

2025年11月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2025.11

No.1178



特集

海上保険 ～海事産業を取り巻くリスクと責任～

特別企画

ダイジェストで知るIMO（国際海事機関）

グラビア

水素エンジンの陸上運転に成功 世界に先駆けて開発が進む

You trusted choice

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/>

SEGUMAR IMABARI Email: segumar@segumarimabari.jp / Tel: +81-898-36-1188



Panama Ship Registry



@ShipPanama

#SteeringYourWay

CONTENTS | 2025年11月号 | No.1178

KAIUN



Cover
©Tawansak/Shutterstock.com

特集

17 海上保険 ～海事産業を取り巻くリスクと責任～

寄稿

18 WRECKHIREを中心とした 定額補償契約の解説

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

22 強制労働問題と海上保険

東京海上日動火災保険株式会社 海上業務部 シニアエキスパート
IUMI(国際海上保険連合) 理事、経済人コー円卓会議日本委員会 理事 新谷 哲之介

26 電子妨害と情報偽装の動向 および事故対応に関する一考察

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

30 Inter-Club Agreement (ICA) の 概要と最新の改訂

日本船主責任相互保険組合 (Japan P&I Club)
損害調査第1部 チーフスペシャリスト 齋藤 丈夫

グラビア

10 水素エンジンの陸上運転に成功 世界に先駆けて開発が進む

川崎重工、ヤンマーパワーソリューション、J-ENG

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/>



世界の海を測る 気象観測装置のプロフェッショナル

aneos

自然を測り、くらしを守る

風向風速計自動切替器

SS10型



Auto Select
2台自動切り換え
(マニュアル設定も可能)



コンパクト設計で
容易に組込み可能



LED
暗所でも見やすい
LED表示
(調光機能付)



For backup
機器の故障の備えにも



ANEOS製
アナログ風向風速計と
組合せできる



●写真は、機能説明の為 表示部を全て点灯させています

Webサーバー内蔵 データロガー

WU101M型



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



Web Server
Webサーバー機能搭載
PCブラウザから閲覧可能



真風向風速
相対風向風速
表示対応



LAN
船内LAN対応



NMEA 0183対応

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



汎用 PCブラウザに表示
専用アプリは不要です

ANEOS株式会社

アネオス

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



www.aneos.co.jp

CONTENTS | 2025年11月号 | No.1178

KAIUN

特別企画

35 ダイジェストで知るIMO

国際海事機関

IMOはどのような組織?

36 国際海運の共通規則を定める司令塔

MSC (海上安全委員会: Maritime Safety Committee)

38 船舶の安全運航に関わる規則を対象 日本も積極提案、議論をけん引

MEPC (海洋環境保護委員会: Marine Environment Protection Committee)

40 GHG排出削減が重要テーマ 代替燃料への転換図る新制度が合意

LEG (法律委員会: Legal Committee)

42 多岐に亘るテーマを法の視点で議論 代替燃料やサイバー攻撃、自動運航も

Maritime Scenes

8 「船の絵を描きたい」が生み続ける良循環

シリーズ etc.

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| 5 旅と船 | 53 新刊紹介 |
| 第20回 琵琶湖のエンターテインメント船 ミシガン | 54 造船ニュース |
| 7 竣工船フラッシュ | 56 研修講座・セミナーのご案内 |
| 12 CLOSE UP ヤンマーパワーソリューション | 58 ブローカーの窓から |
| 44 せんきょう(日本船主協会) | 60 内航ニュース |
| 48 CLOSE UP 離島経済新聞社 | 63 LOOK BACK KAIUN |
| 49 NEWS Pick Up | 64 スタッフ通信 |

一隻の船舶、無数の使命

- 重量物・モジュール輸送
- 船舶業務
- 国際複合一貫輸送
- 貨物船のBT-BT対応輸送

天洋汽船株式会社
TENYO KISEN CO., LTD.

TEL: 03-3526-4228
www.tenyokisen.co.jp
E-mail: tenyokisen@tenyokisen.co.jp
〒101-0047 東京都千代田区内神田3丁目
22番7号JS神田多一ビル8階

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トレーニング

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

7 潜水事業

●船体水中検査 ●船体水中クリーニング
●プロペラ研磨 ●船体ダメージ補修・その他



株式会社 日本海洋科学
Japan Marine Science Inc.

www.jms-inc.jp

旅と船

絵・文 PUNIP cruises／中村辰美



第20回 琵琶湖のエンターテインメント船 ミシガン

日本最大の湖、琵琶湖には古くから様々な定期航路があり遊覧船も走っているが、異色なのがこのびわこ浜大津駅のすぐ近くの大津港から出港している遊覧クルーズ船の「ミシガン」だ。

1982年、それまで「琵琶湖の女王」と呼ばれ、30年間その優美な姿で走り続けた遊覧船「玻璃丸」のあとを引き継ぐ形で建造されたこの船は、これまでの一般的な遊覧船のコンセプトを一新するかたちでアメリカのミシシッピ川を航行する船尾型の外輪船をモデルにして5年の歳月と巨費を投じてデビューした。

船名は琵琶湖のある滋賀県と姉妹県州関係のアメリカ五大湖のひとつに面したミシガン州にちなんで名づけられた。

外観的に最も目を惹くのはやはり船尾に据え付けられた赤い巨大な外輪(パドルホイール)でその構造上、わずか1メートルというこのサイズの船としては極めて浅い喫水で、水深の浅い琵琶湖を自由に走ることができ、見た目にも船尾に上がる水しぶきが豪快でとても見ごたえがある。

船内には美味しいコース料理とビュッフェが味わえる2つのレストランとステージのある室内デッキ、カフェ、軽食も食べられるバー、貴賓室などといった設備を持つ、遊覧船というよりも本格的なレ

ストラン船と言ってもいいぐらいの豪華船で、内外装には現在の造船所ではとても造れないような高級木材に細かな彫刻が施されたものは随所に使用され、壁に飾られた中世ヨーロッパ風の絵画や高級調度品、シャンデリアなどは本当に外国で船に乗っているような非日常感を味わえる。

そして4階のスカイデッキからは比叡山の山並みや雄大な琵琶湖の風景をのんびりと味わうことができる。

また毎回のクルーズ(60分と90分)ごとに3階のショーステージで行われる音楽ライブショーも歌、演奏、MCともに非常にクオリティが高く楽しいもので、さらに操舵室の背後の見学窓から操船の様子を見学できたり、パドルウォークと呼ばれる船尾に張り出したデッキからは外輪が回転する様子がじっくりと眺められたりと船好きを刺激する環境が十分に整っている。

波穏やかな琵琶湖の南をゆっくりと航海するこのミシガンのクルーズ、京都方面にご旅行の折はぜひ乗ってみることをお勧めしたい。

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)。



Sustainability at Your Service

*navigate to net-zero
with our innovation team*

総トン数で世界首位を誇る リベリア船籍

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



OCEAN ERSÄ (マーシャル諸島籍)

- 船主：STK LINE S.A.
- ばら積運搬船
- 40,647 総トン
- 24,992 重量トン
- 主機関：J-ENG 6UEC42LSH-Eco-D3
- 全長 176.56m、幅 31.00m、深さ 15.00m
- 速力：14.50 ノット
- 船級：NK
- あいえず造船(株)、9月17日竣工

IINO INEOS VESTÁ (リベリア籍)

- 船主：KNIGHTSBRIDGE NAVIGATION S.A.
- エタン / LPG 運搬船
- 60,637 総トン
- 63,546 重量トン
- 主機関：現代-MAN B&W 6G60ME-C9.5-GIE-HPSCR
- 全長 229.97m、幅 36.6m、深さ 22.80m
- 船級：NK
- HD 現代重工業、9月8日竣工



LUNA PATHFINDER (パナマ籍)

- 船主：KAGAYAKI MARITIMA S.A.
- LPG / アンモニア運搬船
- 49,561 総トン
- 56,380 重量トン
- 主機関：川崎-MAN B&W 6G60ME-C10.5-LGIP
- 全長 229.90m、幅 37.20m、深さ 21.90m、喫水 11.65m
- 速力：約 17.0 ノット
- 船級：NK
- 川崎重工業(株)、9月5日竣工

RURI COURAGE (リベリア籍)

- 船主：ERICA NAVIGATION S.A.
- ばら積運搬船
- 113,188 総トン
- 209,616 重量トン
- 主機関：MAN 6G70ME-C10.5-GI
- 全長 299.95m、幅 50.0m、深さ 25.2m
- 船級：NK
- 中国船舶集団青島北海造船有限公司、8月19日竣工



「船の絵を描きたい」が生み続ける良循環



本誌巻頭カラーコーナー「旅と船」を連載する中村辰美さんは船専門の画家兼イラストレーターだ。船を好きになったきっかけは中学生の時、家族旅行で初めて船旅を経験したこと。船の楽しさに魅了されたという。社会人時代は自動車メーカーに勤めながらPUNIP cruisesというペンネームでウェブ上で船の絵を発表していた。すると船好きの人から絵を購入したいと声が掛かり、次第に業界関係者からもポスターなどに絵を使いたいと依頼が入るようになった。定年退職を機に画家・イラストレーターとしての道を選び、現在も創作活動が続けている。

作品はクルーズ客船の商品パッケージや、海事関係企業・団体のポスター、パンフレット、広報誌などに幅広く採用されており、取引先企業は累計50～60社に上る。さらに、東京海洋大学やクルーズ客船などで水彩画教室も実施している。これまでに描いた船の隻数は「数えていないが、2000隻は超えると思う。子供の頃から数えれば1万隻を超えるかもしれない」(中村さん)という。

使用する画材はアクリル絵の具や鉛筆、油彩、デジタル画など多岐にわたり、写実的な絵画からデフォルメの効いたイラストまで何でも手掛ける。

中でもユニークな手法の一つが「船体解剖図」だ。船体解剖図は船を俯瞰で捉えて内部を図解する。描くようになったきっかけは、雑誌用イラスト記事の制作依頼だった。中村さんが子供の頃から好きだった画家の故・柳原良平さんが描いた船の断面図に着想を得たという。「船の外側を描くだけでは写真と変わらない、イラストは中を見せることができる」と考え、フェリーの船体解剖図を描いた。その後も船体解剖図の作品をウェブ上で発表していたところ、出版社から声が掛かり書籍化につながった。現在は書籍第3弾「船体解剖図PLUS」が発売されている(関連記事53頁)。

10月11～19日に掛けて横浜で中村さんの絵画展「PUNIP cruises 船の絵ギャラリー 2025」が開催された。大人から子供まで多くの人が会場に足を運んだ。いまはとくに、子供たちが船を直に目にする機会が少ない。そこで中村さんは現在、新たな目標として船を題材にした子供向けの絵本作画にも取り組もうとしている。

中村さんはただ純粋に船や船の絵を描くことが好きらしい。それが今につながった。「船の絵を描きたい」という熱い気持ちが船と人をつなぐ良循環を生み続けている。

脱炭素燃料

NEXT UE Engine → NH₃

はじまる。

アンモニア燃料エンジン
完成。



Be the First Mover
J-ENG
Japan Engine Corporation

株式会社ジャパンエンジンコーポレーション

本社・工場
〒674-0093 兵庫県明石市二見町南二見1番地38

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



新会社を設立、大形エンジンに特化して事業を推進

ヤンマーパワーソリューション

新会社「ヤンマーパワーソリューション」が10月1日から事業を開始した。同社はヤンマーパワーテクノロジー社から分割するかたちで4月1日に設立した。テクノロジー社では農業や建設機械を始めとする小形エンジン事業と船舶に代表される大形エンジンの両分野を手掛けてきた。新会社ではこのうち大形エンジンに特化して事業展開を進める。

分社化の理由は小形・大形の各分野で市場の特性やトレンドが異なっているため。小形エンジン分野では電動化やハイブリッド化が主流になりつつある。一方、大形エンジンのうち特に船用分野では内燃機関の使用を前提に新燃料への転換が進められている。また世界的にみても造船市場が一時期の低迷から中国を中心に息を吹き返していることもあり、「意思決定のスピードを上げてさらなる事業成長を目指していく」(廣瀬勝社長)のが大きな狙いとなる。

2030年度には25年度比20%増の9900台を計画

新会社ヤンマーパワーソリューションは船舶分野では船用補機と主機、陸用では常用・非常用の両方を含めた発電機向けガスエンジンやガスタービン、ディーゼルエンジンを取り扱う。

2024年度の生産実績は尼崎工場と塚口工場の2つを合わせて計7661台。内訳は中速・大形エンジンを手掛ける尼崎工場が2065台、高速・中小形エンジンを生産する塚口工場が5596台となる。



分社化してさらなる事業成長を目指すとする廣瀬勝社長

またそのうち補機と主機を合わせた船舶向けの割合は尼崎工場が95%、塚口工場が92%で、それぞれ90%以上を占める。

2025年度の出荷台数は2工場合わせて24年度比約7.5%増の8235台を予定する。2030年度はこれからさらに20%増の9900台とする計画だ。これは尼崎工場で生産する外航補機、海外主機、そして陸用非常用発電機「GY175シリーズ」の販売強化を通じて実現していく。陸用非常用発電機はとくにアジア・オセアニア地域で増加が見込まれるデータセンター向けの需要を想定する。日本市場もターゲットとなる。

造船市場に対してはGHG削減に向け新燃料に全方位で対応すべく取り組んでいく。LNG燃料のみならず、バイオ、メタノール、水素、アンモニアの各燃料で技術開発を進める。バイオ燃料は2007年から研究開発に取り組んでおり、すでに使用が始まっている。メタノール燃料向けでは現在2機種で開発試験を推進、26年度の市場投入を目指している。水素も26年度に海上での実証試験を予定する。アンモニア燃料向けも2030年度ごろの商品化を念頭に現在、技術開発を進めているところだ。

システムインテグレーションを通じての“解”も提供

さらに、GHG削減については製品類を組み合わせたシステムインテグレーションとしてのソリューションも提供していく。先ごろ、シップ・オブ・ザ・イヤー2024を受賞した水素とバイオ燃料のハイブリッド旅客船「HANARIA」では同社の技術が採用されている。水素燃料電池2台、リチウムイオンバッテリー2台、バイオディーゼル発電機1台の計5台を並列運転してそれぞれが最適な負荷率になるよう制御している。廣瀬社長はこの技術について「電動化がなかなか難しい船舶において内燃機関を活用しつつ環境負荷低減を図る実用性の高い解の一つ」としており、「このようなシステムインテグレーションへの取り組みを強化し、システムとしてのGHG削減にも寄与していきたい」考えだ。なお、ヤンマーパワーテクノロジー社は小形エンジン事業を継続していく。

楽しい海を描きましょう。

人も自然も輝き続ける、明日のためにできること。
ヤンマーは環境との調和を大切に
進化を重ねる信頼のエンジンテクノロジーで、
長い航海の安心・快適と明るい未来に貢献します。



中速4ストローク水素エンジン
6EY22ALDF-H

ヤンマーパワーソリューション株式会社 営業本部

〒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



KNOW SAFETY NO PAIN,
NO SAFETY KNOW PAIN

すべては組合員のために



JAPAN P&I CLUB
日本船主責任相互保険組合

www.piclub.or.jp



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 — TOWA TECHNO since 1947

船舶のトータルエンジニアリング・カンパニー

**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

SOMPO

受け継ぐのは、人への思い。

私たちの始まりは130年以上前の明治時代。

「人々の暮らしや幸せをお守りしたい」

この創業の思いが、原点であり原動力です。

これからも、すべての人々の幸せとより良い社会の実現に向け、
私たちは挑み続けます。



東京の街を守るため結成された
私設消防団
「東京火災消防組」
(1888年)



損保ジャパンの
ブランドストーリーは
こちら▶



損保ジャパン

三井住友海上は、持続可能な社会の実現に取り組みます

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS



SDGsで 人と自然を守る

気候変動の緩和と適応に貢献

脱炭素社会の
実現を支援

再エネ支援サービスや
再エネ等事業者のリスクを
総合的に補償

緩和

脱炭素のための
取り組み

自然資本を活用した
CO₂吸収取り組み

インドネシア熱帯林再生
プロジェクトやアジアでの
マングローブ植林の実施

気候変動への取り組み

自然災害の激甚化・頻発化への備えを支援し、
ネットゼロに向け、ステークホルダーとともに
脱炭素社会の実現に貢献していきます。

防災・減災に向けた
BCP対策支援

台風・豪雨による被害予測、
リアルタイムなリスク可視化や、
避難支援アプリの提供

適応

防災・減災のための
取り組み

気候変動リスクの
コンサルティング

気候変動による洪水頻度変化
予測マップ、TCFD向け自然災害
影響定量評価サービスの提供

特集

海上保険

～海事産業を取り巻くリスクと責任～

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

2025年の特集は、

- ・WRECKHIREを中心とした定額補償契約の解説
- ・強制労働問題と海上保険
- ・電子妨害と情報偽装の動向および事故対応に関する一考察
- ・Inter-Club Agreement (ICA) の概要と最新の改訂

—の4テーマをお届けする。



寄稿

WRECKHIREを中心とした 定額補償契約の解説

三井住友海上火災保険株式会社
グローバル損害サポート部
四国海損グループ

石田 大悟



1. はじめに

従来、海外の大規模海難事案ではLOF (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement、ロイズ救助契約標準書式)に基づく救助が主流であった。しかし近年、LOFの使用は著しく減少し、代わってWRECKHIRE等の定額補償契約に基づく救助が増加している。背景には、航海機器の発達による大規模海難の減少や、船舶の大型化に伴う救助費用の高騰により、一部の船主や船体保険者がLOFを回避する傾向にあることが一因として指摘されている。本稿では、WRECKHIREを中心とした定額補償契約の特徴と留意点について、LOFとの比較も交えながら概説する。

2. 定額補償契約

(1)定額補償契約の概要

定額補償契約とは、救助作業に係る費用及び作

業内容を予め定めた契約書式である。この書式では、救助業者は合意された金額で作業を遂行する義務を負い、発注者(通常船主)は救助の成否に関わらず、契約条件に基づく支払義務を負う。近年は、被救助価額の高騰に伴う救助費の増大や、報酬の予測困難性といったLOFの課題を克服する手段として、定額補償契約は広く使用されている。当該契約は定額払いであるため、契約締結時に金額を予測しやすく、LOFと比較して相対的に安価な傾向にある点が特徴である。

(2)三大原則

定額補償契約には、「定額補償」、「全額債務」、「期日払い」という大きく3つの原則がある。

①定額補償

定額補償契約のもとでは、救助の成否や被救助価額に関わらず、船主は定額の支払義務を負う。この点は「No Cure No Pay (不成功無報酬)」、かつ報酬が「被救助価額限度」となるLOFとは大きく異なる。船主からすれば金額を予測しやすい

といったメリットがあるのに対し、救助業者の視点でも、救助の成否に関わらず安定して定額の報酬を獲得できるというメリットがある。

②全額債務

LOFの場合は船主、荷主、傭船者等の各財産の所有者が各々独立して支払義務を負うが(分割債務)、定額補償契約では作業の発注者(通常船主)が全額の支払義務を負う。したがって、救助費が船体保険の小額共同海損担保特別条項(以下、SGA)の限度額を超過し、船主に実損が生じる場合には、船主は共同海損を宣言し、後日荷主等から回収を行うことが一般的である。

③期日払い

LOFの場合は、救助作業完了後、私的示談や仲裁を経て報酬が決定されるのに対し、定額補償契約では救助作業の完了を問わず、予め契約書で定められた契約条件に基づき、定期的に定額の支払義務を負う。支払条件は交渉次第であるが、作業着工前に一定の支払いを求めるものや、WRECKSTAGEのように一定のフェーズ毎に区切って支払を求めるものもある。

(3)主な支払方式

定額補償契約には、大きく以下2つの支払方式がある。

①Daily Hire

Daily Hireとは、作業(曳船、機材、人員等)の日額を事前に取り決める方式であり、TOWHIREやWRECKHIREがこれにあたる。日額ベースで請求されるため、既に仕向地が決まってい、単純な曳航作業となる場合、あるいはエスコートのみのような簡易事案において、望ましい支払方式と言える。一方で、作業が長期間に及ぶ場合や、作業完了時期が見通せない場合には不向きな書式と言える。

②Lumpsum

Lumpsumとは、上記Daily Hireとは異なり、作業の総額を事前に取り決める方式である。作業の総額が事前に判明するため、作業が長期間に及

ぶ場合等に望ましい支払方式と言える。一方、本格的な救助作業の場合、十分な現場調査をせずに、救助報酬の総額を算出することは救助業者にとって極めて困難であることから、大規模海難での使用は限定的である。

3. WRECKHIRE

(1)WRECKHIREの概要・特徴

本稿では、数ある定額補償契約の中から、WRECKHIREについて詳述する。WRECKHIREは近年LOFに代わって、最も頻繁に使用されている定額補償契約である。当該書式はDaily Hireの定額補償契約であるため、金額を予測しやすく、LOFと比較して相対的に安価であることから、港湾や河川等の比較的安全な場所での離礁作業等で主に使用されている。契約の際は、16から構成されるBox欄に、本船の明細や海難の概要、救助作業の内容や日割りの単価、支払条件等を記入し、当事者間で合意する必要がある。契約条件は交渉次第であり、危険の切迫度合いや相見積の取得状況等によって、契約内容は大きく変動する。したがって、日頃から本邦の救助業者に加えて、海外の救助業者やタグブローカーとコネクションを持っておき、有事の際には可能な限り多くの相見積を取得することが契約交渉を有利に進める上で肝要と言える。

(2)WRECKHIRE締結時の留意点

次に、LOFと比較した際のWRECKHIRE締結時の留意点を紹介する。

①救助契約締結の長期化

WRECKHIREはLOFと異なり、日割りの単価や支払条件、救助作業の内容等各種条件を予め救助業者と交渉し決定する必要がある。したがって、契約の締結までに数日を要することも少なくなく、大規模な火災や浸水ケース等、緊急を要する事案では不向きな書式と言える。特に、無要な契約締結の遅延は、船体及び積荷の損害拡大、さらには環境にも多大な悪影響を及ぼしかねないこと

寄稿

強制労働問題と海上保険

東京海上日動火災保険株式会社
海上業務部 シニアエキスパート
IUMI（国際海上保険連合）理事
経済人コー円卓会議日本委員会 理事

新谷 哲之介



1. 強制労働問題のポイント

現代奴隷問題とも称される本問題は、サプライチェーンのグローバル化の進展に伴い、廉価な労働力へのアクセスが容易になった結果として、とりわけ発展途上国の貧困な状況にある人々に生じている労働問題であり、近年では「責任あるサプライチェーン」や「ビジネスと人権」と称されることが一般的になっている。

これらの労働問題には、看過し難い苛烈な人権侵害もあり、サプライチェーンの川下にある大企業等が、重大な人権問題を抱えるサプライチェーンの川上に対して関心を払わずに調達を行うことに対する倫理的問題が指摘されるようになった。人権侵害の態様は多様であるが、たとえば手掘りの鉱石採掘現場で働く児童であるとか、農業に曝露された状態での労働を強いられる農作業従事者、あるいは漁船上に拘束されて何年も奴隷労働を強いられている悲惨な例もあるし、また一見するとさほどの悲惨さはなくとも、人命にかかわるリスクを抱える劣悪な環境下の縫製工場や船舶解

体現場のような例も多くあり、またカカオ豆やパーム油などのように児童労働で知られる作物栽培もある。資源開発などに伴う環境破壊もまたその地に住む人々の人権を脅かすことがある。

本問題の根源的現象として、たとえば、児童が危険な鉱石採掘現場で働かされているという問題が報じられていても、その鉱石が鉱山から仲買人、仲買人から商社、商社から精錬業者、精錬業者から金属部品メーカー、金属部品メーカーから完成品メーカー、完成品メーカーから卸売業者、卸売業者から小売業者というような取引を経ることで、川下に行くほどに購買者は自らと問題との関係性を認識できなくなるという点がある。つまり、幾層もの商取引を経ることでサプライチェーンの川上にあった問題がいわば濾過され、いきおい自らの需要が搾取構造の遠因であると感知することは難しくなる。この問題に対し、調達を行うに際してはサプライチェーンの川上の人権侵害についても責任観念を求める思想が生まれ、この潮流は国連での検討を経て、2011年の国連人権理事会による「ビジネスと人権に関する指導原則」の採択として結実した。

ビジネスと人権に関する指導原則

第一の柱	第二の柱	第三の柱
人権を保護する国家の義務	人権を尊重する企業の責任	救済へのアクセス
運用上の原則	運用上の原則	運用上の原則
● 一般的な国家の規制及び政策機能 ● 国と企業の連携 ● 紛争影響地域における企業による人権尊重の支援 ● 政策の一貫性の確保	● 企業方針によるコミットメント ● 人権デュー・ディリジェンス ● 救済への取組 ● 置かれている状況を踏まえた対応	● 国家による司法手続 ● 国家による非司法的苦情処理の仕組み ● 非国家基盤型の苦情処理の仕組み ● 非司法的苦情処理メカニズムの実効性の基準

（出典）外務省冊子「ビジネスと人権とは？」(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100116940.pdf>) を基に編集部作成

同原則は、①国家の人権保護義務、②企業の人権尊重責任、③救済へのアクセス、を柱とするソフトローであるが、その後の各国の立法上の規範となっている。翌2012年にアメリカで制定されたサプライチェーン透明化法(カリフォルニア州法)は実定法の嚆矢であり、2016年にはイギリスが現代奴隷法を、2017年にはフランスが人権デュー・ディリジェンス法を、2021年にはドイツがサプライチェーン・デュー・ディリジェンス法またオーストラリアが現代奴隷法をそれぞれ制定し、以降も各国の立法が続いている。これらの法律は、自国の大企業に対し、人権問題があるサプライチェーンにおける調達を防止するために、サプライチェーンの川上まで遡及して人権上のデュー・ディリジェンス義務を課すことなどを規定する規制法である。日本政府も国際的趨勢に鑑み、「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」を2022年に策定した。また、2024年には、EUでコーポレートサステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令が採択され、発効すれば全加盟国で立法が行われることになる。

サプライチェーン上の人権侵害問題は、グローバル化の帰結ととらえられることが多いが、グローバル化を促した大きな要因は貿易の発展である。20世紀を通じ、輸送技術は急激に発達し、ロジスティクスは地球上に毛細血管のごとく延伸

し、通信技術の進歩も相まって、国際物品売買の利便は著しく向上した。また、20世紀後半には、欧米の植民地から独立したアジアやアフリカの国々が、自国の経済発展のために主体的に貿易を行うようになったことも手伝い、世界の貿易量は急拡大を示した。こうした貿易環境の出現は、自ずと国際的な価格競争力を持つ供給源に需要を集中せしめ、強い需要は労働力の動員を招致した。これは、労働環境の整備が発展途上にある国々において、弱者からの搾取という社会的な歪みとして顕現する。

責任あるサプライチェーンに対する問題認識は、欧米諸国においてとりわけ高く、その一端を示す例として、2015年にアメリカでは、消費者らが大手小売業者のCostco社に対し、同社が販売する輸入エビについて、これらがタイで養殖されているところ、養殖にはエサとして小魚が利用され、この小魚を漁獲している漁船上では拘束された労働者が強制労働に従事させられていると主張し、集団訴訟を起こした。また、タイのエビの加工工場では、子供も含めた多数の人が監禁されて殻むきの奴隷労働に従事していることも報道され、これらは不買運動に発展した。日本でも知られる例としては、2021年に、中国の新疆ウイグル自治区において民族迫害や綿花栽培における強制労働の疑惑が浮上し、アメリカ向けに輸出されたユニクロ社製のアパレルがアメリカ税関におい

寄稿

電子妨害と情報偽装の動向 および事故対応に関する一考察

損害保険ジャパン株式会社
海上保険金サービス部
船舶保険金サービス課

飯干 友太



I.はじめに

2025年5月、紅海・エリザ礁付近で発生した7000TEU型コンテナ船「MSC ANTONIA」の座礁事故は、GPS(衛星利用測位システム)への干渉が原因の一つである可能性が報じられた。報道によると、本船はスーダンのバシャーラ港からサウジアラビアのジッダ港へ航行中、予定航路から外れて浅瀬に乗り上げたという。仮に電子妨害が主たる原因であれば、高度な安全対策が施されているであろう大型の商船でさえ、座礁に至ったことに危機感を覚える。

本稿では、第三者がGPSやAIS(自動船舶識別装置)の信号に干渉する「電子妨害」と、制裁逃れを目的とするシャドーフリート(影の船団)のように、自らAISなどを偽装する「情報偽装」の二つに大別して動向を整理し、船舶の事故対応に携わる者の視点から事故対応への影響を考察する。

II.「電子妨害」と「情報偽装」に関する動向

1. 電子妨害について

(1) 電子妨害の手法

GPSやAISなどの船舶の位置情報システムに対する電子妨害には、一般的に「ジャミング」と「スプーフィング」という手法が存在する。ジャミングは、GPS/GNSS(全地球航法衛生システム)などと同じ周波数帯で強力な妨害電波を発信し、船舶が受信すべき正規の信号をかき消す手法である。一方、スプーフィングは、偽の信号を送信し、受信機に誤った情報を信じ込ませる、より巧妙な手法である。

(2) 電子妨害の特徴と影響が疑われる事故事例

これらの電子妨害は、行為者とその目的の特定が困難であるという特性を持つ。過去から、特に紛争地域や政治的に緊張した海域で確認されてきた。

現在、UKMTO(英国海運貿易オペレーション)

が海賊・テロ・電子妨害を含む航行妨害などの監視と通報窓口を担い、注意喚起情報を提供している。冒頭の「MSC ANTONIA」座礁事故でも、UKMTOが注意喚起情報¹を発出していたことが確認できる。

2025年6月には、ホルムズ海峡付近でVLCCとスエズマックスタンカーの衝突・炎上事故が発生した。報道によれば、第三者によるGNSSへの干渉影響の可能性が指摘されている。さらに、スエズマックスタンカーがシャドーフリートである可能性にも言及されている²。

(3) 国際機関によるガイドラインの整備

IMO(国際海事機関)やIACS(国際船級協会連合)は、ジャミングやスプーフィングを含むサイバーリスク管理に関して、ガイドラインの発行や要件化を進めており、近年の改定においてはより具体的な対策が示されている。一例として、IMOでは直近2025年に「MSC-FAL.1」(2017年承認)を改定し、実装すべき最低限の管理策(minimum controls)をリストアップしている。

また、IACSの統一規則UR E26とUR E27の発行を受け、各船級協会の実務上の対応を解説する

ガイドランスを発行するなど、整備を進めている(図表1)。

2. 「情報偽装」について

「情報偽装」は、麻薬の密輸などのスマグリング全般、海賊行為、違法漁業などで行われるが、スマグリングの一形態であるシャドーフリートに焦点を当て、整理をする。

(1) シャドーフリートの特徴

シャドーフリートの特徴は、その欺瞞的な運航実態にある。情報偽装に関連する特徴としては、AISの信号を意図的に停止させて追跡を逃れる行為、船名やIMO番号の頻繁な変更、海上で船舶から船舶へ貨物を移し替え(瀬取り、STS transfer)による貨物の原産地偽装、などが挙げられる。

また、2024年発行のCREA(The Centre for Research on Energy and Clean Air)のレポート³によれば、シャドーフリートの活動範囲は、UKMTOが重点的に情報提供を行う中東地域に留まらず、バルト海、ドーバー海峡、地中海、さらには日本海といった世界中の広範な海域に及ん

図表1：国際機関によるガイドラインなどと要件化の概要

主体	名称	時期	概要
IMO	海上サイバーリスク管理に関するガイドライン (MSC-FAL.1/Circ.3)	2017年承認 (2022年, 2025年改定)	・サイバーリスク管理のための高レベルな推奨事項。5つの機能要素(識別、防御、検知、対応、復旧)を提示 ・2025年の改定では、実装すべき最低限の管理策(minimum controls)を具体的にリストアップ
IMO	決議 MSC.428(98)	2017年採択	・安全管理システム(SMS)にサイバーリスク管理を組み込むことを奨励 ・2021年1月1日以降の最初のDOC年次検査が期限
IACS	統一規則 UR E26 (船舶のサイバーレジリエンス)	2022年策定 (2023年改定)	・2024年7月1日以降の建造契約船に適用される強制要件 ・船舶全体のサイバーレジリエンスの枠組みを規定
IACS	統一規則 UR E27 (船上のシステム及び機器のサイバーレジリエンス)	2022年策定 (2023年改定)	・2024年7月1日以降の建造契約船に適用される強制要件 ・個々のシステム・機器の技術的セキュリティ要件を規定
ClassNK	船舶のサイバーレジリエンスに関するガイドライン	2024年発行	・UR E26の要件を解説 ・主に造船所と船主が対象
ClassNK	船上のシステム及び機器のサイバーレジリエンスに関するガイドライン	2023年発行 (2025年改定)	・UR E27の要件を解説 ・主に船用機器メーカーが対象

1 UKMTO Recent Incidents <https://www.ukmto.org/recent-incidents> (事故の2日前の2025年5月9日付で、複数の船舶からGPSの干渉の報告を受けている旨、注意喚起が発されていた。)
2 CYDOME社 HP内記事 <https://cydome.io/tankers-collide-in-the-gulf-analysts-suspect-gps-jamming/>
3 CREA レポート https://energyandcleanair.org/wp/wp-content/uploads/2024/09/State-Capture_CREA_Shadow-fleet-policy-briefing_Final_08.2024.pdf

寄稿

Inter-Club Agreement (ICA) の概要と最新の改訂

日本船主責任相互保険組合 (Japan P&I Club)
損害調査第1部 チーフスペシャリスト

齋藤 丈夫



1. はじめに

「Inter-Club Agreement (ICA)」は、主に New York Produce Exchange (NYPE) および Asbatime 書式の定期用船契約のもとで発生する貨物クレームの解決を円滑化し、用船契約上の船主と用船者間の責任分担を明確化するために、国際 P&I グループ加盟クラブ間で合意された取り決めである。その目的は、長く費用のかかる訴訟を回避して早期解決を図ることにあり、今日では海運業界で広く採用されている。1970 年に初めて策定・発効されて以来、数度の改訂を経て、直近では 2025 年 7 月に最新の改訂がなされた。日本船主責任相互保険組合もアジア唯一の加盟クラブとして、国際 P&I グループ内の改訂ワーキンググループに参加し、その改訂に携わった。本稿では、この最新の改訂も踏まえて、制定の背景と特徴、概要について案内する。

2. 制定の背景と特徴

定期用船契約では、船主と用船者の間で貨物管理や運送に関する責任分担が細かく規定されているが、実際に貨物損害が発生した場合、どちらの責任であるかを特定するのが困難なケースが多く存在した。そのため、船主と用船者間の責任分担をめぐって、訴訟や仲裁となり、高額な訴訟費用や弁護士費用が発生するなど、多大な時間と経済的成本を要していた。荷主から貨物クレームを受け、船主と用船者間の紛争に発展した場合は、その係争費用をてん補する P&I クラブにとっても大きな負担であった。

このような状況を改善し、貨物クレームに関する船主と用船者間の責任分担を明確化し、紛争の円滑な解決を促進するために、国際 P&I グループ加盟クラブ間で合意された協定が ICA である。ICA の具体的な特徴は以下のとおりである。

● **責任分担の明確化:** 貨物損害の具体的な原因に基づき、船主と用船者の間で責任を事前に割り当てるための基準が明確化され、当事者間の交渉が容易になる。

● **紛争の早期解決とコスト削減:** 責任分担の基準が明確化され、紛争が長期化するのを防ぎ、訴訟や仲裁といった高額な法的手続きに訴える必要性を低減させる。

3. 概要

ICA は 1970 年の発効以来 4 回改訂されている。1984 年の最初の改訂は、クレーム提起の時効に関する規定の不備に対処するためであった。1996 年の 2 回目の改訂は、コンテナ業界のニーズに応えることを目的とした、より広範な改訂であった。2011 年の 3 回目の改訂では、相互主義に基づく担保取得の権利を創設する新たな条項が盛り込まれた。

そして 2025 年 7 月に 4 回目の改訂が行われ、裁判所の判決などに基づく解決も分担対象であること、またクレームが成功裏に防御された場合の防御費用も回収できることが明確化された。本稿での案内はこの 2025 年版に基づくものとする。

適用範囲(第1条から第4条)

● **第1条:** 1946 年版または 1993 年版の NYPE、または 1981 年版の Asbatime (またはこれらのフォームのその後の改正版) 書式で、2025 年 7 月 14 日以降に締結された用船契約に適用されることが規定されている。また、2025 年 7 月 14 日以前に締結された用船契約やその用船契約のもとで生じたクレームについても、当事者の合意により適用可能である。

● **第2条:** ICA の条項は、用船契約の他のいかなる規定にもかかわらず適用されることを定めている。これは、貨物クレームについて、用船契約の他の条項ではなく、ICA に基づいて船主と用船者間で対処されるべきであることを意味する。特に時効については後述の第 6 条で規定される。

● **第3条:** ICA の対象となる貨物クレームの定義が含まれている。これには、積荷の滅失、損害、不足(荷緩、漏出損、抜荷を含む)、誤揚、遅延に関するクレーム、およびそれらに関連して荷主が支払った関税や罰金、訴訟費用、利息も含まれる。また、荷主などからの貨物クレームに対応するために要した弁護士やエキスパートなどの防御費用も貨物クレームの定義に含まれる。これまで荷主からの貨物クレームの防御に成功した場合にその防御費用が対象となるか争いがあったが(裏を返せば 1 円でも解決金を支払うことが必要ではないか、という議論があった)、2025 年の改訂により、そのような防御費用も ICA の対象となることが明示され、以前の曖昧さは解消された。ただし、ICA に基づく請求を行うために発生した費用は明示的に除外されている。

● **第4条:** 第 3 条で定義された貨物クレームは、本条に規定される 3 つの条件を満たす場合に、ICA による配分がなされる。

①貨物クレームは用船契約に基づいて承認された運送契約に基づいて行われたものでなければならない、運送契約にはヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、またはハンプルグ・ルールが強制的に適用される場合はハンプルグ・ルールよりも、運送人にとって不利でない条件を組み込んでいる必要がある。運送契約が複合輸送または複合一貫輸送を含むものである場合、それが用船契約で承認されていなくとも、貨物損害が海上輸送中に発生しているのであれば、ICA の適用は認められる。

②用船契約における貨物責任条項が「実質的に変更されていない」ことも条件である。NYPE/Asbatime 形式の第 8 条に「and responsibility」を追加する、または船長に貨物取扱い責任を負わせる類似の変更は、実質的な変更とは見なされないが、NYPE 26 条または Asbatime 25 条に「cargo claims」という文言が追加された場合は実質的な変更と見なされ、用船契約に ICA が摂取されていたとしても、ICA による配分は適用されない。

危険物船舶運送及び 貯蔵規則 22訂版

IMDGコードの第42回改正に伴う令和7年1月1日施行の改正までを収録した最新版。本書では別表第1をA4判の見開きで見やすく表示し、独自にEmSコードを付記。品名(日本語名・英語名)索引付き。本書は(一社)日本海事検定協会が実施する検査業務で使用されています。

国土交通省海事局検査測度課 監修
A4判 796頁 定価31,350円(税込)



専門高校生・大学生のための ドローンの教科書

専門高校や大学、専門学校などに向けた、産業用ドローンスペシャリストの人材育成の教科書。ドローンの一般知識や概説に加え、国土交通省が定める国家資格(一等・二等)の取得に必要な学科試験の教則と実地試験の実地細則を全て収録し、その内容を理解するうえで必要な解説やイラスト、模擬問題を掲載。さらに、産業用ドローンそれぞれの解説とその活用事例を紹介し、課題研究や探究活動などに活用できる。

産業教育ドローン活用研究会 編 B5判 192頁 定価2,860円(税込)



＜北水ブックス＞



ぼくらは航海しない

水産学部・動物生態学研究室での卒業研究体験記

7名の学生さんが、卒業研究体験を、自由奔放なスタイルで公開。悪戦苦闘のなかで新発見に出会う様子や、そのときの心情が描かれています。大学生の生活や、研究室というものの雰囲気も感じ取れそう。研究対象として登場するのは、巻貝、魚のあくび、フジツボ、ヘビトンボの幼虫、イワナ、吸虫、ヒトデと、バラエティ豊か。

和田哲 編 A5判 96頁 定価2,200円(税込)

海文堂出版

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



©IMO

特別企画

ダイジェストで知るIMO

国際海事機関

国際海運の安全確保や環境保護を推進する役割を担うのが国連の専門機関の一つであるIMO(国際海事機関: International Maritime Organization)だ。IMOは加盟国同士が協力しながら、海上の安全基準や環境保護などに関するルールの策定・改正を行い、世界の海運業界が安全で持続可能な運航ができるよう取り組んでいる。その実務を担うのが各分野に特化した5つの専門委員会だ。

11月号特別企画では、IMOの中でも中心的な役割を果たすMSC(海上安全委員会)とMEPC(海洋環境保護委員会)、そこにLEG(法律委員会)を加えた3委員会の概要と現況を紹介する。各委員会の審議状況や今後の見通しについて簡潔にまとめた。

(取材協力: 国土交通省海事局安全政策課、海洋環境政策課、総務課、物流・自動車局)

IMO はどのような組織？

国際海運の共通規則を定める司令塔

船舶の安全や海洋環境を守る 日本は理事国として積極関与

IMO（国際海事機関）は船舶の安全確保や海洋汚染の防止、海事問題に関する国際協力を促進するため、1958年に設立された国連の専門機関の一つだ。本部はロンドンにあり、176カ国が正式加盟、3つの地域が準加盟（2025年8月現在）して活動している。

国際海運は世界の物流を支える重要な存在だ。現在、世界の貿易量の約8割以上は海上輸送されていると言われている。海には多種多様な船が航行し、港には世界中から多岐にわたる貨物を積んだ船が集まる。仮に各国の海運や港湾に関するルールが統一されていない場合、円滑な物流は困難となる。重大事故につながることも考えられる。

だからこそ、船舶の設計や運航、安全管理、環境保全、港湾手続きといった分野で、国際的に統一されたルールの整備が不可欠となる。その役割を担うのがIMOだ。

IMOは、海事に関する共通のルールを各国に提供することで、船舶が安全かつ効率的に、そして環境に配慮しながら国境を越えて航行できる仕組みを作っている。つまり、国際海運の「共通ルール」を定める司令塔だ。

日本は設立当初から理事国として参加し、条約やルール策定に積極的に関与している。例えば、AFS条約（船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約）は日本が主導し、作成された。また、2012～15年まで日本が擁立した関水康司氏が事務局長を務めたほか、24年のデータによれば日本はIMOに対し93万2533ポンド（約1億8000万円）を分担金として拠出している。この金額は全体の約2.6%を占め、第10位に位置する。このように、日本はあらゆる側面からIMOで存在感を発揮していることがうかがえる。

第二次世界大戦後に発足 82年に現在の名称へと変更

IMO設立の流れは19世紀にさかのぼる。この頃、世界の貿易が活発になり、郵便や通信、鉄道などの分野では次々に国際機関が設立されたが、海運ではこのような動きは見られなかった。

しかし1912年、タイタニック号沈没事件という乗船者約2200人のうち約1500人が死亡する事故が発生。この事件を契機に、それまで各国が個別に定めていた船舶の安全に関する規則を国際条約として統一する機運が高まった。その結果、1914年にロンドンで国際会議が開かれ、SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）が採択された。

その後も長らく海事専門の国際的な枠組みはなかった。第二次世界大戦後に発足した国際連合では運輸通信委員会が設置され、同委員会が船舶輸送の技術面を検討する常設の海事専門機関の必要性を指摘した。そこで1948年開催の国連会議において「IMCO（政府間海事協議機関：Inter-governmental Maritime Consultative Organization）」の設立が決まり、その活動に関するIMCO条約を採択した。同条約への加盟が進まない中、日本が1958年に加盟したことで発効要件が満たされ、設立に至った。

その後、IMCOの活動は拡大し加盟国も増えた。これを受けて1975年に条約を改正し、82年の改正条約発効を機に名称をIMOへと変更した。

現在は気候変動やMASSへの対応に 各委員会で取り組む

IMOは設立以来、国際海運の安全や環境保護の推進を目的に活動してきた。近年では次のような課題への対応にも注力している。

まずは海運に限らず世界規模で直面している気

候変動だ。2018年にGHG排出削減に関する戦略を採択して23年に改定し、「IMO GHG削減戦略」を策定した。50年頃までの国際海運のGHG排出ネットゼロや、30年までのゼロエミッション燃料5～10%導入などを目標として掲げている。

次に自動運航船（MASS：Maritime Autonomous Surface Ships）への対応も注目を集めている。MASSの実用化を見据え、自動化の程度や乗船者の有無、船舶の監視などについて議論されている。さらに近年多発するコンテナ船やRORO船の火災事故を受けて、安全基準の見直しも急務となっている。電気自動車の搭載に伴う新たな発火リスクへの対応や、貨物スペースでの消火体制の強化に関する議論などが進められている。

実務を担う5つの専門委員会

では、IMOは条約やルールをどのように決めるのか。IMOには全加盟国で構成する総会と理事国40カ国で構成する理事会がある。その下に実務を担う5つの専門委員会がある。「MSC（海上安全委員会）」は船舶の構造・設備や海上安全に関する手続きなどを取り扱う。「MEPC（海洋環境保護委員会）」では船舶に起因する海洋汚染の防止や規制に関して議論する。その他、「LEG（法律委員会）」、「TC（技術協力委員会）」、「FAL（簡易化委員会）」があり、専門分野ごとに議論と決定が行われる。

これらの委員会では、各国代表が議論を行い、

合意形成（コンセンサス方式）を基本としてルールやガイドラインの策定が進められる。また、MSCとMEPCにはより専門的な内容を検討する小委員会があり、詳細な技術的課題を扱う場として機能している。

5つの委員会のうち、特にTCとFALについては報道などで取り上げられる機会が少ない。

TCは、IMOに加盟する途上国がIMOの定める国際基準を満たせるよう支援する「統合技術協力プログラム（Integrated Technical Cooperation Programme、ITCP）」に関する審議などを行っている。加盟国間の情報共有の場、また途上国への教育・研修の場としての役割を持つ。

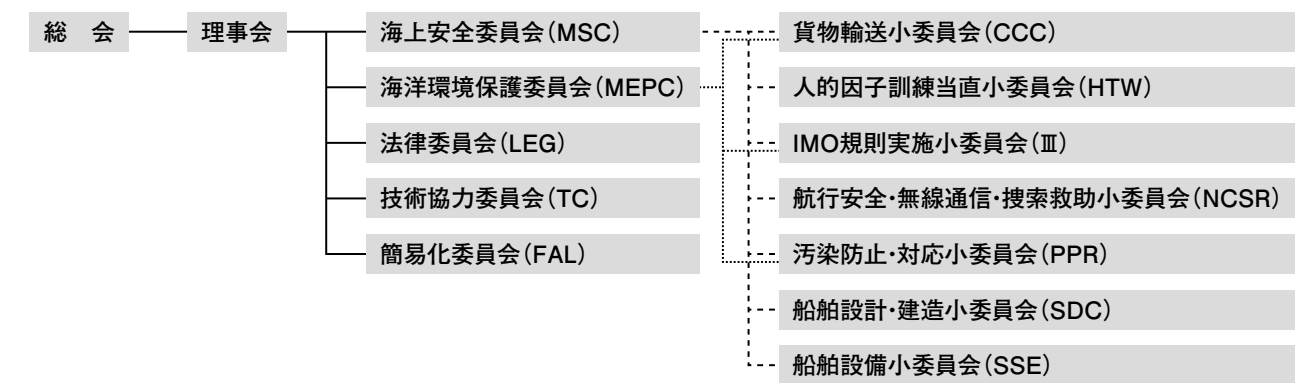
最近の主な審議事項としては、IMO加盟国監査スキームの監査員の養成や、監査を受ける加盟国行政官の育成について議論が行われている。

一方、FALは国際海上交通の円滑化を目的とした委員会だ。1967年に国際海運における各種手続きを簡素化・標準化するとともに各国の異なる規制による遅延やコスト増を防止するためのFAL条約が発効した。

最新のトピックでは、デジタル技術を活用して効率・安全・持続可能性を高める「海事デジタル化のためのIMO戦略」の策定に向けた作業が行われている。これは2027年IMO総会で採択される見通し。そのほか、電子証明書に関する共同ガイドラインの承認や、自動運航船の港湾手続きと安全確保などに関する規定の検討などが行われている。

続いて、次頁からMSC、MEPC、LEGの動向を取り上げる。 ■

IMOの組織図



国土交通省ウェブサイト「IMO（国際海事機関）の概要」を基に編集部作成

離島航路の減便問題について産官民が議論

離島経済新聞社

離島経済新聞社は10月8・9日、「未来のシマ共創会議2025」を開催した。有人離島の人口減少に伴う人手不足や財源不足、インフラ更新危機などが顕在化する中で、離島地域の持続可能性を高めるためのアイデアについてトークセッションやワークショップなどを行った。

セッションの1つ「海の道を維持するために」では、離島航路の減便問題が取り上げられた。国土交通省海事局内航課の叶雅仁課長、伊豆諸島開発の山本忠和代表取締役、九州産業大学の行平真也准教授、エイトノット創業者の木村裕人代表取締役が登壇し、減便問題の現状や離島航路を維持するための具体策について議論した。

離島航路は減便や事業者撤退が続く

セッションでは初めに行平准教授が離島航路の現状を紹介した。現在、離島航路は全国に276航路あり、うち126の航路が島を結ぶ唯一の手段かつ赤字の航路として国から補助を受けている。また、特に今年は離島航路の減便や事業撤退が続いているという。具体例としては、隠岐汽船が大幅減便を実施したほか、奄美海運も週5便から週4便へと減便した。また、広島県で本土一似島間を結ぶ2航路のうち1事業者が撤退し、竹原一大崎下島航路も運航を休止している。

背景には、船員不足や経営者の高齢化、経営の厳しさなどがある。離島航路における船員の有効求人倍率は4.78倍と非常に高い。居住地域が限られることが船員確保の課題の1つであり、「離島航路によっては島に住むことが条件のケースもある」（行平氏）という。以前は離島出身者の重要な雇用の場だったが、離島の人口減少が続く中で航



右から行平氏、木村氏、山本氏、叶氏

路利用者が減るとともに、現地での船員確保も難しくなっているのが現状だ。

今回登壇した伊豆諸島開発も船員確保には苦慮している。山本氏によると、通常は3カ月乗船・1カ月休暇で3隻を運航しているが、現在は船員不足で「5カ月乗船して20日しか休めないような状況でなんとか回している」のが実情だ。また、船員確保に向けて給与水準を上げるためには運賃の改定が必要となるが、そのためには協議会を開催して島民の了承を得る必要があるという。同社は過去に協議会を開いたものの「やはり了承を得られずに断念した」（山本氏）経緯があるとし、今後、国による議論の主導に期待を寄せた。

航路維持のため船員確保に加え船の小型化や運航支援技術の活用を

セッション後半では、離島航路の維持に向けた解決策について議論された。叶氏は具体策の1つとして、船のダウンサイジングを挙げた。20トン未満の小型船舶を使用すれば、必要な船員の数は従前と比べて少なく済む。現在「減便措置を取っている事業者の中にも船をダウンサイジングすることで運航再開に向けて準備をしている実例がある」（叶氏）という。こうした代替建造に対しては、国から建造費の補助も行われている。

さらに、テクノロジーの活用も重要な解決策として期待されている。木村氏は、船員の技術的専門性の高さが「人材確保を難しくしている側面があると思う」とし、まずは操船や見張りなどの一部作業を先端技術で支援するなど「テクノロジーで人をサポートし、新しい船舶の運航スタイルを構築していきたい」とコメントした。

これについて山本氏は、「当社の離島航路のうち青ヶ島航路は日本トップクラスに海象が厳しくどこまで技術が使えるかは疑問」としながらも、「船員の労働時間削減や操船サポートなどは、特に海が良い状態であれば活用できると思う」と話した。

そのほかにも船員確保策として、居住地域が限られる離島航路に人材を呼び込むための移住支援や、海技資格を保有している海上自衛隊退職自衛官の再雇用などが挙げられた。

西豪州のアンモニア供給事業に参画

商船三井

商船三井は10月7日、外航海運会社として世界で初めて、西豪州ピルバラ地域でアンモニアバンカリング事業に参画すると発表した。同日、エネルギー開発を手掛けるNH3 Clean Energy LimitedとOceania Marine Energyの2社と覚書を締結した。ピルバラ港湾局が6月に発表した豪州初のアンモニアバンカリング構想において協業を推進する。

ピルバラ地区には世界最大級の鉄鉱石積出港があり、ケープサイズバルカーの主要寄港地として知られている。ピルバラ港湾局は、ブルーアンモニア供給を行うNH3社とバンカリング事業に携わるOceania社と連携して、ダンピア港とポートヘッドランド港でケープサイズバルカー向けバンカリング事業を開始する。2030年の事業開始を目指す。

3社は今後、アンモニアバンカリングの安全性に関する検討を進めるほか、日本や韓国をはじめとするアジア太平洋地域の主要経済圏に西豪州から低炭素アンモニアを供給することも計画している。

実海域で海底ケーブルの埋設を実験

東洋建設

東洋建設は9月29日、海底ケーブルを埋設する技術に関する実証実験を実海域で行ったと発表した。

今回の実験はNEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）の助成事業「風力発電等技術研究開発／洋上風力発電低コスト施工技術開発（ウォータージェット式海底ケーブル埋設機施工技術実証）」の一環として実施した。

国内の既存埋設機を使用して海底地盤にケーブルを埋設、施工データを取得した。2023年から室内で実験を進めてきたケーブル埋設の施工評価手法の妥当性について実際の海域条件下で検証した。

東洋建設は引き続き、ケーブル埋設の施工性向上に向けてさらなる実証を重ねていくとしている。

なお、同社は自航式ケーブル敷設船とケーブル埋設機の建造・製作も進めており、2026年度の

完成を目指している。洋上風力発電事業を今後の成長ドライバーと位置付け、積極的な取り組みを図るとしている。

水中船体クリーニングの協業拡大へ

日本郵船

日本郵船は、船体クリーニング事業を手がけるネプチューンロボティクス（Neptune）と協業パートナーシップを拡大する。9月29日、覚書を締結したと発表した。日本郵船の船隊の燃料効率向上と国際海運の脱炭素化推進を目的としている。

両社は2022年に協業を始め、ロボットによる船体クリーニングを行ってきた。これまでの取り組みでクリーニングによる燃費改善を確認しており、その費用対効果は約10倍になるという。燃料消費量とそれに付随するGHG（温室効果ガス）排出量の大幅な削減につながったとしている。

今回の覚書締結により、日本郵船はNeptuneのロボティクスクリーニングの導入をさらに拡大し、燃費向上と脱炭素化の加速を目指す。また、これに先立ちNeptuneが実施した5200万ドルの資金調達ラウンドにも投資し、グローバル市場へのさらなる展開を支援している。

アンモニア燃料タグ「魁」が環境価値の第三者認証を取得

日本郵船、新日本海洋社

日本郵船グループの新日本海洋社は9月25日、アンモニア燃料タグボート「魁」の曳船サービスを通じて削減したGHG（温室効果ガス）排出量を定量化し、環境価値とする第三者認証を取得した。日本郵船が10月15日に発表した。同社によると、アンモニア燃料船の運航を通じて創出された環境価値が第三者認証を受けるのは世界初という。

今回認証を受けた環境価値は、「Book&Claim方式」に基づき購入者に割り当てることができる。この方式は、GHG排出削減量に対して第三者認証を取得（Book）し、その削減分を他の購入者に割り当てること、購入者が自社の排出削減として主張（Claim）できる仕組みである。日本郵船はこの取り組みについて、「将来的には輸送サービス利用者のScope 3排出量削減への寄与が期待さ

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44名です。

26	船長さんに聞く、船舶オペレーション業務における運航のポイント 海技の知識（全3回）	レベル ★★
日 時	11月5日、12日、19日（毎週水曜日） 15：30～17：00	
講 師	日本船長協会 常務理事 船長 滝浦 文隆 氏 日本船長協会 常務理事 船長 朝藤 健 氏	
受講料	会員：19,800 円（税込） 非会員：39,600 円（税込）	
27	不定期船ビジネスに必要な知識を体系的に学ぶ 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全3日）	レベル ★★
日 程	B 日程	11月13日、20日、27日（毎週木曜日） 13：30～17：00
講 師	元 NS ユナイテッド海運 常務執行役員 横溝 豊彦 氏	
受講料	会員：43,318 円（税込） 非会員：82,918 円（税込） ※テキスト『不定期船実務の基礎知識』（非売品）代を含む。	
28	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ 新人社員研修（秋）（連続2日間）	レベル ★※満席
日 程	T5 日程	11月17日（月）～18日（火） 13：30～17：00
講 師	「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Executive 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」 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 シニアリード 若岡 邦昭 氏 「船舶保険 /P&I 保険の概要」 損害保険ジャパン 海上航空保険業務部 船舶グループ 主査 上村 一郎 氏	
受講料	会員：33,000 円（税込） 非会員：66,000 円（税込）	
29	定期傭船契約の基礎を学び現場で生かす 定期傭船契約（全4回）	レベル ★★
日 時	11月26日、12月3日、10日、17日（毎週水曜日） 15：30～17：00	
講 師	左合・赤塚総合法律事務所 弁護士 赤塚 寛 氏	
受講料	会員：26,400 円（税込） 非会員：52,800 円（税込）	
30	航海の安心と安全を担保する保険講座 P&I 保険の基礎（全4回）	レベル ★★
日 時	12月1日、8日、15日、22日（毎週月曜日） 15：30～17：00	
講 師	日本船主責任相互保険組合 損害調査第1部 シニアスペシャリスト 青山 和徳 氏 他	
受講料	会員：26,400 円（税込） 非会員：52,800 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44名です。

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	11月6日（木曜日） 13：00～14：30 ※時間帯変更		
講 師	日本海事センター 企画研究部 上席研究員 森本 清二郎 氏		
受講料	会員：6,600 円（税込） 非会員：13,200 円（税込）		
代替燃料船の課題とその普及に向けた取組			
日 時	11月10日（月曜日） 15：30～17：00		
講 師	次世代環境船舶開発センター（GSC） 常務理事 今出 秀則 氏		
受講料	会員：6,600 円（税込） 非会員：13,200 円（税込）		
講演会 2025 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets			
日 時	11月14日（金曜日）10：00～11：30	場 所	海運クラブ2階ホール
講 師	日本郵船 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム		
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：27,500 円（税込）		
近時の日本・英国海事法判例について			
日 時	12月2日（火曜日） 15：30～17：00		
講 師	田中法律事務所 弁護士 田中 庸介 氏		
受講料	会員：6,600 円（税込） 非会員：13,200 円（税込）		

解剖・ドライバルク市況			
日 時	12月5日（金曜日） 15：30～17：00		
講 師	ジャパンシッピングサービス 営業部チームリーダー 藤井 一郎 氏		
受講料	会員：6,600 円（税込） 非会員：13,200 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	海事ビジネスを支える船舶金融の基礎解説と今後の展開 船舶金融詳説			レベル
				★★
日 時	12月18日（木曜日） 13：30～16：40	場 所	神戸国際会館セミナーハウス 8階 804号室	
講 師	早稲田大学 大学院法学研究科 非常勤講師／早稲田大学 海法研究所 招聘研究員 木原 知己 氏			
受講料	会員：13,200 円（税込） 非会員：19,800 円（税込）			

2025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（2024年度開催実績より編成）

予定月		テーマ	レベル	予定月		テーマ	レベル
12月	30	P&I保険の基礎（全4回）	★★	2月	34	内航傭船契約（全1日）	★★
	31	海上物品運送契約（外航）入門（連続2日間）	★★	3月	35	船舶売買の実務（全3回）	★★
1月	32	内航海運概論（全1日）	★		36	Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）	★★★
2月	33	船舶保険実務（中級）（全1日）	★★★★				

●関西地区 海運実務研修講座（2024年度開催実績より編成）

予定月		テーマ	レベル	予定月		テーマ	レベル
12月	4	船舶金融詳説	★★	2月	6	定期傭船契約（1日）	★★
1月	5	船舶保険 入門	★★	3月	7	入門 会計と海運業	★

●一般セミナー

予定月		テーマ	予定月		テーマ
12月		近時の日本・英国海事法判例について	1月		自動運航船の開発状況と実用化への展望2026
		解剖・ドライバルク市況			天然ガス関係について（仮）
		世界の石炭需給及び価格動向	2月		世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
		海運業における改正後リース会計基準の影響と実務上の留意点	3月		洋上風力発電と海運

●他法人主催セミナー

・2／5（木） 海外法律事務所 Stephenson Harwood セミナー（海運ビル 303・304）

注 ・すべての講座・セミナー資料は、当日配布します。事前送付やデータでの提供はありません。また、終了した講座・セミナー資料の提供も行っておりません。
・会場での写真撮影、ビデオ撮影、録音は固くお断りします。 ・講義中にノートパソコンでメモを取ることはお控えください。
・講義中は必要に応じてマスクの着用をお願いします。 ・会場でのお食事はご遠慮ください。
・レベル表記は、★：入門（新人・通年採用）、★★：初・中級（実務経験1年～）、★★★：～中級（実務経験1年～3年ぐらいまで）です。
※感じ方には個人差があり、レベル表記はあくまで目安です。

セミナーについて	
申込方法や期間・内容等について	各種研修講座・セミナーの詳細は、開催の約3週間前にJSEメール通信、ウェブサイトでご案内しています。受講申込は、東京開催の場合は、正会員を優先とし、E-mailの先着順で受け付け、定員に達した時点で締め切ります。 ※講師・内容などは変更になる場合があります。 ※会員のグループ会社、子会社等は非会員です。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html
受講料について	各種研修講座・セミナーにより異なります。原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は6,600円（税込、会員価格）です。ご案内のJSEメール通信やウェブサイトをご確認ください。
会場について	基本的に日本海運集会所の会議室（定員44名）、関西地区は神戸国際会館等（定員24名）です。
お支払いについて	郵便振込または銀行振込にてお願いいたします。請求日より30日以内を目途にお手続きください。 お振込みいただいた受講料は、開催中止の場合を除き返金できません。
キャンセルについて	キャンセルは、開催2営業日前の16：00までにご連絡ください。それ以降に、参加できなくなった場合には、代理出席をお願いいたします。代理出席が難しい場合には、後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。また、当日欠席の場合も後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。
よくあるご質問	ウェブサイトをご参照ください。 https://www.jseinc.org/seminar/q&a/seminar_q&a.html

◆お問い合わせ

海事知見事業グループ（セミナー） TEL 03-5802-8367 E-mail project@jseinc.org



8月分の主要オペ輸送実績を公表 貨物船は主要品目全てがプラスに 日本内航海運組合総連合会

内航総連がまとめた主要元請オペレーターの8月分輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比8%増の1613万1000トン、「油送船」は同4%増の803万2000kl・トンとともに増加した。

貨物船は主要7品目全てが前年同月比でプラスとなった。中でも増加率が最も高かった「紙・パルプ」は同30%増の15万5000トンで、それぞれの品目で輸送が伸びた。

「鉄鋼」は同15%増の301万4000トン。7月末にカムチャツカ半島付近で発生した地震による津波により、8月に繰り越された貨物などがあり荷動きが順調だった。「原料」は同8%増の381万7000トンで、石灰石やスラグなどの輸送量増加が原料全体の底上げに貢献した。「燃料」は石炭の荷動きが活発で同9%増の192万4000トンだった。

「自動車」は同6%増の317万1000トンで、台風や一部工場の稼働停止で輸送が落ち込んだ前年の反動により増加した。「雑貨」は同2%増の214万1000トンだった。備蓄米のスポット輸送が発生した一方、北海道航路ではタマネギが不作だったため出荷は低調だった。

油送船では6品目中4品目が前年同月を上回った。このうち「白油」は同2%増の476万8000kl・トだった。ガソリンや灯油などの輸送が増加し、軽油の減少を補完した。「ケミカル」は同23%増の67万8000kl・トンで、トルエンの輸送が伸び

るなどして順調に推移した。

「黒油」は同横ばいの163万kl・トンとなった。猛暑の需要期にもかかわらず、電力向け輸送実績がない船社もあった。また、入渠船も増加した。

特殊タンク船の3品目では「高圧液化」が同4%増の48万4000kl・トン、「耐腐食」が同14%増の40万3000kl・トンとプラスだったのに対し、「高温液体」は同4%減少の6万9000kl・トンで減少した。

ペットと楽しむ船旅情報の発信強化へ 商船三井さんふらわあ

商船三井さんふらわあは9月30日、ペット情報メディア「おでかけわんこ部」を運営するtent tentと連携したことを発表した。同社のペットツーリズムの知見やネットワークを活かしてペットと一緒に移動できるフェリー旅の情報発信の強化を図る。

近年、ペットブームにより動物を飼う人が増えている一方、公共交通機関におけるペット同伴での移動には依然として課題がある。商船三井さんふらわあは「人とペットがともに快適に移動できる旅」の実現を目指して、ペットと過ごすことができる「ウィズペットルーム」を全航路に展開してきた。

今回の両社の連携により、ペット同伴のフェリー旅への疑問や不安を解消して多くの人に新しい体験や思い出を提供することを目指すという。さらに、就航地でペットと楽しめる観光情報を提

供することで、「乗船前も、乗船後も、ペットと一緒に楽しめる船旅」を実現して、地方創生にも貢献していく考えだ。

今後は「おでかけわんこ部」のHP上に特設ページを設置するほか、インスタグラムでペットの飼い主向けの情報発信を行う。

教員の人事交流へ協定を締結 海技教育機構、商船系高等専門学校

海技教育機構(JMETS)と国立高等専門学校商船系高等専門学校(商船系高専)は9月30日、「海洋科学技術分野における包括連携推進のための基本協定」を締結し、調印式(写真)を行った。

この協定は、JMETSと商船系高専が連携して海技教育者の育成に取り組むことを目的としている。教員・教官不足に対する相互協力や人事交流など、従来の枠組みを超えた協働によって船員養成を行うための体制構築を図る。

ここに至る経緯の一つとして、海技教育機構の学校運営について話し合う国土交通省の「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」では、教員(教官)・乗組員の人材不足を解消する必要性が指摘された。

さらに、船員養成を担う海技人材確保への対策を官民一体で考える国交省の「海技人材の確保のあり方に関する検討会」でも、船員養成機関同士の連携強化が課題として挙げられた。従来の枠組みを超えた協働体制を築き、より効果的な船員養成につなげるため、施設や設備のさらなる有効活用に向けて関係者間で課題を整理し、解決策を提示することが求められていたという。今回締結した協定は各検討会で議論された課題解決策の1つとなる。



内航船員の魅力や重要性を子供たちにPR 近畿運輸局

近畿運輸局は9月13日、京都府海洋高校の実習船「みずなぎ」が大阪港に入港したのに併せて、学校説明会や船内見学会を開催した。

船内見学会に協力した全国内航タンカー海運組合関西支部・薬槽船支部と近畿内航船員対策協議会は「みずなぎ」の甲板に「内航船員紹介ブース」を設けて、見学会に参加した中学生や保護者らに内航海運で活躍する船舶や船員の仕事内容について説明した。クイズも交えながら中学生にとって、船員が職業選択肢の一つとなるようアピールした。

さらに近畿運輸局と近畿内航船員対策協議会は9月16日、彦根市旭森小学校で6年生を対象にした出前講座を開いた。辰巳商会の上田雄士氏が講師を務めた。日本で普段食べられている食材やパンの材料の小麦が船舶によって運ばれていることや、船員の魅力について動画を使って解説した。

来年就航予定のフェリーを「はなます」と命名 新日本海フェリー

新日本海フェリーは10月9日、三菱重工業下関造船所で建造中のフェリーの命名進水式を行い、「はなます」と命名したと発表した。新造船は11月就航予定の「けやき」の姉妹船で、2026年6月に舞鶴一小樽航路での就航を予定している。

「はなます」は推進効率向上のために船尾が突き出ているダックテールを採用した。アンチローリングタンクや、船体の揺れを軽減する目的で両舷の船底付近に取り付けるフィンスタビライザーの併用により省エネ型減揺システムを搭載する。従来船と比べて約5%の省エネルギーが実現可能になるという。

船内には3層吹き抜けのエントランスとシースルーエレベーターを設けたほか、船首部には2層吹き抜けのフォワードサロンを備えるなど開放感あふれる快適な居住空間を実現する。

「はなます」の船名は、1972年に就航した「フェリーはなます」以来、今回で4隻目。新日本海フェリーの伝統ある名称を受け継いだ。式典では日本旅客船協会船旅アンバサダーの小林希氏による支綱切断が執り行われた。



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

K A I U N スタッフ通信

ランダムに行き先が決まる航空会社のマイル特典。4つの候補地こそ示されるものの、どこになるかは申し込まないとわかりません。そんな特典を利用して9月末、人生初の宮崎県へ。駆け足で名物・チキン南蛮を堪能し、宮崎市内の青島を観光し、帰り際にはダメ押しで日向夏ソフトクリームを食べ…と満足の1泊2日でした。中でも印象的だったのが青島の「鬼の洗濯板」。海や波の浸食が形づくる不思議な景色に、まるで他の惑星にいるような感じを覚えました。この鬼の洗濯板しかり、日本国内にはまだまだ魅力的なスポットがあります。当面の目標は47都道府県制覇、いつ達成できるかな。(syu)

自 民党新総裁の記者会見場で、報道関係者から「支持率を下げてやる」といった発言が出ました。前戦の新聞記者時代を振り返ると、陰で相手を貶めるような言動をする人は少なくなかったのですが、正直、驚きはしませんでした。なぜそのような発言が出るのか。報道関係者自身の驕りが招いた結果だと思います。会社名を名乗り、名刺を出せば誰にでも会えるこの仕事に就くと、自分が権力者であるかのように錯覚する人がいます。しかし、それは個人の力ではなく会社を築き上げてきた先人たちの努力のおかげです。このニュースを見て、改めて謙虚な気持ちで仕事に向き合うことを心に誓いました。(A0)

帰省した際、地元的美術館で「水木しげるの妖怪百鬼夜行展～お化けたちはこうして生まれた～」に行ってきました。水木しげるさんの妖怪画100点に加え、妖怪たちが動く様子を楽しめる「妖怪カメラAR」なる仕掛けもあり、かなり良い展示でした。会場には子供も多く、そこかしこから老若男女の楽しそうなひそひそ声が聞こえてきたのも何だか良かった。水木しげるさんという繊密ながらコミカルでかわいらしい絵柄の印象がありますが、非常に写実的で美しい絵もあり驚きました。父と母が「水木しげるって絵がうまいのか」とやたら感心していたのも何だか良かったな。(T)

本誌中、寄稿は原則、著者の意向を尊重して掲載しており、その内容を海事情報事業グループ(KAIJUN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

2026年版 船舶明細書

**予約
受付中**

日本船舶明細書

上巻



B5判 約420頁

「上巻」収録内容：
総トン数500トン以上の
日本国籍船舶(内航
船舶を含む)
＜資料編＞小型船等
(総トン数20トン以上
100トン未満、500トン
未満の1, 2種漁船)、船
名索引、船主所有船
表、信号符字一覧

日本船舶明細書
下巻



B5判 約420頁

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

船舶明細書
CD-ROM



- ・ソフトウェアはPC上で操作できます。毎回外付けドライブから起動する必要はありません。
- ・1ユーザー1枚のルールは変わりません。必要ユーザー分の数量を必ずご購入ください。
- ・CSV形式のデータ抽出機能は2024年版から廃止しました。
- ・従来通り、日本船舶明細書上巻下巻すべての船舶情報を網羅しております。

(予約の場合は送料不要)

締切:2025年12月19日必着

刊行物	定価(税込)	予約価格(税込)	
		【一般】 定価の5%引	【会員】 定価の25%引
① 日本船舶明細書セット(上下巻) － 単品2冊の合計から10%引き －	¥51,975	¥49,375	¥38,980
② 船舶明細書 CD-ROM － 24年版に比べ使いやすくなりました － (※「2026年版仕様について」参照)	¥51,975	¥49,375	¥38,980
③ フルセット(上下巻+CD-ROM) － ①②の合計から10%引き －	¥93,555	¥88,876	¥70,165
【単上】日本船舶明細書 上巻(のみ)	¥28,875	¥27,430	¥21,655
【単下】日本船舶明細書 下巻(のみ)	¥28,875	¥27,430	¥21,655

※船舶明細書CD-ROM「2026年版仕様について」

- ・ 初回のみ、外付けCD-ROMドライブ等が必要となります。
- ・ アプリケーション起動の都度、外付けドライブを必要とすることはありません。
- ・ 購入希望の方は以下のアドレスから使用許諾契約書をご確認いただき、必要事項をご記入の上、お申し込みください。
記入漏れがある場合は発送いたしかねます。ご了承ください。
- ・ 1ユーザー 1枚のルールは変わりません(変更なし)。必要ユーザー分の数量を必ずご購入ください。
- ・ CSV形式のデータ抽出機能は2024年版から廃止しました(変更なし)。
- ・ 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(変更なし)。

詳しくは<https://about.jseinc.org/news/2705/>をご確認ください

編纂・発行

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

<https://about.jseinc.org>

BLUE ACTION MOL

海の惑星とともに、次へ。

海は、地球の表面の71.1%を占める。

世界中の国々が海でつながり、海運をはじめとする経済活動は

人類の発展を支える基盤となってきた。海とは、この地球の可能性そのものだ。

私たちが生きるこの星は、「海の惑星」なのだと思う。

海からの視点を持てば、そこにはまったく違う未来が広がる。

つねに海とともに進んできた私たちは、そのポテンシャルを誰よりも知っている。

人類が共有するこの大きな価値を引き出して

持続的な成長をつくりだしていくことこそ、商船三井グループの使命だ。

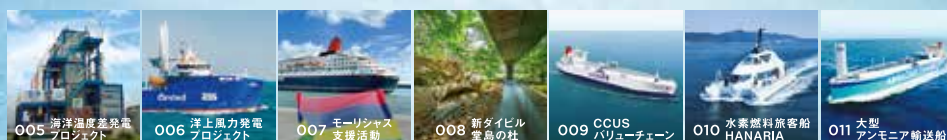
いまこそ私たちは、自らの枠を超えてアクションを起こす。

海運を基盤としながら、そこで得た知見を生かして、

海を起点とした社会インフラ企業へとフィールドを拡張していく。

チャンスがあるなら、すべてに挑もう。ここから、新しい希望をつくろう。

商船三井グループのサステナブル活動「BLUE ACTION MOL」—— www.mol.co.jp



MOL
商船三井

