# 海運 2022.5 No.1136

総合物流情報誌



特集

一2022年一 どうなるドライバルク市況

ウクライナ侵攻が及ぼす市場への影響

川崎重工業株式会社 常務執行役員 今村 圭吾氏



# **CONTENTS** | **2022年5**月号 | No.1136



# 15 —2022年— どうなるドライバルク市況

16 各船種の事業基盤を底上げしつつ 環境対応も着実に前進させる

日本郵船株式会社 常務執行役員 鹿島 伸浩氏(ドライバルク事業本部長)

- 20 多様化する顧客ニーズに 複数の選択肢をもって備える 株式会社商船三井 専務執行役員 篠田 敏暢 氏(ドライバルク営業本部長)
- 24 伸びる可能性がある分野に対し 経営資源を積極的に投入する

川崎汽船株式会社 代表取締役副社長 浅野 敦男氏(ドライバルク事業ユニット統括)

28 お客様や船主と連携しながら 環境対応を前に進めていきたい

NSユナイテッド海運株式会社 執行役員 金光 潔氏(鉄鋼原料グループ担当)

32 引き締まりが続く船腹需給が チャーターレートを下支え

ジャパンシッピングサービス株式会社 Head of Project, Newbuilding and Finance 藤井 一郎氏







#### 「うれしい!」は、海からやってくる。

家族との幸せな思い出をつくるクルマ、おいしいパンやパスタの原料となる小麦、

豊かな毎日を支えるエネルギー資源……。

川崎汽船は、暮らしになくてはならないモノたちを今日も運んでいます。 あなたの笑顔と出会うために、今も海をわたっています。





https://www.kline.co.jp/

#### CONTENTS | 2022年5月号 | No.1136

海運諸統計は弊所ウェブサイトでご覧いただけます。https://www.jseinc.org/ ユーザー名:kTOKEI2022 パスワード:sP38Ex72



#### 巻頭インタビュー

8 水素事業やデジタル化に注力 他社との連携が必要となる

> 川崎重工業株式会社 常務執行役員 エネルギーソリューション&マリンカンパニーバイスプレジデント 兼 船舶海洋ディビジョン長 今村 丰吾 氏

#### 特別企画

#### インタビュー

48 柴田明夫氏に聞く ウクライナ侵攻が及ぼす市場へのインパクト

#### 新連載

40 Q&A方式で知る2050年GHGネットゼロ No.1 日本船主協会

株式会社資源·食糧問題研究所 代表取締役 柴田 明夫 氏

#### グラビア

- 42 液化水素輸送実証で完遂式 岸田首相も駆けつけ祝辞 HvSTRA
- 44 世界初のEVタンカー「あさひ」が竣工 e5ラボ、旭タンカー
- 46 4年ぶりのSea Japan開催 テーマは"ゼロとデジタル"

#### シリーズ etc.

- 5 波濤 後方支援について
- 7 竣工船フラッシュ
- 36 せんきょう(日本船主協会)
- 54 研修講座・セミナーのご案内
- 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 編集部だより
- **68** スタッフ通信



# 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)

#### 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

#### 海外造船海運コンサルティング

- ●告船事業計画支援 ●告船施設建設支援
- ●海運事業計画 ●シップリサイクル計画

#### 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 ●ECDISトレーニング

#### 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

#### 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

#### 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
- ●ドライカリー販売



近読んでとても興味深 く、強く印象に残った のが、堀川恵子著「暁の宇品 陸軍船舶司令官たちのヒロシ マ」(講談社)という本であっ た。先の太平洋戦争中の話を 調べていると海軍ではなく陸 軍に徴用された民間商船が圧 倒的に多いことを、どうして 海軍ではなく陸軍なのかと不

思議に思っていたが、この本を読んでその謎が解 けた。本来、太平洋戦争においては日本が国の総 力を上げて戦うべきところ、実際には陸軍と海軍 の間には確執があったことがよく知られている。 海軍が軍人の海上輸送を担うべきところ、海軍は 自ら軍艦の建造とその整備をして艦船攻撃を行う ことにしか興味を示さず、陸軍の軍人を海上輸送 することには関心が無かった。そこで陸軍は仕方 なく自ら陸軍船舶司令部を広島の宇品に設立し、 民間から数多くの商船を徴用して陸軍軍人や物資 の海上輸送を実践していった。

→ の本は陸軍上層部が十分な理解を示さな └ かった後方支援や兵站を担った陸軍船舶 司令部の人たちが、徴用できる船舶や物資が欠乏 していく中で精一杯の努力と苦労を重ねベストを 尽くしていたことがよく分かる内容となっている。 また、本の終章の方には陸軍船舶司令部が最後に 活躍した場面にも触れられている。それが、広島 に原爆が投下された直後のことで、広島市内か ら少し離れた宇品は原爆の直接被害は最小限とな り、市内の被曝者たちの救援・救助や医療手当・ 介護に字品から部隊が出て行き大活躍したという。

て、この本を読んで強く感じるのは戦争の ような緊急事態において、いかに後方支 援体制や兵站の確保が重要であるかということ。 残念ながら戦時中には日本本土から前線への後方 支援体制は戦争初期を除いては十分ではなく武 器、弾薬、食料等が前線の兵へ届くことは稀であっ た。その結果、各前線で日本軍は次々と孤立化し て壊滅していく。一方、米軍の後方支援体制は 厚く、武器、弾薬、食料の補給が南方戦線などで も十分にあった。例えば、米軍の食料補給では米 国本土から栄養のバランスを考慮した大量の缶詰 が常に前線の兵士へ送り届けられていたという。



後方支援について



一方、日本軍が前線へ派遣さ れる時には現地で食料を自 給・自活しろと言われて送り 出されていたといい、事情は 両国で大いに異なっていた。 兵士が生き延びて戦争を継続 するために、いかに後方支援 体制が重要であったのかがよ く分かる。また、直近のロシ アのウクライナ侵攻では当初

ロシアが簡単にウクライナを支配できると思って いたところ、ウクライナの抵抗とロシア軍の後方 支援体制の不備により苦戦を強いられたという。

ころで、先日軍部政権に抵抗しているミャ ンマー民間人の話を報道を通じて目にす る機会があった。その人曰く、連日ウクライナ問 題は世界のメディアから注目され、世界から様々 な支援も受けており、全く羨ましい限りと言われ ていたのが、心に刺さった。国を守る思いは同じ でも、連日のウクライナ関連報道に比べてミャン マーのことに関する報道は極端に少なく、後方支 援も途絶えて大変苦しい状況に置かれているのだ という。確かに、日本からみるとウクライナより ミャンマーの方が同じアジアの国で距離的にも近 い間柄である。何かと考えさせられる問題である。

って現在の日本を見てみると、東日本大 震災や最近のコロナ禍においてもしっか りとした後方からの救援支援体制構築が喫緊の問 題であったにも関わらず、結果的にそのタイミン グは遅くまた体制自体も脆弱であったと言わざる を得ず、最前線での現場が混乱、苦労を重ねていっ た。今後においてはどんな緊急事態が発生しても 国の総力を上げて迅速に、且つ上手く対応できる 後方支援体制の早期構築が強く望まれる。

(金属) 後に話は変わり日本海運集会所は昨年設 立100周年を迎え、雑誌「KAIUN」も毎月 の号を重ねている。ただ、毎月の誌面構成やイン タビュー記事などは少ない人数でやり繰りしてお り、読者の皆さんから、こんな記事を取り上げて ほしい、こんな企画をしてほしい、といったアド バイスや提言などの後方支援が誌面を充実させて いく上ではとても大切だ。ですので、今後とも是 非よろしくご支援のほどお願いします。

(伊藤隆夫 KAIUN編集委員長)



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



#### RUBINA (パナマ籍)

- ばら積運搬船
- 82.384 総ト
- 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
- ジャパン マリンユナイテッド(株)津事業所、4月7日竣工



#### BUNUN TREASURE (リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 23.224 総ト
- 37,800 重量1
- 主機関: MAN B&W 6S50ME-C8.2
- 全長 179.97m、幅 29.8m、深さ 15m
- 船級:ABS
- あいえす造船(株)、3月31日竣工



- 34,738 総ト
- 61,211 重量 5
- 主機関: MAN B&W 6S50ME-B9.3
- 全長 199.90m、幅 32.25m、深さ 18.61m
- 速力:約14.5 ノット
- 大連中遠海運川崎船舶工程有限公司(DACKS)、3月15日竣工



- 船主: NATSUHIME SHIPHOLDING S.A.
- 油タンカー
- 160,453 総ト
- 312,306 重量 5
- 主機関: WinGD 7X82-B
- 全長 338.92m、幅 60.00m、深さ 28.5m、喫水 21.05m ■ 船級:NK
- (株)名村造船所 伊万里事業所、3月11日竣工

#### Optem'sで船舶代理店業務管理を最適化!

船舶代理店業務の情報管理を一元化。情報共有コストを大幅に削減します。

- オフィスのホワイトボードに記入していた本船動静や作業予定をオンラインで管理。 自宅や出先から最新情報を社内共有することが可能です。
- 東洋信号通信社の港湾情報システムと連携し、本船動静を自動更新。 担当本船の最新 ETA 情報や出港状況等をタイムリーに確認できます。
- ・入出港申請書類の作業進捗状況をスタッフ全員で共有。 書類の申請ミスを防止するとともに紙のチェックリストから解放します。



Optem's

【お問い合わせ】 無料トライアル受付中!

株式会社 東洋信号通信社 ポートデータインフォメーション Web: www.toyoshingo.co.jp Tel: 045-510-2342

▼TST 東洋信号通信社

# 水素事業やデジタル化に注力 他社との連携が必要となる

川崎重工業株式会社 常務執行役員

エネルギーソリューション&マリンカンパニーバイスプレジデント 兼 船舶海洋ディビジョン長

# 今村 圭吾氏

水素事業に注力する川崎重工業はその事業規模を2030年に3000億円、50年には2兆円と見込んでいる。船舶海洋ディビジョンでは大型液化水素運搬船の研究開発を進めるとともに、環境対策として液化石油ガス(LPG)燃料船の建造や、生産性向上に向けた工場のデジタル化などにも力を入れているという。今年4月1日付で船舶海洋ディビジョン長に就任した今村圭吾氏に、事業の現状や展望を語っていただいた。 (取材日:3月11日)

#### 鋼材価格高騰で厳しい状況が続く 新事業を育てて安定収益確保へ

――足元の経営環境をどのように捉えているのか 教えてください。

**今村** しばらくは厳しい経営環境が継続すると考えています。低船価の時期が非常に長く続き、今、売り上げに出てきているのも低船価で受注した時のものです。

受注環境は徐々に改善されてきましたが、鋼材価格が急騰しています。これに伴い関連する資機材の価格にも上昇圧力が掛かっています。幸い為替は以前と比べて円安傾向にありますが、現在の鋼材を含む調達コストの上昇分を十分に吸収できるほどではありません。

船価も少しずつ上がってはきたものの、相手のある話ですから、思い通りにはいきません。しばらくは今の状況が続くでしょう。

特に鋼材価格高騰の影響は大きく、対策としては鋼材メーカーあるいは資機材メーカーと粘り強く価格交渉をしていくしかありません。そうなると、まずは自分たちでできることからやっていくことが重要です。

当社では生産性向上に向けた取り組みの一環と

して、建造リードタイムの最小化を図るべくデジタルシップヤード化を進めています。後ほど詳しくご説明しますが、できるだけスピード感をもって取り組み、生産性向上の一助にしていきたいと思います。

受注してから鋼材価格が急激に高騰すると損益 面では非常に厳しい状況になります。個人的な考 えとして、やはり今後、船価の「価格調整条項」を 検討していく必要があると感じています。長年続 く業界の慣行があるためすぐには難しいと思いま すが、いずれは取り組まなければいけないで しょう。

このように、足元の新造船市況が活況を呈する 一方で鋼材価格高騰といった問題が発生するな ど、造船業は好不況の波に大きく左右されます。 この影響をいかにミニマイズしていくかは重要な 課題です。

そこで当社は、新製品・新事業として運航管理 支援システム「SOPass」や、AUV(自律型無人潜 水機)事業に注力しています。一つひとつの規模 はそう大きくなくとも、好不況に影響されない収 益のベースとなる部分を育てていかなければいけ ないと考えています。



今村船舶海洋ディビジョン長は「業界内外との協調についても引き続き追求していきたい」と 意気込む。

#### LPG燃料船や液化水素運搬船で環境に貢献 データを活用して造船所を改革

――海運業界で環境対策の重要性が増す中、貴社 ではどのように対応していますか。

**今村** 海運ではここ数年続けて環境規制が強化されており、我々もその都度規制に対応する新しい船を建造してきました。

足元では、環境負荷低減策として液化石油ガス (LPG)二元燃料船に注力しています。当社の坂出工場はLPG船の建造を軸に事業運営しており、2021年8月に国内初となるLPG燃料推進LPG運搬船を引き渡しました。21年度に計3隻を引き渡して、22年度中にはさらに4隻の引き渡しを予定しています。

また、業界内ではカーボンニュートラルの一環としてアンモニア輸送への関心が急速に高まっています。それに対応するべく、当社ではアンモニア混載型のLPG燃料LPG運搬船を新たに設計しました。時代のニーズを迅速にとらえるべく設計陣が非常に努力してくれて、作業は短期間で完了しました。お客様からも好評をいただいており、2023年前半には一番船を完工させる計画です。

現時点でアンモニア混載型LPG燃料船の受注 残が5隻、さらに、もうすぐ受注が決まりそうな 商談もあります。油焚きのLPG船からはじまり、 二元燃料へ、そしてアンモニア混載型へとマー ケットニーズに合わせる形で受注を重ね、おおよ そ23年度いっぱいはドックが埋まっています。 それから、環境テーマで一番大きいのは水素関連の取り組みです。川崎重工には水素発電や水素基地など、水素を「つくる・はこぶ・ためる・つかう」ためのすべてがあります。その中でもカギとなるのが、船舶海洋ディビジョンが取り組む大型液化水素運搬船の実現です。水素を運んでこなければ他のビジネスも広がりません。

世界的にカーボンニュートラルの動きが加速する中で、我々は液化水素運搬船をつくるというよりも、エネルギーのない日本に水素エネルギーを運んでくるという意識を持っています。自社にとどまらず、日本そして世界に対して非常に大きな役割を担っているという自負を持って開発に取り組んでいきます。従業員一人ひとりにもしっかりと使命を理解してもらい、それがモチベーションにつながっていけばと思います。

#### ---デジタル化関連ではいかがでしょうか。

今村 製品に関しては、先ほども少し触れました、造船工学とIoTを活用した運航管理支援システム「SOPass」を開発し、提供しています。当社の強みであるガス船、特にLNG船建造で長年培った豊富な知見を用いて、単に最適航路を示すだけではないLNG船の運航最適化に貢献します。

「SOPass」は他社建造船にも提供しており、多くのLNG船運航者に採用いただいています。 LNG船のタンク方式はMOSS型とメンブレン型 がありますが、いずれも対応可能です。携帯電話 のアプリケーションのように様々な管理システム

8 KAIUN 2022.5 2022.5



# 船舶の安全運航を守ります



## 船舶の安全航行に欠かせないANEOSの舶用機器・システム



ANEOS株式会社

www.aneos.co.jp

ANEOSは、(株)日本エレクトリック・インスルメントと (株)小笠原計器製作所が合併した新しい社名です。

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

東北営業所 〒980-0011 仙台市青葉区上杉1-9-11 関西営業所 〒532-0012 大阪市淀川区木川東3-5-21

九州営業所 〒814-0012 福岡市早良区昭代1-18-8

TFI:03-3496-1977(代) FAX:03-3496-1987

TEL:022-227-7805(代) FAX:022-264-4145 TEL:06-6309-8251(代) FAX:06-6309-8268

TEL:092-833-3311(代) FAX:092-833-3310

TOWA TECHNO

株式会社東和電機は、

世界中の船舶修理で活躍する企業を目指して 2021年6月1日より社名を変更いたしました。



創業以来70年、船舶電気とモーターの修理を愚直に続けてまいりました。 トーワテクノは高品質と技術の向上にこだわり続け、船舶の安全運航に貢献致します。 70余年培ってきた技術力でこれからもチャレンジし続けます。

代表取締役高口明浩

株式会社 **TOWATECHNO** URL: https://www.towatechno.com/

〒652-0864 神戸市兵庫区笠松通 6-1-7

〒651-2235 神戸市西区櫨谷町長谷 274番地 TEL: 078-990-3335 FAX: 078-990-3336

海運・物流に関わるビジネスマン必携の会社録

# 2022 海事関連業者要覧



🛞 約 2,000 社・団体 収録

内容 (2021年7月1日現在)

- ◆会社 · 団体概要 (創立・沿革・現況、資本金、 事業内容、従業員数、取引先等)
- ◆船腹(社船·用船別)
- ◆主要役職員録、他

☆ A5判/約1.050ページ

会 員 14,960円(税込) 非会員 18,700円(税込) ※送料990円(税込)が別途かかります。

お問い合わせ

TEL 03-5802-8361 FAX 03-5802-8371 E-mail order@jseinc.org

一般社団法人 日本海運集会所 (総務グループ)

発行・発売 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

### ゼロエミッションへのトランジションを包括支援

脱炭素社会の実現に向けた取り組みが世界中で加速している中、 GHG 排出量の適切な計画・管理・報告が 求められる時代が到来しています。

本会は、海上輸送ビジネスに関わるお客様が日々の事業運営においてGHG 排出量の計画・管理を行いながら 円滑にゼロエミッションへ移行していけるよう、「ClassNK ゼロエミッション・サポート・サービス | を展開しています。

本サービスの一環として開発されたツール「ClassNK ZETA」が、 船舶からの CO2 排出量の見える化を実現します。

ClassNK ZETAの詳細はこちら









# **— 2022年** — どうなるドライバルク市況

海運会社のドライバルク事業では、鉄鋼原料で ある鉄鉱石と石炭をはじめ、穀物や非鉄金属など 経済活動・社会生活にとって不可欠な物資を輸送 している。2021年のドライバルクマーケットは、 前年のコロナ禍の影響が一段落するとともに、コ ンテナ貨物の流入などから、中小型船を中心に堅 調な推移を示した。ただ、足下ではロシアによる ウクライナ侵攻が今後の荷動きにどう影響してく るかなどの懸念材料も存在する。

今月号の特集は「どうなる 2022年ドライバル ク市況」と題して、日本郵船・商船三井・川崎汽 船の大手3社とドライバルク専業船社であるNS ユナイテッド海運の担当役員より、今年上期以降 のドライバルクマーケットへの見通しと今後の自 社事業の進め方について伺った。一方、シップブ ローカーであるジャパンシッピングサービスに は、第三者的視点でマーケットに対する分析と今 後のポイントを語っていただいた。

どうなる 2022年ドライバルク市況

#### インタビュー

# 各船種の事業基盤を底上げしつつ 環境対応も着実に前進させる

日本郵船のドライバルク事業本部では、グループ会社や合弁会社も含め約450隻の船隊を擁している。2020年から実施してきた構造改革で船隊を整理したことによる効果も着実に表れているようだ。ドライバルク事業本部長である鹿島伸浩常務執行役員から、足下の市況に対する捉え方とそれを踏まえた同社の事業方針についてインタビューした。 (取材日:4月6日)



日本郵船株式会社

#### 常務執行役員 鹿島 伸浩氏

(ドライバルク事業本部長)

#### 中小型船の新たな輸送需要が ドライ全体に追い風として働いた

――まずは2021年のドライバルクマーケットの 振り返りをお願いします。

**鹿島** 2021年のドライバルク市況は過去5年間と 比べ、全ての船型において堅調に推移しました。 船会社にとっては非常にポジティブに過ごせた1 年間だったと言えます。

市況が堅調だった要因について説明します。 2019 ~ 21年の3年間で見ると、19年頃から船の 様々な環境規制などが取り沙汰されるようになる 中、海運バブル期に発注が行われ大量竣工した新 造船が老齢化したことで、中小型船を中心に代替 需要が発生しました。

代替需要がある一方で、様々な環境規制の変化によって造船関係のルールも変わるため、海運関係者の間で「このタイミングで新造船を発注してもいいのか」という、にらみ合いの状態になり、2019~20年にかけては市況が当初の予想より上

向きませんでした。

そんな中で2020年から新型コロナウイルス感染症が発生し、「コロナ2年目」となる21年は、中国を中心に滞船が顕在化し、また各国の感染対策などに伴う船員交代への影響もあり、各船型で稼働率が落ちて供給が引き締まりました。

これに輪を掛けたのがコンテナ市況の好調です。ハンディマックス以下の中小型船のうち、従来はあまり大きな荷動きがなかったバックホール航路では、コンテナ貨物の代替輸送という新たな需要が生じ、ドライバルク全体に追い風として働きました。さらに、ケープサイズの市況に関しても2009年以来の高値水準となりました。

特にパナマックス以下の船型に関しては、バックホール航路の需要の盛り上がりなどから、ケープサイズをしのぐ勢いで市況が上昇しました。

また、ドライバルク市況に付き物の季節変動に ついても、2021年はケープサイズを含む各船型 で4~9月にかけて例年よりも高い水準で推移し ました。



2021年6月にバイオ燃料 による試験航行に成功し たバルカー「FRONTIER JACARANDA!

#### 22年下期以降、滞船が沈静化し 船腹供給は増えていく

――貨物別の荷動きの状況は。

鹿島 主要貨物の一つである鉄鉱石に関しては、中国が粗鋼生産を減産する動きがあったものの、数量的には約3%の微減にとどまったので、特段大きなマイナスインパクトはありませんでした。それ以上に中国での滞船の影響のほうが大きく、鉄鉱石は堅調な荷動きとなりました。また、石炭では一般炭の価格上昇が見られましたが、2021年後半から欧州の電力不足に伴い、代替エネルギーとして活況を呈しました。近年の脱炭素化の進展によって石炭に逆風が吹くと思いきや、予想に反して需要面ではかなりプラスに働きました。

穀物については需要が右肩上がりになるという 長期予測に沿って、荷動きも堅調に推移しました。 中国を中心に輸入が活発だったことはもちろん、 生産国である南米などの出荷も好調でした。

この他、銅などの非鉄金属を含むマイナーバルクに関しても、中長期的な需要拡大の予測と同じく、荷動きも伸びました。さらに、元々コンテナで運ばれていたマイナーバルクが押し出され、中小型船の新たな輸送需要としてプラスアルファに働きました。

――続いて、今年上期のマーケットの見通しをお 聞かせください。

**鹿島** 船会社の立場で見た場合、大きな潮流としては2021年のポジティブな状況が継続しています。市況の基調としては需要が底堅く、船の稼働率もなかなか上がらない中、今年上期も供給は引き締まった状態を維持すると見ています。

ただ、2月に始まったロシアによるウクライナ 侵攻が大きな地政学リスクとなっています。(ウ クライナやロシアが面する)黒海は当社のドライ バルク事業にとって重要なルートで、積み揚げ地 でもあるため、ウクライナ侵攻の影響の大きさを 実感しているところです。

このため足下はケープサイズが他の船型よりも 高値にあるものの、あまり元気がないという印象 を受けます。他方、パナマックス以下の需要は引 き続き好調なので、少なくとも今の地点ではドラ イバルク市況全体が上期も堅調に推移すると予測 しています。

#### ――下期以降についてはどう見ていますか。

**鹿島** 大きな流れで捉えれば、中国をはじめとした滞船の問題が沈静化に向かっていくと思っています。滞船が緩和すれば当然、船の稼働率が上がり供給も増えていきます。

一方、需要である貨物に関しては、鉄鉱石は荷

16 KAIUN 2022.5 KAIUN 17

#### インタビュー

# 多様化する顧客ニーズに 複数の選択肢をもって備える

商船三井では、2021年度に設立した子会社である「商船三井ドライバルク」と 一体となって、幅広い荷主をターゲットにドライバルク事業を進めている。直 近のトピックであるウクライナ侵攻の影響を含め、同社は足下のマーケット環 境についてどう見ているのか。4月1日付でドライバルク営業本部長に就任した 篠田敏暢専務執行役員に聞いた。 (取材日:4月12日)



株式会社商船三井

#### 専務執行役員 篠田 敏暢氏

(ドライバルク営業本部長)

#### ロシア・ウクライナ情勢が長期化すれば 色々な形で物流にも変化が起きる

――ドライバルク事業を取り巻く環境の中で現在 注目しているトピックをお聞きしたいと思いま す。まずロシア・ウクライナ情勢の影響をどう見 ていますか。

**篠田** ロシア、ウクライナのいずれからも極東向 けを中心に鉄鉱石が出ています。これらの出荷が 止まっている今、特に大西洋水域のケープサイズ が、いわゆるクロストレードに出て行きにくくな るなど、船の動き方に影響を与えているように見 えます。

また、ウクライナは小麦の生産地でもあり、東 地中海やエジプト、中東に小麦を供給しています が、足元ではウクライナの輸出物流が遮断されて います。また来季になれば国土荒廃による作付け への影響なども出るかもしれません。

小麦は食料であり、その代替調達というのは必 ず必要になりますので、今後は豪州や米国といっ た他の場所からの調達の動きが出てくると予想します。仮にそういった代替調達が本格化すれば、 輸送距離が伸びてトンマイルは増えるということ になります。ただ現時点では、それが潮流として 見えている訳ではありません。

ロシアに関する主要貨物としてロシア炭があります。日本政府はロシア炭の代替ソース確保と、 漸次輸入停止に持っていくという方向性を掲げておられます。重要な産業原燃料となっているロシア炭の代替を確保するには、いくつもの課題をクリアする必要があると認識しています。 我々は社会インフラ事業を担う企業として、事業パートナー含む各方面と協議を続けながら、これに適切に対応していく必要があると考えています。

ロシア・ウクライナ情勢は、かねてからの資源 エネルギー価格の高騰、そして食料品価格の上昇 に拍車を掛けました。原油価格は130ドルを超え、 LNG価格は、当社がLNG燃料船の建造を決定し た時点より約3倍以上に高騰しました。今後はこ れらのエネルギー価格・物価の上昇、また引き締 め基調に転じた金利の情勢に加え、ロシア・ウク ライナ情勢の長期化などが、今後の主要国全体の



硬翼帆式風力推進 装置「ウインドチャレンジャー」を搭載 した大型バルカー (イメージ)

景気減速に繋がっていく可能性を否定できないと 考えています。

#### ――他に注目しているトピックはありますか。

**篠田** ドライバルクを含む複数の海運セクター に、長期化しているコンテナ物流の混乱が影響を 及ぼしています。今後はこの状態がどう変化して いくかも市況を見るポイントになると思ってい ます。

2020年に始まったコロナ禍からの回復を皆が 期待していた中、21年のマーケットは全く予想 しない方向で上昇しました。

そのうちの一つが北米をはじめとした巣ごもり 需要によって、耐久消費財も含めて物量が急拡大 したことが挙げられます。特にコンテナ物流への 需要が非常に強く、船、コンテナ、陸上を含めた 物流システム全体のキャパシティがひっ追しまし た。これは主として物流に従事する人々へのコロ ナ対策による大幅な行動制限など、労働力不足が 最大の要因になったのだろうと考えます。コンテ ナ物流の混乱は、一部コンテナ貨物の他船種への 流入に繋がり、それは中小型バルカーの分野にも 影響を与えました。

この流れは現在も終息はしていません。米国ロサンゼルス港沖のコンテナ船、中国・揚子江河口水域での大型バルカーなど、主要な海上物流拠点での滞船などは解消傾向にありながらもいまだ続いています。

今のところ、物流が正常化する時期は当初の想定よりも遅れ、今年後半以降のいずれかのタイミングとなるのではないかと考えていますが、ロシア・ウクライナ情勢や資源エネルギー価格、そして景気減速が物流に与える影響など、それぞれの要素が相互に作用しあって展開するものと考えられ、平時の需給変化の予測を基にした見通しとは異なります。

#### 鉄鉱石の旺盛な荷動きが続いた2021年

――お話にも出ましたが、あらためて 2021 年の マーケットを振り返り、整理いただけますか。

20 KAIUN 2022.5 KAIUN 21

**一 どうなる 2022年ドライバルク市況** 

# 伸びる可能性がある分野に対し 経営資源を積極的に投入する

2021年のドライバルクマーケットは全般的に堅調な推移を示した。しかし、今年に入って発生したウクライナ危機が不安要素にもなっている。川崎汽船でドライバルク事業ユニットを統括する浅野敦男副社長は、ロシアに依存していた資源エネルギー価格の上昇が加速すれば「結果的にドライバルク市況の下振れ要素にもなり得る」と警戒感を示す。 (取材日:4月5日)



川崎汽船株式会社

代表取締役副社長 浅野 敦男氏

(ドライバルク事業ユニット統括)

#### 中小型船は様々な方法を積み上げ 低炭素化を実現していく

――貴社のドライバルク事業における主要課題に ついてご説明いただけますか。

浅野 一つは環境対応としての温室効果ガス (GHG)排出量の削減で、これに付随して燃料転換への対処についても検討する必要があります。世界的な脱炭素化の動きもあり、課題と言うよりむしろ「海運業界として向き合わなければならない問題」へと発展しています。

現時点で、ドライバルク事業における燃料転換として最も有望なのが、液化天然ガス(LNG)燃料です。他にもアンモニアや水素、バイオ燃料など複数の選択肢が検討されています。それぞれの燃料で導入のスピードに速い・遅いはありますが、大型船のケープサイズに関してはすでに技術が確立されているLNG燃料が先行しています。さらに2030年までの間にアンモニア燃料への対応も具体化していくとみています。

大型船はある程度、航路が限定されているため、 燃料供給の観点からもLNG燃料などの導入を考 えやすいというメリットがあります。また、燃料 タンク容量が貨物に及ぼす影響が比較的少ないの も特徴です。他方、パナマックス以下の中小型船 の場合、経済性や燃料供給、航路などを総合的に 考えると、当面は重油焚き船を残さざるを得ない と見ています。

当社としては、LNGをはじめ代替燃料の供給は環境対応のキーファクターの一つと捉えており、供給事業への直接的な関与も検討しています。ただ、もう一方で考えなければならないのが、代替燃料だけで対処しきれない部分をどう補っていくか、ということです。

特に重油焚きが残る中小型船の場合、"脱炭素化=ゼロエミッション"とまではいかなくても"低炭素化=ミニマムエミッション"の実現に向け、様々な方法を積み上げなければGHGの排出削減は進められないと思っています。

具体的には、風力を利用した自動カイトシステム「Seawing」や統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」、あるいはバラスト航海の削減などを組



2024年前半竣工予定のLNG燃料焚き・自動カイトシステム搭載大型バルカー (イメージ)

み合わせることになってきます。

環境対応とともに大きな課題となっているのが、デジタルトランスフォーメーション(DX)への対応です。船会社のドライバルク事業が担う海上輸送サービスはお客様のバリューチェーンの構成要素の一つであり、DXへの対応を進めることでバリューチェーンにおける当社の輸送モードの付加価値を高めていく必要があります。

特に船上をデジタル化することによって安全運 航のサポートが可能になると思っており、すでに 会社全体で取り組みを始めているところです。当 然、自動運航に向けた取り組みもこの一部と捉え ています。

昨今、海上の通信技術も飛躍的に発達しており、 人工知能(AI)などを活用したデジタルツールも 揃いつつあるので、本格的にDXに取り組む環境 は整ったと感じています。 DXへの対応に関しては、我々の業務効率を改善すると同時に、お客様の利便性を高めるという効果があります。デジタルツールなど様々な種を見つけ、育てていくことによって、お客様のバリューチェーンにおいて当社の価値を高められると信じて取り組んでいるところです。

#### 滞船などの船腹需給引き締めで 21年の市況は予想よりも強く回復

――2021年のマーケット動向をどのように捉えていますか。

**浅野** 2020年の2~3月頃から新型コロナウイルス感染症が全世界に拡大し、その後に各国の景気

どうなる 2022年ドライバルク市況

#### インタビュー

# お客様や船主と連携しながら環境対応を前に進めていきたい

NSユナイテッド海運は、鉄鋼原料と鋼材、エネルギー資源を中心としたドライバルク貨物の海上輸送サービスを展開している。ドライバルク事業を主力とする同社に現在のマーケットはどう映っているのか。金光潔執行役員は「脱ロシアによる新たな国際秩序形成下で、同時に加速する脱炭素の動きも踏まえ、顧客に貢献しうる新たな輸送形態にも挑戦したい」と説明する。(取材日:4月4日)



NS ユナイテッド海運株式会社

## 執行役員 金光 潔氏

(鉄鋼原料グループ担当)

#### ウィズコロナでの経済回復により バルカー全船型の市況が高騰

――2021 年度のドライバルクマーケットに対する分析をお聞かせください。

金光 担当するケープサイズを中心に述べさせていただくと、2021年は前年に発生した新型コロナウイルス発の景気後退からの反動で世界的に経済が急回復し、海上輸送においてはコンテナを筆頭に、ドライバルクの荷動きも活発になりました。

例年は需要が落ち込む時期である1~3月も、2021年はパナマックス以下の中小型船で主に中国の穀物・マイナーバルクの需要増が顕著となり、市況は大幅に上昇、そのトレンドは通年続き、大型船含む全船型の市況を互いに支える形となりました。

鉄鉱石の荷動きに関しては、中国の月間1億トンレベルの高水準な輸入増が市況を押し上げ、当局により粗鋼生産が制限され始めた夏以降も滞船増で回転率が落ち、ケープサイズのスポット用船

料は一時期、8万ドル台半ばまで急伸しました。

ただし大型船市況はFFA (海上運賃先渡契約) のリンクもあり、例年以上にボラティリティの高いものとなりました。中国の豪州炭輸入停止による供給ソースの変化や秋口からは欧州の液化天然ガス (LNG) 燃料高騰による石炭特需も加わり、市況は概ね堅調を維持、年間のBCI 5 航路平均は3万3000ドル超とリーマン後久々の高いレベルを記録しました。

年明けはインドネシアの石炭輸出禁止という混乱もありましたが中小型船を中心に市況はさらに前年比強含みで推移しました。この間バンカー(原油)価格はジリジリと上がり、運賃高騰の一因となっています。

また、運航面に関してはコロナによって、特に 豪州と中国の入出港規制や検疫強化が船員交代、 船の回転率に悪影響を与え続けています。豪州に よるいわゆる14日規制や、ハイリスク国の指定、 中国ではドック入り船への厳しい規制強化などに より、ランニングコスト増の負担は今も続いてお り、稼働率の低下は市況の下支えにはなってい ます。



コロナ禍での入出港規制や検疫強化が船員交代などに影響を及ぼしているという

#### 現下の注目点と市況の見通しは。

金光 まず現在は、ロシアによるウクライナ侵攻 という戦争勃発の有事であり、軽々と今後を予想 できる状況ではありません。ただし、今まさに欧 米を中心として新たな国際秩序、脱ロシア化が経 済面でも急速に形作られており、その大きな流れ は今後も続くでしょう。

ドライバルク輸送にとっては例えばロシア炭の (段階的)禁輸措置による海上輸送約2億トン分(中 国向け以外は1億4000万トン)のサプライチェーン・船型の変化が一例です。

ごく直近だけを見ますと、中小型船を中心に穀物や鋼材、マイナーバルクなどで主に欧州向けでトンマイルの比較的長い新トレード、もしくは緊急代替トレードが出現しつつあり、市況はさらに高騰していますが、一方、ケープサイズは足踏み状態となっています。

中国のオリンピック・パラリンピック終了後の 反動を期待した3月には、同国の高レベルの港頭 在庫に、主要都市のロックダウンによる経済活動 鈍化が加わり、鉄鉱石輸入も粗鋼生産も前年同期 比マイナスとなりました。一方供給側も特にブラジルの雨季が長引き、出荷減でスポット出物がほとんどないところに、ウクライナからの鉄鉱石・ペレット輸出ストップが加わり、大西洋水域の市況低迷が顕著です。

世界の鉄鉱石海上輸送で、ウクライナからの輸 出は2021年で約2500万トンであり、長期的には それほど大きなインパクトはありませんが、短期 的には市況の下げ原因となっています。

中国の粗鋼生産自体は3月以降、上向いており、ブラジルの雨季が終われば市況は他の船型を追うように回復するとは考えますが、中長期的には米国の利上げ観測に、欧州のエネルギー問題、中国の不動産投資停滞にゼロコロナ徹底と、経済悪化の材料が世界的に目立ち始め市況の見通しは不透明感が漂っています。

ただし、ケープサイズの新造船供給量としては、 今年度は60隻程度、2023年も現状は50隻程度と、 比較的伸びは抑えられ、また23年からはスクラッ プ船の増加も予想されます。これ自体は需給 ギャップに大きな悪影響を与えないとは考えてい ます。

#### インタビュー

# 引き締まりが続く船腹需給が チャーターレートを下支え

ここまで邦船各社のドライバルク担当役員インタビューをお送りしてきたが、 特集の締めくくりではシップブローカーであるジャパンシッピングサービスよ り、第三者的視点から現下のマーケット分析と今後のポイントを伺った。同社 の藤井一郎氏はウクライナ危機が長期化した場合の世界経済への影響に警戒し ながらも、「長期的に見ればマーケット全体で輸送量は順調に増え、船腹需給は 良好な状態が続く」と語る。 (取材日:4月8日)

ジャパンシッピングサービス株式会社 Head of Project, Newbuilding and Finance

## 藤井 一郎氏



#### 好調な米国景気や利上げにより マーケットは強含みで推移している

――ドライバルクマーケットの現状分析をお聞か せ願います。

藤井 これまでのところ、今年のドライバルク マーケットは、私が当初から考えていたストー リーに沿って動いていると思います。このストー リーでは、外部環境について①インフレ懸念が持 続するほど米国景気が好調であること②米国は テーパリング※を実施し、3月以降に金利を引き 上げること一を前提にしています。これら2つの 動きが、当面の需要面における市況変動要因とな ります。

まず①については、景気が良ければ荷動きも活 発になる、というシンプルな話です。もう一つの ②は、金利と経済活動に関するものです。過去の 状況を見ると、テーパリング中は景気の先行きに 対する不安感が残っていたものの、テーパリング が終了して利上げが始まる時点では景気の先行き

に対してコンフィデンスが高まる傾向にありまし た。今年の状況を見ても、①と②の動きがすでに 表れていることから、マーケットは強含みで推移 しています。

今回のロシアによるウクライナイへの侵攻、い わゆるウクライナ危機によって、貨物を迂回して 運んだり、代替輸送によって単位輸送量(トンマ イル)が拡大し始めています。需要は経済とある 程度リンクしているので、長期的に見ればマー ケット全体で輸送量は順調に増えていく見通しで す。当然、その時々の経済状況によって上振れ、 あるいは下振れすることがありますが、今は上振 れしやすいタイミングにあると思っています。

――供給面における市況変動要因としてはどんな ものがありますか。

藤井 ドライバルクにおける供給とは船の稼働率 のことです。つまり、世界中にどれだけの隻数の バルカーがあって、そのうち何隻が実際に荷物を 運べているかということです。

船の稼働率が低下している背景には、新型コロ



(写真イメージ: ©Unkas Photo/Shutterstock.com

ナウイルス感染症の影響があります。感染拡大防 止対策として各国の港で荷役が制限されたほか、 船が止められたり、乗組員がコロナに感染したり した結果、動かせる船が減って「船が足りない」状 態になりました。稼働率が下がると荷役も遅れま すから、こうした流れにおいて中国を中心とした 滞船が発生し、供給不足から用船料が上昇してい ます。

#### ケープサイズの回復の出遅れが BDI自体の戻りを鈍くしている

――ドライバルクの指標であるBDI (Baltic Drv Index、バルチック海運指数)の最近の動きを教 えてください。

藤井 大型船のケープサイズでは、主要貨物であ る鉄鉱石の中国における港湾在庫が増えてきたこ とで、中国の鉄鉱石輸入の先細りを懸念していま した。こうした影響もあり、ケープサイズの指標 である BCI (Baltic Exchange Capesize Index) は、 例年市況が落ち込む1~3月からの回復が他の船 型よりも出遅れた形となりました(編注:4月8日

時点で1444)。

一方、ケープサイズ以外のパナマックス、ハン ディマックス(スプラマックス)、ハンディサイズ の3船型の各指標(BPI、BSI、BHSI)は例年と同 じく、1~3月に落ち込んだもののその後回復傾 向にあります。

ただ、ドライバルク全体の指標であるBDIで 見ると、ケープサイズの指標であるBCIが及ぼす 影響が大きいため、他の3船型の動きに比べて「戻 りが鈍く」なっています(編注:4月8日時点で 2035)

#### 発注残がFleetに占める割合は10%未満、 Fleetの伸びは2~3%にとどまる見込み

――新造船発注の傾向についてご説明いただけま すか。

藤井 新造バルカーの発注において、一つのポイ ントとなるのが、環境規制の強化に伴う燃料の問 題です。液化天然ガス(LNG)・重油燃料に対応 したデュアルフューエル(二元燃料)やその他の新 燃料を導入しようとすると、従来の重油焚き船に

32 KAIUN 2022.5 2022.5 KAIUN 33

<sup>※</sup> 米国連邦準備制度理事会(FRB)による量的金融緩和の段階的縮小。新規買取を先細りさせてゼロとし、保有債務 は償還まで保持する。

#### 連載 Q&A方式で知る2050年GHGネットゼロ

# 国際海運における GHG排出削減の背景とは?

No.1

#### 日本船主協会

日本船主協会は2021年10月、日本の海運業界として「2050年GHG(温室効果ガス)ネットゼロへ挑戦する」ことを表明した。本連載では、海運におけるGHG排出削減についてQ&A形式でコンパクトに解説する。初回となる今月号は「国際海運におけるGHG排出削減の背景とは?」をテーマにお届けする。

日本船主協会は昨年10月 に「2050年GHGネット ゼロへ挑戦する」ことを表明してい ます。日本政府としてのパリ協定に 基づく「2050年カーボンニュート ラル宣言」が発表されている中で、 なぜ日本の海運業界として挑戦を表 明したのでしょうか。

A この表明の背景には、温室 効果ガス(GHG)削減における国際海運の特殊な立ち位置があります。国際海運における取り組みは、国連の専門機関である国際海事機関(IMO)で追求するよう1997年の京都議定書で規定されています。つまり、国別の目標であるパリ協定とは取り組みの枠組みが異なります。

# なぜ取り組みの枠組みが異なるのでしょうか。

A 国際海運では輸送に関わる 関係国が多岐にわたるため です。下の図のように、輸入国はカ ナダ、輸出国は中国、貨物を運ぶ船舶の持ち主(船主)はギリシャ、実際に運航する会社(オペレーター)は日本、船の国籍(船籍)はパナマなど、1つの航海をとっても複数の国が関わるため、船から排出されるGHGを国毎に割り当てることは事実上不可能です。そのため、IMOで業界一律の対策が検討されています。

#### IMOはGHGゼロを目標に 掲げているのでしょうか。

IMOは2018年に初期戦略として「GHG削減戦略」を として「GHG削減戦略」を 採択しています。今世紀中、なるべく早期にGHG排出ゼロを目指すと しており、パリ協定が掲げる「産業 革命前に比べ、平均気温上昇を2℃ 未満に保ち、1.5℃に抑える努力をする」という目標に沿ったものです。 ゼロを目指す道筋として2030年および2050年の目標が設定されています。

#### 図 国際海運における関係国の例



Copyright© 2021 The Japanese Shipowners' Association, All Rights Reserved

#### 日本の海運業界はIMOに 先んじて2050年ネットゼ 口を表明したということでしょうか。

はい。日本の海運業界として世界の海運をリードしていくとともに、こうした姿勢を通じて世間一般の皆さまに海運について知ってもらうべく、IMOの一歩先でネットゼロへ挑戦することを表明しました。GHG削減の取り組みを進めることが国際競争力の強化につながると考え、受け身ではなくプロアクティブに取り組むという姿勢も表しています。

#### IMOの目標を見直す動き はあるでしょうか。

そもそも海運業は、鉄鋼・ セメントなどの重工業や航 空と並んで、CO2低減が困難な産業 (hard-to-abate 産業) と言われていま す。ネットゼロを実現する技術が確 立されていないことなどが理由で す。そのため、2018年に採択された 現在の「GHG削減戦略」ですら当初 はかなり高い目標と受け止められて いました。しかし、GHG削減を強 化する動きが世界中で加速し、 COP26でも1.5℃目標に向けて世界 が努力することが合意されたことか ら、IMO = 国際海運でも2050年目 標を(ネット)ゼロに引き上げるべき との機運が高まっています。実際、 2021年11月に開催されたIMOの会 議では、日本を含む複数国が新たな 目標として「2050年までにGHG排出 を全体としてゼロ(2050年カーボン ニュートラル)」を掲げることを提案 しており、2023年の「GHG削減戦略」 改定にあたっては現行より野心的な 目標の設定が合意されています。

日本船主協会の広報資料『日本 の海運2050年GHGネットゼ ロへの挑戦』は右の2次元コー ドからご確認いただけます。





## M舶明細書 D-ROM

Microsoft Windows®対応 販売価格 47,300円

日本・内航船舶明細書収録の全船舶のデータをお手元のパソコンで検索・閲覧・印刷が可能なCD-ROM版です。

Windows®は米国Microsoft社の米国及びその他の国における登録商標です。

# 日本船舶 明細書

B5判 約440頁 販売価格 22,000円 **明** 

2021年6月30日現在における100総トン以上の日本籍船舶(除内航登録船及び500総トン未満の1・2種漁船)約1,800隻と信号符字を持つ約6,000隻を収録。





# 日本船舶 明細書

B5判 約200頁 販売価格 11,000円

2021年6月30日現在における20総トン以上100総トン未満及び500総トン未満の1・2種漁船の日本籍船舶約2,400隻を収録。

B5判 約410頁 販売価格 22,000円



**別し刈口刈口 明細書** Eにおける100総トン 2,800隻を収録。

2021年6月30日現在における100総トン 以上の内航登録船約2,800隻を収録。

※上記は、すべて税込価格です。

## 2022年度版 2022年1月発売

お求めやすいセット価格もございます。詳しくはHPをご覧ください。

ご予約・ご注文・お問い合わせは

TEL 03-5802-8361 E-mail order@jseinc.org 編纂・発行

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3階https://www.iseinc.org



#### **HySTRA**

# 液化水素輸送実証で完遂式 岸田首相も駆けつけ祝辞

川崎重工業や岩谷産業、電源開発、シェルジャパンなどで構成される技術研究組合CO2(二酸化炭素)フリー水素サプライチェーン推進機構「HySTRA」はこのほど、「未利用褐炭由来水素大規模海上輸送サプライチェーン(SC)構築実証事業」を完遂した。4月9日に完遂記念式典が開催され、岸田文雄首相や関係企業の首脳陣など約50人が出席した。

この実証は、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の助成事業としてHySTRAが2016年から取り組んできたもの。豪州において褐炭から水素を製造し、液化して、液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」で日本へ海上輸送し、神戸空港島にある液化水素荷役実証ターミナル「Hy touch 神戸」で陸上タンクに荷役を行った。

「すいそ ふろんていあ」は2021年12月24日に日本を出港し、22年1月20日に豪州に到着、液化水素を積んで2月25日には日本に帰港した。HySTRAは実証試験中の各種運用データを検証して試験を完遂したことを確認、国際的な液化水素サプライチェーンが構築できることを立証したとしている。

完遂記念式典は「Hy touch 神戸」で開かれ、首脳 陣が試験成功を祝ったほか、豪州関係者からのビデオメッセージが上映された。岸田首相は「すいそ ふろんていあ」の船内を視察するとともに、関係者に向けて「技術的にも大変難しい世紀の一大プロジェクトを成功裏に導かれた。10年の長きにわたる皆様のご努力に心から敬意を表する」と語った。

HySTRAの組合各社は次のステップとして、将来の商用化を見据えた液化水素運搬船や関連設備の大型化などを目指し、さらなるデータの蓄積と技術的課題の解決に取り組んでいくとしている。

#### <HySTRA 組合各社の役割>

電源開発	褐炭からの水素ガス製造
シェルジャパン	液化水素の安全な運搬
岩谷産業	液化水素の荷役・大量貯蔵
川崎重工業	液化水素運搬船の建造、液化水素 荷役・大量貯蔵設備の建設
丸紅	社会実装に向けた検討
ENEOS	社会実装に向けた検討
川崎汽船	液化水素の安全な運搬を支援



#### <式典出席者スピーチ(一部抜粋)>



第100代内閣 総理大臣 岸田 文雄 氏

今、ウクライ ナ情勢を背景 にエネルギー

供給の在り方が大きく問われている。エネルギー安全保障を確実なものにしながら、安定供給と両立する形でカーボンニュートラル(CN)を実現していく必要がある。

そのカギが水素・アンモニア。 一刻も早い商用化が求められる 中、本プロジェクトの成功は日 本そして世界のCNへの歩みを 力強く後押ししていくものと確 信している。

日本の総力を結集してエネル ギーの構造転換を成し遂げ、未 来の世代へと礎を築かなければ ならない。



HySTRA 理事長 **原田 英一 氏** 

官民の期待 に応えるべく、 グローバルな

CO2フリー水素SCの構築を目指して、技術的課題を解決し、水素供給事業の基盤を確立することを目的に、世界初の実証にチャレンジしてきた。

今回の歴史的成果の背景には、歴代の日豪両首脳間の強い信頼関係の下、関係各位の力強いご支援があった。近隣企業のご支援も忘れることはできない。

そして、組合員として多様な 企業に参加いただき、それぞれ の企業文化の枠を超えて、各社 協力したことが本日ここに結実 したと思っている。



NEDO 理事長 **石塚 博昭 氏** 

CNの達成に は、水素需要の 拡大に向けた

取り組みを進めると同時に、海外の豊富な未利用資源を活用して水素を製造し、安価で安定的に供給するSCの構築が重要。

本事業では、液化水素SC実現のカギとなる水素の大量輸送技術の開発に取り組んでいただいた。実証試験に成功したことは大変意義があると思う。

2021年に開始した経産省の グリーンイノベーション基金事 業では、今回の成果をスケール アップし、商用規模での国際液 化水素 SC実現を目指している。 水素社会実現に向け、また一つ 前進したと実感している。

**42** KAIUN 2022.5



e5ラボ、旭タンカー

# 世界初のEVタンカー「あさひ」が竣工

e5ラボと旭タンカーが共同で開発・建造を進めてきた世界初の電気推進(EV)タンカー「あさひ」が3月30日、興亜産業で竣工した。二酸化炭素(CO2)など温室効果ガスのゼロエミッション化を達成した次世代型内航船で、就航後は主に舶用燃料供給船として東京湾内で稼働する。

「あさひ」はディーゼル主機を持たず、大容量のリチウムイオンバッテリーから供給される電力でモーターを駆動することで推進する。異常監視機能・保護機能を含む大容量バッテリー推進システムは、川崎重工業が手掛けた。3480kWhのバッテリー容量は、一般的な電気自動車約100台分に相当し、災害時の非常用電源としても活用できる。

本船への電力供給は、旭タンカーなど3社が川崎港に整備した給電ステーションで行う。舶用燃料供給船としての運航特性を生かし、夜間の待機時間を利用して給電する。再生可能エネルギー由来の電力を供給することで、年間で約400トンのCO2排出削減効果を見込んでいる。

操船面では「インテグレーテッドブリッジシステ

ム」を採用し、バッテリーや推進機の運転状況をは じめ、船首・船尾のカメラ映像など必要な情報をブ リッジで一元的に確認できる。また、操船用のジョ イスティックを備えている。

荷役面では「自動荷役システム」を導入。事務室を 兼ねた荷役制御室から、ポンプの発停や制御、液面 監視、荷役配管のバルブ開閉などを一括して行うこ とができる。さらに、防爆仕様のタブレットを使え ば甲板上から遠隔での荷役作業も可能だ。

乗組員の労務環境改善にも配慮している。居住エリアは吹き抜けを中心に構成し、大型テーブルと対面式キッチン設けて乗組員同士がコミュニケーションしやすいデザインとした。このほか、趣味の本も持ち寄れる大型書棚や一部個室での専用シャワーなどを備えた。加えて、主機がないことで、船内騒音や振動などの低減にも寄与している

e5ラボと旭タンカーでは、「あさひ」と同型船となる「あかり」を2023年3月に竣工予定だ。基本設計などは今回の「あさひ」と同じだが、興亜産業とは別の造船所に発注しているという。











#### EV タンカー「あさひ」主要目

全長: 62.00m 幅: 10.30m 型深さ: 4.70m 総トン数: 492トン 推進出力: 300kW × 2基

速力:約10ノット タンク容量:1277m<sup>3</sup> バッテリー容量:

3480kWh

11ブリッジでは船内情報やカメラ映像などを一元的に 確認可能だ

②荷役制御・事務室から、荷役関連の作業を一括して 行うことができる

❸主機がないため、従来船よりもすっきりした印象の機関室

4本船への電力供給は船尾側の陸上給電ケーブルを使 田する

5廊下の代わりに吹き抜けが居住エリア全体をつない でいる

44 KAIUN 2022.5 KAIUN 45



# 4年ぶりのSea Japan開催 テーマは"ゼロとデジタル"

国内最大の国際海事展「Sea Japan 2022」が4月20~22日、東京ビッグサイトで開催された。新型コロナウイルスの影響で2020年は開催を見送ったため、今回は4年ぶりの実施となった。

初日にオープニングセレモニーが行われ、主催者であるインフォーママーケッツジャパンのクリストファー・イブ社長が「この4年間で世界経済も政治関係もいろいろなことが変わっている。Sea Japanが皆さんの情報交換の場となることを期待している」とあいさつした。また、来賓によるテープカットも行われた。

Sea Japan 2022のメインテーマは「ゼロとデジタルの時代へ」。展示会には350社以上が出展し、造船、海運、舶用機器の各分野におけるゼロエミッションやデジタルトランスフォーメーション(DX)への取り組みが展示された。

会場中央には「ジャパンパビリオン」が置かれ、産 学官の団体で構成されるテーマゾーンと、日本舶用 工業会会員企業によるメンバーズゾーンが設置された。

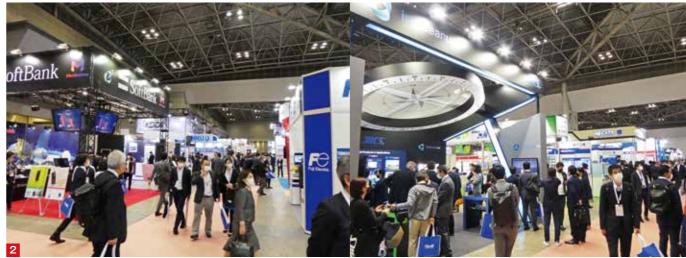
テーマゾーンでは「地球と海に優しい技術―持続可能な GX・DX 社会へ―」をキーワードに、①総合展示②艦艇③海運④造船⑤内航・フェリー⑥船級⑦ゼロエミッション⑧海洋資源開発⑨DX・自動運航⑩研究テーマーの10テーマで日本の企業・団体が先端技術や研究内容を来場者にアピールした。

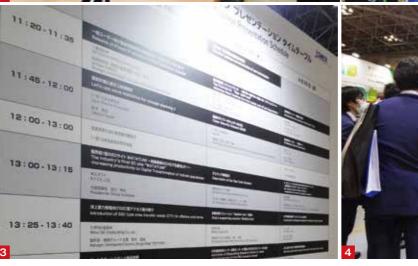
セミナーも数多く開催され、無人運航船や海運DX、SDGs、人材開発などをテーマに有識者が講演を行った。日本海運集会所は21日にセミナーを実施し、ジャパンシッピングサービスの藤井一郎氏がドライバルク市況の見通しについて解説した。

さらに、特別併催イベントとして、最終日である 22日に海上保安庁所有の測量船「平洋」が一般公開さ れた。

来年2023年5月には、愛媛県今治市で西日本最大 の海事展「BARI-SHIP」の開催が予定されている。









1 来賓によるテープカット 2 会場は多くの人で賑わった 3 ジャパンパビリオンでは出展企業によるプレゼンテーションが行われた 4 タグボートシミュレーターなど体験型の展示も

**46 KAIUN 2022.5 EXAIUN 47** 

別 企 画

#### インタビュー

#### 柴田明夫氏に聞く

# ウクライナ侵攻が及ぼす 市場へのインパクト

ロシアが2月24日からウクライナへの軍事侵攻を開始し、日本や欧米諸国が制裁措置を講じている。主要市場にどのような影響を及ぼすのか。歴史的な流れを踏まえた足元の状況、さらに今後を見通す上でのポイントを資源・食糧問題研究所の柴田明夫氏に解説いただいた。 (取材日:4月1日)

株式会社資源・食糧問題研究所

#### 代表取締役 柴田 明夫氏



#### 原油や穀物の価格が高騰 小麦の需給ひっ迫で争奪戦の可能性

――ロシアのウクライナ侵攻で市場にどんな影響 が出ていますか。

**柴田** 以前から物(モノ)の価格は上昇していましたが、ウクライナ侵攻で一段と高騰しました。

原油価格は年頭の1バレル70ドル台から始まり、2月末頃には $80\sim90$ ドル台まで上がっていました。ロシアのウクライナ侵攻を受けて米国やEUなどが経済制裁を打ち出すと、3月初旬には1バレル130ドルの高値をつけました。小麦価格についても、瞬間的にですが3月 $7\sim8$ 日に1ブッシェル(約27.2kg)当たり13ドル台まで上昇しました。

ただ、価格が上がると利益確定売り、あるいは 高値警戒感などから一旦また大きく値下がりする など、価格は乱高下しています。

ロシア・ウクライナ問題は長期化しそうな見通 しもあり、足元では原油が100ドルをキープして いるほか、小麦は11ドル前後で推移、それに伴 いトウモロコシや大豆も高値をつけています。

やはり、これから大きな影響を受けるであろう 小麦が懸念点です。本来であればウクライナは今、 春の作付けに入る時期ですが、それができないような状況にあります。トラクターなどを動かすためのディーゼル燃料は軍隊への補給が優先され、不足しています。また、オデッサをはじめ港湾の操業も停止しました。

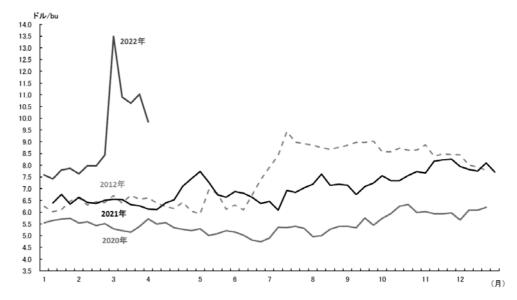
ウクライナの小麦輸出量は約2400万トン、ロシアは3000万トン強、2カ国を併せると6000万トンほどになります。世界全体の小麦の貿易量が約2億トンですから、およそ3割を占めます。これがなくなってしまえば影響はかなり大きいでしょう。

――小麦の輸出が減ることで特に強く影響を受ける国はどこですか。

柴田 ロシアとウクライナの小麦は主に中東や北アフリカ向けに輸出されています。中東14カ国と北アフリカ7カ国の計21カ国で世界全体の小麦輸入量の約4割を占めており、主に黒海を経由してロシア・ウクライナから小麦を輸入しています。比較的距離が近く、基本的には運賃が安い時にスポットで購入しているようです。

この中には世界最大の小麦輸入国であるエジプト(1300万トン)をはじめ、トルコ(1000万トン)

#### 価格が高騰した2012年と直近3年の小麦価格の推移



3月8日には一時、過去最高値を更新した ※シカゴ商品取引所の各週週末の期近価格(セツルメント)

(出典:農林水産省「米国農 務省穀物等需給報告(2022 年4月8日発表のポイント)」)

やイラン(700万トン)などが含まれます。いずれも国がまとめて輸入していますが、ロシア・ウクライナ産小麦が手に入らないとなれば、当然ながら伝統的な輸出国である米国やカナダ、オーストラリア、アルゼンチンなどへの代替需要が高まるでしょう。

ただ、米国やカナダ、オーストラリアは日本の小麦輸入元でもあります。日本は国内消費量の9割前後を輸入しており、エジプトなどと同じく国が輸入を一元管理しています。このままいけば需給が一層ひっ迫し、いわゆる争奪戦となってしまい、さらなる価格高騰につながる可能性があります。

初めに触れた通り、小麦の価格は3月8日時点で瞬間的に1ブッシェル当たり13ドル代半ばまで上がり、2008年の過去最高値を更新しました。足元は11ドルを挟むような展開です。値段が上がればマーケットの調整機能が働きます。

その上で、今後はさらに大きな動きが出てくる と予想しています。大きな動きとは、価格の高騰 を受けた生産拡大、つまり作付けを増やそうとす る動きが出てくるという見方です。その一方で、 輸出制約を掛ける国が出てくる可能性もあります。

日本やエジプト、トルコは必要な分であれば高値でも購入するでしょう。しかし、経済力のない発展途上国などでは買えない国が出てくるかもしれません。その意味では、飢餓人口の増加も懸念

されます。

#### ┃ 複合的要因による価格上昇に ┃ ウクライナ侵攻が追い打ち

――小麦価格は2008年の過去最高値を更新した とのことですが、当時と現在の状況を比較してみ ていかがですか。

柴田 2008年も今と同じような構図です。原油が147ドルまで上昇し、穀物価格も高騰、同年に開催されたG8北海道洞爺湖サミットは食糧サミットとも言われるほど食糧問題への懸念が高まりました。

私自身が当時のことで特に印象に残っているのは、ロンドン・エコノミストで言われていた「アグフレーション」という言葉です。農産物のインフレを意味します。当時、発展途上国の人口増加と経済成長に伴って食生活が不可逆的に変化していく中で、アグフレーションは一過性ではなく長期的なものだと言われていました。ただし08年頃は生産拡大余地がまだあったため、その後、価格は一時的に上がる場面はありながらも落ち着いていきました。

しかし今は、複合的要因による価格上昇にウクライナ侵攻がさらなる追い打ちをかける形となっています。主な要因として、需要の拡大とそれに

48 KAIUN 2022.5 2022.5

#### 研修講座・セミナーのご案内

#### 研修講座・セミナーの新型コロナウイルス感染症対策について

- ●セミナールームは、通常定員56名のところ24名程度とし、1.5~2m程度の間隔を保つため机1台に1名の着席としています。また、空気清浄機などを設置し最大限の換気に努め、演卓の前には飛沫防止ビニールカーテンを設置し、講師の方にもマスク等の着用をお願いしています。
- ●ご受講の際には、マスクを着用のうえ、手洗い・うがい等、感染防止対策を心がけるとともに、咳エチケットにもご配慮ください。また、受付に アルコール消毒液を準備していますのでご使用ください。
- ●次に該当する方は、参加をお控えください。 感染が明らかな方との接触歴がある方、咳や37.5℃以上の発熱症状がある方、体調がすぐれない方。
- ●今後状況等により開催を延期・中止する場合は、申込者にはメールでお知らせし、Webにも表示します。

#### 今月の研修講座・セミナー ※各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。

#### ● 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24名程度です。

3, 6, 9	3.9 船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ						
0, 0, 0	新人社員研修(春)(連続2日間)	★					
	T1日程 5月10日(火)~11日(水) 13:30~17:00 ※満席						
日時	T2日程 6月 1日(水) ~ 2日(木) 13:30~17:00 ※満席						
	T3日程 6月15日(水) ~ 16日(木) 13:30~17:00 ※追加日程、余席わずか						
	「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)						
=# AT	「海運ビジネスの基礎」						
講師	商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・マーケットリサーチチームリーダー 飛田 真澄氏						
	商船三井 ドライバルク営業統括部 ドライバルクBI・調査チームリーダー 神田 愛 氏 ※T1 日程は神田氏、T2 日程とT3 日程は、飛田氏か神田氏のいずれかがご担当されます。						
	「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)	$\overline{}$					
	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	レベル					
4	船舶金融詳説(連続2日間)	**					
日時	5月12日(木) ~ 13日(金) 13:30~17:00						
講師	早稲田大学 大学院 法学研究科 非常勤講師 木原 知己 氏						
受講料	会員: 22,000円(税込) 非会員: 44,000円(税込)						
	ASBATANKVOYの解釈と実務を学び応用力をつける	レベル					
5	タンカー航海傭船契約(全3回)						
日 時	5月27日、6月3日、10日(毎週金曜日) 15:00~17:00(120分/回)						
講師	早稲田大学 海法研究所招聘研究員 榎本 啓一郎 氏						
受講料	会員:22,000円(税込) 非会員:44,000円(税込)						
7	業界必須の基礎知識を身につける!	レベル					
1	海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)						
日 時	海上物品運送契約(外航)入門(連続2日間)						
講師							
受講料	会員:22,000円(税込) 非会員:44,000円(税込)						
8	船荷証券の基本を学ぶ						
0	船荷証券の基礎(全3回)						
日 時	時 6月6日、13日、20日(毎週月曜日) 15:30~17:00						
講師							
受講料	講料 会員:16,500円(税込) 非会員:33,000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50名です。

内外鉄鋼勢	内外鉄鋼業の現状と展望			
日 時	6月8日(水曜日) 15:30~17:00			
講師	日鉄総研 ビジネスソリューション部 専門部長 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

※会場は、特別な記載がない限り、神戸銀行倶楽部の会議室です。定員は20名程度です。

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	時 5月19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:17,600円(税込)		

3	船で世界の荷物を運ぶ 海運の基礎を学ぶ					
S	新人社員研修(1日)	*				
日 時	時 5月20日(金曜日) 10:30~17:00					
	「海運ビジネスの基礎」 商船三井 ドライバルク営業統括部 ドライバルクBI・調査チームリーダー 神田	愛氏				
講師	市 「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)					
受講料 会員:16,500円(税込) 非会員:26,400円(税込)						

#### 2022年度研修講座・セミナー \*\*各研修講座・セミナーは、予告なく変更となる場合がございます。また、予約は承っておりません。ご了承ください。

● 海運実務研修講座(2021年度開催実績より編成。詳しい日程等は、当所ウェブサイトをご覧ください。https://www.jseinc.org/seminar/index.html)

予定月	テーマ		レベル	予定月	テーマ		レベル
6月	6	<t2日程>新人社員研修(春)(連続2日間)</t2日程>	*		21	外航貨物海上保険 入門(全3回)	*
	8	船荷証券の基礎(全3回)	**	10月	22	不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	**
0.5	9	<t3日程>新人社員研修(春)(連続2日間)</t3日程>	*		23	海技の知識(全3回)	**
	11	共同海損基礎(全2回)	★☆		24	〈T4日程〉新人社員研修(秋)(連続2日間)	*
7月	12	港湾·物流基礎(全1日)	★☆		25	不定期船実務の基礎知識(陸上編)(全3日)	**
	13	船荷証券の実務上の問題点(中級編)(全3回)	***	11月	26	ケミカル/プロダクトタンカーの運航/荷役の実務(基礎編)(全3回)	★☆
	14	船の技術知識あれこれ(全1日)	*		27	P&I保険の基礎(全4回)	★☆
	15	入門 会計と海運業(全3回)	★☆	12月	28	Laytimeの基礎知識(ドライバルク)(全1日)	★☆
	16	船舶保険 入門(全3回)	★☆	2月	29	船舶保険実務(中級)(全1日)	★★☆
9月	17	船の技術知識あれこれ(全1日)	*	3月	30	内航海運概論(全1日)	*
	18	税務·会計基礎(全1日)	**	3/3	31	船舶売買の実務(全3回)	**
	19	船舶管理実務(連続2日間)	**	未定	32	オフショア関連(仮)	_
	20	定期傭船契約(全4回)	**			·	

#### ●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	1月	LNG燃料船(仮)
夏頃	海事産業がかかわるエネルギー分野の市場展望(仮)	1月	デジタル&グリーン時代の物流と港湾マーケティング
夏頃	自律運航船の開発状況と実用化への展望(仮)	2月	世界のとうもろこし及び大豆の需給情勢
秋頃	海事技術最新動向(仮)	未定	ブロックチェーンでデジタル化が進む世界の貿易事情(仮)
11月	2022 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets	未定	水素社会実現に向けたサプライチェーンの構築と展望
12月	石炭市場動向と石炭貿易の展望	未定	環境保全の荷動き・物流への影響(仮)
12月	解剖・ドライバルク市況		

#### ● 関西地区 海運実務研修講座(2021年度実績より編成。)

予定月		テーマ	レベル	予定月			テーマ	レベル
6月	4	内航海運概論	*	3月	6	入門	会計と海運業	*
10月	5	船舶保険 入門	**					

- 注 ・会場は、基本的に日本海運集会所の会議室(定員24名程度)、関西地区は神戸銀行倶楽部(~6月、定員20名程度)、神戸国際会館等(7月~、 定員12名程度)です。
  - ・原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は5,500円(税込、会員価格)です。
  - ・レベル表記は、★:入門(新人・中途入社)、★☆:初級(新人~3年程度)、★★:初・中級(実務経験1~3年程度)、
  - ★★☆:中級(2~4年程度)、★★★:中級以上(実務経験3年以上)。
  - ・一部の講座・セミナー等は、新型コロナウイルス感染症対策により開催を見合わせています。また、開催予定日が緊急事態宣言施行中となる 場合は、開催を延期等する方針です。
  - ・各講座・セミナーの日程や詳細については、関係各位に「JSE メール通信」として配信しています。

	セミナーについて
受講料について	各研修講座・セミナーにより異なります。ご案内のメール通信、ウェブサイトにてご確認ください。
お申し込み期間について	各研修講座・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。いずれも会員を優先とし、定員に達した時点で締め切ります。こちらもウェブサイトで随時お知らせしています。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html
お支払いについて	郵便振込、または銀行振込にてお願いいたします。お振込みいただいた受講料は、開催中止の場合を除き返金できません。
キャンセルについて	キャンセルは 開催 2 営業日前の 16:00 までにご連絡ください。 それ以降に、参加できなくなった場合には、代理出席をお願いいたします。代理出席が難しい場合には、後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。また、当日欠席の場合も後日資料の郵送をもって出席とさせていただきます。
よくあるご質問	ウェブサイトをご参照ください。 https://www.jseinc.org/seminar/q&a/seminar_q&a.html

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

**54 KAIUN** 2022.5 **EXAIUN** 2022.5

#### 造船ニュース

Shipbuilding News

#### アンモニア・LCO2船の概略設計が完了

三菱造船

三菱重工グループの三菱造船は4月18日、アンモニア輸送と液化二酸化炭素(LCO2)輸送を兼用できる「アンモニア・LCO2兼用輸送船」の船型に関するコンセプトスタディーを完了したと発表した。

LCO2船は回収・液化したCO2を貯留地や有効利用地へ効率的に輸送する手段の一つ。低・脱炭素社会を実現する手段として注目される「CCUS(Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage、二酸化炭素回収・有効利用・貯留)」のバリューチェーンにおいて、重要な役割を担う。

今回のコンセプトスタディーは、LCO2船マーケットで主流となり得る船型をベースに、商船三井と協業の上で取り組んだ。本船は往路でアンモニアを、復路でLCO2を輸送することを目指している。兼用化することで空荷の運航をなくし、輸送効率向上につなげたい考え。

三菱重工グループでは、CCUSを用いた2050年時点のCO2削減量を年間43~130億トンと想定している。三菱造船は引き続き、海洋システムインテグレーターとしてLCO2船の開発と事業化を積極的に推進していくとしている。

#### 神田ドックの全株式を取得

常石造船

常石造船は4月1日、神田ドックの全株式を取得した。神田ドックは70年以上にわたって修繕事業を営んでいる。フェリーや官公庁船、作業船など難易度が高くかつ工期順守が求められる工事への対応力や、エンジンの開放整備をはじめとする技術力で多くの顧客の支持を得ているという。広島県内に川尻工場と若葉工場を構え、稼働率は90%以上を維持している。

今後は常石造船グループが持つ修繕ネットワークと融合して、他拠点間で柔軟に設備を融通する。 さらに、ノウハウと人材を交流させて、工期の短 縮や様々なサイズの船舶への対応を確立し、受注 機会の増加を図る。また、新燃料への対応など環 境負荷低減に関する知見やデジタル技術を共有し、 工事品質のさらなる向上に取り組むとしている。

常石造船の奥村幸生社長は今回の株式取得に関して、「常石造船が提携先や協業先と構築している修繕ネットワークに神田ドックが加わることで、従来以上に多様な提案が可能となる。シナジー創出によりさらなる競争優位を確立し、事業の安定と発展へ向けて前進を続けていく」とコメントしている。

#### 船陸ソフトの接続確認サービス開始へ

ShipDC

シップデータセンター (ShipDC) はこのほど、 IoS-OP (Internet of Ships Open Platform) における船上データサーバーとアプリケーションソフト の接続確認サービスを開始した。発表は4月11日。

IoS-OPでは、船舶の運航に関わるデータが船上データ収集・通信デバイスから陸上データセンターへと送信され、様々なアプリケーションソフトで活用されている。船上データサーバーを提供する「プラットフォームプロバイダー (PP)」と、アプリを提供する「ソリューションプロバイダ (SP)」の両方でIoS-OPへの取り組みが活発化し

ており、利用できる製品の組み合わせも増えているという。

そこでIoS-OPは、各製品とデータセンターとの単体接続や、PPとSPの特定製品同士での結合接続の試験を実施し、その確認結果を公表するサービスを提供する。船社がアプリを選定する際、船上データサーバーに対応したアプリを容易に判別できるようになるという。

なお、サービスの正式開始に先立って有志が概 念実証を行っており、接続が確認された組み合わ せはShipDCのウェブサイトで順次公開される。

#### 造船ニュース

Shipbuilding News

#### 運航データ可視化アプリを販売

日立造船

日立造船は4月18日、主機関性能の解析や船速・ 燃費などの運航データを可視化するウェブアプリケーションサービス「HiZAS VDA (Vessel Data Analysis)」を開発し、4月から販売をスタートすると発表した。

近年、船舶から収集されるデータや情報が増加 傾向にある中で、船主や船舶管理会社のデータ解 析業務を支援するとともに、主機関の性能維持や トラブルの未然防止に貢献するとしている。

このサービスはクラウド型で、プラットフォームサービスからデータを取得すれば、船舶に追加

機器を設置することなく、簡単な配線工事と設定だけで利用できるという。また、クラウドサービスのためウェブ環境があればどこからでも接続可能となっている。

具体的な機能としては「主機関性能の自動解析、アラーム通知」「船速・燃費、主機関燃費悪化率の各種トレンドデータ表示」「解析・可視化したデータの提供」がある。トラブルが発生した際は導入企業と日立造船でデータを共有し、リアルタイムに状況を把握することで、トラブル解決に向けて迅速な対応を行うことができるとしている。

#### 大容量バッテリー推進システムを納入

川崎重工業

川崎重工業はこのほど、旭タンカーが運用する 世界初のピュアバッテリー電気推進タンカー「あ さひ」向けに、内航船用大容量バッテリー推進シ ステムを納入した。発表は4月14日。

このシステムは大容量リチウムイオンバッテリーと推進制御装置、電力管理装置などから構成され、動力と電力を主推進機や他機器に効率よく供給する。バッテリーを使用することで航行時に温室効果ガス(GHG)を排出しない。また、システム全体の異常監視機能・保護機能があるためメンテナンス性が高く、内航船員の労務負荷軽減に

貢献するとしている。加えて、川崎重工が発電機事業で培ってきた電力系統に関する知見を活かし、大規模自然災害発生時には緊急用電源としても利用できるようになっている。地域社会のBCP(事業継続計画)やLCP(生活継続計画)にも活用が期待されるという。

大容量バッテリー推進システムの仕様は以下の通り。バッテリー:1740kWh/台(合計3480kWh/隻)、推進制御装置:推進力制御/エネルギー・パワーフロー制御/操船オペレーション/システム監視。

#### 「アクションプラン2022」を策定

日本舶用工業会

日本舶用工業会は4月6日、今年度の活動方針をまとめた「日舶エアクションプラン2022」を発表した。大きなテーマは①グローバル展開の推進②人材確保・養成対策の推進③技術開発の活性化④安全・環境問題への積極的な貢献⑤会員企業間の交流・連携等の強化⑥ユーザー業界等との交流・連携の促進一の6つ。

このうちグローバル展開の推進に向けては、中 韓欧米の既存市場や、東南アジア・中東などの新 興国市場、さらにオフショアや海外漁船、艦艇と いった新分野市場に対して、それぞれに応じたア プローチ戦略を検討し、会員企業の海外市場への 参入促進を図る。なお、オフショア市場は足元の 原油価格高騰などでオイルやガスのビジネスがス ローなため、動きが活性化している洋上風力発電 分野への展開も視野に取り組んでいく考え。

また、技術開発の活性化では、「GHGゼロエミッション新燃料ワークショップ」を次世代環境船舶開発センターと共催し、新燃料に対応する舶用機器の開発推進を図る。また、若手技術者の育成に向けた交流会「次世代海洋エンジニア会」も引き続き開催するとしている。

56 KAIUN 2022.5 2022.5 EAIUN 57

NEWS Pick Up

#### LNG 燃料供給を事業化 九州・瀬戸内地域で 24 年稼働へ

日本郵船 ほか

九州電力と日本郵船、伊藤忠エネクス、西部ガスは、九州・瀬戸内地域における船舶向け液化天然ガス(LNG)燃料供給の事業化を決定した。3月29日に記者会見を開き、詳細を説明した。同日付でLNG燃料を船舶に供給するためのLNGバンカリング船1隻の造船契約を三菱造船と締結したことも明らかにした。

4社は今年2月に合弁会社KEYS Bunkering West Japanを設立し、九州・瀬戸内地域におけるLNG燃料供給事業を2024年に開始するべく検討を進めてきた。事業を行うに当たり、1月に国土交通省港湾局の補助事業に申請して、3月4日に採択された。

KEYSでは今後、国交省の支援のもとでLNG バンカリング船の建造・運航管理を実施し、LNG 燃料供給事業を行っていく。LNGバンカリング 船は北九州の戸畑LNG基地を拠点とし、九州・ 瀬戸内地域に寄港または近郊を航行する外航石炭 運搬船や鉄鉱石運搬船、自動車運搬船などに LNG燃料を供給する。

また、特定の港湾内に留まらず、LNG需要家のニーズに応じて九州から瀬戸内まで、広域にLNG燃料を内航輸送し、供給するとしている。 稼働開始は2024年春頃を予定している。

LNGバンカリング船の主要目は以下の通り。 全長:82.4m、全幅:18.2m、喫水:4.8m、総トン数:約4850トン、LNG積載容量:3500m³、推進システム:電気推進(LNGとA重油の二元燃料)、竣工予定:2024年3月。

#### 「ESG ストーリー 2022」を発表

日本郵船

日本郵船は3月24日、「NYKグループESGストーリー2022」(日本語版、英語版)を発表した。2021年2月発表の「NYKグループESGストーリー」で掲げた「ESG(環境・社会・ガバナンス)の経営戦略への統合」に向けた具体的な取り組みなどを整理したものとなる。

「ESGストーリー 2022」では①新たな価値創造

の取り組み②人・組織の強化③経営基盤の強化一から21年度に実施した取り組みを整理した。このうち、①については、LNG燃料船35隻をはじめとする環境対応船計45隻への積極投資を実施している。②では「2030年女性管理職比率30%」目標の設定や人事制度改革の推進を、また③ではESG経営推進の担当者「ESGナビゲーター」を設置するなどした。

また、同社では23年度から新たな中期経営計画が始まるのを前に、若手執行役員7人による「持続的成長検討タスクフォース」を設け、2050年までの超長期的ビジョンを検討してきた。2022~50年は環境関連分野を中心に総額4兆8000億円を投資する計画を掲げた。このうち4分の3に当たる3兆6000億円は既存中核事業の深化として、船舶ゼロエミッション化などに投じる。また、残りの1兆2000億円は風力発電など新規成長事業開拓に投資するとしている。

#### サステナビリティ計画を策定

商船三井

商船三井は4月18日、持続可能な社会の実現と同社グループの企業価値向上に向けたサステナビリティ計画「MOL Sustainability Plan」を策定した。事業を通じて優先的に取り組むべき社会課題「サステナビリティ課題」を約2年ぶりに一部見直すとともに、各課題に連動する目標やサービス指標(KPI)、アクションプランを設定した。

今回見直したサステナビリティ課題は①Safety &Value②Environment③Human & Community ④Innovation⑤Governance—の5項目からなる。併せて、①の強化を基本とし、③と④が相互に作用しながら①と②を解決していくという、各課題の関係性についても整理した。

このうち、①では目標である「海上輸送・社会インフラ事業を通じた持続的な価値の提供」に向け、今年度のアクションプランとして安全意識の向上を促す活動や情報通信技術(ICT)を活用した安全運航支援の強化などを示した。また、②では気候変動対策について「2050年までにグループ全体でのネットゼロエミッションの達成」を目標とし、21年度に設定した「環境ビジョン2.1」の各戦略の実行やグループ会社との連携強化に注力する

としている。

4月18日のオンライン説明会では、同社の田中 利明副社長が「2022年度経営計画(ローリングプラン)とサステナビリティ計画の両輪を推し進め、 企業価値の向上を図っていく」と述べた。

#### LNG 燃料バッテリー搭載船の 概念設計で AiP を取得

川崎汽船

川崎汽船はこのほど、名村造船所と大洋電機と 共同で、20万トン型ケープサイズバルカーを対 象にした「液化天然ガス(LNG)燃料焚きバッテ リー搭載省エネ型バルクキャリア」の概念設計を 確立した。同様に、新来島サノヤス造船および大 洋電機と共同で、9万トン型ポストパナマックス バルカーを対象にした「LNG燃料焚きバッテリー 搭載省エネ型バルクキャリア」の概念設計を確立 した。また、これらの概念設計について、日本海 事協会(NK)から設計基本承認(AiP)を取得した。 発表は4月19日。

設計に当たっては、永久磁石方式の軸発電装置 技術とリチウムイオンバッテリーを採用した。こ れらを搭載していないLNG燃料焚き船型と比べ て、約25~3.0%の温室効果ガス(GHG)削減効 果を見込むとしている。

#### 新FLNGハルの概念設計で基本承認 川崎汽船

川崎汽船は4月14日、日揮グローバルと共同で 新形式FLNGハルの概念設計を確立し、アメリカ 船級協会(ABS)から設計基本承認(AIP)を取得し たと発表した。

FLNGはLNGの生産・貯蔵・出荷を洋上で行うための設備で、LNG貯蔵タンクを含むハル(本体)と上載プラントから構成される。原料ガス輸送用パイプラインの敷設コストを削減できるほか、ガス田枯渇後も別の海域に転用できることなどから、陸上プラントでは採算が合わない中小規模ガス田の開発に適しているという。

今回 AIP を取得した FLNG ハルは、既存の LNG輸送船から球形(モス型) タンクを移設し再 利用する。本来、LNG 貯蔵タンクを新造すると 高価かつ特殊技術が必要となる。既存タンクを利活用することで、ハルの建造費を低減するとともに、造船所の選択肢を増やし、納期短縮や価格低減につなげたい考え。

#### **鉱石船でバイオ燃料の試験航行** NS ユナイテッド海運

NSユナイテッド海運は3月28日、日本製鉄向け大型鉱石船「NSU BRILLIANCE」でバイオディーゼル燃料による試験航行を実施したと発表した。主要顧客の日本製鉄と燃料供給者の豊田通商ペトロリアムの協力のもとで取り組んだ。

同船は鉄鉱石の積出港がある南アフリカに向かう途中、シンガポールでバイオ燃料を積んだ。このバイオ燃料は、マレーシアで収集した廃食用油を原料に精製されたという。廃棄処分予定のものを再利用することで、化石燃料と比べて、燃料生産から消費までのライフサイクルを通じた温室効果ガス排出削減効果が期待できるとしている。

#### パートナーシップを締結し GHG 削減と最適運航に貢献 JRCS、VISWA GROUP

JRCSは4月19日、米国のデジタルソリューションプロバイダーである VISWA GROUPとパートナーシップを締結したと発表した。JRCSの「infoceanus connect」と VISWAの運航管理システムをクラウド間で接続し、データ分析を合理化した最適運航システムを提供するとしている。

「infoceanus connect」は、船陸間通信システムを提供して船舶の運航状況や燃料消費量といった主要業績指数をリアルタイムに可視化・分析し、運航パフォーマンスの最大化を図るもの。VISWAの運航管理システムと接続することで、対象船舶のリアルタイムデータや機関プラントの状態監視、電子航海日誌、KPI (重要業績評価指標)評価を通じて船舶の運用を迅速に最適化できるという。

また、GHG削減に向けて、「EU-MRV (燃費消費実績報告制度に関する欧州規則)」や「IMO-DCS (国際海事機関の燃料消費実績報告制度)」などの環境規制に対応したシステムを提供することも可能だとしている。

58 KAIUN 2022.5 2022.5

# コンテナ船市況の持続性

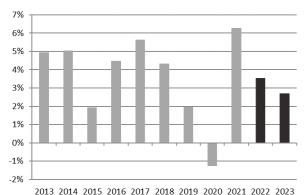
#### はじめに

コンテナ船市況は、2022年に入ってからも高水準で推移している。新造船建造意欲はFeederコンテナに波及し、新造船受注残はFleetの23%超に達しており、同様に好況が続いているバルカーの約7%と対照的である。新造船建造による船腹需給の悪化が長期的には懸念されるものの、Fleetの拡大が加速し始めるのは2023年以降と考えられる。仮に船腹需給が緩和し始めたとしても環境規制を背景に市場の自律調整機能が発揮されることが期待できよう。船腹需給は経済活動とCOVID-19に対する各国の対応次第であり、2023年頃はコンテナ船の船腹需給のひっ追は徐々に緩和し始める可能性もあろう。

#### 1. コンテナ海上輸送量

COVID-19の世界的な感染拡大の影響を受けて2020年に1.3%減少した全世界のコンテナ海上輸送量(TEUベース)は、2021年には急回復し6.3%増となった。2020年のコンテナ海上輸送量は当初4.1%の減少が見込まれていたが、経済対策の実施、ワクチン普及を背景とする世界経済が回復し、1.3%減少にとどまった。2022年は大規模経済対策、ゼロ金利政策の終焉に加えて中国経済の減速が懸念され3.5%の伸びにとどまる見込み。

#### 図 1. 全世界コンテナ海上輸送量の伸び率



2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 出所: Clarksons Researchのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成

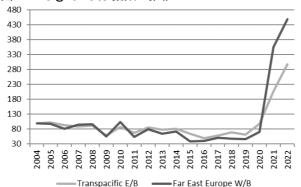
注1:2022年及び2023年の予想はClarksons Research

注2:海上輸送量はTEUベース

#### 2. Freight Rateの推移

コンテナ船のFreight Rateはコンテナ海上輸送量の上方修正とともに上げ幅を広げ、特に2021年以降は極端に船腹需給(スペース)がひっ迫したことで、過去最高水準まで上昇した。COVID-19の影響を受けた荷役能力の制限を背景にコンテナ船は中国、米国東岸、西岸を中心に滞船が常態化し船腹供給量が著しく減少した。主要航路のコンテナFreight Rate は軒並み大幅上昇となり、2004年を100とする主要航路(Transpacific E/BおよびFar East Europe W/B)のFreight Rate指数は、Transpacific E/Bが先行して上昇、その後Far East Europe W/Bが上昇速度を早めE/Bを大きく上回る上昇率となった。

#### 図 2. Freight Rate 指数の推移

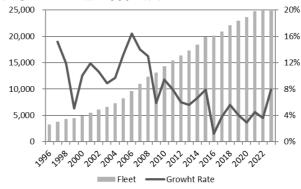


出所: Clarksons Researchのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成 注: 2004年を100とした指数、2022年2月まで

#### 3. コンテナ船のFleet

2020年末のコンテナ船のFleet は約23.6百万 TEUに達したが、前年比伸び率は2.9%と比較的低い伸びとなった。Fleetの伸びが3%を下回る中、船腹需要は1.3%減少したものの、滞船の増加により船腹需給が引き締まり市況は上昇した。翌2021年は前年からの市況上昇を背景に、スクラップ売船が皆無となったことに加えて、竣工量が2019年並みに回復に転じFleet は4.5%増加となった。2022年は2019年の受注が低水準となった影響から竣工量が2021年比減少するため、Fleetの伸びは3.6%増にとどまる見込みである。一方、2023年は過去最高の水準まで積みあがった新造

#### 図 3. コンテナ船 Fleet の推移



出所: Clarksons Researchのデータに基づきジャパンシッピングサービスが作成 単位: 千TEU 左軸: Fleet、右軸: 伸び率 注: 2022 年及び 2023 年の予想は Clarksons Research

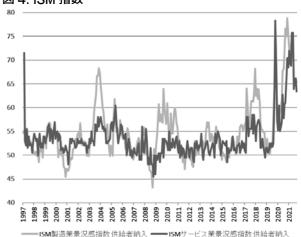
船発注残が順次竣工を迎えるため、8%弱のFleet の伸びが予想されている。

#### 4. 好況は持続するのか

2019年末および2020年末のコンテナ船の新造船発注残はそれぞれ244万TEU、239万TEUと当時のFleetのそれぞれ11%、10%に過ぎなかったため、2020年、2021年にかけての需要拡大、滞船の増加を受けてコンテナ船市況は急騰、現時点でも高水準を維持している。しかしながら、コンテナ船市況の高騰を背景に新造船発注量は急拡大、2021年の新造船発注量は436万TEU、718隻に達し史上最高の発注量となった。世界経済の先行きに不透明感が出始めた2019年の新造船発注量は80万TEU、282隻にとどまったことの反動もあり、2021年末の新造船発注残は567万TEUとFeetの23%に達している。

コンテナ船好況の背景には、①新造船発注残が 低水準、②船腹需要が急回復、③滞船による稼働 率の低下が想定されるが、中でも③の影響が大き かったように思われる。滞船をモノの需給ひっ追

#### 図 4. ISM 指数



出所: ブルームバーグのデータをもとにジャパンシッピングサービスが作成期間: 1997年12月から2022年3月

と捉えた場合、滞船の傾向をみる代替指標として 米国のISM 景況感指数の供給者納入指数を参考 にすると、需給の逼迫度合いは2021年後半をピー クにやや緩和傾向にある。コンテナ船市況も同様 に高水準ながら横ばいの推移となっており、今後 も同指数と同様の動きとなる可能性もあろう。

2022年は需要の拡大は3.5%増程度に鈍化するが、Fleetの伸びも実は3.6%程度にとどまる見込みで、船腹需給が市況に与える影響はほぼニュートラルと言えよう。前述の①が剥落し始めるのは2023年以降であり、2022年の市況変動の重要なファクターはやはり滞船の動向となろう。前述のISM指数はピークからは低下傾向にはあるものの、依然65程度と高水準を維持しており、インフレ懸念やウクライナ危機などによる世界経済の先行き不透明感を払拭しつつこの水準を維持できるようであれば、2022年のコンテナ船市況は引き続き高い水準で推移することを期待したい。

(ジャパンシッピングサービス(株))

# J.S.B.A.



#### JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION 日本シップブローカーズ協会

東京都中央区京橋 2-6-5 菊池ビル 4 階 電話 03-3561-1335 FAX 03-3561-6107

e-mail jsba-ship@k5.dion.ne.jp

理事長 長嶋弘幸

事務局 松山典子

**62 KAIUN** 2022.5

# 内航ニュース



#### 2月の輸送実績 「鉄鋼」と「自動車」の荷動きに注目 日本内航海運組合総連合会

内航総連が2月分の主要元請オペレーターの輸送実績をまとめた。「貨物船」は前年同期比では横ばいで1638万9000トン、「油送船」も同1%減の878万9000kl・トンと前年並みだった。

主要品目別に見ると「原料」、「雑貨」、「セメント」以外は横ばいまたは前年同期比で減少した。

「原料」は同9%増の373万1000トンと増加したが、これは前年の反動増。前年は石灰石で設備トラブルなどがあったが、今年は輸送が順調だった。「雑貨」は同3%増の208万5000トン。フェリーが入渠した影響でフェリーの貨物が流れてきたほか、現地組み立て用に自動車のすべての部品を製造国から輸出するCKD(Complete Knock Down)輸出の横持ち輸送に回復が見られたとしている。「セメント」は同6%増の239万2000トンとなった。関東圏で販売の持ち直しがあり、増加に転じた模様だ。

「燃料」は128万1000トンで同2%の減少。大宗貨物である石炭の減少が影響した。「紙・パルプ」は同8%減の13万6000トンとなり、10月から前年同期比減が続いている。製紙工場の操業停止が響いている。

2月で注目すべきは「鉄鋼」と「自動車」。「鉄鋼」は横ばいの321万2000トンだった。鉄鋼製品の置き場スペースがなく、在庫がパンパンのため輸送ペースが落ちている。その背景にあるのが同

13%減の355万2000トンだった「自動車」で半導体不足などの供給制約が長引いている。

次に「油送船」を見ると、「黒油」は石油火力の需要が旺盛で同5%増の237万3000kl・トンとなった。「白油」は465万5000kl・トンで同2%の減少。ガソリン需要の減少が影響しているという。「ケミカル」は同1%増の67万5000トンで微増にとどまった。化学製品の生産や販売は好調だが、荒天による輸送障害などが影響した。

「高圧液化」は横ばいの57万6000kl・トン。「高温液体」は同7%減の9万6000kl・トンで、アスファルトの輸送が低調のため全体を押し下げた。「耐腐食」は同1%減の41万4000kl・トンとなっており、前月まで見られた苛性ソーダの輸送需要が落ち着いたとしている。

#### 内航・荷主業界の連携強化で懇談会 国土交通省



国土交通省は3月29日、「内航海運と荷主との 連携強化に関する懇談会」の初会合を開催した(**写 真**)。国交省では2018年2月に内航・荷主両業界 の実務者レベルによる「安定・効率輸送協議会」を 設置しているが、船員の働き方改革に関する施策 を着実に実施していくため、意思決定で重要な役 割を担う経営層(役員クラス)を新たに設けた。

懇談会メンバーのうち、内航業界からは日本内 航海運組合総連合会の栗林宏吉会長と傘下5組合 の各会長(内航総連副会長)が、また荷主業界から は日本鉄鋼連盟・石油連盟・石油化学工業協会・ セメント協会の各物流担当委員長が参加した。こ のほか、国交省海事局からは髙橋一郎局長らが、 オブザーバーとして日本経済団体連合会・日本商 工会議所が名を連ねている。

29日の初会合では、髙橋海事局長が冒頭挨拶の中で「安定輸送の確保には荷主業界と内航業界の経営層によるリーダーシップが重要」と述べ、両業界に対して"強い内航海運"の構築に向けた変革の必要性を訴えた。

## 2030年度までの中期経営計画を策定 上野グループホールディングス

上野グループホールディングスは4月13日、「2022—2030年度 上野グループ中期経営計画」を策定した。新たなグループビジョンとして「『エネルギー』の次へ、『運ぶ』の先へ、環境の未来へ、先んじて挑み、社会を支えるエネルギーであり続ける。」を設定するとともに、①石油事業②ケミカル事業③新規事業—の3事業分野を軸に持続的な成長を目指すとしている。

事業分野別方針を見ると、①の石油事業では人工知能(AI)や先進船舶など先進技術を早期に開発し、新たな商機獲得に向けた動きを加速していく。続いて②のケミカル事業分野は、販売事業を起点に一貫物流を実現し、飛躍的に利益を拡大していくとしている。さらに③の新規事業分野では、パートナー戦略を通じた先進的な技術開発を進め、投資リスクの分散を図っていく。

また、2024年度までの3年間は"第1次中計"と位置付け、「先進的取り組みを進め、圧倒的な競争力でビジネスポートフォリオの拡充を加速させる」ことを基本方針に、主要グループによる連結売上高1000億円超を目標に掲げている。

#### 1~3月期の燃料油価格を決定 A重油・適合油ともに大幅な上昇

第一中央汽船

第一中央汽船は3月29日、1~3月期の内航燃料油価格の交渉結果を発表した。これは同社がと伊藤忠エネクスとの間で妥結したもので、A重油は前期(2021年10~12月期)比でキロリットル当たり1万2700円増の9万4400円、適合油(C重油)は同8300円増の8万4300円と、ともに大幅な値上がりを示した。A重油と適合油の格差は1万100円で、前期から4400円広がった。

A重油価格を決定するベースとなる TOCOM ドバイ原油価格は、 $1 \sim 3$  月期平均でキロリットル当たり6万7633円と、前期比1 万2253円増えた。また、為替レートはドル当たり115.69 円と、前期より1.65 円の円安となった。

#### 新生「青函フェリー」が誕生

栗林商船

共栄運輸と北日本海運の栗林商船グループ2社 は4月1日付で合併し、「青函フェリー株式会社」 として事業を開始した。

従来、共栄運輸と北日本海運の2社は共同で 青森一函館間で青函フェリーを運航していたが、 2020年9月1日に北日本海運が栗林商船グループ になったことで青函フェリーの一層の一体運営が 可能となっていた。今回の合併によって、これま で以上の事業シナジー効果を見込んでおり、効率 的運営による頑強な事業基盤の構築による、顧客 満足度の向上を目指す。

#### ウェブサイトをリニューアル

商船三井フェリー

商船三井フェリーは3月29日、ウェブサイトを リニューアルした。掲載情報を充実させるととも に、モバイル端末からもより閲覧しやすくした。

今回のリニューアルでは、企業情報・貨物輸送 事業・サステナビリティ・採用情報の各ページを 大幅に拡充し、貨物輸送の顧客向け資料のダウン ロードページを設けた。また、青と白を基調とし、 シンプルで清涼感のあるデザインに変更した。

**64 KAIUN 2022.5 2022.5** 

加えて、4月1日からはフェリー・RORO船貨物予約ポータルサイト「SMART」のサービスを開始した。輸送事業者はポータルサイト上で、乗船予約申し込みや運航情報確認、乗船実績照会などを行うことが可能となる。

#### 省エネ格付制度で10隻が最高ランク 国十交通省

国土交通省海事局は3月31日、「内航船省エネルギー格付制度」で申請があった内航船10隻に格付を付与したと発表した。

省エネ格付制度は、内航海運の二酸化炭素 (CO2)排出削減目標「2030年度に13年度比で181万トン削減」を達成するため、船舶の省エネ・省 CO2効果を"見える化(可視化)"する仕組み。申請のあった船舶は、環境性能の基準値に対する改善度合いに応じて、1~5つの星の数で評価される。

今回申請があった10隻は、いずれも最高ラン

クの5つ星を取得した。このうち、事業者名・船名を公表しているのは①芙蓉海運ほか「第二勇星丸」②吉祥海運ほか「光辰丸」③コーウン・マリンほか「東駿丸」④丸政工務店ほか「marumasa 6号」⑤日本製鉄ほか「第二十一天神丸」⑥日本製鉄ほか「第五十八進宏丸」⑦センコー汽船ほか「扇桜丸」⑧大窯汽船ほか「大志丸」⑨エスオーシーマリンほか「第26すみせ丸」。

#### 「フェリーたかちほ」が竣工

内海造船

内海造船は3月28日、因島工場で建造していた宮崎カーフェリー向け旅客船兼自動車航送船「フェリーたかちほ」を完工した。

主要目は次の通り。全長:194.00m、幅:27.60m、深さ:20.35m、総トン数:1万4006トン、車両積載能力:12mトラック163台・8mトラック2台・乗用車81台、旅客定員:576人。

# 新刊紹介



A5判/284頁 定価:1,760円(税込) 3月4日発行

#### 発行・お問い合わせ先

(株) 西日本出版社 TEL: 06-6338-3078 http://www.jimotonohon.com

#### 『海とヒトの関係学 ⑤ コモンズとしての海』 秋道 智彌・角南 篤 編著

笹川平和財団海洋政策研究所では海の様々な問題に関する論考を、2000年から「Ocean Newsletter」を通じて発信している。これらを主要テーマ別に再編集し、一部加筆したものを「海とヒトの関係学」シリーズとして、19年以来、これまでに4巻を刊行している。

シリーズ第5巻となる本書は「気候変動と海」をテーマに、海の温暖化の問題をコモンズ(共有財産)の視点から考察する。海の温暖化の問題をめぐり、海と人類との関係をあらためて見直し、気候変動問題に対して、海から新たな解決策を提示することを目的としている。

第1章 「海から人類史をとらえなおす」、第2章 「温暖化と海洋民」、第3章 「コモンズとしての海」の3章から構成されている。このほか、随所にコラムコーナー、巻末に用語集をそれぞれ設けることで、充実した内容の一冊となっている。

#### ■著者プロフィール -

秋道 智彌(あきみち・ともや) …

1946年生まれ。国立民族学博物館民族文化研究部長、総合地球環境学研究所副所 長などを経て、山梨県立富士山世界遺産センター所長。

角南 篤(すなみ・あつし) …

1965年生まれ。経済産業研究所フェロー、政策研究大学院大学副学長、笹川平和財団海洋政策研究所所長などを経て、同財団理事長。

BOOKREVIEW



#### ●取材(インタビュー)の意味

これまで、「ニュースリリースがあるのになぜわざわざ取材をするのですか」と聞かれたことが何回かある。インターネットが普及する中でなぜ取材というアナログな行為が必要なのか。ざっくりではあるが、ある考え方・アプローチを紹介し、そこから取材の意味・意義を確認したい。

ケン・ウィルバーという哲学者(?)の書籍に「4 象限」という考え方を使ったアプローチがある(図)。 すべての「物事」はその4象限から捉え、考えること ができるらしい。

例えばご自身を想像いただきたい。図の内容観像上考・個人の内はされる。とがであることができる生でであることがなったが属して、地域はあるな価値観(国、右とが接することが接することができる。

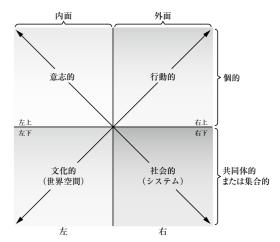
たが接することができる 社会的なシステム―となろう。またこの図の左半分の「内面」は直接目には見えない点で共通している。

第一中村ビル4階

URL http://marine-trader.com/

さて、ここで企業が発表する「ニュースリリース」 を考えてみる。リリース(右下)とは、ある広報担当 者Aさん(右上)が別部門の責任者Bさんからレクを 受け、その企業の方針や企業文化(左下)を踏まえつ

反対に右半分は基本的に目に見えるものとなる。



つ、目に見えない頭脳労働(左上)をして文字をアウトプットしてまとめあげたもの、と整理できる。ここで気づくのは、ニュースリリースで第三者が得る知識は実はその物事のある一部分に過ぎない、ということだ。とくに左上の「内面」の部分はリリースだけからは絶対にわからない。

では個の内面を知る手段は何か。その唯一の手段 が取材(インタビュー)である。それも責任者Bさん

> に直接聞かなければ、そのリリースの背後にある さまざまな文脈や個にない。 価値観、思いなできなり、 取材(インタビュー)の 意味・意義とは、その のの 意味・意義とは、その かい、物事をより。 を に捉えることにある。 そ

代表取締役社長 **徳田 斉周**〒104-0033 自動車部 (03)3297-4401 東京都中央区新川2丁目8番10号 売買船部 (03)3297-4404

白動車輸送

**SHIPBROKERS** 

Marine Grader Co. Ltd.

株式会社 マリン トレーダー

売買船

売買船部 (03)3297-4404 総務部 (03)3297-4408 F A X (03)3297-4405

れをメディアという第三者が社会システムの場でアウトプットし、その役割を発揮することになる。

昔、セキュリティが緩かったころは、記者が企業トップや役員の「個の内面」に直接触れる機会が多くあった。いまは広報機能が発達し、その機会は限られている。企業としては安心な面もあるが、メディア文化的にはどこか寂しい気がしないでもない。■



66 KAIUN 2022.5 KAIUN 67



#### K A I U N ス タ ッ フ 通 信

あるタレントが齢をとってからやってはいけないこととして「説教、昔話、自慢話」を挙げたそうだが中々の格言だと思う。この4月に新社会人になった親類がいる。「良かれ」と思って書いた自分のメールがどこか説教くさく、この格言の下でプチ反省。自分が社会人1年目のとき当時60歳代の人が新卒者に対して書いた記事を読んだ。「仕事とは」「生きるとは」みたいな熱い説教トーンだったが内容はよく覚えていない。社会は厳しいだの大変だのというのは普通の組織であれば誰しもが体験していく。だからこそわざわざ年長者から若い人に伝える必要はないのだろう。新社会人の皆さん、がんばりましょう!

□ナ禍に入った一昨年より前なら、取材と言えば対面方式が圧倒的主流で、リモート取材は年に1、2回程度でした。ところがこの2年で状況は大きく変わりました。 企画内容にもよりますが、4月下旬段階では、対面取材とリモート取材はおよそ半々になっています。他方、新造船の船内見学会に限って言えば、コロナ前に比べ実施回数は大幅に減りました。そんな中でも、船内見学会は徐々に再開してきました。ヘルメットを被り、身を屈ませながら船の中を移動していると、(翌日以降の筋肉痛も含め)次第に感覚が戻ってきます。やはり、現地に足を運んでこそ気付くことは多いように思います。(syu)

東 京国立博物館の特別展「空也上人と六波羅蜜寺」に行ってきました。コンパクトながら充実した内容でとても良かったです。空也上人像の好きなところは、精神世界に没入しているようなあの表情と、前のめりの体、それを支える杖。ふらつきながら命を削って念仏を唱え歩く姿を思わず想像してしまいます。空也といえば踊念仏ですが、六波羅蜜寺には「踊躍(ゆやく)念仏」というものが受け継がれているそうです。皆で輪になって楽器を鳴らして踊れば極楽にいけるなんて幸せですよね。他の宗教には祈るための踊り、あるのでしょうか。今度調べてみます。 (T)

#### 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 割引き

2022年5月1日発行

## KAIUN (海運)

2022年5月号

本 号 **1,320円** (税抜価格1,200円/送料込) 発行人 山口 誠

発行所 一般社団法人 日本海運集会所

〒 112-0002 東京都文京区小石川 2-22-2 和順ビル 3 階

電話 03 (5802) 8365

FAX 03 (5802) 8371

ホームページ https://www.jseinc.org

振替口座 00140-2-188347

印刷所 福田印刷工業株式会社

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



# 海事産業に不可欠なワンピースでありたい

おかげさまで100周年

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 TEL:03-5802-8365 FAX:03-5802-8371 https://www.jseinc.org/

Nishihama / PIXTA(ピクス:



# 意志ある航路へ

日本郵船グループが目指すべきゴールは"BVTL"。

"Bringing value to life."という目的地までの道筋を、どう進むか。

それを、社会から、地球から問われている。

経済優先で最短距離を直進する時代は、過去の話。

時代に選ばれ、必要とされる企業集団であるために、

社会が抱える課題に応えながら、

世界を前に進める新たな価値を創造しよう。

日本郵船グループは、ESGという航路を進む。



Bringing value to life.



