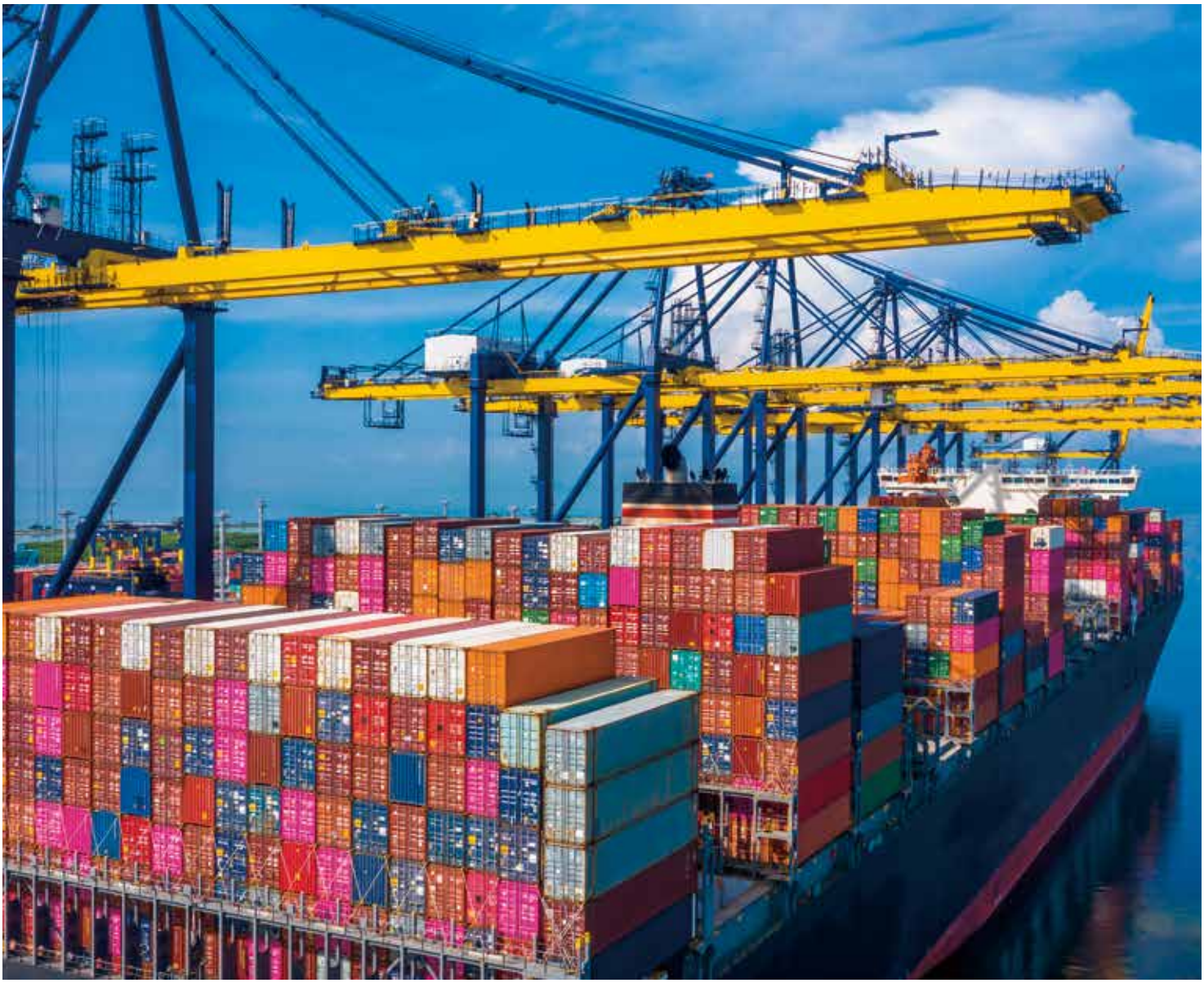
2022年12月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌
海運
2022.12
No.1143



特集

コンテナ船
市場の趨勢と次の事業戦略

特別企画

導入直前、EEXI・CII　～新燃費規制の要点と対応～

一般社団法人 日本海運集会所

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

“AS ONE, WE CAN.”
運んでいるのは、ひとり一人の毎日。

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

CONTENTS | 2022年12月号 | No.1143
KAIUN

Cover
©Avigator Fortuner/Shutterstock.com

特集

14 コンテナ船
市場の趨勢と次の事業戦略

インタビュー
16 22年以降需給はさらに軟化
ひっ迫感が薄れ運賃は下落傾向
拓殖大学　商学部　教授　松田 琢磨 氏

20 不透明な事業環境が続く中でも
高品質なサービス網を構築する
Ocean Network Express Pte. Ltd.

24 デジタル・脱炭素化への対応で
顧客との対話を深め信頼を得る
オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社
取締役　専務執行役員　戸田 潤 氏

28 アジア域内航路のサービスを拡充
市場シェア拡大を目指す
エムエスシージャパン株式会社　日本社長　甲斐 督英 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.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL：03-5488-1271　FAX：03-5488-1260
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.
〒141-0022 東京都品川区東五反田5丁目22番27号 関配ビル9階
TEL：03-5488-1283　FAX：03-5488-1287
E-mail：business@chibaship.co.jp
URL：https://www.chibaship.co.jp/

aneos
自然を測り、くらしを守る

自動運航船(MASS)にも
最適な船舶用風向風速自動切換器SS-10と
船舶用WebユニットWU-101Mを開発しました

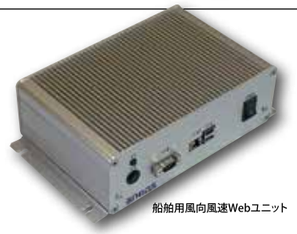
昨今の船舶の大型化に伴い、船体形状や構造の影響で風の乱流が起こり、正しい風向と風速が測定できないケースがあります。風向風速自動切換器SS-10は、このような場合に、風向風速計をマストの右舷、左舷、船首、船尾など２か所に取り付けて、船体の影響をかわす側の風向風速計を自動判定して、指示器や航海計器へ正しい風のデータを送る製品です。マニュアルでの切換も可能で、万一の風向風速計の故障の備えとしても使えます。また既設の風向風速計に取り付けることもできます。

風向風速発信器

風向風速自動切換器

船舶用風向風速指示器

船舶用風向風速WebユニットWU-101M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

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

ClassNK ISO 9001 登録番号：00-209

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

CONTENTS | 2022年12月号 | No.1143

海運諸統計は弊所ウェブサイトでご覧いただけます。https://www.jseinc.org/
ユーザー名：kTOKEI2022　パスワード：sP38Ex72

KAIUN

特別企画

41 **導入直前、EEXI・CII ～新燃費規制の要点と対応～**

インタビュー

42 **EEXI・CIIの“次”も見据えて 日本の海運業界を支援していく**
国土交通省　海事局　海洋・環境政策課　環境渉外室長　塩入　隆志 氏

46 **運航効率をどう磨くかが腕の見せ所**
株式会社商船三井
環境・サステナビリティ戦略部　部長　岩本　崇志 氏
同　環境戦略チーム　チームエキスパート　米原　章浩 氏

12 **第54回「住田海事賞三賞」が発表 学術的価値と実務的有用性の高い専門書3冊が受賞**

シリーズ etc.

5 波濤　コロナ禍で得たもの
7 竣工船フラッシュ
9 日本海運集会所からの新刊紹介
2022年版「Outlook」が発売　日本郵船調査グループ
11 CLOSE UP　日本郵船、大島造船所
33 CLOSE UP　マーシャルアイランド海事局
34 CLOSE UP　邦船各社2022年度第2四半期業績
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
56 造船ニュース
58 ブローカーの窓から
60 内航ニュース
62 新刊紹介
63 読者のひろば
64 スタッフ通信

私たちは
海の総合コンサルタントです。

当社操船シミュレータ

事業内容
（一部）

海事コンサルティング 1
●航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

船舶運航コンサルティング 2
●船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

海外造船海運コンサルティング 3
●造船事業計画支援 ●造船施設建設支援
●海運事業計画 ●シップリサイクル計画

船員サポート 4
●船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

海事教育訓練 5
●シミュレータによる操船訓練 ●BRM講習
●PEC講習 ●ECDISトレーニング

システム販売、他 6
●操船シミュレータ ●離着桟橋支援システム
●大型三次元振動台による振動試験 ●ドライカリー販売

株式会社日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.
www.jms-inc.jp

波濤 第274回

コロナ禍で得たもの

私事になるが、前職を退職したのは、2020年3月のことだった。そこから今に至るまで、コンテナ船輸送に対する社会的な関心は、確実に高まってきたと感じている。コロナ禍で、これまで目に触れる機会が多くなかった海運業界やコンテナ、海上輸送のことが多く伝えられるようになった。SNSなどでもコンテナ船や輸送に関していろいろな話題が登場するようになってきた。

注目の向きは三つに分かれると考えている。一つは2020年後半から目立つようになったサプライチェーン寸断のなかに存在するコンテナ輸送システムに関心を持つ方向である。コロナ禍が始まる少し前に、マルク・レビンソンの『コンテナ物語』の増補改訂版が出版され、一部著名人が大きく取り上げたこともあり、地味ながらも世界中の物流に多大なインパクトをもたらしたイノベーションとしてのコンテナ化について「あれ、面白いよねー」といわれるバックグラウンドはすでに存在していた。某テレビ局が放映したコンテナ船に乗せてもらいました、という番組も第二弾が放映されるくらいの人気があった。

そんな素地があるなか、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、倉庫や物流企業の活動縮小、都市封鎖などによるサプライチェーンの寸断が供給側の制約を加速させた。多くの人々が背景を知る過程でコンテナ輸送そのものに興味を持つようになった。現在、著者は拓殖大学での授業のほか、一橋大学で物流に関する科目のゲスト講師をしており、コンテナ化とコンテナ物流について説明する機会がある。そこでは、多くの受講生がコンテナ化で生じた変革と物流面で国際貿易を支える仕組みについて興味深かったとのコメントを返してくる。大学生以外でも一般の社会人からの関心も高い。大学や高校の同級生との間でコンテナ輸送の話は私にとって鉄板のネタでもある。

もう一つは品切れや物価との関連での注目である。サプライチェーンの寸断によって輸入品の到着が遅れる事態が多数生じた。また、輸送費の高騰を理由とした値上げが起こったため、その点からの関心を持たれることが多かった。（ただし、私は輸送費の高騰自体が物価の上昇に直結するとはあまり思っていない。値上げを嫌う消費者への方便として使いやすかったのではないかという仮説を持っている。）

最後は、株価や業績をはじめとするオカネの面から関心を集めた動きである。邦船三社が出資するコンテナ船事業会社であるONEが、高騰するコンテナ運賃市況の追い風を受けて高い業績を実現した。同社設立後の税引き後損益は2018年度が5.8億ドルの赤字、2019年度が1.1億ドルの黒字にとどまっていたものの、2020年度には34.8億ドルの黒字、2021年度では167.6億ドルの黒字を記録した。コンテナ運賃のスポット市況はコロナ禍前の水準に近づいている現在も、契約運賃が高値に維持されていることも手伝い、2022年度でも152.7億ドルの黒字が見込まれている。

ONEの好業績を受けて、邦船三社も歴史的な好決算が注目されるようになった。コロナ禍に入る前は「（コロナ禍の前は）正直、多くの投資家が海運市況や、海運業界で何が起こっているか分かっていなかった」と、元お笑い芸人で著名な個人投資家の井村俊哉氏はとある対談で述べていた。運輸部門のアナリストを抱える金融機関や、機関投資家はもちろんのこと、彼のような個人投資家が海運株に注目したことで海運業界そのものへの関心も強まった。NewsPicksというネット経済メディアのように、業績の高い企業ということで商船三井の橋本社長にインタビューした番組もあった。ここでもボーナスの月数が話題に上っていた。

一つ目の関心を除けば、結局お金かとか、いささか下世話ではないかとの意見もあると思う。しかし、入り口はともかく、コンテナ輸送や海運について知ってもらうことはいいことだと私は考える。そして、コロナ禍でコンテナ輸送が注目を受けたことを、運賃上昇による利益以外にも得ることのできた大切なものとしていかなければならないのではないだろうか。

（松田琢磨）

ALL FLAGS ARE NOT ALIKE

今、世界で最も成長している船籍

リベリア

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

LIBERIAN REGISTRY
www.LISCR-J.com

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**

HANYU AZALEA（リベリア籍）

- 船主：GOLDEX FORTUNE LTD.
- 油・ケミカルタンカー
- 8,239総ﾄﾝ
- 12,637重量ﾄﾝ
- 主機関：MAN B&W 6S35MC-C9.2
- 全長126m、幅20.5m、深さ11.5m
- 船級：NK
- 北日本造船(株)、10月13日竣工

WECO ESTHER（リベリア籍）

- ばら積運搬船
- 36,455総ﾄﾝ
- 64,215重量ﾄﾝ
- 主機関：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)、10月18日竣工

EVER RADIANCE（マーシャル諸島籍）

- ばら積運搬船
- 43,453総ﾄﾝ
- 81,951重量ﾄﾝ
- 全長229.00m、幅32.24m、深さ20.15m、喫水14.594m
- 速力：約14.2ノット
- (株)新来島サノヤス造船 水島製造所、9月9日竣工

ETG UBUNTU（パナマ籍）

- 船主：EIGHT RIVER SHIPPING S.A.
- ばら積運搬船
- 36,412総ﾄﾝ
- 64,195重量ﾄﾝ
- 主機関：MAN B&W 6S50ME-C9.7
- 全長199.90m、幅32.24m、深さ19.40m、喫水13.50m
- 速力：約13.8ノット
- 船級：NK
- 南通中遠海運川崎船舶工程有限公司(NACKS)、8月18日竣工

進む、未来へ　マーシャルアイランド船籍

世界30支店、24時間体制で
サポートいたします。

簡単な船舶管理

透明な料金体制

日本語による
テクニカルサポート

マーシャルアイランド海事局

International Registries (Far East) Limited Japan Branch
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators

東京オフィス Tel. 03-3508-0801　今治オフィス Tel. 0898-33-3610

www.register-iri.com

塗装の上から

母材のみの
厚さ測定ができる

期間限定キャンペーン実施中

2023年3月31日までのご発注分まで

TI-120T
超音波厚さ計

ISO9001
JQA-0950

27%OFF　標準構成1式が通常価格 273,000 円のところ

198,000 円

▶塗装上から母材のみの厚さ測定が可能
探触子を塗装の上から当てるだけで母材のみの厚さが測定できます。
塗膜を剥がさず母材の厚さが測定できるので、塗膜を剥がす前処理が不要です。測定後に塗装し直す手間も省けます。

▶大容量データメモリー機能
測定したデータ最大 10,000 点を本体に記録できます。

▶パソコンへのデータ転送
本体に記録したデータ（ＣＳＶ形式）をお持ちのＰＣへ転送できます。（通信ソフト、ＵＳＢケーブル標準付属）

▶多用途
専用測定モードや感度(GAIN)切替機能の搭載でパイプ、アルミニウム、樹脂等も安定して測定できます。

▶音速値を自由に登録
標準１０種類の音速が登録済。
さらに５種類の音速を自由に登録できます。

▶スリム・軽量　持ち運び軽々
本体約２００ｇ。単三電池２本で連続約 50 時間以上動作可能。

船舶でのご使用例
・ＳＯＸスクラバー（硫黄酸化物）の配管のメンテナンス
・その他船内配管のメンテナンス
・船体の腐食検査及び厚さ検査
・船殻の厚さ検査　　など

JFE アドバンテック 株式会社

製品情報をもっと詳しく見る▶

◀YouTube で動画公開中です

電話…西宮 0798-66-1508｜東京 03-5825-7362｜名古屋 052-565-0070｜九州 092-263-1671
https://www.jfe-advantech.co.jp/products/setsubi-index.html

日本海運集会所からの新刊紹介

2022年版「Outlook」が発売
ドライ貨物と原油の荷動きを予測

日本郵船調査グループ編

日本郵船の調査グループが取りまとめる「2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets 海上荷動きと船腹需給の見通し」が10月31日に発行された。ドライバルク（鉄鉱石、石炭、穀物、マイナーバルク）と原油について、2031年までの国際海上荷動きと25年までの船腹量を予測している。

2022年版「Outlook」によると、2021年のドライバルク貨物と原油の海上荷動き量は合計で約72億トンとなり、この10年間で約1.2倍（年平均伸び率1.8%）に伸びている。また、31年の合計荷動き量は約71億4600万トン（同0.6%）と予測している。

貨物別の予測を見ていくと、ドライバルク貨物のうち鉄鉱石の海上荷動き量は、2022年が約15億6200万トンで前年比マイナス0.3%の微減となる見通し。その後も緩やかな減少を続け、31年には約14億3500万トン（同マイナス0.9%）を見込む。なお、世界の粗鋼生産量は21年の約19.1億トンから31年には約18.4億トンに減少し、そのうち世界最大の生産国である中国は同期間で約10.3億トンから約9.1億トン（同マイナス1.2%）に減少すると予測している。

次に石炭（原料炭・一般炭）は、2022年に約12億1900万となり前年比0.2%減少、31年には約10億トン（同マイナス2.0%）まで落ち込む見通しとなっている。このうち原料炭は、22年に約2億9300万トン、31年には約3億900万トン（同0.6%）と輸入量の増加を見込む一方、一般炭は二酸化炭素（CO_2）排出削減に向け石炭火力発電が減少することを前提に、22年の約9億2600万トンから31年には約6億9100万（同マイナス2.9%）に減少すると予測している。

続いて穀物では、2022年が約6億800万トンで前年比1.9%減少するものの、31年は約7億500万トン（同1.3%）となる見通し。22年の荷動きについては、ロシアのウクライナ侵攻で黒海を経由する小麦や粗粒穀物の海上輸送に制約がある状況を反映したという。また今後10年間の荷動きについても、ウクライナの穀倉地域における地雷撤去処理の長期化や、インフラの再整備などに伴う生産停滞を考慮したとしている。

マイナーバルクは、今年度から対象品目に銅鉱石・サトウキビ残渣・ヤシガラPKSの3つを追加し、計22品目となった。海上荷動き量は2022年が約15億9600万トンで前年比1.3%増、その後は新興国の経済的発展や経済のグローバル化などに支えられ、31年に約19億6500万トン（同2.2%）を見込む。

最後に原油は、2022年が約17億7900万トンで前年比3.2%増加、そして31年には約20億4100万トン（同1.7%）に達すると見ている。海上荷動きは一貫して伸びるものの、年平均伸び率は20年代後半からなだらかに下落する見通し。輸出面では、19年に産油国となったガイアナなどの開発が進み、ブラジルを除く中南米の輸出量が21年の約5300万トンから31年には約1億4200万トン（同10.4%）に拡大すると予測している。

本書は日本海運集会所が発行している。2022年版は、講演会の内容を集約した動画も販売する。会員は2冊以上の同時購入で割引価格が適用される。■

2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets

海上荷動きと船腹需給の見通し

編　　集：日本郵船株式会社　調査グループ
発　　行：一般社団法人日本海運集会所
発行年月：2022 年 10 月 31 日
体　　裁：A4 判　約 150 頁

	会員価格		一般価格
	1冊目	2冊目以降（同時申込）	
図書のみ	16,500円	8,250円	16,500円
図書＋動画	19,800円	11,550円	22,000円

※価格は税込み、別途送料実費

2023年版　船舶明細書

2023年
1月末
発行予定

予約受付中（予約申込締切2023年1月10日必着） 予約の場合は送料不要

①

日本船舶明細書Ⅰ

B5判　約440頁

2022年6月30日現在における100総トン以上の日本籍船舶（除内航登録船及び500総トン未満の1・2種漁船）約1,800隻と信号符字を持つ約6,000隻を収録。

②

日本船舶明細書Ⅱ

B5判　約200頁

2022年6月30日現在における20総トン以上100総トン未満及び500総トン未満の1・2種漁船の日本籍船舶約2,400隻を収録。

③

内航船舶明細書

B5判　約410頁

2022年6月30日現在における100総トン以上の内航登録船約2,800隻を収録。

④

船舶明細書 CD-ROM

Microsoft Windows®対応

日本・内航船舶明細書収録の全船舶のデータをお手元のパソコンで検索・閲覧・印刷が可能なCD-ROM版です。

Windows®は米国Microsoft社の米国及びその他の国における登録商標です。

＜予約申込書　※誌面をコピー・スキャンしてお使いください。＞

刊行物	定価（税込み）	予約価格（税込み）【会員】定価の25%引	【非会員】定価の5%引	冊数
① 日本船舶明細書Ⅰ	¥22,000	¥16,500	¥20,900	
② 日本船舶明細書Ⅱ	¥11,000	¥8,250	¥10,450	
③ 内航船舶明細書	¥22,000	¥16,500	¥20,900	
④ 船舶明細書CD-ROM	¥47,300	¥35,475	¥44,935	
a. ①+②セット	¥29,700	¥22,275	¥28,215	
b. ①+③セット	¥39,600	¥29,700	¥37,620	
c. ②+③セット	¥29,700	¥22,275	¥28,215	
d. ①+CD-ROM	¥62,370	¥46,777	¥59,251	
e. ②+CD-ROM	¥52,470	¥39,352	¥49,846	
f. ③+CD-ROM	¥62,370	¥46,777	¥59,251	
g. ①+②+③セット	¥46,750	¥35,062	¥44,412	
h. ①+②+CD-ROM	¥68,255	¥51,190	¥64,841	
i. ①+③+CD-ROM	¥77,605	¥58,203	¥73,724	
j. ②+③+CD-ROM	¥68,255	¥51,190	¥64,841	
k. ①②③+CD-ROM	¥81,840	¥61,380	¥77,748	

ご予約・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→☐

編纂・発行　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3階　**https://www.jseinc.org**

LNG燃料大型石炭船２隻を建造へ

日本郵船、大島造船所

日本郵船と大島造船所はこのほど、液化天然ガス（LNG）を主燃料とする新造大型石炭船2隻の建造で基本合意した。発表は11月2日。

日本郵船では、グループの外航海運事業における温室効果ガス（GHG）排出量削減目標「2050年までのネット・ゼロエミッション達成」に向けてドライバルク船隊の整備を進めている。今回の発注もその一環となる。LNGは従来の舶用燃料と比べて硫黄酸化物（SOx）を約100％、窒素酸化物（NOx）を約80％、二酸化炭素（CO_2）を約30％排出削減できる見込み。

新造LNG燃料船2隻は、全長が約235m、全幅が約38m、載貨重量トン数が約9万5000トンで、いずれも2025年の竣工を予定している。本船の建造を担う大島造船は2019年に日本郵船から世界初建造となるLNG燃料大型石炭専用船1隻を受注しており、新造LNG燃料船の受注としては今回が2・3隻目に当たる。

日本郵船は、LNG燃料船を将来のゼロエミッション船が実現するまでのブリッジソリューションの一つと位置付けている。前述の通り、2019年に大島造船に発注した九州電力向けLNG燃料大型石炭船1隻が23年4月に竣工予定であるほか、21年に日本シップヤード（NSY）に発注したJFEスチール向けLNG燃料ケープサイズバルカー1隻が24年初頭の竣工を予定している。さらに、今年に入ってNSYに2隻、名村造船所に1隻、中国船舶集団（CSSC）傘下の上海外高橋造船有限公司に1隻と計4隻のLNG燃料ケープサイズバルカーを発注しており、いずれも24～25年度にかけて順次竣工する予定となっている。

LNG燃料大型石炭船のイメージ（出典：大島造船所）

加えて将来は、船舶燃料としてより環境負荷の低いアンモニア燃料が普及することを想定し、船舶の主燃料をLNGからアンモニアへと切り替えることも検討している。すでに日本郵船とグループ会社のMTI、フィンランドの船舶技術コンサルタント会社Elomatic Oyの3社は、LNG燃料船からアンモニア燃料船へと効率的に改造・転換できる仕様の船「アンモニアReady LNG燃料船」のコンセプト設計を進めている。

今回発注した新造船2隻についても、将来のアンモニア燃料転換に向けて大島造船と船舶の仕様に関する協議を行っている。

日本郵船は今後船の燃料転換を進め、2035年にはLNG燃料船およびゼロエミッション燃料船が隻数比率で4割を超える見通し（出典：NYKグループESGストーリー2022）

第54回「住田海事賞三賞」が発表

学術的価値と実務的有用性の高い専門書３冊が受賞

（左から）久保治郎氏、吉田泰治氏、慎燦益氏

第54回「住田海事賞三賞」が12月1日に発表された。この賞は、海運、造船事業に長く従事する傍ら、海事資料の刊行や廻船式目の研究などを通じて海事文化の発展に広く寄与した故・住田正一氏の功績を記念して創設された。ご子息の住田正二氏（元運輸事務次官、元JR東日本相談役）が1969年に「住田海事奨励賞」を創設し、その後2002年に「住田海事史奨励賞」が、08年に「住田海事技術奨励賞」が併せて設けられた。

「住田海事賞三賞」は、①海事全般に関する専門図書を表彰する「住田海事奨励賞」②海事史に関する専門図書を対象とする「住田海事史奨励賞」③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から選ばれる「住田海事技術奨励賞」―の3つで構成される。

日本海運集会所の住田海事奨励賞管理委員会が各賞の候補作について検討を重ねた結果、今回は海事奨励賞に「船舶保険の損害対応実務」（東京海上日動火災保険株式会社編）が、海事史奨励賞に「日本海運のコンテナ50年史～箱根丸からONE STORK（ワンストーク）へ～」（吉田泰治著）が、海事技術奨励賞に「船舶の転覆と復原性」（慎燦益（しんちゃんいく）著）が選ばれた。

授賞式は11月9日に日本海運集会所で執り行われ、東京海上日動火災保険の久保治郎氏、吉田泰治氏、慎燦益氏にそれぞれ賞状と賞金が授与された。

今回受賞した専門図書と授賞理由は次の通り。

海事奨励賞

東京海上日動火災保険株式会社 編
「船舶保険の損害対応実務」

体裁：B5判／614頁
定価：9,000円（税別）
発行：保険毎日新聞社

本書は、過去に刊行された船舶保険に関する書籍を28年ぶりに改訂した実務参考書である。この間に変化した関連法を織り込み、船舶保険における新しい諸制度や規律などを踏まえた損害対応のポイントとノウハウを実務担当者向けに詳しく解説している。

実務書として優れている上、法学研究の観点から学術的価値が高く、資料集としても有益な内容となっている。船舶保険の損害サービス部門に携わる関係者に限らず、広く海事産業の実務家に参考となる点が評価された。

【執筆】 青木隆太郎、久保治郎、近藤哲也、櫻井康之介、佐藤繁輝、滝和彦、田近直人、西田圭、吉村和樹、渡辺佳浩
【編集】 青木隆太郎、久保治郎、近藤哲也、田近直人、山本あかね、吉村和樹、渡辺佳浩

海事史奨励賞

吉田　泰治 著
「日本海運のコンテナ50年史～箱根丸からONE STORK〈ワンストーク〉へ～」

体裁：A5判／343頁
定価：1,500円（税別）
発行：オーシャンコマース

本書では、邦船3社が定期コンテナ船事業を分離・統合した新会社Ocean Network Express（ONE）の設立を契機に、日本船社による定期航路コンテナ化開始から50年の歴史を振り返る。元日本海事新聞記者である著者が集めた詳細な記録と散逸していた海事資料を徹底検証するとともに、最新のコロナ禍における業界動向にも触れている。

国内にコンテナ事業を営む海運会社がいなくなった現在において、日本海運コンテナ事業史を総括する貴重な書籍である点が評価された。

吉田　泰治　岩手県盛岡市出身　元日本海事新聞記者

海事技術奨励賞

慎　燦益 著
「船舶の転覆と復原性」

体裁：B5判／240頁
定価：4,000円（税別）
発行：成山堂書店

本書は、「船の転覆」と造船の基礎理論である「船の復原性」について論じた学術書である。長年に亘り大学で船の復原性を教授してきた著者が、実際の転覆事故鑑定などに携わる中で得た豊富な知見に基づき、復原性に関する普遍的な内容を転覆事故の要因と絡めて分かりやすく解説している。

造船技術者を目指す学生だけでなく、造船所の設計者や船員の教育にも有益であるほか、造船学の学問体系の維持・発展、そして安全航海にも貢献する内容である点が評価された。

慎　燦益　1974年3月九州大学大学院工学研究科修士課程修了、1989年5月工学博士（九州大学）、1993年4月長崎総合科学大学（旧長崎造船大学）工学部船舶工学科教授、1998年4月大学院工学研究科長、2007年5月日本船舶海洋工学会功労員（終身）、2015年3月長崎総合科学大学退職、2015年4月有限会社実用技術研究所所長、2015年5月長崎総合科学大学名誉教授

特集

コンテナ船
市場の趨勢と次の事業戦略

コロナ禍、物流需給がひっ迫しサプライチェーンに混乱が生じた。コンテナ船輸送では荷動きが活発化する反面、港湾の混雑、滞船が発生し、コンテナ不足・スペース不足によって運賃の高騰が続いていた。今年の夏頃からは運賃が下落傾向に転じ、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）は9月時点で「キャリアは配船調整によりタイトな貨物需給バランスを維持できるものの、運賃は引き続き下落すると予想される」との見方を示した。

今月号の特集ではコンテナ船市場に焦点を当て、拓殖大学の松田琢磨教授にマーケットの回顧と展望を解説いただいた。また、コンテナ船社からはOcean Network Express（ONE）とその日本総代理店であるONEジャパン、そして今年1月に運航規模で世界第1位となったMSCの日本法人にインタビューし、市場の受け止めやこれからの事業戦略などについて伺った。

©MAGNIFIER/Shutterstock.com

インタビュー

22年以降需給はさらに軟化 ひっ迫感が薄れ運賃は下落傾向

新型コロナ禍でここ2年のコンテナ船市況は大きな伸びを見せた。しかし夏頃から運賃は下落、船腹供給と輸送需要のバランスは正常化に向かっている。コロナ禍以降、市況はどのように変化して今後どう動いていくのか、また市場を見通す上で注目すべきポイントなどについて、コンテナ輸送や市況の分析などを専門とする拓殖大学の松田琢磨教授に解説していただいた。

（取材日：11月8日）

拓殖大学
商学部
教授　**松田 琢磨**氏

荷動きは22年前半まで好調に推移 後半は消費停滞などで需要減少へ

――最近の市況の流れについて教えてください。

松田　コンテナ船各社の2023年3月期第2四半期決算の状況を見ていると、前期までの運賃高騰の影響がまだ続いています。しかし、コンテナ運賃市場は21年が非常に好調だった一方、22年はそこまで好調ではなくなってきているのが今の大まかな流れです。

2020年以降は、コロナ禍のもとで巣ごもり需要が続いていたほか、米国では20年から景気刺激策として給付金も3回支給されており、消費が喚起されていました。外出できないためコト消費よりモノ消費が増え、eコマースも普及して、耐久消費財などを中心に購入が伸びました。また、21年時点では米国の利子率はまだ低く、住宅市場もピークを迎えていませんでした。コンテナ貨物は家具や建材の割合も高く、住宅市場の活況に伴って荷動きは好調でした。

さらに遡ると、2020年後半にコンテナの箱や船腹量に余裕がない中で需要が急激に伸び、需給がひっ迫しました。港湾では労働者が不足し、内陸の陸上輸送の体制も十分に整っていない状況で荷物が増えたため、コンテナ輸送に混雑が生じ、サプライチェーンが混乱しました。そして、その混乱が21年いっぱい続き、今も完全には解消されていません。

もし早い段階で輸送需要がある程度落ち着いていれば、港での混雑や、鉄道渋滞の沈静化を待つことができたと思います。しかし、21年に入っても需要は強い状態が続いたため、問題を解消しきれないまま2021年後半まで来て、クリスマス商戦に重なる形で混雑のピークを迎えました。

2022年に入って混雑は徐々に落ち着いてきたものの、前半の荷動きは引き続き堅調なままでした。その理由として、荷主が船の混雑や内陸輸送の遅れを見込んで、品物を早めに調達するため、駆け込んで発注していた可能性が高いと考えています。例えば、今年のクリスマス商戦において店頭で欠品が起こらないようにするため、輸送遅れの可能性を織り込んで、早めに仕入れて在庫を整えておいたということです。22年前半は非常に荷動きが良く、21年と変わらない水準で推移しました。

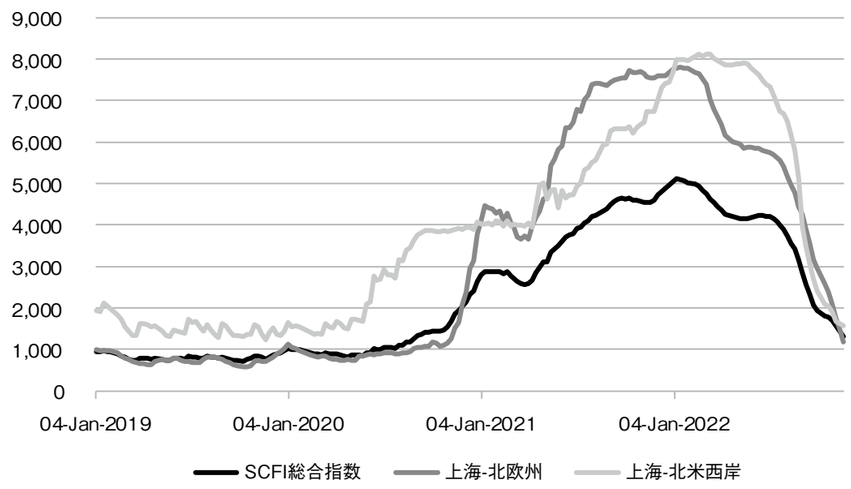
しかし、欧州では今年後半になって荷動きが大きく落ちています。また、米国は欧州から少し遅れたものの、年末を控えた時期に需要が減っています。

欧州で荷動きが減少した背景は、エネルギー価格高騰やロシアによるウクライナ侵攻などが影響して消費が落ち込んでいることが挙げられます。また、人々が外へ出て行動するようになったことでモノ消費が減り、荷物に対する需要が落ちていることも原因の一つです。

米国では、小売り各社の在庫が積み上がっており、輸入しても倉庫が満杯で空きがない問題が顕在化してきています。そのため荷主が発注を控え、荷動きが減っている状況です。また、利子率の上昇によって住宅市場にも陰りが見え始めています。

結果として、2022年後半から年末にかけて荷動きが落ちており、通常のピークシーズンとは異なる荷動きのパターンが見えています。

上海コンテナ運賃指数の推移（2019年1月-2022年11月）



単位：index（総合指数）、USD/TEU（上海ー北欧州）、USD/FEU（上海-北米西岸）
データ出所：上海航運交易所

需要が落ち込むも混雑解消で供給増に 夏頃から運賃の下落基調強まる

――運賃市況についてはいかがですか。

松田　一般ではワクチン接種も進み、港湾労働者やトラックドライバーなどの人手不足への対処も進んできました。また、荷動きの軟化によって港の混雑は緩やかになり、コンテナ船の運航遅延の解消が徐々に進んで、コンテナスペースを取りやすくなっています。供給が増えたとも言えます。

需要が落ち込んでいる一方で供給が増えています。消席率が落ちているという報道も見られます。つまり、以前に比べると需給のひっ迫感がなくなっていることが運賃の下落傾向を招いていると言えます。

需給バランスの動向に加えて、2020年から21年にかけては、荷物を届けなければいけない、スペースを確保しなければいけない、といった言わばバンドワゴン効果が働いて徹底したリスク回避策がとられたことも、運賃高騰に寄与したものと考えられます。しかし、今はスペースに空きが出てきたことで不安感が減り、とくに今年夏頃から

メールインタビュー

不透明な事業環境が続く中でも高品質なサービス網を構築する

邦船3社のコンテナ定期船事業を統合して誕生したOcean Network Express Pte. Ltd.（ONE）は200隻以上の船隊を運航している。変動の激しい市況において、ONEは市場をどう読み、どのように事業を展開していくのか。メールインタビューを行い、ONEとしての考えを聞いた。　（回答日：11月23日）

Ocean Network Express Pte. Ltd.

最新鋭大型コンテナ船10隻を発注 グリーン戦略が最重要経営課題

――過去1年の事業概況の振り返りからお願いします。

世界経済がエネルギーコストの高騰や金利の上昇など様々な圧力に直面する中、サプライチェーンを支えるコンテナ船社として高品質で安全なグローバル輸送サービス提供を継続するための投資とデジタル化、そしてグリーン戦略に積極的に取り組んで参りました。

主な投資としては、最新鋭大型コンテナ船計10隻を発注しました。また中東／インドモザンビーク直行サービスを改編したほか、東南アフリカでは新たなゲートウェイオプションの拡大も実現しました。さらにインド・ハジラ向けのフィーダサービスを開始したことに加え、東インド向けサービスも利便性を向上させるなどサービス強化を着実に実行しています。

このほか、顧客サービス強化の一環としてCRMシステム・セールスクラウドの導入も完了し、改良された「ONE QUOTE」プラットフォームも立ち上げ、契約をお持ちでないお客様にもオンラインによる船積予約がより容易になりました。

そして3月に公表したグリーン戦略を当社の最重要経営課題と位置づけ、脱炭素化をはじめとした業界の課題に取り組んでいます。先述した最新鋭のコンテナ船では代替燃料Readyで設計を行っているほか、2023年に導入されるEEXI／CIIへの対応についてシステムを利用したCIIモニタリング機能の構築も進め、より温室効果ガス（GHG）排出量を低下する運航に取り組んで参ります。

――22年上期の好業績をどのように捉えていますか。

需給に軟化傾向が見られましたが、運賃市況は高水準を維持しました。第2四半期は前年同期比増益となる5,521百万USドルの黒字を達成（+1,320百万USドル）しています。

7－9月の世界的な貨物需要は、7月の堅調な荷動きから一転、8－9月に入って輸送需要が減退しましたが、上期においては相応の貨物量を確保いたしました。

供給面では港湾混雑は一部で改善の傾向がみられるものの、北米東岸や欧州では引き続き混雑が続くなど、サプライチェーンの混乱は世界各地で継続しています。

足元では継続的に市況が悪化しておりますが、第2四半期を通じて前年同期を上回る運賃水準で推移し、利益額を押し上げました。

――コロナ禍では様々な変化があったと思います。その中で特に強く感じたことや意識したことなどがあればお聞かせください。

コロナ禍の市況の面では、業界全体で様々な要因による混乱が生じ、サプライチェーンの一部を担う弊社だけでは解決できない問題も多々ありました。しかし物流を支える企業としての社会的責任と意義を再認識し、社員全員が団結しエッセンシャルサービスプロバイダーとしてのプロ意識をもって輸送サービスを維持すべく創意工夫を凝らしてきました。

こうした中で、弊社のデジタル化は大きく促進し、お客様に対してより利便性の高いサービスの提供が可能となりました。またオペレーションの面においても、状況に応じて各専門分野のチームが敏速に対応してきました。

働き方に関しては、弊社ではコロナ禍以前から社内の業務システムのクラウド化などオンラインで全世界の社員が業務を共有して遂行できるシステム整備などが整えられており、全社員にはラップトップコンピュータが支給されていたため、コロナ禍においても大きな混乱はなく、仕事を推進する事ができていました。

また社員のモチベーションや所属意識を維持するための様々な取り組みもグローバルや各地域レベルで行われていたことが、仕事面にもいい影響をもたらしていたと思います。

業績見通し達成のポイントは 船腹供給の適切なマネージ

――足元の市況についてはどのように捉えていますか。

サプライチェーンにおけるボトルネックは依然一部の地域に影響を与え続けていますが、全体としては内陸部や港湾の物流混乱は改善されてきています。また消費の冷え込みや在庫過多による発注減などによる輸送需要の減少で、スポット運賃

2022年度上期実績（上段）と通期見通し（下段）

	2021年度			2022年度			2Q 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	増減	増減 (%)
売上高	5,776	7,557	13,333	9,019	9,367	18,386	1,810	24%
EBITDA	2,924	4,572	7,496	5,859	5,843	11,702	1,271	28%
EBIT	2,657	4,295	6,952	5,561	5,528	11,089	1,233	29%
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	5,499	5,521	11,019	1,320	31%
燃料油価格（US$/MT）	$465	$509	$487	$750	$875	$812	$366	72%
総燃料消費量 (K MT)	906	891	1,797	773	771	1,543	-121	-14%
総積高 (K TEU)	3,104	3,181	6,285	2,939	2,898	5,837	-283	-9%

	2021年度 実績			2022年度 予想		
	上期 実績	下期 実績	通期 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想
売上高	13,333	16,765	30,098	18,386	11,530	29,916
EBITDA	7,496	10,783	18,279	11,702	4,760	16,462
EBIT	6,952	10,244	17,196	11,089	4,130	15,219
税引き後損益	6,760	9,997	16,756	11,019	4,250	15,269
燃料油価格（US$/MT）	$487	$539	$512	$812	$813	$813

（出典：ONE　2022年度第2四半期決算説明資料）

インタビュー

デジタル・脱炭素化への対応で顧客との対話を深め信頼を得る

Ocean Network Express（ONE）の日本総代理店であるONEジャパンは、日本直航サービスをベースに事業を展開している。コンテナ船輸送の混乱が落ち着きをみせはじめている今、あらためて営業活動を強化しつつ、デジタル対応や環境対応を進めている。戸田潤専務は「日本においてお客様に最初に声を掛けていただけるコンテナ船社でありたい」と語る。　（取材日：11月7日）

オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社
取締役　専務執行役員　**戸田 潤**氏

2018年に竣工した「ONE MINATO」（提供：ONEジャパン）

市況は高騰したが毎日の業務としては苦しい２年間

――事業の振り返りからお願いします。コロナ禍の状況はいかがでしたか。

戸田　2020年初の感染拡大直後は「困ったことになった」というのが正直な感想でした。コンテナ船各社が減便を実施し、中国のコンテナメーカーではコンテナ製造がストップしました。しかし、2020年7～8月頃になるとむしろコロナ前以上に荷動きが回復しました。そしてコンテナ不足やスペース不足となり、この混乱が今年の夏前頃まで続きました。北米航路で言えば、今年8月にようやく荷動きが前年同期比で減少となりました。

需給が締まったことでコンテナ船の運賃が高騰し、ONEとしての業績自体は良かったのですが、我々はいわゆる前線の集荷代理店として貨物を集めるのが仕事です。コンテナやスペースが不足している状況では集めるどころか反対にお断りしなければならないこともあり、毎日の業務としては苦しい状況でした。

――ONEジャパンとしてどのように対応してきましたか。

戸田　当社ではまず感染防止を掲げ、業務体制を整えるところから始まりました。在宅勤務が進みましたが、これにより何か大きな不都合が生じて事業がうまくいかなかったことはありません。社員にはノートパソコンを1人に1台支給し、ネット環境があればどこででも勤務できる体制になっています。

一方、社員同士が気軽に雑談をする機会はなくなりました。お客様の貨物をお断りしなければならないという状況において、より丁寧な説明が必要とされる時にコミュニケーションが制限されてしまったことは、業務を進める上ではなかなか難しい状況でした。会社として苦しい環境にありましたが、恐らくそれ以上に社員一人ひとりが苦しい思いをしながら毎日の業務にあたっていたという場面があっただろうと思います。

市況が高騰している時には、社員が安心して働ける環境をつくること、そして、高騰した市況はいつまでも続かないとの意識を徹底し、潮目の変化に備えることを意識してきました。

――足下の事業環境についてはいかがですか。

戸田　最大のマーケットである北米では、小売店の在庫調整を背景に荷動きが大きく落ちており、これに伴い市況は下落しています。荷動き自体はある程度まで落ち込めば、底を打って反転すると思いますので、運賃市況もそれに応じて回復すると見ています。2020年7月のように一気に貨物が増えるのではなく、緩やかに上昇していくイメージです。

新たな貨物の開拓など集荷に注力DXで荷主の利便性向上も

――これからの事業戦略をお聞かせください。

戸田　市況が落ち着き、これまでと違ってスペースを確保できるようになりましたから、お客様の理解を得てよりサポートしてもらいたい、貨物をもっとお引き受けしたいという意識で毎日の業務に取り組んでいます。

お客様には過去2年の間スペースやコンテナを用意できず、ご迷惑をおかけしていました。同時に、契約の範囲内でできることに一生懸命取り組んできました。その部分を丁寧に説明し、ご理解をいただき、評価していただいて、来年度以降も継続したお付き合いをさせていただきたいと思っています。

また、以前からお付き合いのあるお客様はもちろんのこと、日本の地方港の輸出入貨物への対応や、特定品目の開拓にも取り組んでいきます。ここでいう特定品目とは、特殊コンテナやリーファーコンテナが必要となるような貨物です。

さらに、国際海上貨物を持つお客様が製品や材料などの国内輸送に関与されている場合もあるでしょうから、国際輸送と国内輸送をうまくコラボできないかといったことについても社内で検討しています。

ご承知の通り、我々は邦船3社に出自を持つ会社であり、日本のマーケットに対する強い思い入れがあります。ONEという会社にとって、日本は最も重要なマーケットの一つです。日本の中で

インタビュー

アジア域内航路のサービスを拡充 市場シェア拡大を目指す

スイス船社のMSCはサービス供給力を維持するため船隊を増強し、今年1月には船腹量で世界1位となった。また、2023年からは新たに航空貨物輸送ソリューションの提供開始を予定しており、サプライチェーンにおいてさらに存在感を高めている。日本法人MSCジャパンの甲斐督英社長に事業の概況やMSCジャパンとしての事業戦略などをお話しいただいた。（取材日：11月7日）

エムエスシージャパン株式会社
日本社長
甲斐 督英氏

2022年1月に船腹量世界1位となったMSC。シェアは11月16日時点で17.5%（出典：アルファライナー、写真提供：MSC）

過去1年の荷動きは非常に堅調 1月には船腹量で世界第1位に

――ここ約1年の事業環境を振り返ってみていかがですか。

甲斐　我々に限らず業界全体が圧倒的な売り手市場でしたから、どちらかと言うと受け身の状態でした。市場は満船が続く中で、結果として、各社が提供できるキャパシティ通りのシェアになったと捉えています。

各港湾での混雑による影響は非常に大きく、運航スケジュールには乱れが生じました。船が滞留して戻らないことでキャパシティの制約もあったため、供給は非常に絞られる形となりました。一方、需要に関しては、直近では落ち込んでいる部分もありますが、過去1年間という括りで見れば非常に堅調でした。

MSCとしては、今年1月にコンテナ船腹量で世界第1位となりました。その点では他社と比べて供給能力があったと思います。ただ、グローバルでのマーケットシェアが17～18%あるのに対し、日本ではグローバルほどシェアが大きくありません。まだまだ日本にスペースを割り振りできる余力はあったと思っています。

それから、ロシアのウクライナ侵攻による影響もあります。日本企業は現地に需要があっても経済制裁などの影響で当面はロシア市場から完全に離れるわけですから、日本からは貨物が動きません。

――日本市場のサービスに変化はありましたか。

甲斐　サービスそのものに関する変化はないのですが、ただ、フィーダーサービスの船型は大きくなっています。

また、これは直近の話になりますが、すでに発表した通りアジア域内航路のアップグレードを進めています。これについては後ほど詳しく説明しますが、そのほかにもいろいろと新たな挑戦を続けています。

――コロナ禍であらためて意識したことなどはありましたか。

甲斐　もともとMSCでは社内の人に会う機会が多く、例えば我々日本のスタッフと本社・ジュネーブのスタッフも頻繁に会って話をしていました。そして、実際に会うことの蓄積によって物事がうまくいっている部分が少なからずありました。人と人が会うことで何かが生まれるというのは、もちろんお客様に対しても同じです。

しかし、コロナ禍の期間は人に会う機会が減ってしまい、貯金ならぬ“貯会”が大分底をついてきたと感じています。お客様との対話の重要性、また社内文化の醸成という面でも、今後は人と人が面と向かって目を見て話すことができる機会を多くつくりたいと思っています。同じ空間を共有することにより深く会話をすることができ、新しい提案や思考が生まれると思っています。

日本発コンテナ荷動きは 欧米の自動車需要がカギ

――足下の市況についてはどう見ていますか。

甲斐　各港湾における混雑はかなり解消されてきています。混雑が解消されればスペースの供給能力もある程度回復します。対して需要は、我々の体感として、あまり良くありません。

私は日本の担当なので日本に関して言うと、やはり欧州や米国で自動車の需要が活発にならなければ、日本からの輸出は大きく動いていきません。欧米の経済が元気を取り戻し、自動車販売がまた活発化してくれればいいなというのが率直な思いです。

輸入に関しては、人の消費がなくならない以上は消費財が入ってきますが、円安が今後どう響いてくるかという点は注目しています。ただ、消費者として考えた場合に、若干金額が上がったからといって生活に必要な消費財を買い控えることはありません。その意味で、輸入は動き続けると思います。

このような状況を本社と共有し、その時々の市況に合わせてMSC本体がサービスを構築するのですが、このサービスをMSCジャパンとしていかに売っていくのか、そのためにカスタマーサービスをいかに提供するのか、を練っていくことがが求められます。

運賃市況に関しては、根本的には需給のバランスによって決まります。経済学者のアダム・スミスが著書「国富論」の中で市場の価格調整メカニ

Webでかんたん!
「KAIUN」読者アンケート
皆様の声をお聞かせください

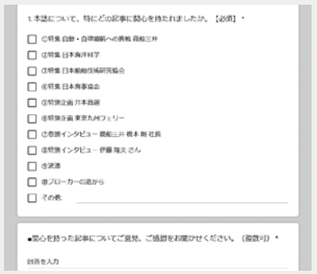
アンケートにお答えいただいた皆様に
図書カード500円分をプレゼント!

「KAIUN」では毎号、読者の皆様にアンケートへのご協力をお願いしております。より充実した誌面作りのため、皆様のご感想をお聞かせください。

回答は簡単3ステップ

1 日本海運集会所のウェブサイト(https://www.jseinc.org/)にアクセスして、最新情報から「※アンケートはこちら」をクリック

2 WEBアンケートに回答



気になった記事を選んで、ご感想やご意見、今後読みたいテーマなどを自由にお書きください

3 プロフィール、図書カードを受け取る住所、所属先などを送信して完了!

※アンケートは各号発行日(1日)から3カ月間有効です。(例:1月号は3月末まで回答有効)
※収集した個人情報はプレゼント送付および内部確認用に利用し、法令に定める場合を除き、目的外利用および外部提供はいたしません。

一般社団法人日本海運集会所　海事情報事業グループ　　お問い合わせ:kaiun@jseinc.org

ギャラハー社長が会見、日本向けサービスの強化に意欲

マーシャルアイランド海事局

マーシャル諸島船籍の登録業務などを手掛けるマーシャルアイランド海事局(IRI)は11月2日、都内で記者会見を開き、最新の活動状況などを紹介した。ビル・ギャラハー社長ら3人が来日して出席したほか、東京事務所から岡本雅治日本局長と田村研テクニカル・オフィサーが同席した。

9月30日現在、マーシャル船籍の船隊規模は世界全体で総トン数1億9380万GTとなっており、このうち7.4%を日本関係の船舶(日本の船主が保有または管理会社が運航)が占めている。

ギャラハー社長は「我々は数十年に及ぶ信頼と尊敬に基づき、日本の顧客と長期的な関係を築いてきた。また、船主やオペレーターの脱炭素技術への投資に合わせて、船籍登録や技術・管理サポートを提供するため、戦略的にリソースを配置してきた」と振り返り、日本向け顧客サービスの強化への意欲を見せた。

チーフ・カスタマー・オフィサー(CCO)のテオ・K・セナクーディス氏は「我々はここ10～15年間で成長を続けてきた。今後のチャレンジとしては、自社のリソースを活用して、サービス品質をさらに高めたい」と話した。

また、米国沿岸警備隊(USCG)による優良認定「Qualship 21」を18年連続で獲得し続けていることに触れ「『グッド・シップ、グッド・クライアント』という考えのもと、人材面での投資を続けていく」と説明した。

アジア代表のアニー・ン氏からは「私がIRIに入った1999年当時、アジアのスタッフは香港事務所の2人だけだったが、今や地域全体で110人を数える。これからも各地の顧客と現地の言語でやり取りする“ローカルベース”を重視し、良い関係を構築していきたい」と述べた。

IRIでは船籍登録に加え、近年は技術サービスにも力を注いでいる。こうした取り組みの一つが、「液化天然ガス(LNG)チーム」の設置だ。同チームは、エネルギー業界経験者や元USCGなど約10人からなり、船主がLNG運搬船を導入する際に技術サポートなどを提供する。また、LNG燃料船もターゲットとして「我々が設計に携わり、造船所と共同開発することも念頭に置いている」(田村氏)と明らかにした。

会見では、自動運航船について言及する場面もあった。ギャラハー社長は「自動運航船による海上輸送サービスは、特定の地域内から導入が始まり、国境をまたぐ航行の実現はまだ先だろう」と述べた。仮に自動化が進んでも、当面は船員が介在する領域が残るとの認識を示した。

会見に出席した(右から)岡本氏、ギャラハー氏、ン氏、セナクーディス氏、田村氏

海洋汚染防止条約
2022年改訂版【英和対訳】

MARPOL73/78条約の全容がわかる。近年の附属書の改正を反映し、2022年11月1日までに発効している内容を英和対訳で収録した改訂版。付録として巻末に未発効分の改正（英文のみ）を掲載。

国土交通省総合政策局海洋政策課 監修　A5判 800頁　定価16,500円（税込）

ストーリーで学ぶ 安全マネジメント
ある安全担当者の苦悩と成長

多様な産業からメンバーが集まる異業種交流安全研究会の幹事として、専門家と現場をつなぐ活動をしてきた著者が、「物語を読むことで安全マネジメントを身近に感じてもらえたら」という思いで、各産業における実例や、そこからの学び、自らの経験などを、ある安全担当者の成長ストーリーとしてまとめた。基礎が分かり、実践につながる本。

榎本敬二 著　四六判 208頁　定価1,650円（税込）

クジラ・イルカの雑学図鑑

専門的な知識からトリビアまで、「思わず人に話したくなる」内容がたっぷり。クジラを専門に描いて30年以上の著者が、親しみやすい楽しいイラストと文章で表現し、生物学的な正確性にも配慮されています。生態にまつわる雑学、色にまつわる雑学、伝説・歴史にまつわる雑学、言葉・数字にまつわる雑学に分類。専門家から小中学生まで、どなたでも楽しめます。

あらたひとむ 著　A5判 128頁　オールカラー　定価1,980円（税込）

海難事例分析 安全運航へ向けて

船舶運航における最大の目的は、安全運航の達成であるが、最新のソフトやハードの利用にも関わらず、多くの海難事故が発生している。その原因を調べていくと、過去の海難と同様の原因が何度も繰り返されているのがわかる。本書は、過去の海難とその対応、船舶運航に関するマネジメントの役割、海難史からの教訓等をわかりやすく解説した。安全実務・運航管理に係る人にぜひ読んでもらいたい実務書。

関根 博 著　A5判 270頁　定価3,960円（税込）

12月新刊

海文堂出版
〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4　http://www.kaibundo.jp/
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953　e-mail:hanbai@kaibundo.jp

©balipadma/Shutterstock.com

| 特別企画 |

導入直前、EEXI・CII
～新燃費規制の要点と対応～

国際海事機関（IMO）では、国際海運の温室効果ガス（GHG）排出削減を推進している。直近10年間の動きを見ても、2013年1月に新造船の燃費規制であるEEDI（Energy Efficiency Design Index）を導入したほか、18年4月に「今世紀中のできる限り早期」のGHGゼロ排出を掲げる「GHG削減戦略」を採択するなどしてきた。

そして来年1月には、GHG削減戦略の2030年目標を達成する短期対策として、既存船への燃費性能規制であるEEXI（Energy Efficiency Existing Ship Index）と燃費実績格付制度であるCII（Carbon Intensity Indicator）が導入される。

今号の特別企画では、1カ月後に導入を控えたEEXI・CIIを取り上げる。国土交通省海事局に新たな燃費規制のポイントを解説いただいた上で、商船三井には海運会社としての対応策と今後の方針についてお聞きした。

インタビュー

EEXI・CIIの“次”も見据えて日本の海運業界を支援していく

既存船の燃費規制であるEEXI（Energy Efficiency Existing Ship Index）と燃費実績の格付制度であるCII（Carbon Intensity Indicator）は、どのような検討を経て2023年からの導入が決定したのだろうか。両規制の具体的なポイントや、海運関係者が押さえるべき今後のトピックについて、国土交通省海事局海洋・環境政策課の塩入隆志・環境渉外室長に解説していただいた。

（取材日：11月9日）

国土交通省　海事局
海洋・環境政策課
環境渉外室長　**塩入 隆志**氏

EEXIは既存船の燃費規制 エンジン出力制限が有効な対策に

――EEXIが導入されるまでの経緯についてご説明ください。

塩入　IMOは2018年4月の第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）で、温室効果ガス（GHG）削減戦略を策定しました。戦略では国際海運として達成すべき目標として、2030年に燃費効率を08年比で40％改善、50年に同70％改善（GHG排出量を50％削減）することを掲げています。

また、削減戦略では、23年までに合意すべき短期対策案として、既存船の燃費効率改善や船速最適化といった運航オペレーションの効率化が示されました。

IMOでGHG削減戦略が策定されたことを受け、日本国内でも2018年8月に産官学公が連携して「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」を設置しました。GHG削減のための長期的な戦略、IMOに対して提案すべき具体的なGHG削減対策について検討が行われました。プロジェクトでは、既存船の燃費効率改善のための制度として、すでに導入されていた新造船燃費規制であるEEDIを既存船にも適用するための制度を検討し、19年5月のMEPC74で日本から「EEXI規制」という形で提案しました。

EEXI以外の短期対策案としては、デンマークなどの欧州の一部の国は実燃費規制、フランスと環境団体は運航速度規制、ギリシャなどは自主的な燃費改善目標設定などを提案しました。

その後、第6回作業部会（2019年7月）では、各国の提案は技術アプローチと運航アプローチに分かれるため、それぞれについて同時に検討することが合意されました。さらに第7回作業部会（2019年11月）では、EEXI規制をMARPOL条約附属書Ⅵ※に取り入れるため、条約改正案の作業が行われています。

こうした作業を経て、2020年11月のMEPC75でMARPOL条約附属書Ⅵの改正案が承認され、次のMEPC76（2021年6月）で条約改正案が採択されています。

※　MARPOL条約（1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書）における「船舶による大気汚染の防止のための規則」

――EEXIのポイントを教えていただけますか。

塩入　既存船の燃費規制であるEEXIに先行して、2013年1月1日以降に契約された新造船に対して、EEDIが適用されています。EEDIはトンマイル当たりの二酸化炭素（CO_2）排出量が船舶の種類やサイズに応じて定められている基準に適合することを要求しています。

EEXIは就航船に対してEEDIの現行規制値を満足することを要求しています。EEXIを改善する方法は複数ありますが、有効な対策と考えられているのがエンジン出力制限（Engine Power Limitation：EPL）です。EPLは大きな改造を伴わないのが特徴です。

基本的に総トン数400GT以上の外航船は、定期検査・中間検査を問わず、2023年1月1日以降の最初の検査でEEXIの計算が要求されます。中でも一定サイズの船舶は、基準値への適合が要求されることとなります。

CIIは5段階で燃費を格付け 低評価船は改善計画の作成が必要

――続いて、燃費実績の格付制度であるCIIの導入経緯とその中身を教えてください。

塩入　技術アプローチであるEEXIに対し、CIIは運航アプローチという位置づけとなります。

2019年7月の第6回GHG中間作業部会では、同年5月のMEPC74で提案された船舶エネルギー効率管理計画書（Ship Energy Efficiency Management Plan：SEEMP）強化や実燃費規制に加え、新たに中国から提案された燃費格付けの議論が行われました。

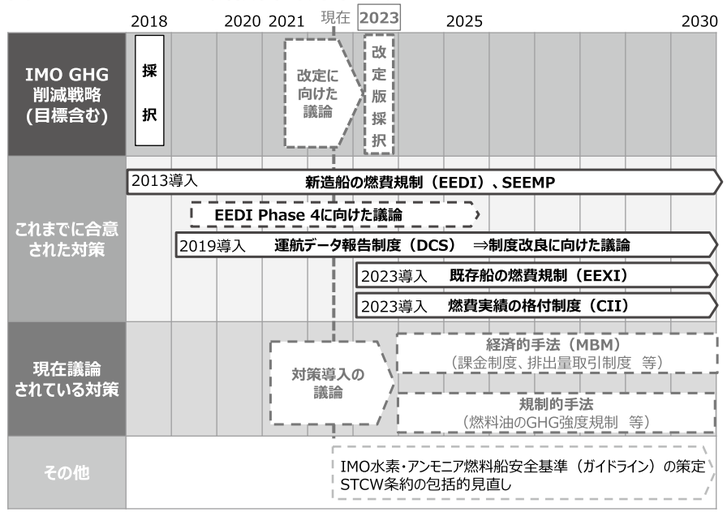
このうち運航速度規制は事実上否決され、他の提案については引き続き検討が行われることになりました。

結果として、船舶のトンマイル当たりの実際のCO_2排出量について、A～Eの5段階で格付けを行うCII制度が導入されることとなりました。格付けの結果の扱いについては、欧州が格付けの低い結果となった船舶についてはEEXI改善などの燃費改善措置を求めるべきとしたのに対して、日本や途上国は格付けの低い結果となった船舶は、改善計画の作成・承認を求めるべきと提案しました。第7回作業部会での審議の結果、格付けの低い結果となった船舶は改善計画の作成・承認を求めることで合意されました。

その後に詳細な制度設計について検討が行われ、EEXIと同じタイミングのMEPC76（2021年6月）で条約改正案が採択されています。

CIIの対象は5000GT以上の外航船です。CIIの計算方法や自己評価方法などをSEEMPに追加することが必要となります。CIIの値は、積載能力

図　IMOにおける気候変動対策の流れ

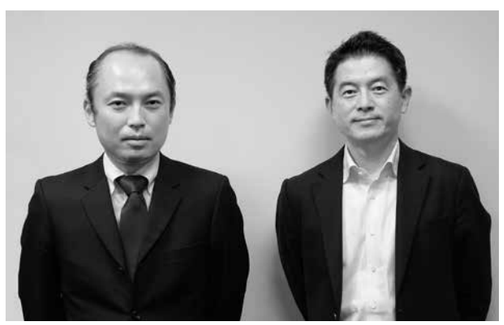


2023年1月に導入されるEEXIとCIIは、IMOのGHG短期対策にあたる

インタビュー

運航効率をどう磨くかが腕の見せ所

既存船を対象としたEEXIとCIIの導入を直前に控え、日本の海運会社は船舶からの温室効果ガス(GHG)排出削減に対して、どのような考えで取り組んでいるのか。商船三井環境・サステナビリティ戦略部の岩本崇志部長と米原章浩チームエキスパートに、現在進めている具体的な対策と今後の方針についてインタビューした。　（取材日：11月9日）



株式会社商船三井
環境・サステナビリティ戦略部
部長　**岩本 崇志**氏(右)

同　環境戦略チーム
チームエキスパート　**米原 章浩**氏(左)

ウインドチャレンジャーを搭載した新造石炭輸送船「松風丸」

2050年のGHGネットゼロに向け船舶の燃費改善を追求していく

――船舶からのGHG排出削減に向けた基本的な考え方をお聞かせいただけますか。

岩本　当社が2021年6月に発表した「商船三井グループ環境ビジョン2.1」では、気候変動対策に関して、2050年までにグループ全体でGHG排出のネットゼロ・エミッションを達成することを最終的なゴールに掲げています。また、その手前の35年までに、外航船からのGHG排出原単位を19年比で約45%削減することを目指しています。

これらの目標を達成するため、効率運航の深度化や液化天然ガス(LNG)をはじめとする代替燃料の導入、省エネ付加物の追設などの対策を組み合わせて、船舶の燃費改善を追求していきます。また、船舶自体の対策ではありませんが、社内の脱炭素事業やサービスの低・脱炭素化を推進するため、インターナルカーボンプライシング(ICP)制度※1を導入しました。

各種対策の中でも、効率運航の深度化とLNG燃料の導入促進については、2025～30年の比較的近い将来を見据えた取り組みと位置付けています。

18種類の対策を組み合わせて各船に応じた燃節メニューを検討

――EEXIとCIIの対象となる既存船向けのGHG削減対策について教えてください。

岩本　既存船の場合、主な対策となるのが効率運航と省エネ付加物の追設です。今年4月には、環境・サステナビリティ戦略部の下に、効率運航の深度化に関する専門のチームを立ち上げました。これに連動する形で、6月にはフィリピン・マニラに、運航データの利活用により効率運航深度化を推進する当社全額出資子会社の「EcoMOL(エコモル)」を設立しました。

EcoMOLでは東京のオフィスと連携して、船上の機関プラントに設置されている粒度の高いセンサーデータに加えて、本船の運航に関する様々なデータを収集・管理・解析することで、本船の効率運航への様々な取り組みをスピーディーに実行できる体制を築いています。

また、今年9月に商船三井テクノトレード(MOLTT)、三井造船昭島研究所と、戦略的パートナーシップを締結しました。目的は、当社グループ運航船の燃費改善とGHG削減です。

船体・プロペラクリーニングによる燃費の改善に加えて、最適トリム姿勢での運航や、より効果が高い低摩擦塗料・省エネデバイスの積極導入、各船の運航プロファイルに合わせたプロペラへの換装など18種類にわたる対策を組み合わせ、各船の動かし方やサイズ、船齢に応じた燃節(燃料節約)メニューの構築など、より一層踏み込んだ取り組みを行っています。

――EEXIへの対応の見通しをお聞かせいただけますか。

米原　当社保有船および当社インハウス船管管理船は早い段階からEEXIへの準備を進めてきたため、規制への対応にめどが付いてきている状況です。

ただ、EEXIの基準値を満足できない船舶の場合、改善措置としてエンジン出力制限(EPL)装置の追設が必要ですが、電子制御式のEPL装置については、メーカーに多くのオーダーが集中していることに加え、半導体部品の供給の遅れなどもあり、納期はかなりタイトになっていると聞いています。もし、電子制御式の装置の確保が難しい場合、スクリューなど機械的なデバイスを付けワイヤーなどで封印することも選択肢となります。

この機械的デバイスは、燃料噴射量を物理的に制限する“ストッパー”の役割を果たします。(出力が求められる)悪天候時や海賊遭遇時など、安全上の理由で取り外すことができますが、取り外しに時間がかかり、再び封印する際には船級や主管庁からの検査確認が必要になると考えています。

代替燃料の導入はチャレンジでありチャンス

――既存船向け対策と新造船向け対策との違いは何でしょうか。

岩本　効率運航と燃節という意味では、既存船も

※1　企業内部で見積もる炭素の価格で、企業の低炭素投資・対策を推進する仕組み。

研修講座・セミナーのご案内

研修講座・セミナーの新型コロナウイルス感染症対策について

- セミナールームは、通常定員56名のところ24名程度とし、1.5～2m程度の間隔を保つため机1台に1名の着席としています。また、空気清浄機などを設置し最大限の換気に努め、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置し、講師の方にもマスク等の着用をお願いしています。
- ご受講の際には、マスクを着用のうえ、手洗い・うがい等、感染防止対策を心がけるとともに、咳エチケットにもご配慮ください。また、受付にアルコール消毒液を準備していますのでご使用ください。
- 次に該当する方は、参加をお控えください。　感染が明らかな方との接触歴がある方、咳や37.5℃以上の発熱症状がある方、体調がすぐれない方。
- 今後状況等により開催を延期・中止する場合は、申込者にはメールでお知らせし、Webにも表示します。

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24名程度です。

28	定期傭船契約の基礎を学び現場で生かす 定期傭船契約（全4回）		レベル ★★
日　時	B日程	12月1日、8日、15日、22日（毎週木曜日）　15：30～17：00　※追加日程、満席	
講　師	エル・アンド・ジェイ法律事務所　弁護士　阿部　弘和 氏		
受講料	会員：22,000円（税込）　非会員：44,000円（税込）		
29	今更聞けない？でも今なら聞けるケミカルタンカーの運航基礎実務 ケミカル／プロダクトタンカーの運航／荷役の実務（基礎編）（全3回）		レベル ★☆
日　時	12月9日、16日、23日（毎週金曜日）　15：30～17：00　※余席わずか		
講　師	TCMS　代表取締役　片桐　博樹 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24名程度です。

解剖・ドライバルク市況	
日　時	12月6日（火曜日）　15：30～17：00　※余席わずか
講　師	ジャパンシッピングサービス　営業部チームリーダー　藤井　一郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）
三期目を迎えた習近平政権の中国と流動化する国際情勢	
日　時	12月20日（火曜日）　15：00～17：00（QA含む）
講　師	多摩大学　経営情報学部　客員教授　結城　隆 氏
各受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）
自動運航船の開発状況と実用化への展望	
日　時	1月18日（水曜日）15：30～17：00
講　師	東京海洋大学　学術研究院　海洋電子機械工学部門　教授　清水　悦郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）
デジタル＆グリーン時代の港湾マーケティング	
日　時	1月24日（火曜日）　13：30～16：45
講　師	流通科学大学　名誉教授　森　隆行 氏
受講料	会員：11,000円（税込）　非会員：22,000円（税込）
世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢	
日　時	1月25日（水曜日）　15：30～17：00
講　師	全国農業協同組合連合会　畜産生産部　穀物外為課　課長　鮫島　一郎 氏
受講料	会員：5,500円（税込）　非会員：11,000円（税込）

2022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、予約は承っておりません。ご了承ください。

●海運実務研修講座（2021年度開催実績より編成。詳しい日程等は、当所ウェブサイトをご覧ください。https://www.jseinc.org/seminar/index.html）

予定月		テーマ	レベル
2月	30	Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★☆
	31	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆
	32	船舶売買の実務（全4回）	★★
3月	33	内航海運概論（全1日）	★
未定	34	オフショア船関連（仮）	－

●一般セミナー

予定月	テーマ
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望
	デジタル＆グリーン時代の物流と港湾マーケティング
	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
1-3月	国際海運の脱炭素化に関する動向（仮）
2-3月	洋上風力発電と海運について

●関西地区　海運実務研修講座（2021年度実績より編成。）

予定月		テーマ	レベル
3月	7	入門　会計と海運業	★
	8	船舶所有者に関する法人税制	★★

注　・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室（定員24名程度）、関西地区は神戸国際会館等（定員12名程度）です。
・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。
・レベル表記は、★：入門（新人・中途入社）、★☆：初級（新人～3年程度）、★★：初・中級（実務経験1～3年程度）、★★☆：中級（2～4年程度）、★★★：中級以上（実務経験3年以上）。
・一部の講座・セミナー等は、新型コロナウイルス感染症対策により開催を見合わせています。また、開催予定日が緊急事態宣言施行中となる場合は、開催を延期等する方針です。
・各講座・セミナーの日程や詳細については、関係各位に「JSEメール通信」として配信しています。

セミナーについて	
受講料について	各研修講座・セミナーにより異なります。ご案内のメール通信、ウェブサイトにてご確認ください。
お申し込み条件・期間について	各研修講座・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。いずれも会員を優先とし、定員に達した時点で締め切ります。こちらもウェブサイトで随時お知らせしています。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html
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。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

内航ニュース

©やえざくら / PIXTA(ピクスタ)

9月分主要オペ輸送実績を公表 台風の影響が長引き輸送が伸び悩む

日本内航海運組合総連合会

内航総連が9月分の主要元請オペレーター輸送実績をまとめた。「貨物船」は前年同月比2％減の1616万トン、「油送船」は同7％減の797万kl・トンだった。一部で製品価格値上げ前の駆け込み需要が見られたが、台風の影響が長引き次月に繰り越す貨物が出るなど輸送は伸び悩んだ。

貨物船を主要品目別に見ると、「鉄鋼」は同16％減の293万5000トンだった。荷動きが低調だったことに加え、台風で船舶の避難が多く発生した。「原料」は同12％減の359万4000トンで、石灰石の輸送量が減少するとともに、一部の高炉停止の影響も表れている。「燃料」は同16％減の120万7000トンとなり、石炭は磯子石炭火力発電所のトラブルなどが続いている。

「雑貨」は同3％減の220万5000トン。飲料水や食料品は値上げ前の駆け込み輸送が見られたものの、荒天で輸送障害が見られた。また、コンテナは円安を背景にCKD（Complete Knock Down）輸出の横持ち輸送が好調だった。

貨物船で唯一、プラスだったのが「自動車」で、同43％増の386万8000トンとなった。部品欠品の影響から回復しつつあるが、前年同月水準が低かった反動での増加となる。

このほか、「紙・パルプ」は同8％減の12万3000トン、「セメント」は同7％減の222万8000トンだった。

油送船では「黒油」が同4％増の212万1000kl・トンと、唯一のプラスを示した。製油所間転送と石油火力発電所向けの輸送が堅調だった。

「白油」は同8％減の427万6000kl・トンで、移動自粛の緩和で航空燃料需要が増えた一方、台風の影響や一部製油所でのトラブルが見られた。「ケミカル」は同16％減の66万kl・トン。プラント工場の定期修理はほぼ終わったが、国内や中国の需要低迷から輸送は低調となった。

油送船のうち、特殊タンク船で運ぶ3品目は「高圧液化」が同20％減の45万1000kl・トン、「高温液体」が同17％減の8万3000kl・トン、「耐腐食」が同13％減の37万9000kl・トンだった。

阪神港と日本海2港を結ぶ航路を開設

井本商運

井本商運は11月11日、北九州港（ひびき）経由で阪神港と新潟港・秋田港を結ぶ航路を開設し、内航フィーダーサービスを開始した。

新航路は、オリエントオーバーシーズコンテナラインリミテッド（OOCL）と連携して開設した。2021年度に開設した敦賀港・舞鶴港・境港向けサービスに続き、日本海諸港と阪神港を結ぶフィーダーサービス第2弾にあたる。

寄港地・ローテーションは、神戸港（金曜日）―ひびき（土・日曜日）―秋田（火曜日）―新潟（水曜日）―ひびき（土・日曜日）―神戸港（月曜日）で、週1便となる。402TEU積みコンテナ船「さくら」を投入する。また、神戸―ひびき間については、既存内航コンテナ船ネットワークを利用したトランシップサービスを提供する。

同社は低炭素輸送を推進するほか、国内輸送の働き方改革への対応や長距離輸送の効率化に向け、九州と東北・北陸間をはじめとした国内貨物のモーダルシフト輸送に積極的に取り組む考えだ。

新造フェリーのサービス内容を発表

フェリーさんふらわあ

フェリーさんふらわあは10月27日、2023年春に大阪―別府航路に投入する新造液化天然ガス（LNG）燃料フェリー2隻（「さんふらわあ　くれない・むらさき」）のサービス内容を発表した。

新造フェリーでは、同社初となる「スマートチェックイン」を導入する。予約時に発行されるQRコードを使って乗船や客室の施錠が可能となる。

船内設備では、最上等級「スイート」のみで構成される8階にカフェラウンジを設置し、雑誌・書籍類の充実を図るほか、コーヒーやアイスクリームを無料で提供する。また、3世代での利用などを想定し、独立した洋室1室と和室1室をつなげた「コネクティングルーム」を設定する。

内装は、2018年就航船に続き、フラックス・デザインの渡辺友之代表を起用した。内装や客室の写真は同社ウェブサイト（https://www.ferry-sunflower.co.jp/lp/newship/kurenai_murasaki/）でも公開している。

船上でオンライン診療・服薬指導

日本調剤

日本調剤は10月7日、ゼクト、東京都協職員互助会三楽病院と連携し、八重川海運の内航船員を対象とした船上でのオンライン診療・オンライン服薬指導を実施した。発表は10月24日。

内航船員の平均疾病発生率は0.81％と、陸上労働者（0.41％）に比べて高く、内航船員の健康確保の必要性にも焦点が当てられている。今年4月に施行された改正船員法では、船舶所有者に労務管理責任者の船員などが義務付けられた。さらに2023年4月には、船員の健康確保に向けた新たな制度の導入が予定されている。

こうした中、日本調剤、ゼクト、三楽病院の3者は、慢性疾患を抱える内航成員の治療・服薬をサポートする体制を整備した。ゼクトが開発したオンライン診療システム「ゼクト・メディカル・オンライン（ZMO）」を活用し、八重川海運の船員を対象とした初事例を行った。船員はあらかじめ決めた寄港地で処方薬を受け取れるようになる。

八重川海運の村田泰代表取締役は「内航船員にも陸上と同等の医療サービスが不可欠で、本スキームを活用した船員の健康確保が有効」とコメントしている。

海事分野で活躍の女性が中学校で講演

北海道運輸局

国土交通省北海道運輸局は10月28日、海事分野で活躍する女性が講師を務める講座「船と海運の役割～フネージョからの海の仕事紹介～」を、北海道壮瞥町の壮瞥中学校で開催した。

この講座は中学生を対象に、仕事紹介や「海の仕事の魅力」などのテーマに関するグループディスカッション、意見交換会を実施するもの。今回は商船三井フェリー、スターマリン、室蘭海陸通運、栗林商会の計4人を講師に迎えた。

このうち商船三井フェリーからは、アテンダントクルー（客室乗務員）の立崎加奈さんが出席した。同社からの講師派遣は4回目となる。

大型黒油船事故を想定した訓練を実施

上野トランステック

上野トランステックは10月24日、上野グループ統一の安全キャンペーン「Safety Week」（期間：10月11日～11月10日）の一環として、事故対応訓練とメディア対応訓練を実施した。

「Safety Week」は、繁忙期を迎えるタイミングで安全に関する取り組みを行うことで、最繁忙期を完全無事故で完遂することを目的としている。今年は安全スローガンに「安全は　基本動作の積み重ね　手順を守って　完全無事故」を掲げた。

訓練は、東京湾で同社が所有する大型黒油船に重大事故が発生した想定の下で行われた。このうち事故対応訓練では、本船との連絡方法にオンライン会議システムを使用した。グループ会社の安全担当者ら約60人が参加し、各社の対応や訓練

の参考に役立てた。また、メディア対応訓練では、事態の進展に合わせたマスコミからの問い合わせ対応や記者会見のシミュレーションを実施し、迅速かつ正確な情報を開示する重要性を確認した。

訓練を通じて緊急事態への対応を確認

商船三井内航

商船三井内航は10月13日、同社の「安全管理マニュアル」と「安全管理規程」に沿って、緊急事態への対応訓練（船陸合同演習）を実施した。訓練には同社が運航する塩運搬専用船「せどろす」乗組員や小林洋社長ら経営陣のほか、専用船一部などの関係スタッフが参加した。

今回の演習では、呉港に向けて空船航行中の「せどろす」が、鳴門海峡の最狭部で行会船と遭遇し、避航のため急右転したところ、浅瀬に座礁したシチュエーションを想定した。乗組員による船隊損傷状況の確認のほか、離礁作業と外部関係者への緊急連絡について、実情に即した演習を実施した。

「せどろす」乗組員の事故の緊急対応と外部コミュニケーション訓練を実施したほか、船陸間の情報共有や初期動作・事故対応判断などの緊急対応についても確認した。また、外部関係者との緊急連絡手段として、今回初めてリモート会議ツールを活用し、情報共有の迅速化を図るなどした。

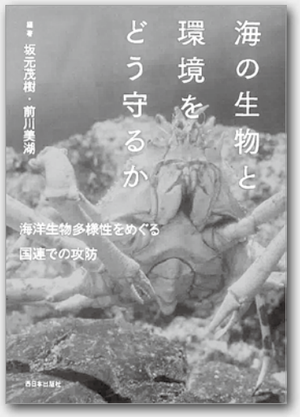
漁業実習船「青森丸」が進水

内海造船

内海造船は10月25日、瀬戸田工場で建造中の漁業実習船「青森丸」の進水式を執り行った。同船は青森県が発注し、青森県立八戸水産高等学校向けの699GT型船となる。艤装工事を経て、2023年3月末の引き渡しを予定している。

主要目は次の通り。全長：約65.32m、幅：10.10m、深さ：6.40m、定員：83人、主機関：IHI原動機 6M34BFT-4、航海速力：約12.0ノット。■

新刊紹介



A5判/280頁
定価：2,860円（税込）
10月10日発行

発行・お問い合わせ先
（株）西日本出版社
TEL：06-6338-3078
http://www.jimotonohon.com

『海の生物と環境をどう守るか』

坂元 茂樹・前川 美湖 編著

20世紀後半、海洋では生物資源、非生物資源の開発・利用や乱獲が現実のものとなった。一方、公海および深海底におけるこれらの資源の開発・利用には、いずれの国の管轄権も及ばない。今の国連海洋法条約では生物多様性の保全や持続可能な利用の規制が不十分で、「国家管轄権外区域の海洋生物多様性（BBNJ）」の問題は、国際的に大きな論点の一つになっている。

本書では、BBNJの問題に取り組む国連などの現状とその展望について、現場に関わる第一線の関係者や研究者が解説する。第1部「国連海洋法条約の展開とBBNJ」、第2部「海洋生物多様性をめぐって」、第3部「海洋生物多様性を守るために」の3部構成となっている。海洋生物多様性の危機が待ったなしとなる中、持続可能な海洋の管理を考えるヒントの詰まった一冊と言えるだろう。

■著者プロフィール

坂元 茂樹（さかもと・しげき）…1950年長崎市生まれ。琉球大学、関西大学、神戸大学、同志社大学を経て、現在、人権教育啓発推進センター理事長。神戸大学名誉教授。
前川 美湖（まえかわ・みこ）…1996年上智大学文学部卒業後、貿易保険機構（当時）や国連開発機構（UNDP）などを経て、2015年より海洋政策研究所主任研究員（現職）。

BOOK REVIEW

KAIUN FAN

読者のひろば

2022年12月号

●行雲流水

日本代表にとって7回目のワールドカップがカタールで始まる。

カタールといえば掴みかけていたワールドカップ初出場を逃した“ドーハの悲劇”を思い出す。あの時のボールが描いたスローな放物線は奈落の底への架け橋だった！

あれから29年、ドーハの悲劇のピッチに選手として立っていた森保氏が、今回は代表監督としてワールドカップを戦う。森保ジャパン発足後、延べ122人の選手が代表戦に招集され、その中から26名が代表に選ばれた。つまり8割もの選手がメンバー落ちしたことになる。

日本サッカー、そして選手の将来をも左右する代表選考、森保監督は苦渋の決断と共にその責任を背負ったのだろう。そんな決断が出来るリーダーはビジネスマンになっても素晴らしい幹部になったことは想像に難くない。

「行雲流水」、深く物事に執着しないで自然の成り行きに任せるたとえ。代表メンバー発表会見で森保代表監督がいまの心境を四文字熟語で表現した。

やるだけのことをやったからの言葉だろう。そんな心境になれるほど、日々追い込んでいない自分が恥ずかしい。日本代表と一緒に自分も新しい景色を見るために気持ちを一新した。（アメリカンビート）

●凧揚げ

小学二年の娘は凧揚げに夢中である。自宅近くに広い原っぱのある公園があり、電線などの障害物を気にすることなく凧揚げができるので、ほぼ毎週娘の凧揚げに付き合っている。ユーチューブで凧揚げの動画をたまたま見つけ、それ以来ずっと凧揚げが気になっていたそうだ。

ユーチューブで予習をし、いざ初凧揚げに臨んだが、残念ながらその日は無風により揚がらなかった。翌日は風もあり無事揚げることができ、よっぽど楽しかったのか、以降、週末の凧揚げが続くこととなった。

凧揚げが上達してくると市販のビニール製の凧では飽き足りなくなり、和紙と竹ひご、絵の具を使って、和凧をほぼ一人で作り上げてしまった。蛸をデザインした「蛸の凧」で、大きくはないものの目立つ。本人も誇らしげだ。かくゆう私も子供のころは凧揚げをして遊んでいたので、凧作りと凧揚げの楽しさは良くわかる。娘と共通の楽しみがあるというのは良いものだとしみじみ感じている。

日本各地には様々な種類の凧があり、「大凧揚げ」や「けんか凧」など町おこしとしてイベントを行っている地域もある。娘の興味が持続しているようであれば、地方のイベントに連れて行ってあげたい。

（ちゅうなんこう）

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

「読者のひろば」では皆さんの原稿をお待ちしております。原稿（450字程度）、タイトル、ペンネームを明記のうえ、下記までメール（kaiun@jseinc.org）でお送りください。掲載された方には商品券（JCBギフトカード）1千円分と掲載誌を贈呈いたします。
宛先＝日本海運集会所 海事情報事業グループ
月刊誌「KAIUN」担当

内航タンカー運賃の唯一の「ものさし」
内航タンカースケール2022
収録 約7,900航路

内航タンカー運賃マーケットの把握に！
運賃交渉・算定の資料として！
変動顕著なバンカー代を反映！
社内システムで利用可能なCD-ROMも販売！
2冊分 ¥77,000（税抜価格 ¥70,000）＋別途送料
●直販のみ（書店様を通しては、お買い求めいただけません）。●当所会員は2冊分¥55,000（税抜価格¥50,000）＋別途送料。
お問い合わせ・お申し込みは… 一般社団法人 日本海運集会所 TEL: 03-5802-8361 E-mail: order@jseinc.org

KAIUN スタッフ通信

本屋さんで偶然見つけて「水木しげるのラバウル戦記」を読みました。水木先生が太平洋戦争でラバウルという地に送り込まれ過ごした日々をつづった戦記です。とにかく毎日古参兵に殴られ命の危険にさらされながらも、平然と景色を楽しんだり現地人との交流を楽しんだり、ひょうひょうと過ごすマイペースさというか胆力というか、水木先生の心身の強さに驚きっぱなしでした。ある日部隊が襲撃されて水木先生以外は全滅、そこから昼夜走り続け、海を泳ぎ、獣と戦い、5日かけて命からがら別の日本軍と合流した際に言われた「なぜ死なずに逃げたんだ」という言葉が忘れられません。（T）

不惑を前に堂々たる腹回りをどうにかしようと、今年5月から、アブローラー（腹筋ローラー）を使ったトレーニングを始めました。そこまで本格的なトレーニングではないとはいえ、義実家など自宅以外を含め毎日続けていると、ちゃんと効果は表れてきました。身体を動かすのがあまり得意ではない一方、あることをずっと続けるのは好きなようです。その意味で、今のトレーニングの仕方は性に合っているのかもしれません。当面の目標は、小学生の娘に「パパみたいな人と結婚する」と言わせることです。そのためには、外面だけでなく内面も伴った「花も実もある」を目指さないといけませんが…。（syu）

個人的な事情も重なり2022年は計報に敏感な年だった。勝手ながら8月以降から見ると、古谷一行（8/23）、ゴルバチョフ（8/30）、そしてエリザベス女王（9/8）。安倍晋三・元首相（7/8）の国葬（9/27）が終わったと思ったら三遊亭円楽（9/30）、その翌日にアントニオ猪木（10/1）と連続。直近で驚いたのは仲本工事（10/19）と村田兆治（11/11）。振り返ると石原慎太郎（2/1）も今年だったし、芸人・上島竜兵（5/11）、次元大介の声優・小林清志（7/30）、2代目若乃花（7/16）、ターザン後藤（5/29）もそうだった。あらためて合掌。身近な死にも心は痛むが、遠くの死にも心は痛む。戦争が早く終わりますように。（一部敬称略）（iman）

読者アンケートは
ウェブに移動しました

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

図書カードプレゼント!

購読のご案内（お申込みは下記電話番号、HPまで）

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

2022年12月1日発行
KAIUN（海運）
2022年12月号
本　号　1,320円（税抜価格1,200円／送料込）
発行人　三木賢一
発行所　一般社団法人　日本海運集会所
〒112-0002
東京都文京区小石川2-22-2　和順ビル3階
電話　03（5802）8365
FAX　03（5802）8371
ホームページ　https://www.jseinc.org
振替口座　00140-2-188347
印刷所　福田印刷工業株式会社

本誌中、寄稿は原則、著者の意向を尊重して掲載しており、その内容を海事情報事業グループ（KAIUN編集部）が保証するものではありません。また寄稿は編集部あるいは日本海運集会所の見解・意見・主張を必ずしも代表するものではありません。
本誌は利用者ご自身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

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号

KAIUN（海運）は1922年の創刊以来、100年にわたっ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、港湾・港運、物流政策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。

2022年11月号

特　集　**海上保険** ～基礎を押さえて変化に備える～

特別企画　作業員輸送船 ＣＴＶ は商機になり得るか

Back Number

2022年5月号
―2022年―どうなるドライバルク市況

2022年6月号
水素社会の中の海事産業

2022年7月号
続々・海事産業の未来予想

2022年8月号
商社船舶部門が語る市況観と事業観

2022年9月号
内航船員の魅力向上策を考える

2022年10月号
社会実装へ進む自動運航船

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

NYK GROUP

行動品質を測る基準。

モノサシはESG

経済優先で最短距離を直進する時代は、遠い過去の話。
企業活動を行う上で、どんな価値を生み出したかはもちろん、
どのように生み出したか、
そしてその価値をどう維持するか
という行動品質が問われている。
時代に選ばれ、必要とされる企業集団であるために、
環境ストレスを減らし、社会の持続可能性を高めよう。
世界を前に進める新たな価値を創造しよう。
ESGというモノサシを胸に、日本郵船グループは進む。

BVTL
Bringing Value To Life.

生きている を 支えていく

日本郵船

KAIUN 海運

2022.12 No.1143 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 03(5802)8365・編集／広告

1,320円（税抜価格1,200円／送料込）

雑誌 89379-12

4910893791229
01200