

2025年9月1日発行（毎月1回1日発行）

KAIUN

総合物流情報誌

海運

2025.9

No.1176



特集

内航船員を惹きつける職場とは？

特別寄稿

コンテナ船輸送・市況のポイント ～2025年前半の動向～

KAIUNアプローチ

子供向け船員体験施設が相次ぎオープン

一般社団法人 日本海運集会所

内航海運は今、

エネルギー消費量が

営業用トラックの約 **1/5** になっています。

(※数値は令和5年度)

国内物流の約 **4** 割を運んでいます。



日本内航海運組合総連合会

会 長 栗 林 宏 吉

副会長 加 藤 由起夫

副会長 藏 本 由紀夫

副会長 穴 倉 俊 人

副会長 後藤田 直 哉

副会長 篠 野 忠 弘

理事長 河 村 俊 信

住所 〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4 TEL (03) 3263-4551 (代表) FAX (03) 3263-4330

<https://www.naiko-kaiun.or.jp>

CONTENTS | 2025年9月号 | No.1176

KAIUN



Cover
©demekin / PIXTA(ピクスタ)

特集

17 内航船員を惹きつける職場とは？

総論

18 若年層が増えるも船員不足は継続

インタビュー

20 若年船員の定着へ勤務体系を改善 海陸のローテーションも検討

井本商運株式会社 代表取締役社長 井本 隆之 氏

24 社内横断で働きやすい船を検討 船員のための改善策は100項目超

明和海運株式会社 代表取締役社長 中田 篤 氏、
取締役 船舶部長 絹漣 倫玄 氏、執行役員 営業部長 鈴木 吉伸 氏

28 コミュニケーションを重視し 船員が安心して長く働ける職場に

旭タンカー株式会社 執行役員 船員部長 小林 英樹 氏、船員部 副部長 一刀 洋子 氏

32 船主の船員雇用を多角的に支援 採用から育成まで幅広く対応

日鉄物流株式会社 内航海運本部 運航管理部 部長代理 山口 茂樹 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/>



Strategic actions Sustainable performances

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/>

KAIUNアプローチ

- 10 子供向け船員体験施設がオープン**
海事産業PRへの有効な一手として期待
日本郵船、商船三井

造船首脳会見

- 38 JMUとの相乗効果で増産へ**
日本造船の世界シェア回復を図る
今治造船株式会社

特別寄稿

- 44 コンテナ船輸送・市況のポイント**
～2025年前半の動向を振り返る～
神奈川大学 経済学部 現代ビジネス学科 教授 松田 琢磨

シリーズ etc.

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| 5 旅と船 第18回 さんふらわあの隠れた人気航路 | 60 造船ニュース |
| 7 竣工船フラッシュ | 62 ブローカーの窓から |
| 37 CLOSE UP 東京都 | 64 内航ニュース |
| 40 せんきょう(日本船主協会) | 67 LOOK BACK KAIUN |
| 54 研修講座・セミナーのご案内 | 68 スタッフ通信 |
| 56 NEWS Pick Up | |



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 東京都千代田区千代田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18回 さんふらわあの隠れた人気航路

50年以上の歴史を持つ独特の船名とひまわりとも太陽ともとれる大きなボディペインティングで確固たるフェリーブランドを築き上げている「さんふらわあ」…大きく分けると関西から九州各地に行く九州航路と北関東の大洗から北海道の苫小牧に行く北海道航路の二つがある。

さらにこの北海道航路は夕方に出て午前中に着く昼間便と真夜中に出てその日の夜に着く深夜便があり、前者は一般の観光客の利用が多く、後者はトラックドライバーによる物流航路としての色合いが強いのだが、近年ではこの深夜航路も実は隠れた人気航路になっている。

理由はまず深夜便とはいっても深夜だけ走るのではなく18時間という長い航海なので、夏場はその7割、冬場でも半分近くが明るい時間帯で、三陸のリアス式海岸の沖合を航海するため眺めがとても良くクルーズ気分を味わえること。

就航している二隻がかつて北海道室蘭から九州博多に至るという日本最長のフェリー航路を走っていた船でしかも21世紀になってから建造された船にも関わらず、なぜか船内が昭和の雰囲気の色濃く残したレトロな船なこと。

そのような理由から船旅ファンの人気が高く、当然私も何度も乗船して船旅を楽しんだが惜しまれつ

つも今年、二隻とも北海道航路から引退。代替で就航したのが、この「さんふらわあ かむい」と姉妹船の「さんふらわあ びりか」だ。

外観は今までと大きく違い、船体の前半は濃紺、後半は白の塗装で小さめの太陽が描かれており、船首は操舵室から先端までが半球のドーム状になったいかにも空気抵抗の少ないような独特さを持っている。

さらに燃料はCO₂排出量を35%削減する効果を持つLNGという最先端の技術が導入されている。

客室はそれまでほとんど4名定員のベッドの相部屋だったのに対してオール個室となり、その大半が一人部屋というプライバシーを重視したレイアウトなのは嬉しい。

もともと貨物中心の設定のため、以前同様にレストランは存在せず、食事は全て自動販売機だが両舷の窓側にかかなりの数の椅子とテーブルの席が用意されていて不自由さは感じられない。

このように外観デザインも内部の構成も今までの「さんふらわあ」とはガラリと変わってしまった船ではあるが、船内は綺麗で居心地が良いのでまた何度も利用したいと持っている。

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>



TSUNOMINE BULKER (パナマ籍)

- 船主：四宮タンカー株式会社
- ばら積運搬船
- 約25,000総トン
- 約40,000重量トン
- 主機関：J-ENG 6UEC42LSH-Eco-D3-EGR
- 全長約182.9m、幅31.60m、深さ14.80m、喫水10.392m
- 速力：約13.6ノット
- 船級：NK
- 函館どつく(株)函館造船所、7月18日竣工

LEGENDARY DIVA (リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 43,405総トン
- 82,189重量トン
- 主機関：三井-MAN B&W 5S60ME-C10.5-EGRBP
- 全長228.995m、幅32.26m、深さ19.98m
- 船級：NK
- (株)大島造船所、5月23日竣工



IONIC SEMELI (マーシャル諸島籍)

- 船主：IONIC SEMELI INC.
- スエズマックスタンカー
- 82,909総トン
- 159,000重量トン
- 主機関：三井-MAN B&W 7S60ME-C10.6-EGRBP
- 全長274.30m、幅48.00m、深さ23.15m
- 速力：14.5ノット
- 船級：LR
- ジャパン マリンユナイテッド(株)津事業所、7月23日竣工

RURI CARE (リベリア籍)

- 船主：ERICA NAVIGATION S.A.
- ばら積運搬船
- 113,188総トン
- 209,586重量トン
- 主機関：MAN 6G70ME-C10.5-GI
- 全長299.95m、幅50m、深さ25.2m
- 船級：NK
- 中国船舶集団青島北海造船有限公司、6月10日竣工





私たちは、200年に向けて走り出しています。

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



UYENO

上野トランステック株式会社

本社 〒231-0023 横浜市中区山下町70-3
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

フネ×ヒトのチカラで、
日本の未来を明るくデザインする

RORO船「まりも」



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

東京営業部 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(6223)3666
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



大切なあなたの笑顔をのせて
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



川崎近海汽船株式會社
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/>

日本郵船、商船三井

子供向け船員体験施設がオープン 海事産業PRへの有効な一手として期待

今夏、2つの子供向け船員体験施設が開業した。ともに船会社社員の発案から生まれたもので、船員の仕事に触れる機会が限られている子供たちに、海事産業の役割や船員という職業の魅力を伝えることを目的としている。背景には、業界全体の喫緊の課題である船員不足がある。各施設での体験を通じて子供たちが将来、船員を志すきっかけとなることが期待されている。

船員訓練用の本格仕様シミュレータで 一等航海士になりきって操船体験

最初に紹介するのは7月21日に福岡市のキッザニア福岡でオープンした「船舶トレーニングセンター」だ。キッザニアは3～15歳の子供を対象に多様な職業体験ができる施設で、日本を含むア

ジアや欧米など世界中に展開している。今回誕生した船舶トレーニングセンターは日本郵船が監修を務めた。国内のキッザニアで船員の仕事を体験できる施設は初めてという。

キッザニアへの出展計画が始まったのは約3年前にさかのぼる。きっかけは日本郵船の社員が子供とキッザニア東京を訪れた際、「なんでパパの会社のパビリオンがないの」と言われたことだった。キッザニアには飛行機のパイロットやキャビンアテンダント、電車の運転士といった乗り物系のアクティビティは以前から存在していたものの、船や海運に関する体験施設はなかった。社員が会社に提案したことで構想が始まり、開業に至った。

トレーニングセンターではシミュレータを使って、全長300mのLNG（液化天然ガス）運搬船の操



操船体験が楽しめるキッザニア福岡の船舶トレーニングセンター

船舶機器メーカーのレバーやスイッチを搭載して本格的な仕様とした



船訓練に挑戦する。LNG 船を題材に選んだのは、日本が海外からエネルギー資源を輸入しているという現実を子供たちに伝えとともに、特徴的な外観が興味を引きやすいと考えたからだ。LNG 船を通じて、船の役割や海運の重要性への理解を自然と深められるよう工夫されている。

操船体験は3人一組で行い、それぞれ操舵、右舷、左舷を担当する。子供たちは一等航海士として、日本郵船の船員と同じユニフォームを着用して参加する。チームで船を運航する形式を採用したのは、実際の運航でも船員同士は的確なコミュニケーションを取ることが重要だからだ。子供たちは互いに声をかけ合いながら操船を行うことで、安全運航に不可欠なチームワークの重要性を自然と学ぶことができる。



オープニングセレモニーに出席した日本郵船の樋口常務執行役員(右)ら

シミュレータに搭載された操舵や装置は子供向けにサイズを調整しているが、実際の船舶機器メーカーのものを採用し本格的な仕様とした。シミュレータに表示される映像は、現役の船員が訓練で使用しているものと同じで、雨天や漁船との接近といった海上の状況も再現できる。

また、本物の船の仕様に寄せてこの訓練プログラムでは使用しないスイッチやパネルも設置するなど細部に至るまで徹底的に作り込んだ。日本郵船の樋口久也常務執行役員によると「船員だった現役時代を思い起こすほどリアルで臨場感にあふれている」と驚くほどの完成度だという。一連のプログラムでは操船だけでなく、船舶の種類や役割、海上交通ルールについても学ぶことができ、船員の仕事や海運業界の知識も習得できる内容だ。

「見て」「触れて」「遊んで」をテーマに 船員や海事産業の仕事を理解

一方、商船三井は7月19日、大阪市のアジア太平洋トレードセンター(ATC)内にミュージアム「ふねしる」を開設した。ふねしるは「見て」「触れて」「遊んで」学ぶことをコンセプトにしており、子供だけでなく大人も楽しみながら海運の重要性を知ることができる。

館内は3つのゾーンで構成されている。まず「海運を知る」では、4m×30mの大型スクリーンに

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7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

9月17日（水）13:30～15:30

対象業種

倉庫・港湾運送・旅客船・内航海運事業

会場

AP横浜 Bルーム（4階）
（神奈川県横浜市西区北幸2-6-1 ONEST横浜西口ビル）

主催

関東運輸局

北海道地区
事業者対象

11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

北海道運輸局

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/>



NSユナイテッド内航海運は
未来の物流を見据えて航海を続けています。

NSユナイテッド内航海運株式会社

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一丁目5番1号 大手町ファーストスクエア ウエストタワー22F
TEL 03-6895-6500（代表） FAX 03-6895-6555

室 蘭 営 業 所	TEL 0143-44-4751	FAX 0143-45-2128	北九州営業所	TEL 093-531-3731	FAX 093-531-3735
君 津 営 業 所	TEL 0438-30-7296	FAX 0438-30-7297	西日本営業所	TEL 092-263-8183	FAX 092-263-8184
大 阪 営 業 所	TEL 06-6444-0561	FAX 06-6444-0559	大 分 営 業 所	TEL 097-558-9236	FAX 097-551-7783

URL <https://www.nsu-naiko.co.jp/>

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>



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

A4判に拡大して、見やすくなりました。

**航海距離図表付 簡易版
内航距離表**

港則法施行令所定の港湾に加え、
内航船舶（石油、鋼材、ケミカル等）が寄港する基本的な港湾
（一部中国、韓国、台湾等を含む）約600港を収録。
主要港からの距離一覧に加え、主要接続点（湾口、海峡他）からの
距離、航海距離チャートも収録しています。

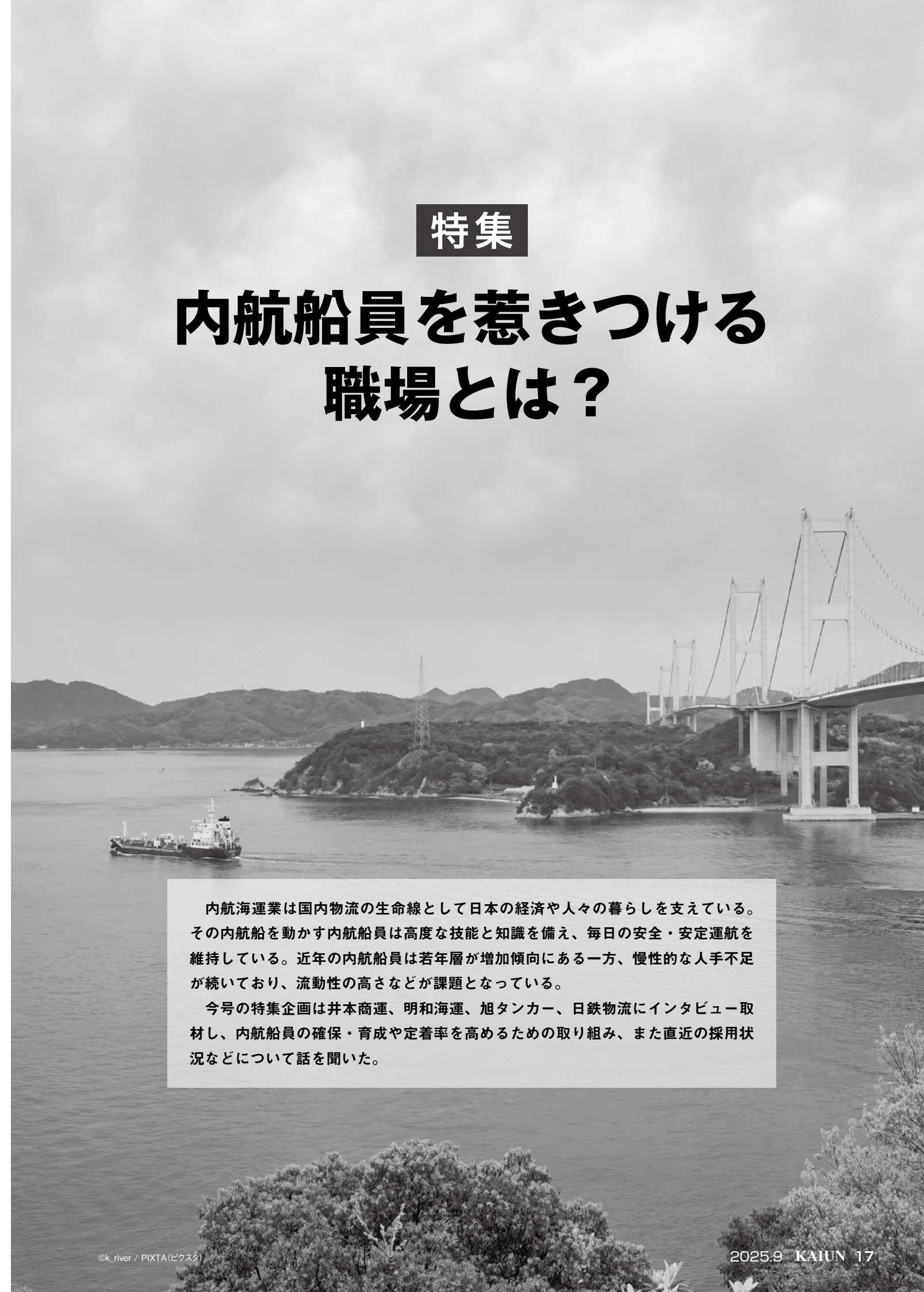
初版をそのまま掲載しており、その後の変動については調査しておりません。
また、広告部分につきましては割愛いたしましたので、ご了承ください。

■お申し込み・お問い合わせ
一般社団法人 日本海運集会所 総務グループ
〒112-0002 東京都文京区小石川2-22-2 和順ビル3F
TEL:03-5802-8361 FAX:03-5802-8371 E-Mail:order@jseinc.org

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

一般社団法人 日本海運集会所 編集発行

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



特集

内航船員を惹きつける 職場とは？

内航海運業は国内物流の生命線として日本の経済や人々の暮らしを支えている。その内航船を動かす内航船員は高度な技能と知識を備え、毎日の安全・安定運航を維持している。近年の内航船員は若年層が増加傾向にある一方、慢性的な人手不足が続いており、流動性の高さなどが課題となっている。

今号の特集企画は井本商運、明和海運、旭タンカー、日鉄物流にインタビュー取材し、内航船員の確保・育成や定着率を高めるための取り組み、また直近の採用状況などについて話を聞いた。

インタビュー

若年船員の定着へ勤務体系を改善 海陸のローテーションも検討

井本商運は、内航船員の教育機能を備えたコンテナ船「のがみ」を運航しているほか、グループ会社の神戸海洋技術ではシミュレーターを用いた実践的な船員教育を提供するなど、船員の確保・育成と能力向上に力を入れている。井本隆之社長は、内航船員の育成に最優先で取り組みながら、「並行して船の省人化・省力化に向けた取り組みも必要」と指摘する。（取材日：8月8日）



井本商運株式会社

代表取締役社長 **井本 隆之氏**

「Starlink」をはじめ船内環境を向上 船員採用では新卒や中途に加え一般も

——若年船員研修船としての設備を搭載した「のがみ」が就航してから3年以上経ちますが、活用状況はいかがですか。

井本 600TEU型内航コンテナ船「のがみ」は2022年4月に就航しました。通常の運航を行いながら新人を育成する練習船としての役割も持っており、現在は新卒船員を含め女性船員7人が乗船しています。まだ育成中の船員もいれば、船長クラスに昇進した人もいます。

もちろん船員は「のがみ」だけで育つわけではなく、ある程度の初期訓練や教育が終わると別の船に転船します。499総トン型、749総トン型などに分かれて各船で経験を積んでいます。

「のがみ」の特徴として、定員11人に加えて10人の研修生が乗船できるよう船員室を21室に増やしたほか、女性専用の区画や大型研修室を整備しました。各船員室にはシャワーやトイレを設置

しています。さらに今後は衛星通信サービスの「Starlink」も採用したいと考えています。

当社では今年6月に1000TEU型コンテナ船「かこ」にStarlinkを導入しました。目的は海陸間通信に加え、船員の福利厚生としての利用も含みます。船員が使用する際、一定のデータ通信容量をオーバーした分を個人負担とする仕組みとしています。乗組員からは非常に好評だったため、次は「のがみ」にも採用する計画です。

やはり最近の若年船員はネット環境がなければなかなか定着しません。我々ができる範囲で投資を行い、船内環境の向上を図っていきます。「のがみ」に限らず、新造船については居住区や共用スペースのサロンなどの設備を充実させ、乗組員にとって魅力ある今風の船を整備していきたいと考えています。

——特徴的な船を投入したことで新卒採用の応募が増えるなどの反響はありましたか。また、近年の船員採用数について教えてください。

井本 直接問い合わせなどがあったわけではあり



コンテナ船「のがみ」。「シップ・オブ・ザ・イヤー 2022」で小型貨物船部門賞を受賞した

ませんが、学生は練習航海などで当社のコンテナ船を目にする機会が多いこともあり、新卒採用では「井本ラインのコンテナ船に乗船したい」という応募があります。また、当社では2015年に世界で初めてコンテナ船に球状型船首ブリッジを採用した「なとり」が竣工しました。この船を見て、「『なとり』に乗りたいから」と応募してきた学生もいます。

新卒船員の採用数は毎年大きく変わらず、4月入社が5人、また高専の修了が9月のため10月入社が5人、年間では10人程度です。そのほか中途でも年に数人採用しています。

海事関係ではなく一般の業界から採用することもあります。最近では船に乗りたいという元トラック運転手が入社しました。今は海技免状の取得に向け、部員として一から仕事を学んでいます。そのほか元自衛隊員などの採用実績があります。

加えて、新卒でも2026年に一般大学を卒業予定の学生から応募がありました。志望理由を聞いたところ、「どうしても船に乗りたい」との話でした。実際に入社するかは分かりませんが、面接を経て内定を出したところです。誰でも採用するわけにはいきませんが、採用予定数は決めず、間口を広げて来るもの拒まずのスタンスで面接を行っています。

——採用活動では学生に対してどのようにアプローチしていますか。

井本 当社を知ってもらうため、商船系高専5校と海技大学、海技短大には絶えず足を運んでいます。また、XやInstagram、さらにYouTubeも活用して情報を発信したり、求職者専用の採用情報サイトを設置したりと取り組みの幅を広げています。練習船が地元の神戸港に停泊した際は、実習生向けの会社説明会にも積極的に参加しています。

これから少子化が進み学生数が減っていく中で、人材の取り合いは益々激しくなる見通しです。現在、会社説明は基本的に社員が行っていますが、今後は私も学校を訪問し、学生たちに直接、当社の魅力をアピールしたいと考えています。

船員育成と船の省人化・省力化が重要 最終手段として外国人活用も議題に

——貴社では船員不足を感じていますか。

井本 船員は不足しています。2024年は特にその影響が顕著で、当社自体が船員不足のため社船を合計160日ほど係船したほか、船主側でも船員が足りておらず、数社からは「コンテナ船を売船

インタビュー

社内横断で働きやすい船を検討 船員のための改善策は100項目超

ケミカルタンカーの運航をメインに手掛ける明和海運は、船員の作業負担を軽減するために世界初のスロップタンク(貨物洗浄水保管タンク)洗浄・排出自動化システムを開発し導入したほか、内航船で初めて甲板に屋外冷房装置(涼霧システム)を採用した。常に「船員のために何ができるか」を議論し、安全性や作業性、経済性を向上するための取り組みを積み重ねている。

(取材日：7月28日)

明和海運株式会社

代表取締役社長

中田 篤氏 (中央)

取締役 船舶部長

絹漣 倫玄氏 (右)

執行役員 営業部長

鈴木 吉伸氏 (左)



給与がすべてではない

人間関係や休暇サイクルが定着のカギ

——初めに船員の採用状況を教えてください。また、定着率についてはいかがでしょうか。

中田 当社では2017年度から新卒採用を始めました。以降は毎年3～4人、2017～23年度では計25人を採用しました。そのうち現在も働いているのは8人で、約7割は退職しているという厳しい状況です。

採用の中心である海技短大や高専の卒業生の年齢はおおよそ18～20歳で、一般的な職業についている同世代と比較すると給与は高い方だと思います。退職理由について詳細な分析を行っているわけではありませんが、例えば、タグボートへの転職や海上職から陸上職への社内異動などで手取りが下がるケースも少なくありません。つまり、給与の問題ではないと認識しています。

実際に話を聞くと、退職理由の一つに人間関係があります。内航船は499総トンクラスが主力で

あり、乗組員は航海士が3人、機関士が2人、予備員を入れても6～7人で運航しています。船長や機関長は50～60代、船によっては70歳近い方もいます。20歳前後の新卒船員とはどうしてもジェネレーションギャップが生じます。当社では船長・機関長クラスを対象にパワハラ研修などを実施していますが、世代間のギャップを埋めるのは簡単ではありません。

絹漣 人間関係だけでなく、想像していた仕事と実際の仕事にギャップを感じ退職する人もいます。

もともと当社では、入社前にケミカルタンカーについて知ってもらうための船の見学会を実施していました。コロナ禍で訪船ができなくなってからは、入社時の研修期間に船内での仕事や働き方について説明しています。しかし、座学だけでは具体的な現場をイメージできず、いざ乗船すると思い描いていた船員像と現場との間に大きなギャップを感じるようです。

そのほかの退職理由として、休暇のサイクルも重要なポイントと理解しています。当社は基本的に約70日乗船、約20日休暇のローテーションです。



ケミカルタンカー「明悠丸」。スロップタンク自動洗浄排出システムを搭載した

若手の船員に話を聞くと、約70日という目標があれば、たとえ船内のコミュニケーションが悪くなくても大きな問題ではないと言います。しかし、サイクルが崩れて休暇がずれ込むとストレスが蓄積していき、退職の原因につながります。

中田 誰かが辞めると別の誰かが乗船することになります。休暇サイクルが通常通りに回せず、休みがずれ込むことがまた退職の原因となる悪循環が生じます。年配者が多いと病気やケガなどのアクシデントも増えます。対策として、本来の必要人数より各船あたり1～2人多い体制でローテーションを回すのも一つの手だと思います。

しかし、船は少人数で運航しています。それぞれが仕事を抱えながら新卒船員を育てるため、教育の負担も掛かります。1～2年目でまだ成長途中の船員もいます。採用を増やしたいという思いはありますが、単純に数を増やして解決することではありません。船長や機関長とも相談し、現場の状況を見ながら採用活動を行っています。

——貴社で長く働く船員の皆さんは会社や仕事のどこに魅力を感じていると思いますか。

絹漣 最低5人でオペレーションするケミカルタンカーの場合、荷役や船内整備などは船長・機関長も含めて全員で行います。その姿を見た時に、「自分が上にいっても今と同じ仕事をしなければならぬのか」とマイナスに捉える人もいますが、

反対にそれを面白いと感じる人もいます。

船種によって状況は異なると思いますが、特にケミカルタンカーは搭載設備が多く、複雑であり、専門的な知識を学ぼうと思えばきりが無いほどです。その奥深さを実感できるところまで働いて、仕事の面白さを感じてもらえれば、定着率は上がるのではないかと考えています。

加えて、航海当直では一人の航海士が乗組員や関係者など全てに対し大きな責任を持って船を走らせます。その責任感「自分がすごい仕事をしている」という自負につながります。そうした誇りを持っている人は残ってくれているように思います。

タンクの洗浄・排水作業を自動化 年間36時間の作業が1.5時間に

——船員の確保や定着率向上に向けて力を入れていることを教えてください。

中田 当社では新造船を建造する際、5つのポイントに注力しています。1つ目は安全性の追求、2つ目は作業性・操作性の向上、3つ目は快適な居住・作業空間の整備、4つ目は環境配慮と優れた経済性、5つ目は輸送貨物の拡充です。

特に新しい取り組みとして、2024年3月に竣工した「明悠丸」には世界初となるスロップタンクの自動洗浄・排出システムを搭載しました。

ケミカルタンカーでは貨物を運んだ後にタンク

インタビュー

コミュニケーションを重視し 船員が安心して長く働ける職場に

旭タンカーでは2022年以降、脱炭素化と船員の労働環境改善に向けて電気推進(EV)船を投入するとともに、新しく研修制度や評価システムを整備するなど、職場環境の向上に向けた取り組みを強化している。現場の船員と積極的にコミュニケーションを取り、心理的・物理的なサポートを通じて「旭タンカーで働いて良かった」と思える職場作りに力を入れている。(取材日:8月5日)

旭タンカー株式会社

執行役員 船員部長

船員部 副部長

小林 英樹氏(右)
一刀 洋子氏(左)



EV船をはじめ船内の快適性を向上 若い人が乗りたいと思える船に

——貴社は業界に先駆けてEV船を3隻投入しました。船の特徴や、社内外からの反響について教えてください。

小林 2022年3月にEVタンカーの「あさひ」が、続けて23年3月に2番船の「あかり」が竣工しました。いずれも東京湾で主に外航船向けに燃料を輸送しています。さらに、23年6月にはハイブリッドEV船の「あすか」が竣工し、主にバイオマス発電所向けの本質ペレット輸送に従事しています。

このうち「あさひ」「あかり」の外装には幾何学模様風のデザインを採用しました。非常に人目を引く船で、小さなお子さんにも人気があるようです。船内のブリッジはロボットアニメのコックピットのようなデザインとなっています。

見た目だけでなく、乗り心地も非常に良いと聞いています。機関室がないためエンジンメンテナ

ンスの手間を削減するだけでなく油污れなどありません。北欧で稼働しているEVフェリー並みに騒音や振動が抑えられており運航するにあたって乗組員のストレス軽減につながっていると認識しています。

反響に関しては、特に1隻目の「あさひ」はこれまでに多くのメディアに取り上げられました。EV船を竣工させたことで、当社自体の知名度も大きく上がったと感じています。採用活動においても、例えば、履歴書の志望動機に「EV船を動かしていることに興味を持った」と書く人は多いです。

そして当社ではEV船に限らず、船隊全体で船内の快適性の向上および乗組員の労務軽減に取り組んでいます。2024年度には社船タンカー2隻を新造リブレースし、船員室を増室して定員数を増やしたほか、船員がリフレッシュできるような内装にこだわったサロンも設置しました。さらに外装にもこだわるなど、若い人が「乗りたい」と思える船を目指しています。

学生向け説明会を強化し応募が増加

——船員確保に向けて注力していることを教えてください。

小林 学生への会社説明に最も力を入れています。船員配乗チームと船員育成チームの人員がメインとなり、合同企業説明会だけではなく当社単独での学校訪問を行っています。訪問先は基本的に海技系の大学や商船高専、水産高校です。全校とまではいかずとも全体の6～7割に当たる学校を訪問し、当社の取り組みや内航業界について説明しています。

特に2022年頃からは訪問回数を増やしました。少なくとも各校に年1回は必ず訪問し、多いところでは年2回以上行くこともあります。

併せて、説明内容もより充実したものに変えました。先ほどのEVタンカーを紹介したり、近年新たにスタートした船員育成の制度を説明したりと、当社の魅力をできる限り学生に伝えられるよう工夫しています。

実際のところ、ここ数年で新卒採用への応募者数は増えており、効果を実感しています。

また、生徒・学生や一般の方を対象としたタンカー見学会にも取り組み始めています。全国内航タンカー海運組合やNPO法人などが主催するイベントに参加し、最新鋭のタンカーの設備や船上での船員の仕事、生活を直接見てもらっています。

初回は2024年3月に山口県の下松港で開催された子供向け見学会に参加しました。続いて24年9月には国立波方海上技術短期大学の学生向け

に、今年6月には国立唐津海上技術短期大学の学生向けにタンカー見学会を行いました。次は9月に全国内航タンカー海運組合が主催する見学会に参加予定です。

生徒・学生は授業の一環で校内練習船や大型練習船に乗りますが、基本的に商船への乗船経験はなく、荷役設備を見たことも触れたこともありません。見学会に参加した生徒・学生からは、「どのような環境で生活し働いているかが分かって非常に良かった」と言われました。また、「今の船はこんなにすごいのか」と驚く人もいました。

コミュニケーションの取り方から指導 成長につながる評価システムの活用も

——学生への会社説明で触れた新たな船員育成の取り組みについてお聞かせください。

一刀 当社では、世代を超えて円滑なコミュニケーションが図れる職場作りの一環として「教え方・教わり方心得」を独自に作成し、レクチャーを行っています。

この心得は、教える側に向けた7ヶ条と、教わる側に向けた8ヶ条からなり、たとえば「優しく柔らかい姿勢で接する」「素直に率先して自分から教えてくださいと頼む」といった、基本的でありながらも大切な姿勢を明文化しています。

近年は、コミュニケーションに不慣れな学生も増えており、職場での円滑な人間関係作りが育成上の課題の一つと感じています。

そこで、挨拶やお礼の習慣など、社会人として



下松港で船内見学会を実施

インタビュー

船主の船員雇用を多角的に支援 採用から育成まで幅広く対処

日鉄物流では、用船契約を結んでいる船主を対象として、若年船員育成支援制度や練習船「れいめい」での乗船実習・指導員研修の支援など、船主の船員確保・育成を支援するための幅広い施策を講じてきた。最近では鋼材船の見学会や動画による鋼材船のPRにも力を入れている。さらに、訪船による船員との密なコミュニケーションの推進や船員養成施設(船員学校)の訪問といった地道な活動にも対処していく考えだ。

(取材日：8月6日)

日鉄物流株式会社
内航海運本部 運航管理部

部長代理 **山口 茂樹氏**



実務型練習船を運航し実習生を指導 船主の未経験者採用を支援する

——貴社は用船契約を結んでいる船主の船員確保支援に大きく力を入れています。その1つである船員育成船「れいめい」の取り組みについて教えてください。

山口 当社では、実際の輸送業務を行いながら船員を育成する実務型練習船「れいめい(509GT)」を運航しています。居住区に12部屋を備え、実習生は最大5人まで受入れ可能です。そのほかは乗組員が5人、また専任教官が航海1人、機関1人となります。2020年3月に就航し、翌4月から乗船実習支援制度の提供を開始しました。さらに、24年からは指導員研修支援も提供しています。

初めに、乗船実習支援制度についてご説明します。内航船員を目指す場合、尾道または九州海技学院の6級海技士短期養成課程を約半年間受講するのが最短ルートです。受講者は卒業後、6級免状を取得するために6カ月間の乗船履歴が必要と

なります。しかし、定員の少ない小型船には乗船実習を行うための余剰の船室がない、また指導員が新人を教えたことがないため教え方自体を知らないなど、一部の船主では自社での育成が難しく、未経験者を採用できないのが実態でした。

この状況を受け、我々が導入したのが「れいめい」での支援です。単に乗船履歴を付けるだけではなく、専任教官がカリキュラムに沿ってしっかりと個別指導を行います。制度開始からこれまでの5年間で18人の乗船実習を実施しており、2025年度も2人の実習生が乗船する予定です。

この制度では、当社と用船契約を結んでいる船主が雇用した船員を実習生として受け入れています。対象となるのは主に尾道または九州海技学院を卒業し、船主の下で6級海技士免状の取得を目指す船員です。

「れいめい」は国土交通省より学校教育に続く実習船としての認定を受けています。指導教官には社内研修の受講が義務付けられるため、年に1度は必ず研修を受けてもらい、当社から修了証を交付した上で乗船しています。

実習の成果について、利用者からは嬉しい感想



実務型練習船「れいめい」。積荷を積載しながら実習を行うことができる

をいただいています。船主からは、「カリキュラムに基づいた体系的な指導が効果的だった」との感想をいただきました。また実習生からは「教え方が丁寧で分かりやすかった」「楽しく乗船し6カ月が短く感じられた」といった前向きな感想が届いており、本制度を企画・運用する私としても嬉しく思っています。

そして教官を務める側も「人に教えることで自分の復習にもなり勉強になった」という声がありました。

24年から指導員向けの乗船研修を追加

——冒頭でお話のあった「れいめい」での指導員研修支援についてもお聞かせください。

山口 「れいめい」では乗船実習支援制度に加えて、2024年11月から新たに指導員研修制度をスタートさせました。

新人船員を採用した場合、基本的にはどの船にも育成を担う指導員が必要になりますが、体系的な指導はそう簡単にできるものではありません。

船主からは、「指導員(船機長など)から『今まで中途採用ばかりで教えたことがない』、『先輩の背中を見て育ってきたので、教え方が分からない』などの声が上がっている」と聞きました。

そこで、指導員を対象とし、「れいめい」に乗

船して、教官が実習生を指導しているリアルな現場を直接見学し、そのノウハウやマニュアルを持ち帰ることができる研修制度を始めました。乗船期間は2泊3日程度です。

「れいめい」で使用している指導カリキュラムは、我々が独自に作成しました。非常に分厚くボリュームがあるため、研修制度を始める前に船主との意見交換を行った際、「内容が多く読み切れない、十分に活用できない」との意見がありました。そこでカリキュラムの内容を簡潔にした指導者用マニュアルを作成し、研修参加者には事前に配布しています。

この制度の課題は、指導員が下船休暇を削って参加することになってしまう点です。その点ではハードルがあるのですが、ここ最近は問い合わせや相談が徐々に始めているため、参加者が増えることを期待しています。

経済的支援の認定者は計90人超 船の通信・居住環境の向上も推進中

——そのほかにも、用船契約を結ぶ船主への支援の取り組みがあればお聞かせください。

山口 内航船員の確保・育成や採用活動を支援するための様々な取り組みを行っています。

1つ目は、2018年4月にスタートした若年船員

未来の海に、こたえを。



A ASAHI TANKER

<https://www.asahi-tanker.com>

安全と安心。 私たちは約束します。



 **昭和日タン株式会社**
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
TEL : 03(6268)0391 FAX : 03(5223)2065
<https://www.showa-nittan.co.jp>

晴海ターミナルが一新、客船の受け入れを再開

東京都

東京港の晴海客船ターミナル(中央区晴海)が6月1日にリニューアルオープンし、このほど5年半ぶりにクルーズ客船の受け入れを再開した。旧ターミナルへの最後の入港は2020年2月だった。

子ども向け特撮作品を始めロケ地としても使われた旧ターミナルは1991年5月、東京港開港50周年記念事業の一環として開業した。銀座から車で約10分という立地の良さから、多くの客船が入港した。一方で、ターミナルはレインボーブリッジ(高さ52m)よりも内陸側に位置するため、客船の大型化が進むと、橋の下を通過できず入港できないという問題が出てきた。

長年の運用で施設が老朽化したことに加え、大型客船にも対応する東京国際クルーズターミナル(江東区青海)が開業したことに伴い、旧ターミナルは2020年2月の「にっぽん丸」入港をもって客船の受け入れを終了。22年2月に閉館し、その後解体された。

第1船として 「三井オーシャンフジ」が入港

旧ターミナルは地上6階建てだったが、中・小型客船向け施設として建て替えられた新ターミナルは平屋建てのシンプルな構造とした。延べ床面積も3257㎡とリニューアル前の約5分の1になり、コンパクトにすることで清掃費などのランニングコストを以前よりも大幅に抑えられる。手前にあ

るレインボーブリッジの下を通過できることが前提となるが、受け入れ可能な客船のサイズについて「総トン数5万～6万トンクラスまでを想定」(東京都港湾局)している。日本のクルーズ船社が運航する客船はいずれも入港できる。

リニューアル後の第1船として8月7日、商船三井クルーズが運航する「三井オーシャンフジ」が入港した。この日の歓迎セレモニーで晴海ターミナルを管理する東京都の菊田裕司・東京港管理事務所長は「今後、東京港は東京国際クルーズターミナルと晴海客船ターミナルの2拠点で客船の受け入れを進めていく。引き続き多くのお客様や乗組員にとって使いやすいターミナル運営に努めたい」と意欲を語った。また「三井オーシャンフジ」のサイモン・ダニエル・ウエストオール船長は「リニューアル後、最初のクルーズ客船として寄港できて光栄だ」と述べた。

11月の本格開業で一般利用も可能に

新ターミナルは現在暫定運用中で施設の利用は入港船の乗下船客に限られているが、11月1日から本格開業する。開業後は待合エリアが一般開放されるとともに、観光バスやタクシー・ハイヤー向けの待機場も新設される。東京都港湾局によると、11月以降は一般車用の駐車場や日よけ・雨よけ施設など建物周辺の工事も順次始まり、ターミナル全体の整備は2027年中に完了する見込みだ。



今年6月にリニューアルした晴海客船ターミナル。以前の建物よりもコンパクトになった



晴海入港時、東京消防庁から歓迎放水を受ける「三井オーシャンフジ」

JMUとの相乗効果で増産へ 日本造船の世界シェア回復を図る

今治造船株式会社

今治造船は7月23日、都内で定例記者会見を開催した。会見には檜垣幸人社長ら首脳陣が出席し、業績や事業方針、またジャパンマリンユナイテッド(JMU)を子会社化するねらいなどについて説明した。
(本記事は会見をベースに編集部で再構成しています)

円安効果で増収増益、売上は4646億円

——2024年度の振り返りと25年度の展望をお聞かせください。

檜垣 2024年度は地政学リスクがありながらも海運マーケットは堅調に推移し、受注を伸ばすことができました。為替の変動もありましたが、年度末には149円台となり、円安効果もあって売上は前年度比4%増の4646億円となりました。久しぶりに好決算を出すことができました。

2025年度は米国トランプ政権の政策による影響で先行き不透明感があり、為替や海運マーケットは乱高下しています。特に為替は若干円高基調に推移しています。資機材や人件費の高騰も続いています。安定利益を出せるよう努力していきます。

また、脱炭素に向けた代替燃料船の生産体制構築と建造量拡大が課題と認識しています。日本政府のサポートを受けながら、人材不足の中でも増産体制の構築を図りたいと考えています。

——建造実績や受注状況を教えてください。

檜垣 2024年度の竣工量は68隻・308万総トンでした。内訳はばら積み運搬船が53隻、コンテナ船が11隻、自動車運搬船が4隻です。また、受注量は82隻・420万総トンで約4年分の工事量を確保しました。このうち6隻はメタノール焚きばら積み運搬船です。

2025年度に関しては、IMO(国際海事機関)の

規制動向や地政学リスクの高まり、トランプ政策の影響などで見通しが立ちづらく、新造船発注は様子見のフェーズに入ると予想しています。ただし、コンテナ船の引き合いは24年と同様に底堅く推移すると見えています。

JMUとともに攻めの姿勢で増産を図る

——今年6月にJMUへの出資比率引き上げを発表しました。ねらいを教えてください。

檜垣 当社はJMUの株式持ち分を30%から60%に増やすことにしました。生産協力体制の構築や共同購買などに取り組み、機微な情報まで交換して、相乗効果で生産量を増やしていきたいと考えています。

当社とJMUは2021年1月に営業・設計の共同会社である日本シップヤードを設立しました。これまでに500隻以上の受注を重ねて、日本国内の建造量の過半数を占めるまでになりました。しかし、人材不足や設計対応能力の充足が遅れ、生産を伸ばすことができず、世界全体における日本の建造シェアは約13%まで落ち込んでいます。

日本造船業は生き残るかどうかの瀬戸際です。個々の利益を追いかけるだけではなく、世界シェア獲得に向けてJMUとベクトルを合わせていきたいと考えて、ぜひ一体化させてほしいとお願いしました。子会社という認識は全くなく、JMUの経営・人事体制などはそのまま引き継ぐつもりです。両社で攻めの姿勢に入り、安定成長よりもリスクを取って、増産を図っていききたいと思っています。



檜垣幸人社長(写真中央)

生産設備は合わせて約470万総トンです。ただし、船1隻の付加価値が高まり設計工数や作時間数が増えていることに加えて、人手不足などの課題もあります。今後は自動化を進めるなど、まずは生産効率を高めることが先決だと思っています。いずれにしても具体的な協議はまだこれからです。

——米国の海事政策の影響はありますか。

檜垣 当社は艦艇の建造に携わっていないため、米国の造船業への支援は難しいかもしれません。一方で、人型ロボットの開発などで協業するのは興味深いと思っています。また、図面共有などもできるかもしれませんが、現時点で当社が米国に資本を投下して何かをするということは考えていません。それよりも、日本造船業界の競争力を高めるための投資をしていきたいと思っています。

今、日本政府は経済安全保障の観点から造船業を支援しようとする動きが出てきています。この流れを捉え、生産能力の拡充を図っていききたいと考えています。

次世代船建造に向け協議・検討が続く

——技術開発の取り組み状況を教えてください。

檜垣 代替燃料のLNG(液化天然ガス)、メタノール、アンモニアに関しては、コンテナ船やばら積み運搬船、自動車運搬船などの受注バリエーションを増やすために、標準船型の開発に向けた検討を進めています。

また、液化CO₂(二酸化炭素)運搬船や電気運搬船、液化水素運搬船については他社との協議を続けています。このうち液化水素運搬船は川崎重工業が主導して開発を進めています。設計面は先導していただき、生産面では当社とJMUでも建造できるように協力していきます。

加えて、代替燃料タンクの内製化に向けた検討も順調に進んでいます。

そのほか、人材不足を補うための対策として、当社のDX推進室が中心となり、DXにも全社的に取り組んでいます。設計部分でのAI(人工知能)活用や、建造現場のデジタル化、オフィスの合理化につながる様々なもののデータ化などを進めていき、将来的にはこれら全てがリンクする工場を目指します。

——設備投資の計画・進捗はいかがですか。

檜垣 生産設備に関しては、2028年度中に丸亀工場の西多度津事業部で艀装用プラットホームや代替燃料タンクの生産設備を整備する予定です。これは、GX経済移行債を活用した国交省・環境省の「ゼロエミッション船等の建造促進事業」に採択されて取り組んでいます。また、西条工場の東ひうち事業部では、作業員の作業環境を改善するための移動建屋を建設中です。

福利厚生に関するところでは、今年3月に新しく丸亀工場工作オフィスが完成しました。引き続き、今治造船グループ各拠点の事務所を順次建て替えていくことを検討しています。 ■

コンテナ船輸送・市況のポイント ～2025年前半の動向を振り返る～

神奈川大学
経済学部 現代ビジネス学科
教授 **松田 琢磨** (2025年8月15日)



©Flystock/Shutterstock.com

■ 上半期の注目ポイントは 米国の関税・入港料と喜望峰航路の定着

2025年上半期のコンテナ輸送・市況動向では、以下の二点が重要な注目点となった。第一は米国でトランプ新大統領が就任したのちに発動した各国に対する追加関税の動向、第二は中東情勢が依然として解決に至らず、喜望峰経由の航路迂回が定着していること、である。

トランプ大統領は就任直後から、保護主義的な関税強化策を打ち出した。中国のように貿易摩擦が長らく問題になってきた相手だけではなく、友好国を含む幅広い国々からの輸入品に一律で「相互主義」に基づいて高関税を課す内容である。就任直後の2月1日には、国際緊急経済権限法(IEEPA: International Emergency Economic Powers Act)に基づき、カナダ・メキシコ産の全製品に25%、中国産の全製品に10%の追加関税を課す大統領令を発表した。同法は、米国の国家安全保障や外交政策、経済に対する重大な脅威が存在するときに、大統領が特定国へ制裁措置を発動できる権限を認める法律である。その後、中国が報復措置を取ったため、米国は3月から中国への追加関税率を20%に引き上げた。

さらに、自動車と自動車部品に対しては通商拡大法232条に基づき、25%の追加関税を課す大統領布告を発表した。自動車については4月3日から、自動車部品については5月3日から適用が開始された。

ただし、関税強化の方針にも変化があった。4月9日には相互関税について、すべての国に適用されるベースライン関税率10%を除き、相互関税について90日間の執行停止が発表された。4月29日には、一部追加関税の累積停止と自動車部品に対する2年間の相殺制度の導入が発表された。これは、自動車メーカーが米国内で組み立てた自動車の希望小売価格の合計額のうち、1年目は3.75%、2年目は2.5%に相当する金額を追加関税の支払いに充てることを認める仕組みである。

5月12日の米中閣僚会談では関税合意が成立した。中国に対する追加関税率は、それまでの最大145%から当初の34%に戻された。そのうち24%分については5月14日から90日間執行が停止された。結果として、現時点で中国からの輸入品には、ベースライン関税10%と、IEEPAに基づく20%の追加関税が課されている¹。さらに8月11日には、対中相互関税の停止期限を90日間延長する大統領令にも署名している。

関税に加えて、トランプ政権は中国船社や中国建造船への入港料課徴計画も打ち出した。この案は2月に米国通商代表部(USTR)が通商法301条に基づく対抗措置として発表し、パブリックコメントを受けて、4月に措置内容が発表された。具体的には、中国船社が所有・運航する船舶が米国港湾に寄港する際、50ドル/純トンを課すというものが含まれている。さらに段階的に引き上げ、2028年には140ドル/純トンに達する計画となっている。

中国以外の船社に対しても、中国の造船所で建造された船舶が米国港湾に寄港する場合には、18ドル/純トンまたは120ドル/コンテナのうち高い方を入港料として課す方針が示された。こちらも2028年までに段階的な引き上げが予定されている。

喜望峰経由の航路迂回は2025年上半期も続いた。スエズ運河を通航した船舶も一部あったが、6月時点でのコンテナ船の通航量は、総トン数ベースで2023年平均と比べて89%減少している。7月にはフーシ派が商船攻撃を再開し、7月27日には

攻撃拡大を表明したことから、情勢は依然として不安定である。

今回の記事では、2025年前半におけるコンテナ船業界・市況について動向をまとめ、私見を述べていくこととしたい。なお、この記事は原稿執筆を行った25年8月上旬時点での情報を基にしている。

■ 輸送量は前年比4.5%増 北米往航では中国からの輸出が激減

2025年上半期のコンテナ輸送量は半期レベルでは堅調であった。

Container Trades Statistics (CTS)社の発表によれば、全世界のコンテナ貨物輸送量は6月までの累計で前年同期比4.5%増の9,353.1万TEUに達し、コロナ禍期の2021年や22年を上回った。前年同様、輸送量増加の背景にはサプライチェーンの混乱を見据えた荷主が前倒し出荷を進めたことが挙げられる。一方、単月ベースでは3月と5月を除いて前年を下回り、需要に不安定さがあるこ

¹ Bown (2025) によると、中国から米国に輸出された品目の平均関税率は25年8月時点で54.9%である。Chad. P. Bown, "US-China Trade War Tariffs: An Up-to-Date Chart". Peterson Institute for International Economics. May 14, 2025.

モーダルシフトと内航海運

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

森 隆行 編 A5判 168頁 定価2,530円(税込)

海上物流を支える若者たち

-内航海運と船員のいまを知る-

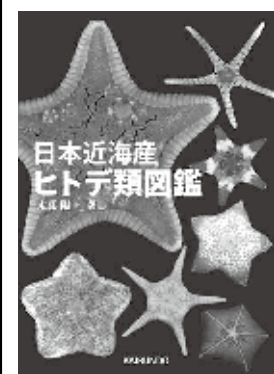
物流インフラとして、そして災害時などの安全の確保に重要な役割を果たしている内航海運だが、その知名度は低い。本書は、居住・通信環境の改善がすすみ、女性の進出も増えている内航船の世界を、様々な船種で働く若い人たちへの取材に基づくルポや、海運会社、教育機関などのキーマンへのインタビューを通じて紹介する。

森 隆行 著 A5判 158頁 定価1,760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)



日本近海産ヒトデ類図鑑

日本近海から記録されている 300 種近いヒトデ類のうち、写真を添えた正確な解説が可能な 169 種について、形態の特徴と分布を記し、生時の色彩がわかる写真を大きく掲載。一部には、種判別に重要な形質のクローズアップも示した。最新の分類体系を採用し、浜辺から深海までの種をカバーした本邦初の本格的図鑑。多彩なコラムも楽しく興味深い内容。

木暮陽一 著 A5判 164頁 定価3,740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

 日本海運集会所
The Japan Shipping Exchange

【社告】

販売物及びセミナー受講料価格改定のお知らせ

— 2025 年 10 月 1 日から —

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

日頃より弊所の事業につき種々ご支援賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、弊所は、わが国唯一の常設機関として知られている海事仲裁の手続き、また各種講座・セミナー、傭船/造船契約書等の契約書式制定・販売、船価鑑定や月刊誌「海運KAIUN」、季刊誌「海事法研究会誌」、年刊「船舶明細書」の刊行事業等多岐に亘り、広く会員の皆様にご活用いただいています。そして、一般社団法人である弊所の収入は会費、セミナー受講料、仲裁・鑑定等手数料、刊行物販売等に依っておりますが、その多くは長年に亘り据え置いており、今日に至っています。

一方、弊所の職員は理事長、常勤理事を除いて現在11名です。これは1970年代の約40名体制の1/4の規模、2019年の約20名と比べてもほぼ半減したことになります。これは様々なコスト上昇を業務の効率化と人件費削減で賄ってきたことを意味しており、柱となる事業の多くは何とか維持継続しているものの、非常時対応、また更なる業務改善や新規の企画開発のための余力は全くない危うい要員体制となっているのが現状です。

弊所の事業を今後とも継続するためには、業務を引き継ぐ人材確保及びその育成が喫緊の課題で、昨今の原材料価格や人件費、物流費の高騰、食品やサービス、電気・ガスなど幅広い分野で値上げの動きに対応する必要があります。しかしながら、弊所内のコスト削減自助努力では、これらコスト上昇への対応には限界あり、この度、誠に心苦しくは存じますが、2025年10月1日より販売物及びセミナー受講料の価格改定をお願いする運びとなった次第です。

弊所の使命である業界を超えた我国海事クラスターの進歩発展に資するための様々な事業活動を今後も永くご提供し、更によりお役に立てる組織となるよう役職員一同力を合わせ取り組んで参りますので、今回の価格改定につき何卒よろしくご理解とご協力のほどお願い申し上げます。

敬具

販売物の改定価格一覧は弊所ウェブサイトに掲載しております。

(<https://about.jseinc.org/important/2453/>)

セミナーの価格改定は本誌9月号54頁(次頁)をご覧ください。

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。

18	船舶管理業務の概要を体系的に学ぶ 船舶管理実務（1日）	レベル ★★
日 時	9月2日（火曜日） 9：30～17：30	
講 師	ベルンハルト シュルテ シップマネジメント ジャパン ゼネラルマネージャー 杉本 和重 氏	
受講料	会員：22,000 円（税込） 非会員：44,000 円（税込）	
19	日本の洋上風力プロジェクトに対応するため、 日本法の視点から BIMCO の特殊傭船契約の基本構造と洋上風力特有の留意点を学ぶ 洋上風力関連船に関する特殊傭船契約の基礎（全3回）	レベル ★★★
日 時	9月11日、18日、25日（毎週木曜日） 15：30～17：00	
講 師	戸田総合法律事務所 弁護士 青木 理生 氏 （日本風力発電協会正会員、世界洋上風力サミット日本2022～2024講演）	
受講料	会員：16,500 円（税込） 非会員：33,000 円（税込）	
20	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	9月17日（水曜日） 13：30～17：00 ※15分程度延びる場合あり。	
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）	
21	本船とのコミュニケーションに必須な知識を学ぶ バルカーオペレーションの現場実務（全1回）	レベル ★★
日 時	9月19日（金曜日） 15：30～17：00	
講 師	NYK バルク・プロジェクト 海技第一グループ グループ長 亀田 義則 氏	
受講料	会員：5,500 円（税込） 非会員：11,000 円（税込）	
22	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	10月8日（水曜日） 13：30～17：00	
講 師	高田 道子 氏	
受講料	会員：13,200 円（税込） 非会員：26,400 円（税込）	

受講料改定のお知らせ

当所では、長年にわたり受講料価格を据え置いてきましたが、2025年10月1日以降に開催する研修講座・セミナーより価格を改定いたします。

各研修講座・セミナーの受講料につきましては、順次各種媒体(Webサイト、月刊誌「KAIUN」、「JSEメール通信」、実施要綱等)へ掲載してまいります。

ご参考：1コマ(90分)あたりの新受講料

会員価格：6,600円(税込) 非会員価格：東京開催 13,200円(税込)／関西地区 10,560円(税込)

何卒よろしくご理解とご協力のほどお願い申し上げます。 参照 <https://about.jseinc.org/important/2453/>

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
10月	22	英文契約書の読み方(全1日)	★	12月	30	P&I保険の基礎(全4回)	★★
	23	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)	★★		31	海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)	★★
	24	不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★	1月	32	内航海運概論(全1日)	★
	25	〈T4日程〉新人社員研修(秋)(連続2日間)	★	2月	33	船舶保険実務(中級)(全1日)	★★★
11月	26	海技の知識(全3回)	★★		34	内航傭船契約(全1日)	★★
	27	不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	★★	3月	35	船舶売買の実務(全3回)	★★
	28	〈T5日程〉新人社員研修(秋)(連続2日間)	★		36	Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(全1日)	★★★
	29	定期傭船契約(全4回)	★★				

●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
10月	3	船舶管理実務	★★	2月	6	定期傭船契約(1日)	★★
12月	4	船舶金融詳説	★★	3月	7	入門 会計と海運業	★
1月	5	船舶保険 入門	★★				

●一般セミナー

予定月	テーマ	予定月	テーマ
11月	国際海運の脱炭素化に関する動向	1月	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
	代替燃料船の課題とその普及に向けた取組		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
12月	解剖・ドライバルク市況	3月	洋上風力発電と海運
1月	自動運航船の開発状況と実用化への展望2026	随時	海事産業におけるDXについて(仮)

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5,500円（税込、会員価格）、10月から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



新造LPG二元燃料LPG船を命名 日本郵船

日本郵船は8月5日、川崎重工業・坂出工場で行われた新造大型LPG(液化石油ガス)二元燃料LPG運搬船の命名式に参加した。

この船は日本郵船が川崎重工に発注したLPG二元燃料LPG運搬船の6隻目にあたる。式典では傭船者であるアストモスエネルギーの佐藤利宣副社長が「LUNA PATHFINDER(ルナ パスファインダー)」と命名した。

「LUNA PATHFINDER」は重油・LPGの両燃料に対応した二元燃料エンジンを搭載し、通常航海中はディーゼル発電機を停止してほぼLPG燃料だけで航行できる。LPG使用時は従来の重油燃料と比べて、排気中のSO_x(硫黄酸化物)を95%以上、温室効果ガス(GHG)を20%以上削減可能だという。また、LPGだけでなく将来的な需要増加が見込まれるアンモニアも積載できる。

カタールに駐在員事務所を新設 川崎汽船

川崎汽船は7月30日、カタールに「ドーハ駐在員事務所」を開設したと発表した。開設日は6月15日で、8月3日に事業を開始した。代表者には鶴田吾一氏が着任した。

カタールは世界有数の天然ガス生産国で、LNG(液化天然ガス)の主要輸出国としても知られている。また、カタールを含む中東地域は低炭素・脱炭素化の分野で主要な市場の一つとなっている。

川崎汽船は既存の中東事務所に加え、ドーハ事務所でエネルギー資源輸送事業をはじめビジネス機会の情報収集を行うとしている。

DP訓練施設をフィリピンに開設 商船三井

商船三井はグループ会社の商船三井マリテックス(MOLMAT)を通じ、ダイナミックポジショニング(自動船位保持、DP)訓練施設をフィリピンに開設する。MOLMATが7月29日、アジア太平洋海事アカデミー(MAAP)とMagsaysay Training Center(MTC)とともに施設開設に関す

る合意書を締結した。初回のトレーニングコースは9月1日に開講予定だ。

DP訓練施設では、商船三井グループが運航する特殊船への搭載実績もあるDPシミュレータを使用。実船と同じ環境下で、洋上風力発電や洋上・海洋開発に従事する特殊船向けに必要なトレーニングを提供する。全6コースを受講可能で、いずれも国際認証機関であるノーティカル・インスティテュート(NI)の認定を受けている。

屋久島の再エネ輸送事業を検証 海上パワーグリッド、屋久島電工

海上パワーグリッドと屋久島電工は、屋久島の水力発電で得た電力を電気運搬船で種子島など周辺の離島に届ける事業の検証を行うことで合意した。7月30日に発表した。

屋久島は年間降水量が国内最多とされ、2000m級の山々から流れる豊富な水を活かして水力発電が行われている。現在、島内の電力のほぼ全てが水力発電で賄われている。

海上パワーグリッドが開発を目指す電気運搬船は、船に搭載した蓄電池を使い、電気を海上輸送することができる。屋久島電工が保有・運営する水力発電所がつくる再生可能エネルギーとこの電気運搬船とを組み合わせることで、現在は内燃力発電で賄っている屋久島周辺離島の電力の脱炭素化を図る狙いがある。今後、詳細な検証を進め2028年頃の運航開始を目指す。

共同実証に向け米推進機メーカーと合意 エイトノット

エイトノットは7月31日、米国の電動推進機メーカーであるE-Force Marine社との間で、船舶の自動航行に関する共同実証開始に向けた合意書を締結した。

共同実証は米国フロリダ州の実験場で実施する。E-Force Marine社が保有する電動ボートにエイトノットの自律航行プラットフォーム「エイトノット AI CAPTAIN」を搭載し、機能や性能を検証する。また、両社のエンジニアリングチームが連携してAI CAPTAINの調整や稼働データの収集などに取り組む予定だ。

船員手帳のデザインを80年ぶりに刷新 国土交通省

国土交通省は船員手帳のデザインを刷新し、2027年4月から発行を開始する。7月29日に発表した。デザインの変更は船員手帳の発行が始まった1947年以来80年ぶりとなる。

船員手帳は船員の身分証明書にあたり、約8万人の船員が使用している。海外では手帳を提示することで一時上陸が可能になるなど、旅券(パスポート)のような機能も備えている。

今回、政府のデジタル化方針を踏まえて船員手帳の書類部分がスリム化することに合わせてパスポートを参考にデザインの刷新を決めた。新しい手帳の色には、「海の色」である青に和の要素を反映した藍色を採用する。



船員手帳の新デザイン(左)と現デザイン(右)

社会科教材『船と貿易』を無償提供 全日本海員組合、国際船員労務協会

全日本海員組合と国際船員労務協会は、外航日本人船員の人材確保を支援するための広報活動『J-CREW プロジェクト ～やっぱり海が好き～』を共同で進めている。その活動の一環として小学生向け教材『船と貿易』を制作。発表は7月30日。

この教材は、小学5年生の社会科単元「工業生産を支える運輸と貿易」の授業で、外航海運の重要性や外航船員の仕事・魅力について知ってもらうことを目的としている。内容は①授業導入クイズスライド②ワークシート付き副読本③現役船員によるQ&A動画④教師用指導案一で構成されている。

J-CREW プロジェクトではこの教材を全国の小学校に無償提供している。申し込みはプロジェクトの公式サイト(<https://j-crewproject.jp/>

teaching-material/)またはFAX(03-6431-1808)で受け付けている。FAX申込用紙はhttps://j-crewproject.jp/teaching-material/pdf/teaching-material_fax.pdfからダウンロードできる。申込期限は今年10月末まで。教材費や送料を含め、学校毎に必要な部数を通称で提供する。

25年山縣勝見賞の贈呈式を実施 山縣記念財団

山縣記念財団は7月24日、「2025年山縣勝見賞」の贈呈式を執り行った。この賞は海事交通文化の研究および普及・発展に貢献した人などを顕彰するため、同財団が2008年に創設した。

18回目となる今年は、論文賞を齊藤学氏と伊藤洋平氏、功労賞を池田良穂氏、特別賞を瀬戸内海巡回診療船「済生丸」がそれぞれ受賞した。著作賞の該当者はいなかった。

受賞内容などの詳細は山縣記念財団のウェブサイト(<https://www.ymf.or.jp/news/3572/>)で公開している。

戦時徴用船の記録画展を静岡で開催 日本殉職船員顕彰会

日本殉職船員顕彰会は9月5～15日、第51回知られざる民間船舶の悲劇「戦時徴用船遭難の記録画展一大久保一郎画伯遺作一」を静岡県静岡市で開催する。

「戦時徴用船遭難の記録画展」は、大阪商船(現・商船三井)社長だった岡田永太郎氏が同社嘱託画家の大久保一郎氏に命じ、生存船員の証言などを元に徴用船の最後を描かせた絵画を紹介する展覧会となる。

会場は静岡市清水文化会館マリナート1階ギャラリーで、入場は無料。時間は午前10時～午後5時半。初日の5日は午後1時開場、最終日の15日は同4時終了となる。

パリ・東京MOUのホワイトリストを継続 Cayman Registry

ケイマン諸島船籍の登録業務を担うCayman Islands Shipping Registry(Cayman Registry)は

メタノール燃料カムサマックス・バルカーが進水

常石造船

世界初のメタノール燃料カムサマックス・バルカー(写真)が7月17日、常石造船のフィリピン建



造拠点であるツネイシ・ヘビー・インダストリーズ・セブ(THI)で進水した。

今回進水した船は、重油とメタノールの両燃料に対応した二元燃料船となる。メタノールを使用した場合、重油に比べて最大でNO_x(窒素酸化物)を約80%、SO_x(硫黄酸化物)を99%、CO₂(二酸化炭素)を約10%それぞれ削減できる。

船型であるカムサマックスは常石造船が開発し、400隻超の竣工実績がある。喫水を浅く抑えるなどした設計で多くの主要港への寄港に対応できる。竣工は2026年1月を予定している。

「CYTUR-MCTI」がNKの認証を取得

楽天シンフォニー

楽天シンフォニーは7月28日、韓国のスタートアップ企業CYTUR社と開発した船舶サイバーセキュリティ支援ソリューション「CYTUR-MCTI」が日本海事協会(NK)の認証を取得したと発表した。楽天シンフォニーは楽天グループで通信インフラ事業を手掛けている。

「CYTUR-MCTI」では、海運業界で発生する可能性があるサイバー脅威データを収集・分析し、リアルタイム監視やサイバーセキュリティ情報を顧客向けに提供する。サイバー攻撃のリスクがある船舶を特定したり、システムの脆弱性を早期に

検知したりすることができる。

今回、「CYTUR-MCTI」はNKの「製品・ソリューション向けイノベーションエンドースメント」認証を取得した。同認証は革新技術を採用した製品・サービスを対象にNKが第三者機関として認証を行い、これらの普及・発展を後押しするもの。

楽天シンフォニーは船舶サイバーセキュリティソリューション「Rakuten Maritime」の一部として「CYTUR-MCTI」を提供している。「Rakuten Maritime」を構成する製品がNKのイノベーションエンドースメントを取得するのは3件目となる。

海の魅力を伝える絵本『お〜い!うみ』を制作

古野電気



古野電気は8月5日、子どもたちに海の魅力を伝える絵本『お〜い!うみ』(画像)を製作し、ウェブサイトで公開した。

『お〜い!うみ』は、海を旅する“ふね”が様々

な生き物と交流して物語が展開する。子どもでも読みやすいよう、易しい言葉遣いと色鮮やかなイラストを用いた。この絵本は古野電気が推進する「海を未来にプロジェクト」の一環として制作した。同プロジェクトでは①海を好きになってもらう②海を守る③未来の海を創る—という3つの活動を展開している。

ウェブ版は<https://future-vision.furuno.co.jp/sea-pulse/picturebook/oi-umi/>、PDF版は<https://future-vision.furuno.co.jp/wp-content/uploads/2025/07/umi.pdf>で見ることができる。

燃費可視化装置にCO₂排出量表示機能を追加

ヤンマー船用システム

ヤンマー船用システムは8月1日、船舶の燃費(燃料消費量)を可視化する装置「エコモニター mini」をリニューアルしたと発表した。新たにCO₂(二酸化炭素)排出量をリアルタイムで表示する機能を追加した。

「エコモニター mini」は、流量計で計測した燃費をリアルタイムで画面上に表示し、効率的な操船を促すことで燃料コストの削減をサポートする。ヤンマー製の中形船用主機(1機掛け機械式エンジン)への取り付けを想定して設計されている。

今回のリニューアルでは、燃費から算出されたCO₂排出量を表示するとともに、自動で記録する機能を追加した。

また、表示するCO₂排出量の元になる「CO₂排出係数」は燃料の種類毎に設定できる。軽油やA重油といった既存燃料だけでなく、バイオ燃料を混合した燃料にも対応している。

さらにメイン画面では燃費とエンジン回転数を常時表示する。加えて積算CO₂排出量やセンサー温度などの4項目から2項目を選択して表示可能だ。

ベトナム向け港湾荷役クレーンを受注

三井E&S

三井E&Sは8月4日、ベトナム政府出資の港湾運営会社であるPetro Vietnam Phuoc An Port Investment & Operation Joint Stock Company (PAP)社から港湾荷役クレーンを受注したと発表した。

PAP社はベトナム南部地域で増大する国際貿易需要への対応を進めている。同社が開発を手掛けるフックアン港はドンナイ省最大のコンテナターミナル、かつベトナム最大の物流拠点となっている。

フックアン港ではすでに三井E&S製クレーン

13基が稼働している。さらに2024年7月、三井E&Sは同港向けに岸壁用コンテナクレーン(三井パセコポーテーナ)5基と環境対応型タイヤ式電動トランスファークレーン(三井パセコトランスターナ)16基を追加で受注済みだ。

今回、三井E&SはPAP社から新たにフックアン港向けにクレーン22基を受注した。両社にとってベトナムでのクレーン調達・受注としては過去最大規模となる。22基の内訳は三井パセコポーテーナが11基、三井トランスターナが11基となっている。

タイで船用工業セミナーを開催

日本船用工業会

日本船用工業会(日舶工)は7月30日、タイ・バンコクで船用工業セミナーを8年ぶりに開催した。タイ船主協会(TSA)との共催で、タイ側からは船主など海事関係者128人が参加した。

船用工業セミナーは日本財団助成事業として実施した。冒頭、日舶工の木下和彦会長が「当会では代替燃料をはじめ最新の技術・製品開発を推進している。タイの海事関係者や課題や展望を共有したい」と挨拶した。

セミナーは「日本製品でより環境に優しく持続可能な未来へ」というテーマの下、日舶工の会員

企業11社が自社の最新技術や製品を発表した。各社の専門分野に応じ①エンジン／代替燃料②電気機器／運航効率改善③アフターサービス／メンテナンスの3部構成とした。日舶工によると、テーマなどがコンパクトにまとめられていたため、タイ側の参加者からは好評だったという。

日舶工とTSAの両者は2019年、定期的に情報交換を行う覚書(MoU)を締結している。今回もセミナーに加えて首脳同士の意見交換会を実施し、海事産業の主要テーマである脱炭素や人材確保について話し合った。

6月分の主要オペ輸送実績を公表 油送船は6品目中3品目が横ばい 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6月分輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比2%減の1639万4000トン、「油送船」は同横ばいの802万5000kl・トンだった。

貨物船は7品目中4品目が前年同月を下回った。このうち「鉄鋼」は同3%減の295万3000kl・トンだった。海上輸送の障害は発生しなかったが、鉄鋼製品は出荷量減少が続いている。また「原料」は同3%減の365万2000kl・トン。石灰石や金属鉱が減少し、全体として輸送量は落ち込んだ。

「雑貨」は同3%減の213万4000トンとなった。備蓄米のスポット輸送が継続した一方、自動車部品と工業品の輸送需要減少がマイナスに働いた。「セメント」は同7%減の199万9000トン。セメント専用船の減船や入渠の影響を受けた。

増加した品目では「燃料」が同2%増の147万8000トンだった。石炭は火力発電所向けの輸送需要が旺盛だった一方、コークスは減少した。「紙・パルプ」は同27%増の16万9000トン。このうち木材チップはバイオマス燃料としての輸送需要が旺盛だった。「自動車」は同2%増の400万8000トンで認証不正問題で輸送量が減った前年同月の反動増が見られた。

油送船は6品目中、特殊タンク船以外の3品目が前年同月比でいずれも横ばいだった。このうち「黒油」は175万8000kl・トン。全国的な気温上

昇で需要期に入ったものの、原子力発電所の稼働率上昇や他のエネルギーへのシフトにより火力向けの需要は低調だった。「白油」は483万4000kl・トン。製油所の定期修理やトラブルによる転送はなかった一方、冬場に向けて灯油の備蓄輸送が始まった。

「ケミカル」は58万2000kl・トンだった。定期修理がなかったため輸送量が増加した船社もあったという。

特殊タンク船の3品目は「高圧液化」が同4%増の43万1000kl・トンのプラスだったのに対し、「高温液体」が同10%減の8万2000kl・トン、「耐腐食」は同7%減の33万7000kl・トンとなった。

自社養成制度を26年4月から開始 旭タンカー

旭タンカーは8月13日、海上職の養成に向けた「自社養成制度」を2026年4月から開始すると発表した。

自社養成制度には、海運業界の持続的な人材確保と次世代の海技士の育成を図るねらいがある。旭タンカーが持つ海上での現場経験などを活用し、将来の海技士候補生をゼロから育成するという。

具体的には、海上職未経験とした独自の育成プログラムを実施するほか、海技大学校での養成コースの受講、社内外教育機関・施設による専門教育・実習の提供、資格取得支援・乗船実務を通じたキャリア形成の促進に取り組むとしている。

日本内航コンテナ船協会を設立 井本商運 ほか

井本商運、近海郵船、山九、鈴与海運、丸三海運、横浜コンテナラインの内航コンテナ事業者6者は8月1日、新組織「一般社団法人日本内航コンテナ船協会」を設立した。

新組織では内航コンテナ船事業のさらなる発展に向けて、国際コンテナ戦略港湾における国際フィーダー輸送の強化やモータルシフトの推進による環境問題への貢献、関係景観への建議・陳情、会員同士の情報交換などを行うとしている。

理事は井本商運の井本隆之社長、鈴与海運の鈴木英二郎社長、丸三海運の荒川和音会長の3人が務める。このうち代表理事(会長)には井本氏が、副会長には鈴木氏がそれぞれ就任した。



(左から) 荒川、井本、鈴木 of 理事 3 氏

海技士育成で包括連携協定を締結 旭タンカー、鳥羽商船高専

旭タンカーと鳥羽商船高等専門学校は7月25日、高度な知識と高い技術力を兼ね備えた海技士の育成するため、包括連携協定を締結した。

今回の協定では、旭タンカーが長年蓄積した現場経験と、鳥羽商船高専が持つ最新の技術・知識や操船シミュレータを融合し、高度な海技教育プログラムの共同開発を進める。

このほか、主な連携・協力事項として海事産業の発展に向けた学術的活動や、人材の交流・育成による技能・技術向上に取り組むとしている。

奨学金給付事業を行う財団を設立 田渕ホールディングス

田渕ホールディングスはこのほど、「一般財団

法人田渕育英財団」を設立した。理事長は田渕訓生社長が務める。将来の海運産業を担う若者の学業を支援するため、奨学金の給付事業を行う。

奨学金給付事業は船員を志望し海技教育機関で学ぶ学生・生徒を対象に、2026年4月から開始する。給付額は年間36万円で、返済は不要。初年度募集人数は15人程度を予定している。財団ウェブサイトは今後立ち上げ、10月頃に対象の教育機関などの募集要項を公開するという。

「けやき」の姉妹船が26年6月に就航 新日本海フェリー

新日本海フェリーは8月1日、舞鶴～小樽航路向けに新造船を投入すると発表した。今年11月14日にデビューを控える「けやき」の姉妹船にあたり、2026年6月の就航を予定している。

新造船は「けやき」と同様、三菱重工業・下関造船所で建造し、10月9日に命名・進水式を執り行う。客室は専用テラス・バス・トイレを備えた最上位「スイート」など7タイプを設定する。加えて、プライベート個室のドライバー室も30室も備えている。

主要目は次の通り。全長：199.0m、総トン数：約1万4300トン、積載台数：トラック約150台・乗用車約30台、旅客定員：286人。

新造船「ブルーグレイス」が就航 津軽海峡フェリー



津軽海峡フェリーの新造フェリー「ブルーグレイス」(写真)が8月8日、室蘭～青森航路に就航した。

船の最上階には展望浴室があり、大海原を眺めながらくつろぐことができる。また、エントラン

スは吹き抜け構造で、航行中の様子などをモニター画面で確認可能だ。さらに客室はバス・トイレ付きの「スイート」をはじめ、それぞれの過ごし方に合わせて5タイプから選択できる。

主要目は次の通り。全長：144.13m、幅：23.00m、深さ：14.10m、総トン数：8897トン、車両積載能力：12mトラック64台・8mトラック1台・乗用車30台、旅客定員：422人。

26年版カレンダーの先行予約を開始 海技教育機構

海技教育機構(JMETS)は8月9日、同機構が監修する「海技教育機構オリジナルカレンダー2026」の先行予約を開始した。

カレンダーは練習船や実習の様子を捉えた写真で構成し、一般公募した写真を使用した。また、各月にQRコードを入れ、練習船と各校の月間行事予定が載ったウェブページにアクセスできる。

カラー B4(見開きB3)判で、価格は1部900円(税込、送料別)となる。売り上げの一部は監修料としてJMETSに還元され、船員教育訓練に充てられる。また、練習船カレーとのコラボセットも2200円(税込、送料込み)も160セット限定で販売する。製作・販売は交文社で、注文・問い合わせ先は次の通り。メール：info@kobunsha-print.com、電話：03-3267-1225。

「Instagram」公式アカウントを開設 全国海運組合連合会

全国海運組合連合会(全海運)はこのほど、写真投稿型SNS「Instagram」の公式アカウントを開設した。

開設したアカウント名は@zenkaiunで、7月30日の初投稿によると今後、会議開催やイベント告知、活動報告などの情報を発信するとしている。すでに10月の「船主連絡協議会(貨物船部会)・広島大会」や「青年経営者意見交換会 in 松山」に関する情報を投稿済みだ。

全海運ではメールやウェブサイト、LINEオープンチャットなどを活用し、内外への情報発信に取り組んでいる。今回のInstagramアカウント開設も踏まえ広報体制をさらに強化したい考えだ。

旅客船の安全情報検索サイトを開設 国土交通省

国土交通省は8月8日、旅客船事業者の安全情報を分かりやすく検索できるサイト(https://www.mlit.go.jp/senpaku/anzen/ssi_search.cgi)を開設した。各社の安全への取り組み状況をサイトで公表し、旅客船利用者が運航事業者を選択する際に確認できるようにすることで、事業者の安全意識向上につなげることがねらい。

国交省では2022年4月の知床遊覧船事故を受けて「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめ、全ての旅客船事業者に安全情報の報告を義務付けている。

検索サイトの主な公表項目は①事業者情報(事業者名、事業者ホームページのURL、許可・登録年度、事業種別、営業所の数と所在地、地域旅客船安全協議会への加入状況など)、②船舶情報(運航船舶数と船舶ごとの船名、総トン数、旅客定員、救命設備の搭載数、搭載している無線設備、最新の船舶検査証書の交付年月日)、③事故・行政処分情報(過去5年間の事故および行政処分の件数)となっている。

滋賀県内で小学生向け出前講座を実施 近畿運輸局

近畿運輸局は7月7日、滋賀県の東近江市立湖東第一小学校で出前講座「海運の重要性と船員の仕事について」を実施した。同校の小学6年生の児童27人が受講した。

近畿運輸局では近畿内航船員対策協議会(近畿船対協)とともに、若年船員の確保に向けた各種事業を実施している。その一環として、子どもたちに船員の仕事を職業の選択肢として捉えてもらうことなどを目的とした出前講座を管内の小学校や中学校で行っている。

湖東第一小学校での出前講座では、近畿船対協のメンバーである辰巳商会の上田雄士氏が講師を務めた。前半は上田氏が転職して船員になろうと思ったきっかけや船の種類、船員の仕事などを説明した。後半は日本船主協会制作の動画「暮らしを支える日本の海運」を視聴し、海上輸送の重要性や安全性について紹介した。■

LOOK BACK 1971年4月号から KAIUN

vol.6

数字を自動選出する「抽選アプリ」を使い、出た数字のバックナンバーを紹介する連載版「LOOK BACK KAIUN」。今回出たのは「523」。

第6回は1971(昭和46)年4月発行の523号より、英国統治下の香港事情を取り上げる。駐在員だった山下新日本汽船タンカー部次長・谷津宏平氏の寄稿「最新の香港事情」から、当時の様子が垣間見える。

谷津氏によると、英国統治下の香港は400万人の人口を擁し、うち97%が中国人(原文記載に準拠)、残り3%が英米日印などで構成されていた。中国人の中では広東人が圧倒的に多く、上海人と英語でやり取りする姿をよく目にしたという。

公用語は英語だったが、この頃には中国語も公用語にしようという動きが香港大学の学生を中心に展開されていたようだ。「いずれ香港政庁も認めざるを得ないと思う」と記された通り、3年後の1974年には条例により中国語が公用語に制定されている。

経済情勢としては、米国の景気後退に伴い香港の主要産業である繊維、電気製品、雑貨、プラスチック

ク製品などの対米輸出が鈍化し、「各分野に亘り深刻な影響を与え始めて」いたという。

他方、インフレが進む中で一般住宅やオフィススペースが不足して家賃も上昇し、不動産・建築ブームが起きていた。また、コンテナ・ターミナルや海底トンネルなどの大型工事に関しても建設ブームに沸き、多くのプロジェクトが控えている状況だった。

銀行は「一般的に金融引き締めの方針」をとっており、不況に悩む中小製造業者は需要の減退と金融引き締めによる資金難で「内外から攻撃され、きわめて困難な立場に追いやられて」いたという。

寄稿ではこの先の「香港返還」にも触れている。まだ先が読めない中、ある人は、中共はあえて香港を解放せず「英帝国主義が過去にどんな悪事を働いたかを全世界に訴えるためこのまま放置しておくだろう」と、またある人は「租借期限満了後は英国と中国との金銭租借契約に切り替わることも考えられる」と話したという。

また、香港総領事の某高官は、租借期間の残り27年に対し領土返還交渉に10年、手続きに10年掛かると見て、「もし新規の投資や起業を考えるなら7年間回収を目標にすべきだね」と語ったそうだ。

実際のところ、香港は租借期限の1997年に英国から中国へと返還された。

さて現在、中国は台湾統一へと動いており、軍事侵攻が懸念されている。1971年当時の谷津氏は香港の将来について「No Body Knowsが一番の正解かも知れぬ」と述べた。未来がどうなるかは誰にも分からないが、少し先の見通しを想定するのは重要だ。現代の雑誌KAIUNでも「最新の台湾事情」と海事産業への影響を注視していきたい。

東神インターナショナル株式会社

TOSHIN INTERNATIONAL CORPORATION

SHIPBROKERS

(WORLDWIDE CHARTERING FOR TANKERS)

代表取締役会長 丸山 博史

代表取締役社長 森本 記通

東京都千代田区神田司町 2丁目4番地 神田アーバンビル 8階

電 話：03 (5296) 0377 Eメール：tankers@toshinintl.co.jp

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 プ 通 信

久しぶりに夏の甲子園を真剣に見ました。社会人になってからはあまり見ず、ニュースで結果を知る程度でした。しかし今年は地元富山の代表「未来富山」という通信制学校が注目されたこともあり、興味深く観戦しました。結果は初戦敗退でしたが、ワクワクする野球を見せてくれました。選手の大半は長野や東京から野球に専念するために富山を選んだ子供たちです。寮を兼ねたキャンパスは古く、周囲にあるのはブドウ園ぐらいです。そんな環境で青春を捧げ努力を重ねて大舞台で戦う姿に感動しました。聞けば元気で礼儀正しい彼らは地元でも愛されているとのこと。今後も頑張ってもらいたい。(Ao)

四半世紀前と比べて、音楽を聴く環境は激変しました。当時、高校生だった私はカセットプレーヤーを持ち歩いていました。自動で巻き戻す「リピート再生」で同じ曲を聴き直せたものの、たまにうまくいかないこともありました。翻って今はスマホでも音楽を聴けるように。それでも私はPCから取り込んだデータを再生する携帯音楽プレーヤーを使っています。音を聴くこと以外ではできない反面、スマホに比べて音質調整などはしやすいのも事実。カセットテープやアナログレコードで音楽を聴く動きが再燃していることを踏まえると、便利さ以外の価値が見直されているのかもしれない。(syu)

ベランダガーデニングをしている。毎年春先に種や苗を植え、夏から秋にかけて収穫。晩秋から冬にかけて土を再生させる。冬の期間は退屈なので今年2月に再生土でニンニクを試した。スーパーで買った青森産ニンニクを植え、5月に収穫したところまあ成功。今春は芽が出てしまったジャガイモを2つ植えた。動画情報を参考に育てたところ、こちらも7月下旬、プランターながら十分な量が収穫できた。今はサツマイモにチャレンジしている。葉の成長が著しく量産が可能だと気付いたのだがもうプランターでは作付面積的に間に合わない。青木昆陽の偉大さを感じ、秋の収穫期を待つ。(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

2025年9月1日発行

KAIUN (海運)

2025年9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://about.jseinc.org/>
振替口座 00140-2-188347

印刷所 福田印刷工業株式会社

総合物流情報誌 海運

KAIUN 定期購読のご案内

先月号

2025年8月号

年間

会員 **14,256円**(税抜価格12,960円)

購読料 **15,840円**(税抜価格14,400円)
※上記は送料込みの価格です。

特集

水素社会 —「つくる・はこぶ」の現在地—

特別企画

デジタル人材確保・育成への道

特集

水素社会 —「つくる・はこぶ」の現在地—

特別企画

デジタル人材確保・育成への道

Back Number

2025年2月号
**海運会社の
洋上風力関連事業**

2025年3月号
**未来を創る先端
技術**

2025年4月号
**伸びるか
船社の重量物輸送**

2025年5月号
**造船ニッポン
脱炭素に勝機を
見出す**

2025年6月号
**シブプリサイクルの
今を知る**

2025年7月号
**海事広報・
海事教育の効き目**

ご注文は **TEL 03-5802-8361 E-mail order@jseinc.org** 一般社団法人 日本海運集会所 総務グループまで

世界の海を測る 気象観測装置のプロフェッショナル

aneos

アネオス

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



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

船体構造の影響で、風の乱流が起こる場合・・・

2箇所に取付けた風向風速発信器の風速値を比較し、
観測に最適な発信器の信号を自動的に選択する事が可能です。



● 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

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

1,320円 (税抜価格1,200円／送料込)

雑誌 89379-09



4910893790956
01200