンカー	25.3	27.5	32.4	9.8	7.4	9.7	10.6	13.8	9.6
玉井商船	58.6	62.0	73.2	—	—	—	—	—	—

自己資本比率: 自己資本÷総資産、キャッシュフロー対有利子負債比率: 有利子負債÷営業キャッシュフロー(商船三井は「債務償還年数」として記載)、インタレスト・カバレッジ・レシオ: 営業キャッシュフロー÷利払い

表3 営業・投資キャッシュフロー

	営業CF(百万円)			投資CF(百万円)		
	2022年度	2023年度	2024年度	2022年度	2023年度	2024年度
日本郵船	824,853	401,414	510,755	△252,964	△285,631	△59,783
商船三井	549,925	314,202	360,499	△281,995	△352,868	△450,803
川崎汽船	456,049	202,449	273,173	△46,745	△66,332	△126,133
NSユニテッド海運	42,930	31,015	34,851	△1,958	△13,059	△8,246
飯野海運	35,268	29,448	30,729	△18,488	△22,007	△30,786
栗林商船	4,901	4,329	6,814	△3,612	△3,317	△1,552
明海グループ	26,378	27,946	30,200	△18,415	8,493	△6,749
乾汽船	12,315	516	7,997	△6,306	△4,446	△4,416
共栄タンカー	4,922	6,038	4,710	433	△2,608	△2,137
玉井商船	1,170	1,461	1,282	△524	△490	1,660

表4 2025年度の通期連結業績予想 (単位: 百万円、対前期増減率は%)

	売上高		営業損益		経常損益		当期純損益	
日本郵船	2,380,000	△8.1	135,000	△36.0	255,000	△48.1	250,000	△47.7
商船三井	1,700,000	△4.3	100,000	△33.7	150,000	△64.3	170,000	△60.0
川崎汽船	950,000	△9.3	80,000	△22.2	105,000	△65.9	100,000	△67.3
NSユニテッド海運	201,000	△18.8	13,000	△35.7	10,000	△47.4	14,000	△24.8
飯野海運	134,000	△5.5	11,400	△33.3	11,500	△33.8	115,000	37.4
栗林商船	53,000	△0.1	2,400	△11.3	3,000	△9.2	1,900	△5.6
明海グループ	57,200	△15.3	3,000	△72.8	2,100	△77.0	4,400	56.5
乾汽船	30,381	△4.4	318	△91.3	126	△96.7	97	△98.1
共栄タンカー	14,200	△6.3	750	△45.4	250	△75.7	1,900	△62.8
玉井商船	5,000	△7.2	160	△82.0	150	△83.1	90	△95.7

船員法の今日的課題について

一般社団法人海洋会 東京支部長 石田 隆丸

1. 船員法の現状

船員法は日本人船員であれば誰もが知る法律であるが、世間一般には殆ど知られていない法律だと思う。だがこの国の国民生活も経済活動も、それに必要な食料、エネルギー・天然資源の殆ど全てを船による海外からの輸入に頼っている事実に思いをいたせば、それを支えている船員に関わるこの法律の重要性については論を俟たないだろう。

その船員法は、「船員労働の特殊性に鑑みて、陸上労働者に対する労働基準法とは別に定められた船員の労働保護法である」と説明されることが多いのだが、実はそれほど簡単な説明で済むものではない。船員法の起源は、古く明治初頭にまで遡るのだが、今日までの約150年の間、商法の規定を取り込んだり、多くの海事関係国際条約が国内法制化される際の受け皿となってきたことから、今日この法律は、“船員綜合法”の様を呈しその性格や構成が極めて複雑で、かつ肥大なものとなっている。同時にまた、船員の社会的地位にもかかわる時代錯誤的で現代の価値観では容認し難い規定が残存してもいる。

どんな規則、法律も成立から時を経れば、その時代に合わせるために内容や構成の変更が必要となるものだ。船員法に関係の深い商法は、2018年にその構成をも変える120年ぶりの大改正を終えたところだが、船員法も時代の要請に合わせて、その内容を進化させることが今求められていると思う。

例えば1996年に日本籍船に外国人船員が乗り

組むことを可能にする制度が発足したことにより、現時点で日本籍船に乗り組む船員数については外国人が日本人を上回っており、船長以下全員が外国人という日本籍船の数も増えている。また2014年に我が国においても発効した海上労働条約(MLC2006)は、船員法が国際性を強く意識した法律に進化することを促していると言えるだろう。さらに、船舶運航に関わるハード、ソフト両面での技術の進歩も法律の前提の変更を迫まっている。150年前には想像もしなかった自動運航船が登場する日を目の前にし、国際的な場で関係法令についての議論がすでに始まっているのだ。こうした例を想起するだけでも、現行船員法は近い将来に抜本的な変革を求められることは必至と思われる。以下、船員法の今日的課題と対策について考えてみたい。

2. 今日的課題と対策

課題－1は、時代錯誤的な条文の存在

課題－2は、現行法の複雑かつ肥大化した状況

課題－3は、外国人船員増大への対応である。

課題－1 時代錯誤的な条文の存在

例えば、現行法第三章条文には150年前と変わることなく、船員が船内で守らなければならないこととして；

職務を怠り、又は他の船員の職務を妨げないこと、船長の許可なく日用品以外の物品を船内に持ち込

み、又は船内から持ち出さないこと、船内において争鬭、乱酔その他粗暴の行為をしないこと、

船内の秩序を乱すようなことをしないこと、

などが挙げられており、船長には、海員が凶器、爆発又は発火しやすい物、劇薬その他危険物を所持するときや、船内にあるものの生命若しくは身体又は船舶に危害を及ぼすような行為をしようとした場合には適切に処置することができるなどの規定がある。

こうした規定が必要とされた理由は、船員法の歴史的経緯を見れば明らかであるが、明治初頭急増する西洋形船に乗り組ませる船員(特に普通船員)の質が極めて低かったことから、それを陶冶し、監督し、取り締まる必要があったことにある。因みに、上述“日用品以外の物品”の表現は、船員法の起源である西洋形商船海員雇入雇止規則(明治12年)では“銃器刀槍或いは酒類”とされていたものを改めた表現である。

時代錯誤的な規定が残存している現状については、「青少年のしつけに近い、人間的に見下したかのような内容の法文の存在は、船員の人権や社会における相対的な地位、世間一般の見方に影響する。船員の社会的地位を低くみる国、国民、船主の意思の顕われとも捉え得る」(“船長職の諸相”逸見 真 編著、260ページ)との指摘もある。

因みに、明治初頭、我が国の船員関連法の整備の過程で参照された英国の商船法(1854年、嘉永7年)の規定にも普通船員に対する監督取り締まりの規定があったのだが、これは1995年に廃止されている。その理由は、正しく当該規定が船員を蔑視差別するものであるとの認識からである。

だがより深刻な問題は、こうした規定が長い年月の間に船員の思考や行動に与えた影響である。船員法を要とした船員教育制度の下で若い青少年が、教官・教授陣の中核を船員経験者が占める商船教育機関(多くは交通不便な地にある)で教育を受けた後、同様の教育を受けた数十人の船員が運航する船に船員として乗り組み一年の大半をそこで働く、そのような生活を20年－30年続けたとき、

彼らと彼らを取り巻く船員社会に独特の思考、行動パターンが醸成されることとなる。上長の指図によく従い、組織を乱さず職務に精励し、他の船員の仕事を妨げず、過度な議論を避け船内融和に心がけ、品行方正に振るまえという規範が、いつしか個々の船員に内面化される。“優秀な日本人船員”の誕生である。

今日の海運業には従来にも増してイノベーションが求められ、日本人船員にはそうした活動への積極的な参画も期待される時代だが、先ずは自己規制が強い“優秀な日本人船員”の思考を150年の頸木から解き放たねばならない。船員諸兄自らと船員を取り巻く海事社会が、船員法改編についての議論を始めることがそのための第一歩であろうと思う。

一対策一

近代化は遠い昔に成し遂げられ、今日、船員と海運を巡る環境は明治初頭のそれとは全く異なっているにも拘らず、時代錯誤的で船員蔑視の条文が残存している現状を看過することはできない。今の時代になお、船員を目指す青年男女に対して、船員の出自は劣等劣悪だという前提が成り立った150年前に定められた規定の順守を迫り続けることはもう止めなければならない。これらの規定は速やかに廃止されるべきである。

課題－2 複雑かつ肥大化した状況

船員法は1938(昭和13)年の施行以来、明治初期から引き継がれてきた船員の監督、取り締まりのための諸規定と労働保護に関わる諸規定が混在した状態が続いているのだが、これに加えて近年は、外航船を対象とした安全運航、環境保護のための国際条約(SOLAS条約、STCW条約、MARPOL条約)や、同じく外航船員を対象とした国際労働条約(ILO条約)の国内法制化が必要になる度に同法の改定が行われた結果、目的を異にする規定の混在が助長され極めて複雑かつ肥大な法律になっており、法律としての統一感も欠いたものとなっている。この現状は実務者のこの法律へのアクセスを大層難しいものにしており、船上においても国内海運関係会社においても、この法律の全容を一人で把握し説明できる者はおそらく

代錯誤的な規定の残存は到底ありえないことである。)

3. まとめ

最後に、船員法の話になると必ず登場する“船員労働の特殊性”について触れながら、本稿をまとめてみたい。

船員労働の特殊性についての議論は、第二次世界大戦直後の第三次船員法改正に際して、運輸省(当時)が船員労働行政を一元的に所管することに強い意欲を示した時期以降よく行われるようになった。今日では関係官庁のレポート・資料や法律研究者の論文にも多く引用される通説もあるのだが、船員労働の特殊性は海商法が誕生した中世の時代から変わらぬ次の2点に尽きるであろうと思う。

- (1) その労働が、世界性と国際性を持っていること
労働関係も国際性が高く、労働市場も国際市場である。これは海運業の国際性によるものであるが、ILOが設立当初から海事関係を陸上一般と切り離して対応してきたのも正にこの認識からである。
- (2) 巨額な船舶が巨額な積み荷とともに、陸上からの物理的な管理を離れて船員労働者によって運航されていること

これは資本主義社会の労使関係において特に大きな意味を持つ特殊性である。

明治維新直後、我が国は列強の脅威に対抗するために富国強兵策を推し進めたが、その柱は海軍の整備であり、第2海軍としての商船隊整備と船員の養成にあった。船員確保養成に当たっては、やむを得ない当時の事情から陶冶、監督、取締まり政策を進めるが、近代化の進展とともに上述船員労働の特殊性の(2)“巨額な船舶が巨額な積み荷とともに、陸上からの物理的な管理を離れて船員労働者によって運航されていること”が、国と海運経営にとってバイタルな問題と認識される至り、船員法第2章、3章の規定は船員法の存在意義そのものと言えるほど重要なものとなったのである。

一方、誠に日本的なことであるが、おそらく維新開国まで大洋を渡る本格的な外国貿易の歴史、文化がなかったことが理由で、上に述べた船員労働の特殊性の(1)“世界性と国際性”についてはその認識に至らぬばかりか、逆に自国船自国船員主義に固執することになったのである。

世情が様変わりした第二次世界大戦後、我が国が新憲法下で再出発してからは、船員法は労働保護法としての顔を前面に出すようになったのだが、年を経るごとに国際条約に対応するために、労働保護とは性格の異なる安全運航や環境保護に関する多くの規定が加えられてきた。結果、今日この法律は大層複雑で統一感も欠くものとなっている。

本稿はこのような認識に立ち、船員法を今日の価値観や国際船員事情によく適合する合理的な法律に改編することに向けて、今舵を切らなければならないとの思いで纏めたものである。なお、本稿では詳しく述べなかった船員法の歴史的経緯や商法との関連については、拙稿(船員法の今日的課題—船員実務経験者の視点—、海洋会会誌“海洋”932号)に詳述した。興味を持たれた方にご参照いただければ幸いである。 ■

〈参考文献〉

- “船長職の諸相” 逸見 真 編著
 “船員政策と海員組合” 笹木 弘 著
 “通信事業史第6巻” 通信協会 編纂
 “日本海軍予備員制度について—石丸安蔵” 防衛研究所紀要第19巻第1号
 “船員法の今日的課題—船員実務経験者の視点—石田隆丸”「海洋」932号

〈筆者略歴〉

石田 隆丸



1974年 東京商船大学航海学科卒業、日本郵船入社
 1993年 船長
 2003—7年 NYK SHIPMANAGEMENT CEO
 2009—17年 新日本検定協会会長

株式会社 日本技術サービス
たかどう ひろ 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

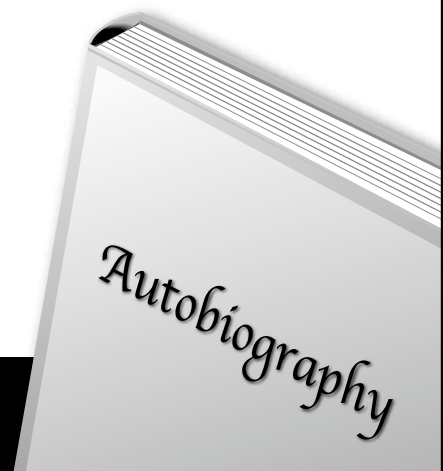
自費出版のご案内

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



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。

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
	※満席。秋の同講座もご検討ください。			★
日 時	T3 日程	6 月 2 日（月）～ 3 日（火）	13：30～17：00	※満席
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）			
9	海上輸送リスクを利害関係者間で分担する仕組みの基礎 共同海損基礎（全 3 回）			レベル
				★★
日 時	6 月 11 日、18 日、25 日（毎週水曜日） 15：30～17：00			
講 師	チャールス・テイラー・ジャパン アソシエイト・ダイレクター 英国海損精算人協会正会員 志村 良子 氏			
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 円（税込）			
10	業界必須の基礎知識を身につける！ 海上物品運送契約（外航）入門（連続 2 日間）			レベル
				★★
日 時	6 月 12 日（木）～ 13 日（金） 13：30～17：00			
講 師	日本海運集会所 海事知見事業グループ長 青戸 照太郎			
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：44,000 円（税込）			
11	コンテナ輸送の基礎や歴史を学び、コンテナ船の将来を展望する コンテナ船事業の基礎と世界経済（全 1 回）			レベル
				★
日 時	6 月 17 日（火曜日） 15：30～17：00			
講 師	神奈川大学 経済学部 現代ビジネス学科 教授 松田 琢磨 氏			
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）			
12	海事ビジネスを支える船舶金融の基礎解説と今後の展開 船舶金融詳説（連続 2 日間）			レベル
				★★
日 時	6 月 19 日（木）～ 20 日（金） 13：30～17：00			
講 師	早稲田大学大学院 法学研究科 非常勤講師／同大招聘研究員、センチパートナーズ 代表取締役 木原 知己 氏			
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：44,000 円（税込）			
13	輸出入の業務、国際物流を支えるプロになる 港湾・物流基礎（全 1 日）			レベル
				★
日 時	6 月 24 日（火曜日） 13：30～17：00			
講 師	元 商船三井、元ジャパンエクスプレス 専務取締役・顧問 春山 利廣 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。

内外鉄鋼業の現状と展望				
日 時	6 月 5 日（木曜日）	15：30～17：00		
講 師	日鉄テクノロジー ビジネスソリューション事業部 グローバル鉄鋼情報部 上席研究主幹 深谷 孝至 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。

2	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ			レベル
				★
日 時	6 月 13 日（金曜日）	13：15～16：40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8 階 804 号室
講 師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二 氏			
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）			

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
7 月	14	入門 会計と海運業（全3回）		★
	15	船舶保険 入門（全3回）		★★
	16	税務・会計基礎（全1日）		★★
	17	船の技術知識あれこれ（全1日）		★
9 月	18	船舶管理実務（1日）		★★
	19	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）		★★★
	20	船の技術知識あれこれ（全1日）		★
	21	バルカーオペレーションの現場実務（全1回）		★★
10 月	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）		★★
	23	不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）		★★
	24	〈T4日程〉新人社員研修（秋）（連続2日間）		★
	25	英文契約書の読み方（全1日）		★

予定月	テーマ			レベル
11 月	26	〈T5日程〉新人社員研修（秋）（連続2日間）		★
	27	定期傭船契約（全4回）		★★
	28	不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）		★★
	29	海技の知識（全3回）		★★
12 月	30	P&I 保険の基礎（全4回）		★★
	31	海上物品運送契約（外航）入門（連続2日間）		★★
1 月	32	内航海運概論（全1日）		★
2 月	33	船舶保険実務（中級）（全1日）		★★★
	34	内航傭船契約（全1日）		★★
3 月	35	船舶売買の実務（全3回）		★★
	36	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（2024 年度開催実績より編成）

予定月	テーマ			レベル
10 月	3	船舶管理実務		★★
11 月	4	船舶金融詳説		★★
1 月	5	船舶保険 入門		★★

予定月	テーマ			レベル
2 月	6	定期傭船契約（1日）		★★
3 月	7	入門 会計と海運業		★

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
7月	海事産業におけるDX	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
	船舶における代替燃料の概要とその課題	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
10月	国際海運の脱炭素化に関する動向	3月	洋上風力発電と海運
11月	世界の石炭需給及び価格動向	随時	天然ガス関係について(仮)
12月	解剖・ドライバルク市況		地球観測衛星による海洋DX(仮)
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望2026		海運業界におけるデジタルツインについて(仮)

●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・通年採用）、★★：初・中級（実務経験 1～3 年ぐらいまで）、★★★：～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



メタノール二元燃料バルカーを竣工

常石造船

常石造船は5月13日、世界初となるメタノール・重油の二元燃料ウルトラマックスバルカーを常石工場で竣工した。船型は載貨重量6万5700トン型の「TESS66 AEROLINE」で、船幅と深さを抑えることにより高い汎用性を確保した。

今回竣工したウルトラマックスバルカーは、NYKバルク・プロジェクトが常石グループの神原汽船から定期傭船する。5月13日に執り行われた命名・引き渡し式には日本郵船の筒井裕子常務が出席し、新造船を「Green Future」と命名した。燃料にメタノールを使用し、重油に比べ最大で

NO_x(窒素酸化物)排出量を80%、SO_x(硫黄酸化物)を99%、CO₂(二酸化炭素)を10%それぞれ削減する。また、再生可能エネルギー由来の水素から合成されたメタノールなどを使用することで、環境負荷の軽減にも貢献する。

さらに大容量のメタノール燃料タンクを船尾甲板上に配置し、荷役のしやすさと安全性とともに積載性能も確保した。加えて、燃費効率が高い主機や風圧抵抗を低減する独自技術「AEROLINE」を採用し、高い燃費性能を発揮するという。

米プロペラメーカーの欧州事業買収で合意

ナカシマプロペラ

ナカシマプロペラは4月30日、米国のプロペラメーカーであるミシガンホイール社の欧州事業(MW欧州事業)を譲り受けることに同社と合意し、譲渡契約を締結した。

ミシガンホイール社は1904年に創業し、米国で歴史のあるプロペラメーカーの一つ。主にプレジャーボート向けの高品質で高性能なプロペラを製造・販売している。高い設計製造技術を持ち、北米と欧州を中心に幅広い販売網がある。

ナカシマプロペラはMW欧州事業を通じ、欧州を中心とした海外のプレジャーボート市場向け

にプロペラを提供している。2013年にミシガンホイール社の株式を30%取得し、協力関係の強化を図ってきた。

今回のMW欧州事業買収の目的をナカシマプロペラは「両社の強みを最大限に生かして、顧客に高品質な製品やサービスを提供」するためとしている。買収は同社の100%完全子会社であるNakashima Marine Propulsion(本社：英国)を通じて実施した。今後はNAKASHIMAブランドの下で製品・サービスを提供するとともに、舵尾装置とプロペラをパッケージで販売する。

造船委員会で造船市場の現況などを議論

OECD

OECD(経済協力開発機構)は4月28・29日の2日間、第140回造船委員会をフランス・パリで開催した。日本からは国土交通省海事局、日本造船工業会が出席した。

国交省によると今回の会合では主に①造船市場の現況②2025～26年の作業計画③韓国政府による自国造船業への支援—の3点を議論した。

造船市場の現況に関しては船価モニタリング結果報告の中で、中国が近年受注シェアを急拡大していることや同国建造船は低船価での受注案件が多いことなどが指摘された。議論の結果、政府の

支援策が船価に与える影響を調査するとともに、造船委員会非加盟国の中国に対しOECD事務局から参加の働きかけを強めることを確認した。

2025～26年の作業計画については、加盟国間で他国の支援政策を相互チェックするなど、これまでの取り組みの継続を合意した。

韓国政府による自国造船業への支援に関する議論では、前受金返還保証などの金融支援が造船市場の公正な競争を歪めることに対する指摘があった。引き続き韓国政府の支援施策を注視し、必要な対応を講じることを確認した。

一般貨物船「ATLANTIC SPARKLE」が進水

内海造船

内海造船は4月25日、載貨重量4万トン型一般貨物船「ATLANTIC SPARKLE」の進水式を因島工場で執り行った(写真)。発注はGOLDEN



HELM SHIPPINGで、艀装工事を経て今年8月中旬の引き渡しを予定している。

「ATLANTIC SPARKLE」は全ての貨物艀を二重艀側構造とし、損傷時の貨物艀への浸水と燃料タンクからの油流出を防ぐ。また、舵抵抗の低減を図るSurf-Bulbや省エネ塗料などを採用することで、荒天時の航走性能を高めるとともに燃料消費量を抑える。

主要目は次の通り。全長：約183.00m、幅：32.20m、深さ：14.50m、総トン数：約2万5300トン、主機関：DU-WinGD 5X52-S2.0。

商用エンジンのアンモニア混焼運転を開始

J-ENG

ジャパンエンジンコーポレーション(J-ENG)は4月21日、商用船用エンジンによるアンモニア燃料と重油燃料の混焼運転を開始したと発表した。混焼運転には実際の船舶に搭載するフルスケールエンジン「7UEC50LSJA-HPSCR」初号機を使用した。

J-ENGでは、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のプロジェクト「グリーンイノベーション基金事業／次世代船舶の開発」として、アンモニアを燃料とする大型低速2ストロークエンジンの開発を進めている。

フルスケールエンジンを使った混焼運転は同プロジェクトの一環として取り組む。アンモニアの安全な取り扱いなど、これまでの試験運転で得た成果・知見を反映して検証運転を行う。初号機は今年10月に出荷し、アンモニア燃料アンモニア輸送船に搭載して実証運航を実施する予定だ。

J-ENGは多種多様なアンモニア燃料船に対応するため、シリング直径50cmの初号機に加え同60cmのアンモニア燃料エンジンの開発も進めている。また、ゼロエミッション船の普及・拡大に備えて2028年度の新工場完成を予定している。

長崎パーツセンターが長崎工場内に竣工

三菱重工マリンマシナリ



三菱重工マリンマシナリ(MHI-MME)は4月21日、三菱重工業・長崎工場の敷地内に「長崎パーツセンター」を竣工したと発表した(写真)。船用・

陸上エンジン向け「MET過給機」の部品受け入れから出荷までを担う施設となる。

今回竣工した長崎パーツセンターは、2022年10月開設の尼崎パーツセンターに続くMHI-MMEのサービス拠点にあたる。同社の過給機製造工場に隣接し、部品の受け入れ・検査・保管とともに、中大物部品の加工にも対応できる。また、梱包・出荷の物流機能も併せ持っている。

さらに将来的な拡張性を想定したレイアウトと通信設備を採用した。同社では自動化・デジタル化を図りつつ、今後のニーズに対応したい考えだ。

ンを完備したスペースを新設した。業務の合間のリフレッシュだけでなく、外部との打ち合わせや社内イベントなど様々な目的に利用可能とした。また、会議室エリアはコロナ禍を経て普及したウェブ会議に対応するため、最新鋭のシステムを導入するとともに、個室ブースをリニューアル前の6倍に増設した。さらに休息スペース「風の間」は和の自然素材を活用し、従業員が靴を脱いでリラックスできる空間を設けた。

LNG二元燃料バルカーで定期契約 神原汽船

神原汽船は5月20日、LNG(液化天然ガス)燃料カムサマックスバルカーの定期傭船契約をGlobal Chartering社と締結したと発表した。今回傭船契約を締結したカムサマックスバルカーは、LNGと重油燃料を選択できる二元燃料主機関を搭載している。再生可能エネルギー由来の水素などを使用した「e-LNG」などの代替燃料に対応可能な設計となっている。神原汽船の神原宏達社長は「今後も次世代燃料船の導入を加速し、環境性能と経済性を両立したサービスをお客様に提供」し、地球環境への貢献を目指すと明らかにしている。

インフラ材料に関する共同研究を開始 東京大学 ほか

東京大学は5月1日、カーボンニュートラル(CN)社会の実現に向けた共同研究を日本海事協会(NK)など16者と開始した。共同研究は、東大に設置した社会連携講座「未来エネルギーインフラ材料高度信頼性探求拠点(MEIT)」を通じて行う。同講座の設置期間は2030年4月30日までの5年間で、CN社会を支えるエネルギーインフラの材料に対する信頼性を科学的に解明するとともに、その標準化を目指す。具体的には、水素やアンモニア、CO₂(二酸化炭素)の液化貯槽、高圧・液化輸送、燃料格納に関わるエネルギーインフラの材料信頼性評価研究を行う。研究を通じて脱炭素化に不可欠なシステムの経済性と長期的な安全性の両立を目指す。東大とNK以外の共同研究メンバーは、IHIプ

ラント、INPEX、ENEOS Xplore、カナデビア、川崎重工業、神戸製鋼所、JFEエンジニアリング、JFEスチール、JERA、東京ガスネットワーク、名村造船所、日鉄エンジニアリング、日鉄パイプライン&エンジニアリング、日本製鉄、三菱重工業となっている。このうち神戸製鋼、JFEスチール、日本製鉄、NKの4社はMEITの幹事機関としての役割を担う。

8月にバイオ燃料用酸化防止剤を発売 日本油化工業

日本郵船グループの日本油化工業は8月10日、船舶向けバイオディーゼル燃料用酸化防止剤「BioxiGuard(バイオキシガード)」を発売する。日本郵船によると、日本企業が船舶バイオ燃料用酸化防止剤を販売するのは初めてだという。バイオ燃料は穀物や廃食油などを原材料として生成される。酸素と反応しやすい不飽和脂肪酸を従来の石油燃料よりも多く含むため、長期保管や温度の影響で酸化しやすいのが特徴だ。酸化して劣化(酸化劣化)したバイオ燃料は、酸性物質やスラッジ(固形物)の発生、発熱量の低下に伴う燃費悪化を引き起こす。バイオキシガードは、日本郵船の運航船が使用したバイオ燃料の性状分析などを元に日本油化工業が開発した。バイオ燃料へ添加することで酸化劣化の進行を遅らせる効果がある。また、燃費悪化につながる清浄機汚損などのトラブル防止にも貢献する。日本油化工業の実験ではバイオキシガードを添加すると、添加しない場合に比べて劣化速度を約半減できたという。

JMETSが取り組むべき方向性を提言 国土交通省海事局

国土交通省海事局は4月23日、海技教育機構(JMETS)が次期中期目標期間(2026～30年度)に取り組むべき方向性についてとりまとめ、同日公表した。とりまとめでは、国交省が2024年6月から5回にわたり開催した「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」での議論を踏まえて、JMETSと学生を採用する船社(採用船社)の役割

分担などについて提言している。

提言のうち採用船社との役割分担に関しては、JMETSで資格取得に必要な知識・技能の習得に加え、乗船実習を通じて船上での集団生活など基礎的な教育訓練の強化を提案した。他方、自動運航や新エネルギーなど高度な内容を含む訓練やより実務に即した訓練は「就職後の採用船社で行うことが適当」としている。また、練習船隊のあり方として老朽化や教員・乗組員不足が進む中、訓練の質を確保するためには「帆船を含め、1隻程度の大型練習船の減船はやむを得ない」とする一方、練習船を代替建造する必要性にも言及した。さらに、集約化など学校運営のあり方の見直しには理解を示しつつ、「全体として養成規模は維持する」と提言した。国交省では、とりまとめで示した方向性を踏まえ、JMETSの次期中期目標を策定し、養成基盤の強化を図りたい考えだ。

省人化・効率化事業7件を支援決定 国土交通省海事局

国土交通省は5月19日、船舶産業の省人化や効率化を図る技術の開発・実証事業を支援する「DXオートメーション補助金」で提案があった7件の採択を決定した。DXオートメーション補助金の正式名称は「船舶産業製造工程最適化推進事業費補助金」。船舶・船用機器の製造工程などで、人間が行っている複雑な作業をロボットや機械を使って自動化・最適化し、省人化や工数削減を図る技術の開発・実証が補助対象となる。補助率は2分の1以内で、1事業あたり最大7000万円が上限だ。採択が決まった事業は次の通り。①川崎重工業「船舶建造の配管製造における生産データ収集システムの高度活用およびデジタルプラットフォームとの連携による最適化」②京浜ドック・流体テクノ「海上試運転時の計測業務DX化」③神戸機材「船用エンジン断熱材の現場寸法測定及びCADへのデータ移行自動化システムの開発」④ジャパンマリンユナイテッド「新燃料タンク防熱吹付オートメーション技術開発」⑤新来島どつく・新来島高知重工「溶接ロボットの現場適用」⑥名村造船所「船舶の小組立工程自動化のための上位

ティーチングシステムの開発」⑦眞鍋造機「大型ワーク向け塗装ロボットシステムの開発」。

グリーン経営認証取得効果を公表 内航船などのCO₂排出削減に貢献 交通エコロジー・モビリティ財団

交通エコロジー・モビリティ財団(エコモ財団)は4月25日、2023年版「グリーン経営認証取得による効果」を公表した。エコモ財団では運輸業界を対象に、グリーン経営(環境負荷の少ない事業運営)認証制度を2003年度から運用している。同制度を通じた環境負荷低減の実効性を定量的に評価するため、認証取得による具体的な効果について分析している。認証取得事業者のCO₂(二酸化炭素)排出原単位は、内航船が取得後2年間で距離キロ数当たり4.4%、旅客船が同3.3%それぞれ減少した。また港湾運送では取扱トン数当たり5.9%減少した。認証取得のメリットに関するアンケートのうち船舶関係では「電気／燃料使用量削減」や「職場モラルの向上」、「廃棄物発生量の減少」などの回答が目立った。

海洋事業者の国際団体IMCAに加入 共栄マリン

共栄マリンは今年4月、海洋事業者の国際的な団体であるIMCA(国際海洋請負業者協会)からメンバーシップの正式承認を受けた。同社はオフショア船の国際基準対応を10年以上前から進めており、今回のIMCA加入により日本国内の海洋開発や洋上風力発電での取り組みを強化する。オフショア船の分野では欧州やアジアの船主を中心にIMCA基準の採用が進んでおり、事実上の標準となっている。オフショア船のカギとなるDPS(自動船位保持装置)を取り扱う人材の設置を求めている。共栄マリンではIMCA基準が日本国内でも普及すると予測し、自社管理船でDPSを操作できるDPオペレーターの増員を進めてきた。さらに将来、機関部でDPSのメンテナンスを行うDPエンジニアが必要になると捉え、その養成にも力を入れ始めているという。

3月分の主要オペ輸送実績は 貨物船・輸送船ともにプラス

日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた主要元請オペレーターの3月分輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比2%増の1764万8000トン、「油送船」は同3%増の865万9000kl・トンで、ともにプラスとなった。低気圧に伴う時化の影響は軽微だった。

貨物船は7品目中5品目が前年同月を上回った。内訳を見ると、「鉄鋼」は同1%増の324万4000トンで、時化を受け繰り越した前月の貨物もありプラスへと転じた。「原料」は同1%増の387万8000トン。石灰は低調だった前年同月の反動で増加した。

「雑貨」は同2%増の229万5000トンだった。一般雑貨は関西向けのコンクリート製品をはじめ輸送は堅調であるとともに、コンテナは輸出品の横持ち輸送が増えた。「自動車」は同8%増の452万5000トンで、認証不正問題の影響で荷動きが減少した前年同月の反動増が見られた。

「紙・パルプ」は同72%増の25万7000トンと、大幅な増加となった。年度末に木材の輸送需要が増加し、紙・パルプ全体にプラスに貢献した。

減少した品目のうち、「燃料」は同15%減の132万4000トン。前月に続き石炭とコークスはともに減少した。「セメント」は同2%減の212万3000トンで、輸送需要は低水準で推移した。

油送船は6品目中4品目が前年同期比でプラスとなった。このうち「白油」は同3%増の501万

5000kl・トン。時化の影響が少なかったことに加え、一部製油所の不具合に伴い輸送の長距離化が続いた。「ケミカル」は同8%増の64万9000kl・トンだった。陸上施設のトラブルで荷役が中止した前年同月の反動で増加した。

一方、「黒油」は同4%減の186万5000kl・トンとなった。気温の上昇から冬季の電力需要が落ち着くとともに、陸上施設の工事などで荷役作業が停滞した。

特殊タンク船3品目について見ると、「高圧液化」が同14%増の61万7000kl・トン、「耐腐食」が同10%増の43万2000kl・トンと増加したのに対し、「高温液体」が同3%減の8万2000kl・トンと減少した。

「さんふらわあ びりか」が7月に就航 商船三井さんふらわあ

商船三井さんふらわあは5月8日、大洗～苫小牧航路・深夜便に投入する新造LNG(液化天然ガス)燃料フェリー「さんふらわあ びりか」の就航日を発表した。運航開始は7月8日午前1時15分の大洗発で、6月2日午前9時に予約受け付けを開始する。

「さんふらわあ びりか」は「さんふらわあ しれとこ」(2001年竣工)の代替船にあたる。今年1月に就航した姉妹船「さんふらわあ かむい」と同じく、内海造船因島工場で建造している。

トラックの積載台数を従来の135台から155台へと増やすとともに、客室の完全個室化を実現し

た。また、パブリックスペースにはサウナ付き展望浴場などを設ける。

新造フェリー「けやき」が進水 新日本海フェリー

新日本海フェリーは4月29日、三菱重工業・下関造船所でフェリーの命名・進水式を執り行った。新造船は「けやき」と名付けられた。今年12月に京都府舞鶴市と北海道小樽市を結ぶ航路に就航する予定だ。

船名は舞鶴市の木であるケヤキに由来している。日本国内フェリーでは初採用となるダックテールなどの最新鋭船型に加え、減揺システムなどを採用することで、従来船に比べて約5%の省エネルギーを実現する。また、船内は3層吹き抜けのエントランスとシースルーエレベーター、船首部には2層吹き抜けのサロンを備えている。船室はオーシャンビューの浴室があるスイートルームなど8タイプを設定する。

「けやき」の主要目は次の通り。全長:199.0m、総トン数:約1万4300トン、航海速力:28.3ノット、積載台数:トラック約150台・乗用車約30台、旅客定員:286人。

400TEU型船「しまんと」が就航 井本商運



井本商運の新造400TEU型コンテナ船「しまんと」(写真)が4月18日、同社の日本海西航路に就航した。船主はサンマンヨシで、小池造船海運が建造した。

「しまんと」は2013年に就航した「さがみ」の準同型船にあたり、17年就航の「しげのぶ」に続く4番船として建造された。従来船に搭載して

いる高度船舶安全管理システムの進化版である「HANASYS-EXPERT 5」を初めて採用した。これによりインターネット回線を介して主機のデータを陸上から24時間監視し、異常の早期発見や故障の未然防止、運航コストの削減につなげることが可能となっている。

4月18日の神戸初入港セレモニーでは、神戸市港湾局から初入港記念楯、阪神国際港湾から記念品がそれぞれ贈呈された。

「しまんと」の主要目は次の通り。全長:111.62m、幅:17.80m、総トン数:2491トン、コンテナ積載数:402TEU、冷凍コンテナ:80本。

グループTVCMを放映開始 フジトランスコーポレーション

フジトランスコーポレーションは5月3日から、グループTVCMを放映開始した。対象エリアは愛知・岐阜・三重の東海3県。

今回のCM放映は、少子高齢化などに伴い採用難が続く中、フジトランスグループ現場職の人手不足を解消することを目的としている。

CMのテーマは「『好き』を仕事にする」で、「譲れない『好き』はなんですか篇」と「『好き』で世界が回る篇」の2パターンを放映する。ともにシンガーソングライター・Ranさんの楽曲「予感」に合わせて、船員や港湾荷役作業員など各職種の仕事を紹介する内容となっている。CMは特設サイト(<https://www.fujitrans.co.jp/special/>)からも視聴できる。

白・黒油兼用船「鶴伸丸」が竣工 鶴見サンマリン

鶴見サンマリンは5月14日、村上秀造船で建造していた白・黒油兼用5000klタンカー「鶴伸丸」(写真)が3月31日に竣工したと明らかにした。

「鶴伸丸」は安全性や快適性を追求した次世代型内航タンカーにあたる。従来の技術を深化させた各種設備を採用した。白油・黒油の輸送を通じて鶴見サンマリンの安定輸送の一翼を担う。

また、環境に配慮した先進的な取り組みを特徴とし、日本海事協会からイノベーションエンドースメントノーテーション(船級符号への付記)を付

与された。今回取得したノーテーションは燃料消費量改善のために外部付加物を搭載していることを示すa-EA(ESA)など4分野8種類となる。

「鶴伸丸」の主要目は次の通り。全長:104m、幅:16.00m、深さ:8.30m、総トン数:約4150トン。



春の叙勲・褒章受章者に内藤吉起氏ら 国土交通省

国土交通省は4月29日付で2025年春の叙勲・褒章受章者を発表した。

内航海運関係では旭日双光章に元全国内航タンカー海運組合副会長で邦洋海運会長の内藤吉起氏、藍綬褒章に全国海運組合連合会副会長で旭海運社長の宗田銀也氏がそれぞれ選ばれた。

「フェリーWi-Fi」を期間限定で運用 東京九州フェリー

東京九州フェリーは4月下旬、船上通信サービス「フェリー Wi-Fi」を期間限定で運用開始した。KDDIとワイヤ・アンド・ワイヤレスが提供する高速・低遅延の衛星ブロードバンド「スターリンク」を活用している。

フェリー Wi-Fiの対象船は横須賀～新門司間を運航する「はまゆう」と「それいゆ」で、エントランスホールやレストランなど一部のパブリックスペースで利用できる。提供期間は2隻とも6月中旬までとなっている。

サービス料金はKDDIのauユーザーが無料、それ以外の乗客は24時間で1500円となる。

国交省カタログにドローン技術が掲載 西部マリン・サービス

上野グループの西部マリン・サービスは4月22日、同社の水中ドローン技術が国土交通省の「点検支援技術性能カタログ」に初めて掲載されたと明らかにした。

点検支援技術性能カタログは、構造物点検向け新技術の積極的な活用を図るために国交省が作成した。同カタログに今回掲載された西部マリン・サービスの技術は、水中ドローンで撮影した画像から3Dモデルを作成し、橋げたなどの損傷位置を把握・計測する。同社によると、使用するドローンは幅1.0m、高さ0.5m以上の空間があれば進入できるという。

カタログは国交省の専用ページ(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>)で公開している。

7月からフェリー運賃を引き上げ 四国開発フェリー

四国開発フェリーは4月28日、「オレンジフェリー」ブランドで展開するフェリー事業の運賃改定を発表した。改定は7月1日からで、対象は東予～大阪、新居浜～神戸、八幡浜～白杵の各航路。いずれも値上げとなる。

今回の運賃改定で最も値上げ幅が大きいのは17.5%で、新居浜～神戸航路のスイートと東予～大阪航路のスイートがそれぞれ、大人1人あたり1万5100円から1万7750円へと上がる。

一方、値上げ幅が6.7%と最も低いのは新居浜～神戸航路のシングルと東予～大阪航路のシングル＋／シングルで、同8200円から8750円になる。

雑喉平三郎氏が死去

全国海運組合連合会

全国海運組合連合会顧問で元副会長の雑喉平三郎氏(ごこう・へいざぶろう＝浜野海運代表取締役)が5月9日、死去した。84歳。通夜は5月11日、告別式は同12日に近親者のみで執り行った。喪主は長男の工氏が務めた。 ■

LOOK BACK 1952年9月号から KAIUN

vol.3

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「300」。

3回目は1952(昭和27)年9月発行の300号「創刊第三〇〇號記念特集號」を紹介する。前後に発行された号と比べて倍以上のボリュームで構成されている。力が入った号だ。

終戦から7年、日本が独立し再出発をした節目の年だ。同年4月にはサンフランシスコ平和条約が発効し、GHQによる占領が終了。日本は国際社会に復帰した。一方、1950年に始まった朝鮮戦争は依然として続いており、北朝鮮・ソ連・中国の共産圏と、韓国軍とともに米国主導の国連軍が朝鮮半島で対峙していた。

このような情勢下で発行された300号には、当時の景気や国際情勢が記録されている。米田博氏(経済審議庁計画部、以下いずれも当時)の寄稿によれば、国内景気は後退傾向にあったという。1952年1～6月の主要経済指標では鋼材生産や物価が下落し、輸出や国内荷動きも減少している。その後も明るい兆しは見えなかったようだ。

国際情勢は朝鮮戦争への懸念が大きく、米田氏は「解決は容易に行われようとは思われない」と記した。理由は休戦会談において米ソ双方が妥結を望んでいないからという。この戦争後、西側諸国の軍備強化は不可欠で、その負担が米国にのしかかる。このような事情から、膠着状態を維持する方がお互いに好都合という見方を示している。

では、国内の海運はどうだったか。榎本喜三郎氏(三井船舶営業部傭船課長)の寄稿から読み解くと、独立間もない我が国の海運業は世界で最も不利な立場にあった。しかし、復興の使命を果たすため重要な産業と位置付けられ、経済同友会は政府に対する要望書を作った。そこでは融資期間の延長や造船用鋼材価格の引き下げ、税制優遇などを求めた。この要望書を目にした榎本氏は「要求の提出せられる際には日本海運の今やまことに憂うべき現実の形が隠されている」と述べ、海運業が当時直面していた厳しい状況が感じられる。

一方、住田俊一氏(運輸省航空局監督課)は米国の航空研究発表を引用し、「今後30年後で航空機の利用率が23%上昇し、鉄道や船舶の将来に極めて悲観的な見方をしている」と記している。航空技術の発展や航空会社の急成長により、海運の存在が脅かされる可能性を警告し、「対岸の火事視せず手を打つべき」と促している。

この年、日本は正式な独立国として再出発した訳だが、国内的にも国際的にも海運業的にも前途多難だったに違いない。しかし朝鮮戦争は翌1953年7月に休戦。経済白書に「もはや戦後ではない」と書かれるのはここからわずか4年先(1956年)のこと。住田氏の悲観的観測も幸いにして現実とはならなかった。未来を見通す難しさを痛感する。

東神インターナショナル株式会社

TOSHIN INTERNATIONAL CORPORATION

SHIPBROKERS

(WORLDWIDE CHARTERING FOR TANKERS)

代表取締役会長 丸山 博史

代表取締役社長 森本 記通

東京都千代田区神田司町 2丁目 4番地 神田アーバンビル 8階

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

第57回 住田海事賞三賞 についてのお知らせ

一般社団法人 日本海運集会所
住田海事奨励賞管理委員会

故住田正一氏は、海運、造船事業に永年従事するかたわら、海事資料叢書の刊行、廻船式目の研究等を通じて、海事文化の発展に広く寄与されました。本賞は同氏の功績を記念して、1969年に創設されたものです。現在は、以下の三賞を対象としており、受賞者には毎年、金一封が贈呈されます。候補作品の推薦をお待ちしております。

募 集 要 領

対 象	(1)住田海事奨励賞：2024年7月1日より2025年6月30日までに刊行された海事(海運・造船・船員・港湾・海上保険等)に関する専門図書で、海事関係学会・団体または2名以上の推薦人による推薦を受けたもの。 (2)住田海事史奨励賞：海事史に関する専門図書で、その他は上記(1)に同じ。 (3)住田海事技術奨励賞：舶用・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で、その他は上記(1)に同じ。 ・いずれも日本語で書かれたものが対象、また他団体の実施する「住田物流奨励賞」、「鉄道史学会住田奨励賞」、「住田航空奨励賞」との重複応募はご遠慮ください。なお、故人の作品は対象外といたします。
締 切 日	2025年8月1日(金)
応募方法	推薦図書(技術賞は論文含む)2部に推薦理由(*)を添えて、一般社団法人日本海運集会所 住田海事奨励賞管理委員会宛に提出してください。応募作品の返却はいたしませんので、ご了承ください。 ※推薦書フォームは弊所ウェブサイト(https://www.jseinc.org)よりダウンロードできます。
賞状および賞 金	推薦を受けた図書(技術賞は論文含む)から海事奨励賞、海事史奨励賞、海事技術奨励賞を選び、賞状および賞金30万円をそれぞれ贈呈します。
発 表	受賞者の氏名および受賞図書は、12月初めまでに専門紙・誌上に発表予定。 お問い合わせは・・・(一社)日本海運集会所 海事情報事業グループ(03-5802-8365)まで ※ なお、当所は応募者の個人情報を第三者に提供することはありません。

K A I U N ス タ ッ プ 通 信

出張で初めてシンガポールに行きました。そもそも海外へ行くのが小学生以来です。新鮮に驚いたことを以下にまとめます。①パスポートセンター、混み過ぎ!待たされて怒鳴る人、手順が分からずパニックの人、転んで号泣する子供、カオスでした。休む間もなく対応を続ける職員の皆様、ありがとうございます。②シンガポールのエスカレーター、速い!日本と比べて動きが速く、最初は慣れず毎回緊張していました。③機内食、不思議!日本の航空会社ですし、今はコンビニの冷食も美味しいので油断していましたが、かなり謎めいた味の物が出てきて勉強になりました。まだまだありますがこの辺で。(T)

少し前ですが、ある有名ロックバンドのコンサートに行きました。会場は勤務先近くの某ドーム。妻もそのバンドが好きということもありダメ元でチケットを申し込むと、家族3人分を見事引き当てました。私にとってそのバンドのコンサートは14年ぶり6回目ですが、娘にとってはコンサート自体が人生初。両親の趣味で連れられたとはいえ、しっかりコンサートを楽しめたようでした。どこでも音楽が聴ける便利な世の中ですが、会場の規模にかかわらず生の音楽に触れる喜びを知ってほしいー。娘の姿を見てそう思ったのでした。(syu)

今号の校了明け翌日に4人だけのミニ同窓会がある。小学校3-4年生時の担任の先生と再会する。約40年ぶり。生徒愛に溢れ、生徒から慕われ、親の信頼も厚い先生だった。ワラ半紙のミニ通信「わんぱく」をほぼ毎日手書きでつくって印刷。それを帰りに生徒に配布した。親も毎日の学校の様子がわかった。先生を先頭にクラス全員で学校を抜け出して公園で遊んだことも。何より相手の気持ちになって物事を考えることの大切さを教えてくれた最初の先生だった。尋ねたいことが頭の中を巡る。で、女性を理由に絶対に教えてくれなかったことが一つある。先生一体何歳なんだろう。(iman)

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

読者アンケートは ウェブに移動しました

クリックでOK。ダウンロード不要です
<https://www.jseinc.org/>

図書カードプレゼント!

購読のご案内(お申込みは下記電話番号、HPまで)

- ・年間購読料 15,840 円 (税抜価格 14,400 円／送料込)
- ・1冊ごとの購入 1,320 円 (税抜価格 1,200 円／送料込)
- ・なお、当所会員には 1 冊無料進呈、追加購入 1 割引き

2025 年 6 月 1 日発行

KAIUN (海運)

2025 年 6 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

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号



2025年5月号

BARI-SHIP 2025
特集

造船ニッポン 脱炭素に勝機を見出す

KAIUNアプローチ

大阪・関西万博がついに開幕 ―海事関連企業も参加―

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。

毎号読み逃しがありません。

Back Number



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



2025年3月号
未来を創る先端
技術



2025年4月号
伸びるか
船社の重量物輸送

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



新たな 航路へ 舵を取る。

社員一人ひとりが、
進取の気性、自由闊達、
自主独立を重んじる
“K”ラインスピリットのもと、
新しいやり方で
課題を解決する。
海運で人々の
暮らしを豊かにする
という使命を胸に、
川崎汽船は
次の100年へと
挑んでいく。

K “K” LINE
川崎汽船株式会社

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

1,320円 (税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-06



4910893790659
01200