

2024年1月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2024.1

No.1156



特集

海事産業・展望2024

特別企画

サプライチェーンの人権尊重とは

巻頭インタビュー

一般社団法人日本船主協会 会長 明珍 幸一氏（川崎汽船株式会社 代表取締役社長）

一般社団法人 日本海運集会所

日本海事産業のための
国際展示会

SEA JAPAN

INTERNATIONAL MARITIME
EXHIBITION AND CONFERENCE

次なる原動力は？

Supported by
日本財団
THE NIPPON
FOUNDATION

2024年4月10日(水) - 12日(金) 東京ビッグサイト
東1-3ホール

オフショア・港湾技術展

Offshore &
Port Tech
2024 in Sea Japan

2024年4月
東京ビッグサイトで初開催

主 催

informamarkets

お問合せ

インフォーマ マーケッツ ジャパン株式会社

〒101-0044 東京都千代田区鍛冶町1-8-3 神田91ビル

TEL: 03-5296-1020 FAX: 03-5296-1018

E-mail: visitor@seajapan.ne.jp

来場
事前登録は
こちら!!



CONTENTS | 2024年1月号 | No.1156

KAIJUN



Cover
©TierneyMJ/Shutterstock.com

特集

33 海事産業・展望2024

寄稿

ドライバルク市場	商船三井 ドライバルク事業戦略部 ドライバルクBI調査チーム チームリーダー 神田 愛	34
コンテナ船市場	拓殖大学商学部 教授 松田 琢磨	36
原油タンカー市場	日本郵船 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム 分島 俊一	38
鉄鋼市場	みずほ銀行 産業調査部 素材チーム 参事役 河瀬 太一	40
原油市場	ENEOS総研 エネルギー経済調査部 佐久間 敬一	42
LNG市場	エネルギー・金属鉱物資源機構 調査部 調査役 白川 裕	44
外国為替市場	住友商事グローバルリサーチ 経済部 シニアエコノミスト 鈴木 将之	46
インタビュー		
米国経済	丸紅 経済研究所 経済調査チーム エコノミスト 清水 拓也氏	48
中国経済	日本総合研究所 調査部 主任研究員 野木森 稔氏	52
インド経済	三菱UFJリサーチ&コンサルティング 調査・開発本部 調査部 主任研究員 堀江 正人氏	56

巻頭インタビュー

10 不確実性がさらに高まる中でも 日本の海運は競争を勝ち抜く

一般社団法人日本船主協会 会長 明珍 幸一氏 (川崎汽船株式会社 代表取締役社長)

年頭所感

75	一般社団法人 日本船主協会	会長 明珍 幸一氏
80	一般社団法人 日本造船工業会	会長 金花 芳則氏
86	日本内航海運組合総連合会	会長 栗林 宏吉氏

WORLD MARINE グループ



—— 船舶管理・内外船員の紹介 ——
ワールドマリン株式会社
WORLD MARINE CO., LTD.

〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階

E-mail: bussdept@worldm.co.jp

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



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

〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル7階

E-mail: business@chibaship.co.jp

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





私たちが目指すもの
グリーン
海運業界の先駆者として

西日本の海運関係者の皆様へ

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

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

Panama Ship Registry @ShipPanama

#SteeringYourWay

特別企画

65 サプライチェーンの人権尊重とは

インタビュー

66 全社的な取り組み体制を整備し
実効性のある人権侵害対策を

MS&ADインターリスク総研株式会社 リスクコンサルティング本部 リスクマネジメント第五部
サステナビリティ第二グループ 上席コンサルタント 小林 佑佳 氏

70 「深掘性」と「網羅性」を柱に
人権尊重のPDCAを回す

味の素株式会社 コーポレート本部 サステナビリティ推進部
社会グループ長 渡邊 裕見子 氏 / 社会グループ シニアマネージャー 長谷川 拓 氏

オペレーター向け統合運航管理システム「TRANS-Operator」導入事例インタビュー

16 新会計基準に対応し航海日割決算を自動化

日産専用船株式会社 日産SCMグループ グループ長 三宅 毅 氏 ほか

グラビア

22 日本海運集会所 100周年を祝う年末パーティーを開催

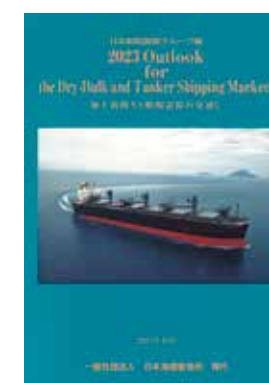
造船首脳会見

62 新造船事業は新たな成長局面へ

名村造船所

シリーズ etc.

- | | | | |
|----|--|-----|---------------|
| 5 | ECONOMIST岡野進の経済大予測2024 vol.10 | 76 | せんきょう(日本船主協会) |
| 7 | 竣工船フラッシュ | 81 | 造船ニュース |
| 31 | 日本海運集会所からの新刊紹介
23年版「コンテナ輸送と就航状況」が発売 | 82 | ブローカーの窓から |
| 60 | 研修講座・セミナーのご案内 | 84 | NEWS Pick Up |
| 64 | CLOSE UP 日本郵船 | 87 | 内航ニュース |
| 74 | CLOSE UP 日本外航客船協会 | 111 | 海事ゆかりの建造物 |
| | | 112 | スタッフ通信 |



ドライバルク貨物と原油の海上荷動きと船腹需給の見通しを示す

2023 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker 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：2023年10月31日
体 裁：A4判 約180頁
※ 直販のみ(書店様を通してはお買い求めいただけません)
定 価：16,500円(税込)、別途送料実費
※ 集会所会員は2冊以上同時にお申し込みの場合、2冊目から本体価格8,250円(税込)

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2024

vol.10

地球環境にインパクトを与える「人口爆発」はいつ終わるのか

今から10年ちょっと前、持続可能性という言葉が普及し始めた。その頃、私が勤めていた企業では役員がSDGsバッジをつけるようになり、証券投資の世界ではESG投資が普及し始めた。いまでは多くの企業が企業価値を保つという目的から、持続可能性についての年次報告書を作成、公開するようになり、意識は大きく変化した。だが、“成果”はどうだろう。企業にできることは限られている。

この地球上で人類が社会を持続していくためには、地球環境を保全していくことは必須条件だ。そのため、再生可能エネルギーへの転換や温室効果ガス排出削減など、気候変動をはじめとする環境問題への対処が多岐にわたってすすめられている。次世代エネルギーとして期待されている核融合発電^{*}が実用化されれば比較的安全で環境にやさしいエネルギーを、ほぼ無尽蔵に得られるようになる。しかし、これだけでは地球は守れないだろう。

現在、世界の人口は80億人程度(国連経済社会局人口部)と推計されている。18世紀に産業革命が起きるまでは、5億人にも満たなかったと推測されているので、300年程度で15倍以上に膨らんでいる。

もしこの人口増加ペースが、今後も変わらなかったら、もう300年経つと世界の人口は1200億人になる計算だ。しかし、地球にそれだけの数の人間が生活するスペースはない。また、多くの発展途上国は生活水準の向上とともに物質的な消費を増やしていく。世界人口の増加は確実に地球の限られた資源を消費し尽くし、環境を悪化させ

る要因になる。

しかし実際は、日本や中国ではすでに人口がピークを打って減少に転じている。多くの先進工業国でも出生率が2.0未満に低下したことで、近いうちに人口減少に転じることがわかっている。現在、出生率が高いのはアフリカなどの低所得国だが、こちらでも出生率の低下がすでに起きている。例えば、世界銀行のデータでみると、2021年時点の最も出生率の高い国はソマリアで6.31であるが、2000年時点では7.61だった。世界で最も5歳未満児死亡率が高いこの国でも、衛生環境の改善や社会の安定がすすめば、他国と同じように経済発展とともに出生率は下がっていく可能性がある。中国は一人っ子政策をやめたものの、出生率は1.16と大きく低下したままであり、経済発展と所得向上が出生率の低下をもたらす好例となっている。世界全体の出生率は2021年2.27であるが、ピークの1963年は5.32と相当に高かった。現在の低下トレンドを延長すれば10年後には2.0を下回る可能性がある。その場合、今世紀後半には世界の人口は減少に転じることになるだろう。これを人類全体にとっての地球環境を守る対策に繋げられるかどうか、まさに全人類の課題になる。

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。

^{*}原子核同士を融合させてエネルギーを生み出し発電する技術。原子力発電と比べると放射性廃棄物の量も少なく制御もしやすい。

謹賀新年



2024
Happy Holidays

WWW.LISCR.COM (EN) / WWW.LISCR-J.COM (JP)

竣工船フラッシュ

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



REIMEI (リベリア籍)

- 船主：ERICA NAVIGATION S.A.
- ばら積運搬船
- 54,684総トン
- 95,792重量トン
- 主機関：WinGD 6X62DF
- 全長234.92m、幅38m、深さ20.05m
- 船級：NK
- (株)名村造船所、2023年11月14日竣工

BRIGHT COSMOS (パナマ籍)

- 船主：MI-DAS LINE S.A.
- コンテナ船(1,900TEU)
- 20,341総トン
- 24,874重量トン
- 主機関：日立・MAN B&W 6S60ME-C8.5
- 全長171.99m、幅28.40m、深さ14.50m、喫水9.50m
- 速力：17.5ノット
- 船級：NK
- 内海造船(株)瀬戸田工場、2023年11月21日竣工



BASIC SKY (リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 43,455総トン
- 81,917重量トン
- 主機関：DU-WinGD 6X52
- 全長229m、幅32.24m、深さ20.15m
- 船級：NK
- (株)新来島サノヤス造船 水島製造所、2023年11月7日竣工

CAPT TASOS (キプロス籍)

- 船主：CAPT TASOS
- ばら積運搬船
- 93,721総トン
- 182,288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、2023年10月25日竣工





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>



物流業界の羅針盤

技術と信頼の NKKK

Since 1913 for 100 years and Beyond

今までも、これからも
“信頼のブランドNKKK”であり続けます。

NKKKは2023年、創立110年を迎えました。
これもひとえにみなさまのご理解とご支援の賜物であり、
心より感謝申し上げます。



一般社団法人
日本海事検定協会

NKKK

日本海事検定キューエイ株式会社
日本海事検定グローバルサポート株式会社

〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号

TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260

<https://www.nkkk.or.jp>

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

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

不確実性がさらに高まる中でも日本の海運は競争を勝ち抜く

一般社団法人日本船主協会

会長 **明珍 幸一氏**（川崎汽船株式会社 代表取締役社長）

日本船主協会では2023年6月30日、新たな会長として川崎汽船の明珍幸一社長を選任した。現役の海運会社社長でもある明珍会長は、日本の海運業界を取り巻く現在の状況をどう捉えているのか。また、地球温暖化をはじめとする主要課題に対し、どのように取り組もうとしているのか。

（取材日：2023年11月16日、12月14日原稿確定）

船員はじめ海事関係者、省庁、荷主等の連携により、コロナ禍でも海上物流を維持

——足元の海運業界を取り巻く環境について、船協会長としてのご所感をお聞かせください。

明珍 2023年を振り返って、まず大きかったのは、20年に始まったコロナ禍の終息です。

コロナ禍においては、各国の国境規制に伴い、船員交代などで多くの困難・制約が生じましたが、海上船員が必死に尽力して船の運航を続けてくれました。また、国土交通省をはじめとする関係省庁には、入国制限の緩和などへのご支援をいただきました。さらに、お客様である荷主の皆様からご理解を得られたからこそ、「海上物流を1日たりとも止めない」という我々の使命を果たすことができました。改めて関係の皆様感謝申し上げます。

一方、コロナ禍で新たな問題も明らかになりました。労働力不足に起因して海上輸送をはじめ、海陸の結節点である港湾や内陸のトラック輸送など、それぞれの現場で物流の混乱が生じ、ご迷惑をかける事態もありました。お客様の側では、こうしたリスクへの対処として複数の輸送ルートを整備するなど、サプライチェーンの分散化・多様

化に向けた動きが活発になる中、海運業界としても対応を進めています。

2023年のトピックの中でも、海運業界にとって大きな転換点となったのが、国際海事機関（IMO）が7月に改定した「2023 IMO GHG（温室効果ガス）削減戦略」です。従来掲げられていた「2050年までに国際海運からのGHG排出量を08年比で半減」などの目標を大幅に前倒し、「2050年頃までにGHG排出ゼロ」などのより高い目標を掲げました。

船協はすでに2021年10月、日本の海運業界として「2050年GHGネットゼロ」への挑戦を表明していますが、IMOが当協会と同様の方針を出したことを歓迎しています。目標達成には乗り越えるべき壁や制約があるものの、GHG削減の動きを一歩前に進められたと捉えています。

また、シップリサイクル条約、いわゆる香港条約が、2023年6月に発効要件を充足し、25年6月に発効することとなったのは大きな前進です。条約の成立過程では国土交通省をはじめとする日本政府が主導的な役割を果たしたほか、当協会も早期発効に向けて尽力しました。

皆様ご存知の通り、海運業界は、各国の景気や社会情勢、市況などの影響を大きく受けます。最近では、ロシアによるウクライナ侵攻が2022年2

明珍会長は「日本の海運業界として低・脱炭素化の道を究めることが目下の課題」と語る



月に始まり、現在に至るまで続いています。また2023年10月のイスラム組織ハマスによるイスラエルの大規模攻撃以降、中東情勢が緊迫化しています。これらの地政学リスクが経済動向にどう作用するのか注視しており、デリスクング（リスク低減）の観点からサプライチェーンの見直しがさらに進む可能性もあります。他にも米国と欧州を中心として、インフレとその対策としての高金利政策により、2024年にかけて景気への影響が一定程度出てくる可能性があります。また、エネルギー価格の高騰もあり、エネルギーミックスに関しても考え方に変化が生じています。これまで化石燃料からの移行期を経て、ゼロエミッション、再生可能エネルギーの導入拡大につなげるというのが世界全体のトレンドでしたが、エネルギー安定供給の観点から、移行期において化石燃料を如何に使っていくのか、見直しの機運も高まっています。

2023年を振り返ると、サプライチェーンの変化やエネルギーミックスの転換など、様々な点で「不確実性がより高まった」1年だったと言えます。

海事クラスター全体、業界や国の枠組みを越えた対応が代替燃料の導入には必要

——日本の海運業界における主要課題とその対応策をお聞かせください。

明珍 最重要テーマは地球温暖化への対応です。IMOのGHG削減戦略が改定されたことに伴い、

2030年までに輸送効率を08年比で最低40%改善、50年頃までのGHG排出ゼロという道筋が定まりました。これらの目標を達成するため、日本の海運業界として、低・脱炭素化を進めていくことが大きな課題です。

現在、代替燃料として導入が始まっているのがLNG（液化天然ガス）燃料船です。邦船各社は今後も継続的に各船種でLNG燃料船の導入を進めていく計画です。さらに、ゼロエミッション燃料として、水素やアンモニア燃料船に関する技術開発も活発になっています。こうしたハード面の整備に関しては、造船所をはじめとした海事クラスター全体で対応していく必要があります。

また、ハード面のみならず、新燃料や新技術を搭載した船舶の運航には乗組員の教育も必要となりますので、業界として取り組みを進めていくことも大切です。更には、アンモニアや水素などを燃料として使用できる船を建造しても、燃料自体を確保できなければ運航できません。世界中に約2000の商業港があると言われていたますが、少なくとも主要港で安定的な供給体制を整備する必要があります。海運業界だけでなく、エネルギー会社など業界や国の枠を越えて連携して、課題解決を図ることがポイントだと思います。官民関係者による理解や協力を得られるよう、多様なステークホルダーの方々と引き続き、対話・連携していきたいと思っています。

より喫緊のトピックでは、2024年1月より、EU域内排出量取引制度（EU-ETS）が海運セクターにも適用されます。海運会社は船舶のEU関

連航海におけるGHG排出量に即して割り当てられた排出枠を購入・償却する手続きが求められます。国際海運にとって排出量取引に関する初の地域規制でもあり、各国政府や国際機関、関係業界とも共同で対処する必要があります。

日本の海運業界としては、EU-ETSのような地域規制が各地で立ち上がり、IMOで議論が進む国際規制との二重規制となることを懸念しています。今後導入される国際規制と地域規制が一元化され、そうした懸念が回避されるよう、国交省がIMOの議論をリードすることを期待するとともに、船協としても積極的に支援していきます。

今年度の海運PRキャンペーンは 政令指定都市など8カ所に拡げて実施予定

——地球温暖化以外の課題はどう捉えていますか。

明珍 海運税制について、令和6年度税制改正では、国際船舶、いわゆる外航日本籍船に係る登録免許税と固定資産税の特例措置に関して要望しました。このうち登録免許税は延長に加えて、認定造船所で建造された環境性能の優れた「特定船舶」への特例措置の拡充を求めました。また、固定資産税に関しては、前回の令和3年度税制改正で拡充していただいたので、今回は現行制度の延長を要望しました。

これらの要望は、国会議員の諸先生方および国土交通省など当局の海運業界に対する深いご理解と多大なるご尽力により認められました。心より御礼申し上げます。

業界の将来を担う海事人材の確保・育成も重要な課題です。海技教育機構(JMETS)や商船系5高専、神戸大学との情報交換会の開催やオープンキャンパスに協力するなどの取り組みを進めています。加えて、2022年度に開始した海運PRキャンペーン[“開運”じゃなくて、“海運”です。]では、東京・大阪で交通広告などを使って情報発信しましたが、今年度は対象地域を主な政令指定都市など8カ所へと拡大し、24年1月頃に実施する予定です。早い段階から海運に興味を持ってもらい、将来の就職につなげてもらえるよう、SNSなども

積極的に活用していきます。

安全運航関連では、ソマリア沖・アデン湾での海賊対処活動と、オマーン湾などの情報収集活動について、2023年11月7日の閣議で1年間の延長が決定しました。

特にソマリア沖・アデン湾では、自衛隊・海上保安庁をはじめ各国による監視・護衛活動の結果、海賊等事案発生件数は近年ゼロ水準になっています。また乗組員からは護衛艦や哨戒機の存在自体が大きな安心感につながっているとの声を数多く聞いています。

ただし海賊の潜在的な脅威は依然存在するため、日本経済を支える海上輸送にとって要衝であるアデン湾とオマーン湾付近について、今後も海賊対処・情報収集活動が継続されることを期待しています。

また、海賊行為ではありませんが、2023年11月に紅海において、当協会会員会社運航船舶への襲撃・拿捕事案が発生しました。断固これを非難すると共に、拘留された船員と船舶の早期解放を強く望みます。

脱炭素化に向けた流れが進む中 新たなエネルギーの輸送需要が増える

——先ほど「不確実性が高まった」というお話がありました。こうした動きが業界へどんな影響を及ぼすと思いますか。

明珍 中長期的に、我々が運ぶ貨物の中身も変わっていくと思います。

例えば、脱炭素化に向けた流れが世界的に進む中で、従来の化石燃料に代わりアンモニアや水素などの新たなエネルギーの輸送需要の拡大が見込まれ、邦船各社もかなり早い段階から対応を始めています。安定的なエネルギー供給の観点から、低炭素に配慮して化石燃料も運びつつ、脱炭素に向けた新たなエネルギーの輸送需要にも応えられるサービスを提供することが海運業界に求められます。

また、産業界全体のネットゼロへの貢献として、新たなエネルギーへの移行期においては、化石燃

料の環境負荷低減策であるCCS(Carbon Capture and Storage)[※]のため、工場などから回収したCO₂(二酸化炭素)を低温・低圧で液化した、液化CO₂の輸送需要が増えるの見込まれます。その他、再生可能エネルギーの一つである洋上風力発電の導入拡大に伴い、洋上風車の運用・維持管理にあたる作業員を運ぶSOV(Service Operation Vessel)の運航などが海運会社の新たなビジネスチャンスになる可能性があります。

今後は安全運航と環境対応、 海事人材の確保・育成に注力

——最後に、船協として今後力を入れていきたい取り組みをお聞かせください。

明珍 海上輸送にとって一番大事なことは何かと考えると、やはり安全運航と環境対応の2つに尽きると思います。

安全運航については、海賊への対処だけでなく、ロシアのウクライナ侵攻やイスラエル・パレスチナ情勢など様々な地政学リスクを考慮した対応が求められます。船協会員会社間で情報の共有・発信に努めるとともに、国交省をはじめとする関係省庁と連絡・相談しながら、常日頃から備えておくことが肝要です。

環境問題については、地域規制であるEU-ETSへの対応のみならず、長期目標である「2050年GHGネットゼロ」に向けて業界全体で歩みを進めていきます。繰り返しになりますが、複数の規制が乱立する状態は避けなければなりません。IMO主導で、国際規制が地域規制と一本化される方向となるよう、国交省や国際海運団体などとも連携していきます。

先ほども申し上げましたが、こうした安全運航と環境対応を支える上で、海事人材の確保・育成は取り組むべき大きな課題です。中でも日本人船員・海技者の確保と養成は必要不可欠です。外国人船員をはじめとする船舶管理乗組員の安全運航の指導・育成を担い、なおかつ環境技術への対応や輸送品質の向上にも取り組んでいただく。そうした核となる日本人海技者を今後も継続的にしっかり確保・育成していく枠組みが、日本の海運業界の競争力維持・強化にとって最も重要な点の一



環境問題については国際規制と地域規制の一本化に向け、国土交通省や国際関係団体などと連携していく考えだ（提供：川崎汽船）

つだと感じています。

そうした人材の確保・育成のため、船上の働き方改革を通じて、船員・海技者を魅力ある職業として感じてもらうことが必要です。若い世代では、価値観の多様化が進んでおり、ライフステージの変化に伴い、陸上から離れなければならない長期間の乗船は避けたいとの声も耳にします。乗船期間の短期化など様々な形で制度を変えていく必要があると感じています。また、より長く会社に勤めていただく観点から、陸上勤務も含めた長期的なキャリアプランを示すことも大切です。通信環境など職場環境自体の改善と併せて、ライフステージに応じて働き方も変えられる魅力ある環境整備に取り組んでいくことが不可欠だと考えています。

日本は島国ですので、海運なくして経済活動や国民生活は維持できません。これまでの歴史を振り返っても、競争力のある価格で資源を輸入し、加工した製品を輸出するという、日本の産業モデルが成立した陰には、海運も大きな役割を果たしてきたと感じています。

また、安全運航と環境対応、そして海事人材の確保・育成を進めるためにも、海運業界に限らず海事クラスター全体で力を合わせなければいけないと思っています。海運も造船も世界単一市場で競争している意味では一緒です。不確実性があります高まっていく中で、日本の海事クラスターの一翼を担う存在として強みを発揮しながら、厳しい国際競争を勝ち抜きたいと考えています。 ■

※ 発電所や製鉄所などから排出されたCO₂を回収し、深海底や地中に貯留する技術のこと



YANMAR

We Find the Way

運ぶこと。それは、新しい未来をつくろうとするお客様の思いを実現すること。
だから、どんなときでも、ただ一つの最善の方法を見つけ出し、必ずやり遂げる。
このような、私たちの強い意志と自信を、この企業メッセージに込めています。



北海道 ⇄ 東京

日本縦断

東京 ⇄ 九州



～日本を1つに結ぶ日本通運の内航定期船～

謹 賀 新 年

NEX
NIPPON
EXPRESS

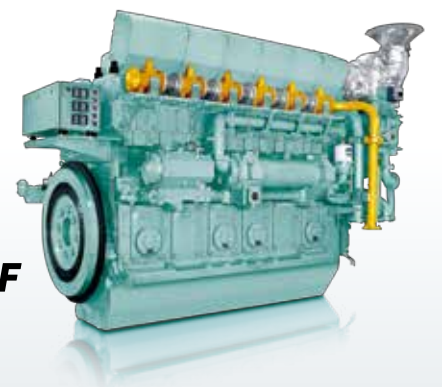
日本通運株式会社

大切な笑顔を 未来へつなぐために。



いつまでも人と自然が共に豊かであり続けるために。
ヤンマーは持続可能な美しい地球を目指した
新たなエンジン技術への挑戦を重ねて、
未来の笑顔につながる安心な航海を支えています。

MARINE
DUAL FUEL
ENGINE
6EY26DF
Output : 1533kW



ヤンマーパワーテクノロジー株式会社 特機事業部 船用営業部

〒660-8585 尼崎市長洲東通1-1-1 TEL: 06-6489-8069 [営業所] 東京 / 大阪 / 広島 / 高松 / 福岡

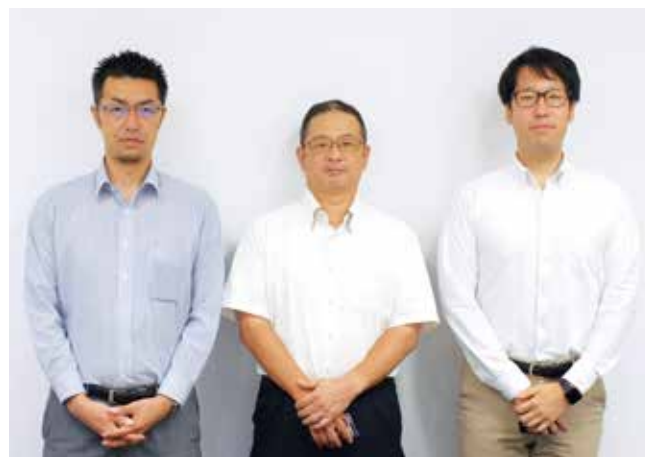


オペレーター向け統合運航管理システム
「TRANS-Operator」(株式会社エイ・アイ・エス開発製品) 導入事例インタビュー

新会計基準に対応し 航海日割決算を自動化

日産専用船株式会社

日産SCMグループ
グループ長 **三宅 毅氏(中央)**
経理グループ
課長代理 **古田 順一郎氏(右)**
営業グループ営業チーム
課長代理 **湯城 慶大氏(左)**



日産専用船は1965年の設立以来、完成車輸送をメインに総合物流サービスを展開している。同社では会計基準が切り替わるタイミングでエイ・アイ・エスの「TRANS-Operator」の採用を決めた。導入時にプロジェクトを担当した三宅毅氏と現在のユーザーであるお二人に、実際の使用を通してのメリットなどを聞いた。

新会計基準の適用を機に導入を決定

——貴社が「TRANS-Operator」を採用した経緯と決め手をお聞かせいただけますか。

三宅 新しい会計基準として、国際会計基準(IFRS)に基づく「新収益認識基準」の適用が2021年4月から始まりました。このタイミングで当社も「TRANS-Operator」を導入しました。

新収益認識基準では日割で航海収支を計算する分、作業の手間が増えてしまいます。そこで会社として運航管理システムの導入を検討し、エイ・アイ・エスを含む2社のシステムで費用面や使い勝手を比較しました。

最終的には、すでに導入していたエイ・アイ・エスの会計システム「TRANS-Account」との親和性などから判断し、「TRANS-Operator」を採用することに決めました。

湯城 実は「TRANS-Operator」の導入以前、当

社では運航管理システム自体を使っておらず、未収・未払いや概算計上は全て「TRANS-Account」に手入力していました。エクセルベースの航海収支を印刷して営業グループで承認した後、経理グループで必要に応じて新たに伝票を作っていました。

三宅 導入にあたって最も大事にしたのが、エイ・アイ・エスとのコミュニケーションです。まずは手入力していた業務を全て洗い出しました。次に、これらの業務を「TRANS-Operator」に落とし込むため、当社の要望をその都度伝えることを意識しました。

当社の場合、独自の往航運賃システムからの運賃データを「TRANS-Operator」に取り込んで航海の採算を確認する作業が必要だったので、様々なケースを想定して「どうやってデータを取り込むか」という部分について綿密な意見交換しました。こまめにミーティングを開き、意見のズレが生じないように注意しました。

月間60隻分の日割処理を短時間で処理

——実際に使用してみてメリットと思うことは。

古田 収益認識基準が航海完了基準から航海日割基準に変わったことで、1航海を日割で計算しなければいけなくなりました。当社が運航している船舶とスペースチャーターしている船舶を合わせると月間約60隻に及びます。これだけの隻数を毎月、手入力で日割計算することは不可能です。

ところが「TRANS-Operator」を導入したことで1隻当たり数分、60隻分でも短時間で処理できるようになりました。労力を極力抑えることができたことは、当社にとって最大のメリットであると言えるでしょう。逆に考えれば、このシステムを入れていなかったら処理し切れなかったと思います。

湯城 「TRANS-Operator」の導入により、起票業務を社内に分散することができ、業務の大幅な効率化につながりました。

私自身、営業グループに来る前は経理グループにいましたが、導入以前と比べると、運賃の計上や用船料の支払いなどそれぞれ場面に応じて必要な機能は格段に分かりやすくなりました。

また、概算計上したものと実算との比較がしやすくなったのもメリットです。さらに、営業についても収支予算と実算の違いが比較しやすくなり



「VENUS SPIRIT」(提供：日産専用船)

【開発元】株式会社エイ・アイ・エス

【本 社】 東京都千代田区神田須田町1-3-9 PMO 神田万世橋9F TEL : 03-6260-8858
【神戸営業所】 兵庫県神戸市中央区雲井通4-1-2 三宮東ビル3F TEL : 078-232-1111

お問い合わせ先：trans-sales@a-i-s.co.jp

<https://www.a-i-s.co.jp>



ました。

——「TRANS-Account」との連携性を感じる場面はありますか。

古田 「TRANS-Operator」と「TRANS-Account」は製品名こそ違うものの、システム自体は一体化されているので、画面の表示方法や操作感は全く一緒です。別々のシステムを使う時のストレスのようなものは一切ありません。

また、全ての航海採算データをまとめて見ることができるため、業務効率は以前よりも格段に向上しました。また、トラブルが起こった時もチャットツールでまとめて解決してもらえます。

湯城 もし別々の会社の運航管理システムと会計システムを導入していたら、エラー発生時の原因究明にも余計な手間が掛かります。もちろん「TRANS-Operator」も導入初期はエラーがあったものの、「TRANS-Account」との連携の仕組みを解説しながら対処してもらうことができました。導入から2年半が経ちましたが、エイ・アイ・エスのアフターサポート体制には今もだいぶ助けられています。

システムのさらなる拡張性に期待

——最後に「TRANS-Operator」への期待をお聞かせいただけますか。

三宅 今後も使っていくうちに、改善すべき点は出てくると思いますが、エイ・アイ・エスは引き続き丁寧に対応してくれると信頼しています。

これからもシステムのさらなる拡張性について様々なアイデアを出し合いながら、我々船会社にとって使い勝手のいいツールになることを期待しています。

謹 賀 新 年



RORO船「神珠丸」



栗林商船株式会社

● 本社 〒100-0004 東京都千代田区大手町2-2-1 (新大手町ビル3F) TEL 03-5203-7981 ● 釧路支社、苫小牧支社、室蘭支店、仙台営業所

謹 賀 新 年

これからの美しい海へ。近海郵船

RORO船「まりも」

2023年
近海郵船は創立100周年を迎えました。



近海郵船株式会社

本 社 〒105-0012 東京都港区芝大門1-9-9 野村不動産芝大門ビル7階
TEL. 03(5405)8300 FAX. 03(5405)8289

東 京 支 店 TEL.03(5405)8290
仙 台 営 業 所 TEL.022(786)1890
敦 賀 営 業 所 TEL.0770(20)4560
福 岡 営 業 所 TEL.092(710)4401

大 阪 支 店 TEL.06(6241)1071
常 陸 那 珂 営 業 所 TEL.029(264)2700
沖 縄 事 務 所 TEL.098(917)5480
近海郵船北海道(代理店) TEL.0144(52)5730



ARE YOU FLYING
THE FLAG?

- RATED AS A TOP FLAG STATE BY THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- WHITE-LIST, LOW-RISK STATUS ON PARIS AND TOKYO MOUS
- UNITED STATES COAST GUARD QUALSHIP 21

Cayman
Registry



Today, you'll see the Red Ensign of the Cayman Islands
on ships and yachts around the world.

Why? We offer vessel registration with a wide range of ownership structures, and with numerous registration options. All backed by modern and robust maritime legislation that allows flexibility and pragmatism without compromise. With representatives in all the main international shipping centres, you enjoy the highest standard of service, expertise and efficiency - whenever and wherever you need it.

Our services include:

Vessel Registration; Survey and
Certification; Crew Compliance;
Vessel Construction Supervision;
and bespoke Maritime Consultancy
Services.

cishipping.com

Cayman Islands • Australia • Brazil • China • France • Greece • Holland • Italy • Japan • New Zealand • Palma • Panama • Philippines • Singapore • Turkey • UK • USA.

TOUCH THE NEXT STANDARD

www.nautilight.jp



NAUTILIGHT NAVI は LED 船灯の新しいブランドです。
船舶がより高機能化し、安全への意識がより高まる中、法定船用品も時代に沿ったかたちに変わっていく必要があります。
次世代標準を見据え、革新的なコンセプトのもとに開発された、NLL シリーズが新たな風を吹き込みます。
2016 年 5 月の発売以来、1000 隻を超える船舶に納入させていただきました。

伊吹工業株式会社 〒535-0031 大阪府大阪市旭区高殿 1-7-28 Tel : 06-6922-5115 E-mail : ibukimk@ibukikogyo.co.jp
www.nautilight.jp



謹 賀 新 年



顧客のニーズと
時代の要請を先取りし、
安定した輸送サービス
を提供します。

石炭専用船
「やまゆり」

MOL 株式会社商船三井内航

〒105-0001 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号(商船三井ビル)
Tel 03-6230-2011(代) Fax 03-6230-2050
<https://www.mol-naikou.co.jp/>

謹 賀 新 年



大切なあなたの笑顔を見せて
その先の未来へ運ぶ

地球に優しい「船」という輸送手段。
わたしたちは、モーターシフトの
推進に取り組んでいます。
大切なあの人の笑顔を見たいから、
ずっと笑顔でいてほしいから。
運び続けていきます、
その先の未来へ

K 川崎近海汽船株式会社
KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

東京都千代田区霞が関三丁目2番1号 Tel. 03-3592-5800(代表) <https://www.kawakin.co.jp/>

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



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

日本海運集会所 100周年を祝う年末パーティーを開催 2024年に向けた一字は「明」と「起」

日本海運集会所は4年ぶりとなる年末パーティーを神戸(12月1日)と東京(12月6日)で開催した。2021年に創立100周年を迎えたが、コロナ禍はパーティーを見送っていたため、今回は100周年記念を兼ねての開催となった。恒例の「来年に向けた一字」では、来賓代表として日本船主協会の明珍幸一会長が「起」、明海グループの内田貴也社長CEOが「明」をそれぞれ掲げ、漢字に込めた思いを語った。



開会のあいさつは東京・神戸ともに日本海運集会所の武藤光一会長(商船三井特別顧問)が行った。武藤会長は集会所の歴史を振り返るとともに、100周年記念事業として100年史「日本海運集会所100年のあゆみ」を

刊行・配布したほか、海事取引の知見をまとめた「海事契約虎の巻」を公開、日本籍船のデータを収録した「日本船舶明細書」を刷新したことなどを紹介した。

また、海運市況について「中国の不動産バブル崩壊から始まる世界景気の停滞懸念や、食料・エネルギーをはじめとするインフレ懸念があり、先を見通すことは難しい」とした上で「集会所として時宜を得た運営をしていきたい」と語った。

神戸会場：内田社長は「明」



神戸会場は2部構成で、第1部では日本郵船調査グループの林光一郎グループ長が「海運市況展望～エネルギー移行の中での船腹需給」の題目で講演した。

第2部のパーティーでは、明海グループの内田貴也社

長CEOが来賓代表であいさつし、2024年に向けた一字として「明」を示すとともに、この字に込めた

想いを説明した。

内田社長CEOは「コロナの問題やウクライナ侵攻、最近ではハマスの衝突やイラン沖での自動車船拿捕など、海運界を含めて暗いニュースが多かった」と振り返った。また、懸念されている台湾有事にも触れ「何とかそういう出来事が起きないように、平和で『明るい』2024年になることを切に願っている」と期待を込めた。

東京会場：明珍会長は「起」



東京会場では日本船主協会の明珍幸一会長があいさつに立ち、来年に向けた一字に「起き上がる、何かが始まる」という意味を込めて「起」を挙げた。

明珍会長は「2024年はまさしく環境対応に向けた新たな幕

開けの年だと思っている」とし、「船主協会として環境対応のスタートダッシュを切りたい」と抱負を述べた。さらに、その他の課題として「引き続き日本商船隊の国際競争力の維持とさらなる強化、海事広報活動の強化、海事人材の確保・育成に積極的に取り組んでいきたい」と語った。

また、「足元ではロシアのウクライナ侵攻やイスラエルとハマスの衝突など、目を覆うばかり」と世界情勢に言及。海運は景気や地政学リスクの影響を大きく受けることから、「七転び八起きの精神で、今後もしっかりと立ち向かっていきたい」と話した。

4年ぶりとなるパーティーには神戸会場で約80人、東京会場約360人がそれぞれ参加し、親睦を深めた。



12東京会場(上)では日本船主協会の明珍会長、玉井商船の佐野展雄社長、川崎汽船の新井真監査役、東京海上日動火災保険の久保治郎フェロー兼コマーシャル損害部専門部長、ENEOSオーシャンの平野正人取締役執行役員が、神戸会場(下)では明海グループの内田社長CEO、日本郵船の林グループ長、商船三井関西支店の梯浩之支店長が、また両会場でも日本海運集会所の武藤会長と三木賢一理事長が参加し、鏡開きを行った

3会場では創立100周年の記念品としてロゴ入りの升や神戸の銘菓である瓦せんべいを配布した

謹 賀 新 年

内航コンテナ輸送のパイオニア



井本商運株式会社

代表取締役社長 井本 隆之

〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地 神戸朝日ビルディング
TEL (078) 322-1600 FAX (078) 322-1620 <https://www.imotoline.co.jp>

ファイナルMラインJ ファイナルMラインJサザンクロス

NAROC
ファイナル
シリーズ

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

信頼を未来につなぐ
NAROC
ナロック株式会社
NAROC ROPE TECH.

大阪本社・東京支店・九州支店・紀の川工場

classNK HSEIII, ISO45001, ISO9001, ISO14001

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6年 グリーン経営認証取得講習会

参加費
無料

関東地区事業者対象

2月中旬(予定)

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・
内航海運事業

会場 神奈川県内
主催 関東運輸局

東北地区事業者対象

2月中旬(予定)

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・
内航海運事業

会場 オンライン
主催 東北運輸局

中国地区事業者対象

2月下旬(予定)

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・
内航海運事業

会場 オンライン
主催 中国運輸局

九州地区事業者対象

2月下旬(予定)

対象業種 倉庫・港湾運送・旅客船・
内航海運事業

会場 オンライン
主催 九州運輸局

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/>



謹 賀 新 年



本社工場全景

一隻入魂！

内航小型船(499GT)から外航船の建造を承ります。



佐々木造船株式会社

本 社 工 場 〒725-0401 広島県豊田郡大崎上島町木江65-1
TEL 0846 (62) 0350 (代) FAX 0846 (62) 0713
設 計 部 TEL 0846 (62) 0273 (代) FAX 0846 (62) 0714
資 材 部 TEL 0846 (62) 1057 (代) FAX 0846 (62) 0712
宇 浜 工 場 〒725-0401 広島県豊田郡大崎上島町木江5102-2
TEL 0846 (62) 1215 (代)

〔HP〕 <http://www.sasakizosen.com/> 〔E-mail〕 info@sasakizosen.com

謹 賀 新 年

FORWARD 2030

Driving **U** forward over the next decade

次の10年、さらなる飛躍を求めて

サステナブルな海運会社として、
皆さまとともに歩み続けます。

NSユナイテッド海運株式会社

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS

なみを超えろ。



檜垣造船株式会社



代表取締役社長 檜垣 宏彰

本 社 〒799-2111 愛媛県今治市小浦町1丁目4番25号
TEL 0898 (41) 9147
東京事務所 〒104-0033 東京都中央区新川1丁目2番10号
TEL 03 (3553) 8391
<https://www.higaki.co.jp/>

13.5型 Hi-Max-Wide-Eco



謹 賀 新 年

「エネルギー」の次へ、「運ぶ」の先へ、環境の未来へ、
先んじて挑み、社会を支えるエネルギーであり続ける。

UYENO

上野トランステック株式会社 代表取締役社長 COO 上野 元

本 社
〒231-0023 横浜市中区山下町46番地
Tel. 045-671-7535 Fax. 045-671-1137

東京本社
〒100-6007 東京都千代田区霞が関三丁目2番5号 霞が関ビルディング7階
Tel. 03-6747-3173 Fax. 03-6748-7005

<https://www.uyeno-group.co.jp/>

謹 賀 新 年

安全の確保を最優先に、人々の想いを繋ぎ、より豊かな未来を築きます

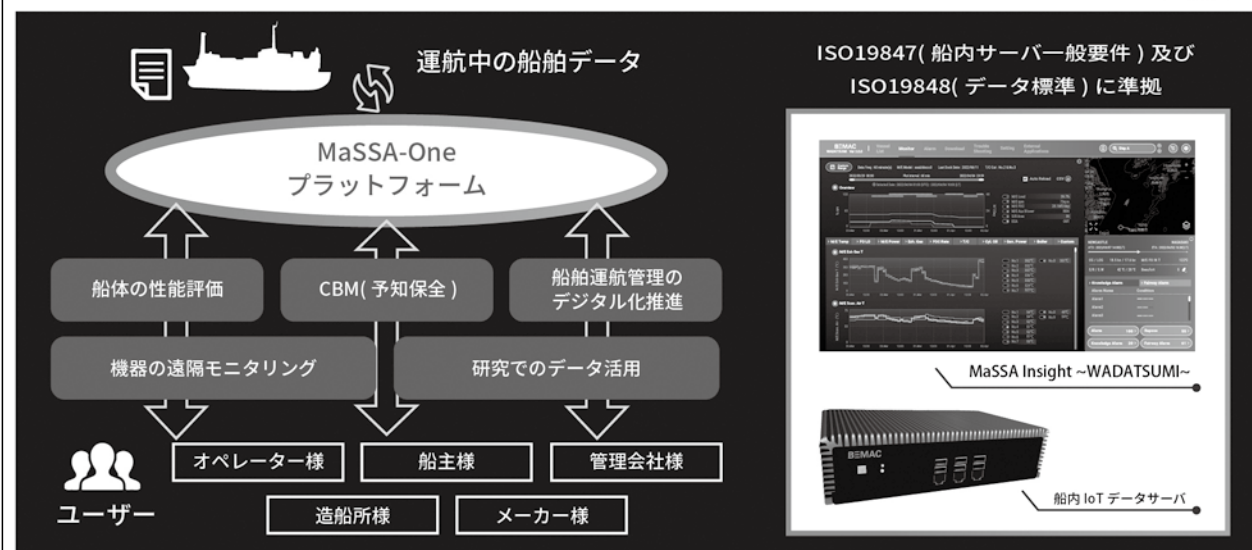


飯野海運株式会社

The Adventure to Our Sustainable Future

船舶支援ソリューション
MaSSA-One

MaSSA-One (マーサワン) は、船上における運航、荷役、防災などの
各種船舶機能情報を BEMAC IoT データサーバで収集し
トラブルの予兆検知・原因特定を行う船員サポートアプリケーション群で船舶を守ります



BEMAC 株式会社

E-Mail: sales@bemac-jp.com Web: <https://www.bemac-jp.com/>

今治本社・みらい工場
〒794-8582
愛媛県今治市野間甲105番地
TEL: 0898-25-8282 FAX: 0898-25-3777

東京本社・東京支社/東京データラボ
〒100-0006
東京都千代田区有楽町1丁目1番2号
東京ミッドタウン日比谷 日比谷三井タワー32階
TEL: 03-6550-8211 FAX: 03-6550-8212

博多営業所
〒812-0016
福岡県福岡市博多区博多駅南2-1-5
博多サンシティビル807
TEL: 092-260-7775 FAX: 092-260-7776

神奈川県 エスカル横浜（横浜海員会館）

地下鉄の駅の真上の当館は、中華街へ徒歩 1 分と好立地。
23 室の和室と大浴場。コンビニとスーパーまで徒歩 2 分。

2022 年 12 月
2F レストランオープン!!



ご朝食 大人 お一人様 990 円
(税込み)

朝食
時間 7:00 ~ 9:30 (L.O 9:00)



レストラン
うみかぜ
TEL: 045-225-8097 (レストラン直通)



お部屋の種類	平日・税込み割引料金 / () 内通常料金
シングル (1 名様)	7,320 円 ~ / (9,570 円)
ツイン (2 名様)	6,660 円 ~ / (8,470 円)
DX ツイン (2 名様)	8,310 円 ~ / (10,120 円)
和室 8 畳 (3 名様)	4,680 円 ~ / (6,490 円)
和室 12 畳 (4 名様)	5,230 円 ~ / (7,150 円)

※船員の方は、さらに割引がございます。

エスカル 公共の宿・エスカル横浜
YOKOHAMA
Yokohama International Seamen's Hall



ご予約予約は・・・

045-681-2141

〒231-0023 横浜市中区山下町 84
みなとみらい線「元町・中華街」駅 3 番出口上

TOKO LINE

東興海運株式会社

TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社 千650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511
HEAD OFFICE MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所 千103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661
TOKYO OFFICE TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

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

The Name to Trust



お客様の物流のニーズにお応えします



鈴与株式会社



23年版「コンテナ輸送と就航状況」が発売 荷動きや供給から足元の市況を整理

日本郵船調査グループ

日本郵船調査グループが取りまとめる「世界のコンテナ輸送と就航状況 2023年版」が2023年12月22日に発売した。本書は足元のコンテナ船市況を①荷動き②供給③配船④港湾⑤マーケット・船社業績一の全5部で整理した年報にあたる。資料編では主要航路の配船・サービス一覧、また次世代燃料船の竣工・発注残状況を掲載している。

22年の荷動きは前年比0.7%減に転じる

2022年のコンテナ荷動きは、世界全体で前年比0.7%減の2億3304万6000TEUだった。前年の6.3%増からマイナスに転じた。

主要航路別に見ると、東西航路は同5.7%減の8091万9000TEU、南北航路は同2.2%減の3294万7000TEUとともに減少を示した。一方、域内航路は同3.5%増の1億1918万TEUと増加した。このうち、中国の国内輸送は同9.2%増の7127万5000TEUと荷動き規模が大きく、域内航路全体のプラス成長に寄与した格好だ。

2023年の荷動きは同0.8%減と予測している。荷量は年初に底を打って以降、8月にかけて徐々に増加している。南北航路などは前年に比べ伸びているものの、アジア／北米航路で本格回復に遅れが出ている。また、中国は経済の低迷に伴い輸入需要の不振が鮮明になっていると指摘した。

23年の竣工量は200万TEU超の見込み

コンテナ船の供給船腹量は2022年末で5610隻・2560万8000TEUと、TEUベースで前年同期から4.1%増加した。また、22年の竣工量は184隻・105万2000TEU、解撤量は11隻・1万6000TEUだった。このうち解撤量はTEUベースで06年以来の低い水準をつけた。

2023年末の供給船腹量は5824隻・2750万TEUを見込む。TEUベースの増加率は前年同期比7.4%増と、過去10年間では15年末の8.5%増に次ぐ高さになると予想した。また、23年の竣工量は294隻・203万5000TEUで200万TEUを超え、過去最高だった15年を上回ると見ている。さらに24年の竣工

量は384隻・237万6000TEUと、23年予測をさらに超える見通しだ。

ONEは船腹量で6位に順位を上げる

船腹量全体に占める船社上位15社のシェアは、2023年8月末時点で90.1%(2424万520TEU)で、前年同期の90.2%とほぼ横ばいだった。1位のMSC(スイス)から5位のHapag-Lloyd(ドイツ)までの上位5社は順位が変わらなかった。6位のONE(シンガポール)は新造船が就航したため、7位のEvergreen(台湾)を抜いた。

上位15社の発注残は2023年8月末時点で588隻・669万9265TEUで、既存船腹に対する割合は28.0%だった。発注残で2位のCMA CGM(フランス)は115隻・119万3698TEUと、TEUベースで前年同期比83.0%増の大幅なプラスとなった。同社は船腹量で3位だが、26年にはMaersk(デンマーク)を抜いて2位に浮上する見込みだ。

Maerskの発注残は35隻・41万6500隻で6位だった。新造船の発注残は少ないものの、メタノール二元燃料に対応した1万7000TEU型6隻や9000TEU型6隻などを発注し、次世代燃料船の船隊整備を進めている。

本書は日本海運集会所が発行し、会員は2冊以上の同時購入で割引価格が適用される。

世界のコンテナ輸送と就航状況 2023年版



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：2023年12月14日
体裁：A4判 104頁
定価：11,275円(税込)、別途送料実費
※集会所会員は2冊以上同時にお申し込みの場合、2冊目から5,665円(税込み)

CII、EU-ETS、BIMCO、 すべてClassNK ZETAが お手伝いします

5千隻を超える船舶でご利用いただいているツール「ClassNK ZETA」
船舶からのGHG排出量やCII格付けを見える化し、最適なGHG排出管理を実現します。

新機能を
追加しました

- ・ EU-ETS 対象となるGHG排出量をフリート全体・個船毎で表示
- ・ 保持しているEU-ETS排出枠の管理
- ・ BIMCO用船契約に基づくCII格付け目標達成に向けた、CII値推移確認と船速シミュレーション



◀ ClassNK ZETAの詳細はこちら



www.classnk.or.jp



2023

2024

特 集

©NikoStudio/Shutterstock.com

海事産業・展望2024

新年号恒例の特集「海事産業・展望2024」では、海事関連市況および外国為替に関する2023年の回顧と24年の展望を各分野の専門家に寄稿していただいた。また、米国と中国に近年成長が著しいインドを加えた主要3カ国の経済動向についてインタビュー形式で紹介する。

記事の内容はいずれも執筆・取材時点のものとなる。

寄稿

海運市況 ……	ドライバルク市場	p.34	貨物等市況 …	鉄鋼市場	p.40
	コンテナ船市場	p.36		原油市場	p.42
	原油タンカー市場	p.38		LNG市場	p.44
				外国為替市場	p.46

インタビュー

米国経済	p.48
中国経済	p.52
インド経済	p.56

DF

デュアルフューエル
エンジン



8DE35DF

6DE28DF

6DE23DF

6DE20DF

DAIHATSU ダイハツディーゼル株式会社

〒531-0076 大阪市北区大淀中1丁目1番30号 TEL (06) 6454-2393 FAX (06) 6454-2686

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

www.dhtd.co.jp

ドライバルク市場

船腹需給両面にプラス要素あり

株式会社商船三井
ドライバルク事業戦略部
ドライバルクBI・調査チーム

チームリーダー **神田 愛**
(2023年12月12日)

2023年のドライバルク市況

各船型とも年終盤に大きく回復したものの、通年では想定よりも概して低水準で推移した。主要貨物の荷動きは比較的堅調に推移したが、元々想定されていたコロナ禍後の船腹稼働率の正常化等の要因に加えて、中国経済の回復遅延及び回復時期の不透明化によるセンチメント悪化が、実需の実態以上に市況の重しとなったと考える。

各船型の荷動きと市況動向概況

・ケープサイズ：

鉄鉱石及び石炭の出荷は堅調、2023年の中国の粗鋼生産量は2022年と同じレベルを維持しており、コロナ後の経済再開により、鉄鉱石の輸入も徐々に回復している。また中国国内のアルミニウム需要の増加に伴い、ギニアからのボーキサイト荷動きは年々拡大傾向であり1億トンを突破する見込み。一方で、コロナ禍終焉により中国での滞船が解消され、船腹稼働率が改善されたことから上半期の市況は低調であった。

下半期に入り、西アフリカの雨期明けによりボーキサイト出荷が復調したことで市況が上昇、さらに11月下旬以降は、大西洋水域の悪天候による動静遅延の発生、極東からの限定的な船腹供給、ブラジル積鉄鉱石等の荷動きの増加が要因となり、大西洋水域が主導する形で急騰した。市況は期待以上の水準まで達したが、恒常的に船影の薄い大西洋水域の潜在的な市況牽引力が改めて浮き

彫りになった。

・パナマックス：

石炭・穀物の荷動きは堅調に推移した、一方、穀物については、豊作見込みであった南米東岸出しが3月からシーズン入りし、例年であれば連鎖的に大西洋・太平洋市況も上昇軌道に乗るが、2023年は春から夏にかけて穀物の収穫に遅れが生じ、出荷量が薄く・長くなる状態が続いた。これにより、例年に比して市況へのインパクトが限定的となり、豊作への期待感が大きかった分の失望感も手伝い、5月以降の市況低迷に繋がった。

その後も、中国経済の回復遅延や悪化の観測もある中で、市況反転のトリガーもなく、8月頃まで低迷。11月以降はパナマ運河の通峡制限が市況全体のセンチメントを押し上げる中、北米東岸出し石炭や南米穀物の堅調な荷動き、ケープサイズ市況の高騰により一部貨物がパナマックスに流れたこと等が作用し、市況は大きく回復した。

・スープラマックス/ハンディサイズ

主要貨物は食糧・インフラ系が多く、中国経済低迷の影響を受けつつも、インド・東南アジアの経済成長に伴う輸送需要に支えられ底堅く推移したが、想定よりは低調であった。

春先から秋まで長く低迷していたが、パナマックス同様、11月以降はパナマ運河問題が最需要期に最もvolatileな航路である米国ガルフ出し穀物航路を直撃した形となり、スエズ運河等の代替航路を選択する動きも拡がり始め、大西洋市況が高騰、市況全体を牽引した。

2024年のドライバルク市況展望

コロナ禍後のドライバルク海運業界は、地政学的な変化や中国経済の減速、脱炭素目標など多くの課題に直面しているものの、概して堅調に推移すると見込んでいる。

海上荷動き量は豪州・ブラジル出し鉄鉱石を筆頭に増加傾向・堅調さを維持。また年明けから春先まではパナマ運河問題に伴う代替航路選択の恒常化・深度化によるトンマイルの増加と南米東岸穀物シーズンが重なり、市況は高位安定するものと想定している。供給面では多くの造船所で船台が2026年まで埋まっており、また、世界経済の先行き不透明感や環境規制対応の様子見傾向により発注が抑制されていたことで供給圧力が弱い状況が続く。総じてファンダメンタルズは堅調、船腹需給両面から市況にプラスに働く要素は多いと見る。

○プラス要因

- ・高位安定している鉄鉱石出荷、中国の堅調なアルミ需要によるボーキサイト輸送需要増
- ・中国やインド向け、及び、エネルギー価格高騰による世界的な一般炭需要増
- ・平均船齢の上昇による主要トレードからの退場圧力増、限定的な新造船竣工数、西豪シッパーを中心とした船質面の要求高度化に伴う、実質的な船腹供給量の制限
- ・パナマ運河の水位問題に起因する、代替航路選択によるトンマイルの増加
- ・中東情勢悪化に伴う、中東航路やcross tradeのpremium化、代替航路の選択恒常化
- ・EEXI/CII/EU-ETS等の新規制への対応による、船腹の選別促進→船腹供給の減少
- ・限定的な新造船の船腹供給(歴史的な低水準となっているドライバルク船の発注残)

○マイナス要因

- ・鉄鉱石価格の高位安定に反して、鋼材価格低迷が継続、中国ミルの粗鋼生産意欲減退による鉄鉱石、原料炭輸入量の減少
- ・老齢船の解撤が進まないことによる、船腹供給量の減少幅縮小

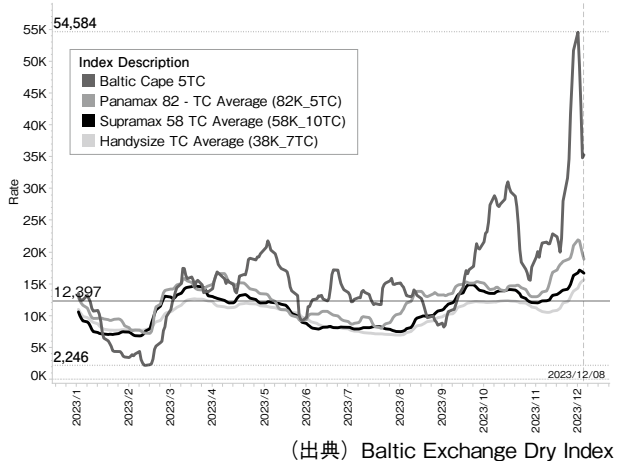
- ・世界的なインフレに伴う原燃料高騰によるモノの生産量減少、それに伴う荷動き鈍化
- ・中国における不動産問題・西側諸国との対立に伴う経済の更なる回復遅延
- ・世界経済の回復に常に不安定要因がある状態が継続(ウクライナ侵攻／中東情勢)

パナマ運河の状況

パナマ運河は記録的な干ばつによる水不足で通峡制限が続いており、これから乾期(例年12月～5月頃)に入り向こう数カ月は混乱が継続見込み。パナマ運河庁は2024年2月にかけて1日当たりの通峡数を段階的に削減する方針であり、物流への影響が懸念されている。

本件は船腹需給を絞る要因となっているが、コロナ禍における中国等の主要港での滞船悪化と異なり、代替航路の選択により船腹の水域間の流動性自体が止まるものではないことから、市況全体の極端な高騰には至らないと考えられる。しかし、経済合理性からスエズ運河や喜望峰経由にルート変更する動きも多く出てきており、トンマイル増が市況にプラスに作用するものと見込む。2022年7月～11月の北米ガルフ出しアジア向けの貨物は約70%がパナマ運河経由であったが、本年同時期実績では19%まで下がっている。代替航路選択の恒常化・深度化、さらに中東情勢に伴い喜望峰経由へとルートを変更することによりトンマイルが伸びて船腹がタイトな状況が続く可能性があり、今後の情勢にも注目したい。 ■

図 2023年のドライバルク船市況



コンテナ船市場

新造船増加で運賃下落圧力が継続

拓殖大学商学部

教授

松田 琢磨

(2023年12月5日)

はじめに

2023年のコンテナ船市場は、コロナ禍を機に始まったサプライチェーンの混乱が一段落した一方、22年後半以降の需給状況の逆転を受けた厳しい市況が続く一年となった。巣ごもり需要を受けた輸送量拡大が収束し、20年後半以降に発注された船舶の竣工が始まったためである。

荷動きが急増した21年や22年の同時期は下回るものの、23年の荷動き自体は決して低い水準ではない。Container Trades Statistics社の発表による23年9月までの世界のコンテナ輸送量は1億2945万TEUであり、19年の水準は上回っている。北米往航やアジア域内航路だけでなく、アジア・インド中東間やアジア・中南米間のコンテナ輸送がコロナ禍前に比べて増加したためである。欧州航路でも22年9月以降輸送量が増加傾向にある。

市況悪化の原因は、荷動きを大きく上回って新造船が増加していることによる供給圧力の高まりにある。各コンテナ船社は減速運航や欠便、場合によってはGRI(運賃一括値上げ)といった対応を進めているものの、効力が限られた状況にある。

運賃が下落したため、コンテナ船社の決算はこれまでに比べて急速に悪化している。たとえばONEの23年4～9月期の売上高は73.1億ドル、税引き後損益7億ドルの黒字で20年の67.6億ドルから急減した。通年でも144.7億ドルの売上高に対し8.5億ドルの黒字と22年の150億ドルから急速に下落する見通しとなっている。

本稿では上述の状況を念頭に、23年のコンテナ船市場における荷動き、船腹量と運賃の動向を振り返る。さらに、24年の展望について私見を述べる。なお、本記事は執筆時点(23年12月上旬)で入手可能な情報とデータをもととしている。

1. 荷動き動向

23年のコンテナ貨物輸送量は22年に比べて下落した。局面が変わったのは22年で、新型コロナウイルス感染拡大による外出制限が世界的に緩和されてモノ以外への消費が進んできたこと、ロシアによるウクライナ侵攻以来欧州で消費動向が鈍ってきたこと、インフレを抑えるための金利上昇が住宅投資を抑制したこと、コロナ禍の中でのサプライチェーンの混乱を受けてメーカーや流通業者が販売、製造計画の遅れを取り戻すべく出荷を急いだこと、コロナ禍の下での不確実性増大に対応するための在庫拡大など在庫を厚めに確保する動きがあった一方で想定より消費が盛り上がりなかったために過剰在庫の傾向に転じたことを受けて、輸入量が減った。

北米往航(アジア→北米)は23年9月時点で前年同期比10.7%減の1739万TEU、北米復航(北米→アジア)は同0.3%増の452万TEUであった。前年同期を43.3%上回った。欧州往航(アジア→欧州・地中海)は1～9月累計で前年同期比5.7%増の1185万TEU、欧州復航(欧州・地中海→アジア)は同6.0%減の505万TEUであった。中国からのEVの輸出が増加している一方、自動車専用船はひっ迫状況が続いて完成自動車のコンテナ輸送が

増えている。自動車や建機の輸送増、ロシアによるウクライナ侵攻を受けた中欧班列(中国と中央アジア・欧州を結ぶ鉄道)からのシフトもあり、輸送量は増加傾向にある。アジア域内航路も、1～9月累計で前年同期比4.6%減の3892万TEUであった。

2. 供給動向

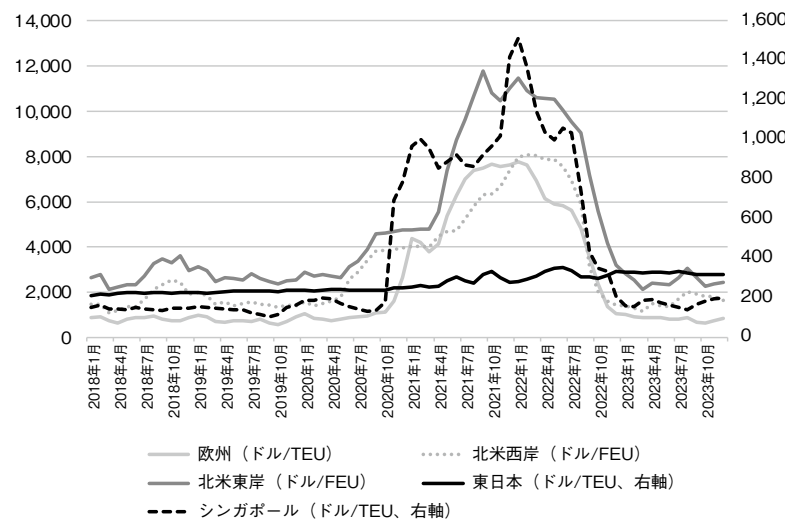
世界で就航しているコンテナ船は23年12月時点で、6088隻、2763万TEU、前年比で253隻、193.1万TEU(7.5%)増加した。このうち、1万7000TEU以上の船舶は202隻、423万TEUで、前年比で27隻、65.1万TEU(18.2%)の増加となった。20年後半以降に増加した発注分が竣工を迎えており、船腹量の伸びが大きくなっている。発注された船を見ると、隻数ベースでは3000TEU以下のフィーダー船が118隻増加し、1万2000-1万5000TEUのネオパナマックス船も50隻増加している。

3. 運賃動向

22年の夏をピークにコンテナ船の運賃は急激な下落に転じた。主要航路では23年の春ごろまでに19年の水準に戻った(図参照)。減速航行や欠便、運賃上げ(GRI)などの対策がとられているものの、船舶の投入が大きいため、運賃の下落傾向が強い状況が続いている。新造船の投入は欧州航路から行われるため、下落圧力は北米航路よりも欧州航路で強い傾向があり、対策の効果が表れにくくなっている。

図 上海発コンテナ航路運賃の推移 (SCFI統計、2018年1月～2023年12月)

注1：航路の起点はいずれも上海、凡例の地名はいずれも終点となる港湾のある地域
注2：運賃の単位は凡例の横に記載
注3：出発港・到着港でのターミナル・ハンドリング・チャージ(THC)は含まれていない
(出所) 上海航運交易所



原油タンカー市場

VLCC船腹需給は更にタイトに

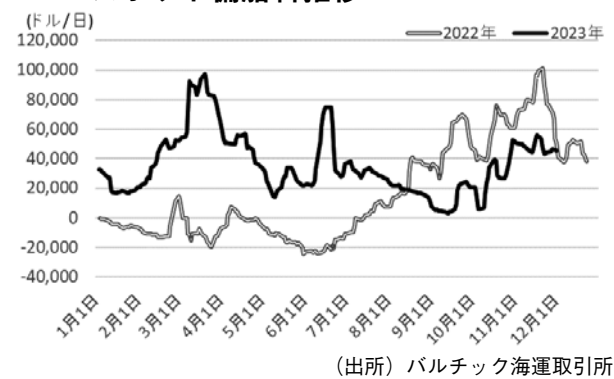
日本郵船株式会社
調査グループ バルク・エネルギー調査チーム

分島 俊一

(2023年12月6日)

2023年の市況推移

2023年のVLCC市況を見ると、Baltic TD3C 航路(中東/中国)によるスポット 備船料(TD3C TCE)は11月末時点での年初来平均が35,768ドル/日と一般的な損益分岐点とされる3万ドル/日を超える水準であった。なお、前年2022年の平均は通年で16,982ドル/日であったが、これは上半期の多くをマイナス水準で推移したことにより低くなったものであり、下半期に限ると42,465ドル/日と堅調であった。

図1 Baltic TD3C(中東/中国)
スポット 備船料推移

2023年の市況は、地政学リスクの影響よりも、OPEC プラスの減産、ロシアのアジアへの輸出拡大、米国の輸出货量増加などによるトレードフローの見直しにより大きく影響を受けた一年であったと考えられる。具体的には、2月以降の上昇局面においては米国ガルフ出しなど大西洋域の荷動きが堅調になり中東域のVLCCが大西洋域に流れた

ことから需給がタイトとなりマーケットは一気に上昇し、3月には97,526ドル/日と本稿執筆時点の年間最高値を記録した。その後、4月にOPEC プラスの追加減産が発表されたことで市況は沈静化した。6月には大西洋域でのスエズマックスやアフラマックスの好況により中東域の船腹供給がタイトとなりマーケットは再び上昇する場面があった。その後、サウジアラビアの自主減産やロシアのアジアへの輸出拡大が報じられると下げ止まらず9月には本稿執筆時点の年間最安値5,640ドル/日まで下げたが、10月にはアジアの活発なカーゴワークでマーケットが上昇し5万ドル/日水準まで回復した。中国での原油需要が強いことや、米国がベネズエラに対する一部の制裁を解除したことによる大西洋地域の輸出の増加もあり、年内は引き続き堅調となる見通しである。

2023年の市況を需要と供給の観点から分析すると、2023年は底堅い一年であった。日本郵船調査グループが執筆した「2023 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets」(発行：日本海運集会所、以下Outlookと表記)によると、2023年の原油荷動きは前年と比較してトン数基準で1.6%、トンマイル基準で4.6%の増加となっている。この伸び率は、前年12月にゼロコロナ政策を解除した中国で経済活動が活性化し需要が伸びたためであり、2019年比トン数基準98%、トンマイル基準で97%まで回復する見通しである。

これに対して船腹供給の側では、2023年は竣工が大幅に減少したため、解撤が歴史的低水準と

なったにもかかわらず増加は2.6%に留まった。前者の原因としては、コロナ禍で低迷した市況を悲観した船主が発注を控えたことがあり、後者の理由はゼロエミッション燃料が今なお明確になっていないため既存船を延命して様子を見る動きが見られたことである。また、本来解撤されるはずであった高齢船が、ロシアとの海上輸送に従事するタンカーが通常の船隊から切り離されたグレーマーケットを形成する現象である「ダークフリート」に吸収されたことも影響していると考えられる。

2024年の需給展望

上記のOutlookを基にした2024年以降の船腹需給の見通しは図2の通りとなる。

図2 VLCCマーケットの需給見通し

	2021	2022	2023	2024	2025
船腹需要(原油荷動き)	-3.1%	2.3%	4.6%	2.7%	2.4%
船腹供給(VLCC船腹量)	2.3%	4.4%	2.6%	-0.1%	0.0%

船腹需要はトンマイルベース貨物量の対前年比伸び率
船腹供給は船腹量(推定年央値)の対前年比伸び率
(出所) 日本郵船 調査グループによる集計(実績)、推計(予想)

原油の荷動きについては、2024年も引き続き需要は伸びていくと見込んでいる。インドなどアジア新興国の輸入量が大きく伸びていき、生産増加が続く米国や中南米が輸出を拡大させる見通し。一方でVLCC 船隊規模については、既存の発注残が極めて少なく解撤も限定的と見ており、2024年以降は横ばいとなる見通しである。

展望からの乖離要因

最後に、上記の展望から乖離が生じうる要因について触れておきたい。

・OPEC プラスの減産動向

OPEC プラスによる協調減産・自主減産に加え、サウジアラビアは2023年7月から日量100万バレル自主減産を行っている。しかし2024年には供給過剰に転ずると見られている原油市場と油価を睨み、サウジアラビアが自主減産を継続する可能性やOPEC プラスが減産を強化する可能性が指摘

されている。2024年も中東出し貨物が伸び悩む一方、北米・中南米出しが伸びトンマイルが拡大する可能性がある。

・ロシア産原油動向

ロシア産原油については取引の価格上限を定め、それを超える取引については海上輸送に対する関連サービスの提供を禁止する経済制裁が発動している。米国は10月、価格上限を上回る取引に従事したタンカーの船主に制裁を科した。今後の制裁状況によっては足元でロシア産原油輸入を拡大している中国やインドの調達先が変わる可能性がある。

・中東の地政学リスク

イスラエルとパレスチナ自治区ガザを実効支配するイスラム組織ハマスの軍事衝突は、原油やVLCC市況においても地政学リスクをもたらし、かつてペルシャ湾やホルムズ海峡で発生したイラン・イラク戦争、湾岸戦争、イラク戦争とは異なり原油輸送ルートからも離れており産油地域でもない点から、衝突の拡大が原油輸出に大規模な影響を与えるという懸念は後退している。しかし、ハマスの背後にいるイランへの制裁強化が行われる可能性には注視する必要がある。イラン産原油は、マレーシアやオマーンを経由して中国に輸出されていると報じられている。これまでは経済制裁の実効性について疑問が持たれるイラン産原油の動きであるが、制裁強化が行われ供給が減少した場合は、中国などイラン産原油を輸入してきた国は新たな調達先を探す必要がある。また、制裁強化に対する報復措置としてホルムズ海峡で近隣のOPEC 諸国からの原油輸送を妨害する可能性にも留意する必要がある。

・ダークフリート

現時点では一旦ダークフリートに投入された船は制裁解除されても通常のマーケットには復帰せず解撤される見方が主流である。本来解撤されるべき老齢船を吸収し、解撤隻数が減少する状況となっているが、その状況がいつまで続くのかは不透明である。制裁解除やロシア出し貨物の減少のタイミングで船隊規模は変わると考えられるため、注視していく必要がある。 ■

鉄鋼市場

24年は各社のCNへの動向に注目

株式会社みずほ銀行
産業調査部 素材チーム

参事役 河瀬 太一

(2023年11月27日)

2023年は国内鉄鋼メーカーの将来を考える上で大きな意味を持つ年になった。内需・生産の回復が当初期待されたほどでなかったものの、高炉各社の決算見通しはいずれも好調となっている。カーボンニュートラル(以下、CN)の観点でも大きな動きがあった。本稿では、鉄鋼業界が置かれている現状を、需給動向とCNの観点で述べた上で、2024年に向けての展望について触れたい。

企業の粗鋼生産は減少も実力損益は増加

まずは需給動向であるが、2023年は内需・輸出・生産どれも芳しくはなかった。内需については、ロシア・ウクライナ問題に伴い原燃料価格が高騰し鋼材価格が高止まりしたことに加え、慢性的な人手不足も影響し建設分野が伸び悩んだ。更に自動車分野でも、半導体不足の影響により上半期は低調に推移した。年後半にかけて自動車生産は徐々に回復していく見通しであるが、弊行では2023年の粗鋼見掛消費※1を60.4百万トン(前年比+0.2%)とほぼ横ばいを見込む。

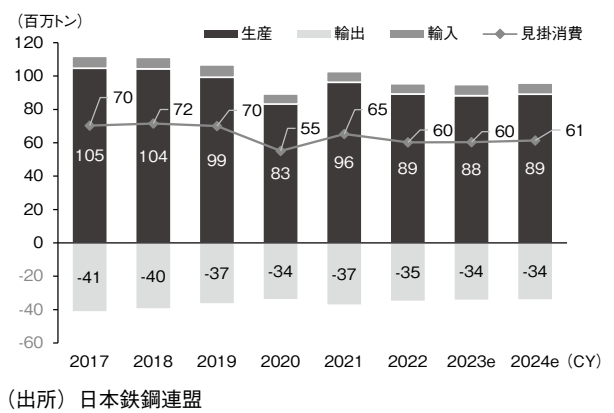
輸出※2は、弊行では34.5百万トン(前年比▲1.9%)と減少を見込むが、世界最大の粗鋼生産国である中国の動向が背景にある。中国では不動産市場の不調に伴う内需低迷が続いている一方、生産は高水準が続き、余剰分が輸出にまわる構図となっている。中国政府は低炭素化の観点で前年よりも粗鋼生産を抑える方針だが、年後半になっても粗鋼生産量が減少していない。中国の主な輸出

先は日本と同様ASEAN諸国や韓国であるため、結果的に日本からの輸出市況悪化を招いている。

2023年9月にJFEスチールの京浜第2高炉が休止し、100年以上の歴史に幕を閉じた。2019年末からの日本製鉄による4高炉(和歌山、呉、小倉)の休止に続き、日本の高度経済成長期を支えた高炉が続々と休止していくのはいささか寂しい気もするが、中長期的な内需縮小や、昨今のCNの観点を考えるとやむを得ない面もある(なお、2024年度下期には日本製鉄の鹿島第3高炉休止が控える)。弊行では、2023年の粗鋼生産を88.3百万トン(前年比▲1.0%)と見込む。

他方、企業業績に目を向けると、**図表**の通り粗鋼生産は年々減少傾向にあるものの、**実力損益**※3は増加していることがわかる。これは、輸出だけでなく国内でも汎用品から高付加価値品(電磁鋼板、高張力鋼、特殊鋼等)の販売割合を増加させ、

国内鉄鋼需給の推移(弊行予測)



※1 粗鋼見掛消費＝粗鋼生産＋輸入－輸出で算出 ※2 輸出＝粗鋼換算での輸出量
※3 実力損益＝事業利益ないし経常利益から在庫評価損益や高炉改修費用等を除いた利益

販売マージンの適正化を粘り強く実行したことが大きな要因である。即ち、量から質への転換を図り、強固な収益構造を構築した成果と言えよう。

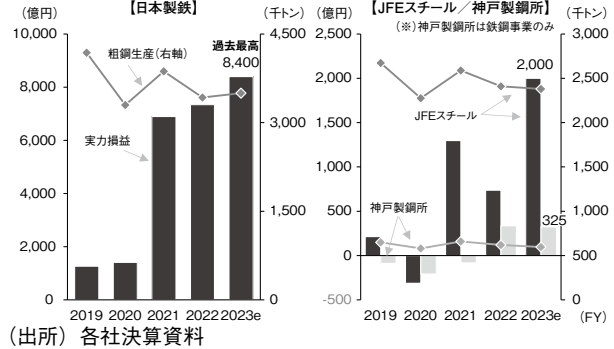
CN実現に向けた積極的な技術開発や各社の電炉化発表が相次ぐ

次に、2023年におけるCNに関する 이슈として以下の2点を述べたい。1点目は革新製鉄技術の、政府による開発予算倍増と実装時期前倒しである。2022年に、同技術の共同研究開発を目的として、高炉3社が参加する「水素製鉄コンソーシアム※4」が組成された。当初、グリーンイノベーション(GI)基金として政府から配賦された金額は1,935億円であったが、2023年9月に約4,500億円に増額された。また、各技術の実装予定時期が2～5年前倒しされることとなった。

天然ガスやグリーン電力が安価に手に入り、高品位鉄鉱石にも恵まれる欧州では、早ければ2030年にも直接水素還元を導入する考えだ。日本と欧州では置かれた状況が異なるとはいえ、欧州勢に先を越されることは日本の鉄鋼産業にとっては逆風になり得ることから、本件は日本の競争力維持への大きな援護射撃となろう。

2点目は高炉メーカーによる相次ぐ電炉化発表である。2022年にJFEスチールが倉敷第2高炉の電炉化を発表し、神戸製鋼所も電炉導入の検討意向を表明。2023年5月には、日本製鉄が広畑・八幡地区での電炉拡張及び新設検討を、JFEスチールが千葉地区での電炉新設をそれぞれ発表した。

高炉3社の実力損益と粗鋼生産の推移



※4 水素製鉄コンソーシアム＝高炉3社と金属系材料研究開発センター(JRCM)によって組成。主に、①高炉に一部水素(乃至メタン(CH4))を装入する高炉水素還元、②還元炉と呼ばれる炉で鉄鉱石を水素で還元する直接水素還元、③電炉の大型化並びに不純物除去技術の3点について、企業横断で研究開発
※5 グリーンスチール＝生産時のCO2排出量を削減した鉄鋼

直接水素還元技術は現時点では地球上に存在しないため、目下、最もCN実現に有効なのは高炉の電炉化ということになる。他方、高炉を休止して電炉に転換することは高炉メーカーにとって重い決断であるのは間違いない。これらの意思決定は、CN実現に向けて多く存在する選択肢(変数)の1つを固定化させ、未来への筋道を立てやすくした、という意味において英断であったと考える。

2024年展望～鉄鋼産業の未来を皆で考える切欠の年にしたい

2024年に向けての需給環境は、2023年と大きくは変わらないと見ている。建設での回復の遅れが響き、弊行では粗鋼生産内需を61.3百万トン(前年比+1.5%)の微増と予測する(輸出：34.3百万トン(前年比▲0.7%)、粗鋼生産：89.1百万トン(前年比+0.9%))。量から質への転換の動きは継続していくだろう。

CNの文脈では、次の2点に注目したい。1点目は2030年に向けて需要逼迫が予想されるスクラップの動向である。高炉メーカーが将来の電炉化を発表したことも相俟って、2024年は電炉メーカーも含めた業界全体が、鉄源となるスクラップの国内外からの調達網拡充や、低級スクラップの高品位化に向け動き始めるのではないかと見ている。また、低級スクラップ中心に国外に輸出されている現実も、論点の1つとなろう。

2点目はグリーンスチール※5市場形成の動向である。鉄鋼のCN化を進める上では必ずコストが発生する。将来的には、需要産業もしくは最終消費者がその環境価値を認めることが、鉄鋼メーカーの研究開発を成功に導き、CNを実現する前提となってくるだろう。鉄は様々な産業に使用される、日本になくてはならない素材である。他方、鉄鋼産業が日本の製造業で最もCO2を排出していることもまた事実である。鉄鋼メーカーのCNに向けた取り組みは我々にとって決して対岸の火事ではない。2024年を鉄鋼産業の未来を皆で考える切欠の年にしたい。

原油市場

不安定要因に翻弄される原油市況

ENEOS総研株式会社
エネルギー経済調査部

佐久間 敬一

(2023年12月15日)

1. 2023年を振り返って

前年2022年は約50年ぶりとなるエネルギー危機に翻弄された年となった。世界経済がコロナ禍により負った深い傷がようやく癒えようとしていた矢先にロシアがウクライナに侵攻、エネルギー輸出大国ロシアの供給がリスク要因として浮上、天然ガスを中心にエネルギー価格の高騰、供給不安がエネルギー市場を直撃した。そしてロシア・ウクライナ間の戦争が膠着化するなか迎えた2023年には、10月にイスラム組織ハマスによるイスラエル襲撃に端を発するイスラエルによるパレスチナ自治区ガザへの執拗な攻撃がアラブ諸国やグローバルサウスの国々を中心に反発を招き、中東の地政学リスクが一気に高まる。成り行き次第で原油市場を揺るがしかねない二つの戦争が同時進行するという稀有な状況が、まさに石油危機50年の節目となる年に起きたことは偶然と片付けるにはあまりにも象徴的であり、エネルギーセキュリティの観点から地政学リスクが与えるインパクトについて認識を新たにする契機となった。

< 2023年前半の市況、一定の範囲で上下 >

2023年初、新型コロナ関連の規制緩和による中国での石油需要回復観測が浮上、加えてロシア石油の供給不安やOPECプラスによる減産などが市況の上昇圧力となる。一方、インフレを背景とした主要国中央銀行の利上げ継続が景気を冷やし石油需要減少に繋がるとの懸念も根強くこちらは市況下押し圧力となる。強弱両要因が拮抗するなか、原油市況は一定の範囲内(ICE Brent:

\$70~\$90/B<バレル>)で上下動を繰り返す展開となった。

その後、3月半ばの米国での金融不安の高まりから市況は下落したが、4月2日にOPECプラス8か国による計約160万BD<日量バレル>の自主減産が打ち出されたことで需給引き締め観測から市況は反発。しかし4月半ば以降、主要国中銀による利上げ継続、米地銀の破綻や経営難による金融不安の再燃、中国経済の先行き不透明感、米国の債務上限問題など需要抑制要因が趨勢を占めるなか市況は反落。ICE Bent先物は6月半ばにかけて1バレルあたり\$70台半ばで膠着する。

< 2023年後半の市況、上昇後下落、中東の地政学リスクが波乱要因に >

第3四半期においてはコロナ禍後のジェット燃料需要の伸張、好調な電力向け需要、中国での堅調な石油化学向け原料需要により原油価格への上昇圧力が強まり、市況は膠着状態から脱し上昇基調となる。しかし、第4四半期には長期金利が上昇するなか米国など主要国での金融引締め長期化による景気悪化および石油需要の減退観測から再び売りが優勢となる。そして10月7日イスラム組織ハマスによるイスラエルへの攻撃とそれに対するイスラエルからの反撃を受けて中東情勢が緊迫化し直後に市況は急騰、しかし原油供給への支障が出ていないことから市況は一旦落ち着きを取り戻し、需要の先行き不透明感に再び焦点が当たることです市況への売り圧力が再び強まった。またサウジアラビアを筆頭とするOPECプラスによる生産抑制策の効果が米国・ブラジルなど非OPEC産油国の増産によって打ち消されることで供給面で

も市況に下方圧力がかかり、12月上旬にBrent先物は5か月ぶりの安値となる\$70台前半まで値を下げた。

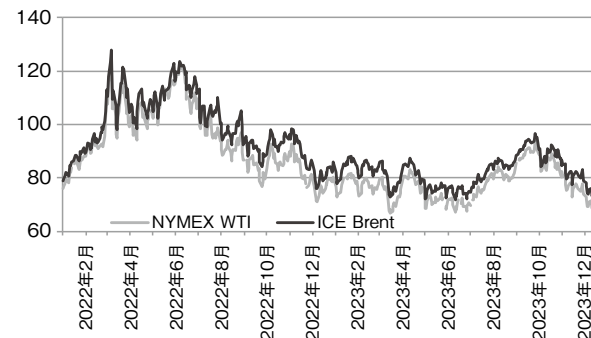
2. 2024年の見通し

今まで見てきたように、世界の政治・経済情勢が目まぐるしく変化する状況のなか、原油市況を左右する変動要因も大きく揺れ動いている。特に需要に関する先行き不透明感が強いなか、調査機関により2024年の世界需要の伸びについての予想が大きく異なる点が注目される。12月14日に発行された国際エネルギー機関(IEA)のOil Market Reportでは2024年の需要の伸びを前年比プラス105万BDと想定、一方その前日にOPECが発行したMonthly Oil Market Reportではプラス225万BDと双方の予想に大きな開きがある。コロナ禍後の需要回復が勢いを失いつつあること、内燃機関のエネルギー効率改善(陸運のみならず空運、海運においても)や電気自動車(EV)普及ペースの加速、並びに長引くインフレや高金利が世界経済に与えるであろう負のインパクトを考慮すると、どちらかと言えばIEAの予想の方に分があると筆者は考えるが、予測の開きは需要想定の難しさを反映しているともいえる。参考までに、米国エネルギー情報局(EIA)は2023年の世界需要の伸びをプラス134万BDと予想している。

一方、供給面では次の3つの点に注目する必要がある。第1にOPECプラスの生産方針だが、11月30日の会合でサウジアラビアを筆頭に主要8か国が2024年第1四半期での自主減産を表明したが(総量220万BD)、自主減産という性質上、サウジアラビア以外の国が実際宣言通りの減産を実施するかについて市場では懐疑的な見方が多く、今後の生産動向が注目される。

第2の注目点は、地政学リスクが主要産油国の生産に与える影響を考慮する必要がある。まずロシアだが、2023年末時点において米国に次ぐ世界第2位の原油生産国であり輸出量もサウジアラビアに次ぐ第2位の地位を米国と競い合っており、原油市場におけるプレゼンスは高い。ウクライナ侵攻を受けたG7などによる制裁下にも関わらず、輸出先の大幅なシフトにより今のところロシアの生産量や輸出量の大きな落込みには至っていない。

原油価格推移(\$/B) (2022年1月~2023年12月)



(出典) 商品取引所のデータを元に筆者作成

い。しかし、今後のウクライナ情勢次第では原油市場にも何らかの影響が出ることも予想され予断を許さない。一方、イスラエル・ハマスの戦闘は現時点で石油供給への実害は出ていないものの、こちらも周辺国を巻き込んだより広範囲にわたる紛争に至れば中東産油国の生産・出荷に支障が出るのが懸念される。2023年12月半ば時点において、紅海やバブ・エル・マンデブ海峡ではイスラエルに対する反発を強めるイエメンのフーシ派による、タンカーを含めた商船への攻撃が頻発しており、一部の船主による迂回ルートへの回避の動きも出始めている。

第3のポイントは、非OPECプラス産油国による増産基調の継続となる。非OPECプラス全体での2024年供給量の伸びは前年比プラス130万BDで(前年のプラス200万BDからは失速)、世界全体の伸びをほぼ独占する。米国の増産ペースは減速するがブラジル、ガイアナ、カナダなどで堅調な伸びが継続すると予想される(IEA Oil Market Report, December 2023)。

2024年前半の世界の石油市場は、需要の伸びの失速、非OPECプラス主要産油国による増産基調の継続により市況に下方圧力がかかり易くなる。一方、OPECプラス加盟の8か国が2024年第1四半期に計220万BDの自主減産を計画しているが、目指した協調減産で合意できず結束力の乱れが露呈した11月30日の会合後に市況は下落基調を強めており、今後価格支配力回復のためのOPECプラスの戦略立て直しに向けた動きを注視したい。またロシア・ウクライナ間並びにイスラエル・ハマスの戦闘も2024年まで尾を引く可能性が高く、どちらも地政学リスクとして引き続き原油市況の波乱要因として燦り続けであろうことから、今後の展開から目が離せない。 ■

LNG市場

タイトなスポット市場が当面継続

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)

調査部 調査役

白川 裕

(2023年12月5日)

2021年以降のLNG市場

2020年は大量の余剰LNGが発生しスポットLNG価格が大きく低下、多くの米国LNGカーゴがキャンセルされた。これは、米国でLNG液化設備が一斉に立ち上がったためであったが、2021年以降は一転未曾有の需給逼迫が発生。現在はやや落ち着きを取り戻したが例年より高い価格水準で推移している。世界のガス・LNG価格から市場の動向を概観する。

2021年1月、突然の寒波が北東アジアに襲来したが、米国からのLNG輸送がPanama運河の渋滞により大幅に遅延したため、日本を始め中国、韓国などでLNGが不足。JKM (Platts Japan Korea Marker：北東アジアスポットLNG価格指標)は過去最高の\$32/MMBtuをつけた。

その後、一旦平年のレベルに戻ったものの、夏以降、TTF (Title Transfer Facility：欧州(オランダ)ガス価格指標)とJKMは上昇を始めた。これは、2021年初からロシアが欧州向けパイプラインガス販売量を抑制したためであった。価格が上昇してもロシアはガス販売量を増加させることはなかった。

2022年2月、ロシアによるウクライナ侵攻が勃発。その影響を受け、TTF、JKM、HH (Henry Hub：米国ガス価格指標)、そして原油価格も上昇し、日本平均LNG輸入価格も上昇していった。

その後、欧州向けロシアパイプラインガス輸出力は段階的に削減され、欧州では冬期ガス供給の4割を依存する地下ガス貯蔵在庫の払底を懸念し

TTFが高騰。8月末には、史上最高の\$99/MMBtuをつけた。ガスが不足した欧州は、世界のスポットLNGを大量に買い漁り、その結果、JKMも大きく上昇した。秋以降、欧州は在庫が上昇し、TTF・JKMは徐々に低下、2023年5月には\$7/MMBtu程度に低下した。

6月以降、ノルウェーパイプラインガス設備のトラブルや豪州LNG液化設備でのストライキ、中東政情の緊迫化などによってTTF・JKMは変動を繰り返したが、12月中旬、TTFは\$11/MMBtu、JKMは\$12/MMBtu程度で推移し、一時と比較すれば落ち着きを取り戻している。ただし、現在の価格レベルは侵攻前よりも高い水準にある。

ロシアのウクライナ侵攻後、インドネシアでの石炭の生産不調なども重なり、禁輸となったロシア産石炭を代替するために欧州は大量の米国産石炭を調達した。米国内では価格が上昇した発電用石炭をガスで代替する動きが強まり、2022年8月、HHは14年ぶりに\$10/MMBtuを突破。その後、随伴ガスを中心に生産が順調に拡大し、12月中旬時点で、\$2/MMBtu半ばを推移している。

原油価格にリンクする長期契約が8割、スポットLNGが2割を占める日本平均LNG輸入価格は、原油価格の上昇とスポットLNGの高騰の影響から上昇。2022年9月には\$22.73/MMBtuをつけたが、現在、ドルベースでは落ち着きを取り戻し、10月時点で\$11.86/MMBtuとなった。

世界のLNG貿易量(2023年)

2023年の世界のLNG貿易量は400.2MT(百万ト

ン、Million Tons)、対前年2.8%の増加と予測。2022年の4.5%より低下したものの、価格が高騰する中でも安定的な伸びを示している。

欧州は世界第一位のLNG輸入地域となる見込みで、2023年は126.5MT/yと5.7%増。次いで、中国が71.6MT/yと13.1%増。日本は第3位に後退し、2023年は65.6MT/yと9.0%減を予測している。LNG輸出側では、1位米国80.4MT、2位カタール79.4MT、3位豪州79.3MTとなる見込みである。

中長期LNG需給

今後しばらくは、スポットLNG市場のタイト感が継続する。2025年を底としたLNG供給余力の谷がより深くなり、小さなトラブル等でも市場に大きな影響を与える時期が継続する。

一方、2026年以降、米国・カタールを中心とした大量の新規LNG供給が開始されることによって、LNG需給は2028年以降はピーク期でも大きく緩和し、米国ではLNGカーゴの大量キャンセルが発生する。スポットLNG価格は大きく低下するが、LNG受入基地の建設が計画通り進捗する中国ではこれを大量に調達できる可能性がある。

今後LNG供給能力が大幅に増加するのは、米国と中東である。

現在、米国のLNG輸出能力は90MT/y強であるが、現在、さらに78MT/yが建設中である。仕向け地制約がなく、キャンセルも可能であるなど、米国LNGは他と比較して魅力的である。故に多くのLNG液化プロジェクトが米国メキシコ湾岸に集中し建設費等が高騰している。さらにエルニーニョの影響でパナマ運河の通航に制限がかかっている。また、政権交代のたびにエネルギー政策が大きく変動する傾向があり、過度の依存は懸念材料となる。

カタールに加え、UAE、オマーンなどの中東各国も石油からLNGへのシフトを進めている。比較的早期に脱炭素が進展する欧州から、まさにこれからLNGの利用を拡大する東南・南アジアに販売先をシフトしていくにあたって、中東は有利な地理条件にある。

2023年、欧州は世界のLNGの3割を輸入したが、中長期的には、リニューアブルの増加とともに、この割合は減少していく。中国と日本、韓国など北東アジアのLNG需要も、2030年代半ばには減少に転ずる。東南・南アジアのLNG需要の伸びは2040年代まで続き、2050年には世界のLNGの半分を輸入すると見込まれる。

一方、LNG供給は、これまでのアジアから米国や中東へ重心が移り、東南・南アジアとの距離が年々離れていく傾向となるため、LNG輸送のトンマイルは今後大きく伸びていくことになる。 ■

世界のガス・LNG価格 (Platts、IMF、ICEほか、各種資料によりJOGMEC作成)



外国為替市場

円高リスクも想定した管理が必要

住友商事グローバルリサーチ株式会社
経済部

シニアエコノミスト **鈴木 将之**
(2023年12月5日)

円相場は長期的な趨勢であるPPPよりも大幅な円安・ドル高に振れてきた。2023年末にかけて米国のCPI上昇率は日本並みに縮小したため、今後のPPPへの回帰が潜在的な円高・ドル安圧力になりうる。

また、過去の経常黒字によって蓄積した対外資産に起因する円高・ドル安圧力もある。ただし、実質的な資金フローを伴わない再投資収益(海外子会社の内部留保など)を除いた経常収支は、四半期ベースで2023年第1四半期(Q1)まで4四半期連続の赤字だった。貿易・サービス収支の赤字額が大きく、実質的な資金流出、つまり実需は円安・ドル高圧力だった。Q2になると、エネルギー価格の低下などからドル建て契約の貿易赤字が縮小、訪日観光客の持ち直しに伴うサービス赤字縮小で、再投資収益を除く経常収支も黒字に転じたため、円高・ドル安圧力が回復してきた。

国内外の資金フローに関連して、対外証券投資も回復してきた。米国利上げをきっかけに対外中長期債投資は、四半期ベースで2022年Q4まで5四半期連続の回収超だった。金利上昇・債券価格低下に伴い、機関投資家などが外債を処分・回収したためだ。ただし、円相場への影響という点では、為替ヘッジ付き取引があったり、ヘッジのリバランスによるドル買いがあったり、外債からほかの資産へ代替したりと、見た目の金額ほど円高・ドル安圧力にはならなかったようだ。その後、持ち高調整が一服し、高金利の米ドル債券投資も再開したため、2023年Q1からQ3の対外中長期債投資はネットで資金流出となり、部分的に円安・ドル高圧力だったとみられる。

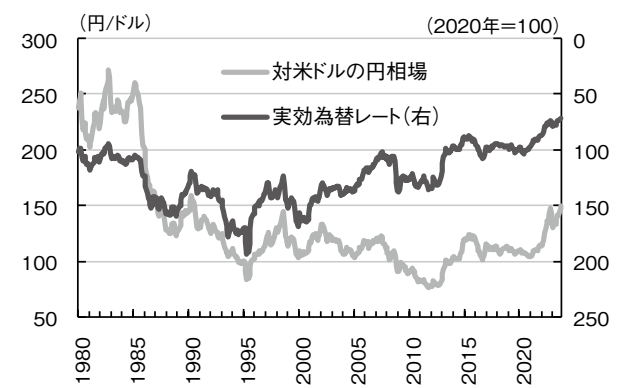
中期的な視点では、金融政策のうち量的な側面も注目される。市中で流通する貨幣量を表すマネタリーベース(日本の場合、日銀券発行残高と貨幣流通高、日銀当座預金)は日本ではおおむね横ばい圏を推移してきた。長期金利を抑制するために、国債の買い入れオペが機動的に実施されたためだ。一方で、米国の連邦準備制度理事会(FRB)は量的引き締めを通じて市中に流通する資金を減少させてきた。相対的に米国のマネタリーベースが減少したため、金融政策の量的な側面からは円安・ドル高圧力がかかっている。

短期的な視点では、日米金利差が重要だ。金融政策を反映する米国債2年物金利は9月以降5%台を推移していた。しかし、11月に追加利上げ観測が後退すると、再び5%割れになった。年初にマイナスだった日本の2年債金利はイールド・カーブ・コントロール(YCC)の運営上の見直しもあって、8月ごろからプラス圏に顔を出した。しかし、日米金利差(米国金利ー日本金利)は2022年から拡大し、物価変動を調整した日米実質金利差も2022年末にマイナスからプラスに転じた。これらは円安・ドル高圧力を示している。

上記の経済ファンダメンタルズに加えて、投機的な動きも円安・ドル高圧力になったようだ。

まず、米商品先物取引委員会(CFTC)のIMM通貨先物取引によると、非商業部門(いわゆる投機筋)持ち高は2021年3月中旬以降、売り越し超が継続、2023年9月下旬から一段と拡大し、11月中旬には約13万枚と、2017年11月以来の大きさになった。ただし、当時の円相場は1ドル=113円前後であり、足元の円安・ドル高は投機筋の影響のみとはいえない。

図1 対ドルの円相場



(出所) 日本銀行より住友商事グローバルリサーチ(SCGR)作成

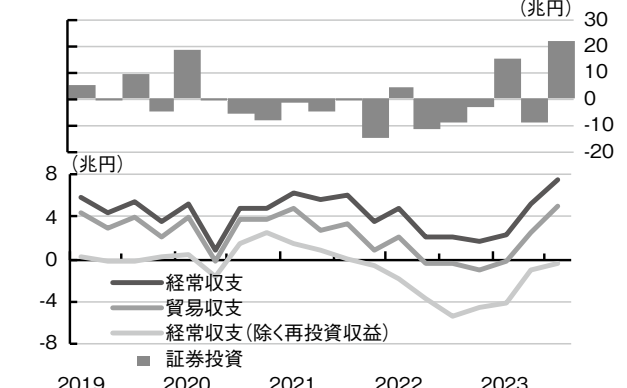
個人の外国為替証拠金取引(FX)の影響も大きかった。金融先物取引業協会によると、ドル円取引額は7月に1,030兆円に拡大した後、10月に621兆円へと縮小した。しかし、月末の建玉残高は1.7兆円の売建超と、比較可能な2008年末以降で最大を記録し、円安・ドル高圧力だったとみられる。

円高・ドル安方向に振れる可能性

2022年末時点では、2023年に米国の金融引き締め終了などを織り込み、円相場が円高・ドル安に振れるという見通しが多かった。しかし、想定以上に物価上昇率が高止まりし、利上げが継続した。年末になって、ようやく物価上昇率が市場予想を下回り、2024年こそ利下げという観測を市場は強めている。一方で、日本もデフレ脱却に近づきつつあり、2024年にマイナス金利終了という予想もある。そのようになれば、経済ファンダメンタルズや投機筋の動向も大きく変わるため、円相場は円高・ドル安方向に振れるだろう。ただし、米国の利下げといっても高金利が維持される見通しのため、以前のような100～115円のレンジに戻ることは想定しがたい。

ただし、金融政策は物価・経済動向次第である上、景気減速や地政学的リスクへの懸念もある先行きの不透明感が強い中では、いつ円高・ドル安へ転じるのかは読みがたい。また、日米以外の経済環境も変化しており、対他通貨の為替相場の変動も大きくなっており、変動要因は複雑化している。そのため企業には、円安・ドル高の継続と円高・ドル安への転化の双方を想定した為替管理が引き続き求められるだろう。

図2 経常収支・貿易収支・証券投資収支



(出所) 日本銀行よりSCGR作成 (注) 四半期

米国経済

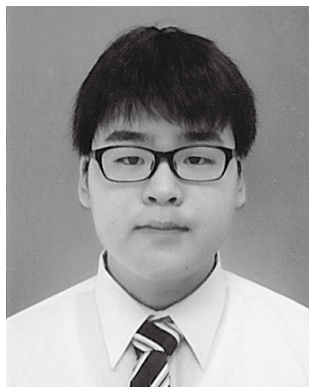
経済の減速傾向は24年も続き ソフトランディングへ

2023年の米国経済は景気後退が進むと予想されていた。しかし、実際には高インフレに悩まされながらも経済は底堅く推移した。24年の大統領選挙ではバイデン氏とトランプ氏の一騎打ちが予想されており、選挙の結果によっては経済にも大きな影響がありそうだ。

(取材日：2023年12月5日)

丸紅株式会社 経済研究所
経済調査チーム

エコノミスト **清水 拓也氏**



23年の米国経済は減速の過程にあった 24年も流れは変わらず

——米国経済の振り返りからお願いします。

清水 コロナ禍から米国経済がどのように変遷してきたかを踏まえつつ2023年を振り返りたいと思います。

まず2020年は新型コロナが世界経済に大きな影響を及ぼしました。米国経済も例外ではなく、むしろ他の国よりもさらに強いショックを受けました。その中でも特筆すべき現象の一つが失業率の上昇です。米国では、元々の労働慣習や法制度の関係上、景気後退時に解雇による人員整理を実施することが一般的だったこともあり、コロナ禍当初に大量の失業者が出ました。そのため連邦政府と州政府はそれぞれ、失業者に対する直接給付という形で巨額の支援を行っています。

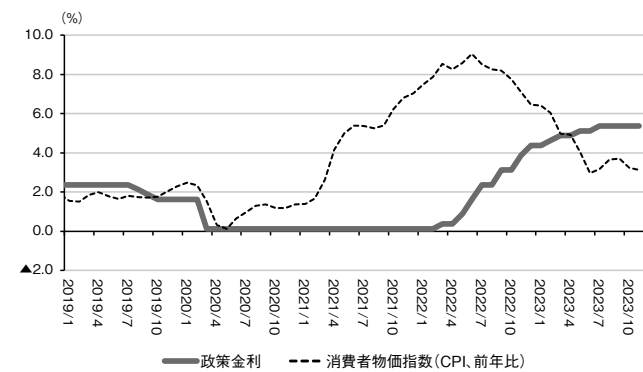
しかし、コロナ禍後はどんどん求人が増えていき、反対に人手不足となりました。また、政府から家計への直接給付などで米国民の借金が減った

り所得が増えたりした結果、消費が伸びていきました。ただし物流はすぐには元に戻りません。一度止まったサプライチェーンが動き出すまで時間が掛かる中で、需要は高まり、供給は増えず、インフレが一気に加速しました。

インフレが行き過ぎると、今度は物価が上がって様々なコストが上昇します。2021年終盤から22年初頭にかけて、米国は金融政策でこのインフレを何とか抑え込もうとしました。特に金融政策で経済にブレーキを掛け、サプライチェーンが戻るまでは需要を抑制し、物価の上昇率を程良い水準に保とうと動いてきました。

2023年には大幅な景気後退が懸念されていましたが、米国経済は非常に強固で、当初想像されていたような急激な落ち込みは起こりませんでした。消費が底堅く、また労働市場も強く、経済は堅調な状態が続いています。とはいえ、徐々に減速していることも確かなので、23年の全体像としては「経済は減速の過程にある」という表現が正しいと思います。景気後退懸念は今なお言われ続けていますが、不思議と大きな減速が見られず、予想は外れています。

政策金利／インフレ率の推移



(注) 政策金利：フェデラルファンド(FF)金利誘導目標レンジの中央値を図示
(出所) 国際決済銀行、米商務省より丸紅経済研究所作成

——2024年の短期的な経済見通しについてはいかがでしょう。

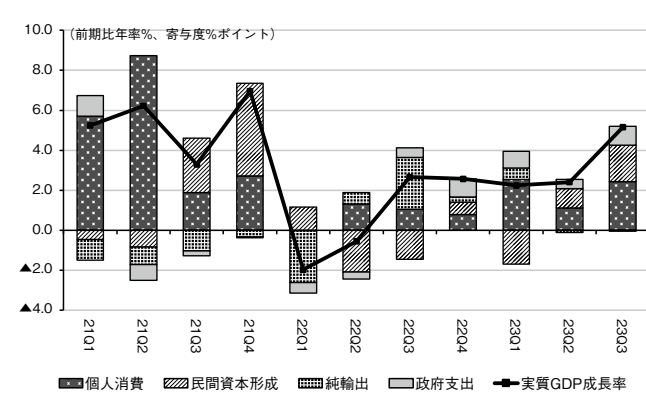
清水 2024年の米国経済は、少なくとも減速していくでしょう。21～22年の前半頃をピークに、23年から24年は経済減速の流れが続く見通しです。

その上で、論点となるのは経済減速の程度です。ほとんど減速せず再び伸びに転じるのか、または減速はするものの緩やかなものに留まるのか、あるいは大きく落ち込んで景気後退するのか、予想は大きく3つの主張に分かれており、不確実性が高いのが正直なところでは。

当研究所としては、それらのちょうど中間くらいを見込んでいます。米国経済の成長率は、元々持っている成長余力よりも低い状態となるでしょう。他方、マイナス成長で一気に経済が収縮するような状況にはならないと思います。いわゆるソフトランディングで成長率は緩やかに低下し、2024年後半くらいからまた上昇基調に変わるというのが大まかな見通しです。

根拠として、現状、米国の中央銀行にあたる連邦準備制度理事会(FRB)が、金利を上げることにより、需要を抑えて経済にブレーキを踏むような政策をとり続けていることが挙げられます。こうした所謂「金融引き締め策」の下では、企業や個人の資金調達コストが上がり、銀行は積極的に貸し出しを行う状況ではなくなってきます。金融引き締め策の影響が実際に経済に表れるまでには

実質GDP成長率／需要項目別寄与度の推移



(出所) 米商務省より丸紅経済研究所作成

ラグがあることが知られておりまして、今回の場合は効果が最も強まるのが2024年にかけてだろうと見ています。

また、今はまだ政府から国民への移転所得※が残っており、それを少しずつ切り崩すことで消費が保たれています。今後、労働者の賃金が上がり、消費余力がコロナ禍前の状態に戻っていく過程で、移転所得のバッファ(余裕)を使い切るまでには米国経済の体力も戻るだろうと考えています。

——長期的に見た場合は、米国経済はどのように変化していくのでしょうか。

清水 急激な変化はなくとも、長いスパンで経済が徐々に停滞していき、今のような成長率は維持できないと予想します。

一番大きく影響するのは人口動態です。日本と同様に米国でも高齢化時代の入口が見えてきています。米国のベビームーブ世代が60～70歳代になり、人口に占める高齢者の割合が増えています。労働人口は頭打ちの傾向にあり、移民による下支えはあるものの、高齢世代を若年世代が支えなければならない未来は日本とそう変わりません。

明るい要素を挙げるとすれば、先進国の中でも特に米国は技術力で生産性を高めようという意識が強く、そこに活路を見出す可能性があります。今、バイデン政権は半導体など先端技術への投資に力を入れています。将来的に人工知能(AI)による自動化や人の手を介さない知的生産などの技

※ 生産活動に関係なく国などから受け取る所得

中国経済

24年も景気の低迷が続く 成長率目標は4.5～5%を予想

中国経済が苦境に立たされている。不動産市場の悪化に伴い内需全体が振るわない状況が続く。さらに、国外需要についても比較的好調なIT関連製品以外では目立った動きがなく、内需の落ち込みを補完できていない。2023年の中国経済の振り返りと24年の見通しについて、日本総合研究所の野木森稔・主任研究員に解説していただいた。（取材日：2023年11月24日）

株式会社日本総合研究所
調査部

主任研究員 **野木森 稔氏**



2023年は不動産不況を起点に内需が悪化

——2023年の中国経済について教えてください。

野木森 まず中国の内需ですが、2022年12月のゼロコロナ政策解除に伴い経済活動の自由度が高まったことで、23年の景気は前年に比べて回復傾向で推移しています。実質GDP(国内総生産)成長率は政府目標の5%前後を達成して、23年を無難に終えたと見えています。

ただ内需全体で見れば、かなり厳しい状況にあります。ゼロコロナ政策が終わった直後は旅行や外出の需要が一気に盛り上がったものの、その後は急激に縮小していきました。ゼロコロナ政策下で制限されていた外食などの需要は依然として堅調ですが、景気の先行きに対する不安感から家計の消費は伸びていません。

さらに「寝そべり族」と呼ばれるように、住宅購入などの高額消費や結婚を諦め、働く意欲がな

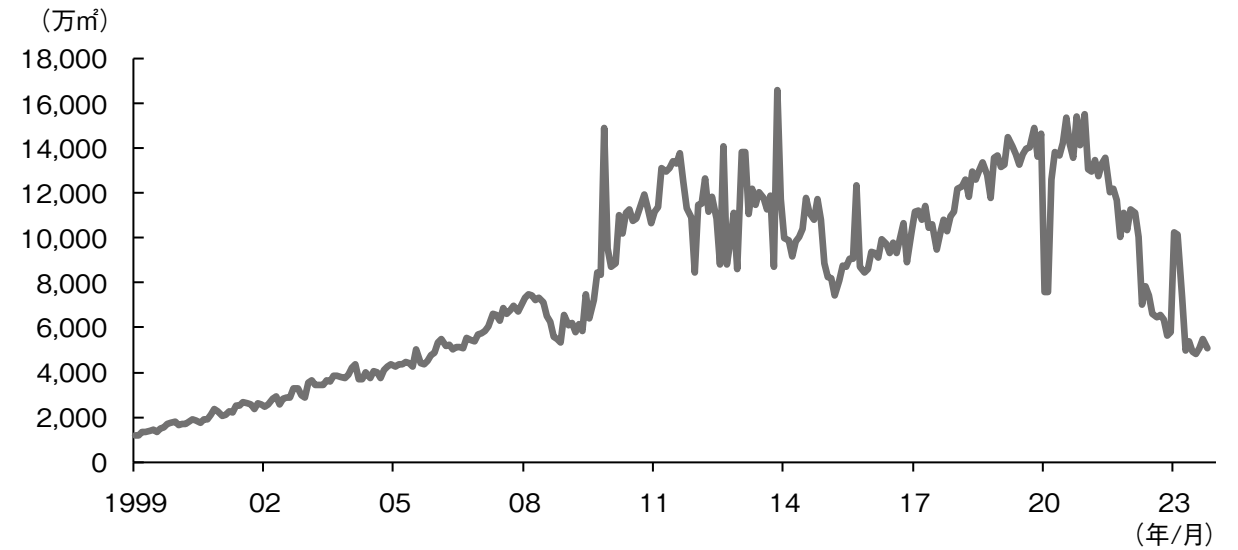
い若者も出てきました。若者の失業率が高いことに加え、寝そべり族の登場によって、中国国内の市場全体がかなり悪い雰囲気になっています。

内需悪化の元凶とされるのが不動産不況です。住宅などの不動産の過剰在庫は以前から指摘されていた問題で、これまでは無理をしながらも売っていましたが、2020年後半から住宅取引の規制強化などを実施したことで、住宅販売は急減しています。不動産関連産業は中国経済全体のGDPの2割から3割近くを占めています。景気が悪化すると不動産の購入意欲が下がり不動産会社の業績も振るわなくなり、結果として銀行の不良債権問題にも発展します。

つまり、不動産不況を起点に家計の不安感が高まり、盛り上がりに欠けているというのが内需の現状です。

次に2023年の外需の動きを説明します。世界全体の景気はコロナに関連した行動規制が弱まった2020年以降、力強い回復がみられた時期もありましたが、足元にかけて回復ペースは減速気味

図 中国における住宅着工床面積の推移



不動産不況を背景に、中国の住宅着工床面積は近年急速に減少している

（資料）CEIC を基に日本総合研究所作成

で推移しています。また、中国を除く各国の政策金利が上昇していることも、景気の回復ペースを抑制しています。

こうした中、ハイテク関連の半導体などはスマートフォンの好調な販売を受けて需要が伸びています。巣ごもり需要の反動で落ち込んだIT関連製品の販売が、ITサイクル※¹によって戻りつつあり、明るい材料だと言えます。それ以外の外需についてはすでに底を打っていますが、IT関連製品ほどの盛り上がりは見せていません。

ここまでの話を整理すると、2023年の内需は非常に悪く、外需も景気の下支えにそれほど寄与しているわけではないため、中国全体で景気に停滞感が表れています。

経済政策に不得意な現最高指導部

——続いて、中国共産党における最近の動きについてお聞かせいただけますか。

野木森 2022年10月、中国共産党第20回全国代表大会(第20回党大会)とこれに続く中央委員会第1回全体会議(一中全会)を経て、新たな最高指導部が発足しました。旧指導部から顔触れが大幅

に変わり、習近平国家主席に近いメンバーで固められました。習氏にとっては、より権力を集約しやすい体制になった形です。

2023年に入り、10月には旧指導部でナンバー2だった李克強前首相が亡くなるなどの出来事があった中、新指導部としての独自色をまだ打ち出せていません。従来であれば党大会の翌年に中央委員会第3回全体会議(三中全会)が行われます。この会議は、習近平政権の中長期的な改革プランを話し合う場ですが、2023年11月末段階でも開催されていません。盤石な体制であるとはいえ、経済に強い人材が現在の指導部には少ないため、残り4年間でどんな経済政策を展開していくのか、その方向性が明らかになっていません。

12月には中央経済工作会议が開催されます。三中全会よりも小規模な会議として、来年(2024年)1年間の経済運営方針を決定するものです。経済運営方針では、悪化する不動産市場への対応が盛り込まれると見られます。ただ、不動産不況を克服して強い中国経済を作るため、新指導部としてどのように対応するかについては未知数な部分も多く、経済に不得意だということを若干露呈してしまった格好です。

かつては中国共産主義青年団(共青团)※²が大

※1 半導体産業の景気変動サイクルで、約4年周期で好況と不況を繰り返す。シリコンサイクルとも

※2 中国共産党の始動の下、14歳から28歳の若手エリートで構成される青年組織。胡錦濤氏や故・李克強氏もこの組織のトップである第1書記の経験者

インド経済

経済成長率はIMF予測で6.3% 主要国で「一人勝ち」状態に

インドは2023年に中国を抜いて、世界一の人口大国になった。個人消費を中心とした内需主導型経済によってプラス成長を維持している。また、モディ首相率いる政権も盤石で、2024年に控える総選挙に勝利すれば3期目に突入する。成長著しいインド経済の現状と課題について、三菱UFJリサーチ & コンサルティングの堀江正人・主任研究員に聞いた。（取材日：2023年12月7日）

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング
調査・開発本部
調査部

主任研究員 **堀江 正人氏**



2023年7～9月期の成長率は7.6% 内需が景気を支えてプラス成長を維持

——インド経済を巡る足元の状況を解説していただけませんか。

堀江 コロナ禍が発生した直後の2020年春、インド経済は大きく落ち込みました。この年の4～6月期の経済成長率はマイナス23.9%と大幅に減少しました。20年度通年でも成長率はマイナス6.6%でした。インドがマイナス成長に転じたのは実に40年ぶりです。

コロナウイルスの感染拡大を防止するため、インド政府は2020年3月25日から5月31日まで、「史上最大規模のロックダウン」と称される外出禁止令を国内に発令しました。この結果、政府や企業の活動がほとんど麻痺状態になり、経済成長率が急落しました。

2020年10～12月期の成長率は0.4%と、3四半期ぶりのプラス成長を示しました。政府の方針が「景気より命」から「景気も命も」へと転換し、

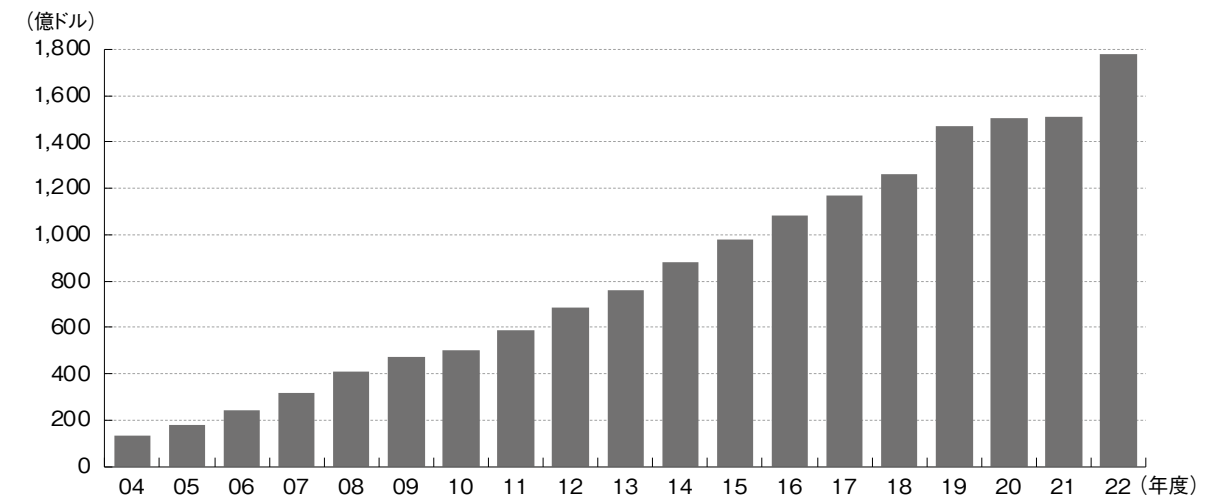
景気刺激に向けた財政支援が本格化したことなどが回復の主な要因です。

また、中央銀行にあたるインド準備銀行では、コロナ禍の2020年3月と5月にそれぞれ政策金利の引き下げを実行し、景気の下支えを図りました。22年1月からはインフレ率が6%を上回る状態が続いていることを受け、この年の5月以降に利上げを複数回行いました。

こうした動きを踏まえ、直近の23年7～9月期は成長率が7.6%でした。前の四半期（4～6月期）の7.8%からは少し下がったものの、内需が景気を支えることでプラス成長を維持しています。11月にはヒンドゥー教最大の祭り「ディワリ」があり、その祝祭シーズンに合わせたセールスプロモーションも好調で、個人消費は堅調に推移しています。24年2月末公表予定の10～12月期についてもプラス傾向が続くと期待しています。

産業セクター別に見ると、自動車などの製造業は2022年のマイナス成長からプラス成長へと復調しています。個人消費が堅調であることから、製造業の好調さにつながっています。また、サービス部門のうちホテルや飲食関係はコロナ禍から

図 インドのIT-BPM※1輸出の推移



※1 Business Process Managementの略。ITをベースとした各種サービスのアウトソーシング受注

ITサービス輸出は長期的に成長しており、貿易赤字を抑制する役割を果たしている

（出典）NASSCOM

の回復による、いわゆる「リベンジ消費」で高い伸びをキープしています。

IT関係も長期的に右肩上がりで成長しています。インドのIT産業と言うと、少し前であればコンピュータプログラムのデバッグ（バグの抽出）のように付加価値の低い領域がほとんどでしたが、最近は金融・保険向けサービスやクラウドコンピューティング、AI（人工知能）まで多様化・高度化しています。欧米向けのITサービスを拡大し、サービス収支の黒字を維持することで貿易赤字をオフセットしている形です。

今後のステージアップに向けて 強い輸出産業を育てる必要がある

——外需の動きについてもお聞かせください。

堀江 インド経済は構造的に「内需主導」です。人口が60分の1である台湾よりも輸出額が少なく、外需が景気全体に及ぼす影響は限定的です。

インド最大の輸出品目は石油製品で、国内の製油所で精製してシンガポールなど様々な国に輸出しています。2番目はダイヤモンドです。グジャラート州のスーラトはダイヤモンド研磨の主要な加工拠点で、米国、香港、アラブ首長国連邦（UAE）などへ輸出しています。3番目はジェネリック薬品で、4番目がその他の宝石です。

内需主導ということは「海外経済の変調の影響

を受けにくい」と見ることもできます。周辺国を見ると、タイにはハードディスクドライブや自動車部品、マレーシアには電子部品などの輸出産業がそれぞれ存在しますが、海外景気が悪化すると輸出が鈍化して自国の景気も下押されます。インドは海外の景気にあまり左右されません。

ただ同時に、輸出産業を育成することがインドにとっての課題でもあります。インド経済は堅調に伸びているものの、財政赤字と経常赤字が慢性化しています。このうち経常赤字の原因については、目立った輸出産業を持っていないことだと言われています。

ITサービスでサービス黒字を稼いでいますが、貿易赤字をカバーできているわけではありません。タイやマレーシアのように、強い輸出産業を育てて外需を取り込むことこそ、今後のステージアップに向けて必要なアクションとなるでしょう。

州議会選挙で与党が相次いで勝利 モディ政権の基盤が強化された2023年

——最近の政治的なトピックについて解説していただけませんか。

堀江 外交関係のトピックから説明します。1つ目は2023年9月9・10日開催のG20ニューデリー・サミットです。インドが議長国を務め、中国の習近平国家主席とロシアのプーチン大統領を除く

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。

25	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 5 回）	レベル
		★★
日 時	1 月 17 日、24 日、31 日、2 月 7 日、14 日（毎週水曜日） 15：30 ～ 17：00	
講 師	弁護士法人エル・アンド・ジェイ法律事務所 弁護士 阿部 弘和 氏	
受講料	会員：27,500 円（税込） 非会員：55,000 円（税込）	
26	船荷証券の基本を学ぶ 船荷証券の基礎（全 3 回）	レベル
		★★
日 時	1 月 18 日、25 日、2 月 1 日（毎週木曜日） 15：30 ～ 17：00	
講 師	弁護士法人東町法律事務所 弁護士 山下 和哉 氏	
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 円（税込）	
27	日本の産業と国民生活を支える輸送システム 内航海運概論（全 1 日）	レベル
		★
日 時	1 月 30 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）	
28	Laytime における原則を判例で述べられた文言をもとに理解する Laytime の基礎知識（ドライバルク）（全 1 日）	レベル
		★★
日 時	2 月 15 日（木曜日） 13：30 ～ 17：00	
講 師	日本海運集会所 海事知見事業グループ長 青戸 照太郎	
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：22,000 円（税込）	
29	実践的な対応力を強化する 船舶保険実務（中級）（全 1 日）	レベル
		★★☆
日 時	2 月 16 日（金曜日） 13：30 ～ 17：00	
講 師	三井住友海上火災保険 グローバル損害サポート部 船舶グループ長 嵯峨 健司 氏	
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：22,000 円（税込）	
30	英文契約書の構成や表現、法律英語の注意点を学び、理解を深める 英文契約書の読み方（全 1 日）	レベル
		★
日 時	2 月 20 日（火曜日） 13：30 ～ 17：00	
講 師	高田 道子 氏	
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：22,000 円（税込）	

●**一般セミナー** ※会場は、特別な記載がない限り、日本海運集会所の会議室です。定員は40名です。

自動運航船の開発状況と実用化への展望 2024	
日 時	1 月 16 日（火曜日） 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）

世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢	
日 時	1 月 23 日（火曜日） 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 鮫嶋 一郎 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）
国際海運の脱炭素化に関する動向－IMO と EU の動向を中心に－	
日 時	2 月 27 日（火曜日） 15：30 ～ 17：00
講 師	日本海事センター 企画研究部 主任研究員 森本 清二郎 氏
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）

●**関西地区 海運実務研修講座** ※会場は、神戸国際会館等です。定員は24名です。

4	船舶損害のリスクを補填する保険の基礎知識 船舶保険 入門	※諸事情により再調整		レベル
				★☆
日 時	1 月 24 日（水曜日） 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	東京海上日動火災保険 コマーシャル損害部 船舶第二グループ 課長代理 國島 大河 氏			
受講料	会員：11,000 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）			

●**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
2月	28	Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(全1日)	★★	2月	31	船荷証券の実務上の問題点(中級編)(全3回)	★★★
	29	船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆	3月	32	船舶売買の実務(全3回)	★★
	30	英文契約書の読み方(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
3月	6	入門 会計と海運業	★	3月	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	
2月	国際海運の脱炭素化に関する動向		3月	CNPと認証制度	
3月	洋上風力発電と海運				

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24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



世界初のアンモニア燃料船の工事を公開

日本郵船

日本郵船は2023年12月14日、液化天然ガス(LNG)燃料タグボート「魁」をアンモニア燃料船へ改造する工事の様子を報道関係者に公開した。工事はグループ会社の京浜ドック追浜工場で行われている。今年6月に竣工する予定で、世界初の商用アンモニア燃料船となる見込み。日本郵船は海運市場で2050年までに温室効果ガス排出のネットゼロを目指している。特に外航業界では燃焼時に二酸化炭素(CO₂)を排出しないアンモニア燃料が欠かせないと見ており、今回の改造工事で得た知見を他船へ応用するほか、国際的なルールづくりに生かすなどサプライチェーン全体で事業に参画することを目指す。

同船は日本初のLNG燃料タグボートとして2015年に竣工し、グループ会社の新日本海洋社が横浜港を中心に23年10月まで運航していた。同23日に工場へ入渠し、エンジンや燃料タンクを含む機関全体を入れ替えるため11月上旬に船体を切断した。同月末にはタンクを取り出しており、船内には機器などがない状態だ。作業員は船内で、アンモニア燃料仕様の設備を搭載するための基礎づくりに励んでいた。

京浜ドックの原民樹常務は「工事は順調に進んでおり、2月にエンジンとタンクを船内に取り付けられる」と話した。IHI原動機製のエンジンを右舷と左舷に備える予定で、実機による運転試験では一酸化二窒素(N₂O)や未燃アンモニアの排出がほぼゼロとなることを確認している。また、燃

料を気化してエンジンに供給する役割を担うプラントルールの設置が今後の工事の山場になるという。工事は新エネルギー・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の「アンモニア燃料国産エンジン搭載船舶の開発」の一環として行っている。

今回、新造ではなく改造という方法を選んだことについて、日本郵船燃料炭・アンモニアグループアンモニア燃料船開発チームの川越祥樹チーム長は「工期短縮の観点からすでにある魁を再利用し、世界初を目指した」と説明した。また、「CO₂排出削減が20～30%程度とされるLNG燃料船が、(2050年の)ゼロエミに向けて全部スクラップになるのかという疑問から改造を選択した」と答えた。

工務グループの松本卓也グループ長代理は、LNG燃料タグとの技術的な比較として「LNGとアンモニアでは温度が異なるので圧力タンクの構造が大きく違う。アンモニアは毒性があるので、処理の方法もLNG燃料船と変わった。また、乗組員がアンモニアや機関に触れないような設計や区画を分けることが求められた」と説明した。

日本郵船は船舶の脱炭素化に向けてアンモニア燃料船の開発を最優先課題としている。2026年度にはアンモニア燃料アンモニア輸送船の竣工を予定しており、30年までに3隻、さらに31～33年の間で計12隻の竣工を目標に掲げる。



改造工事が進むタグボートの「魁」



機器の入れ替えのために切断された船体

| 特別企画 |

サプライチェーンの
人権尊重とは

企業の人権尊重に関する国際的な議論がより活発になっている。中でも一つのポイントとなるのが、自社のサプライチェーンにおける人権尊重だ。欧米では近年、企業にサプライチェーン上の人権侵害防止に向けた取り組みを義務付ける法規制の導入が進んでいる。日本でも、2022年に企業の取り組みを促進するべくガイドラインが策定され、23年にはより具体的な取り組み方法をまとめた資料が公表された。国内外を問わず、サプライチェーンにおける人権尊重の重要性はますます高まっている。

今回の特別企画では、基礎知識として企業が人権尊重をどのように捉え、サプライチェーンの人権侵害防止に向けて何をすべきなのかをMS&ADインターリスク総研に解説してもらった。また、他産業の先行的な取り組み事例として、グローバルに事業を展開している味の素に実際の取り組み内容を取材した。

インタビュー

全社的な取り組み体制を整備し 実効性のある人権侵害対策を

MS&AD インターリスク総研では、企業の人権に関する取り組みを支援するコンサルティングサービスを提供している。そもそもビジネスにおける人権尊重とは何なのか、サプライチェーンにおける人権侵害の防止に企業はどう取り組めばいいのか、基礎的な知識を同社のコンサルタントに解説してもらった。
(取材日：2023年12月1日)

MS&AD インターリスク総研株式会社
リスクコンサルティング本部 リスクマネジメント第五部
サステナビリティ第二グループ

上席コンサルタント **小林 佑佳氏**



人権課題の認識が広がり 企業の法務リスクや風評リスクが上昇

——基本的なことから教えてください。ビジネスにおける人権尊重とは何ですか。

小林 まず、人権問題というと強制労働や児童労働のイメージから海外の話のように感じる方もいるかもしれませんが、実際には「環境汚染」や「ハラスメント」、「ジェンダー」など、日本の企業がこれまでも取り扱ってきたような内容を含むより身近な問題と考えてください。

人権について当社から説明する際は、「一見すると人権からは遠く感じるような課題でも人権の視点で考えましょう」と伝えています。例えば、事業活動における「環境汚染」は近隣住民の住環境といったコミュニティへの影響に派生することから人権にまつわる課題の一つと言えます。

ビジネスと人権の歴史は1948年に国連で「世

界人権宣言」が採択されたところから始まりまし
た。特に重要なのが2011年に承認された「ビジ
ネスと人権に関する指導原則」です。この考え
方が以降のあらゆる取り組みの原点となってい
ます。また、日本国内では22年に「責任あるサ
プライチェーン等における人権尊重のためのガイ
ドライン」が策定されました。

この指導原則とガイドラインは、企業に対して
①人権方針を策定すること②人権デュー・デリ
ジェンス※を実施すること③救済措置を整備す
ること—という主に3つの要件を定めています。日
本企業が人権侵害防止の取り組みを進める上で押
さえるべき指針となります。

——時代の変化の中で人権尊重の在り方も変わっ
てきているのでしょうか。

小林 内容が変わっているというよりは、受け止
める側の「人権」というキーワードから認識され

る範囲が広がったと感じます。強制労働や児童
労働、特に欧米では先住民族の問題など、様々
な視点の課題も見えるようになってきました。

こうした人権課題の広がりにより、企業では法
務リスクやレピュテーション(風評)リスクが高
まっています。法務リスクに関しては昨今、欧米
を中心に、企業に対して人権尊重の取り組みや情
報開示を義務付ける法制化が進んでいます。自社
が直接的に法制度の対象にならなくても、サプラ
イチェーンの中で取引先から対応を求められてい
るという話も聞きます。人権侵害防止の取り組み
やその情報開示が不十分であることを理由に、商
品・サービスの廃止や取引の中断につながる可
能性もあることから、企業にとって重大なリスクの
一つと認識されています。

日本ではまだ法制化されていませんが、東京証
券取引所の上場会社の企業統治に関するガイドラ
イン「コーポレート・ガバナンスコード」では、
2021年6月の改訂で重要なサステナビリティ課
題の一つに人権の尊重が盛り込まれました。国内
においても人権への取り組みを強化していく流れ
にあることは確かです。

他方、レピュテーションリスクとは企業の評判
や信用が低下するリスクのことを言います。レ
ピュテーションリスクが高まるということは、簡
単に言えば自社に批判的な感情を持つ人が増える
ということです。それを防ぐ意味でも、企業には
人権課題へのより厳しい対応が求められます。現
代では企業の人権尊重取り組みへの期待レベルが
高まっており、しっかりと対応できなければ批判
の度合いはより強くなってしまいます。

——そのほか、取り組みが不十分なこと
で生じるリスクやデメリットはありますか。

小林 ESG投資が増えている今、ダイベスト
メント(資金引き揚げ)のリスクもありますし、人
材採用への影響も高まっています。特に今の若い
世代は環境問題やSDGs(持続可能な開発目標)
についてよく勉強しているため、企業の人権やサ
ステナビリティに関する取り組みに注目している
人は非常に多いと思います。優秀な人材を採用
するために企業が取り組むべき“必須ライン”が
上がってきているという印象です。

各国の法制化の動き

現代奴隷法（英国）	<u>サプライチェーンを含め現代奴隷および人身取引がないことの声明を公表義務付け</u>
企業注意義務法（フランス）	<u>人権影響の評価や人権リスク軽減の仕組み・取り組みを公表する手順などを示した計画の作成・公表を義務付け</u>
現代奴隷法（オーストラリア）	<u>人権方針と取り組み体制・手続きなどに関する声明を公表義務付け</u>
サプライチェーン法（ドイツ）	<u>国内外の自社事業およびサプライチェーンにおける人権および環境関連リスクについてデューデリジェンスの実施を義務づけ</u>
企業持続可能性デューデリジェンス指令案（EU）	現在審議中 ※人権 DD の方針での明示▽人権侵害リスクの特定▽防止策の計画・実施▽サプライチェーン対策の実施▽救済の制度構築・運用▽ DD 結果の公表などが予定

上記各法令の想定する対象企業は、各々異なる要件のため記載は省略します

(出典) MS&AD インターリスク総研

※ 人権デュー・デリジェンスとは、企業が、自社・グループ会社およびサプライヤーなどにおける人権への負の影響(潜在的な影響を含む)などを特定し、防止・軽減し、取り組みの実効性を評価し、どのように対処したかについて説明・情報開示していくために実施する一連の取り組みのこと。

インタビュー

「深掘性」と「網羅性」を柱に 人権尊重のPDCAを回す

味の素グループは「人権尊重に関するグループポリシー」を掲げ、2030年に向けた人権尊重の取り組みに関するロードマップを策定している。事業展開する国に対して、調達原料のコーヒー豆やサトウキビなどリスクの高い産業および人権課題を評価・特定し、実際に現地訪問・対話を通じ影響評価を行い、負の影響の予防・是正を模索しながら先駆的な取り組みを続けている。（取材日：2023年12月6日）

味の素株式会社
コーポレート本部 サステナビリティ推進部

社会グループ長 **渡邊 裕見子氏** (右)

社会グループ
シニアマネージャー **長谷川 拓氏** (左)



4年に1度の「人権リスク評価」で 人権へのネガティブ影響を洗い出す

——貴社が進める人権への取り組みの全体像を教えてください。

渡邊 背景からご説明すると、当社グループの売上高で最大のシェアを占めるのが調味料と加工食品、次が冷凍食品で、この2つを食品事業と呼んでいます。食品事業は売上全体の約8割を占めており、そのうち7割は日本を含むアジアでの売上です。

グローバルにビジネスを展開する当社ですが、基本的な考え方は地産地消です。食や味覚は国によって異なります。その国に合った調味料や食品を販売するために、その国の原材料を使い、その国で人を雇って商品をつくっています。

食品事業には長いバリューチェーンがあります。ひとつの商品が畑からお客様の食卓に上がるまでの間には、複雑すぎるほど多くの人が介在しています。関わる人が多いということは、人と人

の接触も増えるため、どこかしらで人権侵害が起きていると考えられます。これが人権リスクです。

世界の中でもアジアは人権侵害が多いと言われており、売上の多くをアジアが占める当社が企業として果たすべき人権尊重の責任は非常に大きいと考えています。

実際に人権への取り組みを進める際は、一度に全ての人権リスクを確認することができないため、優先順位を付けて取り組んでいます。食品のサプライチェーンは上流にいけばいくほど、脆弱な立場に置かれた人が多いとされています。当社は上流の中でも原材料の調達（農場や農産物加工場）、などにフォーカスし、人権への負の影響を特定・評価する「国別人権リスク評価」を行っています。これまで2018年度と2022年度に実施し、その頻度は4年毎です。

世界の人権リスクについては、英国のVerisk Maplecroft社の国別データを使用し、当社が事業を展開している国別の売上高、年間原料購入金額、さらにNGOやNPOなどの環境や人権の視点を加味します。最終的には外部専門家のアドバイスも

踏まえて、人権リスク評価を特定します。一覧にまとめたものがこちらになります(表)。

人権リスク評価の結果を基に、実際に現地を訪問して対話し、人権侵害の予防・是正措置をとって、モニタリングし、情報を開示するといった一連の取り組みを行っています。

この人権デュー・デリジェンスの中で当社が重視しているのが「深掘性」と「網羅性」です。潜在リスクの高い国や原料について深掘りして対処するとともに、何千ものサプライヤーに、当社の7つの期待事項を明文化した「サプライヤー取引に関するグループポリシー」と具体的な行動を求めるガイドラインについて、順守状況を網羅的に確認し必要に応じた改善支援をする、この2つを柱に取り組みを進めています。また、デスクトップ調査だけで終わらず、現地を訪問して、ライツホルダーが今どういった状況にあるのかを直接対話を通じて確認しています。

——社内の取り組み体制を教えてください。

渡邊 執行を担う経営会議に紐づく下部機構として「サステナビリティ委員会」を設置し、サステナビリティのテーマとして人権への取り組みを推進しています。同委員会は25人の委員と傘下のタスクチーム8人他で構成され、年に5回の開催です。

サステナビリティ委員会設立前は、企業行動委員会の下部組織として「人権専門委員会」を2011年に設置していました。主に人事や法務・

コンプライアンス部門が主導しており、どちらかと言えばコンプライアンスの側面が強かったと思います。

その後、2021年に「サステナビリティ委員会」を立ち上げた際に、社内でディスカッションをして人権専門委員会とサステナビリティ委員会のすみ分けを決めました。人権専門委員会は当社グループの従業員を対象とし主にハラスメント関係の問題を、それ以外のサプライチェーンにおける人権に関してはサステナビリティ委員会で取り扱っています。ただし、人権は対象範囲が広く、切り離して扱うのではなく、バリューチェーン全体でみるべきであり、今後会議体をどう運用していくかは個人的に課題と感じているところです。

また、当社は国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に則り、人権に関するポリシーを定めて体制を整え、人権デュー・デリジェンスのサイクルを回し、救済の仕組みを整備するというフレームワーク通りに取り組んでいます。取り組み内容は経営会議・取締役会に報告しています。

——現地の農村など上流にいる人々の協力を得るために注意していることはありますか。

長谷川 現地の関係者との対話を通じた信頼関係構築です。2023年2月にインドネシアのサトウキビ、4月にベトナムのコーヒー豆サプライチェーンのステークホルダーと対話を行いました。現地の農村部では我々が(それら農産物を)原料として使用していることを知らないケースも多々ありま

人権リスク評価

味の素グループにおける重点原料のうち、人権に関して、5原料と対象国を優先的に取り組む
(出典)味の素ウェブサイト

対象原料	コーヒー	サトウキビ	大豆	エビ	パーム油
優先課題	- 児童労働 - 差別 - 適正賃金	- 児童労働 - 労働安全衛生 - 現代奴隷	- 差別 - 労働安全衛生 - 土地争奪	- 現代奴隷 - 差別 - 適正賃金	- 適正賃金 - 労働安全衛生 - 現代奴隷
対象国	- ブラジル - ベトナム - インドネシア	- ベトナム - ブラジル - インドネシア	- ブラジル - 中国 - パラグアイ	- タイ - エクアドル - ベトナム	- マレーシア - ペルー - タイ

「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2023」が決定

日本外航客船協会



日本外航客船協会は2023年12月11日、「クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2023」の受賞者を発表した。この賞はクルーズ旅行商品を対象とし、オリジナリティにあふれ、かつ日本のクルーズマーケット拡大に貢献した商品を企画造成・実施した旅行会社などを顕彰するもの。事業者のモチベーション向上と消費者への良質な商品の提供を図ることを目的としている。コロナ禍は中止していたため、今回は2019年以来4年ぶりの実施となった。

グランプリ(国土交通大臣賞)には、MSCクルーズジャパンとジャパネットサービスイノベーション、クルーズプラネットの「MSCベリッシマ 日本周遊クルーズ」が選ばれた。「MSCベリッシマ」(写真、出典：MSCクルーズ)はMSCクルーズの最新鋭メガシップで、日本周遊クルーズの乗客数はチャータークルーズも含めて10万人を超えたという。

MSCクルーズは新しい販売チャンネルの構築やNetflix映画制作への特別協力、ジャパネットサービスイノベーションはテレビショッピングでの潜在需要の掘り起こしや乗船に関するテレビ放映、クルーズプラネットはレゲエをテーマにしたこれまでにない企画を実施するなど、それぞれが若年層をはじめとする新たな客層を切り開いたことが高く評価され、3社合同受賞となった。

優秀賞は、阪急交通社の「憧れの豪華客船 飛

鳥Ⅱに2泊する船旅と名湯と美食旅」、また、日立ポートサービス(日立埠頭)の「にっぽん丸 大洗発チャータークルーズ」がそれぞれ受賞した。

阪急交通社のクルーズは初めての利用者向けにハードルを下げたパック旅行商品で、新規顧客の開発に成功した点が評価された。約4800人が参加し、うち約70%がクルーズ初乗船だったという。

日立ポートサービスでは、茨城県・大洗港区発着のクルーズを多数手がけている。近隣県をはじめ東日本地域のクルーズ需要の拡大・掘り起こしに貢献した点が評価された。

このほかに特別賞があり、その年にクルーズ振興や客船誘致活動で顕著な貢献をした企業や人を表彰している。今回は、クルーズライターの上田寿美子氏、金沢港クルーズターミナル、静岡県交通基盤部港湾局、日本国際クルーズ協議会がそれぞれ受賞した。

クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2023選考委員会のメンバーは以下の通り。池田良穂・大阪府立大学名誉教授／大阪公立大学客員教授、池畑孝治・一般社団法人日本旅行業協会理事・事務局長、上田寿美子・クルーズライター、指田徹・国土交通省海事局外航課長、中村辰美・イラストレーター／PUNIP cruises代表、茂木政次・「クルーズトラベラー」編集長、吉田絵里・「クルーズ」編集長。なお、上田氏は特別賞の選考時には離席した。

2024年新春を迎えて <要旨>

一般社団法人 日本船主協会
会長 明 珍 幸 一



当協会は、本年も海運業界の抱える課題の一つ一つに適切に対応して取り組んでまいります。

まずは、環境問題・規制への対応です。世界の海を舞台に事業展開する海運業界にとって、気候変動対策としてのGHG削減は、最重要課題の一つです。国際海運におけるGHG削減対策の枠組みについて、前述のとおりIMOの戦略削減目標が大幅に前倒しされました。また、欧州では、本年1月から海運セクターにおける欧州域内排出量取引制度(EU-ETS)の適用が開始されます。GHG削減に向けた取り組みが加速度的に進みますが、当協会はIMOに先駆け、2021年10月に「2050年GHGネットゼロへの挑戦」を表明しており、世界の海運をリードして、この挑戦を新たな競争力の源泉とするべく、積極的に対応していく所存です。

一方、これらの目標達成には、日本の海運業界として、低・脱炭素化を進めなければなりません。ハードとなる船舶の整備に関しては、造船所などをはじめとした海事クラスター全体で対応していく必要があります。また、新燃料や新技術を搭載した船舶の運航には乗組員の教育も重要ですので、業界として取り組みを進めていくことが大切です。加えて、新燃料や燃料供給施設といった輸送チェーン全体における対応も求められます。海運業界だけでなく、エネルギー会社など業界や国の枠を

越えて連携し、課題解決を図ることが不可欠です。官民関係者による理解や協力を得られるよう、多様なステークホルダーの方々と引き続き、対話・連携してまいります。

次に国際競争力の強化です。昨年は、令和6年度税制改正において当協会が重点要望事項としていた、国際船舶に係る「登録免許税特例の拡充・延長」と「固定資産税特例の延長」が夫々認められました。両税制とも日本商船隊の競争力強化や日本籍船を確保するためには欠かせないものです。改めまして、国会の諸先生方、国土交通省はじめ関係省庁の皆様のご支援に厚く御礼申し上げます。世界単一市場で厳しい国際競争に晒されている外航海運企業にとって、他国の企業と同様な条件で競争できる環境の整備は極めて重要です。日本の海運が競争を勝ち抜き、日本の経済と暮らしを支え経済安全保障に貢献するためにも、当協会は引き続き国際競争力維持・強化のための環境整備に取り組んでまいります。

安全運航の確保は、海運業界にとって最も重要な課題の一つです。ソマリア沖・アデン湾海域での海賊事案は、わが国自衛隊・海上保安庁を含む各国政府による海賊対処行動や各商船による対策強化によって抑止されています。しかしながら、潜在的な海賊の脅威は引き続き存在することから、今後もわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した対処行動による抑止は不可欠であ

ると考えます。また、イスラエルとハマスの軍事衝突発生後は、紅海やアデン湾及びアラビア海において商船を標的とする攻撃事件が勃発しています。海賊行為ではありませんが、紅海で当協会会員会社の運航船舶が現在も拿捕・拘留されており、船舶と乗組員の一日も早い解放を強く願っております。

その他に、海運を目指す人材の確保と育成も重要課題です。日本の海運業界が、日本はもとより世界の経済と人々の暮らしを支えるため「海上物流を止めない」という使命を果たし続けていくには、次世代を担う若者に海運をもっと知ってもらい、仲間になってもらうことが不可欠です。海事産業の重要性に関する更なる認知度向上に向けて「開運」じゃなくて、「海運」です。」をキャッチフレーズとするPRキャンペーンを、他の海事諸団体とも連携して継続してまいります。

また、日本の海運は優秀な日本人海技者によって支えられています。内航と外航いずれにおいても人手不足が喫緊の課題となっています。前述の環境や安全の取り組みを実施する際に「核」となるのは、優秀な日本人船員、海事人材です。こうした人材の確保に向け、海運の認知度向上に取り組むとともに、通信などの職場環境の改善、ライフステージに合わせたキャリアプランの提示などを通じて、職場としての魅力についても発信してまいります。

新年を迎えて

一般社団法人 日本造船工業会
会長 金花 芳則



明けましておめでとうございます。

新しい年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

昨年は、緊張が続くウクライナ情勢に加え、中東地域でも軍事衝突が起こり、地政学リスクの高まりによって、今後の世界経済の先行きに不透明感と不確実性が大きく増して参りました。グローバル化が後退し、ますます流動性が増す国際政治に対し、経済安全保障の推進、防衛力の強化が必要となっています。一方、日常生活はようやく新型コロナウィルス感染症の影響を抜け出し、正常化が図られ、人々の暮らしも落ち着きを取り戻したところであります。今後も、我が国経済が安定した経済成長を遂げ、景気の好循環が続くことを期待したいと思います。

我が国の造船業を取り巻く環境は、新造船の発注も回復傾向を見せており、各社ともある程度の手持ち工事量を確保しつつあります。しかしながら、鋼材価格は高止まりし、他の資機材価格も高騰していることから、新造船船価は上昇しているものの、なかなか安定した経営状況にはなっておりません。

今後の見通しにつきましては、緊張が続くウクライナ・中東地域の情勢やインフレを警戒する世界的な金融引き締め等の懸念から、世界経済の先行きについては不透明感が強まっていますが、中長期的な視点で見ると、世界経済の成長や人口の増

加にあわせて海上荷動き量は、持続的に増加しており、今後もその成長は続くものと見ております。さらに、2010年前後に大量竣工した船舶の代替建造需要に加えて、昨年(2023年)7月開催のIMO(国際海事機関)会合にて、GHG削減戦略が見直され、これまでの「2050年までに50%排出削減」から「2050年頃までに排出ゼロ」と目標が強化され、既存船のゼロエミッション船への代替が前倒しとなり、近い将来から新造船建造需要が大きく伸びていくものと見ております。

造船業界といたしましては、こうした需要の拡大に向け、ゼロエミッション船の早期実用化を目指しているところです。開発は順調に進んでおり、大型2ストロークエンジン用のアンモニア燃料試験機の運転及び水素燃料噴射装置の試験を開始、水素燃料船の実証運航に向けてNKの基本設計承認を取得しました。水素燃料船は2027年、アンモニア燃料船は2025年の竣工と伺っております。

また、政府は、造船所・船用メーカーの新燃料船等の建造体制の先行整備を支援するため、GX経済移行債による助成を行う予定です。これらの支援を積極的に活用して新燃料船等の建造体制を確立していくこととしております。

一方、今後需要が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船などの次世代船舶においては、複雑化する

船舶の設計・開発効率や性能を革新的に高めるデジタル技術の活用が必要となっており、各社ともスマートファクトリー化に向けたDX推進に取り組んでいるところであります。政府の進めている「Kプログラム(経済安全保障重要技術育成プログラム)」等の政策支援を有効に活用して、バーチャル・エンジニアリング技術を用いることにより、船舶の開発や建造方法を刷新し、就労環境を改善し、魅力ある産業への変貌を目指しています。

我が国の造船業の強みは裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、日本にしか造れないゼロエミッション船を開発して、社会に還元するとともに、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与する基幹産業として、地域社会の雇用と経済を支えて参りました。今次の難しい局面も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来に亘って我が国の海事産業が維持・発展していくことができ、国、地方に対する役割、貢献を続けていけるものと確信しております。

引き続き、関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

造船ニュース

Shipbuilding News

LCO2輸送船の命名引渡式を実施

三菱造船

三菱造船は2023年11月28日、三菱重工業下関造船所江浦工場で液化二酸化炭素(LCO2)輸送に活用される実証試験船の命名引渡式を行った。「えくすくうる」と名付けられた同船は新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の「CCUS研究開発・実証関連事業／苫小牧におけるCCUS大規模実証試験／CO2輸送に関する実証試験」に投入され、日本ガスラインが用船して運航データの収集と解析を行う。船主は山友汽船。

CO2を回収して転換利用や貯留を行うCCUS(Carbon dioxide Capture, Utilization and

Storage)は、カーボンニュートラル社会の実現に向けた有効な手段として注目されている。

一方、CO2の排出地と貯留地・活用地は離れている場合が多いことから、CO2を安全かつ低コストで輸送する手段として将来的にLCO2輸送船の需要拡大が見込まれている。

三菱重工業はこれまで液化石油ガス(LPG)や液化天然ガス(LNG)の液化ガス輸送船建造で培った知見や高度なガスハンドリング技術などを生かし、「えくすくうる」に搭載する船用タンクシステムを含む船の設計から建造までを担った。

電気運搬船利活用に向け苫小牧港と協定

パワーエックス

パワーエックスは2023年12月6日、電気運搬船と蓄電池の利活用による苫小牧港の港湾脱炭素化推進や地域の振興に向けた包括連携協定を苫小牧港管理組合と締結した。

協定の主な内容として、港湾の脱炭素化推進に向けて港湾内での車両のEV(電気自動車)化や臨海部において蓄電池を利活用した陸電設備の導入を検討する。加えて、電気運搬船で運んだ再生可能エネルギーを、苫小牧港臨海部に立地する企業や埠頭などで利活用することも討議する。苫小牧港管理組合は電気運搬船事業の実現を目指して、

苫小牧港における港湾施設の利用調整や港湾施設の占用について協力するという。また、両者は苫小牧港立地企業とも連携を図りながら、同港臨海部での再生可能エネルギーの貯蔵・供給・利用の促進について検討し、新しい産業の創出や災害時の電力確保による地域のレジリエンス向上にも取り組むとしている。

苫小牧港周辺には多様な産業が集積し、多くの電力を消費している。この電力需要の一部を電気運搬船が運んだ再エネ電力で賄うことで、脱炭素化に貢献することを目指す。

液化水素貯蔵タンクの性能を証明

川崎重工業

川崎重工業は2023年12月11日、液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」と液化水素荷役実証ターミナル「Hy touch神戸」のそれぞれの液化水素貯蔵タンクが計画値を上回る性能を発揮し、高い断熱性を証明したと発表した。

新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の大規模海上輸送サプライチェーン構築実証事業において、「すいそ ふろんていあ」は2021年12月に神戸港から豪州へ向けて出港した。その後2年にわたって豪州から日本へ液化水素を輸送する実証試験を実施した。試験結果として、外部から

タンクへの自然入熱により1日当たりで蒸発する液の比率(BOR、Boil off Rate)が、同船のタンクで0.3%／日、「Hy touch神戸」のタンクで0.06%／日だった。いずれのBORも同クラスの液化天然ガス(LNG)内航船やLNG貯蔵タンクと同等の性能だという。

これらの液化水素貯蔵タンクは-253℃の極低温の液化水素を長期間、安定的に貯蔵することが求められている。そのためタンクを二重殻構造として、その二重殻の間を真空にして外気温からの入熱を遮る「真空断熱構造」を採用している。

アンモニア輸送の定期用船契約を締結 日本郵船

日本郵船は2023年10月、アンモニア輸送に関わる定期用船契約を三井物産と締結した。発表は12月6日。

JERAの碧南火力発電所4号機では、2023年度に発電機の燃料をアンモニアに大規模転換する世界初の実証試験を計画している。これに先立ち、JERAと三井物産が23年6月、試験で使用する燃料アンモニアの売買契約を締結した。今回の定期用船契約では、日本郵船が保有・運航する「BERLIAN EKUATOR (ベルリアン エクアートル)」を同試験に投入し、燃料アンモニアの輸送を行う予定となっている。

CCSバリューチェーン構築に向け覚書 商船三井

商船三井は2023年12月5日、バーレーン国営石油会社Bapco Energies B.S.C.とCCS(Carbon dioxide Capture and Storage:二酸化炭素の回収・貯留)バリューチェーン構築に向けたCO₂の海上輸送と貯留事業の共同検討に関する覚書を締結したと発表した。商船三井は液化CO₂の海上輸送、Bapco EnergiesはCO₂貯留について主に検討するという。

CCSは脱炭素社会を実現する手段の一つとして期待されている。両社はCO₂の分離・回収・輸送・圧入貯留からなるCCSバリューチェーンの将来的な構築に向けて協働する。その一つとして、液化CO₂海上輸送コストやバーレーンでの受け入れ、長期地下貯留にかかるコストの調査・検証を行う。加えて、アジア太平洋域などにおける潜在的なCCSバリューチェーン利用者の調査や将来的なビジネスモデルの検討も進めるという。

中東での完成車物流強化などで協働 商船三井

商船三井は2023年12月7日、ドバイのDP Worldと完成車物流事業強化および脱炭素事業機会創出のための覚書(MoU)を締結したと発表した。両社はアラブ首長国連邦(UAE)のジェベル・

アリ港における完成車物流事業で協業を目指すほか、中東域に寄港する船舶・港湾用のクリーン燃料の導入検討、そのほか脱炭素事業の開発に取り組むとしている。

統合操船者支援システムがAiPを取得 川崎汽船

川崎汽船は2023年12月12日、日本無線とYDKテクノロジーズ、川崎近海汽船と共同で開発を進めている統合操船者支援システムが日本海事協会から基本設計承認(AiP)を取得したと発表した。

この支援システムはOZT(Obstacle Zone by Target:相手船による航行妨害ゾーン)で他船との衝突危機が予測された際に、避航ルートを自動生成して避航操船を支援する。避航ルートは海上衝突予防法を考慮し、1時間以内に元の航路に戻るルートを最大で2つ提案する。また、Auto PilotやECDIS(電子海図情報表示装置)と連携することで、選択したルートに対し航行制御を行う。

川崎汽船は日本財団が推進する無人運航船プロジェクト「MEGURI2040」で船上システムの開発を進めており、今回AiPを取得したシステムは自動運航システムのコア技術となる。

長崎市で新会社を設立 オーシャンネットワークエクスプレス

オーシャンネットワークエクスプレス(ONE)は2023年12月11日、長崎市に新会社「ONE DEJIMA」を設立する方針を固めたと発表した。長崎県や長崎市、ふくおかフィナンシャルグループ、十八親和銀行の支援を受けて設立する。

新会社は2023年12月の設立後、24年4月頃から稼働する。資本金は1億円。シンガポール本社から一部の専門性を要する業務を担い、グローバルネットワークの拡充と地域創生の両立を目指す。主な事業内容は現法・代理店管理や市場調査・情報分析、人事サポートとなる。

パキスタンが香港条約を批准 IMO

国際海事機関(IMO)は2023年12月1日、パキ

スタンがシップリサイクル条約(香港条約)を批准したと発表した。

香港条約は船舶を解撤する際の安全確保と環境保全を目的としており、2025年6月の発効が決定している。世界の主要解撤国3カ国のうちインドは19年11月に、バングラデシュは23年6月にそれぞれ条約を批准しており、パキスタンが批准したことで世界の解撤量の約9割は香港条約の基準に則ったヤードで解撤されることとなる。

共同海損条約の解釈について 判決概要をマリンニュースで紹介 東京海上日動火災保険

東京海上日動火災保険は2023年11月21日付のマリンニュースで、船荷証券の共同海損条約の解釈に関するイギリス高等法院の判決を取り上げ、その概要を紹介した。

この判決は、船荷証券などの共同海損条項の解釈において長らく司法上未解決だった問題に対し、初めて英国の裁判所が判断を示したものだ。今回の紛争は、船荷証券Congenbill1994の共同海損条項の下でどのバージョンの「ヨーク・アントワープ規則」が適用されるべきかが争点となり、英国高等法院は最新版の2016年ヨーク・アントワープ規則が適用されるべきとの判断を示した。

この判決は、過去様々な書籍や論説などで公表されてきた一般的な理解とは異なる判断だったという。発表時点では高等法院判決に拘束力はないものの、東京海上日動は「この判断が実務に及ぼす影響は小さくないと思われる」とコメントした。また、「最大の影響が及ぶのは共同海損分担請求権の消滅時効の問題」と指摘している。

詳細は東京海上日動ウェブサイト(https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/marine_news.html)で確認できる。

「海事交通研究」第72集を発刊 2024年度事業の募集も開始 山縣記念財団

山縣記念財団はこのほど、海事関係の論文集「海事交通研究」の第72集を発刊した。研究論文として「自動運航船の避航アルゴリズムと海上衝突

予防法」(藤原紗衣子氏)、「中立国商船としての日本海運の安全と新規航路の確立への施策の検討」(大河内美香氏)、「戦時に紛争非当事者国の海上交通が直面する脅威の変遷と対応」(浦口薫氏)の3本が、また特別寄稿として「海運における人間主体のクリーンエネルギー移行とは」(北田桃子氏)、「洋上風力プロジェクトの保険」(小林宏章氏)、「海難救助における当事者の義務と責任」(雨宮正啓氏)の3本が、さらに活動報告として「次世代へ海運の重要性を伝える」(友田圭司氏)、「海事広報メディエーターとしてのキャラクター」(谷川夏樹氏)の2本が掲載されている。

2024年度事業では①「海事交通研究」第73集への掲載論文②「2024年山縣勝見賞」③補助金助成申請一の募集を行う。募集期間は①が24年1月5日～2月29日、②が同3月1日～4月30日、③が同1月5日～2月29日となっている。応募方法などの詳細や問い合わせは山縣記念財団(HP:<http://www.ymf.or.jp/>、電話:03-3552-6310、メール:zaidan@yamagata.email.ne.jp)まで。

今治と姉妹都市46周年を記念し夕食会 パナマ総領事館



パナマ総領事館は2023年11月27日、パナマ市と今治市の姉妹都市提携46周年を記念してディナーイベントを開催した。今治市の海運会社や文化団体などの代表者75人以上が参加した(写真)。イベントでは、ビクトル・アルメンゴール在神戸パナマ総領事が両市の文化的・ビジネス的交流についてスピーチしたほか、カルロス・ベレ駐日パナマ共和国大使が両市の今後の協力関係について述べ、今治の海運関係者をパナマ市に招待した。乾杯の音頭をとった今治市の徳永繁樹市長は、パナマ海事庁による今治市の海運関係者への技術協力など両市民の協力関係が一層深まっていることに喜びを示した。

令和6年年頭所感 <要旨>

日本内航海運組合総連合会
会長 栗林 宏吉



昨年我が国の経済を振り返ってみると、コロナ禍による影響は減少したものの、エネルギーや原材料価格の高騰に円安基調が続き、経済に力強さは感じられませんでした。また欧米諸国においても物価高は続き、インフレ対策としての金融引き締めにより、不動産市場などの経済活動は抑制され、世界経済も減速しております。また長期化するロシアのウクライナ軍事侵攻や、イスラエル・パレスチナ情勢の影響が今後どのように我が国の経済に波及するかなど注視していかなければなりません。内航海運市況はこうした情勢を反映して低迷し、輸送動向は部品不足などの供給制約が解消されてきた自動車を除き、貨物船、油送船とも前年実績を割り込む状況にあります。

働き方改革による労働環境改善がされる中、トラックドライバーの不足が見込まれ、何も講じなければ国内物流の停滞が懸念される「物流の2024)年問題」が間近に迫っています。内航業界としては、物流の一端を担う立場から、国内経済や社会を支える物流に滞りがないよう、モーダルシフトの受け皿として役目を果たすべく、内航総連に、RORO船やコンテナ船の運航会社の代表者が参加する定期船輸送特別委員会を立ち上げ、海上へのモーダルシフトを含めた課題へ取り組んでいるところで、国には一層の海上モーダルシフト促進に向け、各船社が安定的な経営基盤のもとで輸送需要に応えられ

る輸送用シャーシの整備や港湾施設等の充実などの環境整備といった支援策をお願いしたいと思います。

内航海運の「1丁目1番地」といえる最重要課題は、船員の確保・育成です。内航船員数は、関係者の協力で若年層の確保が徐々に進み、増加傾向にありましたが、ここに来て減少に転じております。あらゆる取り組みを行い、定着率を向上させ船員の減少に歯止めをかける必要があります。本年は船員の働き方改革が本格的にスタートし3年目を迎えます。改正船員法では、労働時間の明確化、労働時間管理の適正化、船員の健康確保対策等、船員が働き易く持続的に就業できる労働環境整備が求められ、傘下組合員へ同法の周知や、コンプライアンスの徹底を呼びかけています。船員労務管理に関しては、オーナーが労働時間等を適切に管理する責務があり、労務管理責任者を置かなければならないこととなっています。内航総連では、労務管理責任者に対して全国で労務管理責任者講習やより実務に特化した講習・各種セミナーを実施し、内航船員の労務管理を適正に行えるようサポートしています。法施行から1年半経過し、船主の皆様は法改正の対応を進めていらっしゃると思いますが、オペレーターや荷主の皆様の理解、協力は欠かせません。改正内航海運業法には取引環境の改善等が規定されており、内航総連としては荷主との協議の場である、「内航海運と荷主

との連携強化に関する懇談会」などに引き続き参画し、国、荷主、業界団体が内航海運の現状と課題を共有し、その課題克服に向け取り組んでいきたいと思っています。

内航総連では、暫定措置事業の終了に伴う剰余金を用いて、「船員の確保・育成と働き方改革」、「取引環境の改善及び生産性の向上」、「環境対策の推進」の3つの国の施策に関連した事業を実施することを昨年決定し、今後組合員への還元を図ってまいります。最重要課題である船員の確保・育成を支援するものとして、「船員確保チャレンジ事業(地域船員確保育成支援事業)」や船員確保のための広報事業を始めたほか、4月からは民間による6級海技士短期養成講習受講生を対象にした奨学金制度などを実施いたします。国におかれましても船員確保のための予算、船員養成機関による教育の充実に向けた予算の十分な確保などのご支援を賜りたくお願い申し上げます。

令和6年度税制改正要望では、令和5年度末に期限が到来する内航貨物船の動力源に使用される「軽油引取税の課税免除の特例措置」について、内航業界として同制度の必要性を訴えた結果、適用期限延長が認められたところです。

内航総連は、国内唯一の海上輸送の物流団体として、安全・安心な国内海上輸送サービスの提供を維持し、日本経済の発展に寄与していくための取り組みを続けて参ります。

内航ニュース

23年10月分の主要オペ輸送実績は貨物船・油送船ともに前年水準割れ 日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた2023年10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3%減の1777万8000トン、「油送船」は同2%減の871万9000kl・トンだった。ともに前年水準を割り込んだ。

貨物船は主要7品目中6品目が前年同月を下回った。唯一プラスの「自動車」は同8%増の447万8000トンだった。一部の自動車メーカーで工場の稼働が停止したため、輸送できない船社があったものの、それ以外は好調に推移した。

一方、減少した品目を見ると、「鉄鋼」は同12%減の315万7000トンで、需給水準の低さが依然として継続している。「原料」は同3%減の387万7000トン。石灰石輸送の減少が全体に影を落とした。「燃料」は同4%減の136万3000トンだった。石炭火力発電所の修理が終わり一部貨物は回復したが、全体では減少した。

「雑貨」は同6%減の447万8000トンで、建築資材・部材もコンテナも輸送量が減った。「セメント」は同8%減の230万5000トンとなった。大型セメントタンカーの入渠で稼働率が低下し、需要も低調に推移した。「紙・パルプ」は同9%減の14万トン。発電所向けの本質ペレット需要は好調だったが、紙製品は減少傾向にある。

油送船は主要6品目中5品目が前年同月比で減少した。プラスだった「白油」は同4%増の509

万kl・トンで、ジェット燃料の需要が旺盛だったほか、灯油の転送需要なども堅調に動いた。

「黒油」は同11%減の202万kl・トンとなった。北日本を中心に例年よりも気温が高く、製油火力発電所向けの需要や転送需要は減少した。「ケミカル」は同11%減の65万2000kl・トンで、製油所の操業停止などの影響で輸送は低調だった。

特殊タンク船は「高圧液化」が同5%減の48万7000kl・トン、「高温液体」が同14%減の8万2000kl・トン、「耐腐食」が同4%減の38万7000kl・トンだった。

RORO船で無人運航の実証実験を実施 川崎近海汽船

川崎近海汽船は、日本財団が推進する無人運航船プロジェクトであるMEGURI2040の「無人運航船の社会実装に向けた技術開発助成プログラム」において、自動運航システムを搭載した大型RORO船「第二ほくれん丸」の海上実証実験を営業運航の中で成功した。発表は2023年11月27日。

今回の実験は、船上システム単独機能で構成する自動運航システムの海上実証にあたる。「第二ほくれん丸」は2023年10月1日～19日の間で全3航海にわたり釧路～日立間(往復約1600km)を航行した。沿岸航行では自動運航システムによる認知・分析・判断を高い精度で実行することを確認した。

また、実験区間では従来通りの乗組員による運航体制を維持したまま、自動運航システムを用い

謹 賀 新 年

世界トップレベルの共同海損・単独海損精算業務を通じて、
お客様に最高のサービスを提供します。

浅井市川海損精算所

Asai & Ichikawa, Average Adjusters

代表取締役社長 中 島 清 一

■共同海損部 ■船舶損害部 ■貨物損害部 ■コンサルティング部 ■保険代理店部

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-5-16 名古屋ビル新館4階

TEL: 03-3233-3621 (代表) FAX: 03-3233-3624

<https://www.asai-ichikawa.co.jp>

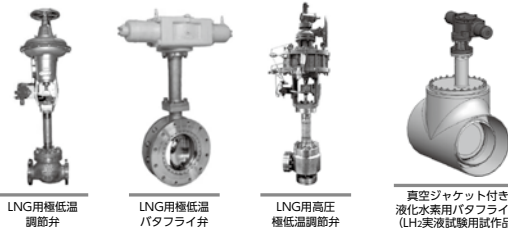
株式会社 浅井市川海損精算所
(Founded 1925)



株式会社 中北製作所

NAKAKITA SEISAKUSHO CO., LTD.

脱炭素社会の実現に向けたエネルギーシフトの動きが加速する中、中北製作所は「流体制御システムの総合メーカー」として、
水素やアンモニアといった新エネルギーに適用可能な製品供給を通じて、カーボンニュートラルに貢献してまいります。



株式会社 中北製作所

本社・工場 〒574-8691 大阪府大東市深野南1番1号
072-871-1341 bus@nakakita-s.co.jp

東京営業所 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目27番17号 三和ビル
03-3431-7201

北九州営業所 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野2丁目11番15号 KMM別館
093-531-5481



「革新的環境イノベーション戦略」に掲げる39テーマに
紐づく国家プロジェクトを受託していることから、ゼロ
エミ・チャレンジ企業の一社に選ばれました。



国立大学法人 東京海洋大学

学 長 井 関 俊 夫

理事・副学長 舞 田 正 志

理事・副学長 桑 田 悟

理 事 渡 辺 善 子

監 事 久保田紀久枝

副 学 長 斐 小 波

理事・副学長 金 岡 京 子

理 事 工 藤 泰 三

監 事 青 山 伸 一

副 学 長 岡 安 章 夫

大学院海洋科学技術研究科 研究科長 兵 藤 哲 朗

品 川 海洋生命科学部 学部長 後 藤 直 宏
キャンパス 海洋資源環境学部 学部長 宮 本 佳 則
東 京 都 港 区 港 南 4 - 5 - 7 ☎03-5463-0400 (代表)

越 中 島 海洋工学部 学部長 元 田 慎 一
キャンパス 東 京 都 江 東 区 越 中 島 2 - 1 - 6 ☎03-5245-7300 (代表)

Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

東京湾水先区水先人会

会 長 足 立 和 也

〒231-0023 横浜市中区山下町1番2 パイロットビル (代 表) TEL: 045-650-3180 FAX: 045-663-4811
(オペレーション部) TEL: 045-681-4081・4091 FAX: 045-681-4090
URL: <http://www.tokyobay-pilot.jp>

謹 賀 新 年

海運業及びこれに付帯する事業並びに船舶管理業、船員派遣業



太平洋汽船株式会社



太平洋沿海汽船株式会社

〒101-0052 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1 NBF小川町ビルディング7階

電 話 03(5217)3050 (代) FAX 03(3259)1766

URL <http://www.taiheiyo-kisen.co.jp>

太平洋汽船グループ
公式X (旧Twitter) アカウント
@taiheiyo_group



※太平洋沿海汽船株にて内航船員募集中!! お問い合わせ: TKK.S.SAIYO@nykgroup.com



KONOIKE 2030 VISION
技術で、人が、高みを目指す

先端テクノロジーを使いこなす次世代のKONOIKEスピリットで、
お客さまと社会の課題解決を図る「現場のあり方」を進化させていきます。

鴻池運輸株式会社 Konoike Transport Co., Ltd.

大 阪 本 社 » 〒541-0044 大阪市中央区伏見町 4-3-9 TEL 06-6227-4600 (代表)

代表取締役会長兼社長執行役員 鴻池 忠彦

東 京 本 社 » 〒104-0061 東京都中央区銀座 6-10-1 TEL 03-3575-5751 (代表)

グループ国内拠点数: 186 / 海外拠点数: 33

電子書籍のことなら

contento.jp



ConTenDo®

電子書籍サイト [コンテンツ]

サイト開設
本の配信
全文検索
電子書籍の制作
動画・音声対応
個人出版



株式会社エスペラントシステム

■お問い合わせ先: contact@contento.jp



マルチモーダル輸送システムのベルーガサービス

営業種目 港湾運送事業・船舶代理店業・通関業・貨物自動車運送事業
貨物利用運送事業・倉庫業・曳船業

博多港運株式会社

代表取締役社長 村 田 成 生



AEO通関業者

本 社 福岡市博多区石城町14-3
TEL 092-281-7651 FAX 092-281-2497
営業開発部 TEL 092-281-7660 FAX 092-281-7663
東京営業所 TEL 03-3551-0951 FAX 03-3551-0953
URL: <http://www.jphkt.co.jp>

謹 賀 新 年

物流があるから、世界はいつも新しい。

モノを作っている人がいて、売っている人がいる。
そこには必ず「つなげる人」がいる。正確に、丁寧に、安全に。
あなたの手元から、新たな景色を広げるために。

ヒト、モノ、コトの接点を生み出す。ケイヒングループ。

ケイヒン

www.keihin.co.jp

物流を通じて豊かで平和な生活と社会づくりに貢献しています

【事業内容】 ●コンテナターミナル事業●自動車船荷役事業●倉庫事業●在来船荷役事業
●曳船事業●海上防災・警備事業●船舶代理店事業●不動産事業●海貨・輸出入通関
●内航海運事業●中国船社営業代理店事業●海外事業●SCM 事業●国内物流事業



株式会社 **ダイト・コーポレーション**

代表取締役社長 松 川 一 裕



本社:東京都港区芝浦2-1-13 TEL:03-3452-6271 支店:横浜、千葉
https://www.daitocorp.co.jp/



愛されつづける、風がある。



船舶用空調
冷凍冷蔵設備
エレベータの製造販売
陸上空調設備
冷凍冷蔵設備の設計、施工

潮冷熱株式会社

http://www.ushioreinetsu.co.jp

・一般港湾運送事業・貨物運送取扱事業・倉庫業・海運代理店業
・通関業・梱包請負業・港湾荷役・損害保険代理業



新洋海運株式会社

代表取締役社長 稲 葉 徹 志

本 社 〒590-0954 堺市堺区大町東1丁1番10号
TEL (072) 238-1161 FAX (072) 223-4050
URL http://www.shin-yo.co.jp/

支 店: 南港・泉北 営 業 所: 博多・神戸・東京
事 業 所: 桑名・宮崎・大浜・塩浜 海外現地法人: ベトナム・タイ

謹 賀 新 年



MOL DPトレーニングセンター

The Nautical Institute(イギリス)が認証する日本初のトレーニングセンター

- ・DP操船の基本コース
- ・DP操船の応用コース
- ・DP船乗船履歴を短縮するコース
- ・DPオペレーター資格更新のためのコース
- ・DPの船上での保守コース

シミュレータはKONGSBERG製のDP実機を使用し、実際の船舶で操船しているようなトレーニングを行います。DPシミュレータ紹介動画公開中！

MOLマリン&エンジニアリング 株式会社 本社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門2-1-1 商船三井ビル
TEL: 03(3587)6011 URL: https://www.molmec.com



株 式 会 社 ジ エ ネ ッ ク
アジアパシフィックマリン株式会社

代表取締役社長 伊 東 純 一

(株)ジェネック:
〒801-0852 北九州市門司区港町9番11号
門司港レトロスクエアセンタービル3F
TEL 093-331-2101 FAX 093-332-2112

アジアパシフィックマリン(株):
(本 社) 〒802-0001 北九州市小倉北区浅野二丁目14番1号 KMMビル7F
TEL 093-513-8620 FAX 093-513-8621
【HP】 https://www.ap-m.co.jp/



一般港湾運送業・通関業・国際複合輸送業

第 一 港 運 株 式 会 社

代表取締役社長 岡 田 幸 重

本 社 東京都江東区清澄1-8-16
横 浜 支 店 横浜市中区太田町4-55
松 山 支 店 松山市堀江町甲527-1
品川営業所 東京都品川区東品川5-4-36
大井営業所 東京都大田区東海5-1-1 (大井海貨上屋1号棟内)

海外事務所: 韓国・釜山、ベトナム・ダナン
海 外 法 人: PT.DAIICHI KOUN INDONESIA.(スラバヤ)
DAIICHI KOUN (THAILAND) CO.,LTD(バンコク) website: https://www.daiichi-koun.com

電 話 03(3642)3255 (代表)
電 話 045(201)0825 (代表)
電 話 089(979)4490 (代表)
電 話 03(3474)9223
電 話 03(5429)7443



KYOIZUMI

島ノ技巧

SHIMANOGIKO

—社会と社員の3A(安全・安心・安定)を追求する—

株式会社 京泉工業

代表取締役社長 京泉 晴洋

〒722-0073 広島県尾道市向島町 16061-18
TEL (0848) 44-3313 / FAX (0848) 45-3338



https://kyoizumi.co.jp/



謹 賀 新 年

日本船舶代理店協会

会 長 岡田幸重
副会長 村岡一男

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26-1
パーク芝浦 5 階
電話 (03) 5444-2033
FAX (03) 5444-2034

国際複合輸送・わが国唯一の海運フォワーダー団体



一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会

会 長 渡邊淳一郎

〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14 アクロス新川ビル・アネックス4階
電 話 (03) 3297-0351 (代表) FAX (03) 3297-0354
e-mail: gene@jiffa.or.jp URL: https://www.jiffa.or.jp

人と海に未来を

公益社団法人 日本海難防止協会

会 長 内藤忠顕

〒151-0062 東京都渋谷区元代々木町33-8
元代々木サンサンビル3階
電話 03(5761)6050 FAX 03(5761)6058
https://www.nikkaibo.or.jp

公益財団法人

日本海事広報協会

会 長 浅野敦男
理事長 岡部直己

〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル
TEL. (03) 3552-5031 (代) FAX. (03) 3553-6580
URL https://www.kaijpr.or.jp

一般社団法人 日本舶用工業会

会 長 木下茂樹

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-13-3 (虎ノ門東洋共同ビル)
電話 03 (3502) 2041 FAX 03 (3591) 2206
https://www.jsmea.or.jp/

一般財団法人 山縣記念財団

理事長 郷古達也

〒104-0032 東京都中央区八丁堀 1-4-5
(川村八重洲ビル2F)
電話 (03) 3552-6310 FAX (03) 3552-6311
E-mail : zaidan@yamagata.email.ne.jp
http://www.ymf.or.jp/

外航船舶代理店業協会

会 長 飯垣隆三
専務理事 土肥康保
事務局長

事務局 〒108-0075 東京都港区港南 2-13-40
品川TSビル 4 F
電話 (03) 5783-1212 FAX (03) 3458-2323
e-mail: jafsa@wing.ocn.ne.jp
Home Page: https://www.jafsa.jp/

みんなののりもの 一般財団法人 運輸振興協会



会 長 安富正文
副会長 春田 謙

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電話 03-3221-8431 FAX 03-3221-8433
E-mail : transport@hi-ho.ne.jp
URL : https://www.transport-pf.or.jp (みんなののりもの)

大小会議・各種パーティー 駅上のロケーション



平河町 海運ビル (永田町駅徒歩1分)

海運クラブ

パレスホテルのスタッフがおもてないたします
どなたにもご利用いただけます

ご予約 (03) 3264-1825
https://www.kaiunclub.org/

株式会社 日本海運會館



公益財団法人

日本海事センター

会 長 宿利正史

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
海事センタービル
電 話 03(3265)5481 FAX 03(3222)6840

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長 江 寄 喜 一

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL (03) 3543-3212
https://www.jctc.or.jp

横浜港運協会

会 長 藤木幸太

〒231-8557 横浜市中区山下町279
横浜港運會館 3 F
電話 045 (201) 3295 (代表)

謹 賀 新 年

公益社団法人 燈 光 会

会 長 岩崎貞二
副会長 上野 紘
専務理事 三宅真二
常務理事 山口和徳

〒105-0003 東京都港区西新橋 1 丁目 14 番 9 号
西新橋ビル 3 階
電 話 東京 (03) 3501-1054
F A X 東京 (03) 3507-0727

海国日本の船員

後継者確保・育成を!

全日本海員組合

組合長 松浦満晴

〒104-0053 東京都中央区晴海4-7-28 ホテルマリナースコート東京内
電 話 (03) 5410-8310
ホームページ http://www.jsu.or.jp Eメール kaiin@jsu.or.jp

一般財団法人 東京港湾福利厚生協会

会 長 永澤利雄
副会長 城田健二郎
副会長 高木延康
専務理事 齋藤 博

〒108-0022 東京都港区海岸 3 丁目 9 番 5 号
電 話 03 (3452) 6391 (代表)

船員災害防止協会

会 長 葛西弘樹

副会長 三木孝幸 副会長 高瀬美和子
専務理事 久門明人

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5
海事センタービル4階
電 話 (03) 3263-0918
F A X (03) 3263-0910

日本の海で
貴い命を守るため



公益社団法人 日本水難救済会

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地 (海事センタービル 7F)
電話 (03) 3222-8066 FAX (03) 3222-8067
URL: https://www.mrj.or.jp/ E-mail: v1161@mrj.or.jp/ 公式X: @Qsuke_MRJ

公益財団法人 海難審判・船舶事故調査協会

会 長 武藤光一
理事長 古城達也
専務理事 高橋 守

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5
海事センタービル
電 話 03-3512-8140
E-mail kaisin-f@maia.or.jp
U R L https://www.maia.or.jp/

安全で安心な社会の実現に向けて!



公益財団法人

海上保安協会

実施事業: ◎ 海上保安活動に係る普及啓発
◎ 海上防犯、安全確保、環境保全など

〒104-0033 東京都中央区新川1丁目26番9号 新川イワデビル7階
総務部(代表) 03-3297-7580 経理部 03-3297-7584 公益事業部 03-3297-7583 海上保安グッズ事業部 03-3297-7581
新聞事業部 03-5542-0630 厚生事業部 03-3297-7582 海保クラブ 03-3297-7603 海上保安友の会 03-3297-7589
FAX 03-3297-7590

協会ホームページ
https://www.jcggf.or.jp

うみまるショップ
https://うみまるショップ.jp

協会公式X

@JCGF_umimaru

海上保安資料館横浜館

オンラインミュージアム https://jcgmuseum.jp

一般社団法人 海 洋 会

会 長 関根 博

〒135-0044
東京都江東区越中島2-1-6 東京海洋大学越中島キャンパス内
産学・地域連携推進機構越中島オープンラボ棟1階
TEL. 03 (6458) 8215 FAX. 03 (6458) 8214

SECOJ

公益財団法人 日本船員雇用促進センター

会 長 村上英三
理事長 林 敏博

〒104-0043 東京都中央区湊1丁目6番11号
TEL 03-3523-5990 (代表) FAX 03-3523-5995
https://www.secoj.com/

・海技資格更新講習の講師養成及び教材作成事業
・海技資格更新及び制度の普及のための周知事業

公益財団法人 海技資格協力センター

会 長 福内直之

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電 話 03-3238-9301 F A X 03-3238-9302

一般社団法人 日本船舶機関士協会

会 長 四方哲郎

副会長 庄司 勉 副会長 平松雅裕
専務理事 野毛哲也

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
電話 03 (3264) 2518 FAX 03 (3264) 2519
メールアドレス me-honbu@marine-engineer.or.jp
ホームページ http://www.marine-engineer.or.jp/

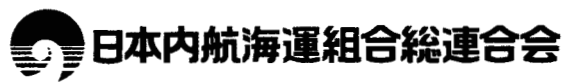
・海技教育支援・奨学金
・帆船「海王丸」体験航海・海洋教室 等

公益財団法人 海 技 教 育 財 団

会 長 池田潤一郎

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
電話 (03) 3288-0991 https://macf.jp

謹 賀 新 年



会 長 栗 林 宏 吉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
電 話 (03) 3263-4551 (ダイヤルイン)
FAX (03) 3263-4330 (共通)
<https://www.naiko-kaiun.or.jp>

内航大型船輸送海運組合

会 長 福 田 和 志
副 会 長 小 林 洋
副 会 長 加 藤 由 起 夫

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
電 話 (03) 3263-3080

全国内航輸送海運組合

会 長 後 藤 田 直 哉

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
電 話 03-3265-5835 FAX 03-5276-6962

関東沿海海運組合

理 事 長 榎 本 成 男
副 理 事 長 岩 井 榮 三

〒104-0042 東京都中央区入船1丁目9番6号 秋元ビル4階
電 話 (03) 5543-0691代

日本シップブローカーズ協会

理 事 長 長 嶋 弘 幸

〒104-0031 東京都中央区京橋2-6-5 京橋菊池ビル
Tel (03) 3561-1335 Fax (03) 3561-6107
URL : <http://www.shipbrokers.jp/>

日本沿岸曳船海運組合



理 事 長 北 川 栄 太
事務局 長 中 田 治 重

〒530-0056 大阪市北区兎我野町15番13号
電 話 (06) 6312-7969・1461
FAX (06) 6312-0608

一般社団法人 日本船長協会

会 長 中 村 紳 也

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 (海事センタービル)
電 話 (03) 3265-6641
F A X (03) 3265-8710
U R L <http://www.captain.or.jp>

全国内航タンカー海運組合

会 長 上 野 元

〒102-0093 東京都千代田区平河町2丁目6番4号
(海運ビル7階)
電 話 (03) 3556-6521
F A X (03) 3556-6524
<http://www.naitan.or.jp/>

全日本内航船主海運組合

会 長 久 本 久 治
副 会 長 関 田 拓 生 副 会 長 奥 村 恭 史
副 会 長 福 羅 敏 久 副 会 長 篠 野 忠 弘

本部 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル8F)
電 話 03-3265-4808 FAX 03-3265-4806

船主団体 内航労務協会

会 長 松 永 浩 司

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
海 運 ビ ル
電 話 (03) 3264-4235

国際船員労務協会

会 長 井 上 登 志 仁

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
海 運 ビ ル 5 階
電 話 (03) 5213-4962
F A X (03) 5213-4969

船主団体 一 洋 会

会 長 宮 崎 昇 一 郎

〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番(神港ビルディング609号)
電 話 (078) 515-6267
F A X (078) 515-6483

謹 賀 新 年

内航海運業 船員派遣業 船舶管理業
内外航代理店業 通関業 警戒船・補油立会業



鶴見サンマリングループ
T S マ リ ン 株 式 会 社

代表取締役社長 肥 田 達 彦

〒230-0062 横浜市鶴見区豊岡町3番15号 TSマリンビル
TEL 045-574-4666 FAX 045-574-4667

一般社団法人 日本中小型造船工業会

会 長 越 智 勝 彦

〒100-0013
東京都千代田区霞が関三丁目8番1号
(虎ノ門三井ビルディング)
電 話 (03) 3502-2061
F A X (03) 3503-1479



一般社団法人 全日本船舶職員協会

会 長 広 重 康 成

〒101-0061 東京都千代田区神田三崎町3-7-12
清話会ビル2階B室
電 話 03 (3230) 2651
F A X 03 (3230) 2653
E-mail: honbu@zensenkyo.com

横浜港運関連事業協会

常任相談役 長谷川 元
会 長 島 憲 蔵
会長代行 矢 吹 郁 雄

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館2階
電 話 045(201)2196 FAX 045(201)2197
E-MAIL: info@cx69.or.jp

PORT OF TOKYO

世界に誇る「都市型総合港湾・東京港」を目指しています。



東 京 港 埠 頭 株 式 会 社

代表取締役社長 服 部 浩

〒135-0064 東京都江東区青海二丁目4番24号
青海フロンティアビル10階
TEL (代表) 03-3599-7303



名 古 屋 港 埠 頭 株 式 会 社

代表取締役社長 河 合 伸 和

(本 社) 〒455-0847 名古屋市港区空見町40
(港オフィス) 〒455-0033 名古屋市港区港町1-11
電 話 (052) 398-1033
F A X (052) 398-1081



一般社団法人 日本港運協会

会 長 久 保 昌 三

〒105-8666 東京都港区新橋6-11-10 港運会館
電 話 (03) 3432-1050 FAX (03) 3432-5900
<https://www.jhta.or.jp>



一般社団法人 日本造船協力事業者団体連合会

会 長 河 西 良 二

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-11-2 (日本財団第二ビル)
TEL 03 (5510) 3161 FAX 03 (3502) 5533
URL: <http://www.nichizou.or.jp>
Blog (安全ひろば) <http://blog.canpan.info/nichizoukyou>



日本海運貨物取扱業会

会 長 石 黒 明 博 副 会 長 須 藤 明 彦
副 会 長 角 高 憲 治 副 会 長 藤 本 健
副 会 長 青 井 光 大 副 会 長 小 島 泰 樹
副 会 長 野 畑 昭 彦 副 会 長 佐 藤 謙
副 会 長 大 宮 司 典 夫 副 会 長 飯 塚 利 信

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館1F
電 話 (045) 671-9825 (代) F A X (045) 671-9830



トヨフジ海運株式会社

〒476-8522 愛知県東海市新宝町33番地3
TEL (052) 603-6111 (代)
<https://www.toyofuji.co.jp>



総合物流企業
フジトランス コーポレーション

代表取締役社長 系 井 辰 夫

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番41号
TEL 052-653-3111
FAX 052-652-7110



HØEGH AUTOLINERS

ホーグオートライナーズ株式会社

代表取締役 Francois de Villiers
フランソワ・ディヴィリアーズ

(本社) 〒105-6318 東京都港区虎ノ門1-23-1
虎ノ門ヒルズ森タワー18階
電話: 03-5501-9155 FAX: 050-3156-3040
URL: www.hoeghautoliners.com

謹 賀 新 年

近海郵船株式会社

代表取締役社長 関 光 太 郎

本社 〒105-0012 東京都港区芝大門1-9-9
野村不動産芝大門ビル7階
電 話 03-5405-8300
F A X 03-5405-8289

株式会社 大森廻漕店

代表取締役社長 大 橋 直 也
京 浜 支 店 長 大 野 敏 男

〒108-0075 東京都港区港南2丁目13番34号 NSS-IIビル9階
電 話 (03) 5781-3675

旭商船株式会社

ケミカルタンカーのオーナー・オペレーション
(9,000D/W 4～5隻 極東↔東南アジア)

代表取締役社長 手 嶋 洋 平

〒107-0052 東京都港区赤坂2-12-18 いちご溜池ビル
電 話 : (03) 6277-6621
F A X : (03) 5545-4306

一般 東京港運協会 社団法人

会 長 鶴 岡 純 一

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番1号
パーク芝浦4階
TEL 03 (5444) 2151
FAX 03 (5444) 0866
<https://www.tkkukk.or.jp>

日 伸 海 運 株 式 有 限 公 司

代表取締役社長 藤 井 紳 介

〒103-0027 東京都中央区日本橋1丁目4番1号
電 話 (03) 5204-1211(代)

静岡県海事広報協会

会 長 西 尾 忠 久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11の1 (鈴与株式会社内)
電 話 050-9002-6631
F A X 054-352-3655

新日本近海汽船株式会社

代表取締役社長 山 田 雅 彦

本社 〒650-0021 神戸市中央区三宮町1丁目4番8号
(THE PEAK KOBE SANNOMIYA 6階)
TEL : (078) 599-9683 FAX : (078) 599-9685
店 所 東京支店・宇部支店・九州営業所

■ISM(国際安全管理)コード取得■

N X 海運株式会社

代表取締役社長 森 下 武

〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町2番地
(NXグループビル4階)
TEL 03-5829-1005 FAX 03-5829-3035
URL <https://www.nipponkaiun.com/>

株式 協 伸 商 会 会 社

会 長 桂 俊 三

〒100-0011 東京都千代田区内幸町1-3-3
電話 (03) 3502-6681(代)

株式会社 イコース

代表取締役社長 畝 河 内 毅

〒745-0034 山口県周南市御幸通二丁目12番地
TEL.0834-27-6544 FAX.0834-27-6545

株式会社 ボルテック

電気・機械・冷熱のフィールドエンジニア

代表取締役社長 岡 崎 一 正

本 社 〒220-0073 横浜市区岡野2-8-13
TEL 045-290-6085
FAX 045-290-3317
URL : <https://www.boltech.co.jp>

港湾労災防止協会

横 浜 支 部

支 部 長 笹 田 照 近

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1番地
T E L 045 (622) 5289
F A X 045 (621) 5992

謹 賀 新 年

川崎近海汽船株式會社

代表取締役社長 久 下 豊

本 社 〒100-0013 東京都千代田区霞が関三丁目2番1号
電 話 (03) 3592-5800

鶴見サンマリン株式会社

取締役社長 宍 倉 俊 人

〒105-0003 東京都港区西新橋1-2-9
電 話(03) 3591-1131(代)
F A X (03) 3591-1877
<https://www.trsm.co.jp/>

八馬汽船株式会社

代表取締役社長 酒 井 隆 司

本 社 神戸市中央区京町74番地
〒650-0034 電 話 078 (334) 3910
東京事務所 東京都千代田区神田小川町一丁目3番地1
〒101-0052 電 話 03 (6772) 7310

伊勢湾海運株式会社

代表取締役社長 高 見 昌 伸

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番40号
TEL (052) 661-5181(代表)
FAX (052) 661-6121
URL <https://www.isewan.co.jp/>

一般港湾運送事業・通関業・倉庫業 東京国際埠頭株式会社

代表取締役会長 中 山 正 男

代表取締役社長 森 達 郎

本 社 東京都港区海岸3丁目30番1号
☎03 (3452) 4411 (大代表)
物流事業本部 ☎03 (6275) 1801 (代表)
横 浜 支 店 ☎045 (441) 8121 (代表)
東 京 支 店 ☎03 (3520) 2251 (代表)
海 運 支 店 ☎045 (621) 6601
川 崎 支 店 ☎044 (276) 1141

宮崎産業海運株式会社

代表取締役社長 宮 崎 昇 一 郎

〒879-2442 大分県津久見市港町1番15号
電 話 (0972) 82-3131
F A X (0972) 82-9497
営業所：北九州

三 和 交 易 株 式 有 限 公 司

代表取締役 小 口 淳 司

〒103-0027 東京都中央区日本橋1-2-10東洋ビル
電話 (03) 3271-5710(代)

く み あ い 船 舶 株 式 有 限 公 司

代表取締役社長 向 江 信 孝

東京本社 〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-2-1
霞が関コモンゲート西館37階
電 話 (03) 6744-7530

株式 会社 栗之浦ドック

代表取締役社長 成 瀬 倉 祥

〒796-8008 愛媛県八幡浜市栗野浦365
電話 (0894) 22-5100 (代表)
FAX (0894) 22-1166
E-mail:k.dock@basil.ocn.ne.jp
淡路工場
〒656-0543 兵庫県南あわじ市阿万塩屋町字戎谷2606番1
電話 (0799) 52-1111
FAX (0799) 52-3566

栗林物流システム株式会社

取締役社長 栗 林 宏 吉

〒100-0004 東京都千代田区大手町2-2-1
新大手町ビル3階
電 話 (03) 5203-7951
F A X (03) 5203-2382

Teranishi Shipping Corporation

寺西海運株式会社

代表取締役 寺 西 孝

東京都千代田区神田司町2丁目4番地2
神田アーバンビルディング6階 (〒101-0048)
TEL: 03-5209-2521 FAX: 03-5209-2522

株式 東 洋 信 号 通 信 社 会 社

代表取締役社長 小 島 信 吾

〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭22番
横浜港流通センター8階
電 話 045 (510) 2349
F A X 045 (510) 2055
URL : <http://www.toyoshingo.co.jp/>

謹 賀 新 年

清水港利用促進協会

会 長 山 田 英 夫

〒424-0821 静岡市清水区相生町6番17号
(静岡商工会議所 清水事務所内)
TEL (054) 353-3403
FAX (054) 352-0405



川畑海運株式会社

代表取締役社長 上 地 安 芸 輝

〒104-0045 東京都中央区築地4丁目5-9
築地安田第2ビル6階
電 話 (03) 6264-3840 FAX (03) 6264-3842
E-mail: kochi@kawahatamarine.co.jp
URL: http://www.kawahatamarine.co.jp



旭海運株式会社

代表取締役社長 根 元 聡

〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目30番5号
浜松町スクエア 2階
電 話 (03) 3436-8521



四宮タンカー株式会社

代表取締役会長 四 宮 齊
取 締 役 社 長 四 宮 新 二

〒774-0021 徳島県阿南市津乃峰町長浜440-3
TEL (0884) 28-0300~1
FAX (0884) 27-1993
E-mail: sinomiya@ily.ocn.ne.jp
URL: http://shinomiya-tanker.com



ClassNK
ISO 9001
ISO 14001

Santoku Shipping Group (C.E.O)

三徳船舶株式会社 三徳海運株式会社

代表取締役社長 多 賀 純 一

〒552-0003 大阪市港区磯路3丁目26番9号
(三徳船舶ビル8階)
電 話 (06) 6574-1222(代)
FAX (06) 6576-2600



村上秀造船株式会社

代表取締役社長 村 上 英 治

本社 愛媛県今治市伯方町木浦甲4641-2
電 話 (0897) 72-0070 (代)
FAX (0897) 72-0484
http://www.murahide.com

TSL タンカー株式会社

船舶傭船及び船舶売買に関する仲介業

代表取締役 近 藤 哲 也

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目7番14号
AMビル4階
電 話 (03)-3438-2441/4779/4889
FAX (03)-3438-1480
E-Mail brokers@tsltanker.co.jp



港湾運送業・倉庫業・通関業・
外航海運業・内航海運業

株式会社サンオーシャン

代表取締役社長 高 林 伸 行

〒552-0021 大阪市港区築港3丁目6番1号
電 話 (06) 6572-6051(代)
URL http://www.sunocean.co.jp/

株式会社商船三井さんふらわあ

代表取締役 社長執行役員 牛 奥 博 俊

〒101-0021 東京都千代田区外神田1-18-13
秋葉原ダイビル11階
TEL. 03-6866-7301 FAX. 03-6866-7371
https://www.sunflower.co.jp/top/



ケイラインローローバルクシップマネジメント株式会社

代表取締役社長 門 野 英 二

〒650-0024 神戸市中央区海岸通二丁目2番3号
電 話 (078) 334-9700

TOKO LINE 東興海運株式会社

代表取締役社長 井 高 建 介

本 社 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル
電話 078-331-1511

東京事務所 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル
電話 03-3281-6661

https://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

三菱ケミカル物流株式会社

代表取締役社長 相 川 幹 治

〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号(芝NBFタワー)
TEL 03-5408-4800 FAX 03-5408-4558

謹 賀 新 年



環境と安全を大切にする
内航海運業 総合建設業

吉浦海運株式会社

代表取締役会長 吉 浦 久 行

代表取締役社長 吉 浦 智 之



本社 〒803-0823 北九州市小倉北区菜園場2-6-10
TEL 093-571-3650
FAX 093-571-3680

三洋海運株式会社

代表取締役社長 三 木 孝 幸

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-3-1
電 話 (03) 6250-6231
FAX (03) 6250-6230



曳船業・船舶代理店業

東港サービス株式会社

代表取締役社長 田 宮 正 康

〒108-0022 東京都港区海岸3-25-7
電 話 03(3456)2000
FAX 03(3453)8855



～船舶管理業務・船員配乗業務～

美須賀海運株式会社

ISO9001・14001認証取得

【四 国】 〒799-0422 愛媛県四国中央市中之庄町1692番地2
TEL 0896-28-1720 FAX 0896-28-1715

【東 京】 〒102-0071 東京都千代田区富士見2-2-5
TEL 03-3261-6725 FAX 03-3261-6699

●海外営業拠点

【マニラ】 MISUGA KAIUN PHILIPPINES, INC.
【ロッテルダム】 MISUGA KAIUN HOLLAND B.V.

https://www.misuga-kaiun.co.jp/



曳 船 業

株式会社 新日本海洋社

代表取締役社長 加 藤 毅

本 店 〒220-0012 横浜西区みなとみらい3-6-1
みなとみらいセンタービル19階
TEL 045-212-4050

海陸空一貫総合輸送



株式会社 辰巳商會

代表取締役社長 西 豊 樹

本社〒552-0021 大阪市港区築港4丁目1番1号
電 話 (06) 6576-1821

曳船業・船舶代理店業

内海曳船株式会社

取締役社長 安 本 浩 之

本 社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通1丁目1番1号(神戸メリケンビル)
神戸営業部 電 話 078-331-9666 FAX 078-331-9680
営業部・業務部 〒105-0003 東京都港区西新橋2丁目2番2号(澤ビル)
事業所・出張所 水島・広島・堺・尾道・徳山・防府・宇部・松山・小松島・大分
http://www.naikaitug.co.jp/



FUKUJU

福寿船舶株式会社

代表取締役社長 奥 村 恭 史

本 社 〒424-0822 静岡市清水区旭町5番9号
TEL 054-352-5126 FAX 054-352-5223
名古屋営業所 〒477-0031 愛知県東海市大田町郷中187
TEL 0562-33-8561 FAX 0562-33-8571
E-mail: shipping@fukuju-ship.co.jp

イースタン・カーライナー株式会社

代表取締役社長 長 手 繁

〒140-0002 東京都品川区東品川2丁目5番8号
電 話 (03) 5769-7611

中京海運株式会社

代表取締役社長 西 尾 正 彦

〒460-0008 名古屋市中区栄一丁目2番46号
電 話 052(201) 7776

株式会社ヤマタネ

代表取締役社長 山 崎 元 裕

〒135-8501 東京都江東区越中島1-2-21
電 話 03(3820) 1111
https://www.yamatane.co.jp



門司港運株式会社

代表取締役社長 野 畑 昭 彦

北九州市門司区西海岸1丁目1番11号
電 話 093(321) 3261(代)
FAX 093(321) 0669
URL https://www.mojikoun.co.jp

謹 賀 新 年

 興洋海運株式会社

取締役社長 関口不二夫

〒106-0032 東京都港区六本木三丁目1番17号 第2ABビル2階
TEL (03) 3224-2600(代表)
URL <https://www.koyotky.co.jp/>

 N&Nホールディングス(株)グループ
日本国際輸送株式会社

代表取締役社長 海野政裕

本社 〒231-0023 横浜市中区山下町1番地 シルクセンター M2F
電話 045 (212) 5361 FAX 045 (212) 5363

 名港海運株式会社

代表取締役社長 高橋 広
社長執行役員

本 社 〒455-8650 名古屋市港区入船二丁目4番6号
電 話 (052) 661-8111
F A X (052) 652-1680

株式会社 関西ライン

代表取締役社長 岡田高明

〒104-0033 東京都中央区新川1丁目16番14号
電話 (03) 5542-0661(代)

 トピー海運株式会社

代表取締役社長 飯塚 剛

〒441-8075 豊橋市神野ふ頭町3-15
TEL (0532) 32-5115
FAX (0532) 32-5347

 日本ノベンコ株式会社

代表取締役社長 谷口哲也

本 社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通5番地(商船三井ビル)
TEL (078) 334-2991 FAX (078) 334-2993
novenco@novenco.jp
長崎支店 〒850-0035 長崎市元船町2-8(元船さくらビル)
TEL (095) 824-5241 FAX (095) 824-5242
HP <https://www.novenco.jp>

 株式会社オフショア・オペレーション

代表取締役社長 井上 和男

東京都台東区東上野2丁目1番13号
TEL 03-3847-7551
<https://www.ooclt.com/>

山友汽船株式会社

代表取締役社長 望月正信

〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号
TEL (078) 371-5505 FAX (078) 371-5520
E-mail:info@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE

株式会社ビーアンドエス・エンタープライズ
TEL (078) 361-6971 FAX (078) 361-6972
E-mail:info@bands-k.com

 ショクタンカー株式会社

代表取締役社長 外山尚人

〒104-0031 東京都中央区京橋2-14-1(兼松ビルディング7F)
TEL (03) 5579-5092 FAX (03) 6880-4316

 由良船舶株式会社

取締役社長 寺岡洋一

本社 〒455-0037 名古屋市港区名港2-5-6
電 話 (052) 661-2753
F A X (052) 661-2759

 旭タンカー株式会社

代表取締役社長 春山茂一

〒100-0011 東京都千代田区内幸町1-2-2 日比谷ダイビル
TEL : 03-3508-1631 FAX : 03-3508-9077

正栄汽船株式会社

代表取締役社長 檜垣幸人

〒799-2111 今治市小浦町1丁目4番52号
電 話 (0898) 41-9908(代)

謹 賀 新 年



ジャパンシッピングサービス株式会社

代表取締役 武田吉史

〒105-0004 東京都港区新橋一丁目1番1号
日比谷ビルディング2階
Tel : 03-3580-7733(代) Fax : 03-3580-7737
E-mail : info@jship.co.jp URL : <https://www.jship.co.jp/>

船員派遣事業 許可第42号 労働者派遣事業 許可 派01-300978



株式会社くしろ船舶

代表取締役会長 細野勝睦

代表取締役社長 田村仁海

〒084-0929 北海道釧路市中鶴野18番11号
電 話 (0154) 55-5377
F A X (0154) 55-5200
ホームページ <http://kushiro-senpaku.main.jp/>



横浜油槽船株式会社

代表取締役社長 加藤光雄



〒108-0074 東京都港区高輪2丁目15番8号
(グレイスビル泉岳寺前)
T E L 03-3447-6681
F A X 03-3447-6682



東京汽船株式会社

取締役社長 齊藤宏之

〒231-0023 横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル
電 話 (045) 671-7711
F A X (045) 671-7737



日本マリン株式会社

代表取締役社長 松本克久

〒105-0004 東京都港区新橋5-22-10(松岡田村町ビル)
電 話(03) 5402-7270
F A X(03) 5402-7280



海上土木工事・内航運送業・船舶売買仲介業

株式会社 関西港湾工業

代表取締役 吉田英樹

〒554-0013 大阪市此花区梅香3丁目28番9号
TEL(06)6462-7891

内航コンテナ輸送のパイオニア



井本商運株式会社

代表取締役社長 井本隆之

本 社 〒650-0035 神戸市中央区浪花町59番地
(神戸朝日ビルディング)
電 話 (078) 322-1600(代) F A X (078) 322-1620

イイノマリンサービス株式会社

代表取締役社長 井上徳親

〒100-0011 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
飯野ビルディング
電 話 03-6273-3317
F A X 03-6273-3278
https://www.iino.co.jp/ims/index_jp.html



玉井商船株式会社

代表取締役社長 佐野展雄

〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目2番16号
A-PLACE田町イースト5F
電話 (03) 5439-0260 FAX (03) 5439-0270
URL:<http://www.tamaiship.co.jp>



マリン・サービス・プロバイダー

富士貿易株式会社

代表取締役社長 深田 雄

本 社 : 〒231-0801 横浜市中区新山下3丁目9番3号
電話 045-622-2686
支店・海外事務所:
神戸、東京、門司、ロンドン、ロッテルダム、ミラノ、ビレウス、
カタール、ドバイ、オマーン、シンガポール、マニラ、香港、
上海、釜山、ヒューストン、リオデジャネイロ



三協輸送株式会社

代表取締役社長 坂本千代晴

〒104-0031 東京都中央区京橋1-5-12
マルヒロ京橋ビル
電 話 (03) 5299-5260
F A X (03) 5299-5261

港湾荷役事業・船内荷役事業

相東運輸株式会社

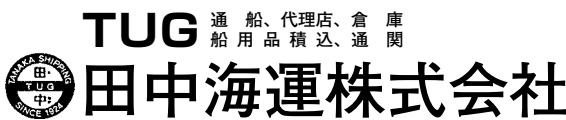
本 社 東京都江東区東雲1丁目10番18号
TEL 03(3533)5142(代) FAX 03(3533)3429
営 業 所 東京港・船橋港・千葉港

謹 賀 新 年



取締役社長 田 渕 訓 生

〒542-0081 大阪市中央区南船場2丁目3番11号
田渕南船場ビル
電 話 06-6265-3866 (代表)
F A X 06-6265-3872
URL https://www.tabuchi-kaiun.co.jp/



代表取締役 田 中 秀 昭

本 社 〒640-8287
和歌山市築港3丁目2番地 営業所 和歌山県下全域
TEL (073) 433-3456 FAX 433-3463
www.tanaka-shipping.co.jp
E-Mail: masuei-maru@tanaka-shipping.co.jp

三久海運株式会社 (商事部・運輸部)
代表取締役 玉 井 崇 裕

サンキュウ・リマテック株式会社
代表取締役 岡 村 実 成

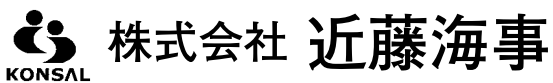
〒660-0844 尼崎市東浜町5番地
商 事 部 (06) 6413-0391
運 輸 部 (06) 6413-1093
リ マ テ ッ ク (06) 6413-8500
共 通 F A X (06) 6413-3768
ISO14001認証

貨物運送取扱事業

アルファイトウ カンパニーリミテッド

代表取締役 伊 藤 允 孝

〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目1番地3-500
大阪駅前第3ビル5階10号
電話 06-6341-4631 FAX 06-6341-4613
E-mail: maritime@alphaitoh.jp



代表取締役社長 上 川 孝 一

本 社 北九州市若松区北湊町3番24号
TEL 093-761-1111 FAX 093-761-1001
H P http://www.konsal.co.jp/
東京支店 東京都千代田区岩本町二丁目11番3号
KATOビル7F
TEL 03-3865-1130 FAX 03-3865-1131



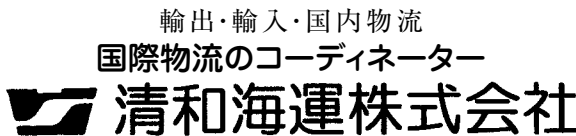
代表取締役社長 関 田 拓 生

本 社 〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目1番3-1600
(大阪駅前第3ビル16階)
電話 06 (6344) 2068 (代)
FAX 06 (6344) 2104
東 京 〒105-0004 東京都港区新橋3丁目7番3号
営業所 電話 03 (3519) 5234



代表取締役社長 栗 林 宏 吉

〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目2番1号
新大手町ビル3階
TEL:03-5203-7981 FAX:03-5203-2331



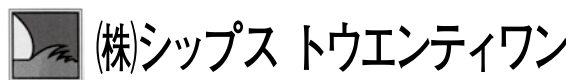
代表取締役会長 宮 崎 總一郎
代表取締役社長 宮 崎 祐 一

本 社 〒422-8061 静岡県駿河区森下町1-35 静岡MYタワー3階
TEL (054) 288-2741 FAX (054) 288-2780
http://www.seiwa-kaiun.co.jp



代表取締役 長 嶋 弘 幸

〒102-0072 東京都千代田区飯田橋4-10-1
セントラルプラザ1001号室
T e l 03-5225-6607
F A X 03-5225-6609
E-mail: drybulk@sankikaiun.jp



酒 井 耕 平 ・ 鈴 井 進

〒105-0001 東京都港区虎ノ門5-4-10
電 話 (03) 3438-2351



代表取締役 日 浦 公 徳

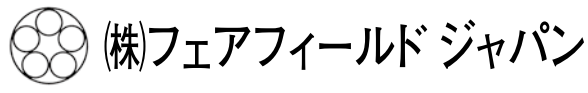
〒732-0052 広島県広島市東区光町1丁目12番20号
もみじ広島光町ビル4階
TEL (082) 568-1788 FAX (082) 568-6350



代表取締役社長 筒 井 健 司

〒100-0005 東京都千代田区丸の内三丁目4番2号
新日石ビルディング3階
電話 (03) 6268-0391 FAX (03) 5223-2065
URL https://www.showa-nittan.co.jp

謹 賀 新 年



代表取締役社長 吉 居 正 男

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3丁目3番地2号
新霞が関ビル18階
TEL. (03) 6550-8902 FAX. (03) 6550-8904
E-mail: gad@fairfieldjapan.com



代表取締役相談役 長谷部安俊
代表取締役会長 長谷部圭治
代表取締役社長 長谷部哲也

〒799-2115 愛媛県今治市中堀4丁目219-1
電話 0898-41-6611 FAX 0898-41-6053
E-mail tokeikaiun@tokekai.co.jp
U R L http://www.tokeikaiun.com

海運仲立業 (内航・海外売船)
有限会社 松本船舶商会

代表取締役 坂 本 真 章

〒773-0006 徳島県小松島市横須町12番47号
電 話 (0885) 32-2266 (代)
F A X (0885) 32-2268
E-mail: matumotos 53 @ shirt.ocn.ne.jp



代表取締役社長 渡 辺 真 二

〒650-0042 神戸市中央区波止場町5番4号
(中突堤中央ビル3F)
電 話 (078) 321-0151



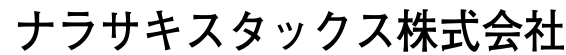
代表取締役社長 栗 林 宏 吉

〒108-8448 東京都港区海岸3-22-34
電 話 (03) 3452-6111
F A X (03) 3452-6123



代表取締役 新 田 清 剛

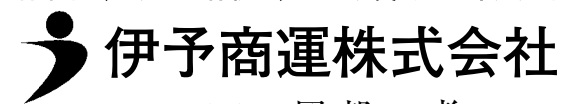
〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町3丁目3番13号
電 話 (03) 3669-2031 (代)



代表取締役社長 須 藤 哲 也

本 社 〒053-8522 苫小牧市元中野町2-13-24
TEL 0144 (35) 2222
運航部 〒104-0042 東京都中央区入船3-3-8
(ヒューリック築地イーストビル5階)
TEL 03 (3555) 1214

通関業、港湾荷役事業、海運代理店事業
倉庫業 (一般品、保税品)、一般貨物自動車運送業



代表取締役 岡 部 孝

〒791-3131 愛媛県伊予郡松前町大字北川原字塩屋西1126番地7
TEL 089-985-1381 FAX 089-985-0038
https://www.ichimiya.co.jp/iyosha



代表取締役社長 福 田 和 志

本 社 〒100-0004 東京都千代田区大手町1-5-1
大手町ファーストスクエアウエストタワー22F
電 話 (03) 6895-6500 FAX (03) 6895-6555
営業所 室蘭／君津／大阪／北九州／西日本／大分
U R L https://www.nsu-naiko.co.jp/



代表取締役社長 新 井 努

本 社 〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町3-3-5
(三友常盤橋ビル7階)
電話 (03) 6214-3951 (代)
大 阪 〒541-0041 大阪府大阪市中央区北浜3-1-20
事務所 (児島ビル5階)
電話 (06) 6202-4931 (代)



代表取締役 青 山 彰

〒650-0024 神戸市中央区海岸通4番地 新明海ビル
電話 (078) 331-2995



〒103-0025 東京都中央区日本橋茅場町1-7-5
日経茅場町第二別館
電話 (03) 3664-1921

謹 賀 新 年

オーシャン東九フェリー



オーシャントランス株式会社

代表取締役社長 中 内 司

〒104-0045 東京都中央区築地三丁目11番6号
築地スクエアビル4階
電 話 (03) 5148-0109
F A X (03) 5148-0129

京葉港港湾運送事業協同組合

理 事 長 小 島 生 年
副理事長 小 島 健
副理事長 辰 巳 和 正

〒273-0016 船橋市潮見町32-3
電 話 047(435)2363～4



五洋海運株式会社

代表取締役会長 伊 藤 正
代表取締役社長 安 藤 幹 雄

〒455-0032 名古屋市港区入船一丁目7番40号
電 話 052(651)5171(代)
F A X 052(651)5187

YEW GROUP CO., LTD.

グループ YEW Group

株式会社 横浜工作所
〒230-0052
横浜市鶴見区生麦2-3-29
Tel. 045-503-5111
Fax. 045-503-3986
https://www.yew.co.jp

株式会社 安善ドック
〒230-0035
横浜市鶴見区安善町1-2-5
Tel. 045-503-4444
Fax. 045-501-9193
https://www.anzendock.co.jp
(旧株式会社トモイ造船鉄工所)

代表取締役社長 二 宮 一 也

曳船業・船舶代理店業



芝浦通船株式会社

代表取締役社長 鈴 木 孝 行

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目1番3号
電 話 03(3455)2161
F A X 03(3455)2164

神戸船舶株式会社

代表取締役 原 田 正



〒650-0021 神戸市中央区三宮町3-1-3
電 話 (078) 391-0101(代)

一般港湾運送業・通関業・海運代理店業・倉庫業
一般貨物自動車運送業・一種貨物利用運送事業(外航・内航・自動車)



京濱港運株式会社
KEIHIN KOUN CO., LTD.

代表取締役社長 菅 井 重 隆

本 社 〒221-0036 横浜市神奈川区千若町2-1-50
TEL 045-451-1911 FAX 045-451-0847
http://www.keihinkoun.com



株式会社 MOL シップテック



代表取締役社長 穴 田 祐 二



〒105-8688
東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
商船三井ビル
E-mail: mostinfo@molgroup.com
URL: https://www.molst.co.jp/

一般財団法人 全日本海員福祉センター

理 事 長 鈴 木 順 三

〒106-0032
東京都港区六本木7丁目15番12号 JSSビル3階
TEL 03-3475-5391 FAX 03-3475-5892
URL: http://www.jss01.jp Mail: jss0511@jss01.jp



エスオーシー物流株式会社

社 長 寺 西 達 明

〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台三丁目4番地
(龍名館本店ビル10階)

電 話 (03) 5298-2311
F A X (03) 5298-2320

大阪沖縄定航会

会 長 上 原 毅
副 会 長 武 田 将 士
副 会 長 谷 光 義

事務局 〒552-0013 大阪市港区福崎2丁目5番29号
電 話 (06) 6576-4621



矢吹海運株式会社

代表取締役社長 矢吹欣一郎

〒108-0023 東京都港区芝浦2-17-4
電話 (03) 3453-1371

謹 賀 新 年

創業、明治25年



株式
会社

栗 林 商 会

代表取締役社長 栗 林 和 徳

本 社 〒051-0023 室蘭市入江町1番地19
TEL: (0143) 24-7022 FAX: (0143) 24-4193
URL: http://www.kurinet.co.jp/



アスト株式会社

代表取締役社長 石 橋 明

本社 〒550-0014 大阪市西区北堀江4丁目17番23号
電 話 (06) 6538-2781
F A X (06) 6534-0536
http://www.ast-inc.jp/

物流のトータルプランナー チッコー



株式
会社

築 港

代表取締役
社 長 瀬戸口 仁三郎

本 社 〒650-0024 神戸市中央区海岸通3番地(ジップ神戸海岸ビル)
電 話 (078) 391-6680(代)
F A X (078) 391-6674



Kobe Shipping Group
神戸 SHIPPING グループ



代表取締役

田 鍋 孝 明

神戸シップマネジメント株式会社

〒657-0835 神戸市灘区灘北通10丁目1番8号 Tel. 078-861-7286
http://www.kobeshipping.com/ Fax. 078-861-7208

通船・繋離船作業・海上防災・警戒船

東京シップサービス株式会社

代表取締役社長 清 水 浩

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目1番3号
(代 表) TEL 03-3455-2121 FAX 03-3455-2167
(業務課) TEL 03-3455-1461 FAX 03-3455-2176

横浜港メガターミナル株式会社

代表取締役会長 藤 木 幸 夫
代表取締役社長 藤 木 幸 三

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1-198
本牧ふ頭BCコンテナターミナル
電 話 045(623)4500
F A X 045(623)4508



協和海運株式会社

代表取締役社長 高 松 裕 満

〒105-0004 東京都港区新橋1丁目1番1号
日比谷ビルディング4階
電 話 (03) 5510-1991(代)
F A X (03) 5510-2002



東進エージェンシー株式会社

代表取締役社長 呉 融 煥

本 社 東京都港区芝大門1-3-4 電話: (03) 6778-1801
〒105-0012 ラウンドクロス芝大門 FAX: (03) 6778-1822
大阪支店 大阪市中央区南本町3-6-6 電話: (06) 6120-2100
〒541-0054 船場エコービル FAX: (06) 6120-2098
https://dongjinagency.jp



泉海陸作業株式会社

代表取締役社長 高 木 延 康

本 社 〒104-0052 東京都中央区月島4丁目18番1号
電 話 03(3531)1141(代表)
F A X 03(3531)1147

株式会社 武 丸 海 運

代表取締役 吉 嶺 武 強

〒551-0013 本 社 大阪市大正区小林西2丁目5番8号
電 話 06(6552)6281(代)
F A X 06(6552)6288

冷凍コンテナ保守管理
海上用冷凍機メーカー
キャリアトランジコールド(アメリカ)
サーモ・キング(アメリカ)各社・認可
スター・クール(デンマーク)サービス店
ダイキン(日本)

株式会社 リーファーサービス

代表取締役 八和田歳明

〒231-0813 横浜市中区かもめ町4番地
電 話 045(622)2043(代)
F A X 045(622)2035
U R L http://www.reefer.jp



SHIMIZU FOREIGN ACCESS ZONE

清水港振興株式会社

代表取締役社長 高 橋 明 彦

〒424-0206 静岡県清水区興津清見寺町1375番地の16
電 話 (054) 369-6666
F A X (054) 369-5300

謹 賀 新 年

協同商船株式会社

代表取締役社長 福 田 正 海

〒167-0051 東京都杉並区荻窪五丁目26番13号
(Daiwa荻窪ビル701)
電話 (03) 5397-7261(代)
FAX (03) 5397-6170

兵 庫 県 港 運 協 会

会 長 久 保 昌 三

〒657-0854
神戸市灘区摩耶埠頭(摩耶業務センター5階)
電 話 0 7 8 - 8 0 2 - 1 8 4 0

船舶管理・船員配乗のエキスパート 株式会社ユニバーサルマリン

会 長 岡 田 實
代表取締役社長 岡田京一郎

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-7-11
八光ビル
電 話 03-3667-7444

株式会社ナカタ・マックコーポレーション

URL : <http://www.nakata-mac.co.jp/>

本 社 〒722-0012 広島県尾道市潮見町6-11
Tel : 0848-20-1200 Fax : 0848-20-1201
東京支社 〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目13-3
虎ノ門東洋共同ビル 8 階
Tel : 03-5510-8111 Fax : 03-5510-8112

全日本ワッチマン業協会関東支部

支部長 栗 竹 俊 幸

〒231-0023 横浜市中区山下町279 (横浜港運会館)
電 話 045-664-3397

オールジャパンサービス株式会社 ジャパンインターナルサービス株式会社
関東警備株式会社 内外サービス株式会社
大 洋 港 企 株 式 会 社 日 本 警 備 株 式 会 社
株式会社大日警横浜支店 株式会社リスコム

大型船、小型船、作業船、
湾岸荷役設備等、解体します
(スクラップ高価買受)

株式会社 宮地サルベージ

〒764-0021 香川県仲多度郡多度津町堀江五丁目7番地
TEL 0877-32-4151 / FAX 0877-32-4152
<http://www.miyajisat.co.jp/>

トラックは生活と経済のライフライン 一般社団法人 兵庫県トラック協会

会 長 原 岡 謙 一

〒657-0043 神戸市灘区大石東町2丁目4番27号
電 話 (078) 882-5556
F A X (078) 882-5565

大東通商株式会社

代表取締役社長 中 部 由 郎

〒162-0066 東京都新宿区市谷台町6番3号
T E L (03) 5919-6106
F A X (03) 5919-6116

曳船業・海上防災事業

東京タグセンター

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目29番1号
東京都港湾局芝浦内貿2号上屋
電 話 営業部 03 (3455) 7251
業務部 03 (3451) 1761
F A X 03 (3455) 7254

大日インベスト株式会社

代表取締役 石 坂 公 孝

〒650-0037 神戸市中央区明石町18番地
(大日明石町ビル9階)
電 話 (078) 321-2301

公益財団法人 マラッカ海峡協議会

会 長 池 田 潤 一 郎

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-12-1
(虎ノ門第一法規ビル)
電 話 03 (3504) 0548
F A X 03 (3504) 0540

海祥海運株式会社

代表取締役社長 石 崎 青 次

〒105-0004 東京都港区新橋6-16-10
(御成門BNビル8階)
TEL: (03) 5776-1750 FAX: (03) 5776-1752

謹 賀 新 年

千 葉 港 運 協 会

会 長 宮 本 和 也
副 会 長 久 木 原 剛
副 会 長 篠 崎 尚 史
副 会 長 小 島 生 年

〒260-0024 千葉市中央区中央港1丁目10番10号
電 話 043 (248) 1151

千葉港港湾運送事業協同組合

理 事 長 篠 崎 尚 史
副理事長 梶 浩 一
副理事長 坂 西 明 良

〒260-0024 千葉市中央区中央港1丁目10番10号
千葉港港運会館内
電 話 043-241-6431
F A X 043-241-5532

■センポスの宿・健康診断■



一般財団法人 船員保険会

会 長 霜 鳥 一 彦

〒150-0002 東京都渋谷区渋谷1-5-6
S E M P O S ビル 6・7 階
電話 03(3407)6061 FAX 03(3407)6597
URL <https://www.sempos.or.jp>

横浜港湾荷役協会

会 長 飯 泉 勝 也

会長代行 藤 木 幸 吉

〒231-0023 横浜市中区山下町279(横浜港運会館)
電話 045 (671) 5551

岡山県西部海事振興会

会 長 酒 井 忠 之

〒712-8056 倉敷市水島福崎町2-15
電 話 086-444-7750

公益社団法人 神戸海難防止研究会



会 長 大 泉 勝 史
副 会 長 石 田 廣 誠
副 会 長 望 月 二
副 会 長 徳 田 健 男
専務理事 奥 原 徳 男

〒650-0024 神戸市中央区海岸通5(商船三井ビル)
TEL 078-332-2035 FAX 078-332-2037

愛媛内航海運組合連合会

会 長 井 下 光 一
副 会 長 福 羅 敏 久
副 会 長 越 智 崇
副 会 長 荒 川 覚

〒790-0022 松山市永代町13番地(松山第2電気ビル3階)
TEL 089-943-6630 FAX 089-941-5276

清 水 港 運 協 会

会 長 西 尾 忠 久

〒424-0942 静岡市清水区入船町11-1
(鈴与株式会社内)
電 話 050 (9002) 6631
F A X 054 (352) 3655

公益社団法人 神奈川港湾教育訓練協会

会 長 藤 本 幸 史

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1
電 話 (045) 621-5991
F A X (045) 621-5992

九州地方海運組合連合会

会 長 宗 田 銀 也 副 会 長 中 村 逸 実
副 会 長 濱 野 善 正 副 会 長 木 許 直 樹
副 会 長 阿 利 欽 章 副 会 長 浦 山 秀 大

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番13号
(芙蓉ビル3階)
電 話 (092) 483-6785 F A X (092) 483-6787

横 浜 検 数 検 定 部 会

部 会 長 一般社団法人全日検横浜支部
執行役員支部長 石 井 卓 也
株 式 会 社 シ ン ケ ン
副 部 会 長 京 浜 支 社 長 岡 元 敏 弘
常 任 理 事 一般社団法人日本海事検定協会横浜第二事業所
事 業 所 長 森 本 辰
常 任 理 事 一般社団法人日本貨物検数協会横浜支部
理 事 支 部 長 楠 田 良 治
常 任 理 事 一般財団法人新日本検定協会
横 浜 事 業 所 長 藤 井 敏
〔事務局〕 〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭15番地(全日検内)
TEL 045 (503) 7930

千 葉 エ ー ゼ ン ト 会

会 長 篠 崎 尚 史
副 会 長 大 倉 健 志
副 会 長 藤 井 弘

事務局 : 〒260-8517 千葉市中央区中央港1-9-5
(株)ダイトーコーポレーション内
電 話 043 (238) 5111
F A X 043 (238) 5125

釧路港湾協会

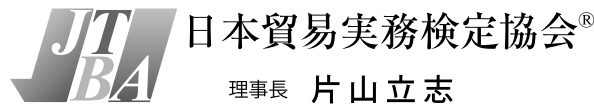
会 長 遠 藤 浩 昭

〒084-0914 釧路市西港 2 丁目101番地 4
(三ッ輪運輸株式会社内)
電 話 0154 (54) 3103

川崎港運協会

会 長 西 修 一 会長代行 三 田 久
副 会 長 泉 直 樹 副 会 長 奥 村 豊 彦
副 会 長 鈴 木 康 司 副 会 長 各 務 毅
副 会 長 鈴 木 和 夫 常務理事 奈 雲 義 典

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38-1
電 話 044-287-6092



〒163-0825
東京都新宿区西新宿2-4-1 新宿NSビル25階
(株)マウンハーフジャパン内
TEL. 03-6279-4730 FAX. 03-6279-4190
https://www.boujitsu.com info@boujitsu.com



ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION
ANCC

— 政府公認検数・検量・検査機関 —
ISO9001認証取得

一般社団法人 全 日 検

代表理事会長 宇 和 村 忠

本 部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL 03(5765)2113 FAX 03(5440)3396
https://www.ancc.or.jp
支 部 東北・北海道・横浜・東京・名古屋・北陸・神戸・大阪・九州・中国
分析センター 神戸

九州地方港運協会

会 長 野 畑 昭 彦 副 会 長 椎 木 耕 造
副 会 長 柴 田 智 典 副 会 長 疋 田 智 昭
副 会 長 鶴 丸 俊 輔 副 会 長 大 西 英 二 朗

〒801-0852 北九州市門司区港町 2 番15号
電話 093(321)7231 FAX 093(321)7234

KRC 川崎港運関連事業協同組合

代表理事 真 中 伴 典
副理事長 中 村 眞 治

事務局 〒210-0865 川崎市川崎区千鳥町7-1-505
電 話 044 (299) 3333
F A X 044 (276) 1353

港湾労災防止協会 川崎支部

支 部 長 三 田 久
副 支 部 長 泉 直 樹
副 支 部 長 長 坂 圭 司
副 支 部 長 若 梅 義 勝
事務局主管者 山 村 芳 栄

〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38-1 電話 044(287)6092



藤木企業株式会社

代表取締役会長 藤 木 幸 太
代表取締役社長 藤 木 幸 吉

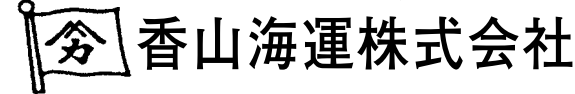
本 社 〒231-0003 横浜市中区北仲通 2-14
TEL (045)211-1531(代)
http://www.fujikigroup.com/

一般社団法人 日本港湾タグ事業協会

会 長 阿 部 昭 一
副 会 長 笹 井 徹
専務理事 齋 藤 重 信
常務理事 渡 邊 真 二

〒231-0023 横浜市中区山下町 1 番地シルクセンター
電 話 045 (641) 3552(代)

信頼と実績 創立 明治37年
船舶売買仲介・内航貨渡業



代表取締役 香 山 晴 彦

〒552-0007 大阪市港区弁天 4 丁目 15-14
電話 (06) 6573-2201 FAX (06) 6574-7105

泉汽船株式会社

代表取締役社長 富 田 修 一

〒104-0045 東京都中央区築地三丁目 9 番 9 号
(ラウンドクロス築地 4 階)
T E L : 03-3547-5311
F A X : 03-3547-5318

船舶業界に特化した翻訳会社です



代表 小澤香魚子／ジェフリー・イングランド

〒105-0004 東京都港区新橋5-26-8 新橋加藤ビル8階
Tel: 050-3562-0139 (IP電話)
E-mail: contact@yuzentranslation.com
Homepage: www.yuzentranslation.com

海事 ゆかりの 建造物 vol.10

三井本館

(東京都中央区)

東京・日本橋は、三井グループの前身・越後屋発祥の地として知られる。この場所に1929年、2代目「三井本館」が竣工した。旧本館は1923年9月の関東大震災で被災し、その2カ月後には旧本館の建て替えが決定した。当時の三井合名会社社長・三井八郎右衛門高棟が「震災の二倍のものが来ても壊れないものを作るべし」という命題を掲げたことに加え、同社理事長・團琢磨が「壮麗」「品位」「簡素」からなるコンセプトを定めた。



江戸桜通り側の南面上部には、海運業を表す「錨・舵車」のレリーフがあしらわれている



高さ16mのオーダー(列柱) 22本が立ち並ぶ外観は圧巻だ

東西に長い建物は地上7階・地下2階の鉄骨鉄筋コンクリート造で、延床面積は3万2245m²に及ぶ。トローブリッジ&リビングストーン事務所とジェームズ・スチュワート社という、米国ニューヨークに拠点を置く2社に設計・施工をそれぞれ発注した。総事業費は当時の一般的なビルの約10倍で、最高水準の強度を実現した。

建物をぐるりと取り巻く細身のオーダー(列柱)はローマのパンテオンと同じく、「コリント式」という様式を採用している。柱頭部分にはアカンサス(ハアザミ)の葉を模した装飾が施されている。高さ16mのオーダー 22本が立ち並ぶさまは圧巻だ。また、東・西・南各面の外壁上部には、計12種類のレリーフがあしらわれている。これらのレリーフは商業や海運業など、三井各社で展開する多様な事業・業種、精神性を表現している。

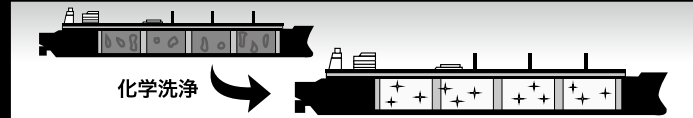
1階内部には、吹き抜けの大空間が広がっている。イタリア産大理石貼りの天井には、独特の膨らみ(エンタシス)を持つ「ドリス式」のオーダーが整然と配置されている。このほか、圧縮空気でするエアシューターや全館完全空調などの最新鋭設備を日本で初めて導入した。中でも地下の金庫室は扉の重さだけで50トンあり、運搬時は日本橋の上を通れず、船で運び込んだという。

三井本館は1998年に国の重要文化財指定を受けた。1階は銀行の営業所として現在も機能しており、日本橋を代表するランドマークの一つとなっている。





ケミカル船の化学洗浄は弊社にご相談ください
 《一般船舶の工業洗浄および陸上機器洗浄全般も含む》



化学洗浄

全国出張

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

KAIUN スタッフ通信

年 年末年始の休みに向けていくつかの本を買いました。ジャンルは様々で政治経済や中東情勢、語学、スポーツ、歴史です。難解な本は苦手なので、自分が理解できる範囲で面白そうだなと思ったのを選びました。集会所の仲間に入れてもらいちょうど1年。海運業界と一言で言っても、多様な産業が集まっていることを肌で感じました。また、海運に関する知識は当然ながら、幅広い理解が必要だと痛感しました。この年末年始にどれだけの本を読めたのかは分かりませんが、少しでも多くの知識を吸収して多角的な視点を持ち、研さんを積む2024年としたいです。(Ao)

新 年おめでとうございます。2024年の十二支は辰(竜)で、唯一実在しない動物です。24年前は年賀状のやり取りが世間的に盛んだったので、高校生だった私は図書館で美術書を借りて“それっぽい竜”の描き方を会得したのです。翻って現代。「また辰年が来るのか」と思い立ち竜を描いてみたところ、ネット画像検索を通して、手足の描写の間違いに気がきました。ただ、今は年始の挨拶もSNSで済ませるのが一般化しています。先日、はがきの値上げ方針を総務省が表明し、1葉50円の時代はますます遠くになりけり…ですが、磨きを掛けた“それっぽい竜”で、久しぶりに年賀状を描いてみるかな。(syu)

心 身の変化を年々感じつつある50代だが、ウェブで2024年の予定を見ていたら、モンチッチがなんと誕生50年。モンチッチは昭和に流行った猿系のかわいい人形で、小さい頃、兄弟で母親にプレゼントした記憶がある。いまだ実家にあるが、そうか、あのモンチッチも50代か、となぜか感慨深くなった。ハローキティも誕生50年らしい。じゃあミッキーマウスは?と思い調べてみたら、誕生は戦前リニューアル版「海運」と同じ1928(昭和3)年。2024年で96歳、辰年生まれのネズミ?…か。今年もよろしくお願いたします。(iman)

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

**読者アンケートは
ウェブに移動しました**
 クリックでOK。ダウンロード不要です
<https://www.jseinc.org/>
図書カードプレゼント!

購読のご案内(お申込みは下記電話番号、HPまで)
 ・年間購読料 15,840円(税抜価格14,400円/送料込)
 ・1冊ごとの購入 1,320円(税抜価格1,200円/送料込)
 ・なお、当所会員には1冊無料進呈、追加購入1割引

2024年1月1日発行

KAIUN (海運)

2024年1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

海と人の未来のために

For the future of the sea and people

かけがえのない海と限りある資源エネルギーを大切に
 私たちはこれからも海難救助をはじめとする諸事業を通じて、
 豊かな未来につながる海洋環境づくりに貢献します。



深田サルベージ建設株式会社

本社 〒552-0021 大阪市港区築港四丁目1番1号
 辰巳商会ビル6階
 TEL06(6576)1871 FAX06(6577)2111
 東京支社 〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目9番1号
 芝浦ルネサイトタワー3階
 TEL03(6627)0170 FAX03(6627)0176

<http://www.fukasal.co.jp>

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

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



風向風速発信器 N-363D

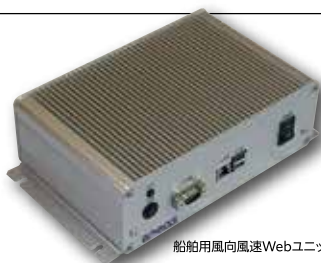


風向風速自動切換器 SS10



船舶用風向風速指示器 B20

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



船舶用風向風速Webユニット PC画面例



<特長>

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

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

ANEOS株式会社

www.aneos.co.jp



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

1,320円 (税抜価格1,200円/送料込)

雑誌 89379-01



4910893790147
01200