

2024年5月1日発行 (毎月1回1日発行)

# KAIUN

総合物流情報誌

## 海運

2024.5

No.1160



特集

## LNG船事業 試される適応力

特別企画

### 港湾の防災・減災対策

巻頭インタビュー

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 博俊氏

つながる船、つながる人  
KDDIの衛星通信

KDDIは業務と福利厚生の利用シーンに合わせた様々な衛星通信ソリューションを船内と陸上にワンストップでご提供します

※ 最新エリアなどサービスの詳細はホームページをご覧ください。



イリジウムCertus  
(サータス)



インマルサットFX  
(フリートエクスプレス)

KDDI衛星通信サービスの  
お問い合わせは

**KDDI**  
株式会社

<http://www.kddi.com/business/satellite/index.html>

0077-7707 (無料)

0120-921-919 (無料)

受付時間 9:00~18:00 (土・日・祝日・年末年始を除く)



Cover  
©Sven Hansche/Shutterstock.com

## 特集

### 17 LNG船事業 試される適応力

#### インタビュー

### 18 運航・船舶管理の品質確保に重点 24年は“足腰の強化”を図る

日本郵船株式会社 LNGグループ グループ長 大久保 正見 氏

### 22 世界最大の船隊規模を活かし 短期の契約にも柔軟に対応

株式会社商船三井 エネルギー営業本部 液化ガス事業群第一ユニット長 松永 康男 氏

### 26 長期契約を着実に積み重ねつつ アジアの需要取り込みにも注力

川崎汽船株式会社 LNGグループ LNGグループ長 村山 拓二 氏

### 30 “次はLNG”の方向性がより鮮明に 24年は欧米の選挙動向がカギ

独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC)  
エネルギー事業本部 調査部 調査課 担当調査役 LNG情報チーム 担当調査役 白川 裕 氏

#### 巻頭インタビュー

### 8 健康で満たされた社会づくりに 物流・旅客事業で貢献していく

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 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/





# 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。

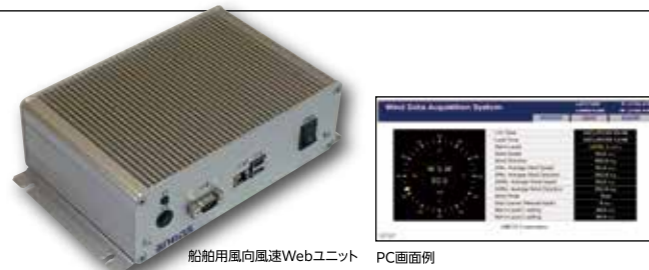


風向風速発信器 N-363D

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

海運諸統計は弊社ウェブサイトでご覧いただけます。https://www.jseinc.org/  
 ユーザー名:kTOKEI2024 パスワード:Wt2Mk87m

特別企画

## 43 港湾の防災・減災対策

インタビュー

### 44 今後の大規模地震・台風に備え 広域的な連携がますます重要に

国土交通省 港湾局 海岸・防災課長 上原 修二氏

### 48 名古屋港全体の防災力を高め 命・生活・産業を水際で守る

名古屋港管理組合 総務部 危機管理監 家田 和典氏

特別インタビュー

### 36 一転換期にある海洋少年団— 伝統を守りつつ新しい形を目指す

公益社団法人日本海洋少年団連盟 事務局長(指導部長事務取扱) 山下 祐司氏

グラビア

### 12 Sea Japan 過去最大規模で開催 脱炭素や自動運航に注目集まる

### 14 横浜でメタノール燃料船を命名 アジア-欧州航路に投入 マスク

シリーズ etc.

- 5 旅と船 第2回 はじめてのクルーズ
- 7 竣工船フラッシュ
- 34 研修講座・セミナーのご案内
- 40 CLOSE UP 伊藤忠商事 ほか
- 41 CLOSE UP 日本海事協会
- 52 せんきょう(日本船主協会)
- 56 造船ニュース

- 58 NEWS Pick Up
- 62 ブローカーの窓から
- 64 内航ニュース
- 66 新刊紹介
- 67 海事ゆかりの建造物
- 68 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

# 旅と船

絵・文 PUNIP cruises / 中村辰美



商船三井客船 初代「にっぽん丸」

## 第2回 はじめてのクルーズ

いまでこそ旅の一つのスタイルとして浸透しつつあるクルーズだが、半世紀前の我が国ではクルーズという言葉すらよほどの旅行好き、船好き以外には知られていなかった。欧米では本格的にクルーズが行われつつあり、世界一周クルーズで巨大な客船が続々と来日し、船好き少年だった私は港で羨ましく眺めていた。

やがて日本でも、当時の商船三井客船(現商船三井クルーズ)が移住人口の減少で終焉を迎えていた南米定期航路の貨客船「あるぜんち丸」を改造して、「にっぽん丸」という名前のクルーズ客船を1972年にデビューさせた。

就航の翌年には日本最初の世界一周クルーズを行い、船の大きさとしては1万トン少々と小さいものの、やっと我が国でも欧米の様なクルーズが始まったかと心躍る気持ちになったものである。

そして高校3年生の夏休み…この初代「にっぽん丸」の日本一周クルーズの途中、神戸～東京間の区間乗船が売り出されたのを機会に、アルバイトで貯めたお金で清水の舞台から飛び降りるつもりで乗船してしまった。

もちろん、客室はもともと貨物倉だったところに増設された、窓の無い2段ベッドを並べた6人部屋で、浴室はおろかシャワーもトイレも無い。現代の

クルーズ客船とはかけ離れた部屋であったが、それまで国内航路の二等の雑魚寝の客室しか経験のなかった私にとっては超高級客室なのである。

出港して船内で行われるイベントも経験したことの無いものばかり、さらに極めつけの夕食は洋式のディナーで、ナイフとフォークの使い方もよくわからず、四苦八苦して食べたことを覚えている。

そしてなんとこの船は蒸気タービンエンジンのためディーゼル船のような振動がほとんど無く、滑るように走るその快適な乗り心地にも驚かされた。

このように少年時代の私にとって夢見心地の生まれて初めてのクルーズ体験は生涯忘れられないものとなった。

現在の3代目「にっぽん丸」はもちろん貨客船の改造ではなく最初からクルーズ客船として建造されたもので、大きさもこの初代の倍以上になり(それでも世界レベルではミニサイズだが)、乗客用の設備は比べ物にならないくらい充実している。これから将来、我が国ではどんなクルーズ船が登場していくのか楽しみでならない。

1957年東京生まれ。船専門のイラストレーター・画家。パッケージデザインや出版物の装幀などを数多く手掛ける。著書に「船体解剖図」、「船体解剖図 NEO」(イカロス出版)。



# ALL FLAGS ARE NOT ALIKE



今、世界で最も成長している船籍

# リベリア

## 竣工船フラッシュ

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



### MAERSK FORTALEZA (パナマ籍)

- 5,800TEU 型コンテナ船
- 57,872 総トン
- 主機関：6G80ME-C10.6
- 全長 254.94m、幅 40.00m、深さ 21.70m
- 速力：約 21.5 ノット
- 船級：NK
- 今治造船(株)広島工場、4月3日竣工

### BO MAY (リベリア籍)

- 船主：BO MAY MARITIME LLC
- ばら積運搬船
- 93,555 総トン
- 182,317 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：ABS
- (株)名村造船所 伊万里事業所、3月29日竣工



### STAR EXPLORER (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 44,618 総トン
- 82,362 重量トン
- 主機関：MAN B&W 6S60ME-C8.5-EGRBP
- 全長 229.0m、幅 32.26m、深さ 20.20m、喫水 14.55m
- 速力：14.5 ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)横浜事業所、3月8日竣工

### CENTURION GORYO (リベリア籍)

- 船主：JUPITER ISLAND CORP.
- ばら積運搬船
- 24,441 総トン
- 40,541 重量トン
- 主機関：J-ENG 6UEC42LSH-Eco-D3-EGR
- 全長 182.94m、幅 31.6m、深さ 14.8m
- 船級：NK
- 函館どつく(株)、2月26日竣工

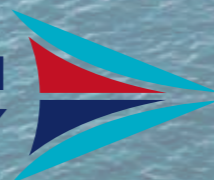


LISCR JAPAN

03 5419 7001

info@liscr-japan.com

LIBERIAN  
REGISTRY



www.LISCR-J.com



# 健康で満たされた社会づくりに 物流・旅客事業で貢献していく

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 博俊氏**

牛奥社長は「今年度の輸送量は旅客・物流事業ともに2023年度実績を上回る見込み」と語る



商船三井グループの商船三井フェリーとフェリーさんふらわあが事業統合し、2023年10月に新会社「商船三井さんふらわあ」が誕生した。日本最大のフェリー・内航RORO船社として、6航路で14隻を運航する。牛奥博俊社長にこの半年間の振り返りと、旅客・物流需要の取り込みに向けた方針をインタビューした。

(取材日：3月25日)

## 厳しい意見も含め、お客様の声が直接耳に入ってくることにやりがい

——商船三井さんふらわあの始動から約半年が経ちました。現在の心境をお聞かせください。

**牛奥** 私は商船三井で外航の自動車船部門に長年携わってきました。一方、商船三井さんふらわあは内航のフェリー・RORO船社です。事業特性が外航と異なることはある程度理解していたものの、いざ会社が動き出してみると想像以上に違うことに、ある種の新鮮さを覚えています。

これまでにも、営業部門で自動車メーカーや商社など企業のお客様と接することはありましたが、フェリーはエンドユーザー向けのB to C (Business to Customer) ビジネスです。厳しい意見も含め、個人のお客様の声が直接私の耳に入ってくることにやりがいを感じています。

また、内航は外航のように外国資本との競争がない反面、管轄官庁や地方自治体、寄港地の地域コミュニティとの連携が外航以上に重要であることを痛感しています。こうした関係者のサポートがなければ我々の事業は成立しません。例えば、大洗港と苫小牧港を結ぶフェリー航路は開設から40年近くが経ちますが、大洗港において重大な

海難事故は一切起こっていません。これも地元の皆さんの理解と協力のおかげです。漁業協同組合をはじめ、地元の首長やキーパーソンとも積極的に対話の場を設けるようにしていきます。

——商船三井フェリーとフェリーさんふらわあという旧2社の一体感が高まっていますか。

**牛奥** 着実に高まっていると思いますが、同時に課題も山積しています。具体的には、同じ商船三井グループでも旧2社の就業規則や給与体系は違いました。また、航路特性に応じた乗組員の諸手当や配乗パターンなどが異なります。海上で旧2社の乗組員が相互配乗できるようになるには時間が掛かるであろうと思います。

他方、陸上では人事異動を通じて人事交流を促すなど、意識して「東の商船三井フェリー」「西のフェリーさんふらわあ」という潜在意識の壁を取り払おうとしています。また、大洗～苫小牧航路で好評だった人気アニメとのコラボレーション企画を九州航路にも拡大するなど、サービス面でも一体感を出せるようにしていきます。

この半年間は各社の「いいとこ取り」を進め、商船三井さんふらわあという組織を効率的に運営できるような体制の見直しを展開してきました。

目下のテーマはシステム面での統合です。当社のウェブサイトはトップページという“玄関”は一つになりましたが、それぞれのサービスに応じて旧2社のウェブページをほぼそのまま使っています。フェリーの乗船予約システムも東西で別々です。お客様の利便性を高めるためにも新統合システムを構築し、今後2年程度で稼働することを目指しています。将来的には、九州航路に関する問い合わせに対して大阪の西日本本部に限らず、この秋葉原の本社でも対応できるようにしたいと思っています。

## インバウンドと日本人旅行者という2つの需要で旅客需要は伸びる見込み

——目下のマーケット環境と貴社としての対応についてご説明ください。

**牛奥** 旅客事業のマーケット環境については、明るい動きが出てきています。2023年に新型コロナウイルス感染症が5類へと移行し、飛行機や鉄道など各種交通機関で人の流れが戻ってきました。フェリーの利用者数はコロナ前の2019年水準まで概ね回復しており、今年はさらに増える見通しです。訪日外国人数(インバウンド)についても23年の約2506万人に対し、今年は3000万人を超える見通しです。インバウンドの増加が当社の旅客事業にもプラスに働くと考えています。

また、足元の円安やインフレが日本人旅行者にも影響を及ぼしています。海外旅行を志向する旅

行者にとって円安はボトルネックになるためです。海外旅行から国内旅行への切り替えでフェリーの利用が拡大すると期待しています。従いまして、旅客事業はインバウンドと日本人旅行者という2つの需要で伸びていくであろうと見ています。

旅客は物流に比べて、季節によって輸送需要が大きく変動します。今年度は人工知能(AI)も活用しながら効果的な広告キャンペーンやイベントを打つことで、繁忙期・閑散期を問わず2023年度以上の利用者数を確保したいと思っています。

2025年初頭と同年中には「さんふらわあ しれとこ/だいせつ」の新造リブレス船が大洗～苫小牧航路の深夜便に就航予定です。これら2隻の新造船効果も追い風にして、旅客ニーズのさらなる取り込みを図っていきます。

## 九州航路から徐々にモーダルシフトの動き

——物流事業についてはいかがですか。

**牛奥** 現在のマーケット環境としては荷動きが低迷しています。底は打ったと思いますが、大幅回復の兆しはまだ見えていません。こうした中で今年4月からトラックドライバーの罰則付き時間外労働規制、いわゆる「物流の2024年問題」が始まりました。フェリー乗船中は原則として休憩時間扱いになるため、この規制を満たすことができます。当社は、陸上輸送の一部が海上輸送に転換する「モーダルシフト」の潮流を支援し国内物流活性化の一翼を担ってまいります。





# Sea Japan 過去最大規模で開催 脱炭素や自動運航に注目集まる

国内最大の国際海事展「Sea Japan 2024」が4月10～12日、東京ビッグサイトで開かれた。1994年に第1回が開催されてから30年の節目にあたる今回は、32の国・地域から約620社が参加し過去最大規模となった。海事産業に携わる多くの人が会場に足を運び、各社の展示を見たり、講演を聞いたりして最新の技術や動向に関心を寄せた。

初日に行われたオープニングセレモニーでは主催者であるインフォーママーケットズジャパンのクリストファー・イブ社長が「この30年で世界の海事産業は大きく変化中、日本の海事産業が元気であり続けることはすごいことだ。Sea Japanには世界からアイデアが集まり、ビジネスチャンスがある。業界のかがみのような展示会であり、プライドを持って見てほしい」とあいさつした。続いて来賓者によるテープカットが行われた。

会場では海運や造船、船用機器など様々な企業がブースを構えて、脱炭素技術や自動運航に関する展示や発表を行った。また、今回は「Offshore & Port Tech 2024」が併催され、海洋開発や港湾技術

に携わる企業の出展も目立った。

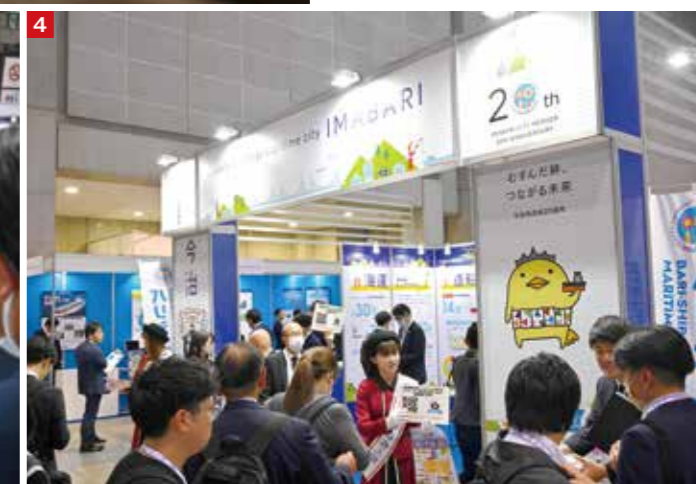
期間中には次世代燃料や省エネ技術、DX、オフショア・港湾技術といった海事産業で注目を集めるテーマに関するセミナーも数多く開催された。日本海運集会所は11日に「自動運航船開発の現状と実用化への展望」と題して、東京海洋大の清水悦郎教授が講演した。清水教授は国内外で開発が進む自動運航船の実例を紹介したほか、実用化に向けた克服すべき技術的な課題として、障害物の認識や遠隔監視システムの向上を挙げた。一方で、「短距離・定期航路で使用される渡し船やフェリー、定置網・養殖漁業用漁船は現時点の技術でも自動運航が十分実用化できるだろう」とも語った。

会場では、2025年5月22～24日に愛媛県今治市で開催が予定されている西日本最大の海事展「BARI-SHIP」の記念イベントも開かれ、同市に拠点を置く造船会社や船用機器メーカーのトップによるトークショーが行われた。

会期最終日の12日には海上保安庁の測量船「平洋」の一般公開もあった。



- 1 オープニングセレモニーで行われた来賓によるテープカット
- 2 日本海運集会所主催のセミナーで講演する清水教授(右)
- 3 自動離着さんの体験型展示
- 4 BARI-SHIP 開催都市の今治市もブースを出展した







## マースク 横浜でメタノール燃料船を命名 アジア-欧州航路に投入

A.P.モラー・マースクは4月4日、横浜市の大黒ふ頭客船ターミナルで1万6000TEU型コンテナ船の命名式を行った。日産自動車の内田誠社長兼CEOのご令室の内田リサ氏が「Astrid Maersk」と命名した。この船は、製造過程で二酸化炭素(CO2)を排出しないグリーンメタノール燃料に対応している。本船は同6日に横浜を出港した。

マースクは2023年9月、初となるメタノール燃料対応コンテナ船(2100TEU型)「Laura Maersk」を、今年2月には「Astrid Maersk」の姉妹船にあたる「Ane Maersk」をそれぞれ竣工した。さらに今年から25年にかけて18隻の大型メタノール燃料船の竣工を予定している。「Astrid Maersk」は18隻シリーズの2番船にあたる。

同社のヴィンセント・クラークCEOは「この船は持続可能な未来への光であり最新技術が詰まる傑作となった。姉妹船とともに海上輸送のエネルギー転換に向けて重要な一歩となる」と期待を込めた。また、新造船は従来船と比べて1日当たり最大約280トンのCO2排出削減が可能になるという。船舶や輸送の脱炭素化に向けて重要な課題であるとの認

識を示す一方で、「私たちだけでは達成できず、大切なお客様やパートナーと一緒に進めなければいけない」と言及。2050年までにネットゼロの目標を達成するには「早急な行動が求められている」と語った。

海上輸送の脱炭素化を目指してマースクと協力する日産自動車の内田社長兼CEOは「カーボンニュートラルは重要な課題だ。マースクとともにこれからもベストプラクティスを実現し、持続可能な未来を一緒につくっていきたい」と話した。

「Astrid Maersk」は韓国の現代重工業が手掛けた。従来は船尾側にある船員の居住区を船首側に配置したのが大きな特徴で、設計に携わったマースクのオーレ・グラア・ヤコブセン バイスプレジデントは「こうすることで船体を最大限に生かし、コンテナの積載量を増やすことができた。従来船よりも燃料タンクは大きいものの、積載量は1000TEU分増えた」と胸を張った。同船はアジア-欧州航路に投入され、中国や韓国、シンガポールといったアジア各国のほか、エジプトやスロベニア、イタリアなどに寄港する予定となっている。



**Astrid Maersk の主要目**

- 全長：350m
- 全幅：53.5m
- 総トン数：16万7000トン
- 積載数：1万6000TEU
- 船籍：デンマーク

- 1 巨大な船体には脱炭素化に向けた理念が書かれている
- 2 新造船に対する期待と決意を語るクラーク CEO
- 3 コンテナを積むデッキ
- 4 コンテナ船を動かすエンジン



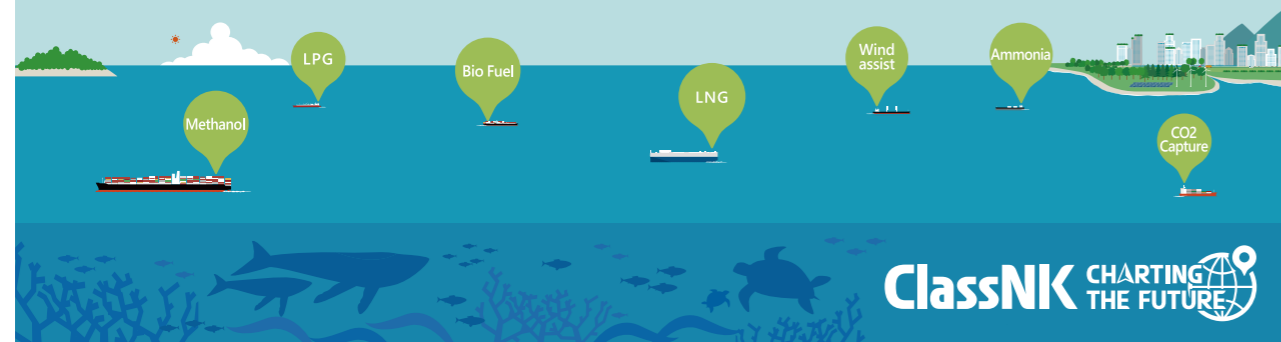
# Charting Transition to Zero-Emission

ゼロエミッションへの移行に向け、自社、個別船舶の各状況に応じた適切な GHG 排出削減手段の選択・活用が求められています。本会は「ClassNK トランジション サポート サービス」を通じ、代替燃料の導入、燃費改善技術の採用、船上 CCS の利用の 3 種類の GHG 排出削減手段から、お客様のニーズに合わせた最適なソリューションの実装を支援します。

お客様、そして社会の針路がゼロエミッションへ向かうように。ClassNK は一丸となって努めてまいります。



◀◀ ClassNK トランジション サポート サービス 詳細はこちら



**ClassNK** CHARTING THE FUTURE



©GreenOak/Shutterstock.com

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

## 特集

# LNG船事業 試される適応力

液化天然ガス(LNG)はこれまで脱炭素社会の実現に向けたトランジションエネルギーと言われてきた。しかし、世界の情勢が激しく変化する中で、LNGの役割もまた変化を続けている。近年、環境規制で先行する欧州は部分的な脱炭素政策の揺り戻しが見られる。また、中東を巡る地政学リスクが高まっている。加えて、2024年は多くの国で選挙が行われる。こうした情勢はLNGの海

上輸送にどのような影響を与えるのだろうか。今号の特集では、LNG船ビジネスの最新動向を取り上げる。日本郵船、商船三井、川崎汽船の邦船3社に取材し、LNG船市況の現状と展望、これからの事業戦略などをお話いただいた。また、JOGMECには社会情勢がLNG市場に与える影響や世界のプロジェクト動向、今後の市況を読むためのポイントなどを解説してもらった。



## インタビュー

# 運航・船舶管理の品質確保に重点 24年は“足腰の強化”を図る

日本郵船はLNGの上流から下流までバリューチェーン全体に関与している。2023～26年度の中長期経営計画では、輸送を担うLNG船事業を中核事業に据えて、26年度までにLNG輸送船へ3000億円の投資を行う方針を打ち出した。船隊規模は未竣工船を含めると100隻を超えており、足元の重要課題として高品質なサービスを維持するための体制整備を掲げている。（取材日：4月9日）

日本郵船株式会社  
LNGグループ

グループ長 **大久保 正見氏**



ビジネスをどう進めていくかについて検討と対応を続けてきました。23年度はこれに加えて、イエメンのフーシ派が紅海で商船への攻撃を行うなどし、船は紅海に入らず、スエズ運河を通れない事態となりました。当社のLNG船も影響を受け、お客様と話をし、紅海を避ける判断をしました。

こうした世界の流れの中で、当社は2023年度にも新規契約を獲得しました。具体的には、ドイツの大手エネルギー会社であるEnBW Energie Baden-Württemberg AG (EnBW)や、中国国営エネルギー会社のChina Petroleum & Chemical Corporation (SINOPEC)、日本ではJERAと長期定期用船契約を締結しています。

また、新規用船契約に結び付いた案件以外では、インドネシア国営石油会社プルタミナの子会社であるPT Pertamina International Shipping (PIS)と協業に向けた長期的な戦略的パートナーシップ契約を結びました。さらに、中国の海運会社China Merchants Energy Shipping (CMES)のLNG部門との協業についても話を進めています。

そのほか、2023年12月にはLNG船の主機換装に関する基本設計承認(AiP)を日本海事協会

(NK)から取得しました。古いタービン船を新しい高効率なエンジンに変えることで環境性能の向上および資源の有効活用を目指すもので、ぜひ取り組んでいきたいと考えています。今後、実際の換装に掛かる期間やコストについてさらに中身を詰めて案を練り上げ、お客様にご提案をして、興味があるお客様と一緒に取り組んでいければと思います。

## 24～25年の船舶需給は緩む見通し 米国の動向や中国のLNG船建造に注目

——LNG船市況についてはどのように見えていますか。現状と展望をお聞かせください。

大久保 マーケットレポートなどを見ると、市況は若干低迷していると思います。例年であれば需要期で冬前に上がることも2023年は22年と比べて伸びませんでした。すでに消費量の少ない春になっており、現状は低いレベルで推移しています。オーナー側は恐らく実際のコストを下回るレベルでの契約を迫られているのではないかと見えています。

マーケット上昇要因という点では、先ほどご説

明したようにスエズ運河が通れなくなったり、パナマ運河も渇水で通航制限が行われたりしています。ルートを変更してトンマイルが増えれば需給が引き締まるため、関係者間でもマーケットは高騰すると思われていました。しかし、ふたを開けてみると2023年は欧州が暖冬だったほか、早い段階で船を調達していたお客様も多く、用船市況は想定より上がりませんでした。

今後の展望はもう少し中長期の視点になりますが、2024～25年には新造船が多く竣工する一方、新しいLNGプロジェクトの立ち上がりと比較的少ないため、船舶の需給は少し緩む可能性があると見えています。そうした中で新鋭船を中短期で使いたいお客様に対して、オーナーの思惑を考えると、足元の新造船価格が下がっていないため、一定以上の用船期間になるとどうしてもあまり安くは船を出せないのではないかと考えています。

——市況を見通す上で注目すべきポイントなどありますか。

大久保 現在、米国のバイデン政権がLNGの新規輸出許可を一時的に停止しています。中長期的には用船市況にも影響が出ると考えており、この

## 世の中のLNG需要はより長く続く流れ 長期用船契約や協業への動きが進む

——2023年度の事業環境と貴社の具体的な取り組みについて教えてください。

大久保 大きく事業環境について言うと、エネルギー業界には脱炭素化の流れがある一方で、昨今は各国のエネルギーセキュリティの問題がクローズアップされています。2つの問題が絡み合う中でLNGの在り方も少しずつ変化しており、これまではトランジションエネルギーと位置付けられてきましたが、今は「トランジションよりももう少し長く必要だ」と言われ、世の中の流れが変わってきていると認識しています。

LNGを担当する身として、実際にお客様と話をする中でもその変化を感じており、やはり2～3年前とは潮目が変わりつつあるのが現状です。

個別の事象に目を向けると、2023年度は特に地政学リスクが高まりました。22年のロシア・ウクライナ問題を受けて、既に展開していたロシアの



LNG船  
「GRACE FREESIA」



インタビュー

# 世界最大の船隊規模を活かし 短期の契約にも柔軟に対応

商船三井は、1983年にLNG輸送に参画して以来多くのノウハウと実績を積み重ね、世界各地で輸送サービスを提供している。現在は、世界最大のLNG船隊を擁し、新造発注を重ねて船隊を拡大している。併せてインドネシアにLNG船員配乗合弁会社を設立しただけでなく、安定的な船員確保と船舶管理を担う海外オフィスの拡充も図る。今後は伝統的な長期用船に加え、中短期用船にも戦略的に取り組み、多様化する顧客ニーズに柔軟に対応できる体制を目指す。(取材日：4月5日)

株式会社商船三井  
エネルギー営業本部

液化ガス事業群第一ユニット長 **松永 康男氏**



2023年に竣工したLNG船「GAIL URJA」

## 長期用船契約の締結や 新造船の発注を積み上げ

——LNG船事業において2023年度はどのような1年でしたか。

松永 一言で言うと、「やりたいこと、やるべきことを着実に進めることができた1年」でした。新規で長期用船契約を獲得すると共に、新造船の発注も積み上げ、将来への布石を打つことができました。当社内でLNG船事業は安定利益を上げる部門という位置づけです。その期待が掛かる中、足元では想定通りの利益を生み出して会社全体の業績に貢献しています。これらの取り組みは今後も継続していかなければいけません。

拡大する当社LNG船隊への対応も進めることができました。当社は関与隻数ベースで、就航済み94隻、建造中を含め127隻(2023年3月末時点現在)の世界最大となる船隊を擁しています。また、船舶管理に関与するLNG船隻数は足元で約50隻、28年頃には約90隻まで増える見込みです。

管理船拡大に伴い、船員確保をはじめとする船を動かすためのリソースや組織を充実させることが課題となります。

当社は東京やシンガポール、ロンドンにある子会社を中心にLNG船の船舶管理をしています。各拠点では、陸から船を技術面でサポートする「スーパーインテグランド(管理者)」と言われる人材の拡充が必要です。この課題については営業部だけでなく、LNG船に関わる部署が連携して段階的に進めており、手応えを感じています。

外部環境の視点で見ると、海運業界全体として環境規制への対応に迫られていると感じた1年でもありました。LNG船のうち蒸気タービン船の多くは、2023年から適用された既存船の燃費制限であるEEXI(エネルギー効率指標) / CII(燃費実績格付制度)規制によって、船速制限を受けています。

さらに今年1月からはEU-ETS(EU域内排出量取引制度)が海運業界に導入されました。契約改定なども含めてお客様のご理解とご負担をいただきながら、着実に対応を進めています。

地政学リスクの面では、紅海周辺を航行する商

船が武装組織フーシ派による攻撃を受けていることから、航行船舶および船員の安全を最優先とし、スエズ運河を回避してアフリカの喜望峰を回るルートに迂回するなどの対応を取っています。

パナマ運河の通航制限による影響も受けています。北米や極東向けのLNG船はパナマ運河を利用していましたが、航海日数やスケジューリングに支障をきたすため、お客様の意向を踏まえて対応しています。

スエズ・パナマ運河に関しては今も対応中ですが、2023年度全体を振り返ると、我々自身のやりたいことは概ね進められた1年でした。

## 停止する米国のLNG輸出許可承認 大統領選の結果次第で方向性が固まる

——LNG船の市況や注目するトピックを教えてください。

松永 今後2～3年間の市況はやや弱含む可能性が高いと見ています。現在、北米やカタルを中心とした新規の大型LNG生産プロジェクトが進

行中です。輸送需要が拡大するのが2027年以降である一方、造船所に発注されている新造LNG船は今年から多く竣工していく見込みであり、船腹需給が緩みやすくなることがこの背景です。逆に、2027年以降はLNG荷動きが拡大するため、船腹需給も一定程度締まっていくと見ています。昨今はとりわけ、LNG価格そのものの動向がLNG用船市況に大きな影響を及ぼすため、一時的に市況が締まるということも起こり得るとみています。

中期の市況を見通す上で注目しているトピックは、米国のバイデン政権がLNGの輸出許可承認(Non FTA向け)を一時的に停止したことです。この承認取得は米国新規プロジェクトのFID(Final Investment Decision:最終投資決定)には不可欠なもので、言い換えれば一部新規プロジェクトのFIDが一時的にできない状態になったと言えます。

今年11月に行われる米国大統領選挙の結果次第で今後の方向性がある程度見えてくるものと思いますが、今後FID前のプロジェクトの進捗が遅れる場合、LNG荷動きの増加タイミングも併



## インタビュー

# 長期契約を着実に積み重ねつつ アジアの需要取り込みにも注力

川崎汽船は2022年に発表した中期経営計画で、成長をけん引する3事業の一つにLNG輸送船事業を位置付けている。長期案件の獲得に注力しており、世界で大規模なLNG船調達を進めるカタールエナジーとの商談では22年に12隻、さらに23年には邦船社で唯一、4隻の長期定期用船契約を締結するなど、安定的な利益の確保を図っている。(取材日：4月3日)

川崎汽船株式会社  
LNGグループ

LNGグループ長 **村山 拓二氏**



## 中計に基づき23年も新規長期契約を獲得 既存契約の新造船竣工も進む

——直近の事業環境について、振り返りをお願いします。

村山 少しさかのぼってご説明すると、2021～22年にかけてロシアの欧州向けパイプラインガス供給が大幅に低下し、またウクライナ危機が起こったことで、欧州各国が大量のLNGを調達して、世界の天然ガス価格は大きく高騰しました。JKM(北東アジアスポットLNG価格指標)は上下動しながらも高水準が続き、22年3月には100万Btu当たり80ドルを記録しました。この約2年間で、途上国ではかなり石炭回帰が進んだと聞いています。しかし、23年は暖冬だったこともあり、欧州やアジアのLNG・ガスは一転して高在庫となりました。足元のLNG価格を見ると、JKMは10ドル未満まで落ちてきています。

用船市況に関しては、パナマ運河の渇水が大きなポイントとなりました。特に米国からアジア向

けのLNG輸送ではこれまでパナマ運河を利用してきましたが、2023年に深刻な渇水によって通航制限が強化されました。そのため西側に位置するスエズ運河の重要度が増していたのですが、中東情勢の悪化に伴い23年末頃から、スエズ運河につながる紅海においてフーシ派による一般商船への攻撃が続いています。

現在、LNG船はパナマ運河とスエズ運河のどちらも通っておらず、迂回ルートとして喜望峰回りが選択されています。普通に考えると、輸送距離が延びることで船腹需要が増えて、マーケットも上昇するのですが、今のところそうした状況にはあまりなく、また例年のような冬場のマーケット高騰も見られず、足元のスポット市況は低調に推移したまま、春の不需要期を迎えています。

以上が短期的な見方ですが、長期的な事業影響という点では今年1月、米国のエネルギー省が新規のLNG開発を一時停止することを発表しました。今後、米国の新規LNGプロジェクトは停滞する可能性があるということです。こうした懸念がある一方で、カタールはさらなる市場シェア獲得をもくろんでか、追加の生産能力拡大戦略を打

ち出しました。これにより、市場では引き続きLNGの需給が伸びていくことが意識される結果となりました。

——そうした中で、2023年度のLNG船事業の大きな取り組みについて教えてください。

村山 当社は2022年5月に発表した中期経営計画において、グループの成長をけん引する事業の一つにLNG船事業を位置付けています。LNG船に求められている長期的な安定収益の積み上げ、また中長期の契約を背景とした優良な案件獲得を目指して、これまで事業に取り組んできました。

まず新規の案件獲得に関しては、2022年から取り組んできたものですが、23年の初めに三菱商事のシンガポール子会社であるダイヤモンド・ガス・インターナショナル(DGI)と長期定期用船契約を締結しました。

さらに、2023年度を通して取り組んできたカタール国営エネルギー会社であるカタールエナジーとの商談第2弾の入札がこのほど終了し、4隻の長期定期用船契約を締結しました。DGIとの

案件も含め、これまでに当社グループが提供してきた安定・安全運航について評価された結果と考えています。

カタールエナジーでは大規模な新造LNG船の調達を進めており、2022年の商談第1弾では当社と日本郵船を含む計4社でコンソーシアムを組成して、合計12隻の用船契約を落札しました。続く今回の第2弾は、当社とHyundai Glovisの2社でコンソーシアムを組み、案件を獲得しました。

次に、既存契約の取り組みについてもご紹介いたします。我々はマレーシアの国営石油会社ペトロナスとLNG船3隻の長期定期用船契約を締結しています。この新造LNG船シリーズのうち最後の3隻目が2023年9月に中国の滬東中華造船で竣工しました。本船はマレーシア・ビンツル港から中国・上海港までのLNGシャトル輸送に投入し、3隻でのサービス体制が整いました。引き続き良質な運航サービスを提供して、LNGの安定供給に貢献していきたいと思っております。

そのほか、2023年12月にはLNGグループのグローバル会議を開催しました。東京だけでなくシンガポールやロンドン、中国、インドネシアの各



LNG船「LAGENDA SETIA」



インタビュー

# “次はLNG”の方向性がより鮮明に 24年は欧米の選挙動向がカギ

2023年のLNG価格は22年と比べると落ち着きを取り戻しつつある。しかし、24年は欧州や米国などで選挙が行われるため、政治の動向が世界のエネルギー情勢に大きな影響を及ぼす可能性がある。エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC)の白川裕調査役にLNG市場の現状や供給国のプロジェクト動向、市況を読む上での注目点などを解説してもらった。(取材日：4月2日)



独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構 (JOGMEC)  
エネルギー事業本部 調査部 調査課 担当調査役

LNG情報チーム 担当調査役 **白川 裕氏**

## 23年のLNG価格は低調に推移するも 需給のひっ迫傾向は続いている

——2023年から足元にかけてLNG価格はどのように推移していますか。

白川 2023年のTTF(欧州ガス価格指標)とJKM(北東アジアスポットLNG価格指標)は1月から低下を続け、6月には10ドル/MMBtu(百万Btu)を切りました。その後上昇に転じましたが、秋頃をピークに再び低下し、直近の24年3月には8~9ドルとなっています。

2022年には欧州向けロシアパイプラインガスの供給量が大幅に減少し、ガス価格が高騰したことで欧州のガス需要は2割も縮小しました。その結果、23年のJKMは平均で14ドル/MMBtuと22年の平均34ドル/MMBtuから半分以下に低下しました。ただし、16~20年の平均6ドル/MMBtuと比較すれば今はまだ2倍の水準にあり、需給はひっ迫傾向が続いています。

2023年中は様々な出来事がありました。5月に

ノルウェーパイプラインガスで設備トラブルが起きたほか、9月には豪州のLNG施設でストライキが行われ、10月に入るとイスラエル・ハマスの衝突が激化、また今年2月にもノルウェーのガス田でトラブルが発生しました。しかし、価格は思いのほか動いていません。背景にあるのが欧州地下ガス貯蔵在庫です。

JKMは、ほぼTTFによって決まっています。そのTTFは欧州地下ガス貯蔵在庫の在庫レベルによって決まります。2023年は過去特に高水準だった20年のレベルをなぞるように推移しており、24年も現時点で23年を上回るか上回らないかで動いています。つまり、高在庫で余裕があるので、トラブルが起きても影響は少なく、TTFに目立った動きは見られませんでした。

——紅海の世界輸リスクもLNG価格には影響していませんか。

白川 地中海と紅海を結ぶスエズ運河を通過したLNGの量を見ると、戦争が始まった2023年10月から年末までは従来と変わっていません。しかし、

24年1月15日にフーシ派のミサイルが米国船籍のドライバルク船に命中し、米国が報復を行ったことでリスクが上昇し、商船が紅海を避けるようになりました。24年1月にスエズ運河を通航したLNG船はカタール船3隻のみです。ただ、そもそも欧州はカタールからのLNG輸入割合がそれほど大きくなく、ガス貯蔵在庫も十分にあったためTTFに影響しませんでした。

なお、ロシアによるウクライナ侵攻も続いています。冒頭触れたように欧州のガス需要が2割縮小したため、直近の価格には影響していません。

## 米国がLNG輸出認可を一時停止 世界のLNG価格には影響ない見込み

——今年1月、米国エネルギー省(DOE)が自由貿易協定(FTA)非締結国向けのLNG輸出認可を一時停止すると発表しました。この動きをどう見えていますか。

白川 バイデン大統領は大統領選挙に向けて、旗色の悪い州で環境問題に関心を持つ若年層にアピールするため、LNG輸出認可の一時停止を打ち出しました。しかし、これで世界全体の二酸化炭素(CO2)排出量が減るわけでもなく、米国が遅延する分、カタールやロシア、イラン、カナダな

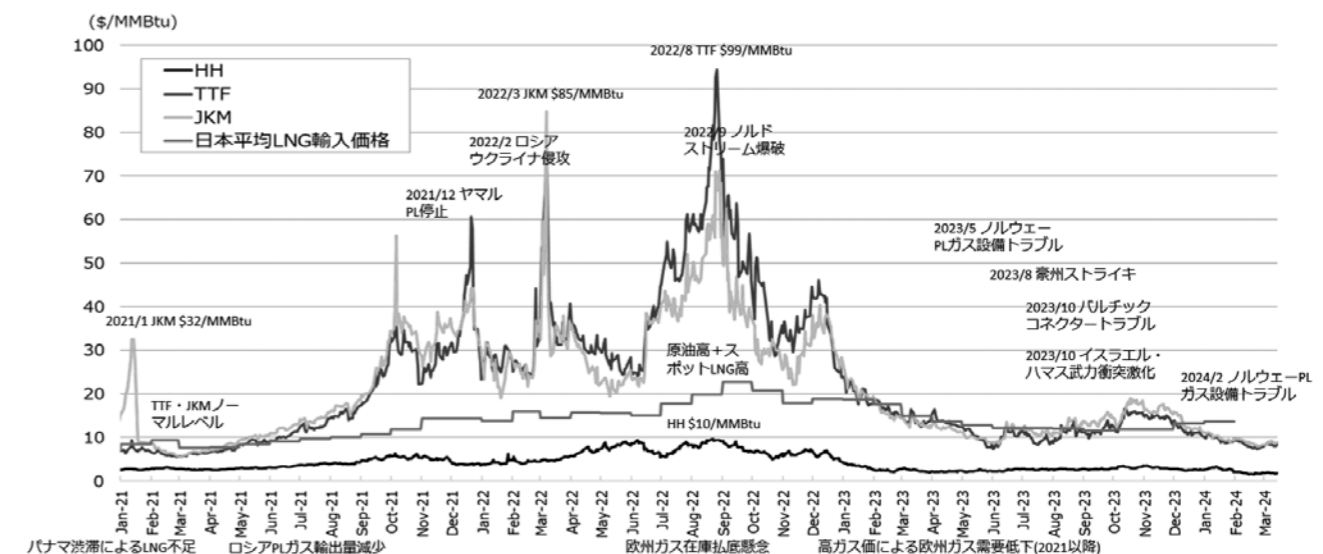
どにLNGプロジェクトの最終投資決定(FID)を行うチャンスを与えたにすぎません。つまり、あくまでも米国内での選挙対策ということです。

一時停止の終了時期について、DOEのグランホルム長官は「来年3月頃まで」と示唆しています。これは、LNG輸出認可に関する新たな審査基準などの策定作業が1年で完了するという意味か、あるいは選挙が終わり票を気にする必要がなくなれば再開するという考えかもしれません。

また、DOEは今回の措置によって米国の新規LNG液化プロジェクトのうち「4プロジェクト・2000万トンが影響を受ける」としています。LNGプラントの建設には約5年掛かるため、実際に影響が表れるとしても29年以降となります。翻って、2025~28年のLNG価格には影響しないとも言えます。

長期的に見れば、米国のLNGプロジェクトに遅れが出る可能性はあります。しかし、米国の認可一時停止と同時に、意図的かは分かりませんが、カタールが新しくLNG拡張プロジェクトの第3弾を発表しました。先ほども言った通り米国以外ではプロジェクトを立ち上げやすくなっているため、今回の動きは世界全体のLNG価格やCO2排出量にはほとんど影響しないと見ています。

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





# 研修講座・セミナーのご案内

## 今月の研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。  
最新情報は当所ウェブサイトをご覧ください。 <https://www.jseinc.org/seminar/index.html>

### ●海運実務研修講座

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

4, 6	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修(春)(連続2日間)		※要 Web 参照	レベル ★
日 時	T2 日程	5月21日(火)～22日(水) 13:30～17:00 ※満席		
	T3 日程	6月3日(月)～4日(火) 13:30～17:00 ※余席僅か		
講 師	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Director 関根 博 氏 (元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長)			
	「海運ビジネスの基礎」【T2 日程】 商船三井 ドライバルク事業戦略部 ドライバルク BI・調査チームリーダー 岩田 晴奈 氏 【T3 日程】 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・リサーチチームリーダー 泉尾 光香 氏			
	「船舶保険/P&I 保険の概要」 損害保険ジャパン 海上保険部 船舶保険グループ 主査 上村 一郎 氏			
受講料	会員：27,500 円(税込) 非会員：55,000 円(税込)			
5	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ(全1日)			レベル ★
日 時	5月23日(木曜日) 13:30～17:00			
講 師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二 氏			
受講料	会員：11,000 円(税込) 非会員：22,000 円(税込)			
7	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	6月5日(水曜日) 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)			
8	海上輸送リスクを利害関係者間で分担する仕組みの基礎 共同海損基礎(全3回)			レベル ★☆
日 時	6月12日、19日、26日(毎週水曜日) 15:30～17:00			
講 師	チャールス・テイラー・ジャパン アソシエイト・ダイレクター 英国海損精算人協会正会員 志村 良子 氏			
受講料	会員：16,500 円(税込) 非会員：33,000 円(税込)			
9	業界必須の基礎知識を身につける！ 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)			レベル ★☆
日 時	6月13日(木)～14日(金) 13:30～17:00			
講 師	日本海運集会所 海事知見事業グループ長 青戸 照太郎			
受講料	会員：22,000 円(税込) 非会員：44,000 円(税込)			

### ●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。

内外鉄鋼業の現状と展望	
日 時	6月11日(火曜日) 15:30～17:00
講 師	日鉄テクノロジー ビジネスソリューション事業部 グローバル鉄鋼情報部 上席研究主幹 深谷 孝至 氏
受講料	会員：5,500 円(税込) 非会員：11,000 円(税込)

### ●関西地区 海運実務研修講座・一般セミナー

※会場は、神戸国際会館等です。定員は24名です。

1	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修(1日)		※余席僅か、要 Web 参照、部屋変更	レベル ★
日 時	5月9日(木曜日) 10:30～16:40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8階 805号室	
講 師	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 ウェルビーイングライフ事業部 事業戦略チームリーダー 神田 愛 氏			
	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Director 関根 博 氏 (元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長)			
受講料	会員：16,500 円(税込) 非会員：26,400 円(税込)			
2	船のことがよく分かる！ 知っていた方が得なメカニズム 船の技術知識あれこれ			レベル ★
日 時	6月14日(金曜日) 13:15～16:40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8階 804号室	
講 師	元 商船三井 常務執行役員 横田 健二 氏			
受講料	会員：11,000 円(税込) 非会員：17,600 円(税込)			

## 2024年度研修講座・セミナー

※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。  
また、予約は行っておりません。ご了承ください。

### ●海運実務研修講座(2023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
6月	6 (T3日程) 新人社員研修(春)(連続2日間)	★	10月	20 ケミカル/プロダクトタンカーの運航/荷役の実務(基礎編)(1日)	★☆
	7 英文契約書の読み方(全1日)	★		21 不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★
	8 共同海損基礎(全3回)	★☆		22 (T4日程) 新人社員研修(秋)(連続2日間)	★
	9 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★☆		23 海技の知識(全3回)	★★
	10 コンテナ船事業の基礎と世界経済(全1回)	★		24 定期傭船契約(全4回)	★★
	11 船舶金融詳説(連続2日間)	★★		25 不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★
7月	12 入門 会計と海運業(全3回)	★☆	11月	26 P&I保険の基礎(全4回)	★
	13 船舶保険 入門(全3回)	★☆		27 洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎(全3回)	★★
	14 海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★☆	1月	28 内航海運概論(全1日)	★
	15 船の技術知識あれこれ(全1日)	★		29 Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(全1日)	★★
	16 税務・会計基礎(全1日)	★★		30 船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆
8月	17 船荷証券の基礎(全2回)	★★	2月	31 船荷証券の実務上の問題点(中級編)(全3回)	★★★
	18 船舶管理実務(連続2日間)	★★		32 船舶売買の実務(全3回)	★★
9月	19 船の技術知識あれこれ(全1日)	★			

### ●関西地区 海運実務研修講座・一般セミナー(2023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
6月	2 船の技術知識あれこれ	★	3月	5 入門 会計と海運業	★
冬	3 定期傭船契約	★	随時	一般 セミナー 水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望	
1月	4 船舶保険 入門	★☆	随時	一般 セミナー フィジカルインターネットについて(仮)	

### ●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
6月	内外鉄鋼業の現状と展望	12月	解剖・ドライバルク市況
	ワークショップ～海事産業におけるDXのポイントと進め方～		1月
9月	フィジカルインターネットについて(仮)	2月	国際海運の脱炭素化に関する動向
	水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望		3月
10月	天然ガス市場の動向	随時	海難事故対応(仮)
11月	2024 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets		
	世界の石炭需給及び価格動向		

注 ・すべての講座・セミナー資料は、当日配布します。事前送付やデータでの提供はありません。また、セミナー資料のみの販売も行っていません。  
・会場での写真撮影、ビデオ撮影、録音、録画は固くお断りします。また、会場でのお食事はご遠慮ください。  
・講義中は必要に応じてマスクの着用をお願いします。  
・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)です。 \*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。

### セミナーについて

申込方法や期間・内容等について	各種研修講座・セミナーの詳細は、開催の約3週間前にJSEメール通信、ウェブサイトでご案内しています。受講申込は正会員を優先とし、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。 <a href="https://www.jseinc.org/seminar/index.html">https://www.jseinc.org/seminar/index.html</a> *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。
受講料について	各種研修講座・セミナーにより異なります。原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,500円(税込、会員価格)です。ご案内のJSEメール通信、ウェブサイトにてご確認ください。
会場について	基本的に日本海運集会所の会議室(定員40名)、関西地区は神戸国際会館等(定員24名)です。
お支払いについて	郵便振込または銀行振込にてお願いいたします。請求日より30日以内を目途にお手続きください。お振込みいただいた受講料は、開催中止の場合を除き返金できません。
キャンセルについて	キャンセルは、開催2営業日前の16:00までにご連絡ください。それ以降に、参加できなくなった場合には、代理出席をお願いいたします。代理出席が難しい場合には、後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。また、当日欠席の場合も後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。
よくあるご質問	ウェブサイトをご参照ください。 <a href="https://www.jseinc.org/seminar/q&amp;a/seminar_q&amp;a.html">https://www.jseinc.org/seminar/q&amp;a/seminar_q&amp;a.html</a>



◆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](mailto:project@jseinc.org)



# —転換期にある海洋少年団— 伝統を守りつつ新しい形を目指す

公益社団法人日本海洋少年団連盟  
事務局長(指導部長事務取扱)

## 山下 祐司氏

日本海洋少年団連盟(海洋少年団)は、「海に親しみ、海に学び、海に鍛える」を掲げ1951年に設立された。現在の団員数は約4000人で、低年齢化が進みつつあるという。コロナ禍を経た現在、海洋少年団は一つの転換点を迎えようとしている。同連盟事務局長の山下祐司氏に、海洋少年団の活動状況や連盟が担う役割、今後の活動展望をお話いただいた。(取材日：4月8日)



2023年11月に愛知県で開催された海上保安庁の灯台記念日イベントに協力し、中日および豊橋海洋少年団が手旗信号を実演した



そのほか、海外団との国際交流もまた大きな魅力です。2023年には香港と韓国から招待を受けて、日本の指導者と団員を現地に派遣しました。1週間ほど滞在し、ウォータースポーツ体験や海洋警察学校への訪問などを行いました。

### —団の活動に対する貴連盟の役割は何ですか。

山下 私たちは海洋少年団の活動の基本的なプログラムを提供するとともに、団の存在を広めるための広報活動や、各団における指導者の確保・スキルアップといった課題に対する支援などを行っています。例えば、全国の指導者を対象とする上級指導者研修を年に1度開催し、大学教授や海洋冒険家、看護師、新聞記者など様々な人に講義を行ってもらい指導者の資質向上を図っています。

また、地域によってなかなか海で活動できない団もあり、私たちから活動の場を紹介したり、他の団との合同訓練を提案したりもします。各地域で課題は異なり、都内であれば活動できる場所が少ない、沖縄は海があるけれど暑すぎる、北海道は広すぎて他の団と合流できない、など様々です。

### 高3生は全国でも約50から60人程度 卒団者を次につなげる新たな取り組みも

#### —団員数や年齢構成比はいかがですか。

山下 団員は昭和50(1975)年頃のピーク時で3万人強いたのに対し、現在は10分の1の4000人ほどになっています。年代別に見ると、大まかな数

字ですが高校生が19%、中学生が23%、小学校高学年が33%、小学校低学年以下が25%です。

昨今、団員は低年齢化が進んでいます。中学生・高校生になると学校の部活動や受験が忙しく、団の活動は小学生が主体となっています。そうした中でも残ってくれている高3生は全国で50～60人くらい、毎回活動に顔を出してくれるのは十数人くらいではと推測しています。彼らはどうしても年下の団員の面倒を見るシーンが多くなり、本人は満足のいく活動ができない面もありました。

この問題を解決するために、静岡県浜名湖にある「三ヶ日青年の家」という施設において、同世代の団員を集めた合宿研修を2023年からスタートしました。この合宿は高校2・3年生を対象に充実した活動をさせるのと同時に、私たち事務局が卒団する子供たちと直接顔を合わせて話す機会を作り、つながりを持つという目的もあります。

以前、スポンサーである海事関係者の方々と話した際に、「今までのOBはどうしているのか」「子供たちがただ離れていくのはもったいない。団を離れた後も、次の指導者になってもらう、海事産業に興味を持ってもらうなど、つながりを持つような仕組みも大切だ」という声がありました。

合宿では、子供たちに「もし活動がすごく楽しかったのなら、次世代の子供たちにも同じ経験をさせてあげてほしい」とお願いしています。まだ取り組みは始めたばかりですが、卒団という出口でのケアが成果につながればと思います。

私たち事務局にとっては、この合宿は子供たちと話せる数少ない機会です。実際に交流できることが嬉しく、やりがいを感じます。子供たちと話

### 海を舞台に幅広い世代で集団行動 「生きる力」を身に付ける

#### —初めに、海洋少年団の活動内容や魅力について教えてください。

山下 海洋少年団は「海に親しみ、海に学び、海に鍛える」をモットーとし、海事思想の普及と子供たちの健全な育成を目的に活動しています。全国各地に約80の団があり、幼稚園児から高校生まで幅広い年代の団員が所属しています。

主な活動内容は、カッターやカヌーなど海での様々な体験、そのほかの野外活動、ボランティア活動、また日頃の訓練の成果を示す大会なども開かれています。さらに、感想文を書いたり絵を描いたりもします。あらかじめ子供たちの学年に合わせたプログラムを組んであるので、各団の指導者は複数の選択肢から自分たちの環境に合ったプログラムを選びます。少年団は自主自営のボランティアであり、具体的な取り組み内容などは指導者が話し合っ決めて、各現場単位で動いています。

私たちが思う海洋少年団の魅力は、まず世代間交流が密な点です。団員は年齢分けをせず小学生も高校生も同じ場所で活動します。異なる世代と

接することができるのは魅力の一つだと思います。そうした環境で集団行動に慣れていき、自分のことは自分でこなして、「生きる力」を身に付けます。

また、海には相互扶助の精神があります。足りないものがあってもコンビニには行けませんから、船上で助け合いながら仕事をして、何かが壊れたら自分たちで修理し、食事も作り、気象海象を確認して、健康にも気を配ります。人と人の結び付きも強く、まさに生きる力が身に付く場です。私自身も海上保安庁の出身なので、海や船に関わる仕事・生活を通じて規律性や集団性が身に付くことは実体験として知っています。団の活動でエンジンの付いた船に乗る機会はありませんが、マリレジャーも考え方は同じです。命を預け合い、助け合っ、同じ目的・目標の下で活動することは海の魅力だと思います。

ただし、海洋少年団の活動は高度な競技性や職業性を備えているわけではなく、あくまで海を知り、海を体験してもらうためのプログラムとなっています。もちろん“心を鍛える”フェーズまでいければ望ましいですが、まずは活動を楽しんでもらい、それをきっかけに自分を見つめ直したり、自信を持ったりと、子供たちを目覚めさせることができればと考えています。



## アンモニア燃料船の共同開発へ覚書を締結

伊藤忠商事 ほか

伊藤忠商事と日本シップヤード(NSY)、三井E&S、川崎汽船、NSユニテッド海運の5社は、MAN Energy Solutions (MAN)との間でアンモニア燃料船の商用化に向けた共同開発を進めることに合意し、覚書を締結した。発表は4月11日。

この5社は新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の「グリーンイノベーション(GI)基金事業」に共同採択され、2021年から「アンモニア燃料船開発と社会実装の一体型プロジェクト」に取り組んできた。アンモニア燃料船を日本主導で社会実装し、日本の海事産業がゼロエミッション船の分野で長期にわたって優位性を維持できる形を目指すとしている。今回は商用化の前に実証運航を行う「パイロットプロジェクト」として、NSYが建造する載貨重量20万トン級の大型ばら積み船にMANが開発を進めるアンモニア焚き機関を搭載することを前提に覚書を締結した。本船の竣工後も、商用化に必要な運航データを収集し、アンモニア焚き機関とアンモニア燃料船の商用化に共同で取り組んでいく考えだ。

プロジェクトでは、MANがアンモニア焚き機関の設計と開発、さらに同船竣工後のアンモニア焚き機関の検証も担う。NSYはアンモニア焚き機関を搭載した20万トン級大型ばら積み船の設

計と建造を行う。伊藤忠商事と川崎汽船、NSユニテッド海運は同船の運航管理として船員教育や船舶管理体制の構築に取り組むとともに、アンモニア焚き機関の運転データを収集する。三井E&Sはアンモニア焚き機関の製造と周辺システムの設計・製造を手掛ける。そのほか、アンモニア燃料供給に関する情報共有は伊藤忠商事が担うとしている。

アンモニアは温室効果ガス(GHG)排出削減に貢献するゼロエミッション燃料として期待されており、海事関係者のほか荷主や燃料生産者など多くのステークホルダーがアンモニア燃料船に関する検討・開発を進めている。アンモニア燃料船の普及には、アンモニアを主燃料とする二元燃料機関の開発と商用化が必須となる。また、アンモニアは毒性があるため、安全性の確保と海上における安定運航の確認が社会実装の重要なポイントになるという。

5社は今回の覚書締結を「海事関係者の新たな挑戦であるアンモニア燃料船を社会実装するための重要なマイルストーン」と位置付けた。今後は覚書に基づいてアンモニア焚き機関およびアンモニア燃料船の開発を進め、できるだけ早期の竣工・社会実装開始を目指すとしている。



覚書を結んだ6社(左から、佐藤義則・NSユニテッド海運執行役員、田中一郎・三井E&S取締役、ダニエル・シュトラックマイヤー・マンエナジーソリューションズ ジャパン代表取締役社長、檜垣清志・日本シップヤード代表取締役社長、池田真吾・川崎汽船執行役員、尾関洋彦・伊藤忠商事船舶海洋部長)(出典:各社プレスリリース)

## 新体制発足で会見、中計の進捗状況などを説明

日本海事協会

日本海事協会(NK)は4月4日、新役員体制の発足に合わせて記者会見を開催し、2022～26年を実施期間とする中期経営計画の進捗状況などについて説明した。会見には坂下広朗会長、飯田潤一郎副会長、久野勝秀監事のほか、新任の菅勇人副会長、有馬俊朗常務理事・開発本部長、松永昌樹常務理事・技術本部長、山口欣弥常務理事・認証本部長の役員7人が出席した。

## 23年末時点のNK登録船は9210隻

船級事業を見ると、NK登録船は緩やかな増加傾向にあり、2023年末時点では隻数が9210隻(2021年末比86隻増)、総トン数が2億7300万GT(同700万GT増)だった。坂下会長は登録船の特徴について「他船級に比べてバルカーが多く、入級船の6割は日本のオーナー」と説明し、今後は韓国・中国建造船の中でもNK登録船の割合を高めていくことに意欲を示した。

代替燃料船の入級隻数は23年末時点で32隻だった。内訳は液化天然ガス(LNG)燃料船と液化石油ガス(LPG)燃料船が中心となっている。さらに今年以降で87隻の新規入級を予定し、全入級予定船に占める代替燃料船の割合は隻数ベースで13%、総トン数ベースでは26%になる見込みだ。また、脱炭素関係の基本設計承認(AiP)発行件数は23年末時点で累計73件に達した。

新事業関連では、中計期間に「自動車運送業向

け働きやすい職場認証」と「ドローン操縦ライセンス試験・機体認証」をそれぞれ開始した。従前から取り組む「風力発電認証」などと合わせた新事業全体の売り上げは23年で6億3000万円と、21年の約2.3倍に拡大した。今後もNKの知見・経験を生かせる事業分野の開拓を進めていく。

## 新サービスでGHG削減を包括的に支援

会見では、新たに展開する「ClassNKトランジションサポートサービス」についても紹介した。これは、温室効果ガス(GHG)排出削減に向けた海事産業の取り組みを包括的に支援するサービスで①代替燃料サポート②燃費改善サポート③船上CCS(二酸化炭素回収・貯留)サポート—という3種類のメニューで構成されている。

このうち、①の代替燃料サポートでは、アンモニアやメタノールといった各種燃料の導入を検討する海運会社などに対し、燃料供給量の見通しなどの最新情報を提供する。さらに代替燃料船の新造・レトロフィット(改造)や運航・船員訓練、認証に関するサポートを実施する。

坂下会長は環境規制が順次強化する一方で、代替燃料の供給体制の整備が十分ではない現状を踏まえ、新サービスを通じて「お客様の多種多様な脱炭素対応をサポートできる体制を整えていく」とコメントした。サービスメニューは今後の規制・技術動向に合わせて順次拡大していくという。



会見に臨む坂下会長(右から2人目)らNK役員



# 海事六法 2024年版

2024年1月末日現在の海事関係法令および条約195件を、海運／船舶／安全／船員／職員・審判／海上交通／海洋汚染／保安・その他／条約の9項目に分類して掲載。「海技試験」に必要な法令をすべて収録するとともに、口述試験場への持ち込みが認められている。また、海事代理士試験の規程法令科目にも対応した収録内容とし、実務にも役立つように配慮。

国土交通省海事局 監修

A5判 2232頁 定価5,280円(税込)

## 2024年海上人命安全条約 (英和対訳)

- 1974年SOLAS条約及び1988年SOLAS議定書それぞれの条約本文
- 1974年SOLAS条約及び1988年SOLAS議定書の附属書（2024年7月1日までに発効する改正を取り込んだ統合附属書）
- 未発効の改正決議（英文）

国土交通省海事局安全政策課 監修

A5判 926頁 定価22,000円(税込)

## 環境と港湾 CNPによる日本港湾の復権にむけて



なぜ港湾として環境問題に取り組まなければならないのか、CNP（カーボンニュートラルポート）とは、そして、国土交通省によるCNP認証（コンテナターミナル）制度について、その制度設計にも深く関わった著者がわかりやすく解説する。日本の港湾復権の鍵となる、CNPへの取り組みが理解できる。

森隆行 著 A5判 168頁 定価2,750円(税込)

## 海の素顔を知っていますか？

### 生き物たちからのフォトメッセージ

人間のように環境に手を加えることのできない海の生き物の生活を通じて、私たちが未来に向けて、いま何をしなければならないのかを問いかけます。厳しい自然のなかでたくましく生きている魚類や無脊椎動物のドラマチックな写真を中心に、分かりやすい文章で構成。感動と驚き、笑いなど、見る人の心に残る印象深い本です。

伊藤勝敏 著 A5判 128頁 定価1,980円(税込)



海文堂出版

〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4 <https://www.kaibundo.jp/>  
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953 e-mail: hanbai@kaibundo.jp

特別企画

## 港湾の 防災・減災対策

港湾は陸上輸送と海上輸送の結節点であり、物流や人流を支えるインフラとしての役割を担う。加えて災害発生時には、被災地に支援物資や復興物資を届けるための輸送拠点として機能する。

一方、気候変動の影響などから日本列島では台風が激甚化・頻発化している。また、南海トラフ地震などの大規模地震が将来的に発生する可能性も指摘されている。こうした自然災害リスクに対応する

ため、国内港湾では平時からの備えである「防災対策」と、災害時の被害を最小限に抑える「減災対策」を講じていく必要がある。

今月号の特別企画は「港湾の防災・減災対策」と題し、まずは国内港湾における防災・減災対策の在り方を国土交通省港湾局に聞いた。また、主要港の具体的な取り組みとして、名古屋港の港湾管理者である名古屋港管理組合に取材した。



インタビュー

# 今後の大規模地震・台風に備え 広域的な連携がますます重要に

近年、日本列島では大規模地震が切迫化するとともに、台風の強度が増大している。将来的に南海トラフ地震などの大規模地震が想定される中、港湾にはどのような防災・減災対策が求められているのか。能登半島地震の対応を踏まえた今後の対策のあり方について、国土交通省港湾局海岸・防災課の上原修二課長にインタビューした。  
(取材日：4月5日)

国土交通省  
港湾局

海岸・防災課長 **上原 修二氏**



## 台風の強度が増大するとともに 大規模地震の切迫性が高まっている

——港湾の防災・減災対策はなぜ必要なのですか。

上原 臨海工業地帯をイメージしてください。港湾には数多くの企業や工場が立地しています。また多くの港湾は都市部に位置し、その背後地には住宅や企業、工場などが存在しています。こうした港湾とその背後地の生命・財産を災害発生時に危険にさらさないため、平時から港湾における防災・減災、国土強靱化の対策を推進する必要があります。

また、港湾の最も根幹的な役割は、物流・人流機能です。地震や台風によって港湾が機能しなくなれば、日本の経済活動や国民生活に欠かせない物資を届けられなくなり、また離島住民など人の移動にも支障が出ます。

加えて、災害時に緊急支援物資を円滑に輸送するためにも、防災・減災対策を講じて港湾機能を維持することが求められます。能登半島地震のよ

うに半島部で発生した地震の場合、陸路が寸断されると海上輸送ルートでしか被災地に物資を届けられません。仮に岸壁などの被災地港湾にある施設が使えなくなれば、物資輸送は途絶します。

——港湾を取り巻く自然災害リスクとは。

上原 港湾を取り巻く自然災害リスクは大きく分けて2つあります。一つが、台風による高潮・高波<sup>※1</sup>災害のリスクです。2018年9月の台風21号では、神戸港でマグネシウムが入ったコンテナで火災が発生、また大阪港でRTGクレーン2基が倒壊するなどの損害を受けました。19年には9月に房総半島台風、10月に東日本台風が相次いで発生し、横浜港は高波によって護岸が倒壊するなどの被害がありました。さらに近年は気候変動の影響などから、台風の強度が増大しています。

もう一つは、大規模地震・津波災害のリスクです。2011年3月の東日本大震災や今年1月の能登半島地震など、比較的大きな地震が国内で続発しています。また、地震調査研究推進本部事務局に

よると、今後30年以内でマグニチュード8～9クラスの南海トラフ地震が7～8割、同7クラスの首都直下地震が7割の確率で発生すると想定されています。こうした大規模地震および津波の発生を伴うことも想定されており、港湾機能の停止に伴う経済活動損失額は南海トラフ地震で20兆1000億円、首都直下地震で4兆5000億円と見込まれています。

台風の強度が増大するとともに、大規模地震の切迫性が高まっている足元の状況に鑑みると、港湾での防災・減災対策を今まで以上にしっかり講じていかなければなりません。

## ハード・ソフト両面で対策を講じて 港湾・後背地を守り、海上輸送網を維持

——国内港湾における防災・減災対策について、具体例を交えてお聞かせください。

上原 今回の質問にも関係しますが、「港湾・背後地を守る」と「海上輸送ネットワークを維持する」という観点で各種対策があります。

### 図 臨海部の防災・減災、国土強靱化対策



※1 台風や発達した低気圧の通過で潮位が大きく上昇する現象が「高潮」、低気圧の発達に伴う強風が原因で発生する高い波が「高波」



インタビュー

# 名古屋港全体の防災力を高め 命・生活・産業を水際で守る

名古屋港の総取扱貨物量は2023年実績で1億5784万トンと、22年連続で日本一を維持している。1959年9月の伊勢湾台風(台風15号)を教訓に、港湾管理者である名古屋港管理組合が中心となってハード・ソフト両面から自然災害への対策を幅広く講じている。名古屋港における具体的な取り組みについて、同組合にメールインタビューを実施した。  
(回答日：4月5日)

名古屋港管理組合  
総務部

危機管理監 **家田 和典氏**



## 65年前の伊勢湾台風を教訓に 沖合・内陸部で二重の防護体制を敷く

—名古屋港における防災・減災対策の基本的な考え方をご説明ください。対策のきっかけとなった出来事がありますか。

**家田** 今から65年前の1959年9月、猛烈に発達した伊勢湾台風(台風15号)が愛知県、三重県を襲いました。

この台風によって伊勢湾周辺地域、とりわけ湾奥部にある名古屋市を中心に、護岸堤防の決壊や高潮による浸水などが起こり、名古屋港とその周辺は大きな被害を受けました。

名古屋港は高潮災害を受け、非常に広い範囲が浸水しました。伊勢湾台風発生当時の名古屋市内には、木材を水に浮かべて保管しておく「貯木場」という施設が多くありました。貯木場にあった木材が高潮によって多数流出し、たくさんの家屋が倒壊しただけではなく、死者・行方不明者も5000人を超えました。

この伊勢湾台風を契機として2年後の1961年に災害対策基本法<sup>※1</sup>が制定され、我が国の防災対策の原点になっています。

一方、名古屋港自体も伊勢湾台風の被害を教訓として沖合に高潮防波堤を、内陸部には防潮壁や海岸堤防をそれぞれ整備し、二重の防護体制を敷いています。はじめに「一線堤」である高潮防波堤で台風に伴う高潮や波浪のエネルギーを弱めます。続いて「二線堤」である防潮壁や海岸堤防で市街地への高潮の浸入を防ぎます。

名古屋港管理組合の防災対策は、第1に「命」を守ること、第2にその後の「生活」を守ること、そして第3として継続的な地域経済・社会の発展に向けて「産業」を守ること、またこれら3つを守るため「防災力」を高めることを施策の柱に掲げています。

大規模災害に対応できる「地域防災を目指した港づくり」を名古屋港で実現するため、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を計画的に遂行しています。



ガーデンふ頭に設置している電動式の防潮扉

## 金城ふ頭や飛島ふ頭で 耐震強化岸壁を整備

—具体的な取り組みを教えてください。

**家田** ハード対策から説明します。まずは防潮壁の整備です。伊勢湾台風級の名古屋港基準面(N.P.)<sup>※2</sup>+5.31mの高潮を防ぐためN.P.+6~6.5mの高さの防潮壁を、庄内川河口から天白川河口までの約26.4kmで1959年から72年の間に整備しました。現在は愛知県が策定した「三河湾・伊勢湾沿岸保全基本計画」に基づき、水際線に面し背後地盤高が低い区間の液状化対策を優先的に進め、地震・津波対策として防潮壁の液状化対策を進めています。この防潮壁には、人や車両が荷役で出入りする際など、港湾機能を維持する上で必要となる箇所に防潮扉を設置しています。高潮や津波が発生した際は防潮扉を閉鎖し、背後地への浸水を防ぎます。ガーデンふ頭に設置している大型の防潮扉は電動化しており、少ない人手で迅速に稼働できるため災害の未然防止で効果を

発揮しています。

緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁については、港内4バース目となる新たな岸壁が金城ふ頭で2023年3月に概成(おおむね完成)しました。また、飛島ふ頭のNCBコンテナターミナルでは幹線貨物輸送に対応した耐震強化岸壁の整備を進めています。このうち、R1岸壁は22年10月に港内5バース目の耐震強化岸壁として供用開始しました。さらにR2岸壁は23年5月に着工し、護岸部の改良工事を進めています。早期の完成に向けて、引き続き取り組んでいるところです。

名古屋港につながる堀川口河口には、伊勢湾台風級の高潮に備えて、堀川口防潮水門を整備しています。この水門は耐震性と津波に対する耐波性を高めるため、門扉と門柱を補強し、2021年度に地震・津波対策が完了しました。

このほか、名古屋港で取り扱っている輸出入完成車が災害発生時に海上へ流出しないよう、モータープールでは2019年度、完成車置場外周囲に必要な箇所に防護柵を設置しました。また、貯木場もモータープール同様、海上流出対策として陸

※1 日本における災害対策全体の法的基盤を提供する法律。国土や国民の生命・身体・財産を災害から保護することによって、社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資することを目的としている

※2 名古屋港で潮位が最も低くなった時の最低水面からの高さで、堤防などの人工物と高潮のそれぞれの高さを比較する際に用いられる。N.P.はNagoya Peilの略



## 2月分の主要オペ輸送実績は 貨物船・油送船ともに前年割れ

日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた2月分の主要元請オペレーター輸送実績は、「貨物船」が前年同月比9%減の1567万8000トン、「油送船」が同7%減の841万5000kl・トンとなった。断続的な低気圧の発生で避難など輸送障害が多く見られた。

貨物船の主要7品目中、前年同月を上回ったのは2品目だった。このうち「鉄鋼」は同5%増の300万9000トンで、低気圧の発生に伴う輸送障害で翌月に繰り越す貨物が発生した。「燃料」は同20%増の163万6000トンで、電力向けの石炭需要が全体のプラスに寄与した。

減少した5品目では、「原料」が同4%減の355万トンとなった。スラグは輸送量が少なかった前年同月の反動増があった一方、石灰石や非金属鉱は減少した。「紙・パルプ」は同10%減の12万8000トンで、紙製品の需要減が続く。「雑貨」は同6%減の205万7000トンだった。前月に続いて、一部船社では船舶の故障などで計画を下回る輸送量を示した。

「自動車」は同30%減の316万7000トンで、貨物船で最も落ち込んだ。メーカーの不正問題に伴う工場の稼働停止の影響を受け、一部船社の輸送量が大きく減少した。「セメント」は同12%減の213万1000トンで、引き続き低調に推移した。

油送船では「黒油」が同17%減の192万7000kl・トンとなった。暖冬に伴う需要減や、製油所の装

置不具合に伴う出荷規制で減少した。「白油」は同3%減の488万2000kl・トン。ジェット燃料油需要は安定的に推移した一方、灯油需要は暖冬の影響で低調だった。「ケミカル」は同9%減の59万3000klで、需要の低さが輸送に影を落とした。

特殊タンク船の3品目は、「高圧液化」が同2%増の55万7000kl・トン、「高温液体」が同9%増の8万4000kl・トン、「耐腐食」が同10%減の37万kl・トンとなった。

## 船の大型化に伴う荷主側の対応に期待

内航大型船輸送海運組合



(左から)小林副会長、福田会長、加藤副会長

内航大型船輸送海運組合は3月21日、正副会長会見を開催した。会見には福田和志会長(NSユニテッド内航海運社長)、小林洋副会長(商船三井内航社長)、加藤由起夫副会長(北星海運社長)が出席した。

荷主対話関連では、国土交通省の安定・効率輸

送協議会鉄鋼部会での検討状況を福田会長が説明した。直近にあたる2023年12月の会合では、鉄鋼製品の安定輸送に必要な項目をリストアップするとともに「我々独自にできること、あるいは荷主の協力ができないことを項目別に整理した」と明らかにした。また、船員不足の解決策として挙げられている船の大型化について、荷主側で岸壁整備が進むことに期待を寄せた。

現在の市況に関しては、今年度の国内粗鋼生産量が2023年度(8700万トン)並みになる見込みであることから「荷動きは決して良くない」と述べた。また、鋼材輸送の落ち込みに伴い「これからおそらく、船腹量の調整がある」と懸念を示した。

小林副会長は、鉄鋼業界で高炉から電炉へのシフトが進んでいることに触れ「こうした過渡期に一般貨物船で(複数の種類の貨物を運べるように)柔軟性を高めなければならない」と語った。

加藤副会長は船主という立場から「若い人たちの期待に沿える魅力的な職場づくりをしていく。そのためにも荷主、オペレーター、船主が全てウィンウィンの関係になる物流政策を考えていく必要がある」と訴えた。

## 1~3月期の燃料油価格を公表 A・C重油ともに10万円を超える

第一中央汽船

第一中央汽船は3月27日、1~3月期の内航燃料油価格について交渉結果を公表した。伊藤忠エネクスと価格交渉を行い、同26日に決定した。

2023年12月の交渉でA重油価格がまとまらなかったため、前期(10~12月期)の価格は未定だった。今回の交渉ではキロリットル当たり10万9700円と決まり、今期は前期比3200円減の10万6500円となった。適合油価格は同1万320円減の10万3420円だった。A重油・C重油ともに前期より価格は下がったが10万円を超えた。

ドバイ原油価格(PLATTS)は1バレル当たり5.65ドル減の79.47ドル、為替レートは1ドル当たり0.76ドル円安の148.62円となった。

4~6月期の見通しについて第一中央汽船の担当者は「原油価格や為替の変動が予想できないが、横ばいになるのではないかと話した。

## 25年就航予定のLNG燃料フェリーが進水 商船三井、商船三井さんふらわあ

商船三井とグループ会社の商船三井さんふらわあは4月11日、内海造船・因島工場で建造している液化天然ガス(LNG)燃料フェリーの命名・進水式を執り行った。式典では、セコマの丸谷智会長が「さんふらわあ かむい」と命名した。

商船三井さんふらわあでは現在、大洗~苫小牧航路の深夜便として「さんふらわあ しれとこ/だいせつ」の2隻を運航している。今回進水した「さんふらわあ かむい」はこれら2隻の新造リプレス船のうち1番船にあたる。今年12月に内海造船から引き渡しを受け、2025年初頭に大洗~苫小牧航路の深夜便に就航する予定だ。

LNG燃料に加え様々な最新技術を採用し、大洗~苫小牧航路に従事する既存船比で二酸化炭素(CO2)排出量を約35%抑える。また、13mトラックの積載可能台数を既存船比20台増の155台に拡張するとともに、客室の完全個室化でドライバーが快適に過ごせる空間を提供することでモーターシフトの促進を図る。

## ハイブリッド船「HANARIA」を運航開始 MOTENA-Sea

MOTENA-Seaは4月10日、水素とバイオディーゼルを燃料として使用できるハイブリッド旅客船「HANARIA」の営業運航を福岡県北九州市で開始した。建造は本瓦造船が手掛けた。

「HANARIA」は、水素燃料電池、リチウムイオンバッテリー、バイオディーゼル燃料から推進モードを任意に切り替えられるシステムを搭載している。従来の化石燃料に比べてCO2排出量を53~100%削減するとともに、騒音・振動を抑えた電動船ならではの乗り心地が特徴だという。

1階客室の前面には大型モニターやプロジェクターを設置することでイベントや環境教育の会場などの幅広い用途にも対応できる。また、2階客室には大きな開口部を設け、風を感じながらクルージングを楽しめる設計となっている。

主要目は次の通り。総トン数:238トン、全長:33m、全幅:10m、航海速力:10.5ノット。



大型アンモニア内航船導入で合意

旭タンカー ほか

旭タンカー、商船三井内航、イコーズは3月22日、大型アンモニア内航船の導入に向けたコンセプトスタディの共同実施で合意したと発表した。

アンモニアは燃やしてもCO2を排出しない脱炭素燃料として世界的に需要が高まっている。日本でも外航船で輸入したアンモニアを、電力事業者などの需要家まで内航船で二次輸送する新たな需要が見込まれる。このため経済性や船員不足への対応も視野に、容量1万m<sup>3</sup>級の大型アンモニア内航船の投入が有効とされている。

コンセプトスタディを実施する大型アンモニア内航船は2028～29年頃の導入を目指す。船員の負荷低減や危険物輸送時の安全率向上などへの寄与を軸に①温室効果ガス(GHG)削減②汎用性③円滑な荷役—の3つのニーズを網羅する船型開発を進める。検討にあたっては、電気推進タンカー

を含む内航タンカーの運航経験(旭タンカー)、省力・安全に関する技術支援(商船三井内航)、アンモニア内航船の船舶管理ノウハウ(イコーズ)という各社の強みを生かす。

航海教育に特化した唐津海技短大が開校

海技教育機構

海技教育機構(JMETS)の国立唐津海上技術学校(佐賀県唐津市)が、航海に特化した教育を行う「国立唐津海上技術短期大学校」として生まれ変わり、開校式と航海専科第1期生の入学式を4月8日に実施した。

唐津海技短大では、日本の海事産業を担う優秀な船員を養成するため、全国規模での学生募集に力を入れる。今後は国際条約改正や技術革新に特化した「教育内容の高度化」に取り組むとしている。なお、唐津海技学校は在籍中の3年生が乗船実習科を修了する2025年9月までは存続する。■



郵船ビルディング

(東京都千代田区)

東京駅丸の内中央口から皇居外堀通りへと伸びる行幸通り。日本郵船の本社屋である「郵船ビルディング」は、その行幸通りと日比谷通りとの交差点にある。現在の建物は2代目にあたる。

初代ビルは1923年5月に竣工した。それ以前、日本郵船本社は有楽町寄りの「三菱三号館」にあったが事業拡大で手狭となり、新築ビルの計画が上がった。設計・デザインは曾禰中條建築事務所が、建築工事は米フラー社がそれぞれ手掛けた。

地下1階・地上7階の米国式オフィスビルで、竣

工当時は多くの人々の注目を浴びたが、竣工から4カ月後の関東大震災で外壁の一部が破損するなどの被害を受けた。

戦後は連合軍による接収があったが、1953年に一部接収解除となり、日本郵船の手に戻った。その後、老朽化に伴い1976年に取り壊された。

現在の2代目ビルは1978年2月に竣工した。当時敷地を所有していたのは三菱地所だったが、翌79年に日本郵船が買い取り、建物・敷地ともに自社所有とした。鉄骨鉄筋コンクリート造で、地上15階・地下3階・塔屋2階で構成されている。意匠面では左右に広がる横線を強調することで、全体の重量感を深めるとともに、「大洋を走る船の船橋」を模したデザインとしている。

2030年前半頃の竣工を目指し、3代目ビルへの建て替えを検討している。建て替え期間は本社機能を2026年竣工予定の「横浜タワー棟」に一時移転する。 ■



横線を強調したデザインで「船の船橋」を模している

新刊紹介



A5判/168頁  
定価：2,750円(税込)  
4月10日発行

発行・お問い合わせ先  
海文堂出版(株)  
TEL：03-3815-3292  
<https://www.kaibundo.jp/>

『環境と港湾』

森 隆行 著

18世紀後半に始まった産業革命を契機に、人類は様々な環境問題に直面し、その内容は変化してきた。とりわけ近年、最大の課題となっているのが地球温暖化問題だ。この問題に対応するため、日本の国内港湾では国土交通省港湾局が旗振り役となって、カーボンニュートラルポート(CNP)構想を推進している。CNPとは、ターミナルなどに限らず、港湾地域全体で脱炭素化を実現する取り組みのことを指す。

本書では「なぜ港湾として環境問題に取り組まなければならないのか」という観点で、CNPの概要や各港での取り組み状況を紹介する。さらに、港湾ターミナルにおける脱炭素化の取り組みを評価する「CNP認証(コンテナターミナル)」制度の意義や役割を解説する。

著者である森隆行氏は「はじめに」で、日本の港湾は取扱量で相対的な地位が低下するとともに、自動化やデジタル化でも世界の港湾から後れを取っていると指摘する。こうした状況下では「CNPへの取り組みが、日本の港湾復興の鍵になる」とその重要性を訴える。

■著者プロフィール

森 隆行(もり・たかゆき)…1975年大阪市立大学部卒業後、大阪商船三井船舶(現・商船三井)入社。2006年商船三井退社後、流通科学大学教授を経て、現在は同大学名誉教授。23年フィジカルインターネットセンター理事長。

SHIPBROKERS  
 売買船グループ / 自動車船グループ / プロジェクトグループ  
**Marine Trader Co., Ltd.**  
**株式会社 マリントレーダー**  
 代表取締役社長 徳田 斉周  
 〒104-0033 東京都中央区新川2丁目8番10号 第一中村ビル4階 代表 (03)3297-4408  
 URL <http://marine-trader.com/> F A X (03)3297-4405



# 2024年版 船舶明細書

発売中

## 日本船舶明細書 上巻



B5判 約440頁

「上巻」収録内容:  
総トン数500トン以上の日本国籍船舶(内航船舶を含む)  
＜資料編＞小型船等(総トン数20トン以上100トン未満、500トン未満の1,2種漁船)、船名索引、船主所有船表、信号符号一覧

## 日本船舶明細書 下巻



B5判 約440頁

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

## 船舶明細書 CD-ROM



- ・使用条件に則り、1ユーザー1枚の仕様です。インストール型ではありません。Blu-ray/DVD/CDドライブを利用して検索、閲覧してください。
- ・コンプライアンスの観点からCSV形式のデータ抽出機能は廃止しました。
- ・従来通り、日本船舶明細書上巻下巻すべての船舶情報を網羅しております。

＜申込書 ※誌面をコピー・スキャンしてお使いください。＞

刊行物	定価(税込)	会員定価 20%引き(税込)	冊数
① 日本船舶明細書セット(上下巻) - 単品で2冊買うより5,500円お得 -	49,500円	39,600円	
② 船舶明細書 CD-ROM - 仕様は上記の説明を必ずご確認ください -	49,500円	39,600円	
③ フルセット(上下巻+CD-ROM) - ①②合計からさらに10%引き -	89,100円	71,280円	
【単上】日本船舶明細書 上巻(のみ)	27,500円	22,000円	
【単下】日本船舶明細書 下巻(のみ)	27,500円	22,000円	

※別途送料を申し受けます。

ご注文・お問い合わせは TEL: 03-5802-8361 FAX: 03-5802-8371 E-mail: order@jseinc.org

年 月 日

必ず記入してください

〒

ご住所 \_\_\_\_\_

(フリガナ) \_\_\_\_\_

貴社名 \_\_\_\_\_

部 課 名 \_\_\_\_\_

担当者名 \_\_\_\_\_

電話番号 \_\_\_\_\_ FAX \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

通 信 欄 \_\_\_\_\_

※上記個人情報、申込み書籍の発送及び次年度版の申込み案内に利用させていただきます。  
※E-mail欄にご記入の方へ「JSEメール通信」にて、海運関連のセミナーや刊行物のご案内をお送りいたします。ご希望の方はチェックしてください。□

編集・発行

一般社団法人 日本海運集会所  
〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3階

<https://www.jseinc.org>



## ケミカル船の化学洗浄は弊社にご相談ください

《一般船舶の工業洗浄および陸上機器洗浄全般も含む》

全国出張



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

## KAIUN スタッフ通信

バスケットボールシーズンが佳境を迎え、日本のBリーグではまもなくプレイオフが始まります。我が富山グラウジーズは執筆時点で全体の最下位に沈み、恐らく来季は降格し2部で戦うことになるでしょう。降格の原因は多々ありますが、根本的には運営企業の新陳代謝が図られなかったこととみています。リーグの市場は年々拡大し、成長する各チームに富山は付いていけません。結果を出すためには常にレベルアップが必須です。一方で自分はどうだろう。この状況を受けて、自分自身を振り返り、心身ともに成長するための新陳代謝ができているかを考える機会にもなりました。(Ao)

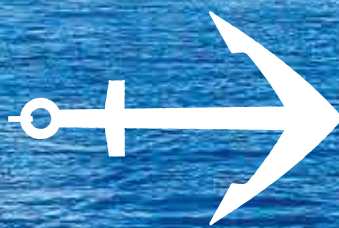
2016年4月14日に発生した熊本地震。その5年後、天守閣の一般公開を再開したばかりの熊本城を訪れる機会がありました。天守閣に向かう途中、崩れたままの石垣が眼中に入り地震の凄まじさを物語っていました。さて、今月号の特別企画では、港湾の防災・減災対策についてを取り上げました。今年元日の能登半島地震、直近では4月17日の愛媛・高知地震など大規模地震が相次いで発生する中、被災地の人命や財産などを守るためにも、港湾機能を維持することが不可欠です。同時に、個人レベルでも「大きな地震や台風は前触れもなくやって来る」ことを意識し、備えておく必要があると強く感じました。(syu)

昭和50年代の話。駄菓子屋にクジ付きお菓子があり、包みの中に「はずれ」か、すぐ貰える「金額」が書いてあった。1つ5円だったか。ある日、親に内緒で買ってみると「100円」が出た。5円が100円に化ける。当時小1の自分にとっては大当たり。駄菓子屋のオヤジから100円を貰い、すべてその場で使い切り、独りだけの極上のひと時を過ごした。以降「また当たるかも」とそのお菓子を買い続けた。が、一向に当たらない。貯めた現金約600円がみるみる減っていく。ある時「もうダメだ」と撤退した。以来賭け事には無縁である。水原一平通訳に類似の原体験はなかったのか。残念。(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。

©日本海運集会所





これからの世界に、必要とされる企業であるために。

私たち日本郵船グループは、

総物流企業の枠を超え、中核事業の深化と新規事業の成長で、

未来に必要な価値を共創します。

# これまでを極め、 これからのを拓く。

