

2023年11月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2023.11

No.1154



特集

海上保険 ～時流を読むための4テーマ～

特別企画

2024年問題 船へのモーダルシフトは進むのか

巻頭インタビュー

日本郵船株式会社 代表取締役社長 曾我 貴也氏

一般社団法人 日本海運集会所

SDGsで 未来を照らす

社会課題の解決に向けたSDGs取組

地球環境との 共生



脱炭素社会への移行や自然資本・生物多様性の保全・回復に資する商品・サービス、気候変動への適応策の提供を通じて、自然と調和した経済・社会を目指します。

革新的 テクノロジー



自動運転や社会のIoT化に伴うサイバーリスクの発現を未然に防止する商品・サービスの開発や新しい産業創出に伴うリスクに対するソリューションを提供します。

強靱性・回復力

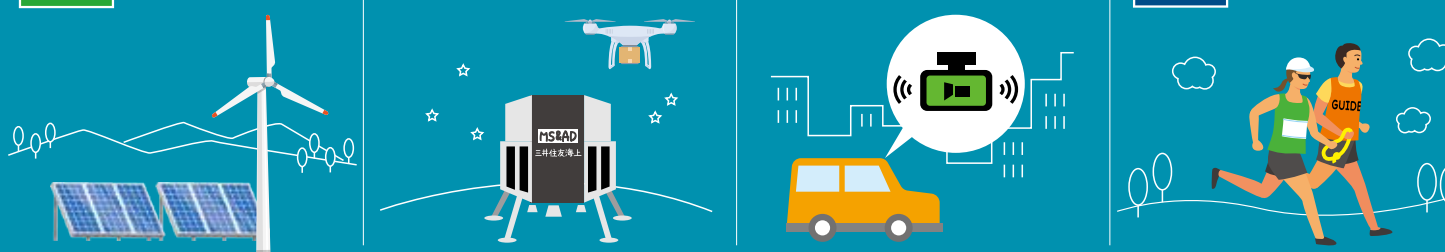


社会インフラの老朽化や災害に強いまちづくりに対して、データやAIを活用した防災・減災の提案、早期復興対策など新たな価値を提供します。

包摂的社会



誰もがアクセスしやすい商品・サービスの提供や、バリューチェーンまで含めた人権課題への対応、ダイバーシティ&インクルージョンの推進などに取り組みます。



Cover
©Hasan Serhat Bozkurt/Shutterstock.com

特集

17 海上保険 ～時流を読むための4テーマ～

寄稿

18 荒天事故時の私法・公法に基づく責任の回避可能性

三井住友海上火災保険株式会社
グローバル損害サポート部 四国海損グループ 塩澤 拓真

22 ロンドン船舶保険マーケットの最新動向

東京海上日動火災保険株式会社
担当課長(ロンドン駐在) 岩井 暢平

26 ロシア原油を運ぶ「影の船団」と被害者救済について

損害保険ジャパン株式会社
海上保険金サービス部 船舶保険金サービス課 課長代理 飯干 友太

30 タンカーのリスクマネジメントとロスプリベンション

日本船主責任相互保険組合
ロスプリベンション推進部長 浅井 亨

巻頭インタビュー

10 新たなスタート地点に立った今 注力分野を見定め成長を続ける

日本郵船株式会社 代表取締役社長 曾我 貴也 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/



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。

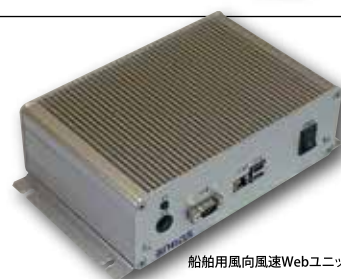


風向風速発信器

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

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

海運諸統計は弊社ウェブサイトでご覧いただけます。https://www.jseinc.org/
ユーザー名：kTOKEI2023 パスワード：Q3m77n6W

特別企画

42 2024年問題まであと約半年 船へのモーダルシフトは進むのか

インタビュー

44 輸送モードの変化を見据え 車両のトレーラー化に備える

川崎近海汽船株式会社 内航定期船 第1部 部長 小原 一良 氏
内航定期船 第2部 部長 中越 公一 氏

48 航路変更も視野に 5年以内に新サービス構築へ

栗林商船株式会社 取締役 営業本部副本部長 兼第二営業部長 栗林 良行 氏

特別寄稿

38 物流分野のGHG算定に関する国際規格「ISO14083」

流通科学大学 名誉教授 森 隆行

シリーズ etc.

- | | | | |
|----|---|----|---------------|
| 5 | ECONOMIST岡野進の経済大予測2023
vol.8 人手不足の構造 | 58 | NEWS Pick Up |
| 7 | 竣工船フラッシュ | 62 | 造船ニュース |
| 34 | CLOSE UP 商船三井さんふらわあ | 64 | 研修講座・セミナーのご案内 |
| 35 | CLOSE UP 商船三井クルーズ | 66 | ブローカーの窓から |
| 36 | CLOSE UP 海技教育機構 | 68 | 内航ニュース |
| 52 | せんきょう(日本船主協会) | 71 | 海事ゆかりの建造物 |
| | | 72 | スタッフ通信 |

※8月号特別企画「揺れる社会情勢、変わる船舶管理」の後編は掲載を中止いたします。



荷動きや供給から足下の市況を整理

世界のコンテナ輸送と就航状況 2022年版

編 纂：日本郵船株式会社 調査グループ

発 行：一般社団法人 日本海運集会所

発行年月：2022年12月12日

体 裁：A4判 96ページ

※直販のみ(書店様を通してはお買い求めいただけません)

販売価格：(価格は税込み、別途送料実費)

【一般価格】10,835円

【会員価格】1冊目 10,835円 2冊目以降(同時申込) 5,445円

お問い合わせは 一般社団法人 日本海運集会所 総務グループ Tel.03-5802-8361まで

私たちは 海の総合コンサルタントです。



当社操船シミュレータ

事業内容 (一部)

1 海事コンサルティング

●航行安全対策 ●港湾計画 ●船舶航行実態調査

2 船舶運航コンサルティング

●船舶検船 ●安全監督 ●建造監督 ●保守管理

3 海外造船海運コンサルティング

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

4 船員サポート

●船員支援 ●船員エスコート ●船員派遣
●国際船員支援

5 海事教育訓練

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

6 システム販売、他

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



株式会社 日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.

www.jms-inc.jp

ECONOMIST



岡野進の

経済大予測2023

vol.8

人手不足の構造

国内の比較的良好な景気動向を反映して、さまざまな業種で「人手不足」との声が聞こえるようになってきた。極端に失業者が溢れているより、人手不足の方が良いには違いないが、多くの産業での人手不足は経済成長の足枷になることも事実である。

労働市場の統計を見ると、8月の完全失業率(季節調整値)は2.7%で前半に比べると僅かに高くなったが、長期的に見れば、ほぼ低位に張り付いた状況となっている。公共職業安定所における求人数を求職者数で割った有効求人倍率(同)は1.29倍で、昨年12月の1.45倍と比較するとやや低下した。全体的な状況として人手不足感はやや緩和していきいていると言える。それでも求職者の3割程度多く求人があるわけで、かなりの人手不足には違いない。

有効求人倍率を職業別に見ると、大きな格差が生まれている。8月の統計では建設躯体工事従事者が9.47倍と著しく高い。反対に最低は、美術家・デザイナー・写真家・映像撮影者の0.19倍で、就職が難しい職種であることを示している。

このような有効求人倍率のギャップには主な要因が二つあると思われる。一つ目は、仕事の強度と賃金のバランスが合っていないことだ。

例えば、介護サービス職業従事者(有効求人倍率は3.94倍)はこの要因が大きいと思われる職種のひとつで、離職者も多い。さらに賃金が介護保険制度という公的制度の中で自ずと限定されてしまうという問題がある。つまり、人手が不足しているからといって市場メカニズムで賃金が上がらないわけだ。岸田政権下で2022年度から一人当たり月額9000円相当の手当が支給されている。

当初は全額国の交付金として支給され、10月以降は介護報酬に組み込まれて恒久化された。これは底上げにはなったものの一回限りの条件改善であり、状況は改善していない。土木作業従事者(有効求人倍率は6.29倍)も仕事のきつさの割に賃金が低いという状況が人手不足につながっている。土木関連は公共事業が多いが、その場合の労務単価はいわば公定価格になっている。ただし賃金は、近年、他分野に比較して増加しているので市場メカニズムはある程度働いているのかもしれない。

職種間で有効求人倍率のギャップが生まれる二つ目の理由は、求職者の希望する、あるいは能力を発揮できると考える職種と現在の労働市場が求める求人とのミスマッチである。技術を持つ人の養成ができていない分野で人手不足となっている一方で、それほど需要がないのに職種自体の魅力からその分野の技術を身につける人が多く、求人倍率が低くなる傾向が出る分野もある。実際のところ求人と求職の不均等は、この二つの要因が重なり合っているのではないだろうか。

若年人口が減少している中で、求人と求職のミスマッチが解消していかないと超高齢社会に必要な分野の労働力が不足し、社会問題として深刻になる。これを緩和するためには、経済の現実に即した職業訓練を含む教育制度の充実や公的な報酬制度の抜本的な改革が必要だろう。

Profile

岡野進

1956年6月20日、東京都葛飾区生まれ。1980年東京大学教養学部基礎科学科卒業。同年、大和証券株式会社入社。その後、大和総研へ転属し、経済調査部長、大和総研アメリカ社長を経て、2014年～2017年まで専務取締役・調査本部長としてリサーチ業務を統括。2017年4月より大和総研顧問。

ALL FLAGS ARE NOT ALIKE

今、世界で最も成長している船籍
リベリア

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>



AMBER RAY (リベリア籍)

- 油／ケミカルタンカー
- 13,303 総トン
- 21,945 重量トン
- 主機関：日立-MAN B&W 6S40ME-B9.5-HPSCR
- 全長 149.93m、幅 25.00m、深さ 13.00m
- 船級：NK
- 浅川造船(株)、9月27日竣工



ENEOS GUNJO (パナマ籍)

- LPG／アンモニア運搬船
- 49,541 総トン
- 56,531 重量トン
- 主機関：川崎-MAN B&W 6G60ME-C10.5-LGIP
- 全長 229.90m、幅 37.20m、深さ 21.90m、喫水 11.65m
- 速力：約 17.0 ノット
- 船級：NK
- 川崎重工業(株)、9月29日竣工



AGIS (キプロス籍)

- 船主：AGIS SHIPPING LTD
- ばら積運搬船
- 93,721 総トン
- 182,334 重量トン
- 主機関：MAN B&W 7G60ME-C10.5-EGRBP
- 全長 291.92m、幅 45.00m、喫水 18.20m
- 船級：NK
- (株)名村造船所 伊万里事業所、9月13日竣工

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

 **LIBERIAN REGISTRY**
www.LISCR-J.com



挑戦の数だけ、保険がある。

人は挑戦することで前へ進み、
世界は新しく変わってゆく。
不安も、きっとあるだろう。
でもそれは、分かち合うことで軽くなる。
さあ、挑戦しよう。
私たちはすべての挑戦を応援します。

To Be a Good Company
東京海上日動

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5年 グリーン経営認証取得講習会 参加費 無 料	
近畿地区事業者対象	関東地区事業者対象
11月16日(木) 9:30~12:00	11月22日(水) 13:30~16:30
対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業	対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業
会 場 AP大阪淀屋橋 J+Kルーム 3階 (大阪府大阪市中央区北浜3-2-25 京阪淀屋橋ビル3F)	会 場 AP西新宿 Aルーム 5階 (東京都新宿区西新宿7-2-4 新宿喜楓ビル)
主 催 近畿運輸局	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/>



新たなスタート地点に立った今 注力分野を見定め成長を続ける

日本郵船株式会社 代表取締役社長 **曾我 貴也氏**

様々な個性や背景、文化を持つ社員
の力を引き出すためには「聞く力」
が必要だという



日本郵船はグループ全体で800隻超を運航し、世界最大規模の船隊で多種多様な海上輸送サービスを提供している。今年4月には、自動車事業を中心にキャリアを築いた曾我貴也氏が社長に就任した。自社グループを取り巻く経営環境をどのように捉え、リーダーシップを発揮しようとしているのか。曾我社長に今の率直な想いを語っていただいた。

これまで以上に多くの声に しっかり耳を傾けていきたい

——社長就任から約半年が経ちました。現在の想いをお聞かせください。

曾我 実は一昨日、海運の神様が祀られている金刀比羅宮まで行ってきました。これは会社の公式行事として毎年実施している安全祈願で、社長以下の役員や技術本部長、海務部門のトップらが参加します。専務執行役員だった2021年には自動車輸送本部長として海陸の完成車輸送、また22年には客船事業グループを管掌する立場として客船「飛鳥Ⅱ」の安全祈願で足を運びましたが、今回は日本郵船グループ全体を見る社長としての参拝です。

4月に就任して以来、責任の重さを肌で実感していますが、金刀比羅宮に安全祈願したことでもう一段、その責任感が深まったように思います。本宮まで続く785段の石段を上り、日本郵船グループが運航するあらゆる船や、インフラを含めた物流の安全を祈ってきました。

様々な個性や背景、文化を持つ社員の力を引き出すには「聞く力」を養うことが大切だと思っています。私自身のキャリアを振り返ると、必ずし

も多くの部門を経験してきたわけではありません。ところが社長は自分が精通していない部分も含めて、グループ全体の業務を見ることが求められます。たとえ精通していない分野であっても、そこに関わる部門の社員やお客様の声を聞かなければ、会社として正しい判断を下すことはできません。海外現地法人で働くナショナルスタッフも含め、これまで以上に多くの声にしっかり耳を傾けていきたいと思っています。

——ご自身の社会人生活で印象に残っている出来事を教えてください。

曾我 今から30年以上前、客船事業の立ち上げに携わりました。当時の日本郵船は戦前から続いていた客船事業から撤退し、引退した最後の客船「氷川丸」が横浜の山下公園に係留されて以来30年近くが経過していました。当然、客船事業のノウハウは社内にほとんど残っていませんでしたが、この時の宮岡公夫社長には「客船事業を再開する」という強い意志がありました。

かくして客船事業の再開が決まりました。海運事業が基本的にBtoB（企業間取引）なのに対し、客船事業の場合は個人のお客様をおもてなしするBtoC（企業・消費者間取引）のビジネスです。従

来とは違った視点で「どうすればお客様に満足していただけるか」を一から考える必要がありました。併せて、当時の日本にはクルーズを楽しむ習慣が無かったため、国内でクルーズ文化を生み出さなければなりませんでした。

多くの先輩社員は客船事業を経験していなかったこともあり、20代だった私の提案や意見もよく聞いてもらいました。前例がないので基本的に反対されることはほぼありませんでしたが、それだけに持ち得る全ての知識を注ぎ、私自身が納得できるまで企画を考えました。初代客船「飛鳥」の設計にも参加し、客船事業の再開前後に関わりました。会社にとっても初めてのことで苦労もありましたが、クルーズを楽しんだお客様が「飛鳥」から満足そうな笑顔で下りてくる様子を直に見ることができ、非常に良い経験になりました。

物流圏の変化に合わせて 最適なアクションを取っていく

——こうした中、日本郵船を取り巻く経営環境と課題についてご説明ください。

曾我 2021、22年と新型コロナウイルスの影響を受けて物流が混乱しました。これを背景にコンテナ船の運賃市況が高騰し、当社の財務体質は大幅に改善しました。コロナ禍で強固になった財務体質をベースにして「これからどう成長していけるのか」、また「どの分野に力を入れていくべきか」について考えられる状態になりました。ある意味

で、新たなスタート地点に立ったと認識しています。

一方、当社には様々な問題が目の前に立ちはだかっています。1つ目が地政学リスクで、数年前とは全く違った形で社会の中に表れてきています。従来、海運や物流のビジネスは「グローバリゼーションの中で事業をどう拡大するか」に力点が置かれていました。しかし新たに発生している地政学リスクを見てみると、グローバリゼーションの意味合いも変化しています。その中で船の運航方法や物流の展開について考える必要があります。場合によっては地政学リスクに応じて物流圏、つまり物流の範囲が変化する可能性があります。

2022年2月に始まったロシアによるウクライナ侵攻を例に説明します。従来、ドイツなどの欧州各国はロシアからパイプラインを経由して液化天然ガス(LNG)を輸入していました。ところが今回の出来事でパイプラインからのLNG供給がストップし、欧州はロシア以外の調達先を探す必要がありました。今、ロシアに代わって欧州最大のLNG供給元になっているのは米国です。シェールガス由来のLNGを海上輸送で欧州まで持ってきています。以前は米国から欧州向けにLNG運搬船が走ることはほぼありませんでしたが、ウクライナ侵攻によって欧米間のLNG輸送が活発になっています。

LNGの調達先がロシアから米国に移れば輸送航路が伸びます。船が重油燃料を焚いている限り、輸送距離に比例して二酸化炭素(CO2)排出量も増えます。もし代替燃料などを導入してゼロエミッ

Innovation for Wellbeing

すべての人々の幸せと、
より良い社会のために。
私たちは、
笑顔と活力あふれる「確かな明日」へ、
イノベーションを起こし続けます。



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

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

**JSE (簡易版)
DISTANCE TABLES & CHARTS
航海距離図表付
内航距離表**



一般社団法人 日本海運集会所 編集発行

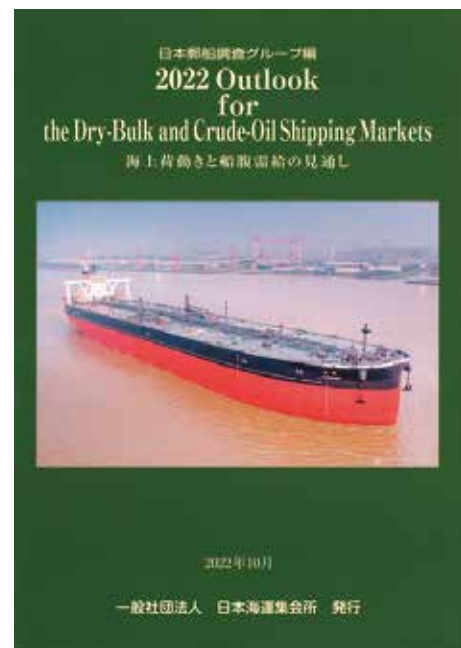
本体価格：4,400円(税込) 別途送料実費
(当所会員は商品代が10%割引となります)
編集・発行：一般社団法人 日本海運集会所
発行年月：1996年7月25日
再版：2013年10月15日
A4判 約330ページ

KNOW SAFETY NO PAIN,
NO SAFETY KNOW PAIN

——— すべての組合員のために ———



 JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合
www.piclub.or.jp



ドライバルク貨物と原油の見通しを示す

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 纂：日本郵船株式会社 調査グループ

発 行：一般社団法人 日本海運集会所

発行年月：2022年10月31日

体 裁：A4判 約150頁

定 価：（価格は税込み、別途送料実費）

お問い合わせは

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

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

特集

海上保険 ～時流を読むための4テーマ～

毎年恒例の海上保険特集では、保険の観点から海運関係者にとって関心が高いテーマを損害保険会社とP&I保険組合に挙げてもらい、寄稿記事としてまとめている。

2023年の特集は、

- ・荒天事故時の私法・公法に基づく責任の回避可能性
- ・ロンドン船舶保険マーケットの最新動向
- ・ロシア原油を運ぶ「影の船団」と被害者救済について
- ・タンカーのリスクマネジメントとロスプリベンション

一の4テーマをお届けする。

寄稿

荒天事故時の私法・公法に基づく責任の回避可能性

三井住友海上火災保険株式会社
グローバル損害サポート部 四国海損グループ

塩澤 拓真



昨今、自然災害の件数が増加しこれによる被害も甚大化している中で、台風をはじめとした異常気象に船舶が巻き込まれ、走錨により岸壁・道路と接触する事故も増加傾向にある。

このような荒天により船舶が岸壁・道路と接触するような事故が生じた場合、まずは当該事故により生じた責任の回避可能性について検討を行う。この検討にあたり、日本国内法では接触した対象物の所有管理者が私人(市民や民間企業)か公人(官公庁や地方自治体)かによって、当該船舶の所有者である船主が負う賠償責任の根拠法令、そしてその法的な効果が異なる点に留意する必要がある。

本稿ではこのような法的根拠の相違点、留意事項を整理した。

私人の所有物に対する賠償責任： 民法 709 条

(1) 5つの要件

船舶運航により第三者の私人(市民、民間企業)の所有物を損傷させた場合、船主は民法709条に

おける「不法行為責任」に基づき賠償責任を負う。一般的な解釈では、以下5つの要件すべてを充足した場合、加害者は被害者に対し、権利・利益侵害行為によって生じた損害を賠償しなければならないとされている。

- ① 加害者に責任能力があること
- ② 他人の権利・利益を侵害していること
- ③ 加害者の故意・過失が存在していること
- ④ 損害が発生していること
- ⑤ 加害行為と損害との間の相当因果関係

損害賠償を請求する被害者側が上記①～⑤の要件を立証する責任を負う。この損害賠償請求に備えるため、請求を受ける船主側としてはあらかじめ事実確認と証拠資料の収集を行い、上記5つの要件のうち1つでも否定することが可能なのか、損害賠償請求を受ける前に検討しておくことが望ましい。

(2) 不法行為責任における過失の要件：「予見可能性」と「結果回避義務違反」

荒天による事故において不法行為責任に基づく賠償責任を回避するためには、上記③「加害者の

故意・過失」の有無を争うことが多い。

過失とは「ある結果を認識・予見することができたにも関わらず、注意を怠って認識・予見しなかった心理状態、結果の回避が可能だったにもかかわらず、回避するための行為を怠ったこと」※1と解される。すなわち、以下2つの要件を満たした場合、民法上の不法行為責任における過失が認められる。

(A) ある結果を認識・予見することができたこと(予見可能性の存在)

(B) 結果回避が可能だったにも関わらず、この義務を怠ったこと(結果回避義務の違反)

この予見可能性・結果回避義務違反の程度が問題となるが、これは「その職務にある人間が予見できうる程度の予見可能性」、「その職務にある人間にとって通常要求される程度の注意義務違反」と解される。なお、実際の事故において、予見可能性・結果回避義務違反の有無を判断するための事実関係・資料の一例を以下表1に整理した。

近年では気象情報を容易に入手できるようにな

り、航海機器も進歩したことで、予見可能性の判断が厳格化しているように思われる。このため、事故が生じた場合は幅広い事実関係の証拠・資料を収集する必要がある。なお、時間が経つにつれ入手困難となる証拠資料もあるため、どのような資料を入手しておくべきか、早い段階で弁護士のサポートを受け理解することが大切である。また、事故を受けて混乱している乗組員から、正確な事実関係を聴取することも求められる。

【補足】乗組員の行為に対して船主が賠償責任を負う仕組み：商法690条

乗組員個人が行った行為に対しては、一般的な使用者責任について定めている民法715条ではなく、民法の特別法である商法690条の使用者責任が適用される。民法715条における使用者責任には但し書きにて免責規定が置かれていることに対して、商法690条の使用者責任には免責規定が存在しないため、船主にはより厳格な使用者責任が課されることとなる。

表1 責任回避の可否を検討するために必要な資料(一例)

- 事故当時の本船乗組員の行動(例：本船のVDRデータ)
- 当時の風速(例：風速計の写真)や波浪状況とその予見可能性
- 避難指示の有無、特にマーチス等からの指示、勧告
- 当時の気象予報内容、同海域での警報状況
- 同時期、同海域における同様の事故発生状況
- 同海域での同様の事故例、その内容
- 本船船主の対応内容
- オペレーターによる指示内容(可能であれば文面が望ましい)
- 当時、気象情報を適切・適度に収集していたか
- 事故前に当該海域から避難することが現実的に可能であったか
- 錨鎖繰り出し数、錨泊場所の底質(走錨による事故の場合)
- 係留方法(係留中の事故の場合)

※1 金子宏・新堂幸司・平井宣雄「法律学小辞典」第4版補訂版(2012.12.25)有斐閣

寄稿

ロンドン船舶保険マーケットの最新動向

東京海上日動火災保険株式会社
担当課長（ロンドン駐在）

岩井 暢平



ロンドン海上保険マーケット

ロンドンは海上保険の中心地である。17世紀半ば、エドワード・ロイドがロンドンで開いたコーヒー店がロイズマーケットの起源となったことは有名な話である。ロイズは単一の保険会社ではなく、世界の保険会社や出資者がシンジケートと呼ばれる引受団を作り、ロイズブローカーが持ち込む案件を引き受ける会員制の保険マーケットである。

これとは別に通常の会社組織である保険会社があり、これをカンパニーマーケットと呼ぶ(業界団体名＝IUA：International Underwriting Association of London)。これらロイズとカンパニーの2つがロンドンマーケットを構成している。グラフ1は、2022年時点の船舶保険、貨物保険それぞれの国別マーケットシェアを表している。ロイズ、カンパニー(IUA)双方の数字を合計すると船舶保険では14.3%、貨物保険では13.5%が英国のマーケットシェアとなっており、一定の割合を占めていることがわかる。

ロンドンマーケットが海上保険の中心地であるというのは、マーケットシェアだけが理由ではない。そこには300年を超える歴史、世界の共通言語である英語を使用する優位性、国際海事機関(IMO)本部・バルチック海運集会所・金融・海事弁護士といった海運業界を支える周辺業界の存在も大きく貢献している。海運と海上保険に関する各種の制度やルールを発信しリードし続けることで、彼らはルールメーカーとして特別の地位を保ってきた。

また、ロンドンマーケットは保険会社がリスク分散のために利用する再保険マーケットの中心でもあり、その動向は世界の保険会社に影響を及ぼす。世界の海上保険マーケットで幅広く使用される多くの保険約款もロンドンマーケットで生み出されたものだ。それら約款文言の解釈は、英国判例の積み重ねにより確立されていく。

2018年以降、収益性の確保を至上命題としていたロンドン海上保険マーケットでは、海上保険事業の見直し(廃業／撤退)や、料率の引き上げや保険条件の引き締めによって抜本的な収益改善が進み、足元では海上保険分野の収益が回復し、ハー

ド化に一服感が出ている。一方、マーケットの不確実性の高まりによって、これまでのマーケットサイクルに変化が生じている。今回は、とくにその影響が大きい船舶保険に焦点を当て、これまでのマーケットの動きを振り返りながら、現状と課題、不確実性の高まりによる影響等について概観する。

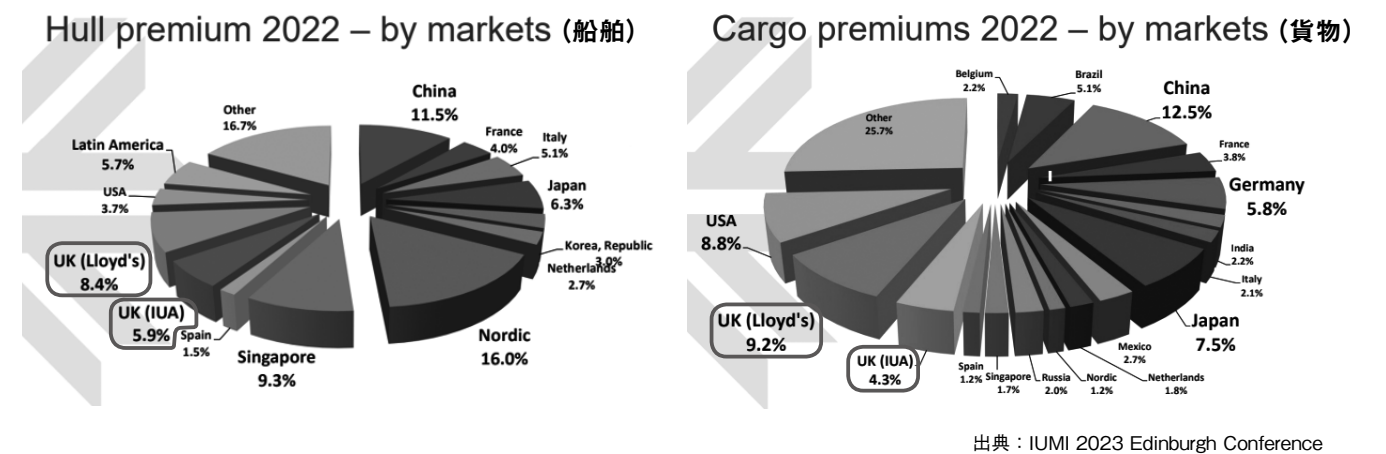
船舶保険マーケットのこれまでの動き

ロイズは需要と供給の関係によって価格が導かれる典型的な「マーケット」である。各シンジケートは出資者を募り、自らの引受能力(キャパシティ)を確保する。出資者が増えればマーケット全体の引受能力、すなわち保険の供給能力が増強される。供給が保険の需要を上回れば、保険料の引き下げ圧力が強まり保険条件が拡大される方向に力がかかる。つまり、マーケットがソフト化する。

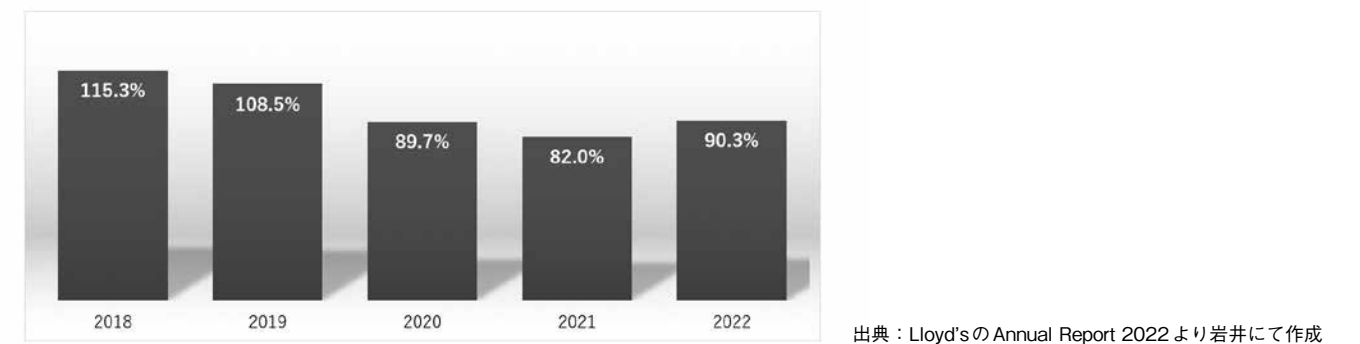
る。2018年にはキャパシティがピークを迎え、このキャパシティの増加が保険マーケットの「需給バランス」を崩し収益性が悪化した。多くのシンジケートでは海上保険種目が改善の対象となり、船舶保険を中心に有力と目されていたシンジケートを含め撤退や廃業が相次ぐこととなった。その間、料率の引き上げや保険条件の引き締めも進行しマーケットの収益改善が加速した。

保険事業の収益性を示す指標にコンバインドレシオがある。コンバインドレシオとは、支払い保険金が収入保険料に占める割合である損害率(正確には再保険の収支を反映した正味損害率)と、事業費が収入保険料に占める割合である事業費率(同じく再保険を反映した正味)を合算した数値であり、100%を超えている場合には保険引き受けにおいて収益が上がっていないということになる。グラフ2は、船舶のみならず、ロイズの海上、航空、輸送にかかわる保険合算のコンバインドレ

グラフ1 国別 保険料マーケットシェア 2022(船舶・貨物)



グラフ2 ロイズ コンバインドレシオ(海上・航空・輸送合算)



寄稿

ロシア原油を運ぶ「影の船団」と被害者救済について

損害保険ジャパン株式会社
海上保険金サービス部 船舶保険金サービス課

課長代理 **飯干 友太**



はじめに

海運業は広範かつ多岐にわたるグローバルなサプライチェーンに携わり、世界各国へ物資を巡らせるという極めて重要な役割を担っており、様々な形で経済制裁の影響を受けやすい。

経済制裁においては、過去には国家全体を対象とした制裁が行われ、対象国における子供をはじめとした脆弱な一般市民にも、人権・人道的な観点から大きな影響を与えてきた。2021年11月号では、弊社より「国家間の経済制裁がもたらす海運業のビジネスリスク」について寄稿したが、今般はロシアの「影の船団」に関する情報を整理し、被害者救済に関わる動向とその懸念点を紹介する。

経済制裁の概観

(1) 概観

経済制裁は、その主体の違いから、①国際連合

の安全保障理事会(以下、「安保理」)の決議に基づく経済制裁、と②各国の単独ないしは欧州連合(EU)などの決定に基づく経済制裁、の2つに大別される。①においては、常任理事国である5か国(中国、フランス、ロシア、英国、米国)の拒否権が行使されずに、かつ常任・非常任理事国の15か国のうち計9か国以上が賛成した場合に成立することとなる。つまり、ロシアが常任理事国であることが、安保理によるロシアへの経済制裁を不可能としているのである。

(2) 経済制裁の目的

経済制裁の目的として、国際連合広報センターの「制裁」※1には“平和的な移行を支援し、政権の非合法な変更を阻止し、テロリズムと対処し、人権を保護し、不拡散を促進するために制裁を実行してきた”と記載がある。経済制裁は、平和的な移行を進める政府や地域を支援することが意図されてきた。

(3) 経済制裁の方法

安保理の制裁は、包括的な経済関係や貿易の禁止から、特定の商品の禁止や武器の禁輸まで、その方法は多岐にわたり、渡航禁止や資産の凍結など、特定の個人や事業体を対象とした制裁も行われている。冒頭に述べたように、経済制裁対象となる国家における脆弱な一般市民にも負の影響を及ぼす懸念があることから、2003年以降、すべての新規の制裁体制は特定の対象を目標とし、措置は特に指定された個人や事業体に適用されている。

米国のロシアに対する経済制裁は、ロシア大統領、その密接な関係を有する者の資産凍結の他、輸出入に関する措置が多岐にわたって実行された。また、EUと協調し、金融機関のSWIFT(国際銀行間通信協会)からの排除を行う経済制裁も行われたことは記憶に新しい。

(4) 保険者に関連するロシア関連制裁と対応

保険者は、「ロシア産原油等に係る上限価格措

置(プライス・キャップ制度)」への対応が必要となっている。当措置においては、その売買取引に直接関係のない役務・サービスの提供者である船舶保険者は、事前に貨物の価格情報を確認することが現実的に困難となる。従って、船舶保険者は、お客さまから宣誓書を受取る実務を採用している。しかし、実際に制裁への抵触があった場合には、保険サービスの提供は禁止されているため、被害者救済ができなくなってしまう恐れが生じる。

米国のガイダンス

2020年5月14日に米国の財務省・国務省・沿岸警備隊は「不正海運および制裁回避慣行対処に関するガイダンス」※2を発出した。このガイダンスでは「人の目を欺く海運慣行」を列挙するとともに、その「附属書A」において、海事産業に従事する組織毎のデリジェンス慣行を示した。「人の目を欺く海運慣行」として列挙された7項目を、以下に要約のうえ引用する。

表1 「人の目を欺く海運慣行」※3

①	船舶の自動識別システム(AIS)を無効化または操作する。
航行安全上の問題からAISを無効化することは認められているが、不法活動に従事する船舶は、自己の動きを覆い隠すために意図的にAISを無効化したり、送信データを操作することがある。このうち情報を操作する慣行をスプーフィングといい、船名・IMO番号、業務識別番号(MMSI)等を変更する。これにより船舶の寄港地や航海に関する情報を隠すこともできる。	
②	物理的に船舶の識別情報を変更する。
総トン数が一定以上の船舶は、船体または船橋の目に見える場所に船舶の名称とIMO番号を表示することが義務付けられている。IMO番号は、船舶の所有者や名称の変更に関わらず恒久的であるように意図されている。不法活動に従事する船舶は、この船名やIMO番号を塗りかえて、異なる船舶になりすますことがある。	
③	貨物・船舶書類を改ざんする。
原産地証明書や保険証書などの特定の書類を改ざんすることで、検査を掻い潜ることがある。	
④	瀬取り(STS)
瀬取り(海上で船舶から別の船舶に貨物を積みかえる事)は正当な目的で行われることがあるが、特に夜間や制裁回避または他の不正行為のリスクが高いエリアでの瀬取りは、ひそかに積み替えられる石油、石炭、その他の資材の出荷地または目的地を隠すことにより制裁を回避する目的で頻繁に利用されている。多くの沿岸国は、入港船にPI保険の加入を義務付けており、よって官憲の及ばない遠い沖合や公海上で危険なSTSを実施することもある。	
⑤	航海上の規則違反
悪意ある人物は、迂回、回り道、第三国での貨物の通過、積み替えを利用して、貨物の出荷地や受取人を隠べいすることを試みることがある。通常の商慣習から逸脱する航路及び目的地となることが多い。	
⑥	虚偽船籍およびフラッグホッピング(次から次へと船籍を変えること)
これを通じて、実態把握が困難にし、不正貿易の探知を回避することがある。	
⑦	複雑な所有権または管理
所有者や管理に関して真の利害当事者を合理的に特定することができない状況になる。	

※2 OFAC ウェブサイト(日本語訳) : <https://ofac.treasury.gov/media/44691/download?inline>

※3 引用 : 「<https://ofac.treasury.gov/media/44691/download?inline>」より筆者が抜粋および要約したもの

※1 国連広報センター HP(項目:「制裁」) : https://www.unic.or.jp/activities/peace_security/enforcement/sanction/

寄 稿

タンカーのリスクマネジメントとロスプリベンション

日本船主責任相互保険組合
ロスプリベンション推進部長

浅井 亨



タンカーは、長い年月をかけ、高い安全運航基準を確立してきた。1989年にエクソンバルディーズ号原油流出事故があり、また日本海でも1997年にナホトカ号重油流出事故があった。このような事故を教訓とし、船体構造の改善や安全に対する業界の取り組みが進められてきた。ロスプリベンションの視点で現在までのタンカー業界の主要な取り組みと、P&I保険による活動を紹介する。

ダブルハル化の推進

タンカーの構造については、ダブルハル化が最も安全運航に寄与しているといえる。ダブルハルが法制化される以前はシングルハル船が主流だった。シングルハルタンカーが一般的であった時代は、特段危険を感じることなく、わずかなUKC (Under Keel Clearance：余裕水深)であっても、注意してワッチしていれば大丈夫だと信じて運航されてきた。

当時の典型的なシングルハルのVLCCは、専用の分離バラストタンクがNo.2(P&S)、No.4(P&S)にあり、カーゴタンクは、No.1(P、C、S)、No.2

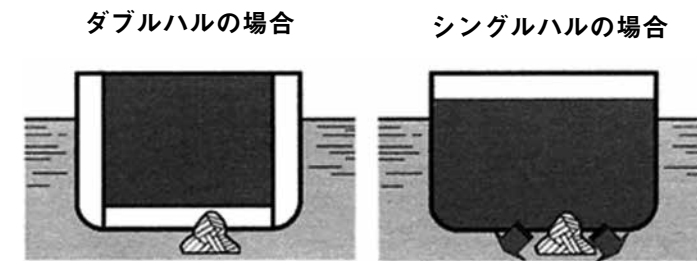
(C)、No.3(P、C、S)、No.4(C)、No.5(P、C、S)、Slop (P&S)という構造だった。喫水20m超の満船のVLCCで、漁船に嚴重な注意を払いながら、深喫水船ルートへ迂回し、スコールで視界がゼロになったと思えば、通り過ぎると灼熱の日が照り付ける晴天のマラッカ・シンガポール海峡を通航していた。

25年以上前、東京湾で船底が浅瀬に接触しカーゴタンクに亀裂が入った結果原油が流出した事故が発生した。また、あるタンカーでカーゴタンクの外板(水線上)に腐食による亀裂が発生し、カーゴが滲み出していたケースがあり、いずれも、シングルハルのVLCCであったが、もし、ダブルハルであったならバラストタンク外側外板の亀裂で済み、貨物油の流出は防げたと思われる。

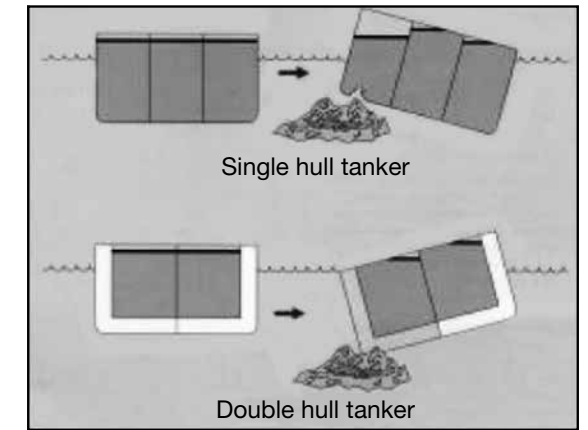
タンカー業界の安全基準への取り組み

リキッド船(原油タンカー、液化ガスタンカー、ケミカルタンカー)は、研修を受け危険物取扱者の資格を取らなければ乗船できない。海洋汚染リスクや貨物の可燃性、有毒性から乗船できる乗組

図 ダブルハルとシングルハルの構造とリスク



「日本財団 図書館 船の科学館 物知りシート」より
<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2002/00033/contents/013.htm>



員が限定され、未経験者がいきなりシニアオフィサー(船長、機関長、一等航海士、一等機関士)の職を執ることはできない。シニアオフィサーになるあたりからスペシャリスト化され、乗る船種が固定される。タンカーの世界では、乗組員の資格以外に、経験による配乗基準やその他業界として様々な安全への取り組みが行われてきた。

(1) OCIMFによる安全基準策定及び 検船報告制度の導入

タンカー業界では、OCIMF(石油会社国際海事評議会)という業界団体が安全基準の策定を行っている。OCIMFは係留設備のガイドラインをは

じめ様々な安全ガイドラインを発行している。

SIRE (Ship Inspection Report Programme)は、OCIMFが導入した検船報告制度で、本船に関する最新情報のデータベースである。かつて、各石油会社は独自のフォーマットで運航船の検船を行っており、船社・管理会社は、各石油会社の検船フォーマットを収集し解説書を作成して検船に備えていた。その後、検船する側とされる側の利便性を考慮してOCIMFは検船システムを統一しSIREを開始したというのが、この制度発足の経緯である。タンカー運航船社は、このSIRE検船を定期的に受検し常に合格していることを用船の条件としている。

Ship Inspection
Report programme
(SIRE)



OCIMFのSIREプログラム

国内最大のフェリー・RORO 船社が始動

商船三井さんふらわあ

商船三井グループの商船三井フェリーとフェリーさんふらわあが10月1日に経営統合し、「商船三井さんふらわあ」として営業を開始した。新会社は定期航路6航路、運航船はフェリー10隻とRORO船5隻の計15隻を有する日本国内最大のフェリー・RORO船社となる。社長には商船三井のグループ執行役員である牛奥博俊氏が就任した。

将来的には船内 Wi-Fi の提供も視野

営業開始に先立つ9月28日、都内で記者会見が開かれた。牛奥社長は足元の事業環境を「国内の人口減少により貨物輸送需要の大きな成長が望めない一方、トラックドライバー不足に起因するモダルシフトの潮流を受け、フェリー・RORO船業界では構造変化が起きている」と説明した。また、「経営資源を結集し、外部環境の変化や顧客ニーズに対応することで、規模・健全性・役職員の幸福度『世界から注目されるフェリー・RORO船社』になりたい」と経営方針を語った。

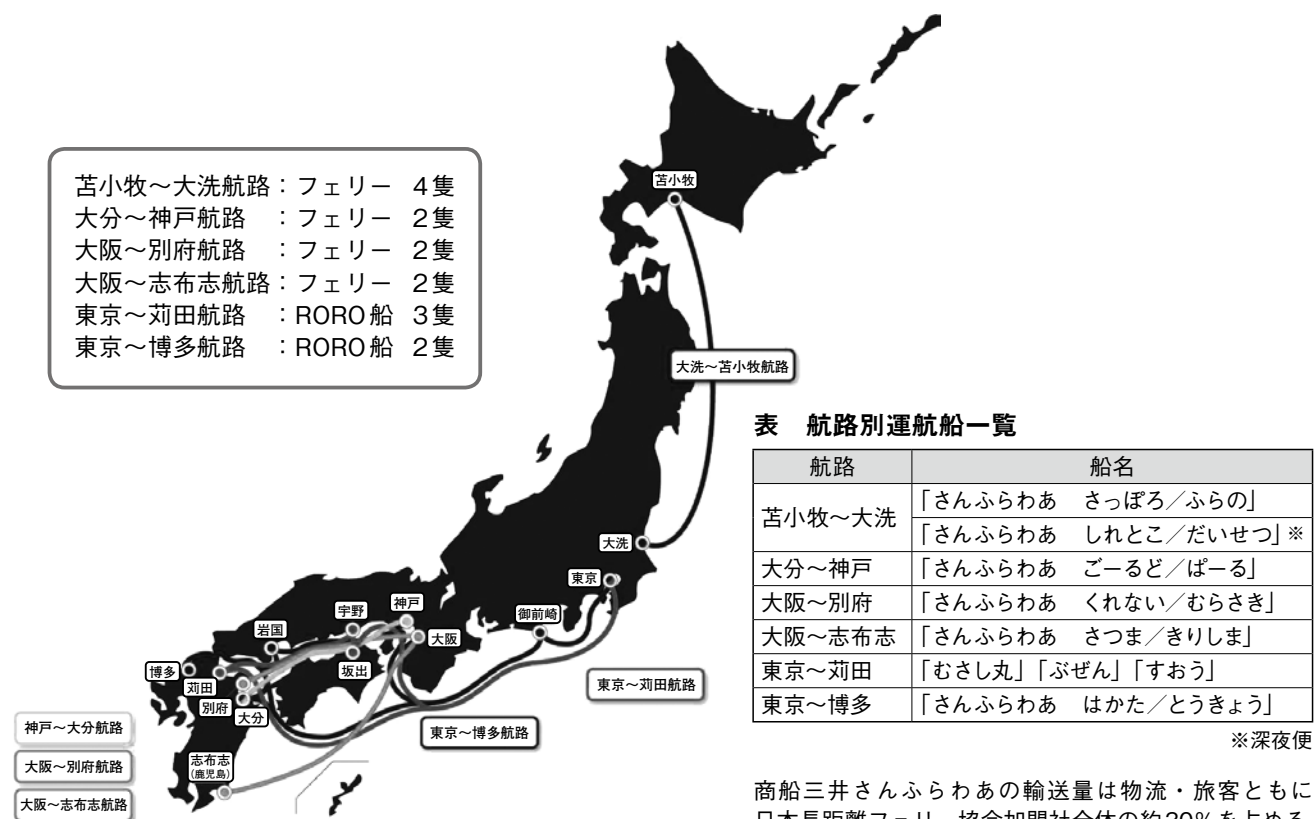
会見では情報通信技術(ICT)の重要性にも言及した。具体的には、低軌道衛星を使ったKDDIの

通信サービス「Starlink」を活用し、船陸間通信の環境整備を図る。まずは安全運航に必要な情報共有や乗組員の職場環境改善に生かしたい考えだ。近い将来には、乗船客に船内Wi-Fiサービスを提供することも検討しているという。

新燃料の採用も視野にリプレースを継続

脱炭素化に向けた投資も積極的に進める。直近では今年1月と4月、日本初の液化天然ガス(LNG)燃料フェリー「さんふらわあ くれない」、「さんふらわあ むらさき」の2隻を大阪～別府航路に相次いで投入した。また2025年には、苫小牧～大洗航路・深夜便のリプレース(代替建造)船としてLNG燃料フェリー2隻を投入予定だ。

さらに就航時期は未定だが、東京～博多航路と東京～荻田航路のRORO船2隻、神戸～大分航路のフェリー2隻の計4隻をリプレースする計画があることを明らかにした。牛奥社長はこれら4隻について「LNGに代わる新燃料の採用も選択肢として研究・検討を続け、業界に先駆けて積極的に取り組む」意向を示した。



商船三井さんふらわあの輸送量は物流・旅客ともに日本長距離フェリー協会加盟社全体の約30%を占める

新ブランド名「MITSUI OCEAN CRUISES」を発表

商船三井クルーズ

商船三井グループの商船三井クルーズは10月12日、新たに展開するクルーズブランド名を「MITSUI OCEAN CRUISES(ミツイオーシャンクルーズ)」に決定したと発表した。商船三井が米シーボンクルーズ社から購入した「Seabourn Odyssey」(3万2477総トン)を改修し、既存の「にっぽん丸」(2万2472総トン)と合わせて商船三井クルーズが運航する。

24 年就航船は「MITSUI OCEAN FUJI」

商船三井グループ経営戦略「BLUE ACTION 2035」では、ボラティリティの高い海運市況をカバーする「非海運型・安定収益型事業」の一つとしてクルーズ事業を位置付けている。複数隻の新規投入を通じて国内顧客に加え、インバウンドを中心とした海外顧客の基盤拡大を図っていく。

今回発表したブランド名「MITSUI OCEAN CRUISES」には、「日本の海運の歴史を築いてきた三井の誇りと青い海から始まる未来への希望」を込めた。ターゲットとしては、乗組員1人が乗客1人をもてなす最上位カテゴリー「ラグジュアリークラス」を想定している。

新ブランドの下で「Seabourn Odyssey」の改修工事を行い、「MITSUI OCEAN FUJI」として2024年12月に投入する。船名の「FUJI」は、クルーズ元年と言われた1989年に就航した「ふじ丸」

に由来している。また、日本の象徴の一つである富士山も意識して名付けた。

客室は229室・7タイプで、全てスイートルームだ。広さは28～85m²で、9割の客室にベランダが付いている。また、メインダイニングやビュッフェなど4種類のレストランを導入する。このほか、ホールやジム、プールなどの施設を備える。さらにワーキングブースも新設し、まとまった休みが取れない顧客の取り込みを図る。

27 年以降に新造船 2 隻を追加投入

新ブランドの目玉商品が、2025年に「MITSUI OCEAN FUJI」で実施する世界一周クルーズだ。期間は4月12日から7月20日までの100日間で、横浜発着で16カ国・24港に寄港する。世界一周クルーズ以外にも2～3泊クルーズや1週間周遊クルーズなど、既存顧客・新規顧客のどちらも楽しめる商品を企画するという。

「MITSUI OCEAN FUJI」は外国籍船として就航するが、1～1年半を目途に日本籍に転籍し、同じく日本籍の「にっぽん丸」と同じような運航形態がとれるようにする。さらに2027年以降、新ブランドとして3万5000総トン級の新造クルーズ船2隻を追加投入し、日本のおもてなしと欧米のラグジュアリークオリティを融合したクルーズ体験の提供を目指す。



新ブランドとして2024年12月に投入する「MITSUI OCEAN FUJI」は、全客室がスイートルームを基本とするラグジュアリークラスのクルーズ船



練習帆船「海王丸」をメディア向けに公開

海技教育機構



舵輪の役割を説明する齊藤さん(右)

海技教育機構(JMETS)は9月28、29日の両日、東京湾有明埠頭で練習帆船「海王丸」の見学会を行った。東京寄港に併せて報道機関向けに公開したもので、集まったメディア関係者は船員の話聞きながらじっくりと船内を見て回った。

メディアを通じて船員養成の現場やJMETSの役割を多くの人に知ってもらうほか、来年度以降に帆船の寄港地を拡大することを目的に海王丸を公開した。

見学会ではまず、三等航海士の齊藤瑞己さんが案内して船首に向かった。齊藤さんによるとデッキが板張りのため足音の衝撃を吸収し船内に響かないようにする効果があるという。板が割れて傷まないように、実習生は海水をまいてヤシの実で磨くのが慣例だ。

続いて船橋に上ると、操舵室後方にある海図室の机には海図が置いてあった。海図室と操舵室はカーテンで区切られており、「夜間航行の際は定められたライトしか点灯できないため、海図を見る時の光が漏れないようにカーテンで区切る」という。操舵室には運航に必要な舵やコンパス、無線機などの機器が揃う。多い時で20人の実習生が室内に入り、安全運航に欠かせない業務を学ぶ。

船尾側に行くと、存在感を放つ舵輪がある。帆が受ける風向きや強さに注意しながら、舵輪を回して船の方向を決める。天候によっては5人態勢で回すこともあるという。今春に遠洋航海を行った際は、シンガポールまでの航路で船のエンジン

を止めて実習生が舵輪を回したこともあったそうだ。

この他に船員や実習生が生活する居住区も回った。船内には850トンの水があるものの日常的に使えるのは200トンのみで実習生は風呂に入りながら節水の重要性を身に付ける。居室の左右には二段ベッドが2台ずつ並び、7人で1部屋を利用する。実習生にとってベッドが唯一のプライベート空間という。

機関制御室では三等機関士の箱崎勝也さんが説明した。室内にはメインエンジンのハンドルや運航状態を確認するための機器が並び、船内で生活するための発電機を3台積んでおり、その状態もチェックできる。航海中には実習生約15人が室内で機械の操作方法や主機の増減速などを学ぶ。

国土交通省所管の海技教育機構(JMETS)は日本最大規模の船員教育機関として海上技術学校や海上技術短期大学校、海技大学校の計8校を運営する。



機関制御室の機器を案内する箱崎さん



船長のための海洋関係法

海洋の自由と法秩序



商船の船長、航海士、それらを目指す学生が学んでおくべき国際法、海洋法、関連する国内法についての概説書。法理、法原則の説明には豊富な事例を加え、重要なトピックはコラムとして解説し、内容を充実させた。船長経験者として海技大学校での実務教育に従事した後、東京海洋大学で法律学の教鞭をとる著者集大成の一冊。

逸見真 著 A5判 400頁 定価3,960円(税込)

モーダルシフトと内航海運

昨今のドライバー不足への対策や、災害時に備えた輸送モードの多重化として注目を浴びているモーダルシフト。そのうち、内航海運へのモーダルシフトに焦点を当て、環境問題における役割、物流政策との関係、さらなる進展のための課題、船種ごとの輸送特性と競争関係について解説。また、海外の政策や国内の取り組み事例を紹介。



森隆行 編 A5判 168頁 定価2,530円(税込)

北水ブックス



AIが切り拓く養殖革命

北大×ソフトバンクのチョウザメプロジェクト

養殖におけるAIの応用について、解剖学的手法も用いたデータ収集に始まり、CGオブジェクトの作成、水中環境のシミュレーション、ディープラーニングにより水槽の映像からチョウザメを自動検知し、尾数のカウントに成功するまで、実際の作業の流れに沿って、興味深い画像や動画、そして失敗談も交えて、具体的かつ詳細に解説。

石若裕子 編著 A5判 128頁 定価1,980円(税込)

道南おさかな図鑑

北海道新聞夕刊「みなみ風」の連載コラムに加筆・修正を加えて書籍化。北大水産学部の先生16人が、タラ、ホッケ、カレイ、ゴッコ、サケ他40種について、生態を中心に、カラー写真と共に楽しく紹介します。道南ですから、魚ではありませんがイカ、タコ、ウニももちろん登場。魚好きの「もっと知りたい!」に答えてくれる本。

魚に魅せられた北大の研究者たち 著 A5判 98頁 定価1,760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

http://www.kaibundo.jp/
e-mail: hanbai@kaibundo.jp

物流分野のGHG算定に関する 国際規格「ISO14083」

流通科学大学
名誉教授
森 隆行



はじめに

2023年3月、「温室効果ガス－輸送チェーンにおける温室効果ガス排出量の算定及び報告」“Greenhouse gases - Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations”に関する国際規格であるISO14083が発行された。

ISO14083は、物流分野の温室効果ガス(GHG)排出量算定に特化した初めての国際基準であり、あらゆる輸送モードの特徴をふまえた算定方法を

規定している。算定対象範囲を具体的に定義しており、原則だけではなく各輸送モードに応じた算定の手順を細かく規定している。

現代における環境対応ではサプライチェーン全体の対応が要求されており、GHG排出量の2割を運輸部門が占めている。ISO14083は、そのGHG排出量の計算や算定対象等の国際基準の必要性から誕生したものである。

今後、ISO14083が、物流分野におけるGHGの排出量の算定のデファクトスタンダードになると考えられる。物流関係者はISO14083とは何かを理解し、どう取り組むかを考えておく必要がある。

表1 ISO14083

規格名称	ISO14083 Greenhouse gases-Quantification and reporting of greenhouse gas emission arising from transport chain operations
内 容	旅客及び貨物の輸送チェーン(発地から着地まで)における、GHG排出量の算定及び報告に関する要求事項・ガイダンス
提 案 国	ドイツ(Smart Freight Centreと共同で作成)
範囲／領域 (SCOPE)	「この文書は、旅客と貨物の輸送チェーンの業務から生じる温室効果ガス(GHG)排出量の定量化と報告のための共通の方法論を確立したものである」
発 行 年	2023年3月発行

ISO14083の構成

ISO14083の主な項目は以下の①から⑥で構成されている。文章の約半分にあたるAnnexは、AからRまで18に分類されており、輸送モード別(トラック・鉄道・海運・河川水運・航空等及び物流拠点)のガイドラインに充てられている。

①用語と定義、②原則、③定量化の原則、④GHG算定方法、⑤結果と報告、⑥Annex

ISO14083の特徴

ISO14083の特徴は、あらゆる輸送モードの特徴をふまえ、輸送モード別(道路・鉄道・海運・内陸水運・航空等)に算定方法を規定し、そのガイドラインを詳細に解説している点にある。また、算定対象範囲と算定方法を細かく定義している点も特徴である。対象領域を「輸送チェーン」(Transport Chain)という概念で表し、輸送チェーン全体を対象領域と定義している。輸送チェーンとは、発地から着地までの一連の貨物の輸送を表す概念であり、対象領域には輸送手段(モード)だけでなく物流拠点(ノード)としての港湾・ターミナルや倉庫も含まれる。また、混載貨物におけるGHG排出量の按分の方法を明確にしている点も特徴として挙げられる。例えば、貨客混載の場合のGHG排出量按分の方法(フェリーや航空機)、郵便・宅配貨物の包装1個当たりの計算方法、冷蔵貨物と常温貨物を混載する場合の按分方法等細かく規定している。

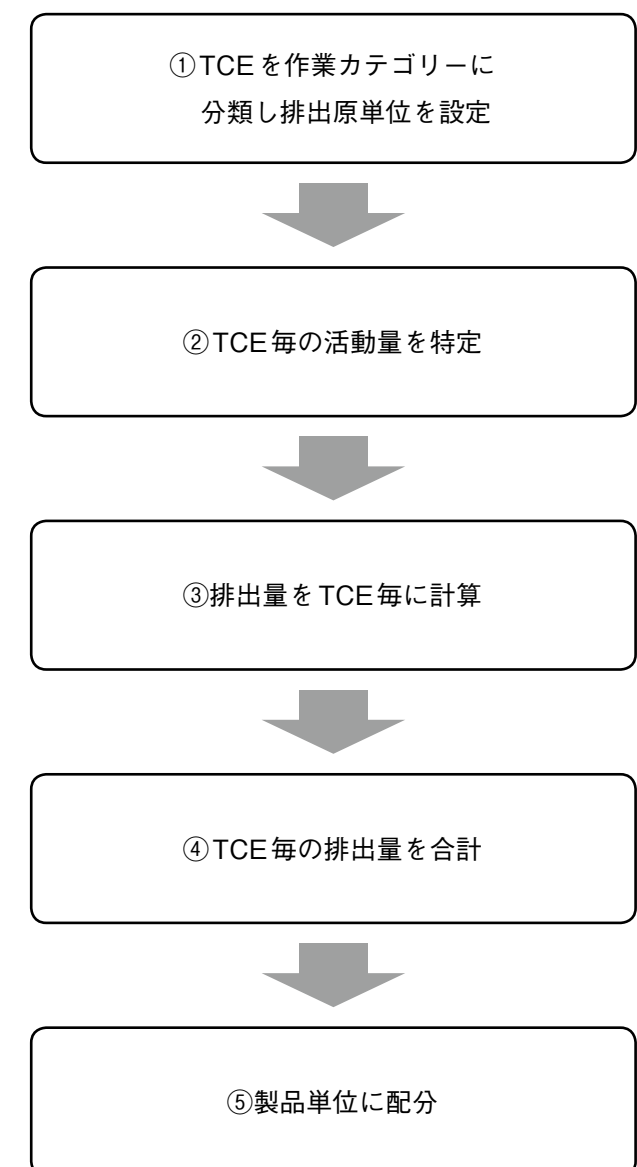
表2 ISO14083の特徴

①	物流分野のGHG排出量算定に特化した初めての国際基準
②	あらゆる輸送モードの特徴をふまえた算定方法を規定
③	算定対象範囲を具体的に定義
④	原則だけではなく、算定の手順を細かく規定

ISO14083におけるGHG算出方法

輸送工程全体を輸送チェーン要素(TCE; Transport Chain Element)に分解し、TCE毎に排出量を計算し積み上げ、全体の排出量を計算する。なお、輸送工程では、輸送機材を使用した作業だけでなく物流拠点での作業を含めた全ての排出量を計算する。言い換えれば、輸送モードとしてのトラック、鉄道、船舶、航空機など輸送時のGHGだけでなく、ノードに当たる倉庫・物流センターや港湾・トラック等のターミナルでのGHGも計算対象とすることを意味する。

図1 GHG算出の流れ



2024年問題まであと約半年 船へのモーダルシフトは進むのか

働き改革でモノが運べなくなる？ 物流の危機「2024 年問題」とは

2024年4月以降、トラックドライバー不足による物流の停滞が懸念されている。発端は2018年6月、政府が「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（働き方改革関連法）を可決したことだ。

この「働き方改革関連法」では、長時間労働の是正に向けて「時間外労働の上限規制」が導入された。具体的には、一般職種で月45時間、年360時間、特別な事情がある場合は単月100時間、複数月平均80時間、年720時間を上限とし、規定を守らなかった場合の罰則が設けられた。

ただし、一部の事業・業務には適用猶予・除外措置が取られた。その一つが自動車運転の業務で、改正法施行5年後の2024年4月に時間外労働の上限規制を適用することが定められた。上限時間は年960時間だが、将来的な一般則の適用を引き続き検討することとなっている。

また、厚生労働省が定める告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）についても働き方改革関連法を踏まえて見直しが行われ、同じく2024年4月に改正基準（表1）が施行されることとなった。

このように、2024年4月1日からトラックドライバーの時間外労働などに上限規制が適用され、

1人ひとりの労働時間が短くなることで、輸送量の大幅な減少が懸念されているのが物流の「2024年問題」である。

24年にはドライバー 14 万人分の 輸送能力が不足する

トラックドライバーは現状どのくらい時間外労働をしているのか。全日本トラック協会のモニタリング調査によると、調査に回答した678事業者のうち29.1％は2022年10月時点で「時間外労働時間が年960時間を超えるドライバーがいる」と回答している。さらに、長距離輸送のみを行う事業者ではその割合が38.6％まで上昇するという。つまり、およそ3～4割弱の事業者は24年4月1日までに時間外労働を削減するための対策を講じる必要がある。

また、国内貨物の輸送量をモード別に見てみると、自動車はトンベースで約9割、トンキロベースでも約5割を占めている。国の試算では、このまま「2024年問題」への具体的な対応を何も行わなかった場合、ドライバー不足も相まって自動車の輸送能力は2024年に19年比で約14％（トラックドライバー 14万人相当）不足、そして30年には不足分が約34％（同34万人相当）まで拡大する可能性があるという試算している。

実際に輸送能力が不足すれば経済活動全般の停

滞を招きかねない。全日本トラック協会は、将来生じるかもしれない課題として以下のポイントを指摘している。

トラック事業者

- ・従来通りの輸送（長距離輸送など）ができない
- ・従来の輸送を継続するためにはドライバーの増員が必要だが人材を確保できない

荷主

- ・必要な時に必要な物が届かない
- ・輸送を断られる

一般消費者

- ・当日や翌日配達 of 宅配サービスが受けられない
- ・水産品や青果物など新鮮なものが手に入らない

つまり、企業の生産活動から日常生活まで、様々な影響を及ぼすことが予想される。

輸送能力不足を解消するカギの 1 つが 船舶へのモーダルシフト

こうした課題に対し、国は今年6月に抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として取りまとめた。荷主企業と物流事業者、一般消費者が協力して日本の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し②物流の効率化③荷主・消費者の行動変容—の3本柱を掲げた。また、2024年の輸送能力不足を補う具体的な施策として「荷待ち・荷役の削減」「積載効率の向上」「モーダルシフト」「再配達削減」という道筋を示した。このモーダルシフトの受け皿として期待されているのが鉄道と船舶、つまり内航海運だ。

さらに国は今年10月、政策パッケージを踏ま

えた「物流革新緊急パッケージ」を策定し、特に緊急的に取り組む事項を明示した（表2）。ここでは新たにモーダルシフトについて「鉄道・内航の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増」する目標が打ち出されている。

陸上のトラック事業者が船舶を利用するメリットとして、例えば、内航フェリーでの移動中にトラックドライバーは休憩時間を確保することができる。また、シャーシのみを切り離して内航RORO船で海上輸送すればドライバーは集荷先～乗船港間と下船港～配送先間のみの輸送となり移動距離・時間を短縮できる。ただし課題もあり、船側では港湾設備の整備やシャーシ置き場の確保、船員の確保などが、トラック側では希望するタイミングや時間帯の乗船枠確保、運賃条件、シャーシを引き取る仕組みの構築などが挙げられている。

「モーダルシフト」という考え方自体は新しいものではない。日本では1990年頃から、国土交通省が労働力不足や環境問題への対策としてモーダルシフトを推進してきた。実際に船舶へのモーダルシフトは少しずつだが進んでおり、国交省の資料「海運モーダルシフトの現状について」によると、2005年度から14年度までの10年間に内航海運の雑貨貨物輸送量はトンキロで11％増加、総トン数では8％増加したという。

「2024年問題」まで残り半年を切った今、船舶へのモーダルシフトはさらに進んでいるのか、あるいは今後加速する兆しが見えているのだろうか。今回の特別企画は内航RORO船事業を手掛ける川崎近海汽船と栗林商船の2社に取材し、「2024年問題」を踏まえたモーダルシフトに関する現時点での手応えや今後の展望、モーダルシフトを推進する上での課題などを話してもらった。■

表1 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」改正のポイント

	現行	見直し後	
1 年の拘束時間	3516 時間	原則：3300 時間	
1 カ月の拘束時間	原則：293 時間 最大：320 時間	原則：284 時間 最大：310 時間 (1 年の拘束時間が 3400 時間を超えない範囲で年 6 回まで)	※284 時間を超える月が 3 カ月を超えて連続しないこと ※月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める
1 日の休息期間	継続 8 時間	継続 11 時間を基本とし、9 時間下限	※長距離・泊付きの運行の場合は運行を早く切り上げ、まとまった休息をとれるよう例外を規定

厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」を基に編集部作成 (https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck/notice)

表2 「物流革新緊急パッケージ」の緊急的に取り組む事項

物流の効率化	○即効性のある設備投資・物流 DX の推進	荷主・消費者の行動変容	○宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組
	○モーダルシフトの推進		○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化
	○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進		
	○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援	商慣行の見直し	○トラック G メンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化
	○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進		○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ
	○燃油価格高騰等を踏まえた物流 GX の推進		○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
	○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
	○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上		

インタビュー

輸送モードの変化を見据え 車両のトレーラー化に備える

川崎近海汽船の内航部門は北海道航路と西日本航路で大型RORO船を運航し、さらに国内の複合一貫輸送網でモーダルシフトを推進している。今年6月には内航定期船部を2部体制へと変更し、北海道航路を第1部、西日本航路を第2部がそれぞれ担当することで航路毎に業務を集約、さらなる管理体制の強化を図っている。（取材日：10月11日）

川崎近海汽船株式会社

内航定期船 第1部 部長 **小原 一良氏**（右）

内航定期船 第2部 部長 **中越 公一氏**（左）



2019年3月建造のRORO船「ほっかいどう丸」。苫小牧―常陸那珂航路を運航している

陸運業界の中小企業は規制に様子見 24年問題で貨物が増えた実感はない

——2024年問題で海上輸送へのモーダルシフトが期待されていますが、実際に変化を感じていることはありますか。

中越 モーダルシフトは当社がこれまで長らく取り組み続けてきたことであり、2024年問題があるから我々が特別に何か意識しているということはありません。そもそもの仕事がRORO船を運航してトレーラーでシャーシを運ぶことなので、ずっと続けてきた仕事と世の中の流れが偶然合致したという印象です。その上で、我々の担う役割がさらに大きくなるのではないかと期待しています。

ただ、残念ながら今のところは2024年問題によるモーダルシフトで貨物が何%増えたと言えるような実績はほぼありません。お問い合わせをいただくことはありますが、具体的な結果は出ていないのが現状です。

トラック輸送から船に切り替えるという案件自体は今までも取り組んできた部分ですから、24

年問題による影響と区別するのはなかなか難しい面もありますが、このタイミングで顕著に問い合わせが増えているといった実感はありません。

小原 お客様の話を見ると、陸運業界の中でも大手企業は2024年問題への意識が強く、労働時間の上限規制適用を見据えてトラックドライバーの労務管理に関する体制の整備を進めているところが多いように思います。しかし、陸運業界のほとんどは中小企業です。今はまだ周囲の対応を様子見しているという話もよく聞きます。

中越 国では2024年問題に対応するための様々な議論が行われています。一方、我々がモーダルシフトを見据えて船への設備投資をするために経営計画を変更するまでの状況には至っておらず、今はまだ先が見えてこないというのが正直なところです。

なお、2024年問題によるモーダルシフトと一口に言っても、北海道航路と九州航路では状況が異なります。ご存知の通り、24年問題への対策の一つがトラックをトレーラー化して船に積み込み無人航送する方法です。しかし北海道の場合、

必要なところはすでにトレーラー化がある程度進んでいると思います。今後さらにトレーラーへの移行が進むとしても、割合が変わる程度のマイナーチェンジといったイメージです。

一方、九州ではトレーラー利用の割合が非常に低いため、各船会社はトラックで運んでいる貨物や鉄道で運びきれない貨物、あるいは在来船で運んでいる貨物も含めてトレーラーへの移行を提案し、無人航走を推進しようとしています。すでにトレーラー化が進んでいる北海道で割合が変わるのはわけが違い、九州でのトレーラー化によりエネルギーが必要になると思っています。

2024年問題に対し、我々としても当然ながら役に立ちたいと考えており、またモーダルシフトへの期待も持ちながら営業をして回っていますが、現段階では先ほど申し上げた通り貨物が増える実感がなかなか持てず、厳しい状況かなと感じているところです。

——トラックからトレーラーへの移行は難しいのでしょうか。

中越 トレーラー化というのは、例えば現在10

トントラックを使って有人で運んでいるものを単純に、似た形をしたトレーラーに変えようという発想ですが、実はそう簡単ではありません。

トラックドライバーの仕事は非常に多岐にわたっており、荷役作業もしますし、輸送中の品質管理なども行っています。それと全く同じことをトレーラーでもできるかと考えるとなかなか難しいように思います。また、トレーラーは特殊車両なのでドライバーはけん引免許が必要なほか、通行するには道路管理者に申請して通行許可を取得しなければならないなど、若干ハードルが高いと感じるお客様もいるでしょう。

——2024年問題によるモーダルシフトは、内航海運への追い風として期待できそうですか。

中越 日本国内の景気が良くなり貨物が増えて輸送需要が高まるのではなく、トラックで運べる量が減るために貨物があふれ出てくる状況ですから、その意味では期待というよりも乗り越えるべき課題と認識しています。

小原 すでに報道されているように、国の試算で

インタビュー

航路変更も視野に 5年以内に新サービス構築へ

栗林商船は5隻の大型RORO船を自社運航しているほか、グループ全体で3000台以上のトレーラーを保有し、海上輸送および海陸複合一貫輸送を提供している。営業本部の栗林良行副本部長によると、今年度に入ってから事業規模を問わず全般的にモーダルシフトに関する問い合わせが増えているという。
(取材日：10月10日)

栗林商船株式会社
取締役

営業本部副本部長
兼第二営業部長

栗林 良行氏



2019年に竣工したRORO船「神珠丸」。苫小牧—釧路—仙台—東京—名古屋—船橋／東京—仙台—苫小牧航路を運航している

23年度から特に問い合わせが増加 ただし今は陸上輸送を選ぶ事業者も

——2024年問題が迫る中で、モーダルシフトに向けた引き合いは増えていますか。また、特に問い合わせが多い貨物などはありますか。

栗林 2024年4月からのトラックドライバーに対する時間外労働の上限規制適用が近付いてきたこともあり、荷主や物流会社などからお問い合わせをいただく機会が増えてきました。特に、本州間の輸送を手掛けていて今モーダルシフトを検討しているというご連絡が多い印象です。

2024年問題自体は何年も前から言われてきました。大手事業者ではより早い段階から動き始め、陸上トラックの長距離輸送を複数のドライバーで分担する「中継輸送」を実施したり、一部ではモーダルシフトを進めたりといった動きも見られました。24年問題が間近に迫る今は、中小企業も含めて全般的に様々な事業者からお問い合わせがあり、今年度に入ってから特に件数が増えていると感じます。

貨物の種類による偏りは特にありませんが、最

初の頃はどちらかというと重量物や、定期配送する食品関係の輸送に関するお問い合わせが多かったと思います。最近はどうなもののでも全般的にお問い合わせをいただいております。2024年問題が間近に迫る中で、直前に慌てるよりも今のうちに見積もりを取っておきたいという考えが強まってきているのだと思います。

ただ、時間外労働の上限規制はまだ適用開始前ということもあり、当社からお見積もりを提示した上で引き続き陸上輸送を選択するお客様もいれば、反対に今のうちから海上輸送に切り替えるお客様もいるのが現状です。

——陸上輸送を選択する理由としては何が大きいのですか。

栗林 我々が最も大きいと感じているのはコストです。特に船の場合、BAF (Bunker Adjustment Factor、燃料費調整係数)、いわゆる燃料割増料金は基本運賃から切り離す「外出し」です。一方、トラック輸送の多くは外出しになっておらず、実際に運賃が上がっていないため、船と陸で比較されやすいところです。

また、所要日数の問題もあります。従来のトラック輸送では翌日に到着していた貨物が船だと翌々日の到着になるなど、輸送のリードタイムが長くなります。

現在は物価高に伴う買い控えなどで特に個人消費が落ち込み、輸送需要が減少していることに加えて、今挙げたコストや所要日数の問題などがあると認識しています。

——直近では政府が10月6日に「物流革新緊急パッケージ」を閣議決定し、鉄道や内航船の輸送量を今後10年程度で倍増する目標を掲げました。どのように受け止めていますか。

栗林 今回目標が示されたことで、関係者にRORO船を使う流れが広がってほしいと思います。また、報道などを通じて物流業界外の多くの人々に「これからは船を使って貨物を運ぶんだ」という認識が生まれるだけでも、この目標には一つ重要な意味があったと感じます。

ただし、10年間で輸送量を倍増するという国

の指針が出たからと言って、船会社は簡単に船を増やしたり人を雇用したりするのは難しいのが正直なところ。国から何らかの支援があると我々も動きやすくなるだろうと思います。

モーダルシフトの受け皿となるには 既存事業者との協業体制構築が重要に

——今後の荷動きをどのように見通していますか。また、内航海運が輸送需要を取り込んでいくためのカギはどこにあると思いますか。

栗林 足元の荷動きは鈍いですが、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることで、荷動きが鈍い中でも運びきれない貨物が出てくる見通しです。その貨物が全て海上輸送に流れ込むわけではありませんが、一部分は海上輸送に転換してモーダルシフトが進んでいくと考えており、我々としては期待している部分です。

ただ、新たなお客様の大半は今まで海上輸送を使ったことがありません。船の使い勝手が分から

日本船舶明細書 2024年版から刷新 セット・価格・仕様等の一部抜本的に見直し

日本海運集会所発行の日本船舶明細書が2024年版(2024年1月末発行予定)から刷新します。

日本籍船の情報を網羅 歴史ある唯一無二の情報ソース

日本船舶明細書は毎年6月30日現在における日本籍船約7000隻の情報を総トン数別に一覧できるのが特徴です。

国が把握する登録事項証明書(船舶原簿)の情報をベースに、集会所で設けた独自項目に関する情報も毎年船主に調査を依頼し、掲載しています。日本の海事関係者をはじめ、行政や関係団体における各種統計の基礎資料としても活用されています。日本船舶明細書は、日本籍船に関して歴史ある唯一無二の情報ソースと言っても過言ではありません。

1929(昭和4)年に「日本貨物船明細書」として創刊した同書は、戦後1946-47(昭和21-22)年発行分からその名称を「日本船舶明細書」と変更しました。

顧客ニーズの変化に対応して見直しを続け、1988年版からは内航船に特化した「内航船舶明細書」を、1998年版からはプレジャーボートなどの小型船も網羅した「小型船舶明細書」(「日本船舶明細書Ⅱ」)を、2001年版からは全隻分の情報を掲載して検索機能をつけた「船舶明細書CD-ROM」を発行・販売してきました。

こうした中、当所では100周年記念プロジェクトの一環として、日本船舶明細書事業の見直しを行ってきました。

具体的には、この事業で長年使われてきた専用の情報管理・編集システムを更新し、同時に、船舶の大きさや内航・非内航別に細分化し過ぎていた掲載項目を統一し、さらに書籍構成も見直すなど“温故知新”の視点で再整理しました。2024年版はその刷新版の第1弾です。

「日本Ⅱ」と「内航」明細書は単体で発行せず 書籍の全情報は「上下巻」2冊に集約

2024年版から書籍構成が大きく変わります。

これまで、①100総トン以上の船舶情報を掲載した「日本船舶明細書Ⅰ」、②100総トン未満の小型船の情報を掲載した「日本船舶明細書Ⅱ」、③内航船に特化した「内航船舶明細書」、そして④上記3冊分の情報をまとめて検索機能をつけた「船舶明細書CD-ROM」の計4商材をラインナップし、セット価格も用意して販売してきました。

しかし「日本Ⅱ」の需要が少なく、また内航海運暫定措置事業の終了に伴って内航船を確実に判別することが難しくなったことから、「日本船舶明細書Ⅱ」と「内航船舶明細書」を単体で発行することは止め、書籍構成を変更します。

書籍は「日本船舶明細書 上巻」「日本船舶明細書 下巻」の2つに集約し、500総トン以上の比較的大きな船舶の情報は「上巻」に、一方「下巻」には500総トン未満の船舶の情報を掲載します。

20総トン以上100総トン未満の小型船(「日本船舶明細書Ⅱ」該当分)は船舶原簿の情報のみ資料編として「上巻」に掲載します。内航船は上下巻にまたがって掲載されますが、内航船に多い499型は「下巻」に集まる構成としました。

「船舶明細書 CD-ROM」は原点回帰 使用条件に則って仕様を見直し

「船舶明細書CD-ROM」はそもそもの「使用条件」に則って仕様を見直しました。

1ユーザー1枚利用の仕様とし、従来のインストール型ではなく、Blu-ray/DVD/CDドライブを利用した状態で検索・閲覧できます。またコンプライアンスの観点からCSV形式のデータ抽出機能は廃止しました。掲載情報は従前どおり上下



「上巻」収録内容：
500 総トン以上の日本国籍船(内航船を含む)、
＜資料編＞小型船等
(20 総トン以上 100 総トン未満および 500 トン未満の 1, 2 種漁船)、
船名索引、船主所有船表、信号符字一覧



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



※表紙画像はイメージ

収録内容：
「上巻」「下巻」すべての船舶情報を網羅
・1 ユーザー1枚利用の仕様
・ドライブを利用して検索、閲覧が可能
・CSV 抽出機能は廃止

B5判 約430頁
単品価格：27,500円(税込)

B5判 約430頁
単品価格：27,500円(税込)

価格：49,500円(税込)

刊行物	定価	会員定価 20%引き	予約価格	
			【一般】 定価の5%引	【会員】 定価の25%引
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	47,025円	37,125円
②船舶明細書 CD-ROM - 上下巻掲載の全船舶の情報を網羅 -	49,500円	39,600円	47,025円	37,125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	84,645円	66,825円
* 書籍単品売り(上巻のみ、下巻のみ)	27,500円	22,000円	26,125円	20,625円

※予約申込の場合送料無料です

巻にまたがる全船舶分を掲載いたします。

このため、2024年版からは「日本船舶明細書上巻」、「同 下巻」、「船舶明細書CD-ROM」と商材を3つに絞り、販売いたします。

「書籍上下巻セット」、「CD-ROM」、「書籍上下巻+CD-ROMフルセット」の3ラインナップが主流

セット内容と価格も見直しました。

これまで4商材11セットありましたが、2024年版から3商材3セットと選びやすくします。

基本の商品ラインナップは一

①書籍上下巻セット

②CD-ROM

③書籍上下巻+CD-ROMのフルセット

一の3つです。

価格は一、

①書籍上下巻セット 49,500円(45,000円+税)

②CD-ROMも同じく 49,500円(45,000円+税)

③書籍上下巻+CD-ROMフルセット 89,100円(81,000円+税)

一としました。

③は①と②の合計金額からさらに10%引きです。書籍単品(上巻のみ/下巻のみ)の販売も受け付けます。上巻・下巻を単品で購入する場合、1冊27,500円(25,000円+税)です。(表)

セット購入、予約購入がお得 予約ハガキは10月上旬から発送

お得なセット購入に加え、さらに割引率が高く、送料も無料となる予約申込の受付を開始します。

予約価格は日本海運集会所の会員なら定価の25%引き、一般(非会員)は同5%引きです。

予約ハガキ(郵便往復はがき)を10月上旬から発送いたします。発送は過去5年間で本明細書の購入実績のある方が対象です。新規申込のお客様で予約購入をご希望の方は、下の販売問い合わせメール宛てにご連絡ください。

予約申込の締切は2024年1月10日までです。

※お問い合わせはメールで受け付けております。

販売問い合わせ：order@jseinc.org

内容問い合わせ：jmis@jseinc.org

邦船3社がJSE Oceanに資本参加 日本水素エネルギー ほか

日本水素エネルギー（JSE）と日本郵船・商船三井・川崎汽船の邦船3社は9月26日、邦船3社がJSEの子会社であるJSE Oceanに対し第三者割当増資で資本参加すると発表した。出資比率はJSEが50.2%、邦船3社がそれぞれ16.6%。

JSEは2021年6月、液化水素の国際水素サプライチェーンに関する調査・企画・運営・投資などを目的として設立された。現在の株主構成は川崎重工業が66.6%、岩谷産業が33.4%となっている。2021年8月には岩谷産業、ENEOSと3社で新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）のグリーンイノベーション基金事業に採択された。年間数万トン規模の大規模な水素の液化・輸送技術を世界に先駆けて確立し、国際間の液化水素サプライチェーンを構築するための実証に取り組んでいる。

子会社のJSE Oceanは、液化水素運搬船による液化水素の海上輸送事業の検討を目的として2023年1月に設立された。JSEと邦船3社はJSE Oceanを通じて、商用規模の国際水素サプライチェーンにおける液化水素の海上輸送確立を目指す。具体的には、24年までに世界初となる大型液化水素運搬船の安全・効率運航と将来性ある海上輸送事業スキームについて共同で検討する。また、液化水素運搬船は推進燃料として水素の利用を予定しており、運航時の二酸化炭素（CO₂）排出量を大幅に削減するとしている。

液化CO₂輸送船に関する合併会社設立へ 商船三井

商船三井はこのほど、マレーシア国営エネルギー事業会社PETRONASグループのPETRONAS CCS Ventures Sdn BhdおよびMISC Berhadと、液化二酸化炭素（LCO₂）輸送船の開発・保有を目的とした合併会社を設立することで基本合意した。発表は9月25日。今後、商船三井とPETRONAS CCS Ventures、MISCで合併会社の設立に向けて協議を行っていく予定だ。

商船三井では2022年2月にPETRONASとLCO₂海上輸送事業開発を共同検討する覚書を締

結している。また、23年6月にはLCO₂船と洋上浮体式設備の設計基本承認を取得するなど、LCO₂の海上輸送に関する事業開発を進めている。同社は今後、PETRONAS CCS VenturesおよびMISCとともにLCO₂船を中心とするLCO₂の輸送手段について検討するほか、合併会社を通じた最適なビジネスモデルの検討において協力していく考え。

国内・海外クルーズ会社11社が協働 市場活性化に向けキャンペーン 日本旅行業協会 ほか

日本旅行業協会（JATA）と日本外航客船協会（JOPA）、日本国際クルーズ協議会（JICC）は国内・海外クルーズ会社11社と協働して「今こそ！クルーズキャンペーン」を実施する。海外クルーズ会社とともにキャンペーンを実施するのは今回が初めて。この取り組みを通じて販売を強化し、クルーズ市場のさらなる活性化とコロナ禍からの完全復活、さらにリピーターだけでなく若年層を中心とした新規顧客の開拓を目指すとしている。

このキャンペーンでは、対象期間中にクルーズ旅行を予約して特設サイト（<https://imakoso-cruise.com/>）から応募すると、抽選で次回使える10万円相当のクルーズ旅行券やオリジナルグッズなどの景品が当たる。応募期間は11月1日～2024年3月31日までとなっている。

日本人のクルーズ人口は2019年に過去最多の35万7000人となったものの、コロナ禍で一転して20年は1万9000人、21年は1万2000人、22年は4万2000人に落ち込んだ。

そうした中、2022年に日本のクルーズ船社である郵船クルーズと商船三井客船（当時）、そして今年1月に客船事業から撤退した日本クルーズ客船の3社が、キャンペーン第1弾に当たる「Let's Go！クルーズキャンペーン」を実施した。

今回はその第2弾として、郵船クルーズと商船三井クルーズの日本船社2社に加え、外国船社からMSCクルーズ、プリンセス・クルーズ、セレブリティ・クルーズ、キュナード・ライン、ホーランドアメリカライン、オーシャニアクルーズ、ボナン、リージェント セブンシーズクルーズ、シルバーシー・クルーズの9社がキャンペーンに

参加する。

キャンペーンの開始に先立ち、JATAとJOPA、JICCは10月18日に記者会見を実施した。JOPAの副会長を務める商船三井クルーズの上野友督社長は「船会社同士は本来ライバル関係だが、本キャンペーンでは手を取り合ってともにマーケットを盛り上げていきたい」と意気込みを語った。また、日本のクルーズ人口について「2023年度下半期はコロナ前に近いレベルまで戻っている。24年度はコロナ前と同じかそれ以上を見込んでいる」と話した。

また、JATAアウトバウンド促進協議会（JOTC）のクルーズ旅行推進部会長を務めるクルーズのゆたか倶楽部の松浦賢太郎社長は「クルーズ業界はコロナ禍で最も影響を受けた業界の一つだと思う。業界が一致団結して復活するストーリーをどうか見届けてほしい」と呼びかけた。

外航船233隻にスターリンクを導入 商船三井

商船三井は10月16日、同社グループで管理する外航船233隻に衛星通信サービス「スターリンク」を導入すると発表した。2023年度中には約140隻に導入する予定だという。

スターリンクは低軌道に展開された複数の小型衛星を使用し、高速で低遅延接続が可能な衛星通信サービスだ。同社は複数の運航船で試験を重ねてきた。その結果、通信速度が最大50倍向上するなど船内の通信環境が改善し、家族とのビデオ通話や動画の視聴が可能となった。

海運業界の船員不足は深刻化しており、船員のウェルビーイングの改善に向けて、同社はスターリンクの活用を拡大する方針を掲げる。

石油ガス会社向けLNG船が竣工 川崎汽船

川崎汽船は9月29日、マレーシア国営石油ガス会社PETRONASグループ向けの新造LNG船「LAGENDA SETIA」を滬東中華造船で竣工したと発表した。2022年には同型の姉妹船2隻が竣工しており、今後は3隻体制でマレーシアのピントゥル港から中国のShenergy（Group）Co., Ltd.

向けLNG 輸送に従事する。

船名はマレー語で伝説（LAGENDA）と忠誠（SETIA）を意味し、持続可能な社会へ献身的に取り組むという思いを込めた。

主要目は次の通り。全長:239.40m、型幅:36.60m、タンク容積:7万9806m³、推進機関:X-DF（ガス焼き低速ディーゼル機関）、速力:17.5ノット。

動揺抑える係留システムを3社で試験 日本郵船

日本郵船は9月27日、JERAとトレルボルグ・マリンシステムズ社の2社と船体の動揺を抑える係留システム「DynaMoor（ダイナムーア）」の試験運用に関する基本協定書を締結した。日本国内の港にDynaMoorが設置されるのは初めてだという。

DynaMoorはトレルボルグ・マリンシステムズ社が独自に開発したシステムで、岸壁に船舶の係留索をつなぐビット代わりに設置する。狭い場所にも置いて、係留索の張力を電子制御式の油圧ダンパーで調節して船体の揺れを抑える。

外洋に面した港は海面のうねりや長周期波の影響を受けやすく、船体動揺による荷役の中断や船舶の港外退避が発生するという課題が背景にあることから試験する。

3社は JERA 常陸那珂火力発電所の揚炭バースにDynaMoorを設置して来年から実際の荷役で運用し、係留された船舶の動揺低減効果と、港湾作業の安全性・荷役効率の向上効果を検証する。

年次レポート「ETO」第7版を公表 DNV

ノルウェー船級協会（DNV）は10月11日、独自モデルに基づき2050年までのエネルギー動向を予測した年次レポート「Energy Transition Outlook（ETO）」の第7版を公表した。

足元の状況を見ると、世界全体の二酸化炭素（CO₂）排出量は2024年にピークを迎えるまで増加する見込みだ。上昇する石油・ガス価格に対応するため、化石燃料開発が拡大していることなどが主な要因だという。一方、非化石燃料へのエネルギー転換は2030年頃から始まるとの見方を示

した。

2050年のエネルギー構成比については化石燃料が現状の80%から48%へと減少するのに対し、非化石燃料は20%から52%へと増えると試算した。今世紀末の気温上昇を産業革命前比で1.5℃未満に抑えるためには、50年時点でCO₂排出を実質ゼロにする必要があるが、ETOの予測通りになれば「その実現は相当難くなる」と指摘した。

DNVはメインレポートであるETOとともに、特定のトピックを掘り下げた複数のサブレポートを発行している。このうち今年9月に公表した「Maritime Forecast to 2050」では、欧州連合(EU)の排出量取引制度への海運の追加などの規制に伴い、CO₂排出削減に向けた計画を海運業界として今すぐ導入することを提案した。

ロボットEV船の量産に向け始動
Marindows

Marindowsは9月22日、内航海運向けロボットEV船(電気推進船)「DroneSHIP」の量産化プロジェクトを始動すると発表した。船をロボット化・EV化することで、労働力不足への対応や、地球環境および労働環境の改善、内航海運と海事産業の持続的成長につなげることを目指している。

「DroneSHIP」は、バッテリーから供給される電力で港湾内や停泊中のゼロエミッションを実現するほか、発電機からの電力で既存船と同等以上の航続距離や速力を確保するとしている。また、船を標準化するとともに主要機器をモジュール化することで、建造・保有・管理・マンニング全ての標準化につながるという。

さらに、標準化とモジュール化で大量生産を可能とし、造船や船用メーカーの生産性を向上するだけでなく、スケールメリットによる価格競争力の向上で、海外輸出の促進などにもつなげていきたい考え。

Marindowsは最初のステップとして、499総トンと799総トンの内航タンカーについてパートナー企業と共同で実現可能性調査(Feasibility Study、FS)を行う。このFSでは、船の標準化とモジュール化のほか、船舶管理やファイナンスなど「DroneSHIP」を活用した新しい内航海運のインフラ構築に必要なシステムについても包括的

に検討する。調査期間は10月から2024年3月までの6カ月間を予定しており、「期待する結果を得られれば2026年に初号機デリバリーを目指す」としている。

函館における洋上発電・水素利用を検討
商船三井テクノトレード ほか

商船三井テクノトレードなど9者が、函館で水素エネルギーを利活用するビジネスモデル「Nord SeaEraプロジェクト」の検討を開始する。発表は10月12日。商船三井テクノトレードが発起人となり、エア・ウォーター、AIRDO、津軽海峡フェリー、函館工業専門学校、函館市、米国船級協会(ABS)、北海道大学、北洋銀行が参加している。

この検討会では、函館の洋上で海洋再生可能エネルギーを使って発電し、その電気を水素に変えて民間利用する「エネルギーの地産地消」について検討する。水素の利用は港湾関係だけでなく、陸上施設の建設や自治体のBCP対策としての活用なども視野に入れているという。

ただし、海洋再生可能エネルギーによる発電や水素の製造・供給にはさらなる技術革新などが必要となるため、北海道大学や函館高専、その他研究機関の協力を得ながら検討を進めるとしている。また、今後プロジェクトを進めていく上で多くの在函館企業・団体などの参加を求めている考えだ。

バイオ燃料によるCO₂削減に
証明書を発行
川崎汽船

川崎汽船は9月25日、船用バイオ燃料による二酸化炭素(CO₂)削減量の認証と証明書の発行を実施したと発表した。

同社はJFEスチールと住友商事の協力の下、2022年にスーブラマックス型バルクキャリア「ALBION BAY」で船用バイオ燃料を用いた試験航行を実施した。ここで得られたCO₂削減量に対し、日本海事協会(NK)とともに構築した認証および証明書発行体制に基づいて、今回の認証・証明書発行を行ったとしている。

「うみのパイロットさん」第4作が完成
日本水先人会連合会、海技振興センター

日本水先人会連合会と海技振興センターでは、子どもたちに水先人(パイロット)の仕事や物流の重要性を知ってもらうため、「うみのパイロットさん」シリーズの絵本・動画を共同制作している。このほど、第4作にあたる「うみのパイロットさんーやまとうみはともだちー」が完成した。

主人公の貨物船「マルクン」が飛行機「ヒコタン」と力を合わせて、水揚げされた大量のカキを遠くの島まで運ぶというストーリー。パイロットの仕事を紹介しつつ、山と海の栄養の循環なども学べる内容となっている。

「うみのパイロットさん」の動画は過去の3作を含め、海技振興センターの公式YouTubeチャンネルで見ることができる。



第4作「うみのパイロットさんーやまとうみはともだちー」の表紙

各種メディアで船員をPR
全日本海員組合、国際船員労務協会

全日本海員組合と国際船員労務協会はこのほど、共同で取り組む広報活動『J-CREWプロジェクト ～やっぱり海が好き～』の一環として、商船系高専5校の在校生およびOBへのインタビューを基にした新聞広告を出稿した。

J-CREWプロジェクトは、外航日本人船員の人材確保を支援することを目的に運営されている。活動を通じ、進路を考える若年層とその保護者層に向けて、商船系高専を選択肢の一つとしてアピールすることがねらい。

今回の新聞広告は、商船系高専の所在地で発行されている北日本新聞、伊勢新聞、中国新聞、山口新聞、愛媛新聞に9月23日付で掲載された。

また、このインタビューはJ-CREWプロジェクトのウェブサイト(<https://j-crewproject.jp/>)内にある特設ページでも公開されている。新聞はインタビューの概要版、特設ページは詳細版となっ

ている。

J-CREWプロジェクトではこのほかにも、地方テレビ局とタイアップして9月15日から約3週間テレビCMを放映するなど、様々な広報活動を行っている。

グリーン経営認証の登録事業者を公表
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(交通エコモ財団)はこのほど、グリーン経営認証制度で今年9月に新しく認証登録された運輸事業者と永年登録表彰を受けた事業所を公表した。

グリーン経営認証制度では、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定レベル以上の環境保全の取り組みを行っている運輸事業者を交通エコモ財団が審査し、認証・登録している。運輸事業者の環境改善への努力を客観的に証明して取り組み意欲の向上を図り、運輸業界の環境負荷低減につなげることを目的としている。

今年9月には、新たにトラック運送事業所が7件登録された。累積登録事業所数は合計6212件で、このうち海事関連では旅客船事業が8件、内航海運事業が30件、港湾運送業が67件、倉庫業が573件となっている。

また、初回登録日から10年継続して認証登録された事業所は永年登録表彰を受ける。今回はトラック運送事業所が8件、タクシー事業所と倉庫事業所がそれぞれ1件表彰された。

船舶関係技術職員を募集
国土交通省

国土交通省が船舶関係技術職員の採用希望者を募集している。配属先は国土交通省地方運輸局などで、海事関係法令に基づく船舶・船用機関および船舶用品の検査の執行、日本に入港する外国船舶の監督(ポート・ステート・コントロール)、船舶のトン数を決定するための船舶の測度の実施など、日本の船舶の安全環境行政全般にわたる業務を担当する。

応募期間は11月30日まで。採用予定日は2024年4月1日、採用予定数は若干名としている。そのほか詳細は国交省ウェブサイトまで。

音で異常検知する電子聴音棒が完成

日本郵船 ほか

日本郵船は10月18日、MTIおよびナブテスコと3社で開発を進めてきた電子聴音棒「Kirari MUSE(キラリミューズ)」がこのほど完成し、ナブテスコが販売を開始すると発表した。電子聴音棒を導入することで機器が発する音そのものをデータとして蓄積し、船上で機器の異常検知やメンテナンスに活用できるとしている。

聴音棒は機器の状態検査をするもので、船や工場で広く使用されている。タービンやモーターなど検査対象箇所に聴音棒を当てると、周囲の騒音に影響されず対象物の音を捉えて、機器内部の目

に見えない異常を検知できる。ただし、音による異常検知はデータとして蓄積するのが難しく、第三者と共有できないことが課題となっていた。

「Kirari MUSE」は聴音棒本体と操作デバイスである専用スマートフォン、パソコンアプリがセットになっている。聴音棒本体に録音機能があり、付属のアプリと組み合わせて音をデータとして記録、分析、共有することができる。船用機器以外にも使用可能なほか、設定した基準データから乖離した音データを検出した際にアプリ上でアラームを発出させる機能も備えている。

メタノール燃料コンテナ船を初受注

常石造船

常石造船は10月2日、メタノール燃料の5900TEU型コンテナ運搬船を4隻受注したと発表した。同社はこれまでばら積み船の2船型「KAMSARMAX AEROLINE」「TESS66 AEROLINE」でメタノール燃料船を受注しており、コンテナ船の受注は今回が初となる。

新造コンテナ船は、主機に三井E&S製のメタノール焚き二元燃料エンジン「三井-MAN B&W 6G80ME-C10.5-LGIM-EGRTC」を採用している。主機だけでなく本船に搭載された発電機でも燃料としてメタノールを使用でき、カーボンニュート

ラルの実現に貢献するという。

ホールドとデッキ上には20フィート換算で最大5915個のコンテナを積載できるほか、冷凍コンテナも最大で1400個搭載可能となっている。船型改良や省エネルギー技術を採用し、同セグメントの重油専焼船と比べてもトップクラスの積載性能と燃費性能の両立を実現したという。

そのほか、大容量の陸電供給システムに対応する設備を備えているため、停泊中に発電機を停止することで二酸化炭素(CO₂)のゼロエミッション化も可能になるとしている。

LNG燃料ガス供給システムを納入

三菱造船

三菱重工グループの三菱造船は8月末に、新来島どっくが建造するLNG燃料自動車運搬船4隻向けに受注した船用高圧式二元燃料エンジン向けのLNG燃料ガス供給システム「FGSS(Fuel Gas Supply System)」の2基目を納入した。発表は10月2日。

三菱造船によると、このFGSSは省スペースかつメンテナンス性に優れた機器モジュール設計により、カーゴスペースの最適設計や造船所での建造工程の短縮に貢献する。また、顧客の要望に応じてカスタマイズできる独自の制御装置を採用し

ており、優れた操作性と安全性の両立に寄与するという。

同社は2020年から22年にかけて、新来島どっくグループで建造されたLNG燃料自動車運搬船2隻向けにFGSSを納入した。国内造船所からの受注台数は計26基で、うち7基が納入済みとなっている。

三菱重工グループが取り組むエナジートランジションの一環として同社は、LNG燃料船の建造に携わる顧客向けにFGSSを提供し、船舶の付加価値や競争力を向上させるとしている。

造船ユーザーカンファレンスを開催

テクノスター

造船業向けソフトウェアの開発などを手掛けるテクノスターは10月20日、「造船ユーザーカンファレンス2023」を開催した。「デジタル時代の造船業界：CAE(Computer Aided Engineering)の力で進化する船舶設計とシミュレーション」をテーマに全9講演が行われた。当日は造船関係者など外部から73人が参加した。

会議冒頭、挨拶に立ったテクノスターの立石勝社長は「(日本の造船業が)儲かる会社になるにはどうするかを皆さんと一緒に考えないといけない」とし、「チャレンジしなければ次への飛躍はできな

い」と語った。続く基調講演に登壇した元日本造船技術センター常務理事の鷲尾祐秀氏は、日本造船業界の問題点について「強調して言いたいのはデータベースの分散とデジタル化・DX(デジタルトランスフォーメーション)の遅れによる対応力の不足」と指摘したほか、「失敗例の共有化もなされていない」と語った。そのほか八潮工業や住友重機械マリンエンジニアリング、海上技術安全研究所、流体テクノ、Akselos SA、日本シップヤード、名村造船所が登壇し、それぞれ技術開発の取り組みや先進技術の活用事例などを紹介した。

ばら積み船2隻の受注に合意

常石造船

常石造船はこのほど、Diana Shipping Inc.からメタノール燃料ばら積み貨物船KAMSARMAX2隻の受注を基本合意した。9月28日に発表した。2027年後半から28年前半に竣工する予定。

同船は重油に加え、メタノールも使用可能な二元燃料焚きとして新たに開発された。独立した大容量のメタノール燃料タンクを搭載したことにより、顧客が要望した航続距離の確保が可能となった。また、船型改良などにより、従来のKAMSARMAXと比較して、燃費性能を大幅に向上した。加えて、独自技術である風圧抵抗低減

技術を改良し、実海域性能の向上にも努めている。また、シンプルな構造のメタノール燃料タンクを船尾甲板に配置し、大容量の貨物艙を維持しながら荷役の安全性を確保している。

Diana Shipping Inc.はニューヨーク証券取引所に上場するドライバルク船主。鉄鉱石や石炭、穀物などのばら積み貨物の全世界向け海上輸送に従事している。

常石造船は今後もアンモニアや水素などの次世代燃料船の研究や開発を加速し、環境性能と経済性を良質した船を提供するとしている。

岸壁クレーンの点検に産業用ドローンを活用

三井E&S

三井E&Sはこのほど、Liberawareが提供する屋内空間専用の産業用小型ドローン「IBIS(アイビス)」をコンテナ用岸壁クレーンの構造物内部点検に活用する実証実験を行った。発表は10月12日。

クレーン構造物の内部点検は目視によって行われているが、通常は人が立ち入らない密閉空間で狭い上に暗く、作業用の足場を組むのは困難だった。さらに、酸欠防止用の換気が必要になるなど作業の安全性向上が求められている。そのため、同社はドローンによる点検方法を検討したが、一

般的なドローンでは構造物内部に接触した際に機体が張り付き飛行不能になるなどの課題があった。

今回の実験で、アイビスは壁面に接触しても安定した飛行が可能で構造物へのダメージはほとんどないことを確認した。また、人が立ち入ることなく点検できるため、酸欠防止用の換気設備の準備時間を省け、作業者の安全性向上にもつながるという。

同社は今後、コンテナ用岸壁クレーンの詳細定期診断などにアイビスを使用した構造物内部点検の提供を検討していくという。

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40名とし、着席する間隔を保つ配席としています。
- 会場の換気として、空気清浄機などを設置し、前後のドアを開放しています。また、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置しています。
- マスクは、必要に応じて着用をお願いします。受付にアルコール消毒液を準備していますので適宜ご使用ください。
- 体調がすぐれない方は、参加をお控えください。
- 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40名です。

21	船長さんに聞く、船舶オペレーション業務における運航のポイント 海技の知識（全3回）	レベル ★★
日 時	11月2日、9日、16日（毎週木曜日） 15：30～17：00	
講 師	日本船長協会 常務理事 船長 中川 悟 氏 日本船長協会 常務理事 船長 長田 泰英 氏 日本船長協会 常務理事 船長 宮川 敏征 氏	
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 円（税込）	
22	不定期船ビジネスに必要な知識を体系的に学ぶ 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	レベル ★★ ※満席、キャンセル待ち
日 程	B 日程 11月8日、15日、22日（毎週水曜日） 13：30～17：00	
講 師	元 NS ユナイテッド海運 常務執行役員 横溝 豊彦 氏	
受講料	会員：36,718 円（税込） 非会員：69,718 円（税込） ※テキスト『不定期船実務の基礎知識』代を含む	
23	航海の安心と安全を担保する保険講座 P&I 保険の基礎（全4回）	レベル ★☆☆
日 時	11月20日、27日、12月4日、11日（毎週月曜日） 15：30～17：00	
講 師	日本船主責任相互組合 損害調査第1部 第4チーム チームリーダー 鈴木 寛 氏 日本船主責任相互組合 損害調査第2部 部長補佐 兼 Crew チームリーダー 福嶋 正俊 氏	
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：44,000 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40名です。

講演会 2023 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets			
日 時	11 月 15 日（水曜日） 10：00 ～ 11：30	場 所	海運クラブ 2 階ホール
講 師	日本郵船 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム		
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：27,500 円（税込）		
石炭市場動向と石炭貿易の展望			
日 時	11 月 30 日（木曜日） 15：30 ～ 16：30、Q&A 等+ 30 分		
講 師	石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC） 石炭開発部 企画課 中塚 英信 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12名程度です。

5	基本的な考え方と事故対応を学ぶ P&I 保険の基礎			レベル
				★☆☆
日 時	11 月 9 日（木曜日） 13：30 ～ 16：40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8 階 804 号室	
講 師	日本船主責任相互保険組合 神戸支部 契約チーム エグゼクティブ 藤原 綾香 氏			
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）			

●他法人主催セミナー

海外法律事務所 Stephenson Harwood LLP Seminar					
日 程	12月5日（火曜日） 午後	場 所	海運クラブ2階	受講料	無料
講 師	Stephenson Harwood LLP Partner, Stuart Beadnall 氏ほか				
予定内容	1.Greening the global fleet A discussion of vessel innovation to account for the green agenda and global efforts towards the IMO targets. This will include issues relating to fleet renewals; newbuilds/conversions/retrofits; use of liquified gasses as fuel and latest regulatory considerations. 2.Issues during the life of a vessel A presentation focussing on potential problems and solutions arising from (1) carriage of liquified gases, (2) global sanctions legislation and (3) the increasing use of electronic bills of lading. 3.Dispute resolution A summary of pros and cons of various arbitral institutions; how English law is being updated; the process of mediation and tips to make it successful; suggestions on contract clauses to mandate mediation.				

2023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（2022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
12月	24	海上物品運送契約（外航）入門（連続2日間）	★☆☆	2月	29	Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★★
1月	25	定期傭船契約（全5回）	★★		30	英文契約書の読み方（全1日）	★
	26	船荷証券の基礎（全3回）	★★		31	船荷証券の実務上の問題点（中級編）（全3回）	★★★
	27	内航海運概論（全1日）	★	3月	32	船舶売買の実務（全3回）	★★
2月	28	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★☆		33	洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）	★★

●関西地区 海運実務研修講座・一般セミナー（2022年度開催実績より編成）

予定月	テーマ		レベル	予定月	テーマ		レベル
2月	4	船舶保険入門	★☆☆	3月	6	入門 会計と海運業	★
	一般 セミナー	CNPと認証制度					

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
12月	解剖・ドライバルク市況	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望		洋上風力発電と海運
2月	CNPと認証制度	3月	国際海運の脱炭素化に関する動向

- 注 ・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室（定員40名）、関西地区は神戸国際会館等（定員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）。 ※難易度の感じ方には個人差があり、レベル表記はあくまで目安です。
・すべての講座・セミナー資料は当日配布します。事前送付やデータでの提供はありません。また、セミナー資料のみの販売も行っておりません。
・会場での写真撮影、ビデオ撮影・動画録画、録音は固くお断りいたします。また、会場でのお食事はご遠慮ください。

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 JSE メール通信、ウェブサイトにてご確認ください。	
申込方法や期間・内容等について	各種研修講座・セミナーの詳細は、開催の約3週間前に JSE メール通信、ウェブサイトでご案内しています。受講申込は正会員を優先とし、E-mail の先着順で受け付け、定員に達した時点で締め切ります。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html ※講師・内容などは変更になる場合があります。 ※会員のグループ会社、子会社等は非会員です。	
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

バルカー市況を見通すための現状把握

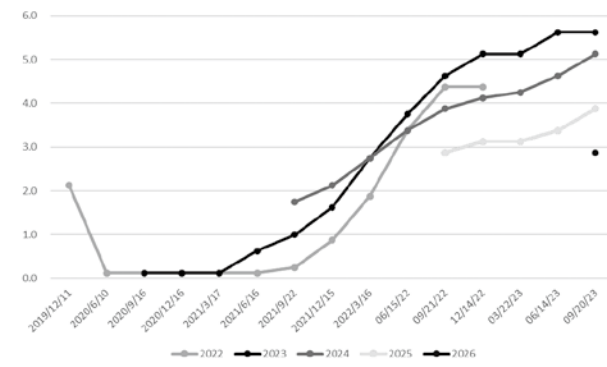
はじめに

2023年年初の金融政策のメインシナリオでは、年後半には利下げが始まるはずであったが、その思惑は外れ2024年に先送りとなった。米国経済についても予想に反して回復局面に入りつつある。米国長期金利は反転上昇し米国のイールドカーブは順イールド(期間が長くなるに従い金利が高くなる状態)に戻りつつあることがその証左である。ウクライナ情勢、中東情勢および中国経済の他、パナマ、スエズ運河情勢を背景とする航路変更の動きなど先行き不透明な懸念材料が山積みとなるなか米国経済は反転回復、金利は高止まりといった玉石混交の状況にある。2024年のバルカー市況を見通す上では基本的にはこれまで同様に米国経済の見通しが最も重要となろう。

1. 米国金融

2023年9月19、20日の連邦公開市場委員会(FOMC)において、米国政策金利であるフェデラル・ファンドレート(FF金利)の誘導目標は5.25-5.50%で据え置かれた。2023年末のFF金利見通しは6月の前回開催のFOMCからは変化なく5.50-5.75%となっており、年内に0.25%利上げする可能性が高まった。一方で2024年末5.125%、2025年末3.875%とFF金利は低下していく見込みとなっている。9月のFOMCでは2023年の米国実質経済成長率見通しをこれまでの最低で0.4%から2.1%に大幅に引き上げたが、連邦準備制度理事会(FRB)が主要なインフレ指標として注目している個人消費支出価格指数は2023年末3.3%、2024年末2.5%、2025年末2.2%と徐々に低下していき、2026年には目標とする2%によりやく到達するものと予想されている。インフレ率は今後低下することが見込まれているが、低下のタイミングとスピードは当初予想よりも遅れており、現時点では高止まりとの認識だが、インフレが鎮静化していくことでFRBは米国経済のソフトランディングシナリオに自信を深めていると考えられている。

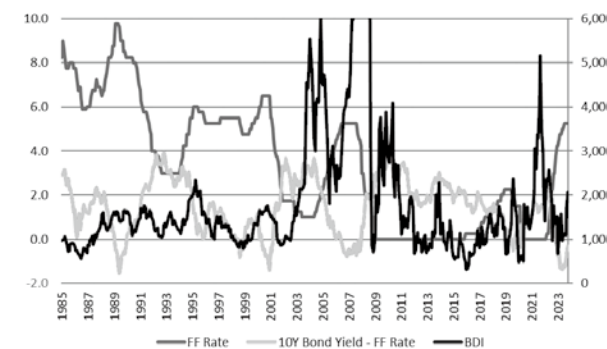
図1. 米国FF金利のFOMC開催時の実績および見通し



出所：ブルームバーグのデータを基に作成
期間：2019年12月から2023年9月まで

足もとでは米国長期金利が上昇傾向にあり、米国金利は逆イールド(短期金利が長期金利を上回る状況)が急速に解消に向かっている。米国経済の成長率が上方修正されるなか米国金利は順イールドへ回帰しつつあり、これを背景としてFRBは米国経済のソフトランディングシナリオに自信を深めている可能性がある。インフレの鎮静化、米国経済の回復となればこれまで懸念されてきたスタグフレーション懸念が後退する可能性があり、世界経済の先行きにも明るい兆しが見えてこよう。

図2. 米国FFレート、米国長短金利差とBDIの推移



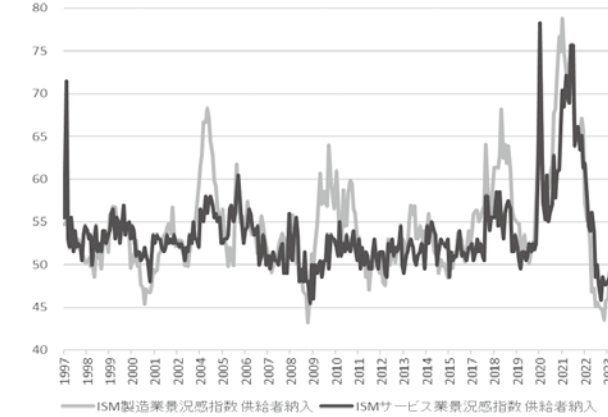
出所：ブルームバーグのデータを基に作成
期間：1985年1月から2023年10月19日まで
FFレート、長短金利差：% (左軸)、BDI：ポイント (右軸)

2. 製品需給

米国ISM製造業およびサービス業景況感指数はそれぞれ2021年5月および2021年11月をピー

クに下落に転じていたが、サービス業はいち早く2022年12月、製造業は遅れて2023年6月にそれぞれ底打ちし、米国経済は緩やかに回復に転じたとの認識が広まった。2023年9月の製造業ISM指数は49と、分岐点とされる50に近づきつつある。図3のISM景況感指数の供給者納入指数は、サービス業は2023年3月を底に回復傾向となり2023年9月は50を上回った。一方で、製造業はやや遅れて2023年5月を底に回復傾向にあり、分岐点の50を下回った状態ではあるものの経済が回復傾向であることを考慮すれば、いわゆるモノの需給は緩和傾向から均衡へ回帰しつつあると言えよう。

図3. 米国ISM景況感指数 供給者納入指数の推移

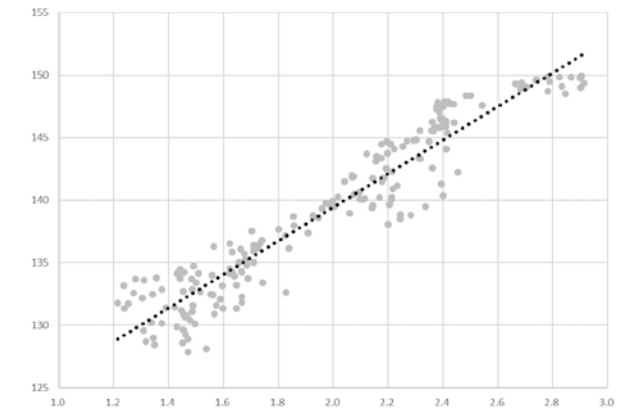


出所：ブルームバーグのデータを基に作成
期間：1997年7月から2023年9月まで

3. ドル円の推移

ドル円レートは2022年10月に32年ぶりに1ドル150円を突破したあと2023年に入って一時130円割れまで下落したが、米国経済の回復の可能性が高まり、利上げが継続したことで150円に再び迫る状況となっている(2023年10月19日時点)。

図4. 実質金利差と為替レート



縦軸：ドル円レート、横軸：日米実質金利差(10年)、単位%ポイント
期間：2023年1月4日から2023年10月19日まで
出所：ブルームバーグのデータに基づきジャパン SHIPPINGサービスが作成

図4の通り、2022年以降続く日米長期実質金利差とドル円レートの連動は2023年になっても依然として持続している。上昇に転じるかとみられていた日本の実質金利の上昇が止まり、米国の長期実質金利が上昇に転じたことで再度150円をうかがう展開となっているようだ。米国のインフレが鎮静化、利下げへ転じた場合に長期金利の上昇が持続する可能性があるのかが当面の間ドル円レートの先行きを占ううえでポイントとなろう。

2024年のバルカー市況を見通す上で米国経済を中心とするマクロ環境の現状を整理した。米国経済は回復過程に入りつつあり、その成長が加速するところまでは予想されていないが世界経済を下支えするとの見方がメインシナリオのようである。次回以降では、中国経済の先行きに加えて船腹需給の見通しなどが2024年以降にはどのように想定されるのかを検討したい。

(ジャパン SHIPPINGサービス(株))

J.S.B.A.
JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION
日本シブブローカーズ協会

東京都中央区京橋 2-6-5 菊池ビル 4階

電話 03-3561-1335 FAX 03-3561-6107

e-mail info@shipbrokers.jp

理事長 長嶋弘幸 事務局 長田菜穂子

8月分の主要オペ輸送実績を公表 貨物船は20年6月以来の1400万トン台 日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた8月分の主要元請オペレーター輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比10%減の1481万1000トン、「油送船」は同8%減の836万4000kl・トンだった。台風6号と7号の影響で上～中旬にかけて断続的な輸送障害が発生し、輸送量は低水準で推移した。

貨物船が1400万トン台まで下がるのはコロナ禍の2020年6月以来、3年2カ月ぶりにあたる。前年同期に比べて増加したのは主要7品目のうち2品目。このうち「自動車」は同12%増の332万1000トンで、生産回復を受け輸送量も大幅な伸びを示した。「紙・パルプ」は同5%増の13万8000トンだった。発電所向け木質ペレットの需要が好調だった一方、紙製品は減産の影響を受けて減少傾向にある。

減少した5品目では「鉄鋼」が同20%減の253万トンで、最も下落幅が大きかった。台風に伴う輸送障害で次月に繰り越す貨物が見られたが、需要自体が低い水準にあるため大きな混乱はなかった。「原料」は同18%減の340万トン。セメントや鉄鋼などの需要低迷が長引いている。「雑貨」は同12%減の205万5000トンだった。記録的な猛暑で飲料の出荷が見られたものの、消費財の値上げに伴う販売不振から減少が続いている。

油送船は全6品目が前年同月を下回った。「黒油」は同18%減の196万8000kl・トンで、転送需要の

減少などから輸送は低調な動きを示した。「白油」は同1%減の487万2000万kl・トン。ガソリンや航空燃料の需要は高かったが、製油所の定期修理などの影響を受けて出荷が滞った。

特殊タンク船は「高圧液化」が同7%減の45万6000kl・トン、「高温液体」が同24%減の7万4000kl・トン、「耐腐食」が同11%減の37万1000kl・トンだった。

7～9月期の燃料油価格を公表 A重油・適合油ともに10万円超え

栗林商船

栗林商船は9月27日、7～9月期の内航燃料油価格について交渉結果を公表した。藤井石油と価格交渉を行い、同26日に決定した。

A重油価格は前期(4～6月期)比でキロリットル当たり1万2400円増の10万9600円、適合油価格は同5300円増の10万400円だった。10万円を超えるのはA重油・C重油ともに2022年10～12月期以来となる。

ドバイ原油価格(PLATTS)は1バレル当たり7.19ドル増の84.78ドル、為替レートは1ドル当たり6.63円安の143.72円となった。原油価格が上昇したことに加え、為替が円安に振れたことで燃料油価格が押し上げられたと見られる。

10～12月期の見通しについて栗林商船の担当者は「原油価格の高止まりなど足元の状況を踏まえて5000～8000円上がる」との見解を示した。

2024年問題をテーマにシンポジウム 日本長距離フェリー協会

日本長距離フェリー協会は10月11日、物流業界の2024年問題に関するシンポジウムを海運ビルで開催した。冒頭あいさつで尾本直俊会長(商船三井さんふらわあ会長)は「2024年以降も高齢ドライバーの退職などにより陸上輸送能力が年々縮小され、長期的な問題として懸念されている。陸送以外の輸送の転換が叫ばれる中、長距離フェリーの活用を検討している方もいると思う」とシンポジウムの開催理由を説明した。

基調講演に立った復建調査設計の加藤博敏氏は、2024年4月から施行されるトラックドライバーの改善基準告示を順守した前提で、福岡から東京まで輸送するケースを例に、高速道路のみを陸送する場合とフェリーも併用する場合との比較を示した。フェリー乗船中は休息扱いとなる上に、高速道路だけを利用する場合に比べて所要時間や拘束時間が短縮できると紹介した。

続いて、実際に輸送でフェリーを活用する企業4社の代表者が登壇し事例を報告した。そのうち、東京エレクトロンBPの村富真治氏は労働力確保と環境保全の観点から、ほぼ陸送だった半導体製造装置の輸送でフェリーの利用を決めたという。九州一大阪間で実践したところ、従来に比べてドライバーの総走行時間を40%、二酸化炭素(CO2)の排出を44.8%削減できたことを明らかにした。

パネルディスカッションでは尾本会長と活用事例を報告した4人に加え、敬愛大学の根本敏則教授がコーディネーターとして参加した。佐川急便の西井茂氏は陸送の場合、災害によって道路や線路が寸断される恐れがあるため、「いかにしてフェリーにスライドできるかが重要。当社が集荷した荷物を港に持って行けるのが午後11時頃なのでこれに見合ったダイヤのフェリーがあれば使いやすい」と話した。

内航船16隻に「省エネ格付」を付与 国土交通省

国土交通省海事局は10月6日、「内航船省エネルギー格付制度」で申請があった内航船16隻に対し、格付を付与したと発表した。

省エネ格付制度は、内航海運の二酸化炭素(CO2)排出削減目標である「2030年度に13年度比で181万トン削減」を達成するため、船舶の省エネ・省CO2排出効果を可視化し、評価する仕組みにあたる。申請があった船舶は、基準値に対する環境性能の改善度合いに応じて1～5つの星の数で評価される。

新たに格付を付与したうち情報を公表している14隻では①矢野造船「サヌキフジ」②内海造船ほか「よね丸」③浦共同造船所ほか「逸愛丸」④正豊海運ほか「第十五雄豊丸」⑤太平洋セメントほか「絆永丸」⑥太平洋セメントほか「海翔丸」⑦中之島造船「(船名未定)」⑧トビー海運ほか「東進丸」⑨NSユナイテッド内航海運「希秀」一の9隻が最高ランクの5つ星を取得した。

RORO船「JFE黒隆」を引き渡し ジャパンマリンユナイテッド



ジャパンマリンユナイテッド(JMU)は9月28日、横浜事業所磯子工場で建造していた「JFE黒隆」(写真)をあすか汽船に引き渡した。省人・省力化や安全性向上などをコンセプトに掲げた最新鋭のRORO船で、JFE物流が備船しJFEスチールの製品輸送に従事する。

「JFE黒隆」は“白隆丸”シリーズの後継船にあたり、白隆丸シリーズで1層だった貨物艙を2層にすることで1航海に運搬できる貨物量を大幅に増やすなど最新技術を適用し、さらなる物流の効率化を追求した。

主要目は次の通り。全長：115.0m、幅：22.0m、総トン数：8611トン、航海速力：14.7ノット、最大搭載人員：16人。

フェリー2隻がグッドデザイン賞を受賞 商船三井さんふらわあ

商船三井さんふらわあは10月5日、大阪～別府間を運航する液化天然ガス(LNG)燃料フェリー「さんふらわあ くない」、「さんふらわあ むらさき」の2隻が日本デザイン振興会主催の「グッドデザイン賞2023」を受賞したと発表した。長距離フェリーのグッドデザイン賞受賞は1990年度の「サブリナ」以来33年ぶりだ。

審査員からは「トラック物流に様々な課題が出ている昨今、モーダルシフトは喫緊の課題。しかし船舶の動力源もディーゼルエンジンが主流で、環境対応が求められる。そんな中で国内初のLNG燃料フェリーを実現し、港湾だけでなく航行地域の環境保護も期待される」と評価を受けた。また、QRコードを読み取って各種情報を調べられるサービスやユニバーサルデザインを取り入れたターミナルなどの取り組みも審査員の評価を得た。

「フェリー第十一おおすみ」が完工 内海造船



内海造船は9月27日、瀬戸田工場で建造していた「フェリー第十一おおすみ」(写真)を完工した。いわさきコーポレーションと鉄道建設・運輸施設整備支援機構から受注し、鴨池港(鹿児島市)と垂水港(大隅半島)の間を結ぶ。

「フェリー第十一おおすみ」は2機2軸船型のフェリーで、船首・船尾のランプドアから自動車を搭載する。バウスラスターとフラップ舵の併用で出入港時の操船性向上を図った。また、バリアフリー設備のエレベーターを右舷側に備えた。

主要目は次の通り。全長：76.90m、幅：13.30m、総トン数：1443トン、車両積載能力：

大型バスのみ14台／乗用車のみ54台、旅客定員：500人。

「海栄丸」が500航海を達成 商船三井内航

商船三井内航が運航するバイオマス燃料輸送専用船「海栄丸」が9月19日、500航海を達成した。当日はセレモニーが執り行われ、荷主である海田バイオマスパワーの西亀信宏副社長ら関係者が参加した。

「海栄丸」は村上秀造船が建造し、2020年9月に竣工した。荷役機械のセルフアンローダーを搭載し、山口県の岩国港・徳山下松港から広島県海田バイオマスパワー海田発電所向けにバイオマス燃料の内航二次輸送を実施している。

福山市で地方理事会を開催 全国海運組合連合会

全国海運組合連合会は9月19日、福山ニューキャッスルホテル(広島県福山市)で第369回理事会を開催した。全海運では地方理事会を毎年1回開催しており、中国・四国・九州地方で開催場所を移しながら地方関係者と懇親を深めている。

理事会には、指定代理人を含む理事36人、中国地方海運組合連合会関係者らオブザーバー13人、全海運事務局4人の計53人が参加した。今年6月の役員改選後、初めての対面方式による理事会だったこともあり、各議題について様々な意見や提言が寄せられたという。

「神戸海洋技術」ウェブサイトを開 井本商運

井本商運はこのほど、2021年10月に発足した関連会社「神戸海洋技術(KKG)」のウェブサイト(URL：https://kkg.jp/)を公開した。

ウェブサイトでは、操船シミュレーターや機関シミュレーターといった設備一覧のほか、これらを活用した訓練メニューに関する情報を掲載している。KKGでは施設見学を随時受け付けており、「お問い合わせ」ページに掲載しているメールアドレス、電話番号からコンタクト可能だ。 ■



BEMAC みらい工場 (愛媛県今治市)

今治市に本社を置く船用電機メーカー・BEMACの「みらい工場」は、2010年竣工の通称△(さんかく)棟と21年竣工の□(しかく)棟という2つの建物で構成されている。

このうち、国道196号線を松山側から走ると見える要塞のような建物が△棟だ。故・小田道人司最高顧問が長年抱いていた「国道沿いに当社の未来を感じさせる建物を建てたい」という夢を実現するため、6年の構想期間を経て完成・稼働した。



ユニークな形状の△棟(左)は夜になるとライトアップされて重厚な雰囲気を増す

コンセプトは「森の扇船」で、船が森に抱かれて力強く進む姿をイメージしている。左右各3枚の羽根を合わせた扇形状の外観は、各事業部門の「自律と連結」を表現しているという。

△棟、□棟ともに1階工場スペースの上に事務所を配置している。工場と事務所を一つの建物に集約することで、部門の垣根を越えて社員同士の交流が生まれやすい環境づくりを促す。

内部施設として、BEMACとゆかりの深い都市名を冠した応接室のほか、大人数を収容可能な「みらいホール」や昼食時の憩いの場である「みらい食堂」、同社の歴史や事業内容を紹介する「みらいミュージアム」などの施設を備えている。

工場見学に訪れた地元の小学生からは「こんなところで働きたい」などの声が上がっている。どうやら、BEMACの“みらい”を担う人材の呼び水としても一役買っているようだ。 ■

SHIPBROKERS
売 買 船 自動車輸送

Marine Trader Co., Ltd.
株式会社 マリントレーダー

代表取締役社長 徳田 斉周

〒104-0033 東京都中央区新川2丁目8番10号 第一中村ビル4階
URL http://marine-trader.com/

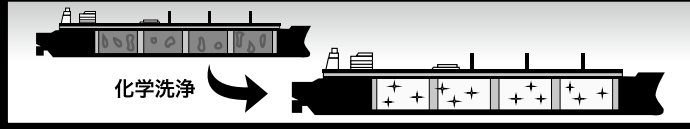
自動車部 (03)3297-4401 総 務 部 (03)3297-4408
売買船部 (03)3297-4404 F A X (03)3297-4405





ケミカル船の化学洗浄は弊社にご相談ください

《一般船舶の工業洗浄および陸上機器洗浄全般も含む》



全国出張

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

KAIUN スタッフ通信

バスケットボールブームが到来しています。ワールドカップで日本代表が躍進したことで、興味を抱いた人は多いのではないのでしょうか。私の場合は、中学時代に地元の富山グラウジーズがプロ参入して以来、バスケ観戦にハマっています。また、学年は数年離れますが中学の後輩にはNBAで活躍する八村塁選手もいます。バスケファンの一人としてここまでバスケが注目されることは望外の喜びです。テレビ観戦も良いですが、生で観戦すると迫力が違います。10月には国内のBリーグも開幕しました。皆さんも一度アリーナへ足を運んでみてください。バスケの魅力にハマるはずですよ。(Ao)

10月に入ってようやく秋が来たと思いきや、時々、暑さすら感じる昼間があります。小学生の娘も「夏の後にはすぐ冬が来る(秋が短い)よね」と言っていました。私が子ども時代を過ごした1980、90年代と比べると、季節感は一変しました。気候変動の影響なのでしょう。例年だったらもう着ているライダースや厚手のパーカーなどの秋物衣類についても、クローゼットからいつ出そうか判断に迷っているところですよ。気候が変わることでファッションの在り方も今までと違ったものになるかもしれません。ただ、あまりにも実用性重視のファッションになり過ぎるのも寂しいですが。(syu)

北海道ドライブ旅行に行ってきました!旭川からサロベツ原野を走って稚内へ、宗谷岬を回ってサロマ湖、阿寒湖、摩周湖、屈斜路湖、そして知床。走行距離約1300kmの充実した旅となりました。北海道に行く理由の5割はドライブ、1割は美味しい食事、残り4割は自然の恐ろしさを感じたいからなのですが、夜にサロベツ原野辺りを走っていた時は、他に車もなく、灯りも少なく、周囲に見えるのは塗り潰したように黒く延々と続く山の影と暗闇に穴が空いたような白い月、雄大な自然に時折光る狐の目...もしこの瞬間何かあっても助けは来ないでしょう。最高に楽しい時間でした。(T)

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

2023年11月1日発行

KAIUN (海運)

2023年11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

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号



2023年10月号

特集 これからのドライバルク市況

特別企画 電気×内航海運 ―電気で走る船、電気を運ぶ船―

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 **14,256円**(税抜価格12,960円)

購読料 **15,840円**(税抜価格14,400円)

※上記は送料込みの価格です。

Back Number



2023年4月号
深化する複合一貫輸送サービス



2023年5月号
造船・船用のGHG削減技術



2023年6月号
シブプリサイクル条約の最新動向



2023年7月号
港で働くプロフェッショナル



2023年8月号
自動運航が描く海運の未来



2023年9月号
内航海運の針路

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

CO₂排出ゼロへ。
夢の船の誕生は、
もう夢じゃない。



アンモニアを燃料とする自動車専用船

「アンモニア」や「水素燃料」といった
ゼロエミッション燃料で航行する
船の導入計画がいよいよ始動。
持続可能な未来へ出航します。

低炭素、脱炭素へ、
全力前進。

K "K" LINE
川崎汽船株式会社
<https://www.kline.co.jp/>

