

2026年8月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2026.8

No.1187



特集

中東情勢と海運貨物

特別企画

データが示すPSCの現状 —コロナ禍が残した安全管理への影響—

グラビア

商船三井 自動車船見学会／日本郵船 新クルーズ船のコンセプトを発表

一般社団法人 日本海運集会所

HIGH OPERATIONAL STANDARDS

Back on Paris MoU whitelist

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、領事館のウェブサイト
<http://www.panakobeconsulate.jp/> をご覧ください。

技術的なお問い合わせ・サポートにつきましては、SEGUMAR今治までご連絡ください。
Email: segumar@segumarimabari.jp | Tel.: +81 898-36-1188

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



Cover
©somkanee sawatdinak/Shutterstock.com

特集

15 中東情勢と海運貨物

インタビュー

16 原油価格は年内不安定な動きに 海峡再封鎖の警戒感が下支え

株式会社ニッセイ基礎研究所 経済研究部 主席エコノミスト 上野 剛志 氏

20 一般炭・原料炭ともに価格高騰 鍵は石炭大国の政策と天候の行方

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)
石炭開発部企画課担当調査役 大竹 正巳 氏

24 カタール産LNG供給がほぼ途絶 代替調達が進むも供給不安は残る

株式会社丸紅経済研究所 主任研究員 伊勢 友理 氏

28 中東向け新車輸出は厳しさ継続 北中米や欧州市場の動向が重要に

株式会社大和総研 経済調査部 エコノミスト 畑中 宏仁 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.

〒142-0062 東京都品川区小山6丁目27番13号

E-mail: bussdept@worldm.co.jp

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



千葉商船株式会社

CHIBA SHIPPING CO., LTD.

〒142-0062 東京都品川区小山6丁目27番13号

E-mail: business@chibaship.co.jp

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



2026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5,775円お得 －	51,975円	41,580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 －	51,975円	41,580円	
③ フルセット(上下巻+CD-ROM) － ①②合計からさらに10%引き －	93,555円	74,844円	
【単上】日本船舶明細書 上巻(のみ)	28,875円	23,100円	
【単下】日本船舶明細書 下巻(のみ)	28,875円	23,100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、申込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://about.jseinc.org>

CONTENTS | 2026年8月号 | No.1187

KAIUN

特別企画

41 データが示すPSCの現状 —コロナ禍が残した安全管理への影響—

インタビュー

42 コロナ禍を経て船舶の質が低下 効果的なPSC体制を再構築

公益財団法人東京エムオウユウ事務局 理事長 石原 彰 氏

46 年次報告書から見る2025年のPSC検査動向 航行停止処分率が高水準

グラビア

8 海の日に自動車船見学会 小中高生など600人が参加、当選倍率は26倍 商船三井

10 新クルーズ船のコンセプトを発表 27年5月に就航 料理味わい東京湾を巡る 日本郵船

シリーズ etc.

- 5 旅と船 第29回 日本一長い村への定期便「フェリーとしま2」
- 7 竣工船フラッシュ
- 32 CLOSE UP 次世代環境船舶開発センター
- 33 CLOSE UP 日本船舶海洋工学会、日本マリンエンジニアリング学会、日本航海学会
- 34 CLOSE UP 日本郵船 ほか
- 36 せんきょう(日本船主協会)
- 50 研修講座・セミナーのご案内

- 52 NEWS Pick Up
- 55 新刊紹介
- 56 造船ニュース
- 58 ブローカーの窓から
- 60 内航ニュース
- 63 LOOK BACK KAIUN
- 64 スタッフ通信



一隻の船舶、無数の使命

- オーバーサイズ、モジュール輸送
- 風力発電設備輸送
- 建機、車両輸送
- 国際複合一貫輸送
- プラント品、重量物輸送
- バルク貨物輸送

**天洋汽船株式会社**
TENYO KISEN CO., LTD. www.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
TEL: 03-3526-4228 E-mail: tenyokisen@tenyokisen.co.jp

世界の海を測る 気象観測装置のプロフェッショナル

aneos

自然を測り、くらしを守る

風向風速計自動切替器

SS10型



Auto Select
2台自動切り換え
(マニュアル設定も可能)



コンパクト設計で
容易に組込み可能



LED
暗所でも見やすい
LED表示
(調光機能付)



For backup
機器の故障の備えにも



ANEOS製
アナログ風向風速計と
組合せできる



●写真は、機能説明の為 表示部を全て点灯させています

船体構造の影響で、風の乱流が起こる場合・・・

2箇所に取り付け付けた風向風速発信器の風速値を比較し、
観測に最適な発信器の信号を自動的に選択する事が可能です。

Webサーバー内蔵 データロガー

WU101M型



Cyber Resilience
サイバーレジリエンス対応
デジタル攻撃から
システムを守ります



Web Server
Webサーバー機能搭載
PCブラウザから閲覧可能



真風向風速
相対風向風速
表示対応



LAN
船内LAN対応



NMEA 0183対応

風向風速データをWeb化！船内LAN経由で、どこからでもリアルタイムに
閲覧することができます。計測したデータは内部メモリにも保存され、
バックアップとして使用できます。また、風速警報機能も搭載しています。



汎用 PCブラウザに表示
専用アプリは不要です

ANEOS株式会社

アネオス

営業本部 〒152-0001 目黒区中央町1-5-12 TEL 03-5768-8251(代) FAX 03-5768-8261
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



www.aneos.co.jp

旅と船

絵・文 PUNIP cruises／中村辰美



第29回 日本一長い村への定期便「フェリーとしま2」

九州の南、鹿児島県の沖合には数多くの島々が沖縄
に向かって続いている。

北は屋久島と種子島、南は奄美大島などが有名だが、
それらの間には南北に長く延びるトカラ列島があり、
どこも美しいが小さな島々で人々が営みを続けている。
そしてそれらを結ぶ船は、空路を持たず、日本一長い距離に
散らばる十島村の島民が生活するうえで極めて大切な存在
であり、この村営のカフェリー「フェリーとしま2」によっ
て生活の全てが成り立っているといっても過言ではない。

起点港の鹿児島から最終港の奄美大島まで距離にして約
429km、日本一長い距離に亘る村である十島村の7つの有
人島に寄港する16時間20分の航路だ。

21時の鹿児島港での乗船開始と同時に船内のレストラン
ではおそらく各島の住人の方々なのだろう、どの席も3～
5人ぐらいのグループで埋まりにぎわっていた。

客室は上から個室の1等室、2等寝台、2等和室に分か
れていて、個室は2部屋しかなく人気があるので早めの予
約が必要だ。

興味深いのはひとつの島あたりの平均の人口が百人に満
たず、医療機関が脆弱なため、船内にある診療室はこの2
千トンに満たないフェリーとしては設備がかなり充実してい
ることで、年に一度、検診車

を載せて各島を巡回する通称レントゲン便の中核としての
役割や月に数回医師や看護師を載せて巡回診療する際の拠
点、船内での救急救命、隔離施設など様々な役目を担って
いる。

定刻の23時に船は離岸し、午前5時前には村最北端の
有人島である口之島に到着。ここから十島村最大の島であ
る中之島、活火山で現在も噴火をしている諏訪之瀬島、少
し離れた平島、仮面神ボゼの踊りで有名な悪石島、最も小
さくて奇妙なかたちの小宝島、有人島最南端で港の巨大壁
画で有名な宝島とそれぞれ10分程度の短時間の停泊を繰
り返しながら奄美大島に到着する。そして復路便もほぼ同
じルートをたどりつつ鹿児島に戻る週2回の航海だ。

それぞれの島では本土からの船の到着を待ち望んでいた
島の住人たちが下ろされたコンテナの前に集まり、それぞ
れの家庭や事業所に届けられる荷物を回収するという、小
さな離島ならではの光景を目にすることができる。

このように豊かで美しい大自然に囲まれた島々で、そこ
に生きる人々の優しくて逞しい生き方を垣間見ながらの航
海はとても楽しいものだった。

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）。

MINIMIZE PSC RISK. MAXIMIZE CONFIDENCE.

As a globally trusted flag, we deliver responsive support, pragmatic solutions, and transparent processes.



GLOBAL TRUST

A globally trusted flag built on transparent processes and proven standards



24/7 RESPONSIVE SUPPORT

Responsive support to keep your operations moving without disruption



OPERATIONAL RELIABILITY

Reliable, compliant operations delivered with consistency and confidence



Scan QR Code
to Connect with
Your Local
Regional Office



AZALEA LEADER (リベリア籍)

- 7,000台積自動車運搬船
- 77,644総トン
- 18,489重量トン
- 主機関：三井-Everllence B&W 6S60ME-C10.5-GI-EGRBP
- 全長199.93m、幅38.00m、深さ22.85m
- 船級：NK
- 多度津造船(株)、7月1日竣工

AG VARVARA (マーシャル諸島籍)

- ばら積運搬船
- 36,372総トン
- 63,918重量トン
- 全長199.99m、幅32.24m、深さ19.22m、喫水13.522m
- 速力：約14.1ノット
- 船級：NK
- (株)新来島サノヤス造船 水島製造所、6月30日竣工



HSL ONOMICHI (リベリア籍)

- 一般貨物船
- 25,257総トン
- 40,145重量トン
- 主機関：Everllence B&W 5S50ME-C9.7-EGRBP
- 全長183.00m、幅32.20m、深さ14.50m
- 船級：NK
- 内海造船(株)、6月25日竣工

MAERSK TOKYO (パナマ籍)

- 8,900TEU型コンテナ船
- 85,294総トン
- 主機関：三井-Everllence B&W 6G80ME-C10.5-LGIM-EGRTC
- 全長276.94m、幅45.80m、深さ24.40m、喫水15.50m
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)呉事業所、6月23日竣工





日本郵船 新クルーズ船のコンセプトを発表 27年5月に就航 料理味わい東京湾を巡る

日本郵船は7月6日、新たな東京湾クルーズ船「AMANE(海音)」のコンセプトを発表した。新造船は2026年内に引退するレストランシップ「レディクリスタル」の後継船として、2027年5月頃の就航を予定している。

船名には「広くあまねく」という言葉にちなみ、新たな船と日本郵船の思いが広く人々に届くよう願いを込めた。穏やかな航海と心地よい海の音を感じられる情景も表現したという。

船体は全長約48m、約480総トン、定員約90人で「レディクリスタル」とほぼ同規模とした。乗客一人ひとりに寄り添うきめ細かなサービスを提供するための最適なサイズと位置付け、大型化はしていない。

就航後はこれまで同様に東京・天王洲アイルの専用桟橋を発着拠点とし、東京湾を巡りながらフランス料理を楽しめるレストランシップとなる。航路は気象や海象、他船の運航状況を踏まえて、レインボーブリッジや羽田空港など東京湾ならではの景観を楽しめる3航路を用意する。

船内は1～3階で構成する。1階のメインダイニ

ングは柱のない開放的な空間とし、テーブルレイアウトを柔軟に変更できる。通常のダイニングに加え、パーティーなど幅広い用途に対応する。デザインはモダンかつシンプルにまとめつつ、天井には日本建築に見られる格天井をイメージした意匠を取り入れた。間接照明を組み合わせ、落ち着いた雰囲気を演出する。

2階には6人用2室、12人用1室の計3室の個室を設ける。12人用個室は船首に配置した。前面に大きなラウンド型の窓を備え、海の景色を間近に楽しめる。立食形式での利用も可能とし、多様なシーンを想定している。

操舵室とフライングデッキは3階に置いた。フライングデッキにもドリンクカウンターを設け、乗客が景色を眺めながらくつろぐなど、それぞれの過ごし方で船上の時間を楽しめる空間とする。

新造船には日本郵船グループとして初めて水素燃料電池システムを採用する。従来船と比べて振動や騒音、燃料臭を大幅に低減し、静かで快適な船内空間の実現を目指す。【関連記事34頁】



- 1 2階の船首側に設けられた12人用の個室。前面にあるラウンド型の窓から景色を楽しむことができる
 - 2 ドリンクを飲みながら過ごすことができるフライングデッキ
 - 3 開放的な空間のメインダイニング
 - 4 専用に設計された桟橋から乗船する
- (いずれも日本郵船提供)

グリーン経営認証制度！

物流の省エネ・環境対策推進のために



■グリーン経営とは…

環境マネジメントシステムであり、企業の社会的責任として、環境対策を経営課題の一つと捉え、環境問題にも積極的に取り組むためのツールです。ISO14001（環境マネジメントシステム）の認証取得が難しい中小規模の運輸事業者でも、容易に継続的自主的に取組めるものです。

■グリーン経営認証制度とは…

内航海運、旅客船、港湾運送、倉庫、トラック、バス、タクシーの各事業毎に、環境にやさしい取組みを行っている運輸事業者を認証登録し、広く社会へ公表する制度です。この制度はエコモ財団が国土交通省の協力のもと実施運営しています。

- 近年関心の高まっている SDGs(持続可能な開発目標)の環境保全の取組みと合致しています。
- 環境保全の取組みが行われていることを客観的に証明することができます。

令和8年

グリーン経営認証取得講習会

参加費
無料

関東地区
事業者対象

9月3日(木)
13:30～15:30

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業

会場 AP西新宿 L+Mルーム(6階)
(東京都新宿区西新宿7-2-4 新宿喜楓ビル)

主催 関東運輸局

お問い合わせ先 エコモ財団 グリーン経営講習会係 TEL:03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を押してください



公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団
〒112-0004 東京都文京区後楽1丁目4番14号 後楽森ビル10階
TEL:03-5844-6276 <http://www.ecomo.or.jp>

「認証基準」、「取組事例」など詳細は **グリーン経営** で 検索

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



進む、 をつくる。

海を拓く。陸をもっと便利にする。

わたしたちがつくってきたもの。

それは、社会を豊かにする推進力。

これからは、ただ前に進むだけでなく

「持続可能な形で」進んでいきたい。

人々の想いを叶えていく決意が、

INFINITYとEARTHを合わせたわたしたちの

あたらしい社名には、込められています。

環境負荷の低い新燃料や電力化に対応しながら、

技術を、豊かな暮らしのために。ずっと続いていく地球のために。

進む。ひとりひとりの、社会の、その意思をカタチに。

わたしたちの仕事が、新たな歴史につながっていくと信じて。

DAIHATSU
InfiniEarth

ダイハツインフィニアース株式会社

〒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

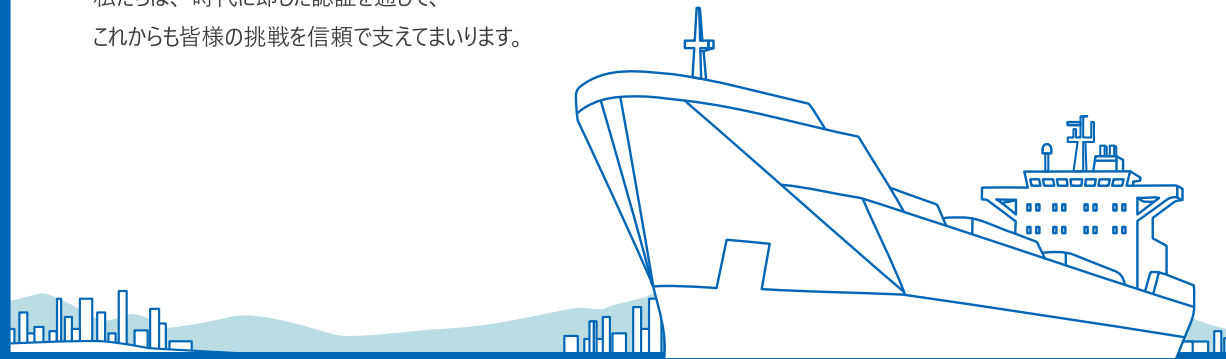
東京支社 TEL(03)3279-0821／仙台支店 TEL(022)227-1674／名古屋支店 TEL(052)561-1311
四国支店 TEL(0898)32-6213／九州支店 TEL(092)629-0731／守山事業所 TEL(077)583-2551



www.d-infi.com

挑戦を、信頼で支える。

1926年、船級符号NS*がロンドン保険協会に認められてから、今年で100年。
日本海事協会（ClassNK）は、第三者認証機関として、
海事産業の皆様の挑戦を信頼で支えてきました。
そして今、海事産業は、地政学的リスク、デジタル技術の進展、
環境問題への対応など、新たな挑戦の時代へ。
私たちは、時代に即した認証を通じて、
これからも皆様の挑戦を信頼で支えてまいります。



www.classnk.or.jp

ClassNK CHARTING THE FUTURE

特集

中東情勢と海運貨物

中東情勢が緊迫化する中、イランや米国によってホルムズ海峡は事実上の封鎖が続いている。イランは海峡を通航する商船や中東諸国に対してミサイル・ドローン攻撃を行い、米国が報復するという攻撃の応酬が繰り返されている。

国際海運の要衝であるホルムズ海峡の通航が大幅に制限されたことで、海運にはどのような影響が生じているのか。海上貨物の原油、LNG（液化天然ガス）、石炭、乗用車の市場動向などを有識者に解説してもらった。

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

インタビュー

原油価格は年内不安定な動きに 海峡再封鎖の警戒感が下支え

イランによるホルムズ海峡の封鎖で原油価格(WTI原油先物価格)は一時1バレル100ドルを超えた。米国とイランの協議の行方、世界の原油備蓄量、OPECプラスの動向などがカギとなる。またさらなるインフレ、利上げ、円安など日本経済への影響も懸念される。(取材日：7月9日。23日加筆修正)

株式会社ニッセイ基礎研究所
経済研究部 主席エコノミスト

上野 剛志氏



航行正常化後も制約が残る 年内60ドル割れは見込みづらい

——ホルムズ海峡封鎖による原油市場への影響について、足元の状況を教えてください。

上野 2月末にホルムズ海峡が封鎖されて以降、3月から原油の需給は極めてタイトになりました(図1)。

原油価格(WTIベース)は3～5月にかけて1バレル100ドル前後の一進一退が続きました。潮目が一旦変わったのは6月です。6月3日の96ドル台から7月2日には68ドル台まで約30ドル下げました。この時、米国とイランの間で戦闘終結などに関する覚書の締結に向けた動きが出てきたことで、ホルムズ海峡の状況改善への期待が高まりました。その後、6月中旬には実際に覚書が締結され、ホルムズ海峡の通航が再開し、6月末時点で交戦前の3～4割まで通航量が回復しました。

他方、需要国では原油不足緩和のために各国が備蓄を放出したほか、ホルムズ海峡を経由しない

原油への代替調達動きが活発化していききました。そこに加わる形でホルムズ海峡経由の原油輸送が再開し、さらに米国の制裁解除でイラン産原油も輸出されるようになりました。にわかには供給過剰感が意識される状況となった結果、7月初旬の原油価格は68ドル台まで下がったわけです。

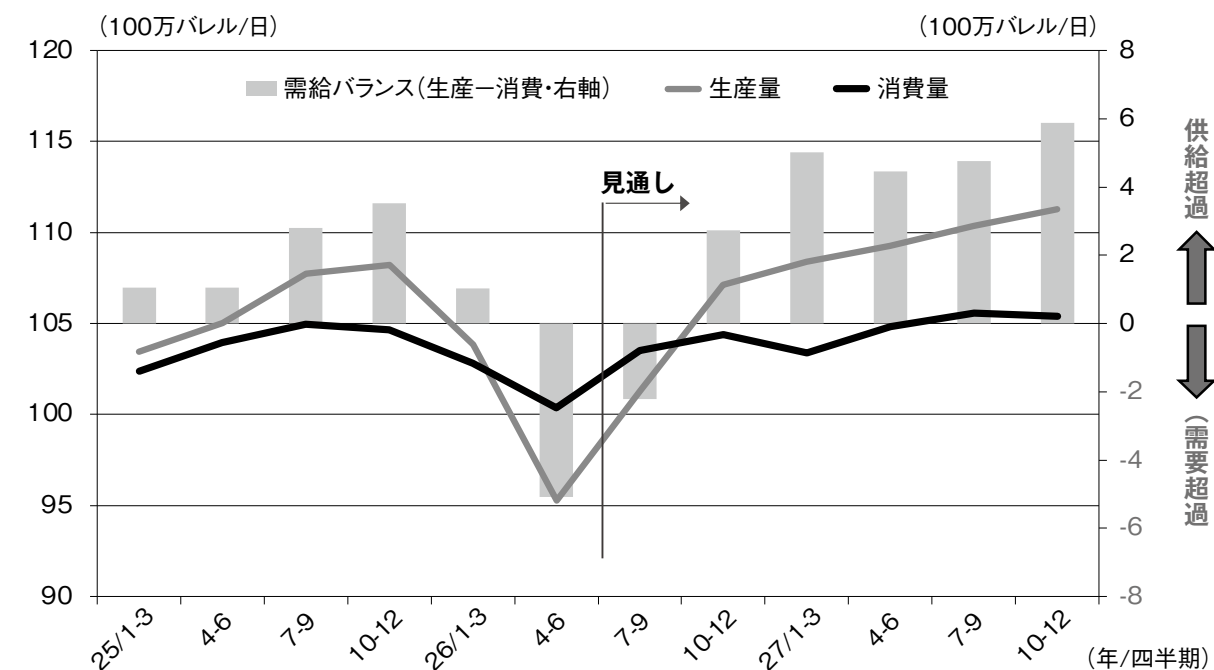
しかし、中東情勢は非常に不安定なため事態は再び悪化しており、7月の4週目には86ドル台と大きく反発しています。背景として、イランがホルムズ海峡の商船を攻撃し、米国が報復として新たな攻撃を実施しました。双方による報復の応酬が続いているばかりか、ホルムズ海峡が再び封鎖されたことなどを受けて、事態の正常化に対する期待は大きく後退しています。

——今年の原油価格はどう推移する見通しですか。

上野 年内の見通しでは、WTIベースで1バレル60～90ドル台の一進一退が続くと考えています。

トランプ大統領は11月に中間選挙を控えており、戦闘が激化して原油価格がさらに上昇する事態は回避したいと考えているはずです。いずれ、

図1 世界の原油需給(EIA)



(注) 類似液体燃料も含むベース。

(出所) EIA(米エネルギー情報局) 「Short - Term Energy Outlook July 2026」よりニッセイ基礎研究所作成

米国側が再び事態の鎮静化を図ることでホルムズ海峡の航行正常化期待が高まる、あるいは実際に米国とイランの融和モードが高まりホルムズ海峡の通航が回復する場合、原油価格には下方圧力が掛かる見通しです。

しかし、価格が下がるとしても各国の備蓄復元の動きや中国の輸入回復によって、需要が増大する可能性は高いと予想します。また、ホルムズ海峡の通航が完全に元通りになるという意味で正常化するのには困難でしょう。こうした様々な制約が下支え要因となり、1バレル60ドル割れは見込みづらいと考えます。

指標となるのは1月初旬の水準です。イランで反政府デモが広がり、米国が介入の姿勢を示し、イランと米国の武力衝突に対する警戒感が台頭し始める前は60ドルを下回っていましたが、年内に有事以前の価格水準に戻るのには難しいでしょう。

情勢は極めて流動的で市場参加者の思惑も振れやすくなっているため、一時的に100ドルを超える、あるいは60ドルを割る可能性も否定できませんが、概ね60～90ドル台のレンジで推移し、年末の着地点としては1バレル75ドル前後と見ています。

通航回復後も備蓄の復元や 積み増しの動きが需要を下支え

——今後の原油市場を見通す上で注視すべきポイントについて、さらに詳しく教えてください。

上野 市場の一番のカギとなるのはやはり中東情勢、とりわけホルムズ海峡の動向です。航行正常化に向かうのか、封鎖が続くのかでシナリオが大きく分岐します。海峡封鎖が長期化すれば、原油価格はさらに上昇していくと思います。

重要なのは米国とイランの協議の行方ですが、戦闘終結を巡る覚書はいまいな内容で、難題については軒並み答えを先送りにしています。具体的に言うと、ホルムズ海峡の管理やイランの核問題、米国による対イラン制裁の一環で凍結された資産の返還などについては大きな溝を残したままです。

ホルムズ海峡について、米国は以前のような航路の開放を求め、イランは海峡を管理する権利を主張しています。イランにとってはホルムズ海峡を封鎖することが他国への抑止力となる上、外交

インタビュー

一般炭・原料炭ともに価格高騰 鍵は石炭大国の政策と天候の行方

ホルムズ海峡封鎖に伴う原油や天然ガスの供給懸念・価格高騰を受けて石炭価格も3月に高騰した。発電向けの一般炭はガスの代替としてニーズが高まり、鉄鋼向けの原料炭は燃料不足などに伴う生産コストの上昇が価格を押し上げた。中国国内の石炭需給バランスやインドネシアの石炭政策、世界の天候が市況に影響を与えている。（取材日：7月10日）

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）
石炭開発部企画課担当調査役

大竹 正巳氏



欧州一般炭は3月に130ドル台まで高騰 世界全体の輸入量は増加傾向

——中東情勢の緊迫化で石炭の市況にはどのような変化が起きていますか。

大竹 中東ではイランが石炭を生産・輸出していますが、輸出は極少量のため国際市況に影響を与えることはなく、ホルムズ海峡の通航が困難になっても石炭の流通は直接的な影響を受けません。しかし、2月末に中東情勢が悪化した後、LNGの供給不足懸念によって高騰した天然ガスの代替として、石炭の需要が急増したことで石炭価格も高騰しました。

石炭には大きく分けて2つ、発電用の一般炭と製鉄用の原料炭があります。市場も大きく分けて2つ、欧州大西洋市場とアジア太平洋市場があります。主な輸出国は、アジア太平洋地域ではインドネシアと豪州、欧州大西洋地域では南アフリカ、コロンビア、米国です。石炭の種類・用途・取引される市場によって中東情勢の影響度合いは異な

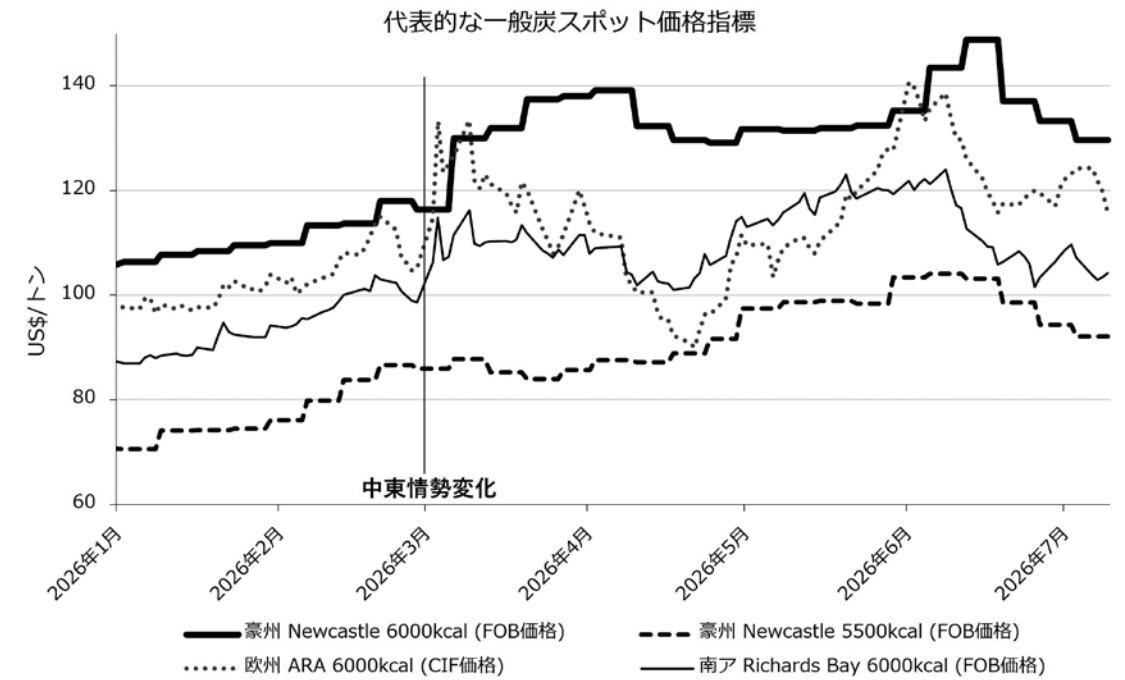
ります。

一般炭のうち欧州大西洋市場の石炭輸入価格を示す指標「ARA 6000kcal NAR cif」と、南アフリカから輸出される石炭価格指標「Richards Bay 6000kcal NAR fob」は、いずれも中東情勢が悪化した直後に急騰しました(図1)。欧州では先物価格の投機的な取引が多く、ARAとRichards Bayも先物価格と連動するように変化しています。

このうちARAは2月の100～110ドル台から3月には130ドル台まで高騰しました。その後は乱高下し、3月中旬から4月下旬頃までは大局的に見れば下落基調が続きました。当時、国際エネルギー機関(IEA)が主導する石油備蓄の協調放出が発表されたほか、米国とイランが2週間の一時的な停戦に合意したこともあり、エネルギーの供給ひっ迫懸念が若干緩和されました。

しかし、和平協議はなかなか進展せず、中東情勢が再び緊迫化すると石炭価格も6月に向けて上昇へと転じました。6月に入り、米国とイランが戦闘終結などに関する覚書に合意すると、石炭市場もエネルギー供給ひっ迫懸念の緩和を織り込んで価格は下落していきました。このような価格変

図1 一般炭の価格推移



(出所) Argus Media Limitedの価格データを基にJOGMEC作成

動には現物取引の影響も含まれていますが、直近ではまた米国とイランが交戦を始め、それに反応して石炭価格も上昇しています。

——アジア太平洋市場の一般炭についてはいかがですか。

大竹 豪州ニューキャッスル港から輸出される石炭価格指標「Newcastle 6000kcal NAR fob」と「Newcastle 5500kcal NAR fob」を見ると、6000kcalは3月に入って価格が高騰しました。石炭の需要急増によって4月上旬にかけて高水準が続く、一時は若干落ち着きを見せたものの6月上旬にまた高騰し、その後は徐々に下落してきています。一方、5500kcalの価格は3月から4月にかけて小幅の値動きはあるものの、ほぼ横ばいで推移し、その後は値上がりしましたが足元では下落基調です。

同じニューキャッスル港出しでも値動きが異なるのはユーザーが違うためです。6000kcalは主に日本や韓国、台湾が、5500kcalは中国が購入しています。このうち中国は電源構成に占める石炭火力の割合が50%を超える一方、ガス火力は2～3%

しかありません。ガスを石炭にシフトする余地がほとんどないため、中東情勢の影響でLNG供給が途絶えても石炭の需要が伸びず、価格も上がらなかったと読み取れます。

ただし、世界全体で見ると石炭の輸入量は中東情勢悪化後に増えているように見受けられます。欧州ではこれまで石炭火力発電所の段階的廃止が進んだことで、2025年時点で総発電量に占める石炭火力の割合が10%を切りましたが、足元では石炭火力への転換ニーズが高まっており、今年の石炭輸入量は前年より増える予想しています。アジアでも、例えば韓国は4月の一般炭輸入量が前年同月比約60%増、5月も同約25%増加しました。日本では4月の輸入量が若干落ち込んだものの、5月は同約10%増えています。

——原料炭の市況についても教えてください。

大竹 原料炭は中東情勢が緊迫化したタイミングではむしろ価格が下がりました(次頁図2)。もともと年始に生産国である豪州の悪天候で一部炭鉱の操業がストップし、一時的に供給が途絶えたことで供給ひっ迫懸念が高まり、価格が上昇してい

インタビュー

カタール産LNG供給がほぼ途絶 代替調達が進むも供給不安は残る

中東産の液化天然ガス(LNG)は約8割がアジア向けに輸出されていた。ホルムズ海峡の事実上の封鎖を受けてアジア主要国は代替調達を進めているが、LNGの主要輸出元である米豪は既存設備が高稼働で運転されており、追加供給の余地は限定的だ。米国では液化設備やパイプラインの増設が進められているが、中東情勢の緊迫化が続く中で供給不安はなお残る。

(取材日：7月10日。24日加筆修正)

株式会社丸紅経済研究所
主任研究員

伊勢 友理氏



4月のLNG貿易は前年同月比約10%減 アジア主要国は米国産などで代替調達

——ホルムズ海峡の封鎖でLNG市場はどのような影響を受けていますか。

伊勢 最初にLNG市場における中東の位置付けについて説明します。2025年のLNG貿易構造を見ると、世界全体の輸出量のうち米国が26%、カタールと豪州がそれぞれ約20%、ロシアとマレーシアがそれぞれ5～10%程度を占めています。上位5カ国の合計が供給量の約75%に上り、偏在性の高い構造となっています。

一方、輸入側は中国、日本、韓国、その他アジア太平洋が全体の60%強を、フランスとその他欧州が約30%を占めています。

今般、ホルムズ海峡が事実上封鎖されたことでカタールからの供給がほぼ途絶し、供給偏在という構造の脆弱性が顕在化しました。ホルムズ海峡を通過するLNGの量は年間約1200億m³で、代替輸送の手段はありません。世界のLNG輸送量は

米国などからの代替輸出がある中で足元は回復していますが、4月は前年同月比10%程度減少しました。

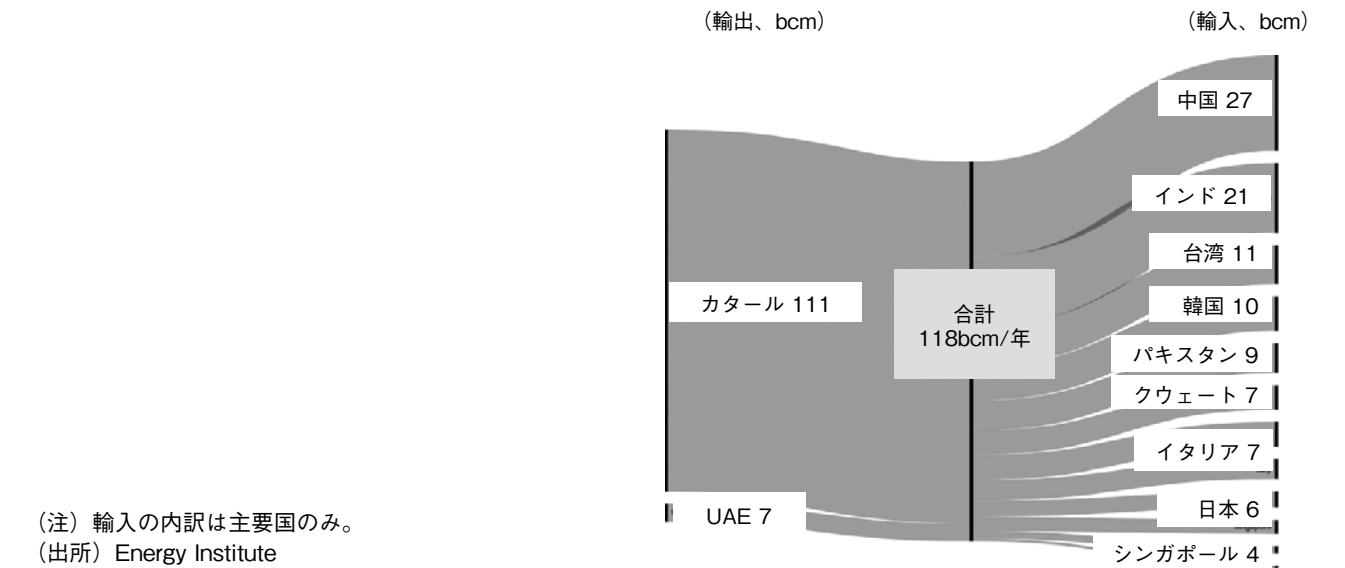
中東産のLNGはカタールとアラブ首長国連邦(UAE)からホルムズ海峡を経由してアジアや欧州に輸出されます。8割はアジア向けのため、ホルムズ海峡が封鎖されるとアジアの国々が直接的な影響を強く受けることになります(図1)。

特にパキスタンとインドはLNG輸入量全体に占めるカタール産・UAE産のシェアが高く、パキスタンに至っては輸入のほぼ100%を中東に依存している状況でした。

足元の各国天然ガス輸入量を見ると、日本・韓国は米国などから、インドはロシアなどからの代替調達でおおむね2025年並みの水準を維持することができています。一方、パキスタンは26年3月以降の輸入量が25年の実績を大幅に下回っており、調達制約が顕在化している状況です。

また、欧州はLNG輸入の60%弱を米国から調達しています。このため、中東からの輸入はアジアほど多くはありませんが、全体の10%弱を占めています。今回アジアの国々が米国からの代替

図1 ホルムズ海峡を通過するLNG貿易量(2025年)



調達を進めたことで、米国産LNGの調達で競合しています。

米国のLNG輸出先の推移を見ると、アジア向けの輸出量は今年3月以降、急増しているのに対して、2026年の欧州向け輸出量は25年並みです。この変化からもアジアの引き合いが強くなっており、欧州が中東産の代替として米国産の調達を増やせていないことが読み取れます。

——中東以外の米国や豪州は輸出を拡大できないのでしょうか。

伊勢 米国の天然ガス生産量は多少ですが増えてきています。しかし、ここからさらに生産を拡大しても、生産地から輸出基地へ送るためのパイプラインの容量に限界があります。また、天然ガスの液化プラントも現状すでに高い稼働率で操業しています。米国産LNGの短期間での増産余力は限定的であり、カタールの供給減少を全て補うのは難しいだろうと思います。

豪州に関してもガス生産量に制約があるため、輸出を増やすのは難しい状況です。

——EUはロシアによるウクライナ侵攻を受けて、ロシア産ガスの輸入禁止を掲げていますが、動向に変化はありますか。

伊勢 EUはロシア産天然ガス・LNGの輸入を

2027年中に恒久的に停止することを決定しています。詳しく説明すると、短期契約の場合、LNGは今年4月下旬から、パイプライン経由は6月中旬からすでに禁輸となりました。長期契約ではLNGが27年1月から、パイプライン経由は原則27年10月から輸入を禁じられます。

今年6月に開催されたG7の首脳声明でもあらためて対ロシア制裁を強化することを確認しており、制裁の方針は維持しています。

しかし、足元ではロシアからのLNG調達が増加傾向にあります。また、今年の欧州のガス貯蔵率は過去5年間の最低レンジにあります。冬の需要期に向けて十分な在庫積み増しができなければ、ロシア産ガスからの脱却も難しくなる可能性があると考えています。

3月のスポット価格が交戦前の2倍に カタールの輸出回復には最長5年かかる

——LNG価格はどう動いていますか。

伊勢 アジア向けLNGスポット価格指標であるJKMは、交戦前の2月27日と比べて7月9日時点で約55%上昇しました。ピークとなったのは3月中旬で、2月から倍近い水準まで高騰し、その後は高止まりしています(次頁図2)。

米国とイランの情勢は依然不透明な状況が続いており、直近ではイランがカタールのLNGタン

インタビュー

中東向け新車輸出は厳しさを継続 北中米や欧州市場の動向が重要に

日本経済を支える重要な基幹産業の1つが自動車産業だ。これまでホルムズ海峡周辺国に対する日本の財輸出の半分を自動車占めていた。今年4月時点で中東向けの新車輸出が前年同月比96%減少し、その後も低水準が続いている。今後は北中米や欧州などの輸出動向が注目だとしている。（取材日：7月3日）

株式会社大和総研
経済調査部

エコノミスト 畑中 宏仁氏



ホルムズ海峡を通るRORO船はゼロに 中東以外の地域が新車需要を下支え

——中東情勢の緊迫化で日本の自動車輸出がどのような影響を受けているのか、現状を教えてください。

畑中 ホルムズ海峡を通過するRORO船の数は2025年には1日当たり平均3隻でしたが、今年2月に米国とイスラエルがイランを攻撃して以降激減し、3月時点ではゼロとなりました(図1)。

6月半ばに米国とイランの間で戦闘終結などに関する覚書が締結された後、ホルムズ海峡に滞留していたタンカーやコンテナ船の通航量は増えました。しかし、RORO船の通過はほとんど増えておらず、乗用車輸出でホルムズ海峡が使われていない状況は現在も変わっていません。

他方、インド洋(アデン湾)と紅海を結ぶバブ・エル・マンデブ海峡、そして紅海と地中海を結ぶスエズ運河ではRORO船の通航量が増加傾向にあり、代替ルートとしての活用が進んでいると見

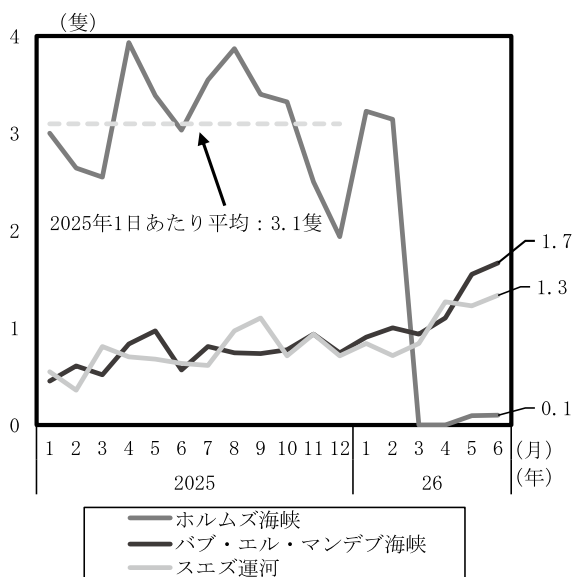
ています。

日本の新車輸出に目を向けると、中東向けの輸出台数は3月以降激減しています(図2)。ここではホルムズ海峡を取り囲む各国、具体的にはイラン、イラク、バーレーン、サウジアラビア、クウェート、カタール、アラブ首長国連邦(UAE)を「ホルムズ海峡周辺国」と定義します。これら周辺国への輸出は3月以降急落し、4月には前年同月比で96%減少しました。

5月に入ると輸出は微増しました。5月時点でホルムズ海峡を通過したRORO船はほとんどなかったため、やはり紅海側などの代替ルートを利用する船が増えたと想像できます。報道では、中東向けの乗用車を積んだ船がオマーンで荷揚げし、そこから陸上輸送に切り替えるといった取り組みも目にしました。

ただ、微増したとはいえ前年同月比で見れば72%減と大幅な減少が続いています。ホルムズ海峡周辺国に向けた新車輸出は引き続き厳しい状況にあると認識しています。

図1 ホルムズ海峡、バブ・エル・マンデブ海峡、スエズ運河を通過したRORO船数



(注) 図1、図2ともに原数値。
(出所) IMF PORT WATCH、財務省「貿易統計」より大和総研作成

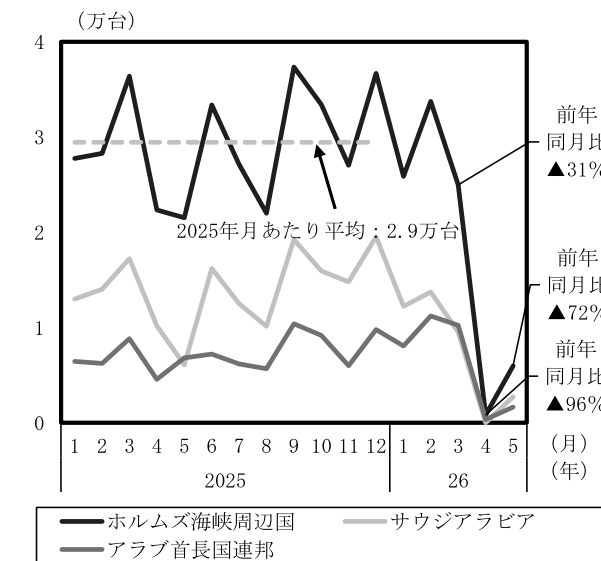
——中東向けに限らず輸出全体としてはいかがでしょうか。

畑中 中東向けを含む世界全体への新車輸出台数は、直近で4月が前年同月比2.5%減、5月は同1.7%増と大きな落ち込みは見られませんでした。日本国内の乗用車生産台数も1月から一定水準を維持しています(次頁図3)。

生産量を下支えした要素の1つは好調な国内販売です。「自動車税環境性能割※」が3月末をもって廃止されたことを受け、4月の新車販売台数は前月比15%増と大きく伸びました。5月は反動減が見られたものの、6月には再度増加に転じて高水準で推移しています。

加えて、日本から欧州やカナダ、メキシコ向けの輸出も伸びています。新車輸出台数の国・地域別の寄与度を見ると、ホルムズ海峡周辺国向けの輸出は3・4・5月と前年同月比マイナスが続いている一方で、米国を除く北中米や欧州向けの輸出は前年同月比でプラスが続き、輸出全体を押し上げました(次頁図4)。

図2 中東向け新車輸出台数



海峡開放後も輸出の早期回復は難しい 紅海側など代替ルートの開拓がカギ

——中東情勢の先行きは不透明な状況が続いていますが、その中で中東向けの新車輸出は今後どのように推移していくのでしょうか。お考えをお聞かせください。

畑中 ホルムズ海峡が開放されたとしても、通航上のリスクは引き続き残ると考えています。具体的に言うと、例えば、日本からホルムズ海峡までの航海日数は1カ月近くかかります。船が中東へ向かっている間に戦闘が激化し、ホルムズ海峡が再び封鎖されてしまう可能性は否定できません。また、海峡内には機雷が敷設されていると言われています。開放後も機雷が完全に除去されているかどうかは分からず、確認には時間が掛かる見込みです。そのほか、足元では海上保険料も高騰しています。

こうした制約から、ホルムズ海峡の通航が可能となっても新車輸出の急回復は難しく、中東の需

※ 自動車の燃費性能などに応じて、三輪以上の小型自動車および普通自動車(特殊自動車は除く)を取得したときに課税される税金

東京湾を巡る新クルーズ船「AMANE」 曾我社長「楽しんでもらえる新しいデザインにしたかった」 日本郵船 ほか

日本郵船は東京湾を舞台とする新クルーズ船「AMANE(海音)」の記者発表会を開いた。「AMANE」は、今年11月に引退予定のレストラン船「レディクリスタル」の代替船にあたる。

発表会では日本郵船の曾我貴也社長のほか、船体や内装デザインを手掛けたデザイン事務所ワンダーウォールの片山正通代表、料理やサービスを含むプロジェクト全体のコンサルティングを担当した飲食店を展開するタイソنزアンドカンパニーの寺田心平社長が登壇。開発コンセプトやそれぞれの分野に込めた思いを語った。

曾我社長は日本郵船が歩んできたこれまでの客船事業を振り返りながら、新造船の開発理念を説明した。日本郵船は140年にわたり、時代や社会の要請に柔軟に応えながら事業を展開してきたという。引退する「レディクリスタル」も時代の変化に合わせてコンセプトやサービスを進化させてきたと説明。その上で、「AMANEも今、社会から求められていること、そして私たちが皆様に楽しんでいただきたいと思うことを取り入れた全く新しいデザインにしたかった」と開発の背景を明かした。

また、1990年5月から運航している「レディクリスタル」への思いにも触れた。家族で貸し切って結婚式が行われたことや企業イベント、新商品の発表会などさまざまな場面で利用されてきたと振り返った。一度利用した顧客が個人客として再び乗船するケースもあったという。「お一人おひとりのお客様の心の中にレディクリスタルで過ごした思い出が刻まれているだろう」と語った。

片山代表は初めて取り組んだ船舶デザインにつ

いて説明した。建築や空間デザインとは異なる分野だったものの、船に関する知識が限られていたことを強みと捉えたという。関係者から学び、自らも乗船しながら、利用者の視点で検討を重ねた。

デザインの根底にある考えについては、「自分ならどのような船に乗りたいか、どのようなサービスがあればうれしいかという素直な感覚を大切にしたい」と語った。そして「庭園としての東京湾」をコンセプトに、東京湾を一つの庭に見立て、その水面に浮かぶ邸宅のような船上空間を創出した。日本郵船が培ってきた歴史と和魂洋才の精神をデザインに反映したという。

寺田社長は料理だけでなく乗船前から下船まで一貫した体験価値の提供を目指す考えを示した。

料理は客船の伝統であるフランス料理をベースとしながら、和食の技法や味わいを取り入れたコース料理とする。野菜や和牛をはじめ、可能な限り国産食材を使用するほか、未利用魚を活用したメニューも提供する。

乗船体験は陸上施設での出迎えから始まる。乗客は紙の乗船券を受け取り、ドリンクを楽しみながら乗船を待つ。その時間を通じてクルーズへの期待感を高めてもらう考えだ。乗船後はドリンクを片手に船内を巡り、片山代表が手掛けた空間デザインを体感できる。

個室利用客には乗船前に過ごせる陸上施設の専用個室も用意する。専任のバトラーが案内を担い、出発前から特別感を演出する。寺田社長は「東京湾から眺める東京の美しさは、言葉だけでは伝えきれない。ぜひ一度乗船して体感してほしい」と呼びかけた。【関連記事 10、11 頁】

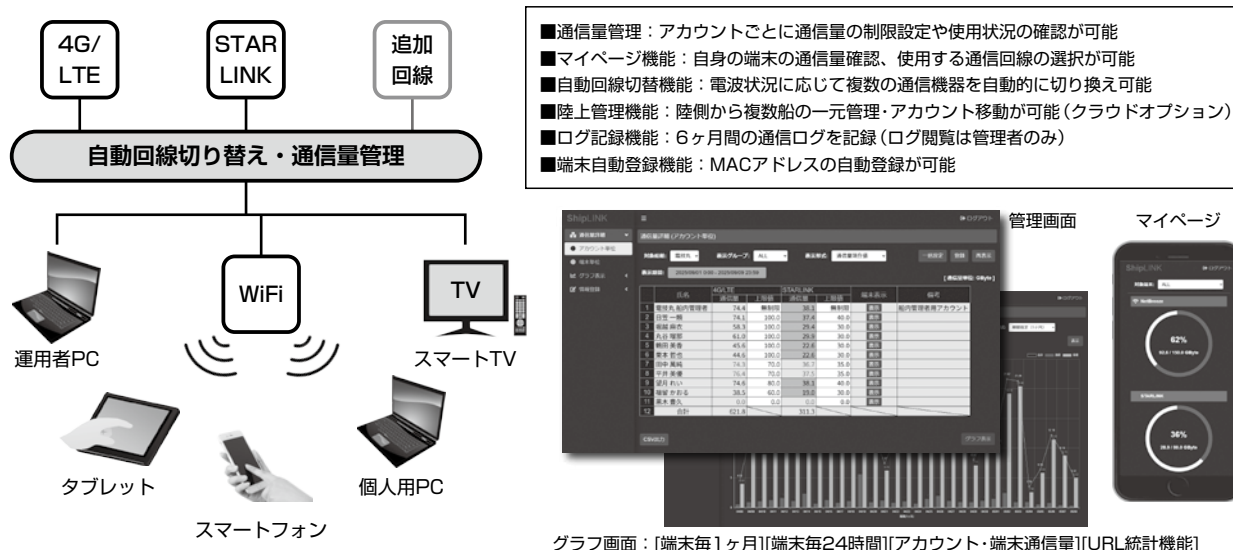


トークセッションで「AMANE」への思いを語る曾我社長(中央)と寺田社長(左)、片山代表(右)

船舶通信管理ソフト

ShipLINK

ShipLINKは、LTE・Starlink・衛星通信等の複数回線を自動で最適切り替え。
アカウントごとの通信量管理とスムーズな自動回線切り替えにより、通信コスト削減と安定したインターネット接続を実現します。



株式会社 東北電技ソリューションズ

〒985-0001 宮城県塩釜市新浜町2-10-3
TEL : 022-365-5155 e-mail : info@tdsol.co.jp
https://www.tdsol.co.jp



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

Autobiography

フィジカルインターネット入門

次世代物流が拓く未来



いま、物流分野における様々な課題の解決策として注目を集める「フィジカルインターネット (PI)」。これは、インターネットの原理を物流に応用し、標準化・モジュール化・共有化を通じて効率化と最適化を図る概念である。本書では、フィジカルインターネットの基礎から社会実装に向けた展望までを、具体的にわかりやすく解説する。物流の未来を考えるための一冊。

森隆行 著

A5判 194頁 定価3,300円(税込)

国際航空海上捜索救助 マニュアル 第Ⅲ巻 移動施設

第7版
英和対訳

2026年1月1日から適用されている改正を取り込んだ最新版

【本書は、船舶設備規程で規定される属具「国際航空海上捜索救助手引書第三巻」として、国際航海に従事する船舶や総トン数500トン以上の内航船への搭載が義務づけられている】

海上保安庁警備救難部救難課 監修

A5判 544頁 定価8,140円(税込)

海・船・資源のための リスクマネジメント



海事・海運産業による石油・天然ガスなどのエネルギー資源調達の過程に生じる様々な危険や脅威を広くリスクととらえ、それらを特定、除去、軽減、防止するためのリスクマネジメントの視点から、資源開発と海上輸送の安全について具体的に解説する。

大河内美香 編著

河合展夫／竹本孝弘／逸見 真／バフマン・ザキプール 著

A5判 216頁 定価2,970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



©lam_Anuphone/Shutterstock.com

特別企画

データが示すPSCの現状

—コロナ禍が残した安全管理への影響—

寄港国が外国船舶に対し国際条約に基づく安全や環境基準の順守を確認するPSC (ポートステートコントロール)。アジア太平洋地域におけるPSCの枠組みである東京MOUの検査数は2025年、過去最多の3万5546件を記録した。結果として不適合の指摘件数や航行停止処分率も上昇し、コロナ禍以前には改善傾向にあった船舶品質に変化の

兆しが見えている。

なぜ今、船舶品質が課題となっているのか。今回の特別企画では、PSC関連の諸活動を支援する東京エムオウユウ事務局の石原彰理事長へのインタビューと2025年年次報告書の分析から、東京MOU管内を航行する船舶の安全管理の現状と課題を探る。

インタビュー

コロナ禍を経て船舶の質が低下 効果的なPSC体制を再構築

東京MOU管内における2025年のPSC検査件数は3万5546件と過去最多を記録した。域内で船舶の往来が活発化する中、コロナ禍を経て、不適合の指摘件数は増加している。以前の改善傾向から一転、新たな課題が出てきている。
(取材日：7月8日)

公益財団法人東京エムオウユウ事務局

理事長 **石原 彰氏**



検査数は過去最多を更新 コロナ禍以降右肩上がり

——まずは2025年の動向についてご説明ください。

石原 2025年はコロナ禍の影響で減少していた検査件数が大きく回復しました。特に2020年と2021年は検査件数が落ち込みましたが、その後は持ち直し2025年には3万5546件と過去最多を記録しています。

背景の一つには貿易量の増加があります。APEC(アジア太平洋経済協力)域内の輸出入額は2015年の約16兆ドルから2025年には約26兆ドルとなり、2015年比156.7%と、この10年でおおよそ5割増加しました。また、2025年の世界全体の輸出入額は約52兆ドルで、2015年比で158.8%となっており、世界全体の貿易量もこの10年で大きく拡大していることが分かります。

貿易額の伸びと海上荷動きの動向が必ずしも一致するわけではないかもしれませんが、こうした状況を受けて船舶の航行も活発になっています。東京MOU加盟国の港に寄港した船舶の数は2015年の2万4632隻から2025年には約2割増の3万46隻となりました。

PSCの検査件数は10年前と比べて約14%増加しました。検査率は2015年の70%から現在は66%に低下していますが、検査対象となる船舶数が増加する中でも検査件数を着実に積み上げてきました。人員の大幅な増強が容易ではない中で、各当局は検査体制の維持・拡充に取り組んでおり、こうした状況を踏まえれば一定の成果を上げていると言えます。

隻数ベースで3万5546件のPSC検査のうち、2万3230件で不適合が確認されました。1回の検査において不適合箇所は複数指摘されることがあるため、その総数は9万168件に達しました。検査件数の増加を受けて、不適合の指摘総数は前年の7万7526件と比べて16.3%上回る結果となりました。

航行停止処分数は1255件となりました。こちらも前年の1189件から5.6%上昇しました。

——航行停止処分の判断が下される原因と船内の安全管理上の課題について教えてください。

石原 昨年度航行停止処分に至った主な原因は消火設備、ISMコード(国際安全管理コード)、救命設備にありました。これらに共通する課題として、

設備のメンテナンスや船内の安全管理サイクルが十分に機能していないことが挙げられます。

消火設備や救命設備はいずれも緊急時に使用するものです。本来は必要な時に確実に機能しなければなりません。普段頻繁に使う設備ではないため、船全体の安全管理が十分に機能していない場合に、これらについてその影響が顕れることになります。

すなわち、ISMコードに関する指摘が多いことにつながるものです。ISMコードでは船舶管理会社が安全管理システムを構築・維持し、旗国政府の審査を経て適合証書を取得することが求められています。また、各船舶には安全管理証書を備え付け、船内全体の安全管理を運用する仕組みが必要です。それにもかかわらず指摘が発生しているということは、設備の維持管理を含め、安全確保のサイクルが十分に機能していないことを意味しています。

もちろん、船舶には5年ごとの大規模な更新検査に加え、中間検査あるいは年次検査が年1回行われます。しかし、その前提として、乗組員による日常的な点検や自主的なチェック、予防保全の取り組みが重要です。アジア太平洋域内全体として、こうした取り組みがコロナ禍以前ほど十分に機能していないのではないかと印象を持っています。

コロナ禍で メンテナンス体制が不十分に

——以前ほど日常的な点検や予防保全の取り組みが十分に機能していないとのお話がありました。コロナ禍を境に船舶の質や安全性を取り巻く状況はどのように変化したと見ていますか。

石原 コロナ禍前は船舶の質が着実に向上していたと思います。不適合の指摘件数や航行停止処分数は低下傾向にあり、船舶の安全性は改善していました。

その傾向は海難事故のデータからも読み取れます。アジア太平洋地域の手難発生件数そのものは、この30年間で大きく変化していません。その間に船舶数は増えているため、船舶数当たりの手難発生率は着実に低下していることが分かります。

東京MOU管内の航行停止処分率も同様に減少傾向にあり、域内を航行する船舶全体の質が向上してきたことの一つの表れだと考えています。

その理由として考えられるのは、IMO(国際海事機関)がISMコードの導入を含め国際条約の整備・拡充を進めるとともに、それら国際規則の確実な実施に向けた取り組みを行ってきたことです。各国の行政機関や船会社が安全向上に継続的に取り組んできた結果、手難発生率や航行停止処分率の改善が進んだのだと思います。

ところが、コロナ禍を経て状況は変わりました。本来であれば減少傾向が続くはずだった航行停止処分率が再び上昇に転じています。これは何より船舶の質がアジア太平洋域内全体として悪化していることを示しています。

船舶の安全は船だけで成り立つものではありません。船会社、船員、検査機関、修繕事業者など、海事産業全体の連携によって支えられています。コロナ禍では人の移動や事業活動が制約され、船員交代や検査、保守整備などの各工程に遅れが生まれました。いわば世界の海事業界全体で目詰まりが発生し、安全を支える仕組みの機能が十分に発揮できない状態が続いたのです。その影響が積み重なった結果なのだと見ています。

さらに近年は、国際的に行われる政治的な制裁や国際情勢の変化も船舶運航に影響を与えています。そのことが船舶の維持管理や品質の確保にも影響している可能性があります。そうした変化も現在の状況の一因ではないでしょうか。



破損して水漏れする消火管

年次報告書から見る2025年のPSC検査動向 航行停止処分率が高水準

東京エムオウユウ事務局は毎年、東京MOU加盟当局によるPSC検査の実施状況や活動実績をまとめた年次報告書を公表している。5月に公表された2025年版レポートを基に、検査数やそれに伴う不適合の指摘数、航行停止処分の動向を整理する。

検査数は3年連続3万件台を記録 対象は域内寄港船の66%

東京MOU加盟当局が2025年1～12月に実施したPSC検査は計3万5546件となり、統計開始以来、過去最多を記録した。検査対象は111の旗国・地域の1万9980隻。検査件数は前年の3万2054件から10.9%増加した。

検査件数は初回の「イニシャル検査」を集計したものだ。PSCではイニシャル検査で不適合事項が見つかった場合、是正を求めた上でフォローアップ検査を実施し、改善状況を確認する。このため、同一船舶が複数回検査を受けるケースもある。

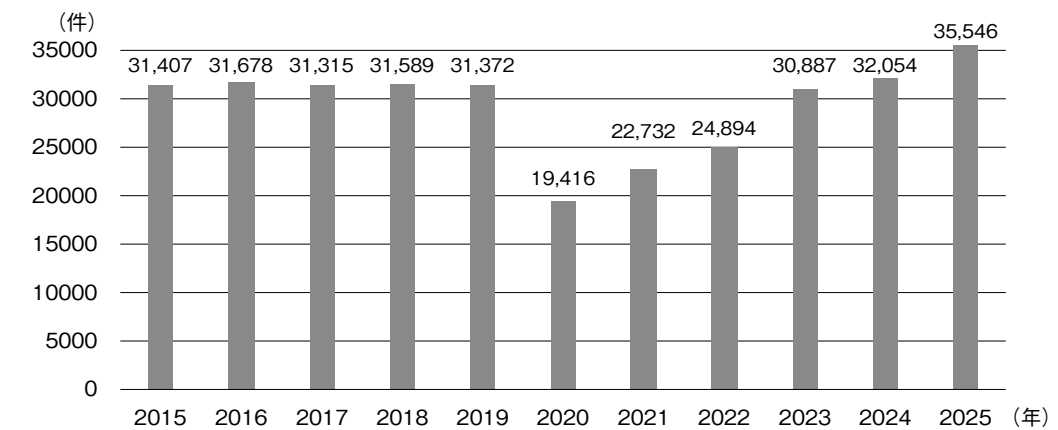
2025年にアジア太平洋地域の港へ寄港した外国船舶は約3万46隻と推計されている。今回検査対象となった1万9980隻は、このうち約66%に相当する。

表1が示すように、検査件数は新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた2020年に1万9416件まで落ち込んだ。その後は回復基調が続き、2024年には3万件台で推移していたコロナ禍前の水準を上回った。

検査対象となった船舶の船種別の割合も算出している。最も多かったのはバルクキャリアで、全体の約40%を占めた。これにRORO船、コンテナ船、自動車船を合わせたグループが約20%、一般貨物船が約15%で続いた。

船種に偏りが見られる背景には、PSCの選定方法がある。東京MOUでは寄港する外国船の全てを検査するのではなく、船舶ごとのリスクを評価する「シップ・リスク・プロファイル(SRP)」に基づき、リスクが高いと判断された船舶を優先的に検査している。

表1 過去11年間のPSC検査数



(東京MOUの資料を基に編集部で作成)

SRPでは船種や船齢、旗国の実績、過去の検査結果など複数の要素を総合的に評価する。バルクキャリアやコンテナ船はアジア太平洋地域での運航隻数や寄港回数が多いことに加え、リスク評価上も比較的高い区分に位置付けられている。バルクキャリアは構造上、事故発生時に重大な船体損傷や沈没につながる恐れがあり、コンテナ船は多種多様な貨物を扱うため管理が複雑となることが背景にある。

一般貨物船も運航隻数が多いことに加え、船舶の品質や保守管理に関する欠陥が指摘されるケースが比較的多く、リスク評価が高くなる傾向にある。

欠陥の指摘数は過去10年で最多 2024年より16.3%増加

3万5546件のPSC検査のうち、不適合が指摘された検査は2万3230件に上った。

PSCでは担当官が国際条約や関連規則の要件に適合していない事項を「Deficiency(欠陥)」として記録し、是正を求める。1回の検査で複数の欠陥が指摘されるケースもある。

2025年に記録された欠陥総数は9万168件に達した。この数は過去10年間で最多となり、2024年の7万7526件から16.3%増加した。検査件数の増加に伴い、欠陥の指摘件数も増加したことが背景にある。

欠陥を分類別に見ると、「安全」に関する指摘が全体の大半を占めた。安全分野の欠陥件数はコロナ禍の検査件数の減少で一時的に落ち込んだもの

の、その後は増加傾向が続いている。

内訳では、火災安全措置が1万8020件で最も多く、救命設備が1万1818件で続いた。さらに、作業・居住環境が9108件、航行安全が8936件となった。火災安全措置と救命設備はいずれも重大事故発生時の被害軽減に直結する項目であり、上位4分野で全欠陥件数の53%を占めた。

一方、2025年はバラスト水管理に関する欠陥の増加も目立った。東京MOUはパリMOUと合同で2025年9～11月にバラスト水管理条約への適合状況を確認する集中検査キャンペーン(CIC)を実施しており、関連する欠陥は前年の約3倍に増加した。

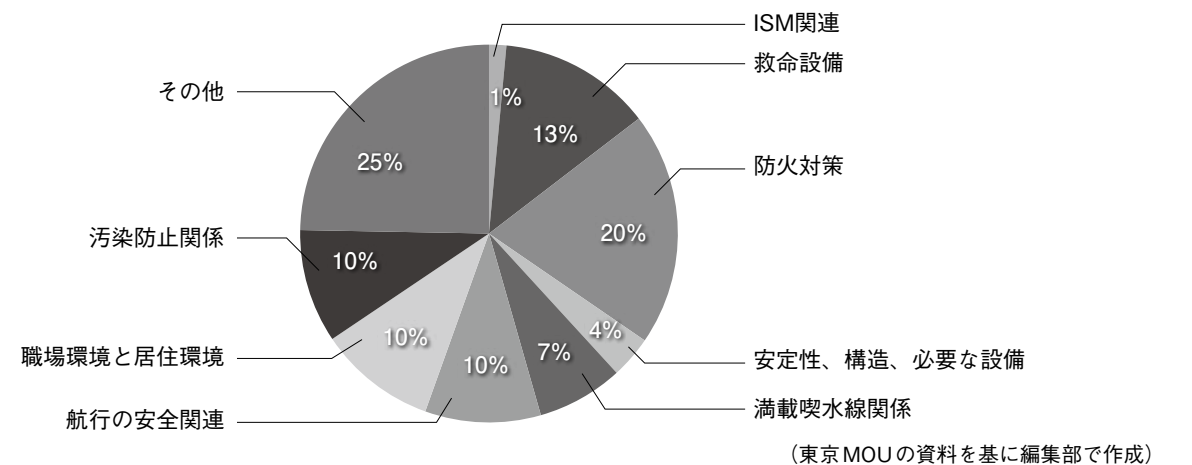
このほか、船体構造や船体の水密・耐候性、非常用システム、推進装置・補助機関に関する欠陥も増加傾向が見られた。東京エムオウユウ事務局は報告書で「船上で実施される効果的な保守管理が不足している現状について東京MOUが示してきた懸念を裏付ける結果になった」と指摘している。

航行停止処分率は3.53% コロナ禍後から上昇基調に

PSC検査では欠陥の中でも船舶の安全や環境保護に重大な影響を及ぼす恐れがある場合、是正が完了するまで船舶の出港を認めない「Detention(航行停止処分)」を科す。重大な欠陥を抱えたまま航行を続ければ、海難事故や環境汚染につながる可能性があるためだ。

2025年に航行停止処分を受けた船舶は73の旗

表2 欠陥カテゴリー別の構成比



(東京MOUの資料を基に編集部で作成)

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46名です。

15	船舶管理業務の概要を体系的に学ぶ 船舶管理実務(1日)	レベル
		★★
日 時	9月10日(木曜日) 9:30～17:30	
講 師	ベルンハルト シュルテ シップマネジメント ジャパン(株) ゼネラルマネージャー 杉本 和重 氏	
受講料	会員:26,400円(税込) 非会員:52,800円(税込)	
16	船のことがよく分かる! 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ(全1日)	レベル
		★
日 時	9月14日(月曜日) 13:30～17:00 ※15程度延びる場合あり。	
講 師	元(株)商船三井 常務執行役員 横田 健二 氏	
受講料	会員:13,200円(税込) 非会員:26,400円(税込)	
17	船荷証券の基本を学ぶ 船荷証券の基礎(全3回)	レベル
		★★
日 時	9月15日、29日、10月6日(毎週火曜日) 15:30～17:00 ※9月22日は休講。	
講 師	(弁)岡部・山口法律事務所 弁護士 津田 勝也 氏	
受講料	会員:19,800円(税込) 非会員:39,600円(税込)	
18	～Cargoから読み解く、タンカーの構造・設備・運用～ Cargo→Risk→Rule→Design & Equipment→Operation 入門編:タンカー基礎講義(全1回)	レベル
		★
日 時	9月28日(月曜日) 15:30～17:00	
講 師	NYK Energy Ocean(株) 執行役員・船舶管理部管掌 船長 杉山 治 氏 NYK Energy Ocean(株) 船舶管理部長 船長 中森 浩之 氏	
受講料	会員:6,600円(税込) 非会員:13,200円(税込)	

2026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(2025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
9月	15	船舶管理実務(全1日)	★★	10月	20	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)	★★
	16	船の技術知識あれこれ(全1日)	★		21	英文契約書の読み方(2)(全1回)	★★
	17	船荷証券の基礎(全3日)	★★		22	〈T4日程〉新人社員研修(秋)(連続2日間)	★
	18	タンカー基礎講義(仮)	★		23	海技の知識(全3回)	★★
10月	19	定期傭船契約(全4回)	★★	11月	24	船荷証券の実務上の問題点(中級)(全3日)	★★★

予定月	テーマ		レベル	予定月	テーマ		レベル
11月	25	不定期船実務の基礎知識(陸上編)	★★	1月	30	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎(全3回)	★★★
	26	P&I保険の基礎(全4回)	★★	2月	31	内航傭船契約(全1日)	★★
12月	27	不定期船実務の基礎知識(陸上編)	★★		32	船舶保険実務(中級)(全1日)	★★★
	28	船の技術知識あれこれ(全1日)	★	3月	33	船舶売買の実務(全3回)	★★
1月	29	内航海運概論(全1日)	★		34	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(2025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
11月	4	船舶管理実務	★★	3月	7	入門 会計と海運業	★
12月	5	船舶金融詳説	★★★		8	定期傭船契約(1日)	★★
1月	6	船舶保険 入門	★★				

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
11月	世界の石炭需給及び価格動向	1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望2027
12月	船舶売買書式 (NIPPONSALE) の考察	2月	LNG市場動向
	国際海運の脱炭素化に関する動向		洋上風力発電と海運
	代替燃料船の課題とその普及に向けた取組	随時	DX関係(仮)
	解剖・ドライバルク市況(仮)		サイバーセキュリティ関係(仮)
	海運業における改正後リース会計基準の影響と実務上の留意点		

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年～)、★★★:中級(実務経験1～3年ぐらいまで)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。

受講者の声

海運実務研修講座をご受講の皆様にご協力いただいたアンケートから、ご感想の一部を Web でご紹介しています。
<https://www.jseinc.org/seminar/current/testimonials-2026.pdf>



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6,600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46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

する。

同社は宇宙航空研究開発機構(JAXA)の採択を受けて再使用型ロケットの洋上回収システムの開発を進めている。今回、大阪大学を連携機関として研究開発を促進する。

両者は洋上回収船の運動特性に関する解析や回収船システムの最適設計に関する検討を行うほか、実証試験に向けた解析および基礎検討にも取り組む。

日本郵船は産学連携を通じて船舶の運動・設計・システム工学に関する理論的検討を進め、技術基盤の高度化を図る方針を掲げている。

(発表：7月1日)

欧州でのアンモニアバンカリングを加速 伊藤忠商事

伊藤忠商事は船用燃料供給大手のペニンシュラ・ペトロリウム社と欧州でアンモニア燃料のバンカリング事業を手掛けるI&P Marine Ammonia社(IPMA)を設立した。

伊藤忠商事とペニンシュラは2023年にアンモニアバンカリングの共同開発に関する覚書を締結した。今回の新会社設立はアンモニアの供給体制整備を加速する取り組みの一環であり、IPMAは欧州の主要港であるアルヘシラス港、ロッテルダム港、アントワープ・ブルージュ港を中心にバンカリング体制の構築を目指す。

伊藤忠商事はシンガポールをはじめ、欧州主要港やパナマ、中東、日本でパートナー企業と連携し、船用アンモニア燃料サプライチェーンの整備を進めている。

一方でペニンシュラはLNGやバイオ燃料を含む代替燃料分野にも注力している。欧州や地中海地域の主要企業とのネットワークを持ち、豊富な事業実績を有する。(発表：7月8日)

21年連続でパリMOUのホワイトリストに ケイマン諸島船舶登録局

ケイマン諸島船舶登録局はパリMOUと東京MOUのホワイトリスト入りを維持したと発表した。

パリMOUでは2017年に続きホワイトリストで

首位を獲得した。ホワイトリスト入りは21年連続となる。パリMOUホワイトリストは船籍国の船舶が海上安全、環境保護、船員福祉、運航基準に関する国際規則をどの程度順守しているかを示す指標として広く活用されている。今回の首位獲得についてケイマン登録局は、同国船籍船の高い運航品質と、適切な旗国監督体制を反映した結果としている。

また、東京MOUでも17年連続でホワイトリストに入った。アジア太平洋地域で運航するケイマン諸島船籍船の継続的な高品質が評価された。

加えて、米国沿岸警備隊(USCG)が実施する優良船舶認定制度「QUALSHIP 21」についても16年連続で認定を維持した。「QUALSHIP 21」は安全管理や法令順守で優れた実績を持つ船舶と船籍国を対象とする制度で、高い品質管理体制の継続が求められる。(発表：7月15日)

AI搭載の航海気象スマホアプリを配信 ウェザーニューズ

ウェザーニューズはAI搭載の航海気象サービス「SeaNavigator」のスマートフォン向けアプリの提供を開始した。

このアプリは運航トラブルやルート変更に関する情報を運航管理者(陸上オペレーター)へプッシュ通知でリアルタイムに提供することで、従来のメール連絡で生じていた情報伝達の遅れを解消することができる。

AIS(船舶自動識別装置)データを活用し、船舶の速度低下や漂流を自動検知して通知するほか、ウェザーニューズが提案するルートや速力などの運航支援情報をスマートフォン上で確認・承認できるワークフロー機能を備える。

事前の運用試験では、運航計画の変更提案から本船への指示までに要する時間を、従来の平均24時間から約6時間へ短縮できることを確認した。陸上オペレーターは必要な通知のみを選択して受信できるため、外出先でも重要なリスクを迅速に把握できるという。

さらに、運航計画の変更状況はパソコン向けウェブサイトとリアルタイムで自動同期されるため、チーム全体で最新の状況を共有できる。

(発表：7月8日)

LNG船の船員にIMOから感謝状 商船三井

商船三井はLNG船「LNG SATURN」の乗組員に対してIMO(国際海事機関)から「IMO海事勇敢賞(IMO Honours for Exceptional Bravery at Sea)」の感謝状受賞者に選出されたと発表した。

「LNG SATURN」は2025年11月、マラッカ海峡で沈没した貨物船「KM. Limadai 8」の乗組員救助活動に従事した。日没が迫る厳しい海象条件の中で、全長288mの船体を操船しながら6時間以上にわたり救助活動を続け、生存者6人を救助した。

IMO海事勇敢賞は海上における人命救助または海洋環境保護に関する卓越した勇気を示した個人または団体を顕彰する目的で2007年に創設された。IMO各委員会の議長および国際海事関係団体などによる審査を経て、IMO理事会が受賞者を決定する。2026年は勇敢賞1件、表彰状2件、感謝状11件が選定された。

「LNG SATURN」は商船三井グループ会社であ

るMOL Global Ship Management Pte. Ltd.が船舶管理を担っている。(発表：7月21日)

海事技術者の育成を目指す学部を新設 長崎総合科学大学

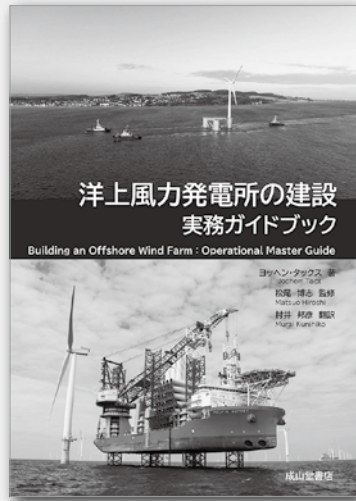
長崎総合科学大学は「先端工学部」を2027年4月に新設すると発表した。

「先端工学部」は2学科で構成する。「グリーン船舶システム学科」では工学的な専門知識に加えてデジタル技術や環境配慮型の省エネ・脱炭素技術を体系的に学べるカリキュラムを導入する。高度なデジタル技術力や省エネ設計力を備えた次世代の船舶や交通システム、機械設計技術者の育成を目指す。また、同学科は日本郵船や商船三井に加え、大島造船所や名村造船所など海事産業の各社とも連携する。

もう一方の「グリーン・デジタル学科」ではDXやGX分野を中心とした授業を行う。

(発表：6月30日)

新刊紹介



B5判／208頁
定価：5,280円(税込)
5月18日発行

発行・お問い合わせ先
(株)成山堂書店
<https://www.seizando.co.jp>

『洋上風力発電所の建設 実務ガイドブック』

ヨッヘン・タックス 著／松尾 博志 監修／村井 邦彦 翻訳

世界的にカーボンニュートラルの実現に向けた取り組みが進む中、再生可能エネルギーへの期待が高まっている。なかでも洋上風力発電は陸上よりも安定した風況を確保できることから、世界各地での普及が期待されている。

本書はオフショア重量物据付のプロジェクトマネジメントを専門とする筆者が欧州での豊富な建設事例を基に洋上風力発電の建設実務を解説した。内容は「着床式風車」「浮体式風車」「投資とリスク」の3部構成。風車の設置工法や基礎構造、建設に欠かせないSEP船やクレーン船の役割、作業員に求められる訓練まで写真や図を交えながら分かりやすく紹介している。

洋上風力発電事業に携わる発電事業者や建設会社、自治体・港湾関係者はもちろん、海洋再生可能エネルギー分野を志す学生や若手技術者にとっても実務への理解を深める手引きとなる内容だ。

■著者プロフィール

ヨッヘン・タックス…プロジェクト管理コンサルタント。大型機材の海上輸送・据付を専門とし、洋上風力発電所の建設プロジェクトに従事する。基礎構造の設置から海底送電ケーブルの敷設、風車の据付まで、建設の全工程に携わっている。

次世代造船所の構築へ NVIDIA と連携

川崎重工業

川崎重工業は米国の半導体大手 NVIDIA と次世代デジタルシップヤードの実現を目指すプロジェクトを開始した。

両社は日本の造船産業の生産性向上と安定的な船舶供給体制の構築を目指して川崎重工業の坂出工場(香川県坂出市)で次世代造船所モデルの構築を進める。川崎重工業が蓄積してきた造船現場のデータや知見、ロボット技術と、NVIDIA のフィジカル AI 技術を組み合わせてロボットや AI、自律システム、デジタルツイン、シミュレーション技術を融合する。

具体的には商船の設計から建造までを一貫して結ぶ生産システムの実現を目指す。デジタルツイン技術の導入で工程の最適化を図るほか、エージェント AI を設計、調達、製造、品質管理などの業務に活用する。作業支援の高度化を通じて、造船プロセス全体の効率化を進める。

国内の造船業界では、少子高齢化に伴う熟練技能者の減少や人手不足が深刻化している。一方、環境負荷低減に向けて低炭素・脱炭素対応船の需要は拡大しており、建造能力の増強と生産体制の強化が急務となっている。(発表：7月16日)

陸上試験用のアンモニア燃料供給設備を増設

三井 E&S

三井 E&S はアンモニア焚き大型船用エンジンの生産に備えた陸上試験用のアンモニア燃料供給設備を増設すると発表した。

海事産業では船舶から排出される GHG (温室効果ガス) の削減が課題となる中、三井 E&S は LNG (液化天然ガス) や LPG (液化石油ガス)、メタノールなど CO₂ (二酸化炭素) 排出量の少ない燃料を用いた大型船用二元燃料エンジンで国内トップの生産量を有する。今回の設備投資はアンモニア焚き大型船用エンジンの生産体制強化を目的とする。燃料供給設備には三井 E&S の 100% 子会社であ

る Marine Gas Engineering GmbH の技術を活用する。同社は LNG、LPG、エタン、アンモニア向け燃料ガス供給システムで約 150 基の受注実績を持つ。

三井 E&S はこれまで、NEDO (新エネルギー・産業技術総合開発機構) グリーンイノベーション基金を活用してアンモニア燃料供給装置と燃料タンクの開発を進めてきた。今後は陸上試験でエンジンと燃料供給装置の連携検証を進め、船舶向けアンモニア推進システムの信頼性と安全性の向上に貢献したい考え。(発表：6月29日)

船用アンモニア技術を陸用発電に応用

IHI 原動機

IHI 原動機は船用アンモニア燃料機関で培った技術を活用した陸用発電実証試験プラントの稼働を太田工場(群馬県太田市)で開始した。

試験運用する機関は 6MW 級の陸上発電向けアンモニア・重油デュアルフューエル機関である。内航船舶向け主機関として開発した 1.6MW 級アンモニア燃料混焼機関「28ADF」をベースとした。外航船舶向け補機「25ADF」の開発で蓄積した発電制御技術も取り入れている。アンモニア燃焼モードと重油専焼モードの両方で運転でき、アンモニア燃料比率と GHG (温室効果ガス) 削減率はいず

れも 90% 以上を目標とする。

実証試験ではアンモニア燃料機関単体の性能確認に加え、燃料供給設備や排気後処理設備、漏洩対策を含む発電設備全体の安全性と運用性を検証する。漏洩時には有害物をエンクロージャ内に封じ込めて取り除くシステムも備えており、実運用を想定した検証を進める。

IHI 原動機はアンモニア燃料比率および GHG 削減率 90% 以上を実現する陸用発電向けアンモニア燃料レシプロエンジンの開発に取り組む。(発表：7月15日)

海事産業強化法で 3 社の計画を認定

国土交通省

国土交通省は海事産業強化法に基づき 3 社が策定した事業基盤強化計画を認定した。

福島造船鉄工所は省エネ設備と CFD (数値流体力学) を活用した船体形状の最適化に取り組み、新型 LPG タンカーを開発する。また、船体ブロック製造を内製化して工期を約 2 ～ 3 カ月短縮することで、コスト削減と生産効率向上につなげる。

日新興業はゼロエミッション船の建造需要拡大を見据え、船舶搭載用アンモニア冷凍装置やアンモニア再液化装置の技術を応用して、アンモニア燃料タンク向けの低温保持設備(アンモニア燃料

再液化・冷却設備)を開発・生産する。

久保メタルは大型船舶のカーボンニュートラル化が進む中で、大型 Type-C 燃料タンク向け鏡板の国内供給体制の確立を目指す。150 トン天井クレーンや大型プレス機、半自動溶接機、可動台車などの設備を新設して、大型鏡板の一貫量産体制を構築する。

海事産業強化法では造船・船用事業者が新たな船舶などの開発や生産方式の導入を通じて策定した生産性向上計画のうち、一定の要件を満たしたものを国土交通大臣が認定する。(発表：7月3日)

作業服の開発ノウハウを異業種に展開

今治造船

今治造船は自社の作業服開発で培ったノウハウを活用した新たな作業服を、自動車部品・建設機械部品メーカーのプレス工業が導入したと発表した。

今治造船の作業服は造船現場特有の火の粉に対する防護性と近年の気温上昇に対応する通気性の両立を追求した独自素材や機能を備える。燃えないボタンの採用や火の粉が滞留しにくい縫製、蛇腹構造による腰部の伸縮機能などを取り入れ、安全性と作業性を両立している。

プレス工業は今回、今治造船の作業服刷新で得

られたノウハウを参考にしながら、自動車部品や建設機械部品の製造現場の環境や作業内容に合わせて仕様を検討・最適化し、独自の作業服を開発した。

今治造船によると、これまで造船所のほか、船用機器メーカーや車両メーカーなど 30 社を超える企業から作業服に関する問い合わせが寄せられているという。今後もこれまでに得た知見を全国の製造現場へ展開し、厳しい気象条件に対応できる産業基盤づくりを後押しする方針を掲げている。(発表：7月15日)

Instagram で広告掲載 若者へ PR

日本船用工業会

日本船用工業会は船用工業の認知度とイメージ向上を目指して Instagram での web 広告配信を開始した。

広告は就職活動期にあたる 20 代前半の若年層を対象として、Instagram 上で動画 5 パターンと静止画 2 パターンを配信する。

内容は世界の海上輸送量が過去 40 年で約 4 倍に増加していることや、日本の輸出入の約 99% が海上輸送であることを紹介している。また、最新 AI や水素エネルギー、自動運航技術に携われることも PR している。

広告には日本船用工業会の学生向けポータルサイトの URL も掲載しており、アクセスすると就職先としての船用工業の魅力や会員企業 87 社の企業情報だけでなく、動画や記事コンテンツを閲覧できる。サイトは今後も定期的に更新される予定という。

配信にあたっては今年 1 月に約 3 週間実施した先行配信の結果を分析し、反応が良好だった東京、愛知、大阪などの都市圏に加え、岡山や広島、愛媛など船用関連企業が集積する地域を含む全 12 都府県を対象とした。(発表：6月29日)

ついても関心が寄せられた。

JMETSは今後も地方自治体や関係団体と連携して海や船、船員の魅力を広く発信していきたいとしている。(発表：7月13日)

洋上風力の特別講義を実施

商船三井マリテックス

商船三井マリテックスは富山高等専門学校で洋上風力に関する特別講義を実施した。

講義は7月6日に行われ、講師は商船三井マリテックスのほか、商船三井、商船三井ドライバルク、北拓の担当者が務めた。講義は90分間行われ、教室では約40人の学生が聴講したほか、オンラインノベーションコンソーシアム会員大学の学生や他高専の学生、教員向けにオンライン配信した。終了後には洋上風力事業に関する質問が相次いだほか、学生ならではの視点からの意見も聞かれた。

講義は昨年に続き2回目の開催。日本政府が提唱する「Society5.0」の実現に向け、全国の高等専門学校が推進する人材育成事業「COMPASS5.0」の一環として実施した。(発表：7月23日)

投資ファンドへの出資を決定

栗林商船

栗林商船はベンチャーキャピタルのON&BOARDが運営する「ON&BOARD1号ファンド」への出資を決定した。

同ファンドは創業前後のスタートアップを主な投資対象とし2024年に組成された。創業期からリスクマネーを供給することでユニコーン企業の創出と社会課題の解決を目指している。

ON&BOARDは自動運転や物流DXを含むDeeptech領域への投資と支援を展開している。物流業界ではドライバー不足や高齢化、労働時間規制の強化を背景に構造転換が進んでおり、同社は今後、先端技術への理解を深めながら事業の役割の強化と再設計を進めるとしている。

栗林商船はファンド出資を通じて、将来的な事業連携や新規事業の創出、業務提携、M&A候補の探索を進める。また、自動運転技術など物流変革領域への継続的なアクセス強化を図る。

(発表：6月23日)

緊急時の輸送体制の整備へ防衛省と連携

井本商運

井本商運は防衛省と輸送協力に関する協定を締結した(写真)。

防衛省統合幕僚監部と連携し、災害など緊急性の高い事象が発生した際に、自衛隊の補給品や部隊を迅速かつ円滑に輸送する体制の整備を進める。

井本商運は指定公共機関の一員として社会的責任を果たすとともに、防衛省と定期的に連携しながら輸送体制の強化を図るとしている。

(発表：6月25日)



内航燃料油

A重油価格は15万円超の大幅増に

2026年4-6月期の内航燃料油価格が決定した。A重油価格は1キロリットル当たり前期(26年1-3月期)比4万4800円増の15万7700円、適合油価格は同5万460円増の14万1290円だった。

A重油は指標の一つ、PLATTSドバイ原油価格が4-6月平均で1バレル当たり前期比22.44ドル増の100.22ドルだった。また適合油の指標であるLS(低硫黄)船用燃料油基準価格は1キロリットル当たり同5万460円増の13万5890円。対ドル為替は同3.64円安の160.43円となった。

4-6月期の価格交渉はNSユニテッド内航と兼松ペトロの間で行われた。公表日はA重油が6月30日、適合油は中東情勢の影響でLS船用燃料油基準価格の決定が遅れたため7月15日となった。NSユニテッド内航の担当者は来期(7-9月期)見通しについて、原油価格の動向などを踏まえ4-6月期よりも下がる可能性があるとしている。 ■

LOOK BACK 1998年7月号から KAIUN

vol.17

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「850」。

850号は今から28年前の1998(平成10)年7月号。「海の日」にちなんだ企画として船長座談会が掲載された。参加者はナビックスラインの松田克正氏、大阪商船三井船舶の金澤龍夫氏、川崎汽船の松本恭昇氏、日本郵船の吉川廣一氏の計4名の船長。主題は「ソフト化時代の到来と安全輸送」。ISMコードに絡めた安全運航についての座談会だった。

知っている人には今さらながらの整理となるが、ISMコード(International Safety Management Code)は日本語では「国際安全管理コード」や「国際安全管理規則」という。1980年代から90年代にかけて発生した船舶事故と海洋汚染の要因の大半がヒューマンエラーによるものだったため、IMO(国際海事機関)はSOLAS条約9章にISMコードを採り入れた。本文では「ISO9002の品質保証規格の考えをベースにして」とある。ちょうどこの頃、日本の産業界ではISOの導入が積極化していた。中でも9000番台は品質認証だった。その安全管理版がこのISMコードということになるだろうか。ISMコードは1998年7月1日から強制化された。2002年7月1日にも船型対象を広げるかたちでもう1段強制化が進み、2015年1月1日に改訂されている。この座談会は第一次強制化のタイミングで開催された。

読んでみると新鮮に思えるのは、いまでは当然のように行われている安全管理や船員スキルの「マニュアル化」がこの時期にまさに始まった頃だったということ。本文にもあったが、それまでの船員技術は日本人同士、先輩・後輩の阿吽の呼吸でコミュ

ニケーションを取り、“現場で見て体で覚える”のが慣習だった。しかし外国人船員との混乗も進む中で、この旧習を抜本的に見直さざるを得なくなった。具体的には海側だけでなく陸側も含めた一体的なSMS(Safety Management System)の構築、文書化、その継続的な実施が求められた。さらにSMSマニュアルの策定、SI(Superintendent)の常時対応に加え、船社各社による一斉総点検なども実施された。また第三者的チェック体制としてはPSC(Port State Control)の中でISMコードの確認が入ようになった。同号の別記事では「ISMコードに関するPSCのガイドライン決定」が掲載されている。当時、業界が一体的に動き始めていた様子がうかがえる。

座談会ではPSCだけでなく、オイルメジャーが実施する検船、水先人の役割、船舶職員法の改正にも話が広がる。特に船舶職員法の改正で、乗船できる日本人職員は船機長が原則1名となった。また日本人職員については「日本人(船員)が生き残っている船型は何か」といった話がされていた。当時はまだすべて外国人船員で船舶を運航することは想定していなかった印象だ。

正直、この座談会は安全管理を入口にした昨今の船員労働環境事情が語られたかたちで特段何かの結論を引き出した訳ではない。ただ今では当たり前になっている船舶運航の安全管理体制は、実にこの30年ほどの間に整ってきたということにあらためて気づかされる。

話が逸れるがこの号の編集後記にサッカーのW杯の話が載っていた。1998年のW杯フランス大会に日本は初出場した。あれから28年。夢のまた夢、漫画の中の話だった日本のW杯出場。日本が8大会連続で出場する時代が来るなど、ましてや本気で優勝を目指して戦う時代が来るなど、思ってもみなかった。30年という年月は様々な物事が大きく変わった、あるいは変わらなかったと再確認できる、そうした期間なのかもしれない。

この約30年間、各社でも船上でも安全管理・運航に向けて数えきれないほどのトライアル&エラーが繰り返されたと思う。現状をどう評価できるのだろうか。そして船舶の自動運航やAIの概念が入り込んでいる昨今、これから30年間の安全管理・運航のあり方はまた、想像を超えるような大きな変貌を遂げていくに違いない。





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》



化学洗浄

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

先日、家族と東京競馬場へ行きました。競馬は学生時代に付き合いで数回やったことはありましたが、それ以来です。とりあえずコンビニで競馬新聞と赤ベンを買ってみたものの、馬券の買い方もおぼつかず。ネットで調べながら買ってみようかと思っていたところ、会場でビギナー向けの無料講座の勧誘を受け、参加してみることに。講師からデータの読み方やパドックの観察法を教わり、馬券を購入してみると……当たりました！講習後に自分で予想した2レースも見事に的中し、30年以上ぶりの競馬は奇跡の3連勝。大興奮の一日になりました。（七）

6月下旬、小学生の娘の付き添いという形で、以前から気になっていた漢字検定（漢検）を受験。級こそ違えど、親子で同じ漢検の勉強をするのは感慨深いものがありました。会場は学習塾で娘は午前、私は午後の試験なので一日仕事でした。実は誰よりもドキドキしていたのは、会場まで車を運転してくれた妻かも。2人の合格発表を誰より喜んだのも妻でした。試験当日が「父の日」だったこともあり、漢検の親子受験というイベントが我が家の思い出の新たな1ページに刻まれました。さて私はというと、この思い出を胸に10月の次の級への挑戦に向けて、再び机に向かう日々が始まっています。（syu）

AI利用促進を頭で理解しつつどこか冷めた眼で見ている。AIは文脈を読んだり、対象を察したりするのが苦手らしい。昔で言うKYか。当然、周囲の状況を把握して自分（たち）に求められるものを適宜適切に想像する作業も難しいだろう。まだ発展途上なのだろうが、基本、人で言うなら偏差値的には超優秀で事務処理能力がめちゃ高くスーパー博識だが自らの意思がない指示待ちYes man。組織のリードや重要な判断を決して任せてはいけないタイプ、となろう。しばらくAIと“真面目に遊ぶ”つもりだが、AI主役の世が明るい未来の姿だとはまだどうしても思えない。いまが踏ん張りどころか。（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 18,480 円（税抜価格 16,800 円／送料込）
・1冊ごとの購入 1,540 円（税抜価格 1,400 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

2026 年 8 月 1 日発行

KAIUN（海運）

2026 年 8 月号

本 号 **1,540円**（税抜価格1,400円／送料込）
発行人 針谷雄彦
発行人 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



2026年7月号

特 集 多彩に進化する日本の船旅

KAIUNアプローチ デジタルツインはどのような技術？

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 **16,632円**（税抜価格15,120円）

購読料 **18,480円**（税抜価格16,800円）

※上記は送料込みの価格です。

Back Number



2026年1月号
海事産業・展望
2026



2026年2月号
海事産業の進化を
支える日本の
スタートアップ



2026年3月号
新卒採用の現場



2026年4月号
変化の時代を乗り越
える日本船用工業の
成長戦略



2026年5月号
CCSの鍵を握る液
化CO₂輸送の今



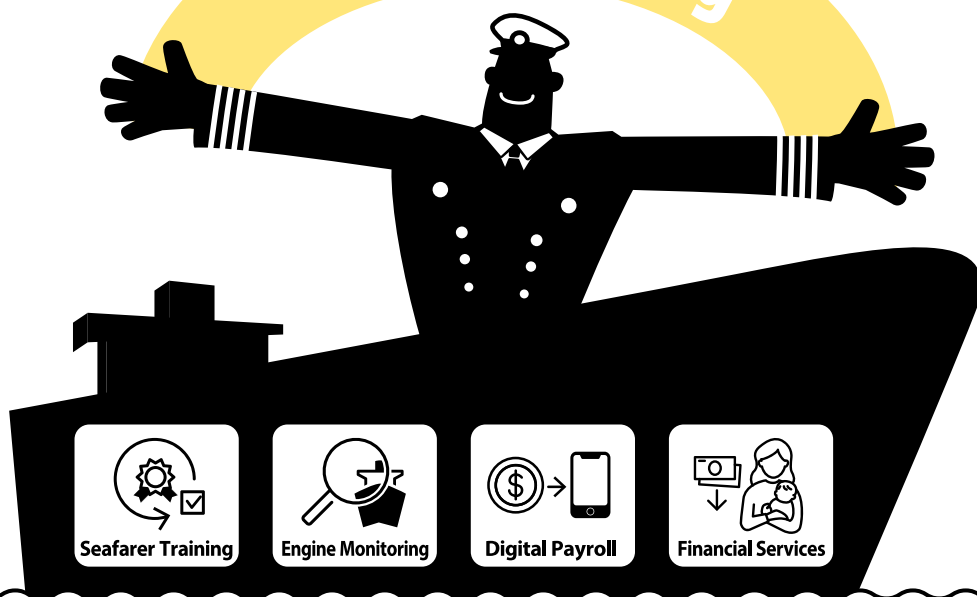
2026年6月号
フィジカルAI時代
到来

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

船員

を、支えてゆく

Wellbeing



高度化する資格要件、特殊な労働環境。

物流を支える船員とその家族の未来を支えたい。

船員教育を通じた能力開発、船員向け電子給与支払い

サービスによるウェルビーイングを実現。

支える
を、支えてゆく



H U L L
N U M B E R
Z E R O

