

2026年10月1日発行（毎月1回1日発行）

# KAIUN

総合物流情報誌

## 海運

2026.10

No.1189



特集

## 各フェーズに移る代替燃料船

特別寄稿

### 実用化が進む自動運航船 ―世界の現状と展望―

グラビア

### 商船三井 風力推進装置をLNG船に搭載

一般社団法人 日本海運集会所

## Building a trusted fleet for a better future

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、領事館のウェブサイト  
<http://www.panakobeconsulate.jp/> をご覧ください。

技術的なお問い合わせ・サポートにつきましては、SEGUMAR今治までご連絡ください。  
Email: [segumar@segumarimabari.jp](mailto:segumar@segumarimabari.jp) | Tel.: +81 898-36-1188

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/>



Cover  
© I am from Mykolayiv/Shutterstock.com

### 特集

## 15 各フェーズに移る代替燃料船

### 総論

## 16 船用燃料の大転換期が到来

### インタビュー

## 22 メタノール燃料船 バリューチェーンの整備が普及の鍵

株式会社商船三井 ケミカルロジスティクス事業本部 ケミカルロジスティクス事業戦略部  
メタノール船チーム チームマネージャー 太田 彰子 氏

## 25 LNG燃料船 触媒技術で未燃メタン削減へ

カナデビア株式会社 脱炭素化事業本部 脱炭素化システムビジネスユニット 脱硝・触媒技術部  
部長 日数谷 進 氏、触媒システム設計1グループ グループ長 日野 なおえ 氏

## 28 アンモニア燃料船 重要なのは乗組員の習熟度向上

日本郵船株式会社 次世代燃料ビジネスグループ グループ長 六呂田 高広 氏

## 31 水素燃料船 エンジンの安定運転領域拡大に注力

川崎重工業株式会社 エネルギーソリューション&マリンカンパニー  
レシプロエンジン技術部 水素エンジンシステム事業戦略課 課長 仲井 雅人 氏  
船用機械部 次世代燃料・動力システム課 課長 水谷 好生 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.

〒142-0062 東京都品川区小山6丁目27番13号  
E-mail: [bussdept@worldm.co.jp](mailto: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.

〒142-0062 東京都品川区小山6丁目27番13号  
E-mail: [business@chibaship.co.jp](mailto:business@chibaship.co.jp)  
URL: <https://www.chibaship.co.jp/>



# 世界の海を測る 気象観測装置のプロフェッショナル

## aneos

自然を測り、くらしを守る

風向風速計自動切替器

### SS10型



Auto Select  
2台自動切り換え  
(マニュアル設定も可能)



W150  
H100  
D111mm  
コンパクト設計で  
容易に組込み可能



LED  
暗所でも見やすい  
LED表示  
(調光機能付)



For backup  
機器の故障の備えにも



ANEOS製  
アナログ風速計と  
組合せできる



●写真は、機能説明の為 表示部を全て点灯させています

船体構造の影響で、風の乱流が起こる場合・・・

2箇所に取り付けし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。

Webサーバー内蔵 データロガー

### WU101M型



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



Web Server  
Webサーバー機能搭載  
PCブラウザから閲覧可能



真風向風速  
相対風向風速  
表示対応



LAN  
船内LAN対応



NMEA 0183対応

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



汎用 PCブラウザに表示  
専用アプリは不要です

## ANEOS株式会社

アネオス

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



www.aneos.co.jp

CONTENTS | 2026年10月号 | No.1189

# KAIUN

特別寄稿

## 42 実用化が進む自動運航船 —世界の現状と展望—

東京海洋大学 海洋工学部海洋電子機械工学部門 教授 清水 悦郎

グラビア

## 8 クルーズ船「AMANE」が進水

日本郵船

## 10 風力推進装置をLNG船に搭載

最大12%の燃料削減効果が期待  
商船三井

Maritime Scenes

## 12 組織と人 変わるもの、変わらないもの

—川崎汽船メディア懇親会

ラグビー姫野和樹選手らを招きパネルディスカッション—

KAIUNアプローチ

## 35 令和9年概算要求

海事・港湾は日本成長戦略との連動が前面に

シリーズ etc.

5 旅と船 第31回 東京の島々を支える黄色と緑の船〜橘丸

7 竣工船フラッシュ

38 せんきょう(日本船主協会)

50 NEWS Pick Up

54 造船ニュース

56 研修講座・セミナーのご案内

58 ブローカーの窓から

60 内航ニュース

63 LOOK BACK KAIUN

64 スタッフ通信

## 一隻の船舶、無数の使命

- オーバーサイズ、モジュール輸送
- 風力発電設備輸送
- 建機、車両輸送
- 国際複合一貫輸送
- プラント品、重量物輸送
- バルク貨物輸送



天洋汽船株式会社

TENYO KISEN CO., LTD. www.tenyokisen.co.jp

〒101-0047 東京都千代田区神田3丁目22番7号JS神田多一ビル8階

TEL: 03-3526-4228 E-mail: tenyokisen@tenyokisen.co.jp

電動機、ディーゼルエンジンの保守点検・修理からITシステム構築まで  
船舶のトータルエンジニアリング・カンパニー

**TOWA TECHNO**  
since 1947

**電気設備  
メンテナンス**  
Electric motor rewinding,  
panel repair & fabrication

**エンジン  
メンテナンス**  
Prime mover diesel service & repair

**船舶IT  
システム**  
IT System

造船・船舶メンテナンスにおいて  
世界が採用する“本物”の  
レーザークリーニングシステム  
を導入しています。  
HIT THE SPOT WITH LIGHT.  
**cleanLASER JAPAN**

**TOWA TECHNO**

078-990-3335 towa-office@towatechno.com towatechno.com

towatechno.com @towatechno

A4判に拡大して、見やすくなりました。

**航海距離図表付 簡易版**  
**内航距離表**

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

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

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

**JSE 航海距離図表付 内航距離表** (簡易版)  
DISTANCE TABLES & CHARTS  
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：4,840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

# 旅と船

絵・文 PUNIP cruises／中村辰美



第31回 東京の島々を支える黄色と緑の船～橘丸

以前にも書いたのだが、私が船を好きになったきっかけはもう半世紀以上前の中学時代に、当時完成したばかりだった東海汽船の新造船の「かとれあ丸」に乗ったことだった。

そのころ、戦前から同社のフラッグシップであり続けた戦前建造の二代目の「橘丸」がまだ現役だったが、子供の私にはただのボロい船だという認識しかなかった。

ところが、船の魅力に憑りつかれ、船のイラストレーターの犬先輩で憧れの人だった故柳原良平氏の著書で彼女の波乱万丈の生涯を知ることができたものの、すぐに引退となってしまった。

そんな氏が晩年にデザインしたのが、その名船の名前を引き継いだ三代目「橘丸」である。

同社の高速船を何隻も描いている氏の黄色と緑で船全体をツートーンに塗り分けた意匠は、私ですら小さな高速船ならともかく大型の貨客船でやりすぎなのではないかと思ったものだが、10年を超える時を経て、遠くからでもすぐに識別できる船体色は南部の伊豆諸島の人たちにすっかり馴染み、改めて氏のすごさを実感させられる。当時、この色に難色を示していた島の人たちも、今もし仮にこの船があたりまえの白などに塗り替えられるようなことになればきっと大反対するのではないだろうか？

完成後は東京から三宅島～御蔵島～八丈島を結ぶ航路に就航、大型連休や夏休みの季節になると三宅島からの帰途に大島にも立ち寄り、私も大島から東京までこの船に乗るのを楽しみにしていたのだが残念ながら2025年から行われなくなってしまった。

この船の大きな特徴はその画期的な推進システムで、通常の船と同じ大きなディーゼルエンジン1基でプロペラを回すのだが、そのプロペラの後ろには別のプロペラが直列に並ぶ。これはアジマス推進器で、舵と一緒に電氣駆動し、通常航海では全出力の30%を補って、低燃費に貢献している。

これがさらに全方位回転することで狭い場所での旋回時は舵の役目（通常は補助舵で旋回）を、接岸時は横移動の後部のスラスターの役目を担っている。2基の船首のスラスターとの併用で潮流が激しく、棧橋が外洋にむき出しの伊豆諸島の各港での接岸作業に大いに効果を発揮している。

船内のカラーリングも外観と同様にイエローとグリーンに塗り分けられ、ところどころにデザインした柳原良平氏の作品がちりばめられて、ちょっとした氏の動く美術館的な船になっているのが面白い。

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

# MINIMIZE PSC RISK. MAXIMIZE CONFIDENCE.

As a globally trusted flag, we deliver responsive support,  
pragmatic solutions, and transparent processes.



## GLOBAL TRUST

A globally trusted flag built  
on transparent processes  
and proven standards



## 24/7 RESPONSIVE SUPPORT

Responsive support to keep  
your operations moving  
without disruption



## OPERATIONAL RELIABILITY

Reliable, compliant operations  
delivered with consistency  
and confidence



Scan QR Code  
to Connect with  
Your Local  
Regional Office

## 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>



### GLOBAL SAKURA (リベリア籍)

- ばら積運搬船
- 24,995総トン
- 40,498重量トン
- 主機関：J-ENG 6UEC42LSH-Eco-D3-EGR
- 全長182.93m、幅31.0m、深さ15.0m
- 船級：NK
- 今治造船(株)本社工場、8月26日竣工

### LYLA PATHFINDER (パナマ籍)

- 船主：CAMEL MARITIMA S.A.
- LPG燃料推進LPG / アンモニア運搬船
- 49,561総トン
- 56,330重量トン
- 主機関：川崎-MAN B&W 6G60ME-C10.5-LGiP
- 全長229.90m、幅37.20m、深さ21.90m、喫水11.65m
- 速力：約17.0ノット
- 船級：NK
- 川崎重工業(株)、8月7日竣工



### TOKI MARU (永希丸) (日本籍)

- 船主：MUTSU SHIPHOLDING S.A.
- 原油タンカー
- 164,135総トン
- 311,845重量トン
- 主機関：WinGD 6X82-2.0-LP SCR
- 全長339.44m、幅60.00m、深さ28.60m、喫水21.035m
- 速力：14.5ノット
- 船級：NK
- ジャパン マリンユナイテッド(株)有明事業所、8月7日竣工

### LUMI AURORA (リベリア籍)

- 船主：SUZURAN SHIPPING S.A.
- 大型LPG運搬船
- 54,068総トン
- 61,063重量トン
- 主機関：Everllence B&W 6G60ME-C10.5-LGiP
- 全長229.9m、幅36.6m、深さ23.6m
- 船級：NK
- ハンファ・オーシャン、8月19日竣工



# KAIUN 定期購読のご案内

先月号



KAIUN (海運) は1922年の創刊以来、100年を超えて広く海事関連諸産業の方々に愛読いただいております。

海運のみならず、造船、荷主、海上保険、マーケット、内航など海事を取り巻く諸産業の現状や課題、展望、あるいはその時々業界トピックを中心に、第一線の実務家の皆様にご協力いただきながら、皆様の業務にお役に立つ情報誌として企画・編集に取り組んでおります。

毎号読み逃しがありません。

年間

会員 **16,632円** (税抜価格15,120円)

購読料 **18,480円** (税抜価格16,800円)

※上記は送料込みの価格です。

2026年9月号

特集 内航海運DX デジタル技術活用の現場

特別寄稿 コンテナ輸送・市況のポイント ～2026年前半の動向～

## Back Number



2026年3月号  
新卒採用の現場



2026年4月号  
変化の時代を乗り越える日本船用工業の成長戦略



2026年5月号  
CCSの鍵を握る液化CO<sub>2</sub>輸送の今



2026年6月号  
フィジカルAI時代到来

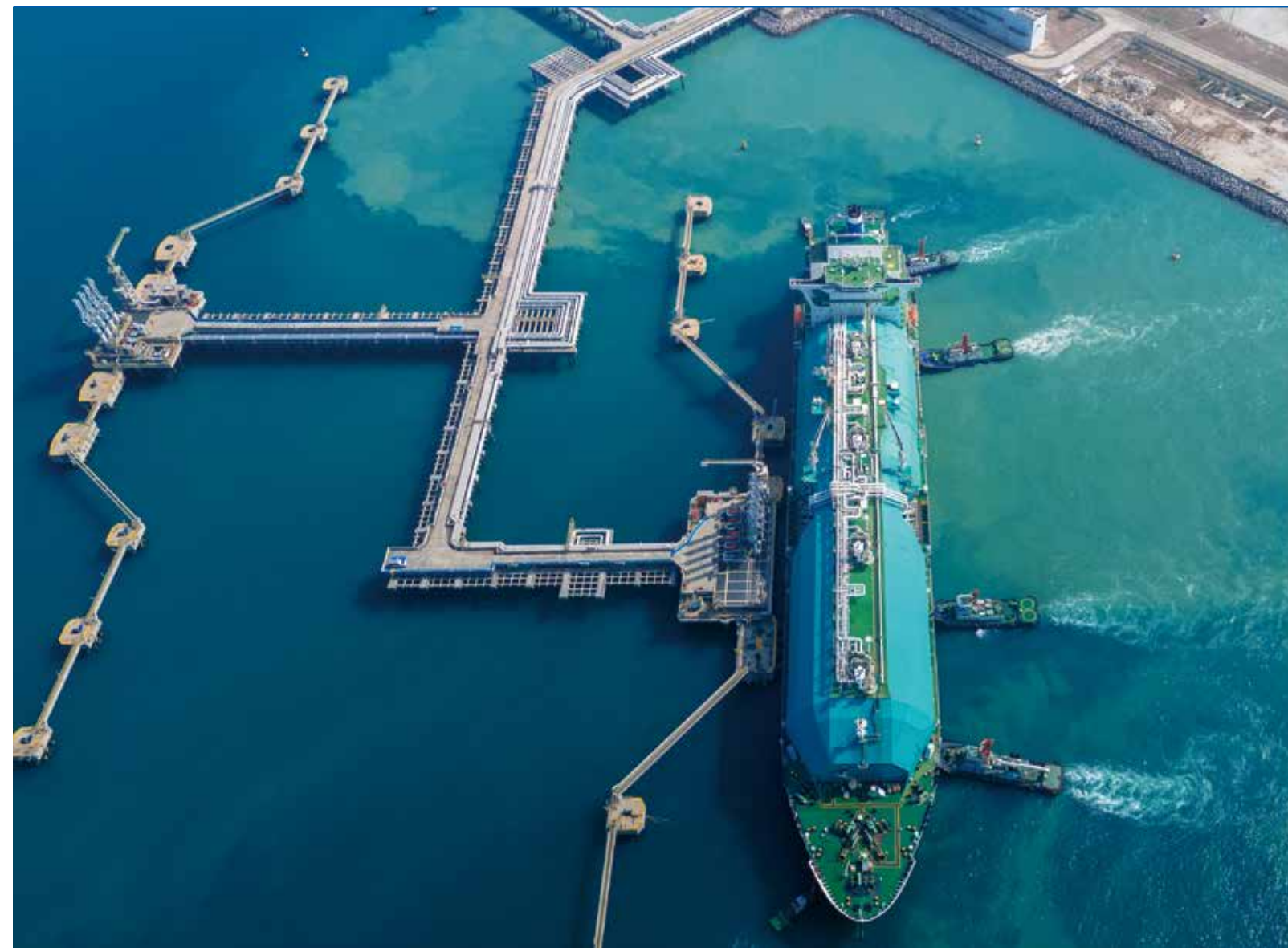


2026年7月号  
多彩に進化する日本の船旅



2026年8月号  
中東情勢と海運貨物

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



特集

## 各フェーズに移る 代替燃料船

持続可能な社会の実現に向けて世界的に脱炭素への取り組みが進む中、国際海運においてもGHG(温室効果ガス)の削減が大きな課題となっている。船舶には従来の重油から、より環境負荷の低い代替燃料への転換が求められる。

代替燃料には、すでに実用化され導入が進んでいるメタノールやLNG(液化天然ガス)のほか、今後の社会実装に向けて技術開発・実証が進めら

れているアンモニアや水素などがある。

現在、代替燃料の活用はどのように進んでいるのか。まず背景にある環境規制のポイントを整理した上で、メタノール、LNG、アンモニア、水素の物性や各燃料船の普及状況などを概観した。加えて、実際に代替燃料船の船隊整備や関連する技術開発を進める4社に取材し、取り組みの現状や展望を伺った。

## 総論

# 船用燃料の大転換期が到来

## 目標は2050年までにGHG排出ゼロ IMOやEUで規制の導入が進む

脱炭素社会の実現に向けて、海運業界は船用燃料の大転換期の真ただ中にある。

国際海事機関(IMO)は2023年に、「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択した。2050年頃までに国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出をゼロとする目標を掲げ、国際ルールを整備を進めている。現在は、海洋汚染防止(MARPOL)条約付属書の改正に向けた作業が行われている。

### < 2023 IMO GHG削減戦略 >

| 目標                                                   |
|------------------------------------------------------|
| 2050年頃までにGHG排出ゼロ                                     |
| 2030年までにゼロエミッション燃料などの使用割合を5～10%                      |
| 2030年までに輸送量当たりの二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )排出量を08年比で40%削減 |
| 削減目安                                                 |
| 2030年までにGHG排出量を08年比で20～30%削減                         |
| 2040年までにGHG排出量を08年比で70～80%削減                         |

海運のGHG削減目標を達成する上で、カギの1つとなるのが低・脱炭素燃料の活用だ。従来の重油燃料と比べてGHG排出量を削減できる液化天然ガス(LNG)やメタノール、アンモニア、水素、バイオ燃料などへの転換が求められる。

IMOやEUでは、こうした代替燃料への転換を促す規制の導入が進んでいる。代表的なものが、IMOの就航船燃費規制(Energy Efficiency Existing Ship Index、EEXI規制)と燃費実績格付け制度(Carbon Intensity Indicator、CII)だ。どちらも2023年から適用が始まった。EEXIは既

存船の燃費性能に一定の基準を設け、満足できない場合は対策を求める。一方、CIIは船舶の年間の燃費実績を基にA～Eの5段階で格付け評価する。

EUでは、欧州域内排出取引制度「EU-ETS」や、船用燃料のGHG強度を規制する「FuelEU Maritime」がある。EU-ETSは2005年に導入され、24年から海運が対象に追加された。対象となる航海や港内での排出量について、排出枠の償却が義務付けられている。FuelEU Maritimeは25年に適用が始まった。船用燃料の製造・輸送・貯蔵・船上の直接排出を含むライフサイクル全体でのGHG強度に段階的な削減基準を設ける。規制値を超える場合は罰金が課される。

## 注目点はIMOの中期対策 早ければ年内に採択の可能性も

今後の規制動向で特に注目されるのは、IMOのGHG削減に向けた新しい中期対策「Net Zero Framework(NZF)」の採択の行方だ。

当初のNZFは、代替燃料への転換を促す「GHG強度規制」と、経済的インセンティブ制度である「ゼロエミッション燃料船の導入促進制度」の2本柱で構成されていた。船用燃料のGHG強度に規制を設け、規制値を達成できない船舶は超過量に応じた負担金を拠出するか、他の規制適合船と相殺する。IMOには負担金を取り扱う「ネットゼロ基金」を創設し、ゼロエミッション燃料船に対する報奨金の支給や、開発途上国の支援などに活用する仕組みとなっている。

2025年4月に開催されたIMO第83回海洋環境保護委員会(MEPC83)では、NZFの枠組みが承認されていた。しかし、米国政府がこれに反対し、NZF支持国に対して米国港湾への入港拒否や港湾使用料の賦課などの対抗措置を取る考えを示した。結果として25年10月のMEPC臨時会合では

NZFの採択に至らず、代わりに審議を1年延期する案に米国やサウジアラビア、ロシア、中国など57カ国が賛成、可決した。

国交省では、反対国の意見のポイントを次のようにまとめている。

|                           |
|---------------------------|
| 実質的な炭素税と基金を条約改正で導入することに反対 |
| GHG強度のターゲットが厳格すぎる         |
| LNG、バイオ燃料の排除を懸念           |
| 消費者コストの上昇を懸念              |
| 条約改正案の細部が示されていない          |

(出典)国土交通省「IMOにおける国際海運からのGHG排出削減対策の議論動向について」

現在、こうした意見を受けて日本など複数の国が修正案を提示し、新たな国際統一ルールの採択を目指している。IMOでは今年9月に作業部会が開かれ、NZFの修正案などについて協議が行われた。今後は11月に再び作業部会を実施し、11月30日～12月3日にかけてMEPC85を開催する。NZFの採択を検討するMEPC第2回臨時会合は、MEPC85で再開するかどうかを検討される。再開の場合は12月4日となる見通し。

NZFが具体的にどのような制度設計で合意されるかは、今後の代替燃料の選択や船舶投資に大きく影響する可能性がある。

## GHG強度が規制の指標 ライフサイクル全体で排出を捉える

様々なGHG排出規制において重要な指標とな

るのが、先ほど触れた「GHG強度」だ。GHG強度の評価には、燃料の製造・輸送・貯蔵で発生する排出を示す「Well-to-Tank(WtT)」、燃料の船上使用で発生する排出を示す「Tank to Wake(TtW)」、燃料の製造から輸送・貯蔵・船上使用までライフサイクル全体の排出を示す「Well to Wake(WtW)」の3つがある。WtWは、基本的にWtTとTtWを足して評価する。

日本海事協会(NK)の渡辺博之氏(経営企画本部グリーントランスフォーメーションセンター主任)によると、「IMOとEUのGHG強度の計算方法は同じだが、計算時に使用する『換算係数』『地球温暖化係数(GWP)』『低位発熱量』がそれぞれ異なるため、たとえ同じ燃料種類であっても算出されるGHG強度の値には違いが生じる」という(各計算式の詳細と具体例は下表の通り)。

この違いが、代替燃料の環境性能の評価にも影響してくる可能性があるかもしれない。現時点で統一に向けた議論は行われていないとのことだ。

なお、代替燃料は一般的に製造方法によってグレーやブルー、グリーンといった「色」で分類されることが多い。例えば、アンモニアで言うと天然ガスが原料の場合はグレーアンモニア、化石燃料が原料でも製造段階で排出されたCO<sub>2</sub>を回収・貯留するとブルーアンモニア、再生可能エネルギーを使って製造するものをグリーンアンモニアと呼ぶ。ブルーとグリーンをまとめて「クリーンアンモニア」と表現する場合もある。

ただ、こうした色の分類には「国際的な定義がなく、規制や補助金選定においては色分類ではなく炭素強度を基準・指標とするのが一般的」(渡辺氏)となっている。

表 GHG強度の計算方法

| 求める値                          | 計算式                                                                                       |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| GHG強度[gCO <sub>2</sub> eq/MJ] | GHG排出量[gCO <sub>2</sub> eq]÷エネルギー消費量[MJ]                                                  |
| GHG排出量[gCO <sub>2</sub> eq]   | 燃料消費量[gfuel]×(CO <sub>2</sub> 換算係数×GWP+CH <sub>4</sub> 換算係数×GWP+N <sub>2</sub> O換算係数×GWP) |
| エネルギー消費量[MJ]                  | 燃料消費量[gfuel]×低位発熱量[MJ/gfuel]                                                              |

| <硫黄分濃度0.5%以下のHeavy Fuel Oilの場合> |                                                   |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|
| IMO                             | WtW GHG強度95.48408=WtT GHG強度16.8+TtW GHG強度78.68408 |
| EU                              | WtW GHG強度91.74420=WtT GHG強度13.5+TtW GHG強度78.24420 |

船舶通信管理ソフト

ShipLINK

船の通信を、止めない。

回線も、機器も、二重に。

100+ 隻以上で稼働中

通信量管理

アカウントごとに、通信量を管理

アカウントごとに通信量の制限設定と使用状況の確認が可能。管理画面から一覧で把握できます。

NEW 回線自動切替の強化

外洋でも、通信が止まらない

4G / LTE

STARLINK

VSAT 等

電波が弱まれば  
自動切替・自動復帰

回線の品質を見て、完全に切れる前に次の回線へ。「つながっているのにデータを送れない」をなくします。

NEW 2台構成の通信基盤

機器が故障しても、止まらない

システム① 稼働

システム② 待機

1台が止まればもう1台が自動で引き継ぎます。切替は数秒～数十秒。業務への影響を最小限に抑制します。

陸上管理・ログ・端末登録

複数船を陸側で一元管理  
ログ6ヶ月記録、  
MACアドレス自動登録。

NEW システム監視

機器やシステムが正常に動いているかを常に見守る仕組み。何かあればすぐ対応、障害を未然に防ぎます。

マイページ

乗組員が自身の端末の通信量を確認し、使用回線の選択が可能。船員の乗下船・転船もスマホで登録できます。

株式会社 東北電技ソリューションズ

本 社 〒985-0001 宮城県塩釜市新浜町2-10-3 TEL 022-365-5155  
 東京営業所 〒108-0074 東京都港区高輪4-5-4 TEL 03-6633-3885  
 e-mail info@tdsol.co.jp https://www.tdsol.co.jp

# 令和9年概算要求 海事・港湾は日本成長戦略との 連動が前面に

国土交通省からの概算要求が公表されている。高市内閣の日本成長戦略と歩調を合わせた取り組みやそれと連動した「強く豊かな日本」投資枠を前提にした予算要求が前面に出ている。海事産業に関連する海事局と港湾局の予算案を中心に令和9(2027)年の要求事項を概観する。

## 海事局

### 対前年度比では1.37倍 筆頭は“造船業の再生”

まず海事局の概算要求から見ていくと、全体では対前年度比1.37倍の144億4700万円となる。うち高市内閣が進める成長戦略の一環として用意される「強く豊かな日本」投資枠は23億2800万円となった(以下はカッコ内で表記。内訳が全額の場合は「全額」と記す)。

各項目を一覧すると、金額の規模は別に、そのほとんどが対前年度比で増額している。減額で要求しているのは内航の物流DX(デジタル・トランスフォーメーション)やGX(グリーン・トランスフォーメーション)に向けた技術開発を補助する「内航変革のための技術開発・実証事業」。対前年度比0.9倍で前年度8600万円の要求が今年度は7700万円(全額)となった。

各テーマ別に整理すると、最初に掲げられているのが「造船」だ。「我が国造船業の再生」では新規に2億2000万円(全額)が要求されている。内容は、次世代船舶(造船業再生基金)やドック修繕能力の向上、AI・ロボットを活用した自動化・省人化、LNG運搬船の建造体制の再構築といったものだ。

金額規模はその少なさに一瞬目を疑うが、前提として、日本成長戦略17分野のひとつ「造船」に必要な経費は「事項要求」をすると書かれている。つまりこの2.2億円に事項要求分が追加される。金額は未決定だが、項目を提示して必要な予算を確保していくスタンスだ。

また造船枠での予算要求はなされていないが、関連して注目できるのが「造船業における人材の

確保・育成」。これは対前年度比29.99倍の4億4100万円(全額)。既存の造船技能者のリスクリソグに加え、人材育成のため「エンジニアセンター」設置するとしている。工場見学会やインターンシップなど産学官連携の下で展開する拠点をつくる。さらに外国人材も新規受け入れと拡大を念頭に置きいて新たな人材市場の開拓と制度の適切な運用に向けた措置を講ずるとしている。

## 自動運航船や環境配慮船も 引き続き要求

テクノロジーに関連した項目に目を向けると、「自動運航船の普及に向けた制度整備」が対前年度比2.38倍増加の9000万円(全額)、「GHG削減等に向けた国際戦略の推進」が同2.27倍の2100万円(全額)、「水素、アンモニアの円滑な海上輸送等に係る環境整備」が皆増の1000万円(全額)、「浮体式洋上風力発電施設の導入拡大等に向けた環境整備」が同3.74倍の3500万円(－)となっている。

また内航に関連した予算案をまとめると、前出のように「内航変革のための技術開発・実証事業」は同0.9倍となったが、「内航海運の船団の輸送力向上に向けた支援」は同2.87倍の6100万円(全額)、「内航カーボンニュートラルの実現に向けた環境整備」は同1.43倍の3500万円(－)となった。

「船団の輸送力向上に向けた支援」では、労働力不足の観点からオペレーターが中心となり複数の内航船オーナーと連携して配船の効率化を進める。「内航カーボンニュートラル」ではバイオ燃料を前提に混合燃料の技術面や安全要件を確認し、代替燃料のガイドラインに反映していく。

# 自費出版のご案内

日本海運集会所から、あなたの本を出版しませんか。  
私達がお手伝いします。

見積もり  
無料

エッセイ、自伝などジャンルは問いません。  
お気軽にお問い合わせください。

お問い合わせ (一社)日本海運集会所 海事情報事業グループ  
TEL 03-5802-8365 FAX 03-5802-8371

Autobiography

## オピニオン

OPINION

## 安保三文書改定をめぐって

日本船主協会 副会長  
栗林商船 代表取締役社長

栗林 宏吉

2026年も年明けからアメリカのベネズエラ奇襲攻撃で始まり、2月末にはアメリカとイスラエルがイランを攻撃。すでに4年を超えているロシアとウクライナの紛争や、イスラエルのガザへの攻撃が続く中、世界は更なる大きな紛争に直面することとなった。

その後の経緯は皆様よくご存じのとおりで、イランによるホルムズ海峡封鎖というあってはならない事態が起こり、世界経済は大混乱に陥るも、何とか6月17日には停戦の覚書を締結。しかしその後の交渉の失敗により覚書は失効し、事実上の封鎖が現在まで続いている。世界の安全保障環境は予想外の展開を見せ、今後も予断を許さない状態にある。

そんな中で日本では、いわゆる安保三文書の改定作業が進められている。この改定作業は数年毎にあり、今回はなぜか初めて内航総連の会長にまで改定作業のご説明に上がりたいと防衛省から連絡があり、どんな話かとご説明を伺った。

防衛省からは審議官級の幹部を含む3名でお越しになり、資料に基づいて説明がなされた。まず、なぜ内航総連の会長に説明に来るのかについては、前回の三文書改定の際に、より広く国民にご理解を頂く必要があったと考えたため、その反省から事前に民間の企業・団体を回ってご説明しているとのことで、特に何か協力を求めるものではないとのことであった。

その後資料では、国際秩序の根幹を揺るがす暴挙であるロシアのウクライナ侵攻がすでに4年以上継続していることや、イスラエル・アメリカ

とイランによる攻撃の応酬が発生していることに触れた後、近年中国がいかに国防費を増やし、また軍事的な活動を活発化しているかとか、新しい戦い方と言われる無人アセットの大量運用やAIを活用した情報共有と意思決定が重要となっている事や継戦能力の確保維持が課題となってきたとの説明があった。

これに対しわが国としては、わが国自身の防衛力の強化、日米同盟の抑止力の強化、同志国との連携強化を基本に、新しい戦い方への対応や持続的な対応能力の確保を行う予定とのことだが、アメリカが国家安保戦略において米本土防衛最優先を明言し、対中抑止や第一列島線の拒否的防衛を国防戦略に記述する事態にあっては、いくら同志国と連携の上とはいえ、防衛予算を積み上げ中国や周辺国に対峙し、シーレーンの安全確保を行うことは並大抵のことではないと感じた。

感想として私からは、防衛力強化で攻撃されない日本を作ることでもあるが、緊張が高まらないよう外交関係を良く保つ努力も必要なのではないか。内外航とも海運は平和の産業であり平時が大前提で成り立っていて、有事の時にどれほどの混乱と犠牲を強いられたか、先の大戦で明らかである旨申し上げた。

防衛省幹部からは、仰ることはごもっともで、防衛省も紛争を抑止する必要があるので、外交は重要だと考えている、いろいろなルートでの取り組みが大切だと述べられた。

私からは再度、内外の政治環境が大きく変わる中、引き続きの外交努力をお願いした。■

※本稿は筆者の個人的な見解を掲載するものです。

REPORT &amp; INFORMATION



## 海事産業群4団体連名の要望書を国土交通省に提出

日本造船工業会（会長：檜垣幸人）、日本中小型造船工業会（会長：田中敬二）、日本船用工業会（会長：木下和彦）、日本船主協会（会長：長澤仁志）の海事産業群4団体は、8月21日に金子恭之国土交通大臣を訪問し、造船業再生に向け、2035年に掲げる「我が国海事産業のあるべき姿」の実現に向けた決意を表明するとともに、必要な支援を要請するため要望書を提出しました。

海事産業群4団体は今後も緊密に連携し、日本造船業の再生に向けた取組みを着実に推進するとともに、政府が掲げる造船業再生ロードマップの実現を通じて、わが国の経済安全保障の強化に貢献して参ります。

要望書の詳細については船協ホームページに掲載しています。■



左から）船用工業会深田副会長、船協長澤会長、金子国土交通大臣、造工檜垣会長、中小型造工田中会長

（日本船主協会 企画部）



## 海運の重要性を学校教育の場で ～教員向け見学会を実施～

## TOKYO ミナトリエ・RORO 船の見学会



TOKYO ミナトリエ見学の様子

7月29日、日本海事広報協会と共催で都小社研（東京都小学校社会科研究会）の教員31名を対象に見学会を実施しました。まず、TOKYO ミナトリエにて、日本船長協会の小尾船長から、船の種類や貨物、船員の仕事内容、船内生活について講演が行われ、ミナトリエの職員からは、東京港は（大都市を後背地にもつため）輸入貨物が多いといった特徴等について、館内の展示を見学しながら解説いただきました。午後には、栗林商船の協力のもとRORO 船を見学しました。船の操縦をする船橋（ブリッジ）を見学した際は、電子海図やレーダー、船を着岸させるときに使用するスラスターの操作機器等について説明を受けました。

## 大井コンテナターミナル・RORO 船の見学会

8月5日、日本海事広報協会と共催で都中社研（東京都中学校社会科教育研究会）の教員25名を対象に見学会を実施しました。

大井コンテナターミナルでは、川崎汽船・ダイトコーポレーションの協力のもと、映像視聴後に屋上にてゲートの役割、ヤードでの荷役について説明を受けました。その後、バスで多段積みされたコンテナやガントリークレーンを見学しました。次にTOKYO ミナトリエで東京港の歴史等について説明を受け、その後、品川ふ頭で栗林商船のRORO 船を見学しました。船橋（ブリッジ）では計器や海図について説明があり、内航船で働く魅力やメリットについても紹介がありました。

## 下関市複合ターミナル・造船所の見学会

7月30日、九州運輸局下関海事事務所主催のもと九州海事広報協会と協力し、下関小学校教育研究会社会科部会に所属する教員48名を対象に4か所の海事施設を見学しました。

まず長州出島「国際物流ターミナル」では、管理棟屋上からコンテナ貨物・自動車等の複合ターミ



CT 見学の様子

ナルを見学し、次に下関バイオマス発電所では、粉末状燃料（木質ペレット）の荷役作業を見学しました。船からの荷揚げやトラックへの積み込み、燃料貯蔵施設への搬送が一つの敷地内で行われる効率的な物流体制について理解を深めました。その後、下関港ウォーターフロントでは、下関港の近況について説明を受けるとともに現地を視察しました。その後、三菱重工業下関造船所では、同造船所の概要説明を受けた後、建造中の船舶を見学しました。



バイオマス発電所用の荷役を見学

最後に下関市立吉見小学校にて、九州運輸局より海事産業・教育の重要性について説明を受けた後、日本船主協会（以下、船協）からはコンテナ・自動車ターミナルを題材に説明を行い、九州海事広報協会より学習支援サイト等について案内がありました。参加者からは、「普段見ることのできない港湾・海事施設を見学でき、社会科授業に活用できる知見を得られた」との声が聞かれました。

#### 自動車船の見学会（横浜港大さん橋）

「横浜うみ博2026」の開催中、8月9日に日本郵船は自動車船「COSMOS LEADER」の船内見学会を実施しました。この機会に船協では、日本郵船の協力のもと日本海事広報協会との共催で、小中学校の教員等約20名を対象とした見学会を開催しました。参加者は、貨物スペースである船倉にてラッシング体験を行い、続いてプロジェクションマッピングを見学しました。船倉の壁に投影された映像では、船上からの景色を楽しむことができ、映像に触れることで世界の港を表示できる等、工夫を凝らした展示が多く見られました。その後、徒歩で船橋（ブリッジ）へ向かう途中、まだ貨物が積まれていない広大な船倉に参加者からは感嘆の声が上がりました。ブリッジでは船長より、レーダーや

電子海図等の航海計器について説明を受けました。

教員向け見学会の詳細は、船協HPをご覧ください。■

（日本船主協会 企画部広報室）

### 北九州市・下関市で練習船「大島丸」体験航海を実施

日本船主協会は8月18日に北九州市、翌19日に下関市において、練習船「大島丸」の体験航海を実施しました。同イベントは北九州市港湾空港局、下関市港湾局、九州海事広報協会および大島商船高等専門学校（以下、大島高専）に協力いただき、北九州市は約60名、下関市は約80名の参加がありました。



甲板からの景色

体験航海では、まず船内の学生ホールにて乗船中の注意事項が説明され、その後、「船橋（ブリッジ）」では双眼鏡を使って関門海峡を眺め、電子海図を操作する等、実際に船員が船を運航する様子を間近で見学しました。「機関室（エンジンルーム）」では大きな音を立てて船を動かすエンジンを間近で見て、参加者はその熱気と迫力に驚いていました。

帰港後、大島高専の在学生から、同校を選んだ理由や学校生活について実体験を交えながらお話していただき、参加者（子どもたち）は地元の先輩たちの話を熱心に聴いていました。次に、大島高専から学校説明があり、海運は大量の貨物を効率的に運ぶことができる社会に欠かせない仕事であり、高専では船員を目指すための専門的な授業、体験航海をする実習があると紹介されました。さらに、令和8年熊本地震では「大島丸」が支援し、生活用水

の供給や（シャワールーム等）船内設備を提供したことも紹介されました。参加者からは、「船乗りという仕事がある事、高専という進学先があると知る事ができ、将来の選択肢が増えた」等の声が聞かれました。



集合写真（左：下関市、右：北九州市）



また、下関市の体験航海後には、船内で海洋少年団を対象としたイベントが開催され、船協は出前授業を行い、日本はほとんどの資源を外国から輸入していること、貿易量の99.5%を運ぶ海運が重要であることを解説しました。その後、JRCS※の協力のもと電磁推進船の工作教室が実施されました。■

※ JRCS：動力・計装システムの開発、製造、販売、メンテナンスを行う船用メーカー

（日本船主協会 企画部広報室）

### 次世代を担う学生に商船学科を紹介 ～国立商船系高専5校合同進学ガイダンス～

日本船主協会（以下、船協）は、優秀な日本人海技者確保のための広報活動の一環として、国立高等専門学校（商船学科）5校による合同進学ガイダンスを開催しました。本取り組みは商船系高専5校（富山高専、鳥羽商船高専、広島商船高専、大島商船高専、弓削商船高専）と連携して実施し、今回で19回目となりました。

今年も横浜（7月25日：ナビオス横浜）および神戸（8月22日：三宮コンベンションセンター）の2会場で開催し、計244名が参加しました。

横浜・神戸の各会場では、船協の加藤秀紀常務理事が挨拶、および日本海運の概要と海技者の重要性を紹介し、中学生が将来の選択肢の一つとして海技者を目指すことに期待を寄せました。高専の教員方からは、入学後のカリキュラム、学校生活、卒業後の進路等の説明があり、続いて（高専卒業生で）海運業界で活躍する若手航海士と機関士が、高専へ進学した動機、学生生活、就職後の業務等を紹介しました。

同ガイダンスの詳細については、船協HPをご覧ください。■

（日本船主協会 海事人材部）

### 『海運統計要覧2025』を発行

日本船主協会（以下、船協）は、海運ほか関連産業の諸統計も収録した『海運統計要覧2025』を発行しました。同要覧は1970年より毎年発行し、2023年版からは冊子に代わりPDF版にて発行しております。

同要覧2025年版は、一部抜粋データを船協HPに公開しており、全編については一件あたり1,000円（税・振込手数料別）にて承ります。ご希望の際は、船協HPよりお申込みください。■

（日本船主協会 企画部広報室）

日本船主協会（船協）は、日本の海運会社等で構成されている団体であり、海運業界が直面する「海運政策・税制」「海賊・安全」「環境」の問題への対応、「海運の認知度向上を目指した広報」等を行っています。船協の活動はHPやSNS（Xなど）でも紹介しています。

船協HP

# 実用化が進む自動運航船 —世界の現状と展望—

東京海洋大学  
海洋工学部海洋電子機械工学部門  
教授 **清水 悦郎**



## 1. 自動運航船の実用化が始まる 世界の海運業界

### 狭義のMASSと広義のMASS

日本国内における自動運航船、英語ではMaritime Autonomous Surface Ships(略語MASS)と呼ばれる船舶に対する現在の一般的な認識は、人間の判断に頼ることなく離着岸を行い、障害物等を回避して航行し、航行に必要な推進装置等の船内機器も適切に運用することのできる、自律機能を装備した船舶(自律化船)のことである。近年、海洋ドローン(Maritime Drone)とも呼ばれるようになった無人で運航できる小型水上艇(Unmanned Surface Vehicle、USV)も自動運航船の一種といえる。

当初は、自律化船を完全無人で運航させることが考えられていた。しかし具体的な検討が進んでくると、特に非常時対応等では人が関与せざるを得ないという理解が国際的にも進み、現在はたとえば自律化船自体は無人に出来たとしても、陸上に設置された遠隔操縦室から適切に監視しながら運航する、という形での運用で検討が進められている。

一方、2022年に発行されたISO/TS 23860 Ships and marine technology – Vocabulary related to

autonomous ship systemsでは、次頁図に示すように、上述のMaritime Autonomous Surface Shipsや遠隔操縦室だけでなく、その他、港湾等における支援サービスも含めたシステム全体を自律化することを目指し、これをMaritime Autonomous Ship Systemsと定義し、その頭文字をとって略してMASSと呼んでいる場合もある。船舶を運航する一般的な目的は、業務、レジャーを問わず人や貨物を輸送することと言える。その点、係船作業、離着岸作業、荷役作業も必要であり、これらの作業を含めた船舶による輸送システム全体を自律化、無人化させることを視野にいたした議論を行うのであれば、後者のMASS、つまりMaritime Autonomous Ship Systemsという言葉を使う方が適切な場合もある。

よって本稿では、前者のMaritime Autonomous Surface Shipsを狭義のMASS、後者のMaritime Autonomous Ship Systemsを広義のMASSと定義する。なお、現在、日本国内で議論されている自動運航船は狭義のMASSと言える。

### プロモーションから実証実験、ルール整備へ

自動運航船の研究開発は、自動車業界において自動運転技術の社会実装に向けた研究開発が活発になった頃と時期を同じくして、日本国内に限らず国際的に船舶に対する自動運転技術の研究開発

ならびに社会実装に向けた法規制対応も含めた検討として進められるようになった。

2016年にはRolls-RoyceがSF映画のようなビデオをインターネット上に公開するなどのプロモーション活動が行われ<sup>1</sup>、日本においては2018年に日本船舶技術研究協会にて無人運航ビジネスモデルの調査研究が行われた。

商船を対象とした実際の船舶を用いた実証実験としては、フィンランドではフェリーの自動運航実験、ノルウェーのゼロエミッションかつ自律運航可能な船舶の実現を目指したYara Birkelandに関するプロジェクト、そして日本においては日本財団の支援によるMEGURI2040プロジェクトなどが開始された<sup>2</sup>。

2025年、国土交通省は自動運航船に対する検査基準及び検査手順を制定し、その基準、手順に基づいて自動運航船の船舶検査証書の交付を開始した。

2026年5月に開催された、国際海事機関(IMO)第111回海上安全委員会(MSC111)では、自動運航船の安全基準である非強制MASSコードが採択された<sup>3</sup>。今後は、非強制MASSコードに基づいて運用された経験に基づく、経験蓄積段階(Experience Building Phase、EBP)を経て、2030年に強制MASSコードの採択、2032年からの強制MASSコードの発効に向けて活動が行われる予定である。現在、EBPでどのようなことを行うのか、どのような情報提供を求めるのか等、具体的な内容は決定されていないが、いずれにしても実際の船舶運航データや運用保守管理データに基づく情報発信が重要になってくることは容易に想像できる。

一方、海洋ドローン関係としては、世界平和という観点からは好ましいことではないが、ウクライナ問題やイラン問題を受けて小型無人水上艇の研究開発が急速に進められ、実際の現場への導入が進められ攻撃面での成果も出てきている。

本稿では、2026年8月現在における海洋ドローンを含む自動運航船開発に関する技術開発状況、法規制整備状況について述べるとともに、今後の課題についても整理する。

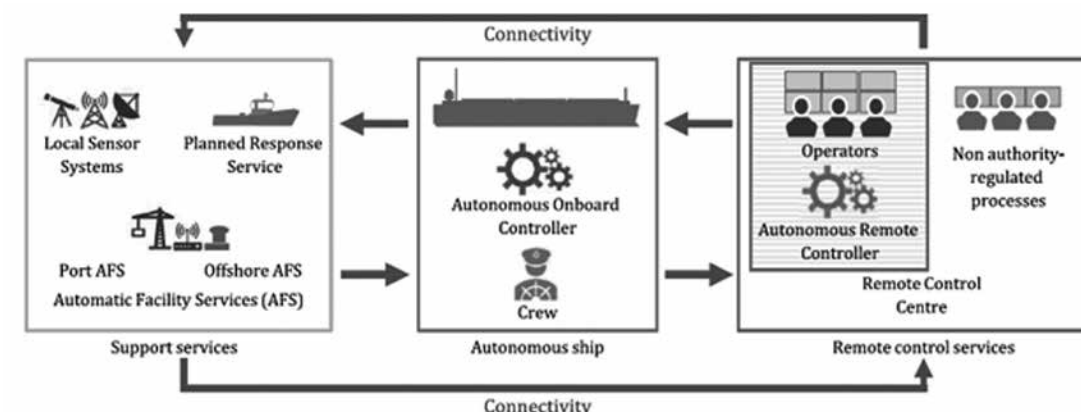
## 2. 国内外の先進事例

### あらためて考える自動運航船の目的

具体的な先進事例の紹介に入る前に自動運航船に関する研究開発の目的をいま一度確認したい。それは、国内外を問わず安全性向上、船員不足対応、船員負担軽減、環境負荷低減、運航コスト削減、技術的興味が挙げられる。

人の体力、集中力には限界があり、疲労、見落とし、思い込み等によって判断ミスをする可能性を排除することができない。しかし、機械においては集中力の低下、疲労ということはなく所望の作業を行ってくれるため、船員の作業を機械に代替させることで安全性の向上が期待できる。

船員不足対応については、日本において船員はきつい、汚い、危険のいわゆる3K職場の一つと考えられているが、海外においてもDull、Dirty、Dangerousの3D jobの一つとして捉えられており、特に若者の就労希望者が減っているという現状がある。



図：ISO/TS 23860 First edition 2022-05におけるAutonomous Ship Systemsのイメージ図

また中期経営計画「FORWARD 2030 II」について、前半2年間の振り返りと後半に向けた施策の方向性も盛り込んだ。財務戦略に加え、内航・外航の各事業が抱える課題とその解決に向けた取り組みも紹介している。なお英語版は10月上旬の発行を予定している。レポートは同社ウェブサイトからも閲覧可能。（発表：8月28日）

## LPG二元燃料VLGCの定期用船契約で署名式

飯野海運

飯野海運は9月4日、2029年12月末竣工予定の9万㎡型LPG二元燃料VLGCの定期用船契約に関する署名式を東京で開催した。

このVLGCはアラブ首長国連邦ドバイに本社を置くBGN社とともにHD Hyundai Heavy Industries社で建造する。BGN社は世界第6位の独立系エネルギー・コモディティトレーディング企業。LPG・LNG・石油・化学品など年間累計6500万tのコモディティを取り扱う。世界120カ国以上で事業を展開している。

飯野海運グループは現在遂行中の中期経営計画「Transformation for a Sustainable Future」(2026年4月～2031年3月)で外航ガス船を成長・新規事業として位置付けている。2030年以降の主力事業へと成長させていくと同時に、2050年ネットゼロ目標達成に向けた取り組みも推進する。その具体的施策として低炭素二元燃料船の船体整備を進めており、このVLGCは4隻目のLPG二元燃料船となる。（発表：9月7日）

## 液化水素運搬船ガイドラインの最新版を発行

日本海事協会

日本海事協会が「液化水素運搬船ガイドライン（第3.1版）」を発行した。

第3.1版は26年にIMO海上安全委員会(MSC 111)で採択された「液化水素ばら積み運送のための暫定勧告の改正」を踏まえた内容となっている。具体的には、メンブレンタンク形式を採用した液化水素運搬船に対応する安全要件を整備。また水素機器の材料選定や溶接施工に関する指針など既

存の安全要件の見直しを行っている。

水素は脱炭素社会を実現するための重要なエネルギーキャリアと位置付けられており、液化水素運搬船の開発も世界各国で進められている。また近年は、メンブレンタンク形式を採用した液化水素運搬船の開発などその設計は多様化しているという。こうした新たな設計に対応するため、IMOでは液化水素運搬船安全要件についての見直しが進められてきた。

今回のガイドラインの改正は、最新のIMO 暫定勧告の内容を取り入れただけでなく、実証船の建造・運航や各種プロジェクトを通じて得られたNKが持つ最新の知見も反映しているとしている。ガイドラインはNKのウェブサイト(URL：www.classnk.or.jp)から入手できる。（発表：9月10日）

## 11月開催の海事立国フォーラム場所は高松

日本海事センター

日本海事センターは11月11日に香川県高松市で第38回海事立国フォーラムを開催する。テーマは「瀬戸内のかがやく未来」～海事産業の再興と「海の復権」～。2025年11月から始まった日本成長戦略会議では「造船」が17の戦略分野の一つとされている。また26年7月21日に公表された「経済財政運営と改革の基本方針2026」（骨太の方針）のうち「地域未来戦略」の中では中国・四国地方の「造船産業クラスター」を検討し造船ドックなどの拠点整備を進めることとされた。今回の海事立国フォーラムでは、造船業を中心に海事振興の再興や瀬戸内地域の将来を展望する。定員200人(先着)。  
【日時】2026年11月11日(水)14：00～17：45  
【場所】高松国際ホテル2階 瀬戸の間(香川県高松市木太町2191-1)

## 世界海事大学とSTCW条約の共催セミナーを企画

日本海事センター

日本海事センターは世界海事大学と「STCW条約の包括的見直しについて」をテーマにしたセミナーを11月に共催する。

STCW条約は、海上における人命や財産、海

洋環境の保護を図るため、船員訓練や資格証明、当直に関する国際基準を定めている。1995年と2010年に大規模な改正がなされたが、近年では情報通信技術の発展と環境変化に対応するため、IMO(国際海事機関)は2023年に同条約の包括的見直しの議論に着手。2030年あるいは2031年に改正案の採択を予定している。

今回のセミナーは世界海事大学のメヒア学長を招いて専門家の視点で説明をしてもらうほか、国内の主要関係者とパネルディスカッションを行う。概要は次の通り。

【日時】2026年11月25日(水) 13：30～17：10

【場所】赤坂インターシティコンファレンス 4F「the Amphitheater」(東京都港区赤坂1-8-1)

【開催形式】対面(先着100人)及びYouTube配信

## 川崎汽船がメディア懇親会 Seawingは“風ではなく翼”、 川崎汽船は“シャチ”



川崎汽船が8月24日、記者懇親会を開催した。冒頭の挨拶で五十嵐武宣社長(写真左)は26年度が中期経営計画の最終年度であることに触れ、さらに現在、新たな中期経営計画の策定を進めていると報告した。

そうした取り組みの中で焦点を当てたのがいま開発中の自動カイトシステムSeawing。船舶の推進補助に風力を利用する装置だ。実際にフランスの子会社で見学したところ「風だと思っていたが飛行機の翼のよう」との印象。素材は特殊な布で形は楕円形。大きさは横幅50m、縦15m、厚さ最大3m、面積は約600㎡。布が風を受けることから実際は「50mプールの3分の2ぐらい大きさのものを300m上空に浮かす」イメージだという。

## 内航船員の採用・定着をテーマに講演 三井住友海上火災保険

三井住友海上火災保険は9月15日、「内航海運における船員の採用と定着」をテーマにセミナーを開催した。船員採用支援事業などを手掛けるアイテックマリンの庄司一智氏が講演した。

庄司氏は、人が集まりやすい会社の共通点として「しっかりとした企業理念」「理念に基づく職場環境」「積極的な情報発信」を挙げ、「これができている会社は規模や年収に関わらず応募や問い合わせがある」と説明した。そのほか、同社が提供する採用支援サービスについても紹介した。

加えて、三井住友海上の山田晃司氏が船内トラブルの防止策などについて講演した。

2027年には海上で実証を開始する予定で「非常に良い結果が出ることに期待している」と語った。

続いて明珍幸一会長(同右)が壇上に立ち、乾杯の前に一言。同社では組織的にAI活用を推進しており、具体的な最低利用時間なども定めて、各部門がどれだけ使っているか可視化しながら取り組みを進めている。明珍会長もAIを活用中で、AIに「川崎汽船を動物に例えると何か」と質問したところ、返ってきた答えは「シャチ」。「いわく、ですよ。海運業界の中では最も大きな存在ではないが、専門性と組織力、これで生き抜き、新たな海域に果敢に挑戦していく海の知性派リーダーであると。なんともカッコいい表現」になったと笑顔で説明した。

シャチは獲物や環境によって襲い方を変えるそうだが、「これは我々が言う、その事業領域によって専門性を磨くこと」。またシャチは単独ではなく群れで行動する。これは「当社が得意とする組織営業力」。そして「荒波を生き抜くということで、過去の事業環境を経て、今や守りから攻めの経営にシフトしている」点が重なると、「AIにはかなり付度がある」と謙遜しながらもその回答に納得した様子だった。

最後は、現在中期経営計画の策定に努めている中で「成長戦略と資本政策の両輪でROE15%以上、恒常的なPBR1倍以上を目指していく」としたほか、「1日も早いホルムズ海峡の正常化」を祈念して乾杯の音頭をとった。

## 船舶の供給確保計画で「船体」8件を認定

国土交通省

経済安全保障に基づく特定重要物資(船舶の部品)の供給確保計画について国土交通省では9月4日と9月11日の両日に計8件の認定を発表した。対象となる船舶部品は「2ストロークエンジン」「4ストロークエンジン」「プロペラ」「ソナー」「船体」。この両日では「船体」が8件認定された。

9月4日は3件を認定。最大助成額は今治造船・多度津造船・スチールハブが計約1138億円、ジャパンマリンユナイテッド・JMUアムテック・有明スチールセンターが計約494億円、名村造船所・函館どつくが計約499億円となる。

9月11日には5件が認定され、大島造船所が約61億円、川崎重工業が約156億円、新来島どつく・新来島豊橋造船・新来島高知重工・新来島サノヤス造船が計約320億円、内海造船が約43億円、三菱造船が約400億円となった。助成の対象となる取り組み内容はすべて「船体の供給能力の向上に資する施設等の導入」。

船舶部品は2022年12月、経済安全保障推進法に基づく政令で特定重要物資に指定された。国交省ではその安定供給を行う事業者を支援している。(発表：9月4日、9月11日)

## 大型商船向け水素燃料エンジンが完成

ジャパンエンジン ほか

ジャパンエンジンコーポレーションが開発を進めてきた大型商船向け水素燃料エンジン「6UEC35LSGH」がこのほど完成した。このエンジンは工場運転で水素混焼率95%以上を達成。またGHG(温室効果ガス)排出量を従来の重油燃料エンジンに対して95%以上削減することを確認した。

完成を記念して9月7日、関係者を招き、ジャパンエンジン本社工場でこの大型商船向け水素燃料エンジンを披露した。今後、このエンジンは商船三井と商船三井ドライバルクが尾道造船で建造

する多目的船(1万7500重量トン型)に搭載され、2028年4月から実船実証試験を行う予定。日本海事協会が安全性に関する評価を行う。またこの取り組みは水素燃料船の実用化を民間企業で目指す「Blue Harmony」プロジェクトの一環となる。

この開発事業はNEDOの「グリーンイノベーション基金事業／次世代船舶の開発」の委託事業として進められている。ジャパンエンジンのほか、川崎重工業、ヤンマーパワーソリューションの3社で「舶用水素エンジンおよびMHFSの開発」を推進している。(発表：9月8日)

## 次世代省エネ型バルクキャリアを引渡し

ジャパン マリンユナイテッド

ジャパン マリンユナイテッドは9月8日、熊本県の有明事業所で建造していた次世代省エネ型バルクキャリア“FRONTIER VISTA”(フロンティアビスタ)を発注者であるKORUN MARITIMA S.A.(コルンマリティマエス・エー)に引き渡した。

この船はフランスのダンケルク港が求める要件をクリアした最大船型で、最新の省エネ技術を織り込んでいる。GHG(温室効果ガス)排出規制のEEDI(Energy Efficiency Design Index)に対しては2025年以降の契約船に適用されるPhase3レベルを先取りした。

また最新の解析技術を用いて低抵抗・高効率を追求した最適船型を開発。併せて、ダクト・バルブ・フィンのそれぞれで開発したJMU独自の省エネデバイス(Super Stream Duct®、SURF-BULB®、ALV-Fin®)3種を最適化させたほか、電子制御エンジン、低摩擦塗料、大直径プロペラも採用し、大幅な燃費削減を達成するとしている。居住区は新騒音規則にも配慮した。

同船はJMUが開発した環境性能に優れるN-181,000DWT Type Bulk Carrierの13番船となる。船籍は日本。船級はNK。(発表：9月8日)

## 船主が持つ船級検査の疑問を AI が支援

日本海事協会

日本海事協会(NK)は船主・船舶管理会社の検査対応を支援するAI アシスタント「Survey Compass」の提供を開始した。

このツールは船主や船舶管理会社が直面する船級検査に関する疑問についてAIアシスタントが自然言語で回答する。利用者は必要な情報とその根拠を迅速に確認できるほか、検査準備や対応業務の効率化、その負担軽減にも資することが期待されている。正確かつ信頼ある回答をしてもらうため、船級検査関連文書を検索対象として回答を生成する仕組みを採用した。AIが事実と異なる

情報を生成するリスクの低減を図ったとしている。

NKはこのツールを、就航船向けデジタルサービスプラットフォーム構想の第一歩として、また初版としてリリースする。利用者の実際の意見や要望を反映して「Survey Compass」を発展させていきたい考え。船主・船舶管理会社向けWeb ポータルサービス「ClassNK Customer Hub - Ship in Service-」上から利用できる。

海運業界では複雑化する環境規制で船主らが対応すべき要件が増えている。そこでNKではこのAIアシスタントを開発した。(発表：8月26日)

## 児童養護施設の子どもを招き船舶見学会

日本中小型造船工業会

日本中小型造船工業会は2026年8月8日、児童養護施設「似島学園」の児童・生徒を対象とした船舶見学会ツアーを開催した。

広島市にある広島港外貿第5バースで新造内航コンテナ船「みわやま」を見学したほか、呉市にある大和ミュージアムを訪問した。午前に行われた新造コンテナ船の見学では船の役割や構造について説明。一方午後の大和ミュージアムでは日本の造船業や海事産業の歴史に触れた。

児童養護施設の子どもたちを対象にこうした見学会を開催するのは同工業会として初めての試



み。参加者は児童・生徒23人、引率者7人の計30人。子どもたちは初めて間近に見るコンテナ船に興味津々で、同工業会では有意義な学びの機会になったとしている。(発表：8月21日)

## ハンブルクで開催の展示会に参加

日本船用工業会

日本船用工業会は9月1日から4日までドイツ・ハンブルクで開催された国際海事展「SMM Hamburg 2026展示会(Shipbuilding, Machinery and Marine Technology trade fair)」に日本パビリオンを出展した。同工業会の木下和彦会長、小田雅人副会長、小田茂晴副会長、廣瀬副会長、深田副会長をはじめ会員企業26社も参加した。

中でも、会期3日目の9月3日は展示会場近郊のホテルでドイツ船主協会(VDR)とともに船主と海事関係者を招いたネットワーキングレセプションを実施した。総勢約250人の参加があった

としている。

また展示会に先立ち、8月26日から28日までデンマークを訪問。同工業会とMOU(協力覚書)を締結している同国の海事団体Danish Maritimeとの交流事業として、デンマーク船用メーカーとの協業可能性を主眼とした情報交換・企業視察を実施した。

今回で第32回目となるSMM展示会は約2300社超が出展。主催者発表によると約5万人以上の来場者があり、過去最多の来場者数を記録したとしている。(発表：9月9日)

# 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46名です。

|       |                                                                                                   |                              |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 19    | 定期傭船契約の基礎を学び現場で生かす<br>定期傭船契約（全4回）                                                                 | レベル<br>★★                    |
| 日時    | 10月8日、15日、22日、29日（毎週木曜日） 15：30～17：00                                                              |                              |
| 講師    | 左合・赤塚総合法律事務所 弁護士 赤塚 寛 氏                                                                           |                              |
| 受講料   | 会員：26,400 円（税込） 非会員：52,800 円（税込）                                                                  |                              |
| 20    | 「今さら聞けない」を、今日で終わらせよう^^ケミカルタンカーの基礎実務<br>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）                           | レベル<br>★★ ※日程変更              |
| 日時    | 10月13日（火曜日） 10：30～17：00                                                                           |                              |
| 講師    | TCMS 代表取締役 片桐 博樹 氏                                                                                |                              |
| 受講料   | 会員：19,800 円（税込） 非会員：39,600 円（税込）                                                                  |                              |
| 21    | ソフトウェアライセンス契約を用いた実践読解<br>英文契約書の読み方（2）（全1日）                                                        | レベル<br>★★                    |
| 日時    | 10月14日（水曜日） 13：30～15：45                                                                           |                              |
| 講師    | 高田 道子 氏                                                                                           |                              |
| 受講料   | 会員：8,800 円（税込） 非会員：17,600 円（税込）                                                                   |                              |
| 22、26 | 海洋立国・日本の経済を支える海運業の基礎を学ぶ<br>新人社員研修（秋）（連続2日間）                                                       | レベル<br>★                     |
| 日程    | T4 日程                                                                                             | 10月19日（月）～20日（火） 13：30～17：00 |
|       | T5 日程                                                                                             | 11月25日（水）～26日（木） 13：30～17：00 |
| 講師    | 「商船の運航・基礎編」 UK P&I Club Senior Loss Prevention Executive 関根 博 氏<br>（元日本郵船 常務経営委員、元日本海洋科学 代表取締役社長） |                              |
|       | 「海運ビジネスの基礎」 商船三井 コーポレートマーケティング部 BI・リサーチチーム シニアリード<br>東京海洋大学 海洋工学部 非常勤講師 若岡 邦昭 氏                   |                              |
|       | 「船舶保険 /P&I 保険の概要」 損害保険ジャパン 海上航空保険業務部 船舶グループ 課長代理 福原 幹人 氏                                          |                              |
| 受講料   | 会員：33,000 円（税込） 非会員：66,000 円（税込）                                                                  |                              |
| 23    | 船長さんに聞く、船舶オペレーション業務における運航のポイント<br>海技の知識（全3回）                                                      | レベル<br>★★                    |
| 日時    | 10月23日、30日、11月6日（毎週金曜日） 15：30～17：00                                                               |                              |
| 講師    | 日本船長協会 常務理事 船長 小尾 達也 氏<br>日本船長協会 常務理事 船長 藤田 伸吾 氏                                                  |                              |
| 受講料   | 会員：19,800 円（税込） 非会員：39,600 円（税込）                                                                  |                              |

## 2026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（2025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 |
|-----|-----|------------------------|-----|-----|-----|------------------------------|-----|
| 11月 | 24  | 船荷証券の実務上の問題点（中級）（全3回）  | ★★★ | 1月  | 31  | 超重量物運搬船向け特殊航海傭船契約の基礎（全3回）（仮） | ★★★ |
|     | 25  | 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全2日）  | ★★  |     | 32  | 内航傭船契約（全1日）                  | ★★  |
|     | 26  | 〈T5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）              | ★★★ |
| 12月 | 27  | P&I保険の基礎（全4回）          | ★★  |     | 34  | 船舶売買の実務（全3回）                 | ★★  |
|     | 28  | 不定期船実務の基礎知識（陸上編）（全2日）  | ★★  | 3月  | 35  | Laytimeの基礎知識（ドライバルク）（全1日）    | ★★★ |
| 1月  | 29  | 船の技術知識あれこれ（全1日）        | ★   |     |     |                              |     |
|     | 30  | 内航海運概論（全1日）            | ★   |     |     |                              |     |

### ●関西地区 海運実務研修講座（2025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 |
|-----|-----|---------|--|-----|-----|-----|------------|--|-----|
| 11月 | 4   | 船舶管理実務  |  | ★★  | 3月  | 7   | 入門 会計と海運業  |  | ★   |
| 12月 | 5   | 船舶金融詳説  |  | ★★★ |     | 8   | 定期傭船契約（1日） |  | ★★  |
| 1月  | 6   | 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 | 2026 Outlook for the Dry-Bulk and Tanker Shipping Markets | 1月  | 自動運航船の開発状況と実用化への展望2027 |
| 12月 | 船舶売買書式（NIPPONSALE）の考察                                     | 2月  | LNG市場動向                |
|     | 代替燃料船の課題とその普及に向けた取組                                       |     | 洋上風力発電と海運              |
|     | 解剖・ドライバルク市況（仮）                                            | 随時  | DX関係（仮）                |
|     | 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                              |     | サイバーセキュリティ関係（仮）        |
|     | 国際海運の脱炭素化に関する動向                                           |     | 石炭市況関係（仮）              |

### ●他法人主催セミナー

#### BIMCO 主催 東京セミナー

##### (1) Sale and Purchase Seminar

日時：2026 年 11 月 11 日

場所：鉄鋼エグゼクティブラウンジ&カンファレンスルーム

https://www.bimco.org/training-events/bimco-training/2026/1111\_sp\_tokyo/

##### (2) Commodity Trading & Chartering Masterclass

日時：2026 年 11 月 12 日～13 日（2 日間）

場所：鉄鋼エグゼクティブラウンジ&カンファレンスルーム

https://www.bimco.org/training-events/bimco-training/2026/1112\_ctc\_tokyo/

ご参加をご希望の方は、上記リンク先より直接ご応募ください。

当所会員の方や同一企業から複数名でお申し込みの場合、特別割引があるとのことでした。

詳しくは BIMCO へお問い合わせください。

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・中途入社）、★★：初・中級（実務経験 1 年～）、★★★：中級（実務経験 1 ～ 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。

#### 受講者の声

海運実務研修講座をご受講の皆様にご協力いただいたアンケートから、ご感想の一部を Web でご紹介しています。

https://www.jseinc.org/seminar/current/testimonials-2026.pdf



#### 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、先着順で受け付け、定員に達した時点で締め切ります。 ＊講師・内容などは変更になる場合があります。 ＊会員のグループ会社、子会社等は非会員です。 https://www.jseinc.org/seminar/index.html |
| 受講料について         | 各種研修講座・セミナーにより異なります。原則として、1回あたりの講義時間は90分、受講料は6,600 円（税込、会員価格）です。ご案内の JSE メール通信やウェブサイトをご確認ください。                                                                                              |
| 会場について          | 基本的に日本海運集会所の会議室（定員46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

# MR プロダクトタンカー市場

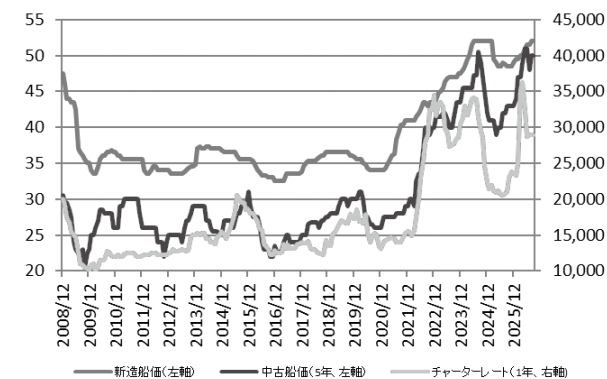
## はじめに

2026年イラン戦争の勃発で中東での緊張がますます高まっており、原油のみならず石油製品のさらなる供給不足が懸念され始めている。MR2タンカーの海上輸送距離は増加しているものの海上輸送量の減少が続き船腹需給の緩和を懸念する声も出始めている。しかし過去5年間で累積した船腹需給ギャップの解消には当面至らず、やや不安定ながら良好な市況環境が持続するものと思われる。長期的にも老齢船比率が急速に高まることで新造船の供給不足が未だ懸念される状況と考えられる。

## 1. MR2 プロダクトタンカー市況

MR2プロダクトタンカーのチャーターレートは2024年半ばまで高水準での推移が続いていたが、その後地政学的トレードパターンの変化が一巡したことに加えて、世界経済が鈍化し始め、米国の通商政策による混乱が拍車をかけて2024年半ばから2025年半ばにかけて大幅に下落した。

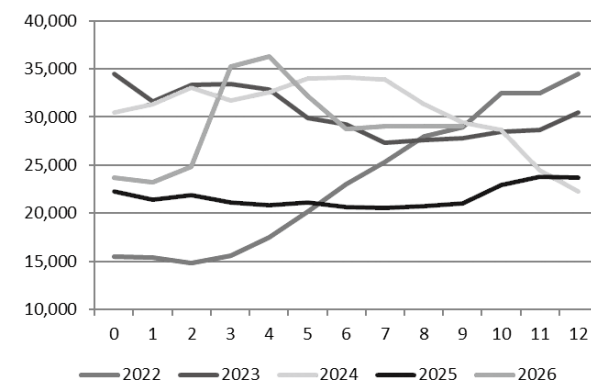
図1. MR2プロダクトタンカー市況の推移



出所：Clarksons Researchのデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
単位：船価＝百万ドル、チャーターレート＝ドル/日  
注：新造船価は51K DWT、中古船価は2019/1 まで47K DWT

その後、2026年イラン戦争が始まるとMR2市況は一変し、ホルムズ海峡が封鎖され原油をはじめとする原料、エネルギーのひっ迫に加えて、原料および製品のトレードパターンの変化や船腹供給不足により市況は再度高騰し現在に至っている。

図2. MR2プロダクトタンカーのチャーターレート(1年)の推移



出所：Clarksons Researchのデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
単位：チャーターレート＝ドル/日(縦軸)、各年の月(横軸)  
対象：51K DWT

## 2. MR2 プロダクトタンカーの船腹需給

2025年の石油製品の海上輸送量は世界経済の減速と米国の通商政策の影響を受けて前年比0.7%減少した。2026年イラン戦争勃発によってホルムズ海峡が封鎖されたため原油やガスの供給不足を招き石油製品の海上輸送量は大幅に減少している。石油製品の海上輸送量は2026年上半期で前年同期比6%減少、第2四半期では12%も減少している。ホルムズ海峡の封鎖が続く中、石油製品の海上輸送量の回復は見通せず、2026年の石油製品海上輸送量は前年比5.9%の減少が見込まれている。

石油製品の海上輸送トンマイルは2025年に5年振りの減少となる前年比0.9%減となった。紅海を迂回するルートでの航行が一巡したことで海上輸送距離は横ばいにとどまったと思われる。一方、2026年イラン戦争が勃発したことで中東発アジア向けカーゴが米国発アジア向けに取って代わり2026年のトン当たり海上輸送距離は前年比1.5%程度増加する見込みである。しかし海上輸送量の減少率がそれを上回り、海上輸送トンマイルは3兆4,940億トンマイルと前年比4.5%減少する見込みである。石油製品の海上輸送距離は、中東情勢が悪化した2023年に4.0%増加、翌2024年には7.8%の大幅増となったが、2026年はホルムズ海峡封

表1. タンカーの竣工量、Fleet

| Tanker  | 2024年竣工量 | 2025年竣工量 | 2026年(予)竣工量 | 前年同期比   | 発注残(予)2026年末 | Fleet(予)2026年末 | 2026末発注残 / Fleet |
|---------|----------|----------|-------------|---------|--------------|----------------|------------------|
| VLCC    | 0.3      | 1.8      | 11.5        | +538.9% | 91.6         | 289.5          | 31.6%            |
| Suezmax | 1.4      | 4.2      | 7.7         | +83.3%  | 31.4         | 115.2          | 27.3%            |
| Aframax | 0.8      | 0.3      | 2.2         | +633.3% | 5.1          | 77.6           | 6.6%             |
| MR2     | 1.0      | 4.3      | 5.8         | +34.9%  | 14.5         | 93.9           | 15.4%            |

出所：Clarksons Researchのデータを基にジャパンシッピングサービスが作成 単位：百万 DWT  
注：MR2 タンカーは 40,000DWT-54,999DWT、Aframax は Aframax Crude Tanker、発注残、Fleet は 2026 年 12 月末予想  
予想：2026 年 8 月までのデータに基づきジャパンシッピングサービスが推定

鎖によるトレードパターンの変化があるものの製品不足分全てを賄うことができていないため増加率は1.5%増にとどまる見込みである。

MR2タンカーのFleetの伸びは過去5年間で年率2.3%程度にとどまり、年率5.6%で拡大した船腹需要を大幅に上回り船腹需給が引き締まった状況が続いている。遅れていた新造船発注は増加し発注残は2025年末にFleetの15.4%まで積み上がった。Fleetは2026年に5.4%、2027年に3.9%それぞれ増加する見込みで過去5年間で積み上がった需給ギャップが埋まっていくステージにようやく入りつつある。

2026年の船腹需要は4.5%の減少が見込まれ、船腹需給が急速に悪化するよう感じられるかもしれないが過去5年間で積みあがった需給ギャップを埋めるまでには至っておらず、チャーター

表2. MR2 プロダクトタンカーの供給動向

| 百万 DWT     | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  |
|------------|-------|-------|-------|-------|
| 竣工         | 1.0   | 4.3   | 5.8   | 4.7   |
| 解撤         | 0.0   | 0.6   | 1.0   | 1.0   |
| Fleet      | 85.5  | 89.1  | 93.9  | 97.6  |
| 発注残        | 14.6  | 13.6  | 14.5  | 9.8   |
| 発注残 /Fleet | 17.1% | 15.3% | 15.4% | 10.0% |
| 解撤 /Fleet  | 0.0%  | 0.7%  | 1.1%  | 1.0%  |

出所：Clarksons Researchのデータを基にジャパンシッピングサービスが作成  
単位：百万 DWT  
注：MR2 プロダクトタンカーは 40,000DWT-54,999DWT  
予想：2026 年 8 月までのデータに基づきジャパンシッピングサービスが推定

レートも現状高水準で推移している。新造船発注残比率が高まったことで2027年以降の船腹需給を懸念する声も出始めているが、①船腹需給逼迫で先送りされている船齢20年以上の老齢船(Fleetの26%程度)の解撤が始まる、②構造的トレードパターンの変化(北米依存)が続く、③過去5年間で積み上がった累積船腹需給ギャップが解消されない、④2007年-2010年の4年間で大量建造された船腹(Fleetの26%)が老齢船となってくるといった要因から、MR2タンカーの船腹需給は長期的に見ても引き締まった状況が続くと予想している。

中東の緊張状態は未だ続いており、アジアでは原材料原油の供給不足を背景に石油製品の供給不足が懸念される事態となりつつある。今後の海上輸送量の動向は引き続き注視が必要だ。しかし、現状想定されている海上輸送量の減少程度で収まるのであればMR2タンカーの船腹需給は引き締まった状況が続くと想定される。長期的に見ても新造船発注残比率は老齢船比率を大きく下回っておりまだまだ十分な新造船発注量に達していないと言えよう。MR2タンカー市況は船腹需給の引き締まった状況が中長期的に続くことで高水準での推移が見込まれよう。

(ジャパンシッピングサービス(株))

**J.S.B.A.**  
**JAPAN SHIPBROKERS ASSOCIATION**  
**日本シッブブローカーズ協会**

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 info@shipbrokers.jp  
理事長 吉田篤人 事務局 長田菜穂子

## 長距離フェリーで混合燃料の適用性を検証 商船三井さんふらわあ

商船三井さんふらわあと兼松ペトロは2026年7月、長距離フェリー「さんふらわあ きりしま」を使って混合燃料を使用した運航トライアルを実施、主機・発電機・ボイラーへの適用性を検証した。使用した燃料はA重油にバイオディーゼル燃料(FAME：Fatty Acid Methyl Ester)を5%混合した「B5A重油」。「さんふらわあ きりしま」は普段大阪～志布志航路に従事しているが、今回はドック後の回航航海の機会を利用して実施された。

今回使用したFAMEは三和エナジーが供給しており、国内で出た廃食油を原料としている。一般社団法人リーゼル協会が定める高純度バイオディーゼル燃料規格に適合しており、国土交通省の新技術情報提供システム(NETIS)にも登録されているという。

トライアル期間中は、主機、発電機、ボイラーのいずれでも安定した運転が確認された。FAME混合燃料に起因すると考えられる重大な不具合や運航への影響は認められなかった。同社は今後の低炭素燃料の活用を拡大するにあたり、有益な知見を得たとしている。(発表：8月31日)

## シェアオフィス「BLOCKS YAMASHITA PARK」がデザインアワードを受賞 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が展開する

セットアップオフィス「BLOCKS YAMASHITA PARK」が国際的なデザインアワード「Japan International Design Pioneer Award 2026」の「Professional Award Office Space 部門」においてSilver賞を受賞した。

「BLOCKS YAMASHITA PARK」は横浜・山下公園エリアの立地特性を活かし、多様な働き方に対応するための快適性とデザイン性を兼ね備えたオフィス空間。株式会社cozziがデザインを手掛けたセットアップオフィスとなる。

また「Japan International Design Pioneer Award」はインテリアデザイナーや設計事務所を対象とした国際的なデザイン賞で、世界70以上の国・地域から応募される先進的なデザインや文化的価値に優れたプロジェクトを表彰している。上野グループホールディングスは今後も地域の価値向上と新たな働き方の創出に貢献していきたい考え。(発表：9月3日)

## 共同運航25周年を記念して式典が開催 近海郵船

近海郵船と川崎近海汽船が苫小牧／常陸那珂航路の共同運航を始めて2026年で25周年を迎えた。これを記念し、8月31日に「北海道定期RORO航路 共同運航25周年記念式典・懇談会」が開催された。主催は常陸那珂港振興協会。25年にわたり北海道と北関東・首都圏を結ぶ物流ネットワークの維持・発展に貢献してきた両社の取り組みに対し、常陸那珂港振興協会から記念品が贈呈され

た。また懇談会では関係者とともに共同運航開始以来の歩みを振り返るとともに、今後のさらなる発展に向けた意見交換が行われたとしている。  
(発表：9月4日)

## 家族連れオフィス見学会を開催 川崎近海汽船



川崎近海汽船は8月6日、東京本社で従業員の家族を対象とした「家族連れオフィス見学会」を初めて開催した。同社は今年創立60周年を迎える。日頃から従業員を支える家族への感謝を込め、2025年にリニューアルした本社オフィスを見学してもらおうと同時に、同社の事業や仕事内容を知る機会を設けた。

当日は34人が参加。オフィス見学のほか、子ども向けに会社説明も行い、イラストを用いた資料や映像を通じて同社の事業内容や船舶の仕組みについて紹介した。加えて、クイズ大会や各部署を巡るスタンプラリーなども実施し、各家族は社員とも交流した。

参加者からは、「お父さんやお母さんがどんな仕事をしているのか知ることができた」「こんな会社で働いてみたい」といった声が寄せられたという。また子どもたちの声が響く普段とは違ったオフィスとなり、和やかな時間となったとしている。  
(発表：8月25日)

## 練習船「銀河丸」がシンガポールから帰港 海技教育機構

海技教育機構の練習船「銀河丸」が9月7日に神戸港へ帰港した。同船は8月8日に神戸港から出発。31日間の遠洋航海を終え無事に帰港した。

今回は総航海距離5565海里(約10,306km)を航行した。実習生は天体から船位を求める天測実習をはじめ、船内電源喪失時を想定したブラックアウト実習、シンガポール海峡航路も見学。海技士として求められる船舶運航に関する知識・技能の習得に努めたという。

また、寄港地であるシンガポールには8月21日に到着。船長と機関長らは在シンガポール日本国大使館を表敬訪問したほか、実習生はSingapore Maritime Academy(シンガポール海事アカデミー)の施設も見学した。

8月26日にシンガポールを出発し、9月7日に神戸港に到着した。実習生は9月10日開催の修了式をもって銀河丸を下船。下船後は各校へ戻り、さらなる学習と訓練に臨む。

実習生は合計130人(うち女性21人)。各校の内訳は、東京海洋大学16人(3人)、神戸大学19人(2人)、富山高等専門学校16人(2人)、鳥羽商船高等専門学校20人(7人)、大島商船高等専門学校11人、広島商船高等専門学校15人(1人)、弓削商船高等専門学校15人(4人)、海技大学校18人(2人)。  
(発表：9月8日)

## 大型練習船や食堂の命名権者を募集 海技教育機構

海技教育機構(JMETS)は保有する施設に対するネーミングライツ事業を実施している。このほど第5弾として海上技術短期大学校2校と大型練習船3隻の食堂等を対象に命名権者を募集する。

対象施設はまず国立清水海上技術短期大学校及び国立波方海上技術短期大学校の各食堂。目安額は前者(面積335㎡)が150万円、後者(同199㎡)が100万円。加えて大型練習船「大成丸」の第二教室、「銀河丸」及び「青雲丸」の各実習生食堂の目安額はいずれも150万円となる。

愛称の使用期間は原則3年以上。応募資格は命名権者となることを希望する法人と法人以外の団体、もしくは法人等で構成された団体又は個人。募集期間は2026年9月11日～同年11月13日まで。なお目安額はあくまでもJMETSの希望額でこれを下回る応募も可能。ただし審査の際には評価の対象となる。

ネーミングライツは公共施設などに企業名や商

品名等を冠した愛称を付与することができる権利のこと。JMETSではこれまで海技大学校講堂(体育館)、海上技術短期大学校4校の体育館、大型練習船4隻の第一教室、海上技術短期大学校4校及び海技大学校の教室を対象にネーミングライツ事業を実施してきている。

## 石灰石専用船「君鉄丸」に 自動運航システム搭載へ

### NSユナイテッド内航海運

NSユナイテッド内航海運は自社で保有・運航する「君鉄丸」にジャパン マリンユナイテッド(JMU)が開発した自動運航システム「JAVC-C」の搭載を決めた。

JMUの「JAVC-C：JMU Autonomous Vessel Concept for Coastal」は内航船を対象とした自動運航システム。沿岸域で「乗組員1名の監視の下での自動運航」が可能なことをコンセプトとしている。

これまで乗組員が担ってきた航海タスクを代替。複数のサブシステムから構成され、乗組員監視の下、避航を含む操舵、加減速を自動で行う。また各システムの状態や自船位置、計画航路などの情報は船陸間通信で陸上クラウドサーバに送信され、オフィスのPC等からも情報の閲覧が可能となる。日本海事協会が発行する「自動運航、自律運航に関するガイドライン」にも適合。基本設計承認(AiP)も取得している。NSU内航は船舶の安全運航と乗組員の負担軽減の実現に向けこの自動運航システムの搭載を決定した。

またこの取り組みは資源エネルギー庁と国土交通省海事局が実施する運航効率化実証事業としても採択された(令和8年度「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金(内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業)」。自動運航システムの搭載は2026年12月頃を予定している。(発表：8月21日)

## 7月分の主要オベ輸送実績を公表 貨物船・油送船いずれも増加

### 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7

月分輸送実績によると、「貨物船」は前年同月比8%増の1818万4000トン、「油送船」は同4%増の793万8000kl・トンだった。

貨物船は「燃料」以外のすべての品目で前年同月を上回った。個別に見ていくと、「鉄鋼」は同16%増の350万8000トン。前月の荒天で繰り越された貨物があり荷動きが増加した。「原料」は同7%増の402万8000トン。石灰石やスラグなどいずれの貨物もプラスだった。

「紙・パルプ」は同18%増の15万6000トン。こちらもいずれの貨物でも増加したが、中でも木材はバイオマス燃料向けの本材輸送が堅調だった。「雑貨」は同11%増の258万2000トン。熊本地震の影響で、JR貨物のコンテナの一部で内航船への代替輸送が発生した。また、沖縄航路では例年8月の葉タバコ輸送が7月に前倒しになり荷動きが好調だった。

「自動車」は同13%増の429万4000トン。台風による前月からの輸送の繰り越しに加えて前年の反動増もあった。「セメント」は同5%増の213万3000トン。こちらも前月からの繰り越しに加えて、一部入渠を終えた専用船が復帰し輸送量が増加した。

「燃料」は同17%減の148万2000トンとなった。コークスは増加したものの、火力発電所の点検・トラブルや専用船の修理で船の稼働率が低下。燃料全体の荷動き減少につながった。

油送船は6品目中3品目で前年同月を上回った。「白油」は同3%増の465万7000kl・トン。航空燃料の需要増に加え、製油所の定期修理に伴う転送需要が拡大した。「ケミカル」は同25%増の71万6000kl・トン。ベンゼン、キシレン、トルエンの輸送量がそれぞれ増加し、ケミカル全体のプラス要因となった。「高圧液化」は同7%増の48万4000kl・トン。個別品目によって増加・減少がそれぞれあったが全体では増加に触れた。

一方、「黒油」は同1%減の163万2000kl・トン。中東情勢の影響による製品不足と荷動きの低迷で輸送量は前年同月をわずかに下回った。「耐腐食」は同4%減の37万1000kl・トン。苛性ソーダと硫酸の減少が影響し全体では低調に推移した。

また「高温液体」は横ばいの7万8000kl・トン。アスファルトは増加したものの硫黄その他が減少した。 ■

# LOOK BACK

1965年1月号から

# KAIUN

vol.19

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「448」。

448号は1965(昭和40)年1月新年号となる。今回はこの号の新春座談会を取り上げる。タイトルは「中核六社 若手社員大いに語る」。歴史を簡単に振り返りながら、今も昔もさして変わらない“世代論”を共有してみよう。

まずは時代背景から。前年の1964(昭和39)年は海運集約が行われた年となる。戦後の過当競争と大不況に陥った日本の海運業界の再編に向け国のメスが入り、法制度と財政支援をセットにして業界の大改革が行われ、大手6社体制となった。また1965年は終戦から20年が経った年。戦後処理に振り回された20年の後、海運業界は新たなフレームワークの下で新年を迎えたことになる。

座談会のメンバーは計10名。司会側は松本一郎・日本海運集会所編集委員長(山下新日本汽船常任顧問)、上中龍男・同編集委員(新和海運副社長)、米里正明・同編集委員(日本郵船調査室長)の3名。おそらくこの3名はこの時点で60歳代かその前後にいない。

そして“若手社員”は井尻昭彦氏(大阪商船三井船舶)、川村孝治氏(日本郵船)、椎名建太郎氏(昭和海運)、坂田昇氏(日本郵船)、杉崎恒雄氏(山下新日本汽船)、武石暁夫氏(ジャパンライン)、山口琢磨氏(川崎汽船)の7名。なお坂田氏は後に日本郵船副社長になった方だと思われる。うち5名は昭和26～28年入社。坂田氏のみ32年入社。座談会当時は各々30～35歳くらいとなろう(武石氏は入社年不明)。

座談会はそもそも、山縣勝見氏の片腕だったらしい松本編集委員長が中心となって“若手”の次のビジョン、考え・本音を確認する目的で実施されたと

見受けられる。テーマは戦前経営者の経営責任、今後の経営の在り方、そろそろ始まる復配、数年後に必ず来る借入金の返済、海運会社の私企業性と公企業性、主体性や自主性―と広がる。

戦前の企業経営との大きな違いは、いわゆる財閥解体を受け、企業の資本と経営が分離されたこと。では経営者はどう経営していくか。海運会社は本来私企業であるのに国の財政支援を受けており、公企業の側面が強い。私企業の本来の目的である利潤追求はどう位置付けるのか。自主性も主体性も育っていない。そんな議論が展開される。実際、「何だか、国営企業みたいな雰囲気が入〇%ぐらい出てくる」というコメントもあった。司会の松本氏も「経営者はその主体性、自主性、選択性、長期計画樹立、実施そういうものがなければならない。その点、大いに反省すべきである」と言及している。

そこで「今後」の話となるが、ある若手は「率直にいきますと、誰もそういうビジョンや夢のことをいいませんね。…お前さんはどうなんだといわれれば困るのですが、僕自身はいまの実情では希望を持ってというほうが無理だと思う…自分の生活自体に非常に重点が置かれていて…もちろん考えてはいるのですが、夢がないですね」と話す。

そして世代別の話も出てくる。例えば「十年前、入社したところに一番中堅だった連中が…全然、発言しないということは、どこか(会社)に欠陥があるのではないか」というコメント。これは当時自分たちより10歳上の中堅先輩社員への不服と受け止めることができよう。

一方で、「(昭和)三十年度以降に入社した方は、非常に考え方がシンプルじゃないかと…まだ二十年代に入社した方は、批判的な考えの青年時代を送られた」、「…三十年代の人が非常に楽観主義だというのは…」といった言及もある。昭和20年代入社と30年代入社は生まれた年から逆算すると、昭和ヒト桁生まれか、二桁生まれの違い。昭和10(1935)年生まれの人は2026年で91歳になる年齢だ。ヒト桁生まれの人も90歳代。こういう世代間ギャップというのはいつの時代もあるものだが、この当時も確かに存在していたことにどこか親近感が持てる。いつの時代も経営課題はある。この時代の方々が、いまの中期五カ年計画や株主配当のレベル、SDGsなどを知ったら、どう思うだろうか。やはり企業を取り巻く事業環境は変化し、進んでいる。





# 低炭素、 脱炭素へ 全力前進。

高度な輸送品質を  
通じて培った  
信頼と技術力。  
お客様のニーズを捉えて  
新たな価値に  
変えていく。

これからも  
脱炭素化の新たな  
課題に向き合い、  
変革への飽くなき挑戦で  
次の歴史へと  
進んでいく。

**K "K" LINE**  
川崎汽船株式会社

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

1,540円 (税抜価格1,400円/送料込)

雑誌 89379-10



4912893791063  
01400