

第32回

海事・観光立国フォーラム

in 三重 2023

観光と一体となった海事の振興と海の安全・安心

講演会・懇親会
参加費無料

令和5年

10.11

水

13:30~17:35

(13:00 開場)

鳥羽国際ホテル

ハーバーウイング6階 バンケット「海城」

〒517-0011 三重県鳥羽市鳥羽1-23-1

(定員：先着200名)

主催：公益財団法人 日本海事センター

協力：三重県、海上保安庁

後援：国土交通省

趣旨

リアス式海岸が育んだ美しい海原と多島美などで有名な鳥羽周辺の海域は、世界的に有名な海のリゾート地として知られている一方、今後益々の発展のためには、交流拠点としての魅力の維持・向上や海の安全・安心への信頼向上など、多様な主体による持続的な取組が求められています。

このため、観光と一体となった海事の振興と海の安全・安心に関して、三重県、海上保安庁の協力の下、トップリーダーによる発表及び意見交換等を行います。



10月は鳥羽の月
合言葉は「October(オクトーバー)」と
「ディープな鳥羽(奥鳥羽)」をかけた
「オクトバ!」



10月鳥羽イベント情報



プログラム(敬称略)

(注)講演者は公務の都合等により変更する場合があります。時間は目安です。

13:30 開会あいさつ

(公財)日本海事センター 会長 宿利 正史

13:40 来賓あいさつ

13:50 来賓あいさつ



三重県知事
一見 勝之 氏



鳥羽市長
中村 欣一郎 氏

第1部 14:00 特別講演(30分)

「美し国」三重の挑戦



三重県知事
一見 勝之 氏

14:30 講演(30分)

伊勢志摩における海との共生に向けた取組～観光の現場から～



伊勢志摩国立公園エコツーリズム推進協議会 会長
江崎 貴久 氏

15:00 コーヒーブレイク(10分)

第2部 15:10 パネルディスカッション(40分)

※パネリストは五十音順です

海をめぐる課題への対応と関係者間による連携・協働



モデレーター
早稲田大学
法学学術院教授
河野 真理子 氏



パネリスト
第四管区
海上保安本部長
奥 康彦 氏



パネリスト
国土交通省
中部運輸局長
金子 正志 氏

15:50 海事センター研究発表(30分)

洋上風力発電に関する国内外の取組等の動向



(公財)
日本海事センター
研究員
坂本 尚繁



コメンテーター
早稲田大学
法学学術院教授
河野 真理子 氏

16:20 コーヒーブレイク(10分)

第3部 16:30 特別講演(30分)

海の安全・安心への取組



海上保安庁長官
石井 昌平 氏

17:00 ミニ海保フェア(30分)

海上保安庁音楽隊による演奏ほか
第四管区海上保安本部・鳥羽海上保安部 等



うみまる
うーみん

17:30 閉会あいさつ

(公財)日本海事センター 理事長 平垣内 久隆

17:45 ~ 懇親会 ハーバーウイング5階 バンケット「潮騒」

YouTubeでも同時中継配信をいたします。

下記のURLにアクセスして聴講いただけます。

第32回 海事・観光立国フォーラム in三重 2023

<https://youtube.com/live/YRpQ6Q17JTY?feature=share>

聴講
無料



第32回 海事・観光立国フォーラム in 三重 2023

観光と一体となった海事の振興と海の安全・安心

日時 令和5年10月11日(水) 13:30~

講演会・懇親会ともに

場所 鳥羽国際ホテル

(〒517-0011 三重県鳥羽市鳥羽1-23-1)

事前登録制

参加費無料

講演会 ハーバーウイング6階 バンケット「海城」
13:30 ~ 17:35 13:00開場
定員：先着200名

懇親会 ハーバーウイング5階 バンケット「潮騒」
17:45 ~

車でお越しの方



東京から約8時間、名古屋から約2時間10分、大阪から約3時間、京都から約1時間50分

航空機・フェリー・列車でお越しの方



鳥羽から約30分、名古屋から約1時間40分、大阪から約2時間、京都から約2時間30分

申込方法

参加を希望される方は、
下記URLまたはQRコードよりお申込みください。
お申込みいただいた方には、
受付番号入りの文書をお送りいたしますので、
それをプリントアウトして参加証としてください。
または受付にて番号をお知らせください。



●お申込みURL

<https://www.jpmac.or.jp/application/F135067/>

●日本海事センター HP

<https://www.jpmac.or.jp>

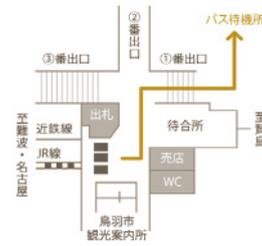
日本海事センター 検索



シャトルバスのご案内



時間	ホテル行き		鳥羽駅行き			
	鳥羽駅発	ホテル発	ホテル発	潮路亭発		
8	-	45	-	30	-	35
9	15	45	00	30	05	35
10	15	45	00	30	05	35
11	15	45	00	30	05	35
12	30	-	00	45	05	50
13	00	30	15	45	20	50
14	00	30	15	45	20	50
15	00	30	15	45	20	50
16	00	30	15	45	20	50
17	00	30	15	45	20	50
18	00	-	-	-	-	-



締め切り 令和5年10月2日(月) 必着

※参加申込者が多数の場合、事前登録をされていない方、当日の参加申込の方などについては、ご入場をお断りする場合がございますので、あらかじめご了承ください。

お問合せ先

(公財)日本海事センター 企画研究部
東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル

TEL:03-3263-9421
(土・日・祝日を除く 9:30 ~ 17:30)

【個人情報の取り扱いについて】

(1) 本参加申込書によって収集された個人情報は当センターが主催・後援する各種催し、出版物等のご案内や講演会においての参加者照会に利用し、それ以外の目的には利用致しません。上記の目的以外に利用する場合は、ご本人に通知し、再度ご承諾いただきます。

(2) 収集された個人情報は必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、第三者に提供することはありません。

第32回海事・観光立国フォーラム in 三重 2023 開催結果 観光と一体となった海事の振興と海の安全・安心

日時：2023年10月11日（水）13:30～17:35
 場所：鳥羽国際ホテル 6階バンケット「海城」
 主催：（公財）日本海事センター
 協力：三重県、海上保安庁
 後援：国土交通省



【開催概要】

リアス式海岸が育んだ美しい海原と多島美など有名な鳥羽周辺の海域は、世界的に有名な海のリゾート地として知られている一方、今後益々の発展のためには、交流拠点としての魅力の維持・向上や海の安全・安心への信頼向上など、多様な主体による持続的な取組が求められております。

このため、観光と一体となった海事の振興と海の安全・安心に関して、三重県、海上保安庁の協力の下、トップリーダーによる発表及び意見交換等を行いました。



登壇者の方々

【開会挨拶】（公財）日本海事センター会長
宿利 正史
（別添参照）



【来賓挨拶】三重県知事 一見 勝之 氏

「伊勢の海の沖つ白浪花にもが包みて妹が家づとにせむ」という万葉集からの一首を紹介し、伊勢の海は古代から歌に詠まれたし、多くの方が来られた。伊勢志摩が風光明媚な場所であることを示すものだ、と三重県の持つ海のポテンシャルを強調されました。



また、海は外敵を隔てる盾の役割も果たしている一方、津波や高波で亡くなる方もいるので、海に対しては感謝する一方、きちんと備えなければならない、と述べられました。

さらに、鳥羽周辺の海域は主府県への海の出入口であり、外航・内航の船が行き交う日本の経済・産業にとって重要な場所であることを力説されました。

【来賓挨拶】鳥羽市長 中村 欣一郎 氏

ロシアのウクライナ侵攻や燃料高騰などの世界の混沌とした情勢の中で変わらぬ日常があるのは海事産業の取組が日常生活に反映されているものであり感謝したい、と述べられました。



また、鳥羽市が「海の恵みがつなぐまち」であり、人と人、地域と地域が海を隔てているのではなく、つないでいるという考え方で行政を進めていることが紹介されました。

さらに、鳥羽には海に関する研究施設が多く、「海のシリコンバレー」であるとして鳥羽市を紹介。この国の豊かな海の恵みは持続的に価値を下げることなく次代に繋いでほしい、と語られました。

【第一部】

【特別講演】「『美し国』三重の挑戦」 三重県知事 一見 勝之 氏

- ①観光資源
- ②海の歴史
- ③海と産業
- ④海と観光

について、それぞれ紹介が行われました。



①については、リアス式海岸等の美しい自然や伊勢神宮をはじめとした豊かな歴史や文化があり、松坂牛、伊勢エビなどの豊かな食もあるほか、上質な宿泊施設や魅力的な観光施設が多数あることも紹介されました。

②については、紀元前からの伊勢神宮の鎮座や海女さんの文化、徳川家康の本能寺の変後の伊勢越え、江戸時代後期の太夫などが紹介されました。

③については、外貿コンテナ取扱量が全国10位の四日市港や四日市コンビナート、真珠の養殖、青さ海苔などが紹介されました。

④については、桑名の七里のわたしや鳥羽市のミキモト真珠島、志摩市の横山展望台などが紹介されました。

そのうえで、三重の海に関する課題として、「海水温の上昇」、「海洋ごみ」等を指摘されたほか、三重の海が有する可能性として、「洋上風力発電」と「海洋データセンター」を上げられました。

さらには、物流2024年問題が大きな課題として認識される中、四日市港が海運モーダルシフトの大きな拠点としてポテンシャルを有すると強調されました。

また、三重の海に関する課題として、南海トラフ地震発生時の津波被害が予想されることを挙げ、県庁内で初動オペレーションのためのシミュレーションルームの設置をしたことのほか、今後は津波避難タワーの整備などについて予算を計上していくことについて言及されました。

さらに、三重の魅力のプロモーションのため、広告宣伝や大阪万博での三重県ブースの設置、さらにはクルーズの寄港促進への取組や受け入れ促進に向けた取組についても紹介されました。

【講演】「伊勢志摩における海との共生に向けた取組み

～観光の現場から～

伊勢志摩国立公園エコツーリズム推進協議会会長 江崎 貴久 氏

海島遊民クラブとして、伊勢志摩の魅力を伝えていくためのエコツアーなどの取組について紹介されました。

とくに、観光は「鏡」であるとして、訪れるお客様の魅力を映し出す場でもあること、また、人が暮らして生活を育む場としての「奥深い知恵」を知らせることが大変重要であることも紹介されました。

観光の現場に来てみないとわからない価値を「無形観光資源」と呼んでおり、そのようなことを伝えていく「意味のある観光」をすることにより、「持続可能な地域づくり」につなげていきたい、との抱負を述べられました。

持続可能な観光のためには、持続可能な経営体制も不可欠であり、ローカルインパクトとして、ごみ持ち帰りなどのゼロインパクトも大事な一方、プラスインパクトを作り出していくことが重要であり、それが地



域におけるストーリーを知ってもらう「ブランド化」にもつながっていく、として鳥羽市で行われている海女さんと一緒にわかめ狩りをする体験型観光などについて紹介がなされました。

【第二部】

【パネルディスカッション】

「海をめぐる課題への対応と関係者間による連携・協働」

モデレーター：早稲田大学法学学術院教授 河野 真理子 氏

パネリスト： 第四管区海上保安本部長 奥 康彦 氏

国土交通省中部運輸局長 金子 正志 氏



河野氏



奥氏



金子氏

奥氏からは、「観光と海洋教育と海上保安庁」について、発表がありました。まず「灯台を活用した観光振興」については、三重県尾鷲市の三木崎灯台を活用したトレッキングツアーや、三重県鳥羽市の菅島灯台での島っ子ガイドの活動などが紹介されました。また「海洋教育への協力」については、職場体験学習や海上安全教室、小学校教員への安全教室、海洋少年団、および「海しる」を活用した海洋教育への第四管区の協力について紹介がありました。

続いて金子氏からは、「中部運輸局が取り組む海の活性化」について、発表がありました。中部地方の海事産業の現況の説明に続き、「中部の海や船舶を活用した地域振興」について、クルーズ船の寄港や船舶を活用した観光の提供、海をテーマとする体験型観光の充実などを通じた地域振興への貢献が説明されました。また「海事の担い手の確保・育成」について、採用イベントや就職セミナー、就業体験等の開催による積極的な勧誘や、高校生向けに海の仕事を紹介するパンフレットの作成と配布、幼少期から海に親しんでもらうための取組みが紹介されました。

その後モデレーターの河野教授から、「第四管区・中部運輸局における海上交通の安全のための取組み」について質問があり、奥氏からは、関係機関・団体と連携した事故防止および事故対応、そのためのコーディネート等の取組みについて回答がありました。金子氏からは、国の定める制度・基準に基づき、現場の声を聴きながら個々の現実を踏まえて安全を確保していきたいとの回答がありました。

最後にモデレーターの河野教授から「海事人材の確保・育成」について質問があり、奥氏からは、教育委員会など様々な関係者を通じて海洋教育の一

層の拡大の取組みを進めていきたいとの回答がありました。金子氏からは、安全に人や物を運ぶことの重要性を説き、海事関係の仕事の魅力を一層高めていきたいとの回答がありました。

【海事センター研究発表】

「洋上風力発電と国内外における取組み等の動向」

(公財) 日本海事センター研究員 坂本 尚繁

コメンテーター：早稲田大学法学学術院教授 河野 真理子 氏



坂本研究員



河野氏

洋上風力発電に関する英国や台湾など海外における動向や、日本国内での一般海域および港湾での洋上風力発電導入に係る動向、北九州港などの基地港湾や、洋上風力発電事業で使用される船舶、および英国を一例とした洋上風力に係る船舶の航行安全確保の取組みについて紹介しました。(別添資料参照)

続いてコメンテーターの河野教授より、欧州における洋上風力の基地港湾・サプライチェーンの形成につき、北海周辺の港湾は相互に協力してそれぞれの最も得意な点を分業して取組みを進めているとのコメントがありました。また、欧州など諸外国の状況を踏まえ、日本の海域に最も適した洋上風力、基地港湾、船舶のあり方を如何に考えるかが今後の日本の課題となる、との発言がありました。

最後に会場から、洋上風力発電の立地に伴う産業への経済波及効果について質問があり、坂本より、部品輸送・設置工事・メンテナンス等の分野を中心とした地元への波及効果について回答いたしました。

【第三部】

【特別講演】「海の安全・安心への取組み」

海上保安庁総務部長 高杉典弘 氏

海上保安庁が取組んでいる海の安全・安心の取組みについて紹介がなされました。

尖閣諸島での領海警備のほか、自然災害発生時のヘリを使った救助活動、海洋環境の保全の取組み、海上交通の安全確保の取組のほか、最近は多国間連携の取組として海上保安機関長官級会合の開催などの取組みを進めていることが紹介されました。



また、第4管区として海上交通センターでの管制業務の他、鳥羽保安部、四日市保安部、浜島分室などの組織の紹介、そのほか三重県との災害時の連携協定の締結などについての紹介がなされました。

【ミニ海保フェア】海上保安庁音楽隊

第四管区海上保安本部・鳥羽海上保安部等

うみまる、うーみんも参加して、海上保安庁音楽隊アンサンブルより演奏が行われました。



【閉会挨拶】

(公財) 日本海事センター理事長 平垣内 久隆
(別添参照)



主催者挨拶

皆様こんにちは。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。本日の海事・観光立国フォーラムは、三重県・鳥羽市にて開催いたします。

まず最初に、この会場に、またオンラインでも、大変多くの皆様にご参加いただいておりますことに、厚く御礼申し上げます。

日本海事センターは、我が国の海事分野の中核的な公益財団法人として、国内外の動向に的確に対応しつつ、海事に関する幅広い研究調査事業や助成事業を行っています。

これらの活動の一環として、産官学の関係者との連携・協働を図るとともに、海事分野について広く皆様のご理解をいただくため、2007年より「海事立国フォーラム」を開催しており、また昨年からは、新たにオンラインを活用して「JMC 海事振興セミナー」を開催し、すでに7回のセミナーを実施いたしました。

海事立国フォーラムは、例年2回、東京と東京以外の都市において開催しており、今回で32回目を数えます。

東京以外の都市での開催は、昨年8月の兵庫県神戸市、本年2月の沖縄県那覇市に続くもので、三重県での開催は初めてです。

今般の開催に当たり多大なるご協力を賜りました三重県はじめ関係者の皆様から感謝申し上げます。

さて、一口に海事分野と申しましても、海運、造船、船用工業、港湾はもとより、水産、海洋資源、エネルギー、気候変動、安全保障など広範多岐にわたります。

さらに、マリンレジャーやクルーズなども海事の重要な分野であり、海事と観光とは深い関係にあります。

日本有数の物流拠点擁する伊勢湾と黒潮流れる太平洋に面して長い海岸線を有し、また、リアス式海岸が美しい景観を造り出す伊勢志摩の海を誇る三重県においては、海の安全・安心を確保し、海の環境を保全しつつ、海を多面的に利用することが大変重要です。

本日の海事立国フォーラムでは、多様な主体の連携・協働による持続的な取組みを通じて、観光と一体となった海事の振興をどのように図っていくのか、海の安全・安心や環境の保全をどのように確かなものとしていくのか、また、脱炭素社会の実現に向けて洋上風力発電をどのように展開していくのか、といったテーマについて、皆様と一緒に考えてみたいと思います。

さて、本日の「海事・観光立国フォーラム」には、公務ご多忙の中、地元を代表して一見勝之三重県知事、中森博文三重県県議会議長、中村欣一郎鳥羽市長及び橋爪政吉志摩氏長にご臨席いただいております。誠にありがとうございます。

一見知事は、皆様ご承知のとおり、運輸省、国土交通省及び海上保安庁を中心に内閣府やフランスでの勤務を含め、行政官として要職を歴任され、2021年9月に三重県知事に就任されました。

一見知事と私とは、一見知事が運輸省に入省されて間もない時から、ということとは私自身もまだ30代半ばの頃からですが、日本のために、世の中のために、との強い思いを持って、何度も一緒に頑張ってきた仲間であります。

一見知事が、今では三重県知事として、郷里三重県の発展のために日夜尽力されておられることは誠に頼もしく、今後ますますのご活躍を期待しております。そこで本日は、まず第一部として、一見知事から、「『美し国』 三重の挑戦」と題して特別講演をしていただきます。

その後、伊勢志摩国立公園エコツーリズム推進協議会の江崎会長から、観光の現場における海との共生に向けた取組について講演をしていただきます。

続いて第二部として、「海をめぐる課題への対応と関係者間による連携・協働」をテーマに、早稲田大学法学学術院の河野真理子教授をモデレーターとして、海上保安庁第四管区海上保安本部の奥本部長と、国土交通省中部運輸局の金子局長

をパネリストとして議論を行っていただきます。

次に、当センターの坂本研究員から、洋上風力発電の国内外の取組に関する研究発表を行い、河野教授からコメントをいただきます。

さらに第三部として、海上保安庁の高杉総務部長から、海の安全・安心への取組について特別講演をしていただいた後、海上保安庁音楽隊による演奏などの

「ミニ海保フェア」を開催するという、大変盛りだくさんな内容となっております。

最後に、本日の海事・観光立国フォーラムへの皆様のご参加に対し、重ねて御礼申し上げますとともに、本日のフォーラムが、皆様にとりまして、今後の取組への有益な示唆に富むものとなり、また意見交換や交流の場として有益な機会となりますことを期待いたしまして、私のご挨拶といたします。

閉会挨拶

公益財団法人日本海事センター理事長の平垣内でございます。本日は、長時間にわたり貴重な内容の講演と有益な意見交換をいただきました。

先ずは、今回は三重県鳥羽市という海の名所において、かくも多くの方々のご参加をいただき無事開催が出来ましたことに対し改めて御礼申し上げます。そして、地元の三重県の一見知事と中村鳥羽市長にも厚く御礼申し上げます。加えて、江崎会長、河野先生、奥本部長、金子局長、高杉海上保安庁総務部長など、皆様大変お忙しい中をご登壇いただき誠に有難うございました。

長時間にわたり今回の海事・観光立国セミナーにご参加いただいた大勢の参加者及び視聴者の皆様に心より御礼を申し上げます。

実は私自身広島出身であり、瀬戸内海も多島美が有名な場所ではありますが、この鳥羽の海に非常に親近感を感じた次第です。

素晴らしい海と本日の江崎会長のお話しにもありましたそれを更に味わい深くする体験型のコンテンツが今後の観光振興に必要なことを改めて認識させていただきました。日本では、安全と比較して、環境に関する意識がそれほど高くないことが気になるところですが、これも若い世代は着実に変わっていることと思います。

また、本日の洋上風力のお話として、今後我が国において洋上風力を更に推進していくためには、浮体式洋上風力の普及も課題です。コストの問題や沖合に立地するがゆえの送電線の問題など克服すべき課題はありますが、関係者のお知恵で必ず解決するものと確信しております。洋上風力が立地することでの地元への大きな経済波及効果は、先ごろ日本郵船が秋田支店を再開されたということが象徴的です。

限られた時間の中でしたが、今回のフォーラムが三重・鳥羽の海の実現と海の安全・安心の展望等について理解や議論が深まる一助になったとすれば幸いです。

本日は、最後までご参加・ご視聴いただき、誠にありがとうございました。

第33回

海事立国 フォーラム

in **東京** 2024 **海事産業の強化を展望する**

令和6年 **2.19**月

14:00~18:00 *13:30 開場

海運ビル 国際ホール

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

主催：公益財団法人 日本海事センター 後援：国土交通省



講演会・懇親会
参加費無料

定員：先着200名

2021年5月に「海事産業強化法」が公布され、2022年4月から順次施行されている。この法律は、海運・造船・船員といった海事分野の関係者が一体となって成長し日本経済を支えるべく、海事産業基盤の維持・強化を図るものである。また、GHG排出削減といった社会的要請に応えられるよう、船舶を建造する造船業と使用する海運業の双方において投資を促進すると同時に、内航海運の働き方改革を推進するなど、これまでの海事産業政策を踏まえた最善の策として制度設計されている。

今回のフォーラムでは、本法律施行後の進捗状況を確認するとともに、本法律の狙いの具現化のために必要となる、さらなる取組等について意見交換を行い、今後の海事産業の強化を展望する。

プログラム(敬称略)

14:00 開会
主催者挨拶



(公財)日本海事センター 会長
宿利 正史

14:10 基調講演(25分)
海事産業の基盤強化に向けて ~現状と課題~



国土交通省 海事局長
海谷 厚志 氏

14:35 講演(25分)
海運分野の競争力向上



(一社)日本船主協会 会長
明珍 幸一 氏

15:00 講演(25分)
造船分野の競争力向上



(一社)日本造船工業会 会長
金花 芳則 氏

15:25 講演(25分)
内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等



日本内航海運組合総連合会 会長
栗林 宏吉 氏

15:50 コーヒーブレイク(20分)

16:10 講演(25分)
海事産業の強化に向けた海事人材の確保・育成



神戸大学 客員教授
羽原 敬二 氏

16:35 講演(25分)
海事産業の課題と、未来への期待



(一財)運輸総合研究所特任研究員、東海大学海洋研究所特任教授
(元国土交通省海事局長)
大坪 新一郎 氏

17:00 パネルディスカッション(55分)



モデレーター
一橋大学 名誉教授
杉山 武彦 氏

パネリスト
各講演者6名

17:55 閉会挨拶



(公財)日本海事センター 理事長
平垣内 久隆

18:00 閉会 (講演会終了後、同ビル3階にて懇親会を開催)

(注)講演者は公務の都合等により変更する場合があります。時間は目安です。

YouTubeでも同時中継配信をいたします。

下記のURLにアクセスして聴講いただけます。

第33回 海事立国フォーラム in東京 2024

https://www.youtube.com/watch?v=oni_lqyqbYw

聴講
無料



第33回 海事立国フォーラム in 東京 2024

海事産業の強化を展望する

日時 令和6年2月19日(月) 14:00~

場所 海運ビル

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

講演会 2階 国際ホール
14:00 ~ 18:00 13:30開場
定員：先着200名

懇親会 3階 303会議室
講演会終了後

講演会・懇親会ともに

事前登録制

参加費無料

アクセス

東京メトロ 半蔵門線・有楽町線・南北線
「永田町」駅 4番・5番出口より徒歩1分



申込方法

参加を希望される方は、
右記URLまたはQRコードよりお申込みください。
お申込みいただいた方には、
受付番号入りの文書をお送りいたしますので、
それをプリントアウトして参加証としてください。
または受付にて番号をお知らせください。



●お申込みURL

← <https://www.jpmac.or.jp/application/F456387/>

●日本海事センターHP

<https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

検索



締め切り 令和6年2月9日(金) 必着

※参加申込者が多数の場合、事前登録をされていない方、当日の参加申込の方などについては、ご入場をお断りする場合がございますので、あらかじめご了承ください。

お問合せ先

(公財)日本海事センター 企画研究部 TEL:03-3263-9421
東京都千代田区麴町4-5 海事センタービル (土・日・祝日を除く 9:30 ~ 17:30)

【個人情報の取り扱いについて】

(1) 本参加申込書によって収集された個人情報は当センターが主催・後援する各種催し、出版物等のご案内や講演会においての参加者照会に利用し、それ以外の目的には利用致しません。
上記の目的以外に利用する場合は、ご本人に通知し、再度ご承諾いただきます。

(2) 収集された個人情報は必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、第三者に提供することはありません。

第33回海事・観光立国フォーラム in 東京 2024 開催結果 海事産業の強化を展望する

開催日：令和6年2月19日（月）14:00～18:00

場所：海運ビル国際ホール

主催：（公財）日本海事センター

後援：国土交通省

【開催概要】

2021年5月に「海事産業強化法」が公布され、2022年4月から順次施行されています。この法律は、海運・造船・船員といった海事分野の関係者が一体となって成長し日本経済を支えるべく、海事産業基盤の維持・強化を図るものである。また、GHG排出削減といった社会的要請に応えられるよう、船舶を建造する造船業と使用する海運業の双方において投資を促進すると同時に、内航海運の働き方改革を推進するなど、これまでの海事産業政策を踏まえた最善の策として制度設計されています。

今回のフォーラムでは、本法律施行後の進捗状況を確認するとともに、本法律の狙いの具現化のために必要となる、さらなる取組等について意見交換を行い、今後の海事産業の強化を展望します。



【開会挨拶】（公財）日本海事センター会長
宿利 正史

（別添参照）



【基調講演】「海事産業の基盤強化に向けて ～現状と課題～」
国土交通省海事局長 海谷厚志 氏

我が国造船業の事業基盤強化、燃費性能に優れた船舶等の導入等による外航海運業の競争力強化、内航の若手船員の定着に向けた働き方改革、取引環境の改善・生産性の向上などの必要を背景に制定された海事産業強化法の概要について、造船業に係る事業基盤強化計画の認定制度、海運業に係る特定船舶導入計画の認定制度、船員の労務管理の適正化、内航海運の取引環境改善、生産性向上および新技術の導入促進などが説明されました。



また、持続可能な海事産業の実現のための現下の現状と課題につき、
①外航海運
②内航海運
③造船
④船員の確保・育成
について、それぞれ説明が行われました。

①については、日本商船隊の国際競争力及び経済安全保障の確保・維持のため、事業者が先を見通した投資を行える環境整備、日本籍船と外国籍船の競争条件の均一化、世界的に不足している船員の安定的な確保の必要が説明されました。

②については、持続可能な内航海運・旅客船事業の実現のため、事業者が先を見通した投資を行える環境整備、中小零細を多く抱える産業構造改革・生産性向上、将来の内航需要・人口の見通しと船員の確保の必要が説明されました。

③については、新技術・ゼロエミッション燃料に対応した造船業の実現による内外航の課題解決の下支えのため、船舶産業の変革実現、事業者が先を見通した投資を行える環境整備、深刻化する船舶産業人材不足への対策の必要が説明されました。

④については、安定的な船員の確保のため、持続可能で時代の変化に対応した船員養成の実施、働き方改革等による魅力向上等を通じた船員の確保の必要性が説明されました。

【講演】「海運分野の競争力向上」
(一社)日本船主協会会長 明珍 幸一 氏

我が国経済活動、国民生活、サプライチェーンを支え、日本の経済安全保障および我が国企業の活動や地域経済にも貢献するという海運の使命を果たしていくため、日本商船隊の国際競争力の更なる強化が必要となることが説明されました。



続いて、国際競争力強化に向けて外航海運が取り組むべき課題として、①海運税制のイコールドフィティングの必要

と海事産業強化法による環境整備の進展、②2050年までの温室効果ガスネットゼロを目指すGXの推進・ゼロエミッション船の導入や代替燃料の供給確保などの取組み、③デジタル技術の活用もよる安全運航の強化などDXの推進、④海事人材の確保・育成のための広報活動などの取組みなどについて説明がありました。

最後に、我が国海運がその使命を果たすには、世界のシーレーン/チョークポイントにおける航行の自由と安全の確保が大前提となることが指摘されました。

【講演】「造船分野の競争力向上」

(一社) 日本造船工業会会長 金花芳則 氏

日本の造船・舶用工業は、海運業とともに我が国の海上物流を支える中核的存在であり、多種多様な周辺産業を擁する裾野の広い産業で地域経済の発展及び雇用の確保を牽引するとともに、日本の経済・安全保障の観点からも重要な役割を担っていることが説明されました。



続いて、2050年のGHG排出量実質ゼロを達成するため、同年までに既存船の総取替、および新規船舶のゼロエミッション化など新燃料船等への代替促進を行う必要がある状況から、今後の世界の新造船建造需要は、高いレベルが続くとの見込みが説明されました。

こうしたカーボンニュートラルへの対応により変容する新造船マーケットにおいて、日本造船業は、高いカーボンニュートラル技術を強みとして現状では十分な国際競争力を有しており、増大する需要の取り込みと収益性の向上が可能であるが、そのために大規模な設備投資を通じたスマートファクトリー化の進展が今後必要となることが説明されました。

【講演】「内航海運の現状と海事産業強化法への対応」

日本内航海運組合総連合会会長 栗林宏吉 氏

内航海運業界は国内物流の40%を占め、産業基礎物資を多く運搬する重要な輸送モードだが、船舶の約7割が船齢14年以上と老朽化しており、また60歳以上の高齢船員が約27%を占めるなどの課題を現状抱えているとの説明がありました。



続いて、これらの課題に対応した海事産業強化法の施行に対し、内航海運業は、船員の働き方改革の推進や船舶の大型化・組織再編などを含めた業界としての対応を実施するとの説明がありました。さらに、カーボンニュートラルなどの環境対応や少子化に伴う船員不足などの課題の解決のため不可欠となる国や荷主等の更なる協力を目指し、荷主対話等を通じた海上物流の重要性の理解の拡大や人材確保への一層の協力をお願いなども含め、国内物流を支える輸送モードとしての安定輸送の継続の取組みを図っていくとの説明がありました。

【講演】「海事産業の基盤強化に向けた海事人材の確保・育成」
神戸大学客員教授 羽原 敬二 氏

海事産業強化法による海事産業の基盤強化が図られる状況のもと、次世代の海事人材確保・育成の促進対策が必要となるとの指摘がありました。具体的には、個々の人材の人生にとってプラスとなる健康で安全な海上労働の実現・船員の働き方改革、女性船員のキャリア実現が可能となる海事社会環境整備、海事人材の流動性を確保するための施策の実施、海事産業を強化する基盤要件として海事産業の強化に向けた新たな海事職種の創生、かかる次世代海事人材の確保・育成基盤として異分野技術を融合したオープンイノベーションやデジタルトランスフォーメーションを推進する更なる技術革新を踏まえた新たな人材育成システムの構築、海事データサイエンティストの人材育成などにつき、それぞれ説明がありました。



また将来に向けて必要となる日本の海事産業振興政策につき、海事エンジニアリングの究極技術目標の提示、海事コンサルティング機能の強化と組織構築の必要、日本固有の事情を踏まえたサルベージ機能の強化、造船におけるコスト競争から技術開発競争へのパラダイムシフト、高付加価値型の実業振興などについて説明がありました。

そして海事力強化とアジア太平洋地域の海事社会主導體制の構築のため、新たな海事大学システムの設立や、海洋安全保障の確保・充実を目指した人材育成の必要、アジア太平洋地域における国際海事教育訓練機関の創設の必要などが提言されました。

【講演】「海事産業の課題と、未来への期待」

(一財) 運輸総合研究所特任研究員

東海大学海洋研究所特任教授 (元国土交通省海事局長)

大坪 新一郎 氏

海運・造船・船員が一体となって成長し日本経済を支えられるよう産業基盤を維持・強化し、温室効果ガス排出削減などの社会的要請に応えられるよう政策誘導するため制定された海事産業強化法の策定に際し、特に重要と考えていた課題、①日本の海運と造船(舶用含む)は共に成長できるか、②脱炭素化を成長の糧にできるか、③内航は船員不足を克服できるかの3点について、それぞれ説明がありました。



①については、日本海運では海外建造船が増加するなど日本造船との関係性や周辺環境が変化するなか、マンパワーの限られる造船が海運の新たなニーズに合う製品を供給できるようパートナーとしてコンセプト段階から協働できるようにするため、好循環を生む必要な支援措置が用意されたが、依然として残る人的資源の制約から生じる課題

の克服のため、海運側の関与・コミットも必要となることが説明されました。

②については、従来は船上での燃料燃焼による排出の減少を目指し、国産エンジンによるゼロエミッション船の開発・実証などの取組みが順調に進められているが、燃料を生産・輸送・船上使用するプロセス全体におけるカーボンニュートラルにおいては、燃料を生産する上流（船の世界の外）における取組みが不可欠となることから、世界中の業界と連携して、エネルギー上流のプレイヤーや各国政府に声を上げることが必要と説明されました。

③については、若者の定着率上昇を目指し、労働環境が多様である内航業界の労働条件を改善するため、内航船の改善が有効であるとして、内航ミライ研究会による型式・システム統一の取組みが紹介されました。

【パネルディスカッション】

モデレーター：一橋大学名誉教授 杉山 武彦 氏

パネリスト：各講演者6名

はじめにモデレーターの杉山氏から、各業界の取組みをどう評価するかという視点も加え、これまでの講演を深掘りするとともに、今後の展望について洞察を深めていきたいとの発言がありました。



まず大坪氏から明珍氏に、海運と造船が協働する動きはあるか、そのために造船側で改善してほしいと思われる点は何か質問があり、明珍氏からは、海運と造船の協働は環境対応のLNG船や水素運搬船などで進んでおり、今後はスピード感や造船能力の強化が必要となるとの回答がありました。

さらに大坪氏から金花氏に、船舶の基幹部品の国産化についての取組み、サプライチェーンの強靱化について質問があり、金花氏からは、コロナ禍においても海外部品・人材には供給リスクの存在が確認されたが、経済安保の観点からも部品の国産化は重要であり、供給を海外に依存する部品についても国産化のための検討を開始しているとの回答がありました。

続いて羽原氏から明珍氏に、海運のPRキャンペーンの手ごたえや今後の展開の方針などについて質問があり、明珍氏からは、20～30代をターゲットに海運を知ってもらい人材を確保する取組みを行っているほか、小中学校（教員も含む）への出前授業や施設見学会などの取組みについて回答がありました。

さらに羽原氏から栗林氏には、船員の高齢化や若年層の雇用の定着に対応する取組みについて中長期的対応も含めて質問があり、栗林氏からは、国の支援も踏まえ5年を目途に船上での通信環境の改善、奨学金の拠出、地方組合の活動の支援、動画配信やSNSを活用した広報

などの取組みを行い船員の確保を進めていくとの回答がありました。

これらの質疑を踏まえ、杉山氏から海谷氏にコメントが求められ、海谷氏からは、人材の獲得と技術の進歩が2本の柱であり、能登地震でも船と港のマッチングなど海運業の課題が浮き彫りになった中、標準化は人材の問題の解消に繋がる可能性があり、また平成初期の物流コストの削減動向が現在の人材不足に繋がっている可能性も考えられるが、今後は何のために人材を確保するかも考えながら、人材を、単に輸送部門の労働者としてだけでなく海事分野のソフトインフラとして確保していくことを、教育機関の在り方も考えながら検討していく必要があると感じたとの回答がありました。

この後大坪氏から海谷氏に、IMO等今後の国際的なルールメイキングに関する取組方針等について質問があり、海谷氏から、温室効果ガス排出削減のための経済的手法に関しては日本提案への賛同意見も増えており、日本としては引き続き現実的に実現可能な案をもって、したたかな欧州諸国にも対応していくとの回答がありました。

さらに羽原氏からは海谷氏に、JMETS改革についてどのような考えを持っているか質問があり、海谷氏から、JMETSは複数の期間を統合して誕生した機関であり、転換期としての課題もあるが、市場に求められる船舶も変わっていく状況のもと、効率的な船員養成に向け色々考えていくとの回答がありました。

最後に杉山氏より、明珍氏・金花氏・栗林氏にそれぞれ各業界の展望、今後の取組みについてコメントが求められました。

明珍氏からは、環境対応・海事人材の育成に努めていくとの回答がありました。

金花氏からは、造船事業の復活に向けゼロエミ動向を踏まえた需要に対応していくとの回答がありました。

栗林氏からは、人材確保が喫緊の課題であり新しい環境を整備して人材を確保していくとともに、荷主の理解を求めて丁寧な説明を行っていくとの回答がありました。

最後に海谷氏から、本日頂いた様々なご意見を海事行政に反映していきたいとのコメントがありました。



【閉会挨拶】（公財）日本海事センター理事長
平垣内 久隆
（別添参照）



主催者挨拶

皆様こんにちは。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。

本日の海事立国フォーラムには、この会場にも、またオンラインでも、大変多くの皆様にご参加いただいております。誠にありがとうございます。

日本海事センターは、我が国の海事分野の中核的な公益財団法人として、国内外の動向に的確に対応しつつ、海事分野の振興を目的として、専門的な研究調査を行うとともに、産・官・学連携のプラットフォームの役割を果たし、さらに海事関係団体の公益活動に対する助成や海事図書館の運営などを行っています。

これらの活動の一環として、海事分野の重要性について広く国民の皆様のご理解をいただくために、2007年より「海事立国フォーラム」を開催しており、今回で33回目を迎えることになりました。

東京での海事立国フォーラムの開催は、2021年10月以来となりますが、この間、2022年8月に兵庫県神戸市で、2023年2月に沖縄県那覇市、10月に三重県鳥羽市でフォーラムを開催してきました。いずれも、それぞれ神戸市長、沖縄県知事、三重県知事をはじめ地元から多くの皆様にご参加いただき、大変盛況に開催することができました。

本日の海事立国フォーラムの開催に当たりまして、多大なご協力を賜りました国土交通省海事局、日本船主協会、日本造船工業会、日本内航海運組合総連合会など多くの関係者の皆様に、心から感謝申し上げます。

当センターでは、海事立国フォーラムに加え、2022年から、新たにオンラインを活用して「JMC 海事振興セミナー」を開催しています。その時々に関心の高い重要なテーマをとりあげて、最新の情報を共有し、関係者で議論するもので、すでに8回のセミナーを開催し、回を重ねるごとに、幅広い分野から多くの皆様にご参加い

ただいております。

さて、最近の海事をめぐる動向に目を向けますと、国際情勢はますます流動化・不確実化しており、昨年末からは、紅海においてイエメンの反政府武装組織フーシ派による商船への攻撃が相次ぎ、多くの商船が紅海・アデン湾を経由せず、喜望峰経由のルートに変更するなどの措置を余儀なくされています。これに伴い、輸送の遅れやコストの上昇など、グローバルサプライチェーンに大きな影響が出つつあります。

国内においては、物流の「2024年問題」への対応として、内航海運へのモダリティシフトの期待が高まる一方、船員の確保・育成と定着が大きな課題となっています。

一方、脱炭素化については、2050年カーボンニュートラルに向けて、国際海事機関（IMO）においてGHG削減に向けた中期対策の議論が本格化しており、また、先行してEUにおいては、EU域内を発着する船舶に対し、今年から欧州の排出量取引制度（EU-ETS）が適用され、船主等において温暖化ガス排出量に応じた排出枠購入の必要が生じることとなりました。

造船の分野においても、ゼロエミッションに向けた次世代船舶の開発が急ピッチで進められており、内航海運の分野においても脱炭素化の取組が急務の課題です。

さらに、自動運航船の実用化に向けた取組など、新しいテクノロジーを活用した海事イノベーションの動きも加速しており、海運分野におけるGX・DXに対応した船員等のスキルの向上や、洋上風力などの新たな分野の展開に向けた人材の育成など、海運・造船業界を挙げて、中長期的な視点に立って、計画的に海事人材の確保・育成に取り組んでいく必要があります。

当センターでは、昨年11月に私と野村上席研究員がスウェーデンのマルメを訪れ、同市にある世界海事大学（WMU）と共催で「新技術が創る船員の未来について

て」というテーマでシンポジウムを開催いたしました。大変有意義なシンポジウムでしたが、当センターのホームページでこのシンポジウムの映像を公開しておりますので、ご関心をお持ちの方は是非ご覧いただきたいと思っております。

これらの内外における様々な課題への対応は、いずれも我が国の海事産業にとって「チャレンジ」ではありますが、同時に、我が国の海事産業が国際競争力を高め、真に持続可能な基幹産業として飛躍・発展していくための大きな「チャンス」でもあります。

我が国においては、2021年にいわゆる海事産業強化法が制定され、海運業と造船業が連動して、我が国の海事産業全体が業種の垣根を超えて好循環を生み出し、共に成長するための支援措置等が用意されており、船員の働き方改革をはじめすでに同法に基づく取組が進められているところです。

本日の海事立国フォーラムでは、我が国の経済社会を支える基幹産業であり、かつ、経済安全保障の担い手である海事産業が、時代の大きな変化の中で、産業の革新に向けてどのように取り組んでいるのか、また、海事産業の持続的な成長と新たな飛躍に向けて今後さらにどのような取組や施策が求められるのか、といったテーマについて、皆様と一緒に考え、そして今後の展望についても考察してみたいと思っております。

さて本日は、まず国土交通省の海谷厚志海事局長による基調講演の後、日本船主協会の明珍幸一会長、日本造船工業会の金花芳則会長、日本内航海運組合総連合会の栗林宏吉会長、神戸大学の羽原敬二客員教授、運輸総合研究所特任研究員兼東海大学海洋研究所特任教授の大坪新一郎元国土交通省海事局長から講演をしていただきます。

続いて一橋大学の杉山武彦名誉教授をモデレーターとして、6名の講演者の皆様にパネリストとして議論を行っていただきます。

最後になりますが、本日の海事立国フォーラムへのご参加に対し、改めて御礼申し上げますとともに、本日のフォーラムが、皆様にとりまして、今後の取組への有益な示唆に富むものとなり、また交流の場として有益な機会となりますことを祈念いたしまして、私のご挨拶といたします。

閉会挨拶

公益財団法人日本海事センター理事長の平垣内でございます。本日は、長時間にわたり貴重な内容の講演と有益な意見交換をいただきました。

先ずは、今回久しぶりの東京での開催、また産官学の海事産業に関わるトップの方々にご登壇いただいたということで、かくも多くの方々のご参加をいただき、ほぼ会場満席で開催が出来ましたことに対し改めて御礼申し上げます。

社会インフラともいふべき海事産業ですが、とくに外航海運業と造船業は、熾烈な国際競争にさらされ、国際競争力の向上が不可欠です。隣国である中国や韓国は自国の海事産業の保護・育成に熱心であり、国を挙げた競争となっていることは皆さまご承知のとおりです。

また、我が国の国内物流のいわゆる 2024 年問題も大きな社会問題となっています。日本の物流がこんなに国民の関心を引き、政府の閣僚会議でも大きな議題となったことははじめてではないでしょうか。内航海運はモーダルシフトの担い手として大きな期待が寄せられていますが、若手船員の確保育成や生産性の向上など、多くの課題の克服が求められています。

さらに、コロナ禍を経て、海上運賃の高騰や物流の混乱が続いた中で、荷主もサプライチェーンの再構築などの動きを加速させています。また、地球規模の気候変動対策として、国際海運をはじめとしたカーボンニュートラルの取組が加速化する中、代替燃料による船の開発とゼロエミ船へのシフトなどの取組が進んでおり、これが我が国の造船復活の大きなチャンスであるこ

とも本日の講演で皆さまご指摘されたとおりです。

このような我が国を取り巻く環境が大きく変化する中、「海事産業の強化」というテーマで産官学のトップの方々に集まっていただき議論できたことは、大変貴重であり、時宜に叶ったものではなかったかと考えています。

政府においては、2021年の海事産業強化法、そして昨年の上陸運送法の改正といったように法改正に取り組んでおり、政府が業界と一体となって海事産業の強化に取り組もうとしていることは大変いい動きだと思います。ぜひとも多くの関係者が連携協力し合う動きがますます大きなものになっていくことを期待しているところです。

限られた時間の中でしたが、今回のフォーラムが海事産業の強化に関する課題や取組、そして今後の展望について、理解や議論が深まる一助になったとすれば幸いです。

本日は、最後までご参加・ご視聴いただき、誠にありがとうございました。

第6回 JMC 海事振興セミナー

「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた国際海運・物流の課題と将来展望」

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、日本海事センターにおいて、「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた国際海運・物流の課題と将来展望」と題し、第6回 JMC 海事振興セミナーを開催いたします。皆様におかれましては、ぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

敬具

記

日 時：2023年5月10日（水） 14:00～16:30

開催方法：ハイブリッド形式（Zoom ウェビナー併用）

場 所：海事センタービル4階会議室（東京都千代田区麹町4-5）

概 要

新型コロナウイルス感染症のパンデミックに伴いグローバルサプライチェーンが大きな混乱に見舞われる中、世界中の企業関係者が供給体制の再構築を迫られている。特に、海上コンテナ輸送を中心とした国際物流の強靱化・持続可能性の追求は、海上コンテナ輸送の遅延や運賃の上昇、さらにはロシアのウクライナ侵攻などの状況を受けて、海運・物流関係者にとって喫緊の課題となっている。

このため、船社・港湾・荷主・フォワーダー等の有識者・専門家に集まって頂き、エンドツーエンドの国際複合一貫輸送サービスの課題と将来展望について、最新の動向の情報共有とともに意見交換を行うこととしたい。

- 14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長 宿利 正史
-
- 14:05 「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた日本の海上コンテナ輸送と国際物流の課題」
関西大学 商学部 教授 飴野 仁子 氏
-
- 14:25 「フォワーダーの国際物流戦略と海上コンテナ輸送」
NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社
グローバル事業本部海運フォワーディング部 部長 犬井 健人 氏
-
- 14:45 「サプライチェーンの強靱化に向けた今後の論点」
A.P. モラー・マースク 公共政策・規制担当本部 駐日代表 山本 航平 氏
-
- 15:05 「サプライチェーンの強靱化における国際コンテナ戦略港湾の役割と取組」
横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長 人見 伸也 氏
-
- 15:25 「中欧班列から見る中国の国際複合輸送の動向と日本が学ぶべき取組み」
(公財) 日本海事センター 企画研究部 客員研究員 福山 秀夫
-
- 15:45 【パネルディスカッション】 モデレーター：流通経済大学 流通情報学部長 教授
物流科学研究所所長 矢野 裕児 氏
パネリスト： 犬井 健人 氏、山本 航平 氏、人見 伸也 氏
-
- 16:30 【閉会挨拶】 (公財) 日本海事センター 常務理事 下野 元也

参加費：無料

お申込み：下記 URL 又は QR コードよりお申込みください。(HP からもお申込みいただけます)

<https://www.jpmac.or.jp/application/S696731/> (申込期限：5月8日(月)まで)

◆お申し込みいただいた方には、後日、視聴用 URL をご送付いたします。

※本セミナーのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。



お問合せ：公益財団法人 日本海事センター 企画研究部
〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階

TEL:03-3263-9421 FAX:03-3264-5565

E-mail:jmcseminar@jpmac.or.jp HP:<https://www.jpmac.or.jp/>

【講演者略歴】

関西大学 商学部 教授 ^{あめの ひろこ} 飴野 仁子 氏

2003年 東海大学海洋学部特任講師、2004年 西南学院大学商学部専任講師、2005年 助教授を経て、2007年 関西大学商学部准教授、2012年より現職。博士（商学）。専門分野：ロジスティクス、物流。国土交通省交通政策審議会港湾分科会委員、大阪地方労働審議会港湾労働部会委員、北九州市地方港湾審議会委員。日本物流学会理事、日本港湾経済学会理事。



NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

グローバル事業本部海運フォワーディング部 部長 ^{いぬい たけひと} 犬井 健人 氏

1986年 4月 日本通運株式会社入社
 1995年 1月 カナダ日本通運有限会社勤務
 2001年 1月 日本通運株式会社 東京国際輸送支店課長
 2005年 1月 フランス日本通運有限会社勤務
 2012年 1月 日本通運株式会社 横浜国際輸送支店次長
 2017年 5月 日本通運株式会社 海外事業本部 グローバルフォワーディング企画部長
 2019年 4月 日本通運株式会社 大阪国際輸送支店長
 2022年 7月 NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社 海運フォワーディング部長



A.P. モラー・マースク 公共政策・規制担当本部 駐日代表 ^{やまもと こうへい} 山本 航平 氏

上智大学外国語学部を卒業後、13年4月マースク入社。15年極東アジア地域アフリカ航路収益管理課長、18年北東アジア地区社長室長、20年アジア太平洋地域事業統合責任者、21年日本支社公共政策部長。23年2月から現職。



横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長 ^{ひとみ しんや} 人見 伸也 氏

1984年 4月 日本郵船株式会社 入社
 1995年 4月 NYK Line (HongKong) Manager
 2005年 4月 NYK Line (Italy) President&Chairman
 2011年 4月 同 秘書グループ長
 2013年 4月 同 港湾国内グループ長
 2014年 11月 同 港湾グループ長
 2016年 4月 同 タンカーグループ長
 2018年 4月 同 経営委員
 2020年 6月 同 執行役員
 2021年 1月 横浜川崎国際港湾株式会社 取締役
 2021年 2月 同 代表取締役社長（現任）



流通経済大学 流通情報学部長 教授 物流科学研究所所長 ^{やの ゆうじ} 矢野 裕児 氏

横浜国立大学工学部、大学院、日本大学大学院理工学研究科博士後期課程修了。工学博士。日通総合研究所、富士総合研究所を経て、現在に至る。専門分野はロジスティクス、物流。主な著書「物流論」「現代ロジスティクス論」中央経済社。



(公財) 日本海事センター企画研究部 客員研究員 ^{ふくやま ひでお} 福山 秀夫 氏

1980年九州大学卒業、同年 山下新日本汽船入社、1991年日本郵船に移籍、2004年日本郵船北京事務所代表、中国における定期コンテナ船輸送等に関り、2005年中国物流研究会という任意の会に入会し、本格的に中国物流の研究を開始。現在も研究を継続中、2014年九州の日本郵船の関連会社(株)ジェネックで港湾物流業を経験し、九州地域・北東アジア地域・東南アジア地域における海運業と物流業を研究した。2020年日本郵船退職、同年(公財)日本海事センター客員研究員、日本海運経済学会、日本港湾経済学会、日本物流学会、日本貿易学会会員



第6回 JMC 海事振興セミナー 開催結果 「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた国際海運・物流の課題と将来展望」

日時:2023年5月10日(水) 14:00~16:30

開催方法:オンライン配信 (Zoom ウェビナー)

1. 開催概要

令和5年5月10日、東京都千代田区麹町の海事センタービル4階会議室において、第6回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は、「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた国際海運・物流の課題と将来展望」と題して、ZOOM を活用したオンラインセミナーを行いました。多くの視聴者から参加登録をいただき、盛況裡に開催することができました。

(参加者数:392名)



2. 開会挨拶

(公財)日本海事センター会長 宿利 正史
(別紙参照)



3. 講演及び意見交換の概要

(1) 講演

「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた日本の海上コンテナ輸送と国際物流の課題」 関西大学商学部教授 飴野 仁子 氏

「途切れ目の無いサプライチェーンに向けて～世界・国内と繋がる国際コンテナ港湾を生かす～」というサブタイトルの下、以下の通り報告がありました。



1. 国際基幹航路の寄港：日本のサプライチェーン途絶リスク回避策（国内の生産力強化、国内の生産拠点等の整備）、国際基幹航路の寄港回数（直行便の充実、コンテナ船の平均船型の推移、北米東岸向け直航輸出航路の横浜港への新規寄港開始。）
2. 集貨・創貨の取組み：釜山港トランシップ貨物の転換（①国際フィーダー航路網の強化（地方港からの集貨）、②外航フィーダー航路網の強化（東南アジア等からの広域集貨）、CT 近隣への物流施設の集積（ロジスティクス・ハブ形成、新たな貨物需要を創出）。
3. 選ばれる競争力ある港湾へ：港湾・海運の脱炭素化を推進するために、①日本企業の脱炭素化の経営認識促し、②CNP 認証制度を導入する。港湾物流業務の効率化、コンテナ物流の生産性向上、データの提供・活用（サイバーポートと NACCS 連携等・海上・陸上コンテナ物流の効率化、コンテナターミナル一体利用推進、高規格ターミナルの整備）。
4. 港湾労働を取り巻く環境と港湾ターミナルの未来：港湾労働に関する状況、人を支援する AI ターミナル

(2) 講演

「フォワーダーの国際物流戦略と海上コンテナ輸送」

NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社

グローバル事業本部海運フォワーディング部部长 犬井 健人 氏

以下の通り報告がありました。

1. 海運市況の振返り

海運市況混乱の主要因として、①堅調な輸送需要＋コロナ感染による港湾の作業人員欠如、港湾混雑の悪化、輸送遅延の拡大、スペース不足、運賃の高騰＋コンテナ不足があり、アジア北米トレードとアジ



ア欧州トレードとも、2020年7月から21年年間を通して、荷動きと運賃の上昇が続いた。

2. 国際物流戦略とフォワーダーの施策

A. 競争力強化に向けたフォワーディングの施策

NXグループの競争力強化にむけたフォワーディング体制の確立を目指し、NX GLOBAL OCEAN NETWORK をシンガポールに設立、船社選定・集中購買、NVOCC 海上輸送商品の企画、グループ現地法人への販売及び役務提供などを行った。

B. グリーン物流

欧州系フォワーダーを中心に海上 LCL サービスの排出量実質ゼロのカーボンニュートラルへの切り替えを行い、NX-GREEN Calculator などのグリーン物流に取り組んだ。

C. スマート物流

各社で・見積もり・貨物追跡・海運市況情報の提供などデジタル化が加速。荷主・フォワーダー・欧州フォワーダー、日系フォワーダーはデジタル化に取り組んだ。

D. ①サプライチェーン維持のためのサービス力：サプライチェーンの策定と維持のために、海外ネットワークと作業戦略を活用した物流サポート体制とフォワーディング+α（付加価値）（ロジスティクス、国内輸送、その他の作業）構築、グローバル SCM ソリューションと BCP のための輸送サービスの造成につながった。

②サプライチェーンの創出と維持：BCP のための輸送サービスの造成、コロナ禍の物流への対応として、メキシコのマンザニーロ経由 SEA & Truck、中欧鉄道を利用した中国欧州間ルートを創出した。

(3) 講演

「サプライチェーンの強靱化に向けた今後の論点」

A.P. モラー・マースク公共政策・規制担当本部駐日代表 山本 航平 氏

マースクラインが、海運業からインテグレーターの立場へ変更したこと、その視点から、以下の通り報告がありました。

1. 本日の位置付け

- 「サプライチェーンの強靱化」への関心は高いが、実践している企業数は増えてはいないのではないかと、いう疑問がある。



- 今後の論点は、「強靱化」がもつ2つの要素である、自社サプライチェーンにおける「ダメージ耐性を強め」、「速やかに回復」できるためにはどうすれば良いかということである。

2. 「ダメージ耐性を強めるには？」

検討すべき耐性強化に向けてのテーマは、「データと可視性」。「在庫状況の可視化」、「情報の可視化」、「貨物状況の可視化」、「サプライチェーンデータの統合」が4つのポイントとなる。

3. 「速やかに回復」できるには？」

テーマとして、速やかな回復を実現する「アジリティ」として、「輸送の柔軟性」、「柔軟で広範な倉庫ネットワーク」、「BCP 策定と明確な実行体制」の3つのポイントがある。

結論：サプライチェーンを取り巻く事業環境が根幹から変容しており、サプライチェーンの“再配線”、戦略的パートナーシップ、新たな物流ソリューションが必要である。

(4) 講演

「サプライチェーンの強靱化における国際コンテナ戦略港湾の役割と取組」

横浜川崎国際港湾株式会社代表取締役社長 人見 伸也 氏

以下の通り報告がありました。

1. 会社紹介

2. 横浜・川崎港コンテナ取扱量の動向

コロナウイルス感染症拡大の長期化、ウクライナ侵攻や上海のロックダウンなど世界情勢が不安定な状況のなか、2022年横浜港・川崎港外内貿のコンテナ取扱個数は前年同期比増加見込み。コロナ禍前の水準に近づきつつある。

3. 日本の港湾を取り巻く現状

アジア・アメリカ間の国別コンテナ輸送量に関する90年代との構造変化をみると、

日本の占める比率がかなり低下している。原因として、船舶の大型化への対応への遅れがある。特に、最大水深岸壁建設の遅れが問題。

4. 国際コンテナ戦略港湾の背景と目的

基幹航路維持拡大のためにハード・ソフト一体となった「集中」を実施することを目的として、2010年京浜港・阪神港を国際コンテナ戦略港湾に選定。2016年3月横浜川崎国際港湾株式会社が設立された。

5. 国際コンテナ戦略港湾としての役割



スピーディかつ確実な輸送ネットワークの構築、世界最高水準のサービスの提供、グローバルサプライチェーンの強靱化が期待されている。

6. 具体的な取組

- ①競争力強化：南本牧ふ頭への利用者の集約と一体的運用の実現、横浜港内ターミナルの再編、DX,GX、省力化、安定稼働の実現
- ②集貨：安定的で競争力のある国内輸送網の確保、構内における円滑な接続、鉄道の活用
- ③創貨：ターミナル周辺へのコンテナ取扱機能強化と物流施設の立地促進
- ④環境：ターミナル施設における環境負荷低減、LNG バンカリング拠点形成
- ⑤DX：CONPAS の導入
- ⑥コンテナ港湾の効率性指標：2020 年横浜港が世界一

(5) 講演

「中欧班列から見る中国の国際複合輸送の動向と日本が学ぶべき取組み」

(公財) 日本海事センター企画研究部客員研究員 福山 秀夫

1. 欧州航路と中欧班列の動向

欧州航路の 2022 年の荷動きがコロナ前の 2019 年をかなり下回った、一方で、中欧班列は逆に増加し増勢を保っている。原因は、中露の好調な関係を反映したロシア、ベラルーシと中国間の荷動き急増がある。ロシア向けには東通道が、ベラルーシ、欧州向けには阿拉山口、ホルゴスルートが使用される

が、欧州ルートは、西 1 通道ではなく、西 2 通道のカスピ海ルートが活用されている。西 3 通道の「中国・キルギス・ウズベキスタン鉄道は 2023 年より開発開始。将来性と BCP を睨んで、民間企業の新ルート開発機運の高まりがあり、日通やマースクは、カスピ海ルートを開発している。



2. 日本が学ぶべき取組み

世界トップ 10 の港湾中、中国港湾が 7 港を占め、上海港は 13 年連続首位。理由は、中国交通運輸部の海鉄連運政策（港湾と鉄道の現代化の推進）、ランドブリッジ推進政策（中欧班列の推進、中欧班列と周辺国の海運及び鉄道との接続）にある。中国の港湾と鉄道の現代化の歴史をみると、日本が何を学び、何をなすべきかわかる。「港湾の現代化」からは、①国際複合輸送＝国内交通連携輸送（双循環の形成）、②国際コンテナの海陸連携輸送（SEA & RAIL）輸送の実現、③港湾の地域集貨力の強化（海運センターの構築等）、

④鉄道を中心とした内陸港（国際陸港）の建設、⑤鉄道・河川交通・トラック等の内陸輸送との連携を意識した港湾エリアの整備、⑥SEA & RAIL 対応のスマート化、グリーン化ターミナルの建設を挙げられ、「鉄道の現代化」からは、①国際コンテナ輸送担当の専用組織設置、②客貨分線、③コンテナセンター駅の建設（港湾との連携、スマート化、グリーン化）、④鉄道駅中心の税務・商務・金融などを含む拠点港の建設、国際陸港の建設、⑤船社のコンテナ等の蔵置可能な鉄道デポの建設、⑥荷主の貨物集約化を可能にするコンテナ輸送サービスの形成、⑦ブロックトレインの編成などである。2000年代当初、港湾・鉄道の運営やインフラが、日本に遅れること40年の中国が、20年で後れを取りも出した現在、現代化で遅れている日本は、何年で取り戻すことができるか、それが問われている。

(6) パネルディスカッション

モデレーター： 流通経済大学流通情報学部長教授
物流科学研究所所長 矢野 裕児 氏



1) 犬井氏への質問と回答

①新型コロナウイルス感染拡大、ウクライナ情勢等によりグローバルサプライチェーンのあり方が問われている。日本の荷主企業のグローバルサプライチェーンの見直しの動きを具体例も含めて教えていただきたい。

(犬井氏の回答)

ウクライナ情勢により、ロシアを供給拠点としていた企業は各国への直送に切り替えるケースや欧州域内で倉庫拠点移転の動きも見られる。新型コロナウイルス感染拡大で、緊急時の代替え輸送ルートへの関心も高まっている。また、中国リスクの顕在化による、生産拠点のシフトを見直す企業も一部出てきている。日系企業は、平時は消費市場として中国での事業を伸ばしながら、中国とそれ以外の地域とでサプライチェーンを分けて整備する方向へ動き出している。

②BCPとしての輸送サービスの造成とあるが、平常時からそれに備えた輸送ネットワーク構築をしているのか。具体例も含めて教えていただきたい。

(犬井氏の回答)

ホールディングス内の海運フォワーディング部が、米州、欧州、東アジア、南アジア、日本などの各リージョンを統括し、リージョン間の調整を図ることで速やかにBCPのための代替え輸送ルートの構築と提供がスピーディに行えるようになった。

具体的には、ここ数年では中国のコロナ感染による物流停滞へのソリューションとして、中国ロックダウンによる港湾エリアの物流停滞に対応して、中国内陸発の欧州向け貨物については中欧鉄道を組み入れた輸送サービスで対応、中国国内トラック輸送の制約、車両・ドライバー不足に対する BCP 対応ソリューション、内陸部の都市である重慶・成都から寧波港間及び欽州港間の鉄道輸送と各港から日本または東南アジア・欧州間の海上輸送を組み合わせた **SEA&RAIL** サービスを造成し提供した。また、コロナ禍による海上輸送混乱で、特に混雑が激しかった米国発着の輸送のソリューションとして、メキシコ（マンザニーロ）経由 **Sea&Truck** で、混雑する米国西岸の港湾を経由することなく、メキシコ経由としマンザニーロ港から、トラックで米国へ短期間で輸送。サンルイスポトシの **NX** 自社拠点でデバンニングし、その後トラックに積み替えて輸送することも実施した。

2) 山本氏への質問と回答

①ダメージ耐性におけるデータの可視化、回復力としてアジリティが挙げられている。マースクはどのような施策を講じているのかを教えてください。

(山本氏の回答)

「マースク・フロー」というデータの可視化サービスがあり、貨物の追跡、サプライチェーンに関わる複数の関係者が同じプラットフォームでリアルタイムの情報共有ができる。コミュニケーションもプラットフォーム上で行え、タイムリーな情報収集が可能。

「アジリティ」とは、ワーストケースを想定し、選択肢を多く準備している。従来船会社だったマースクの特長は「サービスの粒度の細かさ」。コンテナの動きをリアルタイムでコントロールしているため、状況に応じてスローダウンさせたり、スピードアップさせたり、自由に実行できる。また、本船荷役が迅速に行えるように積み付けプランから工夫し、仕向け地に着いた時にガントリークレーンが最初に持ち上げるのがその顧客のコンテナであるようにアレンジするサービスも提供している。

②日本の国際複合一貫輸送体制、国際コンテナ戦略港湾の政策についてどのように評価しているのかについて教えてください。

(山本氏の回答)

一般論として、船会社は効率的に集貨できるメリットを享受している。今後はマクロ環境の変化による「KPIの見直し」が必要になると感じている。この政策は基幹航路の維持・拡大を目的に、その運航頻度や輸送力を指標にしているが、「日本にとって基幹航路の意義」や「輸送力指標の妥当性」を問い直す

局面にあると感じている。

「日本の国際複合一貫輸送体制」については、明確な役割を定義したうえで、ロジスティクス・ネットワークを築く投資を促すことが望ましい。例えば、空のロジを東京が、海のロジを横浜が担うことになれば、おのずとロジ環境は整理され最適化に動き出す。日本は、地方港も含め、それぞれの港の特長が不明確なために、顧客に案内しづらいという声は昔からある。最終仕向け地が、常陸那珂港がベストなのに、東京か横浜を指定されるなど、不明確性が残り、役割分担を明確にして特長を磨くことが、今後のインフラ整備に求められるのではないか。

3) 人見氏への質問と回答

①集貨において、内航船との連携が非常に重要である。そのためのネットワーク構築としてどのような施策が重要と考えるかを教えていただきたい。

(人見氏の回答)

運賃が低廉である日韓フィーダーに対抗するための内航船舶の運航効率化や大型化や新造船の投入等への支援は重要である。また、2024年問題や荷主の環境意識への高まり等により、東北地方等各地から京浜港へ陸送されている貨物の内航船シフトが検討中であるが、内航船の輸送能力増強への支援は重要。さらに、内航船の運航効率化には、横浜港等国内ハブ港での母船との接続性向上が重要で、ターミナルの一体的な運営が効果的。南本牧ふ頭のターミナルでは複数船社による一体的な運営の進展により、内航船の沖待ち時間の短縮や横持ちコストの低減等の効果が出てきている。この取り組みを南本牧のターミナル以外にも広げていくことが重要である。

運航効率化を阻害するバースホッピングへの対策としては、内航フィーダー貨物の横浜港内の異なるターミナル間ショートドレージ費用の支援が重要。地方港での作業員不足による荷役不能や沖待ちや着岸時間延長発生に対し、作業員の確保またはITや遠隔化技術の活用などを含め対応が必要である。また、京浜港内（横浜港↔東京港等）のコンテナ輸送は、港湾運送事業の範囲で内航船での輸送は不可。はしけ輸送を最優先としつつ、内航船の輸送コスト低減のために、規制緩和を柔軟に考える必要があるのではないか。

②強靱化という視点からみて、日本の港湾はどのような整備が必要と考えるかを教えていただきたい。

(人見氏の回答)

コンテナターミナルの施設整備は、コンテナ船の大型化、取り扱い貨物量の増大に対応できるよう、大水深高規格コンテナターミナルの整備、機能強化が急務である。また、大規模地震時の機能維持し、経済活動の継続可能な耐震性を

確保することが重要である。

ターミナルの一体化利用や港湾における DX の活用を通じて、良好な労働環境と世界最高水準の生産性の両立を目指す必要がある。2050 年カーボンニュートラル・脱炭素化社会実現に向け、荷主や船社等に「選ばれる港」であり続けるためには、ターミナル施設においても環境負荷低減等、環境に配慮した取組が必要である。

横浜港では、太陽光発電設備の設置や LED 照明の導入、2022 年度からは本牧埠頭や大黒埠頭のコンテナターミナルで使用電力を、再生可能エネルギー由来の電力に切り替え、東京湾での LNG バンカリング拠点形成事業を進め、電動 RTG や船舶への陸上電力供給施設の導入に配慮した施設整備を検討している。

(7) 視聴者からの質問と回答

視聴者からの質問を受け付けました。

(会場から)

①日本企業のスマート物流への取り組みの現状について、どのように評価しているか。海外との比較も含めて教えていただきたい。

犬井氏

スマート物流とは物流のデジタル化のことであるが、フォワーダー自ら業務の効率化を図りコストを削減する効果も期待できる。欧州系のフォワーダーは、デジタルサービスが進んでおり見積りから、Booking、B/L 発行、カーゴトレース、請求関連まで全て人的な介在無しで完結できるシステムが出来上がっている。日本でもフォワーダーのみならず、キャリアも同様のサービス構築を速やかに進めていくことになると思われる。

②日本においては、国際海上コンテナの鉄道輸送がほとんどなされていない。鉄道輸送を推進するうえで、どのような施策が重要と考えるかを教えていただきたい。

人見氏

盛岡や宇都宮など、既に京浜港との間で海上コンテナが輸送されている路線の輸送量を増加させることも極めて重要である。

デメリットとして、ダイヤによりスケジュールが固定されているため、荷主の手配（マーチャント）での輸送の場合、ディテンションチャージやターミナル/貨物駅間のショートドレージ費用等の余計なコストが掛かる。また、コンテナラウンドユース（CRU）を行うにあたっては荷主同士の直接の調整ではマッチングが難しい。こうした問題を解決するためには、外航船社が内陸の鉄道

駅を自社 CY として扱い、鉄道ターミナル化を推進することが必要である。この取り組みは、お客様の利便性を高めるために、貨物や空コンテナの受け渡しができるのが理想である。そのためには、船社が一定の海上コンテナを蔵置するスペースの整備と海上コンテナを扱える荷役機器の整備を進めることが重要である。併せてブロックトレインの運行により安定した輸送スペースを確保し、外航船社に提供することが必要である。

③環境について、TCFD 規則における Scope 3 では、CO2 排出量開示が将来的には求められるが、日通やマースクでは、開示サービスを行う予定はあるか。

犬井氏

欧米の企業が進んでいるため、情報収集し、参考にしながら、進めていくことを会社として考えている。

山本氏

昨年 1 月に 2040 年にネットゼロを目指し、既にサービス開始している。エコデリバリーというバイオ燃料で輸配送するサービスを展開中。2030 年までに 30%の海上貨物、25%の陸上貨物を、脱炭素・低炭素で輸送することを目指している。

(Zoom から)

①強靱化に向けて、BCP を作成する際に、荷主企業とどのような連携をしているか教えていただきたい。

山本氏

主に長期契約の顧客を中心に、ビジネスレビューでの気づきなどから、提案している。具体的な方法は、マースクの「サプライチェーン・レジリエンス・モデル」を用いて、顧客のサプライチェーンのマッピング、外部要因などに依存度が高い・脆弱性が高いポイントの特定、有事を想定するシナリオプランニング、そしてそのシナリオごとの対応策とモニタリング方法の合意など、まさに顧客と連携しながら策定している。

最後に、矢野モデレーターが、基幹航路維持に関する問題提起として、港湾の「良港の評価基準」が、取扱量などの「量」の基準となっているが、「質」への転換について回答を求めたところ以下の回答がありました。

① 飴野氏

港湾の活用については、「量」による競争ではなく、「質」の競走に変わる必要がある。CNP、ハブを持つ意味など、港湾の存在意義を基準にするようなものであってよいのではないか。質を追求し続ける努力が肝要ではないか。

② 犬井氏

複合輸送の役割分担として、成田は貨物、東京は旅客、または、成田のアジアハブ化、横浜港ハブ化、ドレージの内陸デポの必要性などがある。2024年問題を目前にドレージの問題がシビアになっているため、港湾の役割分担・質について、検討する良い時期である。

③ 山本氏

基幹航路は、日本に寄港する理屈は段々なくなってきている。脱炭素化が港湾の基準となれば、日本港湾の強みも発揮でき、寄港増につながる可能性が出てくる。大きい船でなくて小さい船でもよい。日本の港湾を、上海港を起点とするフィーダー港として位置づけることが船のエネルギー効率がよい。役割分担をして選ばれる港として、質的な指標として、グリーン化も含め検討すべき。

④ 人見氏

量の基準も必要だが、質の基準も重要。横浜港は、世界銀行、IHS Markitなどがまとめたランキング（2020年）で世界の主要350港のうち、最も効率性・生産性の高い高品質港に選ばれた。スループットが少ないから競争力がないとは言えないと考える。京浜港ハブという目標だが、現在、東京港が入っていないが、今後、京浜港ハブを目指すべきと考える。

●まとめ：最後に、矢野氏から、

- ・最近では、平常時というのではなく、異常時という事態が常に発生するという状態となっており、世界中の企業関係者が供給体制の再構築を迫られており、国際物流の強靱化・持続可能性の構築が重要となっている。
 - ・今後の基幹航路寄港における日本港湾の位置付けを考慮する場合は、量だけでなく質の問題も含めて検討すべきではないか、
 - ・サプライチェーンの強靱化のためには、アジリティがポイントになり、多様な選択肢をそろえること、港湾の付加価値をつけることが重要であり、船社・フォワーダー・荷主等の関係者の協力が不可欠である、
- との総括コメントがなされました。

4. 閉会挨拶

(公財) 日本海事センター常務理事 下野 元也

(別紙参照)



主催者挨拶

日本海事センター会長の宿利正史です。本日のセミナーにも、大変多くの皆様にご参加の申込みをいただいております。誠にありがとうございます。

日本海事センターは、海事分野の中核的なシンクタンクとして、流動化する国際情勢の下、産官学の関係者との緊密な連携・協働により、海事関係の各種調査・研究事業等に取り組んでいます。

昨年3月から新たに開始した「JMC 海事振興セミナー」は、昨年中に計5回の開催を数え、今年最初に当たる本日は、第6回として「グローバルサプライチェーンの強靱化に向けた国際海運・物流の課題と将来展望」をテーマに開催いたします。

2020年初から続いた新型コロナウイルス感染症のパンデミックや、昨年2月来ロシアによるウクライナ侵略などの国際情勢の激変の影響を受け、グローバルサプライチェーンは大きな混乱をきたしました。

一方、この間、グローバルサプライチェーンを支える国際海上輸送は、コンテナ船のスペース不足やコンテナの不足、港湾施設の混雑、海上運賃及び燃料費の著しい高騰など、極めて困難な状況に直面することとなりました。

このように、今般の一連の事態を通じて、グローバルサプライチェーンの脆弱性が顕になった訳ですが、安定的かつ効率的なグローバルサプライチェーンの存在を前提として経済・社会が成り立っている我が国にとっては、今回の教訓を踏まえ、経済安全保障の観点からも、グローバルサプライチェーンの強靱化を図ることが喫緊の課題であると考えます。

当センターでは、昨年6月の第2回セミナーにおいて「RCEP下とポストコ

「コロナの東アジア物流の展望」をテーマとし、また、7月の第3回セミナーにおいては「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と課題」をテーマとして、国際物流の動向やグローバルサプライチェーンを支える貿易電子化の動向を取り上げて、最新の情報・知見の共有及び意見交換を行ってきましたが、今回は、特に重要な課題であるグローバルサプライチェーンの強靱化に向けて、船社、港湾、荷主、フォワーダー等の関係者が今後どのように取組を進めるべきか、課題解決のための手がかりは何か、といったことを中心に、最新の情報・知見の共有と意見交換を行いたいと思います。

まず最初に、関西大学商学部教授の飴野様から、続いて NIPPON EXPRESS ホールディングスの犬井様、続いて A.P.モラー・マースクの山本様、続いて横浜川崎国際港湾株式会社の人見様から、最後に当センターの福山客員研究員から、それぞれ講演をしていただきます。

その後、流通経済大学流通情報学部長の矢野教授にモデレーターをお願いし、講演者とパネルディスカッションを行っていただきます。

最後に、会場参加又はオンラインでご参加いただいた皆様からのご質問をいただく予定です。

本日のセミナーが、ご参加いただきました多くの皆様にとりまして真に有益なものとなりますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

では、講演者及びモデレーターの皆様、どうぞよろしくお願いたします。

閉会挨拶

常務理事の下野でございます。

本日は大変貴重なご講演に加え、矢野先生をモデレーターとして基幹航路のあり方、さらには港湾戦略などにも踏み込んで活発な意見交換をしていただき、また会場と視聴者からの質問にも答えていただきました。

大変盛りだくさんの内容で本当にありがとうございました。

本日ご登壇いただいた講師の皆様に厚く御礼を申し上げます。

このグローバルサプライチェーンの強靱化という課題は、矢野先生が総括コメントでも話されていきましたように、荷主企業における在庫の積み増し、緊急時の代替ルートの確保といった取組だけにとどまらず、荷主企業が取引先と連携して、またフォワーダー・船社・港湾など多くの関係者が連携して、全体で取り組むべき課題になってきていると思います。

これらの対策には、これも矢野先生はじめ講師の方が指摘されていましたが、デジタル技術を活用したサプライチェーン全体の「見える化」やサプライチェーン全体の「脱炭素化」といった様々な投資が必要になります。そのコストについても関連する企業だけではなく一般の消費者も応分の負担が必要になってくるのではないかと思います。このように、グローバルサプライチェーンの強靱化という課題は、山本さまも言われたように世界的にも関心の高い課題ですが、我が国としても、経済安全保障の観点も踏まえ、一般消費者を含む国民的な課題として取り組むべき課題ではないかと思います。

今回のセミナーがひとつの契機となり、多くの方々のさらなる取組あるいは連

携・協働につながっていくことを期待したいと思います。

当センターといたしましても、今後、国際海上輸送に関する動向の把握・分析、そして海運問題を中心に国際貿易を含む多くの関係者の方々が抱える課題等につきまして調査研究活動を進めて参る所存ですので、当センターの取組について期待し注目していただければと思います。

本日は長時間にわたりまして誠にありがとうございました。

第7回 JMC 海事振興セミナー
「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、日本海事センターにおいて、「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」と題し、第7回 JMC 海事振興セミナーを開催いたします。

皆様におかれましては、ぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

敬具

記

日 時：2023年7月13日（木） 14:00～16:00

開催方法：ハイブリッド形式（Zoom ウェビナー併用）

場 所：海事センタービル4階会議室（東京都千代田区麹町4-5）

概 要

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、市況の変動やサプライチェーンの混乱と合わせ注目を集めた海上コンテナ輸送だが、直近では運賃の下落をはじめ世界経済・貿易の動向による、船舶の需給バランスの変化、環境規制への対応など取り巻く環境は大きく変化している。

本セミナーでは、第1回セミナーに続いて海上コンテナ輸送を対象に、当センターにて公表している各種統計などから現在のコンテナ船市場の概況に関する報告に加え、事業に関する動向、取り巻く環境の変化や今後の見通しについて、3月に日本-北米東岸サービスを開設した CMA-CGM、邦船3社が設立した ONE、ならびにコンテナ輸送に関する専門家であり複数の著書も執筆している研究者によるご講演をいただき、最近の情報の把握や今後の展望への洞察を深めることを目的とする。

- 14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長 宿利 正史
- 14:05 【報告1】「海上コンテナ輸送の概況－荷動き・市況・船舶等の動向－」
(公財) 日本海事センター 企画研究部 研究員 後藤 洋政
- 14:25 【報告2】「海運業界の今後の動向とチャレンジ」
CMA CGM Japan (株) 代表取締役社長 内田 秀樹 氏
- 14:50 【報告3】「コンテナ輸送の課題と ONE の対応について」
オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン (株) 取締役専務執行役員 戸田 潤 氏
- 15:15 【報告4】「海上コンテナ市場を取り巻く環境と今後のコンテナ輸送会社の役割」
【総 評】総括コメントと事業者への質問
講演・コーディネーター: 拓殖大学 商学部 教授 (日本海事センター客員研究員) 松田 琢磨 氏
- 15:55 【閉会挨拶】 (公財) 日本海事センター 理事長 平垣内 久隆

参加費：無料

お申込み：下記 URL 又は QR コードよりお申込みください。(HP からもお申込みいただけます)
<https://www.jpmac.or.jp/application/S421459/> (申込期限：7月11日(火)まで)

◆お申し込みいただいた方には、後日、視聴用 URL をご送付いたします。

※本セミナーのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。



お問合せ：公益財団法人 日本海事センター企画研究部
〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階
TEL:03-3263-9421 FAX:03-3264-5565
E-mail: jmcseminar3@jpmac.or.jp HP: <https://www.jpmac.or.jp/>

【講演者略歴】

公益財団法人 日本海事センター 企画研究部 研究員 ^{ごとう ひろまさ} 後藤 洋政

慶應義塾大学商学部卒業、慶應義塾大学大学院商学研究科前期博士課程修了。修士（商学）。2019年4月から日本海事センター専門調査員。2020年4月から現職。企画研究部において、国際海上コンテナ輸送の統計調査や海運・物流に関する経済分析などの調査研究業務に携わる。所属学会は、日本交通学会、日本海運経済学会。東京交通短期大学で非常勤講師を務める。



CMA CGM J a p a n株式会社 代表取締役社長 ^{うちだ ひでき} 内田 秀樹氏

University of Missouri-Columbia Journalism School 卒業
 1991年10月 American President Lines, Ltd Tokyo 入社
 2001年2月～2008年5月 Japan Trade Manager, New York, Bangkok, Singapore
 2014年4月 Head of Singapore, Indonesia, Malaysia Commercial Cluster
 2017年6月 Head of Commercial, North East Asia Cluster
 2020年5月 CMA-CGM Japan（株）代表取締役社長



オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社
 取締役 専務執行役員 ^{とだ じゅん} 戸田 潤氏

1989年4月 川崎汽船株式会社入社
 2008年10月 コンテナ船事業グループ資産管理チーム長
 2017年1月 コンテナ船航路管理グループ長
 2018年1月 Ocean Network Express Pte.Ltd.
 2020年4月 Ocean Network Express (East Asia) Ltd.
 2021年4月 オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社取締役 専務執行役員



拓殖大学 商学部 教授（日本海事センター客員研究員） ^{まつだ たくま} 松田 琢磨氏

拓殖大学商学部国際ビジネス学科教授、（公財）日本海事センター 企画研究部客員研究員。1997年筑波大学第三学群社会工学類卒業、2016年東京工業大学大学院理工学研究科博士課程単位取得退学。博士（学術）（東京工業大学）。2007年（財）日本海事センター非常勤研究員、2011年（公財）日本海事センター研究員、2018年同主任研究員を経て、2020年より現職。2023年4月より拓殖大学商学部国際ビジネス学科長。



第7回 JMC 海事振興セミナーの開催結果 「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」

日時:2023年7月13日(木) 14:00~16:30

開催方法:オンライン配信(Zoom ウェビナー)

1. 開催の概要

令和5年7月13日、東京都千代田区麹町の海事センタービル4階会議室において、第7回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は、「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」と題して、ZOOM を活用したオンライン配信を実施し、830名を超える視聴者から参加登録をいただき、盛況裡に開催することができました。(参加者数:577名)



2. 開会挨拶

(公財)日本海事センター会長 宿利 正史
(別紙参照)



3. 講演内容

(1) 講演

「海上コンテナ輸送の概況 ―荷動き・市況・船舶等の動向―」

(公財) 日本海事センター企画研究部研究員 後藤 洋政

2020年以降を中心に、海上コンテナ輸送の荷動き、市況、船舶の動向について、資料に基づき報告。まず、主要航路における荷動き量の動向について、各種統計をもとに増減の状況やその要因の説明があった。

そして、船腹量と市況の動向について、統計データをもとに変動の状況とトピックを説明のうえ、まとめとして、コロナ禍により、海上コンテナ輸送の市場環境

が大きく変動したが、足もとでは社会経済活動が正常化しており、新たな節目となる時期であるとしたうえで、今後のコンテナ輸送の需給に影響する点をあげ、注目すべき事柄の紹介があった。



(2) 講演

「海運業界の今後の動向とチャレンジ」

CMA-CGM Japan 株式会社代表取締役社長 内田 秀樹 氏

CMA CGM グループについて、資料に基づき紹介。海運業界の現状・予測として、新造船の増加と大型化ならびに海上運賃が19か月にわたって上昇してピークに達し、6か月で2020年5月の水準に急降下したことについて説明があり、今後の需要・供給の見通しを述べられた。

脱炭素化について、新燃料船の導入といったCMA-CGMの取り組みの説明の後、日本港湾への基幹航路の寄港回数が減少していることに言及し、CMA-CGMの取り組みとして、北米東岸サービスの横浜寄港に関する説明があった。

まとめとして、2023年後半は需要回復に期待しつつ、2024年以降の需給バランスについて、地政学的リスクも含めウォッチすること、今後新燃料への転換が加速するなかで、さらなる情報の分析と明確化を図ること、日本において寄港数の維持拡大につなげるための産業の動向に関して説明があった。



(3) 講演

「コンテナ輸送の課題と ONE の対応について」

オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社

取締役専務執行役員 戸田 潤 氏

コロナ禍の影響について、北米西岸サービスの航海日数の推移、北米往航運賃市況、平均遅延日数等のデータから説明し、過去の ONE の対応を紹介。

足もとの事業環境として、ポストコロナのコンテナ船事業として、港湾や内陸輸送インフラの機能が正常化しているなかで、サプライチェーンの強靱化、再構築ならびに EV 関連輸送といった需要を取り込むことへの説明があった。

今後の取り組みとして、定曜日 Weekly サービスの維持を徹底すること、本船運航をはじめ各種オペレーションやブッキングに関するサービス品質を向上すること、脱炭素化対応としてすでに CO2 排出量を WEB 上で算出できるシステムを導入しているが、EUETS の導入に向けて排出量取引コスト転嫁スキームを整備することについての紹介があった。そして、原点に立ち返り運航船スケジュールの遵守と貨物を予定通りお届けするというサービスを提供できるよう全社一丸で取り組むという言葉で締めくくられた。



(4) 講演

「海上コンテナ市場を取り巻く環境と今後のコンテナ輸送会社の役割」

拓殖大学商学部教授/日本海事センター客員研究員 松田琢磨 氏

直近のコンテナ輸送動向と見通しとして、世界のコンテナ荷動きの推移を示したうえで、輸送需要の減少背景を説明。また、供給面の動向もふまえ、市況の見通しを示した。現在の注目事項として、米国およびカナダ西岸港湾での労使交渉、パナマ運河の喫水制限、アジア欧州間の自動車・建機輸送を紹介した。中長期的には、e コマースの成長や経済の拡大をもとに荷動き量の増加が続くとし、2030 年まで年平均 3.1%の増加が見込まれると述べられた。

続いて、サプライチェーンの強靱化とコンテナ輸送会社の役割として、サプライチェーン複線化の動向についてメリット・デメリットをあげ説明し、デジタ



ル化や自動化を活用して効率改善をすることの重要性も取り上げた。また、国際物流における持続可能性や環境負荷のトピックをあげ、コンテナ船社には、環境対応と強靱化を実現するサプライチェーンにおける強固なパートナーになることが求められるとまとめられた。

4. 松田氏から講演者に対する質問

(1) 脱炭素化対応ということで、減速運航などの対応も出てくることになると思う。今後減速運航の影響で、リードタイムやサービスの頻度その他に変化が発生することはありうるのか。

内田氏回答

スケジュールにはバッファを持たせているため、その範囲内で減速運航分の差を吸収できている。港湾混雑が再び起きることとなれば、その影響を受けるため、追加で船舶を投入するといった対応を取らなければならないと考える。

戸田氏回答

減速運航に合わせて船舶を入れ替え、トランジットタイムを維持するが、船齢は年々上がるため、リードタイムやサービスの頻度の維持のためには新造船の投入によって対応することを考えている。

(2) 今後の荷主との安定したサプライチェーンのための取り組み案が挙げられていくと思う。そのうえで、コスト以外の問題でどのような点が課題として考えられるか。また、その問題を解決するために荷主側、船社側、さらには行政などが対応すべきことはあるか。

内田氏回答

顧客との間でのデジタル化が重要であると考えられる。そのことで、船社としては配船やサービスの構築のための情報を得ることもできる。プラットフォームによって情報の共有ができればよりよいサービスの提供につながるため、官民の協働ですすめることが必要だと思う。

戸田氏回答

船社の役割としては、適当な運賃で提示したスケジュールを守り定時運航をすることが基礎である。顧客の方の輸送量の見通しに基づいて、配船やサービスの提供をしているため提示いただく情報については、大きくブレないようにしてほしい。行政の対応をあげるとすれば、港湾の設備を船舶の変化に応じて更新することが重要である。

5. 視聴者・来場者からの質問

(1) 日本のトランシップ貨物を増加させるには、内外船社が協力する必要があるのではないか。

戸田氏回答

内航のコンテナ船社と協力して、横浜港や神戸港などの主要港を使って、基幹航路の貨物に関する運航をしている。この協力は必要ですし、現状取り組んでいるという認識です。

内田氏回答

日本の内航船社とも協力して、国内港湾との接続に関しては、横浜港に輸送していただいている。2024年問題もあることから、内航の利用に関して、社内でも調査をすすめており、内航船社とより広く深く協力する余地があると思う。

(2) 排出量に関して、IMOの目標が2050年に50%から100%となったが、新しい目標に応じて対策を講じているか。付属資料のプロダクトにおける排出量削減と料金の関係について伺いたい。

内田氏回答

2050年に100%削減という目標については、以前からチェアマンがセミナー等での場において公言しており、会社としてコミットしている。プロダクトに関する料金設計は複雑であり、担当者から細かく説明差し上げたい。利用されている事業者は増えている。

6. 閉会挨拶

(公財) 日本海事センター理事長 平垣内 久隆
(別紙参照)



主催者挨拶

皆様こんにちは。

日本海事センター会長の宿利正史です。本日の JMC 海事振興セミナーには、830名を超えるこれまでで最も多くの皆様からご参加の申込みをいただいております。誠にありがとうございます。

日本海事センターは、海事分野の中核的なシンクタンクとして、産官学の関係者と緊密な連携・協働を図りつつ、各種の海事関係の調査・研究事業等に取り組んでいます。

昨年3月から新たに開始しました「JMC 海事振興セミナー」は、これまで皆様からの温かいご支持をいただき、本日は「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」をテーマとして、第7回目を開催いたします。

改めて申し上げるまでもなく、COVID-19 の影響により、コンテナ船業界は極めて困難な状況に直面しましたが、昨年夏頃から、港湾や内陸輸送等の混雑が改善され、コンテナ輸送の需給が落ち着き、海上運賃も下落するなど、コロナ禍がもたらしたコンテナ物流の混乱は概ね収束した状況となっています。私は、3週間前にロサンゼルス、ロングビーチを訪れ、ロングビーチにあるONE、オーシャン・ネットワーク・エクスプレスのオフィスを訪問して同社の現地責任者から、また、ロサンゼルス港湾局の関係者からも、直接当時の状況や対応、この間の大変なご苦労や昨今の状況について詳しく話を聞いてきたところです。

一方、この混乱の過程で、コンテナ船業界を巡り新たな動きが出てきています。

その一つが、アライアンス体制に関する動きです。世界最大の運航船腹量を有するコンテナ船会社である MSC と第2位のマースクによるアライアンス「2M」が、2025年1月末で提携契約を解消し、単独運航に移行することが発表されました。二つ目は、一例を申し上げますと、本日ご登壇いただく CMA-CGM 社が、本

年3月から日本と北米東岸間の直航サービスを開始しましたが、このほかにも北米向け航路について北米西岸から北米東岸などへのシフトが進むなど、日本と欧米等の間の基幹航路における直航便の動向にも変化が見られます。

さらに、①米中対立やロシアによるウクライナへの軍事侵攻など、地政学上のリスクとこれに伴う貿易への影響、②荷主等によるサプライチェーンの再編の動き、③IMOにおける条約改正に基づき本年1月から開始された大型外航船の運航燃費に関する規制強化とこれに伴う航行速度の低下など、これらの様々な動向が今後のコンテナ船輸送の市場環境に大きな影響を及ぼすと考えられます。

当センターでは、昨年3月の第1回セミナーにおいて「新型コロナウイルス感染症の拡大等で大きく変貌するコンテナ船業界」と題して、未だに混乱の渦中にあるコンテナ船業界をとりあげましたが、今回はコロナ禍が落ち着いた今日の時点から、今後のコンテナ船業界の展望等について、最新の情報や知見を皆様と共有し、併せて意見交換を行いたいと思います。

まず最初に、当センターの後藤研究員から、続いて CMA- CGM Japan 株式会社の内田様、続いてオーシャン・ネットワーク・エクスプレスジャパン株式会社の戸田様から、最後に当センターの客員研究員で拓殖大学商学部教授の松田先生から、それぞれ講演をしていただきます。

その後、松田先生がコーディネーターとなり、講演者への質問と総括コメントを行っていただくほか、会場あるいはオンラインでご参加いただいた皆様との質疑応答を行います。

本日のセミナーが、ご参加いただいております多くの皆様にとりまして、真に有益なものになりますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

では、どうぞよろしくお願ひいたします。

閉会挨拶

理事長の平垣内でございます。

本日は、実態に即した大変盛りだくさんの内容で本当にありがとうございました。本日ご登壇いただいた講師の皆様には厚く御礼を申し上げます。

本日お話を伺っておりますと、先ず脱炭素の話は、従来の安全規制や環境規制とは全く異なり、具体的方法論ありきでなく、とにかく目標を決めその実行を模索するというものと改めて認識させていただきました。

基幹航路あるいは抜港の話は、日本全体の GDP シェアが最盛期の三分の一になるなか、先ほどお話にありましたビジネスサークルを回避するためには待ったなしの課題であること、スコープ 3 やサプライチェーンの話を解決するには海運だけでなく、すべてのモードと荷主を巻き込む話であることも重要です。

当センターといたしましても、今後とも海運分野は勿論のこと、荷主やフォロワー、さらには国際貿易など様々な動向に引き続き注目して参りたいと思っております。

本日は長時間にわたりましてご参加いただき、誠にありがとうございました。

JMC & IOPC Funds 共催セミナー

海洋環境保護等への国際油濁補償基金の役割・貢献 — 現状と今後の展望 —

1967年に発生したトリーキャニオン号の座礁事故を契機に、タンカー等の事故による油濁損害の被害者に対し、迅速かつ十分な補償を行うための国際的な体制が構築され、今日まで大きな役割を果たしてきました。今般、国際油濁補償基金 (IOPC Funds) 事務局長の来日に合わせ、IOPC Fundsが海洋環境保護及び汚染防止等にこれまで果たしてきた役割や貢献等についてIOPC Funds事務局長にご講演いただくことになりました。また、石油メジャーなどが加盟するOCIMFによるSIRE検船プログラム、タンカーの船主等への油濁事故の際の技術サービスを行っているITOPF、さらにはMARPOL条約に基づく海洋環境保護及びOPRC条約に基づく汚染防止、油濁防除体制などに関する各国及び我が国の最近の取組動向及び課題と今後の展望等について、関係者の皆様からご講演をいただいたうえで、パネルディスカッション等を行います。



令和5年 **10.18** 水

13:30 ~ 18:00

イイノカンファレンス
Aルーム (120名程度)

〒100-0011
東京都千代田区内幸町2-1-1

- Zoomでのハイブリッド開催
- 同時通訳付き

13:30
開会挨拶



(公財) 日本海事センター 会長
宿利 正史

13:35
講演 (35分)

「海洋環境保護等への
国際油濁補償基金の役割・貢献
— 現状と今後の展望 —」



IOPC Funds 事務局長
Gaute Sivertsen 氏

14:10
講演 (25分)

「海の安全を守り、海洋環境を保護する仕組み」



(一財) 運輸総合研究所 特任研究員
東海大学海洋研究所 特任教授
大坪 新一郎 氏

14:35
休憩 (15分)

14:50
講演 (25分)

「SIRE 2.0 : 新たな段階に入った
タンカー検査、審査、保証」



石油会社国際海事評議会 (OCIMF)
プログラム・ディレクター (船長)
Aaron Cooper 氏

15:15
講演 (25分)

「海洋汚染事故におけるITOPFの役割」



国際タンカー船主汚染防止同盟 (ITOPF)
テクニカルアドバイザー
Ayumi Therrien 氏

15:40
講演 (25分)

「NYK エネルギー輸送の安全について」



日本郵船株式会社
エネルギー業務グループ
グループ長代理
藤野 晴久 氏

16:05
講演 (25分)

「我が国の海洋環境保護 (油防除等) に
関する取組について」



海上保安庁 総務部 参事官
足立 基成 氏

16:30
休憩 (15分)

16:45
パネル
ディスカッション
(70分)



コーディネーター：
東京大学大学院
法学政治学研究所 教授
藤田 友敬 氏

パネリスト：講演者6名

17:55
閉会挨拶



IOPC Funds 監査委員会 委員
(兼 (公財) 日本海事センター 参与)
大須賀 英郎

閉会后 懇親会を予定 (イイノカンファレンス Bルーム)

※本セミナーのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。



主催：公益財団法人 日本海事センター /
IOPC Funds (国際油濁補償基金)

後援：国土交通省

JMC & IOPC Funds 共催セミナー

海洋環境保護等への国際油濁補償基金の役割・貢献 — 現状と今後の展望 —

日時 令和5年10月18日(水) 13:30~

講演会・懇親会ともに

場所 **イノカンファレンスセンター**
(〒100-0011 東京都千代田区内幸町2-1-1)

事前登録制

参加費無料

講演会 4階 Aルーム 13:30 ~ 18:00
定員: 120名程度 13:00開場

懇親会 4階 Bルーム 18:15~



利用可能路線

- 東京メトロ 日比谷線・千代田線 「霞ヶ関」駅 C4出口直結
- 東京メトロ 丸ノ内線 「霞ヶ関」駅 B2出口 徒歩5分
- 東京メトロ 銀座線 「虎ノ門」駅 9番出口 徒歩3分
- 東京メトロ 有楽町線 「桜田門」駅 5番出口 徒歩10分
- JR山手線・京浜東北線・東海道線・横須賀線、都営地下鉄 浅草線、ゆりかもめ 「新橋」駅 徒歩10分
- 都営地下鉄 三田線 「内幸町」駅 A7出口 徒歩3分

空港へのアクセス

- 〈成田空港〉● 成田エクスプレス (東京駅より) …… 約47分
 - リムジンバス (東京駅丸の内北口/八重洲口より) …… 約80分
- 〈羽田空港〉● JR+モノレール (東京駅より) …… 約34分
 - リムジンバス (東京駅八重洲口より) …… 約40分

申込方法

会場参加をご希望の方

下記URLまたはQRコードよりお申込みください。
お申込みいただいた方には、受付番号入りの文書をお送りいたしますので、それをプリントアウトして参加証としてください。または受付にて番号をお知らせください。



<https://www.jpmac.or.jp/application/F312142/>

申込期限 令和5年10月11日(水)

※定員になり次第締め切りいたします。
※事前登録をされていない方、当日の参加申込みの方については、ご入場をお断りいたしますので、あらかじめご了承ください。

Zoom ウェビナー参加をご希望の方

下記URLまたはQRコードよりお申込みください。
後日、視聴用URLをお送りいたします。

<https://www.jpmac.or.jp/application/F850851/>



申込期限 令和5年10月17日(火)

◆HPからもお申込みいただけます。

<https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

検索



お問合せ先

(公財)日本海事センター 企画研究部 TEL:03-3263-9421
東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル (土・日・祝日を除く 9:30 ~ 17:30)

【個人情報の取り扱いについて】

(1) 本参加申込書によって収集された個人情報は当センターが主催・後援する各種催し、出版物等のご案内や講演会においての参加者照会に利用し、それ以外の目的には利用致しません。上記の目的以外に利用する場合は、ご本人に通知し、再度ご承諾いただきます。

(2) 収集された個人情報は必要なセキュリティ対策を講じ、厳重に管理し、第三者に提供することはありません。

JMC&IOPC Funds 共催セミナー
「海洋環境保護等への国際油濁補償基金の役割・貢献 —現状と今後の展望—」

日時:2023年10月18日(水) 13:30~18:00

開催方法:会場参加・ハイブリッド開催

共催:(公財)日本海事センター

国際油濁補償基金 (IOPC Funds)

後援:国土交通省

1. 開催の概要

1967年に発生したトリーキャニオン号の座礁事故を契機に、タンカー等の事故による油濁損害の被害者に対し、迅速かつ十分な補償を行うための国際的な体制が構築され、今日まで大きな役割を果たしてきました。今般、国際油濁補償基金 (IOPC Funds) 事務局長の来日に合わせ、IOPC Funds が海洋環境保護及び汚染防止等にこれまで果たしてきた役割や貢献等について IOPC Funds 事務局長にご講演いただきました。

また、石油メジャーなどが加盟する OCIMF による SIRE 検船プログラム、タンカーの船主等への油濁事故の際の技術サービスを行っている ITOPF、さらには MARPOL 条約に基づく海洋環境保護及び OPRC 条約に基づく汚染防止、油濁防除体制などに関する各国及び我が国の最近の取組動向及び課題と今後の展望等について、関係者の皆様からご講演をいただいたうえで、パネルディスカッション等を行いました。



2. 開催の背景

当センターは、国際油濁補償基金（IOPC 基金）の会合や国際海事機関（IMO）の各委員会へのわが国の対応に貢献するべく、海運問題研究会の下に5つのテーマ別検討委員会を設け、産官学の関係者の協議の場を提供するとともに、研究員が政府代表団の一員としてこれら会合、委員会に常に参加してきた。

昨年9月、ロンドンの国際油濁補償基金（IOPC Funds）にて、シバトセン事務局長と当センター宿利会長が会談を行った結果、当センターと国際油濁補償基金（IOPC Funds）との間の連携・協力活動を進めていくことが合意された。

今回、シバトセン事務局長の来日に合わせ、上記の連携・協力活動の一環として、同基金が海洋環境保護及び汚染防止等にこれまで果たしてきた役割や貢献等をテーマとする同基金と当センターの共催セミナーを開催した。

3. 開会挨拶

(公財) 日本海事センター会長 宿利 正史
(別添参照)



4. 講演内容

(1) 講演

IOPC 基金事務局長 Gaute Sivertsen 氏

シバトセン事務局長からは、基金の設立経緯、仕組み、事故が起きた際の基金の対応、現在の課題などについて説明があった。



(2) 講演

運輸総合研究所特任研究員 東海大学海洋研究所特任教授
大坪新一郎 氏

運輸総合研究所特任研究員／東海大学海洋政策研究所特任教授であり、元国土交通省海事局長の大坪氏からは、国際的規制の必要性やその現状、その履行確保のための旗国検査、寄港国検査等の枠組みや、規制の難しさ、さらには事故の現状、安全性確保のためのポリシー・ミックスの必要



性などについて説明があった。

(3) 講演

石油会社国際海事評議会 (OCIMF) Programmes Director
Aaron Cooper 氏

石油会社国際海事評議会 (OCIMF) プログラム・ディレクターのクーパー氏からは、OCIMF の組織と活動、荷主である石油会社が行う検船 (SIRE) と新たに導入しようとしている SIRE2.0 及びその移行措置、またバージを検査する BIRE などについて説明があった。



(4) 講演

国際タンカー船主汚染防止同盟 (ITOPF) Technical Adviser
Ayumi Therrien 氏

国際タンカー船主汚染防止同盟 (ITOPF) のテクニカル・アドバイザーのテリエン氏からは、ITOPF 及びその活動や、事故が起きた場合の対応方法、事故が起きる前の対応体制の整備、汚染損害に関する査定方法について説明があった。



(5) 講演

日本郵船株式会社
エネルギー業務グループ グループ長代理 藤野 晴久 氏

日本郵船 (株) エネルギー業務グループグループ長代理の藤野氏からは、環境の保護にはまず事故を起こさない安全運航が大切であるとして、タンカーに対する国際的な規制、OCIMF などの国際的団体による船舶検査に加えて行っている独自の安全性確保の手法について説明があった。



(6) 講演

海上保安庁総務部参事官 足立 基成 氏

海上保安庁総務部参事官の足立氏からは、わが国周辺海域における海洋汚染の現状、油防除体制、海上保安庁の取組みから、油防除に関するアジア諸国への支援や次世代燃料への備えについて説明があった。



【パネルディスカッション】

コーディネーター：東京大学大学院法学政治学研究科教授 藤田 友敬 氏

その後、東京大学大学院法学政治学研究科の藤田教授をコーディネーターとして、上記の講演者 6 名によるパネルディスカッションが行われた。議論の概要は以下の通り。



大坪氏) 拠出金負担の公正性を確保に向けて努力されているという話があったが、拠出金を払えるような未加盟国があるのではないかと思います。このような国へのアウトリーチをどうされているか。また、今回、プレゼンテーションにあったような安全性の向上に努めている船社は問題ないが、制裁を逃れるように船舶を運航するようなサブスタンダード船社に対する不公平感にどのように対応されているか。

シバトセン氏) 公正性の確保には継続的に努力していく必要があると思っている。決議 13 号の案は、油受取量報告を出さない国があっても、試算値により受取人に請求書を出そうというもので、今次総会に提案している。将来は、試算に用いるデータと報告された受取量とのギャップについても対応していきたいと考えている。アウトリーチについては、システムを理解し、遵守できるかどうか重要で、例えば、インドネシアへのアウトリーチを考えている。インドネシアは油を受け取っていて、1971 年基金には入っていたものの、1992 年基金には入っていない。また、1992 年基金に入っている国には、追加基金への加入も呼びかけている。制裁逃れについては、旗国や寄港国、特に寄港国に付保の確認を行うよう呼びかけつつ、問題意識の共有を図っている。

藤野氏) 我々もタンカーを保有し、運航する者として、SIRE2.0を勉強し、Phase 2に参加している。今後、検船はタブレットを使って行われるが、SIRE 検査官の中には、システムについていけずに辞めていく人もいるようである。検査官の人数確保のために、どのような取り組みを行っているのか。それから、SIRE2.0では、悪いところだけでなく、良いところもチェックすると承知しているが、チェックして出てきた良い点は、どのように活用するつもりか。

クーパー氏) 実効性確保に向け、課題がないわけではない。現在の検査官をどう活用していくか、デジタル化等により退職していく人もいるのは事実。現在、ウェビナーなどを開催して研修に努めているが、Phase 3では数百人の検査官が必要になる。これまで研修を受ける側だった検査官が研修を行う側になることが求められている。SIRE2.0では、悪い点だけでなく、良い点も記録することになった。どう活用するかについては、評価はメンバーが行うことになっており、OCIMFはオブザベーションはしても、評価はしないことになっており、その点からも検討が必要である。

藤野氏) 管理会社に加点するとか、表彰するとか、何か考えてみてはどうか。

クーパー氏) コメントも参考にして検討したい。

足立氏) ITOPFでは現場に出て活動することを重視しているという話があったが、事故、汚染が複数の国にまたがるような場合があるか。もしそのような経験があれば、そういった場合の課題等があるか。また、我々も関係してくることだが、今後船舶の燃料が新しくなっていくと、新たな燃料がより頻繁に海上輸送されるということが想定されるが、防除体制の構築について何か研究、勉強しているか。

テリエン氏) 年間数十件の事故に対応しており、被害が複数の国にまたがることはあるし、実際に経験もある。油が海流で流されて、一つの国から別の国、それがまた別の国と漂着していくような場合、複数の当局を相手にする必要がある、また複数の国を移動することになる。この場合、当局間の連携が非常に重要になる。我々の特性は、専門性と客観性であり、その意味で、当局間に入って仲裁的な仕事をすることもある。また、複数の国にまたがる事故を想定して事前に対応準備を行う、対応準備にアドバイスすることもある。ITOPFの強みは客観性にある。新たな燃料、化学物質についてだが、これらへの対応も支援している。今後、代替燃料の普及が急速に進むと考えており、内部でも勉強を進めている。化学物質の専門家にも参画してもらっている。

藤野氏) 事故はタンカーばかりでなく、他の船種でもある。最近の火災事故では、火災の原因が様々であり、それによって対応も異なってくる。一方、船上ではできるだけ少ない水で消化する必要がある。このような他の船種への対応も考えているなら、現場を重視するという観点からも、ぜひ我々の船舶に訪船してもらいたい。

テリエン氏) ぜひそういう機会をいただきたい。本日、参加されているどの船社の方でも結構なので、ぜひそういう機会をいただきたい。現場を見ることは非常に重要。提案に感謝したい。

藤田氏) 大きな事故が起きた際に、ITOPF と IOPC 基金が協力しているという話によく聞くが、実際の事故で、どのように協力しているのか。そして、協力関係に何か課題はあるのか。

シバトセン氏) 国際グループに所属する P&I クラブが付保する船舶であれば、事故の規模に関わらず、テクニカル・エキスパートとして ITOPF が協力することになる。そのような P&I クラブでない場合でも、専門家として、ITOPF に協力を依頼することは多い。

テリエン氏) 最近のフィリピンでの事故である **Princess Empress** の事故でも、クラブと基金の代理として、影響評価を行っている。分野は、漁業、農業、住民の生活、環境の回復措置などに及ぶ。大坪氏の言った通り、基金にとって公正性は非常に重要であり、国が異なっても一貫した勧告をすることが重要になる。そのためのグローバル・エキスパートとして、ITOPF は活動している。

シバトセン氏) **Princess Empress** は協力関係の非常によい例である。ITOPF は漁業への影響評価など、大きな役割を果たしており、基金とはすばらしい協力関係にあって、すばらしいパートナーである。

足立氏) 我々は HNS 条約の批准状況に関心を持っている。日本としては、どのような立場か。

大坪氏) 自分としても質問したかった。自分が海事局長であったときも、加入、国内法制化の是非を検討した。わが国は 2019 年にバンカー条約と難破物除去ナイロビ条約に加入し、船舶油濁賠償保障法を改正したが、その際にも、一緒に国内法制化

できないかということで、前向きに検討を行った。その当時は、業界の意見もあって踏み切れなかったが、今の海事局がどのように考えているかはわからない。発効要件充足の状況や、日本にとっての加入のメリットがあれば教えてほしい。

シバトセン氏) 近々、新たな批准がある。どの国とは言えないが、欧州の大きな国。さらに3か国が2024年に批准することになるだろう。そうすると後2か国で締約国数の要件は充足される。我々としては、その2か国が小さな国、途上国ではなく、拠出金を支払う国、システムをよく理解して様々なアドバイスをしてくれる国であることを期待している。エスティメートとゲスの間のゲスティメートをする、2024年末か、2025年頭くらいに発効要件を満たすのではないかと。そこから18か月の猶予期間がある。条約の成功のカギは報告、拠出のシステムをしっかりと構築することであり、非常に重要視している。日本にとってのメリットとしては、日本の業界が直接的な賠償、補償の責任を負う場合に、基金ができていれば基金が被害者への補償を行うということ、そして、国際的な責任体制が構築できれば、日本に入ってくる船舶からも保護されるということである。いずれにしても、受取量報告の確実な提出と拠出金の確実な支払いが成功の鍵であると認識している。

藤田氏) まずは確立した現在のシステムでもまた拠出の実効性を高める努力が必要であるということ。現在のシステムでは石油業界だけであるが、HNS条約ではさらに多くの業界が関係してくることから、拠出の公正性がないとシステムへの信頼が生まれにくいということだろう。

テリエン氏) 藤野氏の提案もあったが、この分野では協力、協働が非常に重要で、乗船してみる、セミナーを開く、そういったことを通じて、平時から信頼関係を醸成していくことが大切だと思っている。信頼醸成にはまずはコミュニケーションが大切である。

藤野氏) 協力、協働は非常に大切。そのためには、透明性が重要。事故対応の際は、透明性と迅速性を重視している。

藤田氏) 最近、重要と考えている問題、深刻な課題はあるか。また、日本の海運業界や国への期待などがあれば。

クーパー氏) 今回の藤野氏のプレゼンテーションにもあったが、事故の要因として、人的要因が注目されている。その対応として、デジタル化が進められ、今はAIの時代となっている。デジタル化には、トレンドの把握やギャップの特定など様々なメリットがある。データを分析、評価して、先手を打つことができる。海運会社では、

スケジュールの最適化、乗員配置の最適化などに利用されている。現在の事故の80%は人的要因と言われており、人は失敗をするもの。だからこそデジタル化を推進しなくてはならない。デジタル化の推進が最大の課題。

テリエン氏) 深刻な課題や、日本への期待は非常にたくさんある。低硫黄燃料油への対応は目の前の課題。デジタル化が進んで、AIが普及しても、実際の事故対応はAIにはできない。その意味で、現場の能力開発が課題ではあるが、その点では日本はよく整備された防除体制を持っている。なので、コミュニケーションを大切にし、透明性を高める努力を続けてほしい。

シバトセン氏) 課題としては、やはりダークフリートだろう。事故を起こすのではないかと夜も眠れない思いである。適切に付保されていない船舶の事故における補償はすべて基金が行うことになっており、すべて基金への拠出金で賄われる。また、すでに述べたように、油受取量報告の確保、拠出金支払いの確保も課題であり、HNS条約の成功ともつながっている。日本への期待は、これまでも日本の基金会合でのプレゼンス、貢献は素晴らしいものがあつた。ITOPFが言うように、日本は体制がきちんと整備されている。引き続き、国際的な基金の体制へのエンゲージメントをお願いしたい。加えて、HNS条約への加入を考えてほしい。早期の加入を期待している。

大坪氏) IOPC基金への対応、エンゲージメントは、ぜひ国交省の後輩に頑張ってもらいたいと思う。デジタル化については、国交省も支援してきている。言っておきたいのは、デジタル化が直ちに省人化につながるわけではないということ。船員は貴重な人的資源であり、最も重要な最終的な承認権限が委ねられることになる。自律運航船になっても船員は重要な存在であり、不要になることはないという点は強調しておきたい。

足立氏) 海上保安庁としてもダークフリートは取り締まらなければならないと考えている。特に制裁対象となっている船舶の取り締まりを強化、国連の制裁対象となっている北朝鮮の船舶を取り締まる必要があるが、旗国主義もあつて、難しい面もある。船舶間の貨物積替え(STS)の取り締まりも重要。ITOPFやIOPC基金との情報共有も重要であり、今後コミュニケーションを維持していきたい。新しい技術の話があつたが、海上保安庁でも、シーガーディアンという遠隔操縦無人航空機を導入しており、不審船舶の監視や海難事故対応等に活用している。また、新技術に関わる課題、新たな船舶火災への対応や、新燃料にまつわる課題、積極的に取り組

んでいきたい。

藤田氏) 海洋環境の保護は、人的要素、技術的要素、それを支える法制度的な要素が組み合わさって初めて達成することができる。しかも、1か国だけで達成することはできず、国際的な協調のもとで行わなければ実現できない。本日、海洋環境保護のため様々な異なる立場から国際的に貢献される皆様の話を聞くことができたことは、大変有意義であった。セミナーのタイトルでもある国際油濁補償基金の設立から、基金を取り巻く環境も大きく変化した。加盟国の増加は喜ばしいことではあるが、一部の国では適切なエンフォースメントという面で課題が生まれている。国際油濁補償基金が国際的に信頼され、発展し続けるためには、事務局長の指導の下、今後も様々な課題を乗り越えていく必要がある。OCIMFやITOPFといった国際団体との協力も大きな力となるだろう。日本の業界や政府に期待される役割や要望もある。我々も海洋環境保護のため、どのような貢献ができるかについて自覚的になる必要があるだろう。国際油濁補償基金、各国政府及び業界等の利害関係者が適切に協力し、国際的な海洋環境保護の体制が一層発展することを祈り、結びとしたい。



5. 閉会挨拶

(公財) 日本海事センター参与/IOPC 基金監査委員会委員

大須賀 英郎

(別紙参照)



開会挨拶

皆様こんにちは。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。

まず始めに、本日のセミナーにご出席のため、遠路はるばるお越しいただきました国際油濁補償基金（IOPC Funds）事務局長のガウテ・シバートセン様、石油会社国際海事評議会（OCIMF）のアロン・クーパー様、そして国際タンカー船主汚染防止同盟（ITOPF）のアユミ・テリエン様に心から御礼を申し上げます。

さて、本日のセミナーは「海洋環境保護等への国際油濁補償基金の役割と貢献」をテーマとして、今回初めて、当センターと国際油濁補償基金との共催で開催いたします。

本日は、この会場とオンライン配信とを併用しておりますが、大変多くの皆様にご参加いただいておりますことに感謝申し上げます。

日本海事センターは、2007年の設立以来、我が国の海事分野における中核的な公益財団法人として、国内外の動向に的確に対応しつつ、専門的な研究調査事業や幅広い助成事業を行っています。

当センターの重要な活動の一つとして、国際油濁補償基金（IOPC Funds）の会合や国際海事機関（IMO）の各委員会への対応があり、これらの会議には、当センターの研究員が政府代表団の一員として常に参加しております。

当センターでは、これらの会合や委員会における議論に対応するため、当センターの海運問題研究会の下に5つのテーマ別検討委員会を設け、産官学の関係者の協議の場を提供するとともに、これらの各検討委員会における議論においても当センターが積極的に貢献しております。

また、当センターは、コロナ禍の収束を待って、昨年後半から、国際機関等への訪問と情報交換を積極的に行っており、昨年9月に、私がロンドンのIMOと国際油濁補償基金の本部を訪れ、シバートセン事務局長と会談を行った結果、当センターと国際油濁補償基金との間の連携・協力活動の一環として、本日の共催セミナーの開催に至ったものです。

国際油濁補償基金は、皆様ご承知のとおり、1967年に発生したトリーキャニオン号の座礁事故を契機に設立された国際機関であり、タンカー等の事故による油濁損害の被害者に対し迅速かつ十分な補償を行うなど、今日まで大きな役割を果たしてきました。

最近でも、ヘーベイ・スピリット号の事故など大規模なタンカー事故が発生しており、被害者の救済や海洋環境の回復に大きな貢献を行っています。

1992年に設立された基金は、補償限度額が2億300万SDR（約365億円）とされており、基本的に船主の責任制限額を超える油濁損害が発生した場合に補償を行う仕組みで、現在、世界121か国が参加しています。

我が国は基金の設立当初より最大の拠出国でしたが、現在はインドに次ぐ第二の拠出国です。

ところで、私は1974年に当時の運輸省に入省し、海運局総務課に配属され、以来翌年の法律の成立まで一貫して、油濁損害賠償保障法の制定作業に従事いたしました。

この法律は、1969年のいわゆる「油濁損害についての民事責任条約」と1971年の「油濁損害の補償のための国際基金条約」に我が国が加入し、この条約を国内法化するもので、この結果国際油濁補償基金が設立されることになりました。また、それから7年後の1982年から83年にわたって、大臣官房環境課海洋汚染対策室長として、IMOで採択された「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」、いわゆるマルポール(MARPOL)73/78条約の批准・国内法化に携わりました。

さらに、それから10年後、内閣法制局参事官を務めていた1994年には、船舶所有者の責任限度額と国際基金の補償限度額を引き上げるために採択された、1969年及び1971年の条約を改正するための議定書、すなわち「1992年の油濁損害についての民事責任条約」及び「1992年の油濁損害の補償のための国際基金条約」への我が国の加入のために行われた油濁損害賠償保障法の改正に再び携わることとなりました。

これらの仕事は、それぞれにとってもハードなものでしたが、このように私自身、

行政官として、節目節目に船舶からの油濁損害補償や、海洋汚染・海上災害の防止に携わってきたため、今回のセミナーの開催は大変感慨深いものがあります。

また、国際油濁補償基金には、1982年以来、運輸省・国土交通省から多くの職員が赴任して、同基金の業務に従事してきております。

このセミナーにも、シバートセン事務局長と共に現在同基金で活躍しておられる奥川さんが出席しておられます。

本日、閉会挨拶を行います当センターの大須賀英郎参与も、1993年から4年間、国際油濁補償基金での勤務を経験し、2020年からは再び同基金の監査委員会委員として活躍しています。

現在1期目で、今年の11月の国際基金の総会での再選に向けて立候補をしたところですので、本日ご出席の各国大使館の皆様をはじめご参加の皆様には、大須賀さんの再選に向けてご支援いただきますよう、どうぞよろしく願いいたします。

さて、本日のセミナーでは、冒頭にご紹介しました、シバートセン事務局長、アロン・クーパー様、アユミ・テリエン様に加え、国土交通省元海事局長の大坪新一郎様、日本郵船の藤野晴久様及び海上保安庁の足立基成様から、油濁損害補償、海洋汚染防止、海洋環境保護に関連する様々なテーマについて講演をしていただきます。

その後、当センターのIMO法律問題委員会及び油濁問題委員会の委員長であり、東京大学大学院法学政治学研究科の藤田友敬教授をコーディネーターとして、6名の講演者の皆様にパネルディスカッションを行っていただきます。

本セミナーが、ご参加いただきました多くの皆様にとりまして、新たな気づきや今後の取組への有益な示唆に富むものとなりますこと、また国際的な油濁補償、海洋環境保護などの取組の一層の進展にいくばくかの貢献ができますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

本日はご参加いただきまして誠にありがとうございます。

閉会挨拶

本日は、お忙しい中、会場にお越しの皆様、また、リモートでご視聴いただきました皆様に、本セミナー共催の、日本海事センター（Japan Maritime Center）から厚く御礼を申し上げます。

1時半からの、4時間半ほどの長いプログラムでございました。本日の流れを辿ってみますと、まず、共催の、国際油濁補償基金の、事務局長（Director）に、昨年就任されました、シバトセンさまから、創設以来45年を迎えた基金の現状と、プリンセス・エムプレス号の事故などをめぐる最近の課題についてお話を伺いました。

シバトセンさまは、1990年代初めから、油濁基金の会議を継続してフォローされ、事務局長就任以前には、総会の議長を永らく務められております。油濁基金は、創設以来、条約に基づく国際的な仕組みに則り、石油の受取人である拠出者（Contributor）から、資金の拠出を受け、多くのタンカー事故に起因する被害や、防除費用に関して成功裏に補償を行ってきました。我が国は、創設以来のメンバーであり、故谷川久教授は、基金創設の父（founding father）の一人であると言われております。我が国は、これまで、同基金のポリシーの作成や、制度の発展に寄与してきたものと、誇りに思うところであります。

続いて、元海事局長で運輸総合研究所特任研究員の、大坪さまから、海難事故や海洋汚染の発生を、その原因となる、船舶の安全性を高める政策ミックスによって、減らしていくための、グローバルな仕組みと、それに対する我が国の貢献について、お話を承りました。また、コーヒーブレイク後は、石油産業界が、より安全な石油の海上輸送のために、1970年にフォーラムとして設立をし、ベストプラクティスと検査（inspection）制度を、提供されております、OCIMFのクーパーさまから、ヒューマンファクターに重点を置いて、バージョンアップした、最新のSIRE（サイア）2.0プログラムなど、同機関の最新の動向について、ご紹介がありました。

一旦、事故が起きてからは、被害の防除と補償が必要になります。油濁基金に

としては、クレームの査定に関する技術的アドバイザーであり、日本との関係では、1997年のナホトカ事故を始め、タンカー以外の汚染事故でも、様々なアドバイスを御行っておられる、ITOPFのテリエンさまから、石油汚染に限定することなく、拡大してきているITOPFの業務についてのご紹介がありました。特に、サンチのケースに即した具体的なご説明や、防除の関係者との信頼関係の構築が、重要との点が印象的でした。

続いて、日本郵船で、船長をされた藤野さまからは、我が国を代表する船社としての、取り組みについてお話がありました。「環境対策で最も重要なのは安全」、との観点から、自社のエネルギー輸送に携わるフリートに関して、独自の監査やシステムの導入を行うなど、船社として力を入れているポイントについて、ご紹介がありました。

最後に、海上保安庁の足立参事官からは、我が国において油汚染防除をはじめとする、海洋環境の保護のために、海上保安庁が行う業務の仕組みと、汚染の現況、および将来展望について、ご説明がありました。

以上のお話をまとめますと、タンカーの油汚染の防除、と損害の補償に関する国際的な協力体制は、1970年代後半に整備されてから、これまで、有効に機能する仕組みとして運営されてきました。また、油濁基金の補償業務を支える組織としてのITOPFや石油業界のイニシアティブによりタンカー事故の減少をめざすOCIMFなどとの協力関係は、国際的に、重要なファクターであります。また、会場にお越しの抛出者の皆様、船社、PIクラブや、保険会社の皆様との関係も重要であります。

国際システムの維持に向けた、我が国のこれまでの貢献についても、強調しておくべきことでしょう。このような努力の甲斐があって、我が国および世界の、タンカー事故の減少傾向は、続いております。しかし、我が国にのみの努力で、我が国での、タンカーによる油汚染が防ぎきれぬかということ、周辺国の状況にもよりますが、そういうことではないわけでございまして、国際的な保険の措置が必要となります。また、次世代エネルギーに、今後シフトしていくことが想定されますので、我が国でも、そのための備えが必要ではないか、との議論もありま

した。HNS条約については、抛出の問題がうまく機能するための鍵ではないかとのまとめがされております。

国際油濁補償基金には、2000年代初頭から、締約国のメンバー7名から構成される、監査委員会が設置されまして、我が国は、初代の谷川先生のと、落合先生、春成元海事局長が、代々、就任されてきておりまして、私で4代目になります。監査委員会では、基金の、会計監査や監査法人の選任に関して、事務局長に助言を行うほか、広い意味で、基金のシステムの持続可能性の確保のために、基金を取り巻く様々な、リスクについても監視をし、それを軽減するための助言を、してきております。今般、来月には、監査委員会の3年ごとの、選挙がありますが、引き続き、我が国が選出をされまして、基金の業務に対して貢献できるよう努めてまいりたい、と考えておりますので、ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

本日は、各講師の皆様、また、1992年の外交会議以来、基金の業務をフォローされ、現在、総会の副議長でおられ、本日は、パネルディスカッションの、司会をしていただきました、東京大学の藤田先生に厚く御礼申し上げます。たいへん興味深い、刺激的な議論でございました。

皆様、長時間にわたるご聴講・ご視聴ありがとうございました。

JMC-WMU 共催シンポジウム
“新技術が創る船員の未来”

開催日時：2023年11月8日（水） 14:00～16:00
開催場所：世界海事大学（WMU）本館（マルメ市、スウェーデン）
開催形式：対面及び録画配信
使用言語：英語（録画配信では日本語音声付き）

《プログラム》

【開会挨拶】 WMU 学長 マキシモ Q. メヒア Jr.氏
(公財)日本海事センター 会長 宿利 正史氏

【来賓挨拶】(録画) 国際海事機関 (IMO) 事務局長 キータック・リム氏

【講演 1】 「デジタルイゼーション:海運会社の経験と展望」
ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) 海上安全・セキュリティ部マネージャー
イエツペ・シューヴバッケ・ジュール氏

【講演 2】 「将来の船員に求められるスキルと能力」
WMU 教授 (海事教育訓練ヘッド) 北田 桃子氏

【講演 3】 「船員の安全と健康に対する技術の影響」
WMU 助教授 ハンサ・ラグダミ氏

【パネルディスカッション】
モデレーター:北田桃子氏
パネリスト:イエツペ・シューヴバッケ・ジュール氏 (BIMCO)、ハンサ・ラグダミ氏、
ダッシュバルパール・オエンゲレル氏 (モンゴル海事局/WMU 学生)、
マオ・チェ・パヨタス氏 (アジア太平洋海事大学/ WMU 学生)

【閉会挨拶】 WMU 副学長 イェンス・ウーヴェ・シュローダー・ヒンリッフス 氏

お問合せ:公益財団法人 日本海事センター企画研究部 〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階
TEL:03-3263-9421 FAX:03-3264-5565 E-mail:jmcseminar@jpmac.or.jp HP:<https://www.jpmac.or.jp/>

協力:



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION



【主催者略歴】

WMU 学長 マキシモ Q. メヒア Jr.氏

マキシモ Q. メヒア教授は、海事ガバナンス、政策、行政の分野で優れた世界的リーダーおよび学者である。30 年を超える専門的かつ学術的な経験を持つメヒア教授は、きれいな海洋での安全、安心、持続可能、効率的な輸送の促進を熱心に国際的に提唱している。

メヒア教授は、IMO の枠組みの中で設立された大学であり、海事・海洋教育の世界的拠点である世界海事大学(WMU)の第8代学長に2023年7月に就任した。彼はアジア出身としても WMU 卒業生としても初めての学長であり、最高経営責任者として、大学の学術プログラム、運営、管理を監督および指揮している。



公益財団法人 日本海事センター 会長 宿利 正史

1974 年東京大学法学部卒業。1974 年 4 月に運輸省（現：国土交通省）に入省。運輸大臣秘書官、航空局審議官・監理部長・次長、大臣官房総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、事務次官を歴任。1984 年から 1987 年まで在インドネシア日本国大使館一等書記官、1991 年から 1995 年まで内閣法制局参事官を務めた。2013 年 8 月から東京大学公共政策大学院客員教授（交通政策）、2014 年 4 月から一般社団法人国際高速鉄道協会（IHRA）理事長、2018 年 6 月から一般財団法人運輸総合研究所会長、2021 年 6 月から公益財団法人日本海事センター会長を務める。



【来賓略歴】

国際海事機関（IMO）事務局長 キータック・リム氏

キータック・リム氏は国際海事機関（IMO）の事務局長である。韓国慶尚南道馬山生まれのリム氏は、釜山の韓国海洋大学（KMOU）を卒業し、1985 年に韓国海事港湾局に入庁するまで海上勤務を経験した。1986 年からは、韓国代表団の一員として IMO 会議に出席した。2006 年、リム氏はロンドンの韓国大使館の海事武官兼公使参事官に任命され、2009 年 8 月まで IMO の常任代理を務め、その後、国土交通海事局（MLTM）の海上安全局長に任命された。2011 年、リム氏は韓国海上安全裁判所（KMST）の長官に任命された。2012 年に釜山港湾庁長官に就任し、2016 年 1 月に IMO 事務総長に就任した。



協力:

【講師略歴】

ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) 海上安全・セキュリティ部マネージャー イェッペ・スコフバッケ・ジュール 氏

イェッペ・スコフバッケ・ジュール氏は、造船設計者としての教育を受けた後、12 年間にわたり BIMCO の海上安全・セキュリティ担当マネージャーとしての役職に就いており、さまざまな技術関連事項に関する BIMCO の取り組みに責任を負っている。現在は主に、海事デジタル化と自律船、港湾の効率化、船舶と陸上のインターフェース及びデータ交換で取り組んでいる。

かつてジュール氏は、IMO の温室効果ガス戦略に関して深く関わっていた。また、水中放射騒音や海上でのコンテナの紛失、船舶の安定性に関する知見も備えている。キャリアを通じて IMO の会議に出席してきた同氏は、旗国に関する問題（旗国の責任、目標・機能ベースの規制、正式な安全評価方法を含むリスクベースの承認プロセス）にも精通している。

BIMCO 以前は、FORCE Technology で研究・イノベーションプロジェクトに 8 年間勤務し、さらに 8 年間デンマーク海事庁で勤務経験がある。



WMU 教授 (海事教育訓練ヘッド) 北田 桃子 氏

北田桃子博士は、元船員であり、WMU で海事教育訓練のヘッドを務めている。海事・海洋部門のジェンダー問題に関して 18 年間の研究経験があり、優れた出版実績を持っている。講義では、海事教育訓練及び海事エネルギー管理を担当している。また、世界各地に IMO が設立した女性海事協会 (WIMA) を含む、女性海事プログラムに関する IMO との協力活動や、IMO のジェンダー関連活動の共同評価および監査を主導している。

2014 年からは、WMU 女性協会 (WMUWA) の事務局を務めており、持続可能な開発のための海洋科学の 10 年における女性のエンパワーメントなど、いくつかの研究プロジェクトを主導している。

さらに、国際労働機関 (ILO) の参加型ジェンダー監査ファシリテーター及びモニタリングと評価の専門家として資格を有している。



WMU 助教授 ハンサ・ラグダミ 氏

カンサ・ラグダミ博士は、2015 年に WMU に就職し、現在は海事労働法を専門として、国際運輸労連 (ITF) 船員トラストの助教授を務めている。また、専門能力開発プログラムである WMU の海洋福祉 (Mari-Wel) プログラムの学術コーディネーターでもある。

ラグダミ博士は、船員の権利、海事に関する世界有数の専門家を集め、船員の福祉に関連するトピックと問題の包括的な概要を提供しており、WMU の未来の仕事プログラムの主要メンバーでもある。彼女の研究と学術的関心には、海上安全保障、海事部門における仕事の未来、プロジェクトの作成、プロジェクト管理、能力開発が含まれる。

同博士は、フランスのナント大学で海事法の博士号を取得し、また、フランスのペルピニャン大学で経営学および国際比較法の法学修士号を取得している。法学部では、国際公法、海洋法、海事法を教えていた経験を有する。



パネリスト

左: ダッシュバルバル・オコンゲレル氏 (モンゴル海事局/WMU 学生)
右: マオ・チェ・バヨタス氏 (アジア太平洋海事大学)/ WMU 学生



協力:

JMC-WMU 共催シンポジウム 「“新技術が創る船員の未来”」

日時：2023年11月8日（水）14:00～16:00

開催方法：対面及び録画配信

開催場所：世界海事大学(WMU)本館(マルメ市、スウェーデン)

共催：公益財団法人 日本海事センター(JMC)

世界海事大学(WMU)

協力：国際海事機関(IMO)

ボルチック国際海運協議会(BIMCO)

1. 開催概要

当センターは、連携協定を締結している世界海事大学（WMU、スウェーデン・マルメ市）と2023年11月8日にWMU本館・笹川オーディトリウムでシンポジウム「新技術が創る船員の未来」を開催しました。

同シンポジウムでは、海事分野で進展している多様な技術開発が創り出す船員の未来について、海運界の視点を提供するとともに、新たな技術が船員の労働環境に及ぼす影響に関する最新の研究成果を踏まえて、我々が取り組むべき課題を論じました。WMUの教員と学生（日本人2名を含む各国海事行政官）が多く参加し、所定時間を超えて熱心な議論が展開されました。



※ホームページにて動画（言語版、日本語吹き替え版）掲載しております。

2. プログラム

【開会挨拶】

WMU 学長 マキシモ Q. メヒア Jr. 氏



【開会挨拶】

(公財) 日本海事センター会長 宿利 正史



【来賓挨拶（録画）】

国際海事機関（IMO）事務局長
キータック・リム 氏



【講演 1】

「デジタルイゼーション：海運会社の経験と展望」
ボルチック国際海運協議会（BIMCO）
海上安全・セキュリティ部マネージャー
イェッペ・シューヴバッケ・ジュール 氏



【講演 2】

「将来の船員に求められるスキルと能力」

WMU 教授（海事教育訓練ヘッド） 北田 桃子 氏



【講演 3】

「船員の安全と健康に対する技術の影響」

WMU 助教授 ハンサ・ラグダミ 氏



【パネルディスカッション】

モデレーター：北田桃 子氏

パネリスト：イエッペ・シューヴバッケ・ジュール 氏（BIMCO）

ハンサ・ラグダミ 氏、

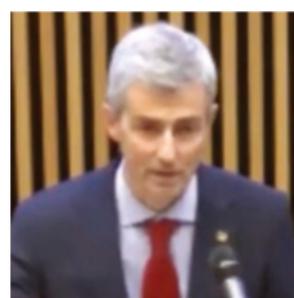
ダッシュバルバル・オユンゲレル 氏（モンゴル海事局/WMU 学生）

マオ・チェ・バヨタス 氏（アジア太平洋海事大学/ WMU 学生）



【閉会挨拶】

WMU 教授 アイクット・オーチャー 氏



第8回 JMC 海事振興セミナー
「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社の協調関係の深化」

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、日本海事センターにおいて、「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社の協調関係の深化」と題し、第8回 JMC 海事振興セミナーを開催いたします。

皆様におかれましては、ぜひご参加いただきますようお願い申し上げます。

敬具

記

日 時：2023年12月6日（水） 14:00～16:00
開催方法：ハイブリッド形式（Zoom ウェビナー併用）
場 所：海事センタービル4階会議室（東京都千代田区麹町4-5）

概 要

コロナ禍に伴う海上コンテナ輸送の混乱で、グローバルサプライチェーンは困難に直面した。海上コンテナ輸送の状況は正常化したものの、物流の混乱を通じて、サプライチェーンの強靱化が大きな課題となったほか、デジタル技術を活用したサプライチェーン全体の把握やサプライチェーン全体のグリーン化への取組なども急務の課題となっている。

我が国の製造業を中心として、国際分業体制が進む中で、日本の中間財の海外依存度が進み、サプライチェーンの脆弱性はますます高まってきている。そのような中、荷主と船社の協調により、サプライチェーン全体の脆弱性を克服し、最適化を追求する動きが進んでいる。

このような取組の紹介とともに、サプライチェーンの最適化の課題とグローバルな競争力の向上に向けて、荷主と船社を代表する企業及び団体との間で意見交換を行う。

- 14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター会長 宿利 正史
- 14:05 「コロナ禍で浮き彫りになったサプライチェーンの課題と最適化に向けた荷主における取組と展望」
(公社) 日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所 新領域開発エキスパート 遠藤 直也 氏
- 14:20 「サプライチェーン最適化に向けた ONE の取組み」
オーシャンネットワークエクスプレスジャパン (株) 代表取締役社長 中井 拓志 氏
- 14:45 「CRU・ICD の有効活用と官民連携・複数企業連携による日本の国際物流最適化」
(株) クボタ 物流統括部 担当部長 武山 義知 氏
- 15:10 「荷主と船社の Win-Win のパートナーシップの構築に向けて」
(公財) 日本海事センター企画研究部 客員研究員 福山 秀夫
- 15:20 【パネルディスカッション】
モデレーター: 拓殖大学商学部教授/日本海事センター企画研究部客員研究員 松田 琢磨
パネリスト: 遠藤 直也 氏 中井 拓志 氏 武山 義知 氏 福山 秀夫
- 15:55 【閉会挨拶】 (公財) 日本海事センター常務理事 下野 元也

参加費：無料

お申込み：下記 URL 又は QR コードよりお申込みください。(HP からもお申込みいただけます)
<https://www.jpmac.or.jp/application/S276914/> (申込期限：12月4日(月)まで)

◆お申し込みいただいた方には、後日、視聴用 URL をご送付いたします。

※本セミナーのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。



お問合せ: 公益財団法人 日本海事センター企画研究部

〒102-0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル8階

TEL: 03-3263-9421 FAX: 03-3264-5565

E-mail: jmcseminar3@jpmac.or.jp HP: <https://www.jpmac.or.jp/>

【講演者略歴】

公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会
JILS 総合研究所 新領域開発エキスパート

えんどう なおや
遠藤 直也 氏

1994年に日本ロジスティクスシステム協会に入職。
ロジスティクスの生産性を高めるとともに外部不経済の克服等社会との調和を図り、もって我が国産業の発展と国民生活の向上及び国際社会への貢献に寄与することを目的に設立。各種セミナー、講座や研究会等の企画、運営に従事。特にサプライチェーン、国際物流の分野では調査研究のうえ、同会のホームページ、機関誌ならびに専門誌等への寄稿や関連テーマの講演、モデレート等も実施。2023年2月より国土交通省「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」の委員に就任。



オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社 代表取締役社長 なかい たくじ 中井 拓志 氏

1980年4月に山下新日本汽船入社。その後、1991年10月に日本郵船に入社し、定航マネージメントグループ付、NYK Line Japan 第一営業本部長などを経て、2008年4月に日本郵船経営委員に就任。NYK GROUP SOUTH ASIA 会長、NYK Container Line 社長、NYK GROUP EUROPE 社長などを歴任し、2017年10月からオーシャンネットワーク エクスプレス ジャパン取締役専務執行役員に就任。2021年4月から現職。



株式会社クボタ 物流統括部担当部長 たけやま よしとも 武山 義知 氏

米国カリフォルニア州ロサンゼルス大学を卒業後、クボタ米国販社製品の Record of Importer として業務に従事、川上から通関、川下までの一貫した商流および物流業務に長年携わり、2015年7月よりクボタ物流事業会社所属。コンテナラウンドユースはじめ、広く発地サイド日本メインでの国際物流関連にも従事。クボタグループ外でも異業種各社や自治体など広く協業して皆にとってのより良い物流環境を目指す。2022年8月より株式会社クボタ物流統括部担当部長。国際・海外物流や CRU が主な専門分野。



公益財団法人 日本海事センター 企画研究部 客員研究員 ふくやま ひでお 福山 秀夫 氏

1980年九州大学卒業、同年 山下新日本汽船入社、1991年日本郵船に移籍、2004年日本郵船北京事務所代表、中国における定期コンテナ船輸送等に関り、2005年中国物流研究会に入会し、本格的に中国物流の研究を開始。2014年九州の日本郵船の関連会社（株）ジェネックで港湾物流業を経験。九州地域・北東アジア地域・東南アジア地域における海運業と物流業を研究。2020年日本郵船退職、同年（公財）日本海事センター企画研究部客員研究員、日本海運経済学会、日本港湾経済学会、日本物流学会、日本貿易学会会員。



拓殖大学 商学部 教授／日本海事センター企画研究部 客員研究員 まつだ たくま 松田 琢磨 氏

拓殖大学商学部国際ビジネス学科教授、（公財）日本海事センター 企画研究部客員研究員。1997年筑波大学第三学群社会学類卒業、2016年東京工業大学大学院理工学研究科博士課程単位取得退学。博士（学術）（東京工業大学）。2007年（財）日本海事センター非常勤研究員、2011年（公財）日本海事センター研究員、2018年同主任研究員を経て、2020年より現職。2023年4月より拓殖大学商学部国際ビジネス学科長。



第8回 JMC 海事振興セミナー 開催結果 「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社の協調関係の深化」

日時:2023年12月6日(水) 14:00~16:30

開催方法:オンライン配信 (Zoom ウェビナー)

1. 開催の概要

令和5年12月6日、海事センタービル4階会議室において、第8回 JMC 海事振興セミナーを開催しました。

今回は、「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社の協調関係の深化」と題して、ZOOM を活用したオンライン配信を実施し、多くの視聴者から参加登録をいただき、盛況裡に開催することができました。(参加者数:345名)



2. 開会挨拶

(公財) 日本海事センター会長 宿利 正史
(別紙参照)



3. 講演内容

(1) 講演

「コロナ禍で浮き彫りになったサプライチェーンの課題と最適化に向けた荷主における取組と展望」

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会

JILS 総合研究所 新領域開発エキスパート 遠藤 直也 氏

最初に、JILS は荷主が参加する団体であり、コロナ後の国際物流強靱化推進を推進し、様々な荷主の意見を収集しながら、ソリューションを提案している組織であるとの説明がありました。また、会員荷主の4割が、コロナ禍でのサプライチェーンの途絶を経験したというアンケート結果から、サプライチェーンの再構築が大手荷主の間で進行しており、貨物動静情報や本船動静情報などのデータの可視化や SCM（サプライチェーンマネジメント）と物流の同期化を課題として、SCM 高度化に資する物流管理モデルを 2024 年に提示することを展望しながら取り組んでいる、との説明がありました。



(2) 講演

「サプライチェーン最適化に向けた ONE の取組み」

オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社

代表取締役社長 中井 拓志 氏

ONE では、コロナ禍の世界的な海上コンテナ輸送の混乱を受けて、荷主のための運航船スケジュールの順守と貨物の到着時間の厳守のサービスの提供を第1の課題として追及しているとの説明がありました。さらに、グリーン戦略における7つのイニシアチブの具体的事例として、船隊整備・既存船の改修への取組（最新の運航システムの搭載、船隊設計の最適化等）・2050年のネットゼロ達成等の取組が紹介され、成長戦略として、航路拡充と新技術を活用したコンテナ投資、DX化、2024年問題や環境対応として CRU/ICD の展開・活用、内航フィーダーを活用したモーダルシフト等に積極的に取り組んでいることを紹介されました。



(3) 講演

「CRU/ICD の有効活用と官民連携・複数企業連携による日本の国際物流最適化」

株式会社クボタ物流統括部担当部長 武山 義知 氏

コロナ禍の物流混乱、トラックドライバーの不足の加速、港湾エリアの慢性的渋滞によるトラックの定時性の崩壊等に対応するため、ICD（インランドコンテナデポ）における CRU（コンテナラウンドユース）の活用が重要との認識について、クボタのビジネスを踏まえた説明があり、CRU の長所、関西と関東に分布する ICD・ICP 等の情報を踏まえた CO2 削減、

2024 年問題への効果について解説されました。また、国際戦略港湾と連携する地方港開発を内航フィーダー活用によって、企業連携・官民連携で実現すべきとの意見を述べられ、事例として常陸那珂港と京浜港の接続の取組を挙げられました。これらの取組は、コロナ後も引き続き解決すべき課題への対応として取り組まなければならないとの指摘がありました。



(4) 講演

「荷主と船社の WinWin のパートナーシップの構築に向けて」

(公財) 日本海事センター客員研究員 福山 秀夫

コロナ禍の物流の混乱を受けて、コロナ後は、グローバル・サプライチェーンの強靱化、最適化（効率性・計画性・持続可能性の実現）に向けた物流プロセスを実現することが必要であり、今後の取組の方向性として、荷主と船社の連携、ルート情報の把握・デジタル化、脱炭素化、2024 年問題を中心に取り組む必要があると説明しました。そして、3 名の登壇者の講演で明らかになったことを受けて、JILS が指摘した「物流競争ランキング」

における日本の 13 位というランクダウンが、「国際輸送コスト」、「定時性」、「貨物追跡」という問題を中心に起こっていることは、「基幹航路の少なさ」による「日本の港湾の競争力低下」、「デジタル化の遅れ」、「CRU や ICD などの取組の遅れ」、「荷主と船社の連携・協調の遅れ」を意味すると指摘しました。3 名の講演により、コロナ後のコンテナ海上輸送の競争力向上は、グローバル・サプライチェーン最適化に関して、荷主と船社の協調関係



と WinWin の考え方に基づいて実現される必要性が明確になったと指摘しました。

(5) パネルディスカッション

モデレーター：拓殖大学商学部教授/日本海事センター客員研究員 松田 琢磨 氏

1) 遠藤氏への質問と回答

「動静情報の正確性に関して、海運会社の責任についてどう考えるか」との質問に対し、「データの可視化は、荷主の SCM にとって重要であり、どの程度の精度が必要なのか、ゴールを共有しながら、荷主と船社が協調し理解を深めあいながら、相互信頼のもとで、論点を定め議論を深める必要があると考える。それが産業競争力にもつながるのではないか。」との回答がありました。



2) 中井氏への質問と回答

「インランドコンテナデポ (ICD) の立地条件は何か、複数船社の連携についての実務面の問題点は何か」という質問に対し、「立地は交通アクセスのよい利便性の高い場所であることが大事で、取扱量を増やすことが大事である。また、修繕やクリーニングなどのコンテナ品質を確保する技術や機能が必要と考える。」と回答がありました。また、「複数船社の連携」については、実務面では、アライアンスは独禁法の問題があり、法律に抵触しない範囲で対応している。コンテナは、基本的には船社の商品であり、輸出入の輸送が異なる船社を利用する場合、コンテナの箱回しは事業戦略でもあり、それ相応の難しさはあるが、ICD や CRU はコンテナ利用のバランスを考慮しながら、荷主のために、案件ごとに対応している。」と回答がありました。

3) 武山氏への質問と回答

「ICD が関東や関西の地域にかなり分散しているが、この分散の ICD 利用に与える影響は何か、CRU のマッチングに関し、ICD 間のアライアンスのようなものはあるか。」との質問に対し、「ICD は立地条件の良いところにある必要があるが、日本の場合は、ICD の大きさは 300TEU 程度あり、小さいとは言えない。コンテナを長期間蔵置することは問題であることは理解しており、バランスよく管理している。例えば、つくばでマッチング率を上げるためには、多くの輸入企業との契約が必要であるが、船社との契約により、マッチングの可能・不可能が荷主により変化してくるので、それを考慮

しつつ、他の荷主と共同で活動したり、荷主や自治体などのネットワークで日常的に緊密につながり、運べるオプションを増やしたりして、マッチング率向上に努めている。」との回答がありました。

4) 福山への質問

「ラウンドユースをさらに発展させるためには中国・韓国の貨物を誘致する必要があると思うが、どのように考えるか。」との質問に対し、「日中韓物流大臣会合などの枠組みを使って、官を交えて協力をしてネットワークを拡大していく必要があるのではないか」との回答がありました。

5) 視聴者からの質問と回答

① (遠藤氏への質問) DX化に関し、中小企業は個社ではコスト的にリスクがあり、対応しづらいので、国主導で安心できるシステムを作ってほしいが、どう考えるか。

(遠藤氏の回答) JILS で現在取り組んでいる動静情報の可視化に関しては、中小企業も取り組めるよう、国を交えて一緒に仕組みを構築することを考えている。

② (中井氏への質問) 定期船の定時性順守について、現実には、頻繁に抜港ルート変更が発生しているが、対応方法はないものか。

(中井氏の回答) 港の混雑などによって遅れることがあり、荷主の皆様には申し訳ないと思っている。今後は、航路ごとのスケジュールの組み方、環境対応のための隻数投入等により、定時性の高い航路設計をしたい。

③ (中井氏への質問) 現在開催中の COP28 で、MSC や CMA-CGM から GHG 課税の強化により代替燃料と既存燃料の価格差をなくしてほしいとの話が出ているが、この点どう思うか。

(中井氏の回答) 現在 Scope3 の段階で、社長自身としては、シンガポール本社とまだ詳細について話したことはないので明確な回答はできないが、各社代替燃料については戦略的なものがあり様々な考え方で対応しているということだけは、触れておきたい。



4. 閉会挨拶

(公財) 日本海事センター 常務理事 下野 元也
(別紙参照)



開会挨拶

皆様こんにちは。日本海事センター会長の宿利正史です。今年も早 12 月を迎え、皆様それぞれにお忙しい中、本日の第 8 回 JMC 海事振興セミナーに大変多くの皆様からご参加の申込みをいただき、誠にありがとうございます。

さて、本日のテーマは「サプライチェーン最適化に向けた荷主と船社の協調関係の深化」です。

私から改めて申し上げるまでもありませんが、我が国の経済・社会の基盤を成すサプライチェーンは、製造業を中心とする国際分業体制の進展に伴ってグローバル化されており、近年その脆弱性が顕在化しています。2020 年からの COVID-19 によって、さらに昨年からのロシアのウクライナ侵攻によって、輸送の大幅な遅延や寸断などグローバルサプライチェーンに大きな混乱が生じたことは記憶に新しいところです。

このような事態を受け、最近、荷主と船社との間で新たにパートナーシップを構築することにより、サプライチェーンの課題を克服し、その最適化を追求する動きが進みつつあります。

その代表的な取組の一つは、貨物情報の可視化です。今回の物流の混乱の要因の一つとして、国際物流に携わる荷主と船社との間の情報の共有に問題があったため、デジタル技術を活用してサプライチェーン全体をリアルタイムで可視化し、国際物流全体のサプライチェーンマネジメント、つまり貨物の動静管理を高度化しようとするものです。

もう一つの取組は、輸送の効率化です。港湾エリアの渋滞の慢性化やトラックの回転率の悪化などの課題に対処するため、荷主と船社が共同し、内陸のコンテナデポを活用してコンテナを共同利用することにより、サプライチェーンを効率化し、輸送時間の短縮と環境負荷の低減を図ろうとするものです。

我が国において、いわゆる 2024 年問題や物流に伴う CO2排出の削減が大きな課題である中、このようなグローバルサプライチェーンを再構築し、強化しようとする取組は、まさに喫緊の重要な取組であり、我が国の製造業にとっても国際競争力の強化に直結するものだと考えられます。

当センターでは、これまでも JMC 海事振興セミナーにおいて、数次にわたりグローバルサプライチェーンに関するテーマを取り上げてきましたが、今回初めて、荷主企業と荷主企業が加盟する団体に加わっていただき、今後の荷主と船社とのパートナーシップの構築について、また、その協調関係に基づく新たな取組や動向について、最新の情報や知見を皆様と共有しつつ、考察を深めたいと思います。

まず最初に公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所の遠藤様から、続いてオーシャン・ネットワーク・エクスプレスジャパン株式会社の中井様、そして株式会社クボタの武山様、当センターの福山客員研究員の順に講演をしていただきます。

その後、当センターの客員研究員である拓殖大学商学部の松田教授がモデレーターとなり、講演者への質問と総括コメントを行っていただくとともに、会場であるいはオンラインでご参加いただいている皆様との質疑応答を行います。

本日のセミナーが、ご参加いただいております多くの皆様にとりまして、真に有益なものになりますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

では、どうぞよろしく願いいたします。

閉会挨拶

常務理事の下野です。

本日は大変貴重なご講演をいただき、またパネルディスカッションを通じた活発な質疑応答とWEB参加及び会場の参加者からの質問にも答えていただき、理解が深まったと思います。

時間が限られた中で、盛りだくさんの内容で本当にありがとうございました。本日ご登壇いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。

ちょうどWedgeの12月号で、海洋国家日本の厳しい実情が紹介されるとともに、「海事産業は日本の生命線」であるとして「Sea Powerを国家戦略に」との特集記事が載っていました。

今回講演された皆様あるいは参加している皆様は、多くの方がグローバルサプライチェーンの混乱を目の当たりにされて、この特集記事の日本の貿易を支える「SEAPOWERTを国家戦略に」という思いに共感されたのではないのでしょうか。わたしも同じです。

また、中井社長がとくに指摘されておりましたように、まだまだ地球規模の環境問題、さらにはパナマ運河の水不足問題など、世界はますます混乱の様相を深めています。また、国内的には2024年問題も加わり、コンテナ輸送を取り巻く環境について多くの方が危機感を感じていると思います。

このような中、福山客員研究員が指摘していたように、国際競争にさらされている荷主企業の皆様においてはますます海運との連携協調が不可欠になっているように思います。

本日、遠藤様からブラザーグループを含めた荷主企業の課題解決に向けた取組、武山様からはインランドコンテナデポとCRUを活用した物流効率化の取組、と

いった先進的な取組の紹介がなされましたが、個々の企業の置かれた状況や環境は異なり、荷主企業や物流企業がそれぞれ今後どのように取り組んでいけばいいのか、についてはまだまだハードルもあり、知恵を出していかないといけないことが多いように思いました。

今後は武山様が指摘されたとおり、複数の企業が連携し、また官民連携で取り組んでいく必要性が大きいのではないかと思った次第です。

日本の国際海上輸送をはじめ多くのサプライチェーンが抱える課題解決に向けて、今回のセミナーが契機となり、ますます多くの方々の活動や連携・協働に結び付いていくことを期待したいと思います。

当センターとしましても、今後、国際海上輸送に関する動向の把握・分析、そして多くの海運関係の方々が抱える課題等に関して調査研究活動を進めて参る所存ですので、当センターの取組についても期待していただければと思います。

本日は誠にありがとうございました。

令和6年3月

公益財団法人日本海事センター
一般財団法人運輸総合研究所

日韓両国の海事分野の発展に向けて、日韓の4つの研究機関（日本海事センター、運輸総合研究所、韓国海洋水産開発院、高麗大学海事法研究センター）の相互交流及び研究協力を目的とした了解覚書（MOU）を締結します。

1. 日 時： 令和6年3月26日（火）13:30～14:00
2. 場 所： 港区虎ノ門3丁目18番19号 UD 神谷町ビル2F（運輸総合研究所2階会議室）
（報道機関への事前レク：同日13:00～13:20 同研究所3階応接室）
3. 出席者： 宿利正史 日本海事センター（JMC）会長 運輸総合研究所（JTTRI）会長
Kim Jong-Deog 韓国海洋水産開発研究院（KMI）院長
Kim In-Hyeon 高麗大学海事法研究センター（KUMLC）所長
4. 次 第： 宿利会長、Kim Jong-Deog 院長の挨拶後、4つの研究機関の相互交流及び研究協力を目的とした了解覚書（MOU: Memorandum of Understanding）に署名
5. MOU の概要： 両国の海事産業界で関心の高い「グローバルサプライチェーン」、「脱炭素化」、「DX」等に係る相互交流等を行う旨を記載。
6. 背景等： JMC 及び JTTRI では、これまでも KMI との間で随時交流を行ってまいりましたが、昨年、MOU の締結により本格的な交流を開始することで合意に至りました。
韓国における海事分野の研究機関のトップランナーである KMI 及びソウルの名門高麗大学に属する KUMLC という韓国を代表する研究機関と相互交流、研究協力を促進していくことにより、日韓両国の海運の発展に寄与するだけでなく、国際海事機関（IMO）等での議論を進展させるなど、世界の海事分野の発展にも貢献するものであると考えられます。
ついては、今般、MOU を締結し、4つの研究機関の間で研究協力等を促進していくことといたしました。

（問い合わせ窓口）
（公財）日本海事センター企画研究部：仲村、福山
電話： 03-3263-9421 e-mail: planning-research@jpmac.or.jp

注： 当日取材又は事前レク参加をされる方は、事前に上記問い合わせ窓口までお申し込みください。
なお、了解覚書署名後、非公開で4つの研究機関の間で第1回交流セミナーを行います。当該セミナーの結果について取材を希望される場合には、翌27日（水）10時以降に、上記問い合わせ窓口までお申し込みください。

日韓の4つの研究機関による MOU 署名式及び
第1回ジョイントセミナーの概要

開催日：令和6年3月26日（火）13:30～17:30

開催場所：運輸総合研究所会議室（東京都港区虎ノ門3-18-19）

参加機関：日本海事センター（JMC: Japan Maritime Center）

運輸総合研究所（JTTRI: Japan Transport and Tourism Research Institute）

韓国海洋水産開発院（KMI: Korea Maritime Institute）

高麗大学海上法研究センター（KUMLC: Korea University Maritime Law Center）

【MOU 署名式】13:30～13:50

宿利正史日本海事センター会長／運輸総合研究所会長、Kim Jong-Deog（キム ジョンドク）韓国海洋水産開発院長、Kim In Hyeon（キム インヒョン）高麗大学校海上法研究センター所長の3名により、日韓の4つの研究機関の相互交流及び研究協力を目的としたMOUへの署名が行われました。



（左から宿利 JMC/JTTRI 会長、キム KMI 院長、キム KUMLC 所長）

宿利会長の挨拶の概要は以下の通りです。（挨拶全文は別添参照）

○海を通じて発展してきた海洋国家である日本が、2020年初頭の新型コロナウイルスによるグローバル・サプライチェーンの混乱にはじまり、ロシアによるウクラ

イナ侵攻、紅海における武装組織フーシ派による船舶への攻撃、パナマ運河の渇水に伴う通航制限など、様々な事態に直面し、国際海運の安定が脅かされている。

- 国際海運の脱炭素化についても 2050 年頃までにカーボンニュートラルを目指すという大きな目標の設定、本年から EU 域内を航行する船舶に排出枠を設ける制度の開始、海事 DX の進展に伴う自動運航船等の開発と海事産業における新たな海洋市場への進出、さらに、これらに対応できる海事人材の確保・育成といったことが課題となっている。

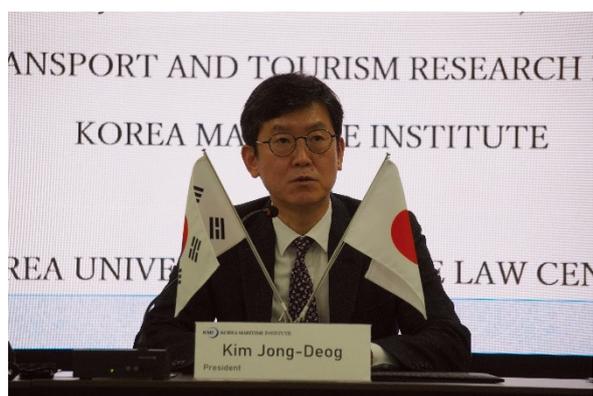


(宿利会長の挨拶)

- これらの課題は、一国のみで解決できる課題ではなく、グローバルな関係国間の協力、協調体制の構築により、共同して取り組んでいくことが有効であり、本日、日韓の 4 つの研究機関が海事分野における MOU を締結することは、日韓両国のみならず世界の海事社会においても大きな意義がある。
- 今回の MOU の締結が日韓両国の 4 つの研究機関と海事産業の発展につながると同時に、国際海運の安定的な発展や海事分野が抱える国内外の様々な課題の解決の一助となることを祈念すると共に、日韓両国の友好協力関係の一層の強化に寄与することを祈念する。

キム院長の挨拶の概要は以下の通りです。

- 去年は、ロシアによるウクライナ侵攻とイスラエル・ハマス戦争、紅海におけるフーシ派によるミサイル攻撃、世界的インフレと高金利、海運分野の GHG（温室効果ガス）規制強化などで海運、物流、海事産業は激変の状況を迎えた一年だった。



(キム院長の挨拶)

- このような激変の時期に KMI、KUMLC、JMC、JTTRI の 4 者間で MOU の締結に至ったことは、日韓間の海運・物流・海事分野の協力にとって非常に重要な節目になることは明白である。
- KMI は今回の MOU 締結と共同セミナー開催を契機に日本との海運、物流、海事分野の研究協力を大幅に強化する予定であり、特に、日本が伝統的に強みを持つ内航海運と船員政策、さらに、最近の海運分野最大の課題である GHG 規制と将来

の船舶燃料、グローバル・サプライチェーン再構築などに注目し、密接な交流と研究協力を進めることができることを希望している。最後に、本日のイベントを通じて、KMI、KUMLC、JMC、JTTRI の間の 100 年以上の持続可能な交流と協力の基礎が固まることを願っている。

宿利会長及びキム KMI 院長の挨拶に続き、宿利会長、キム KMI 院長、キム KUMLC 所長による MOU への署名、記念撮影が行われました。



左から宿利 JMC/JTTRI 会長、キム KMI 院長、キム KUMLC 所長



出席者全員による記念撮影

【交流セミナー】

セッション1 DX in Maritime Supply Chain 14:00~15:40

セッション1はJMCの福山客員研究員、KMIのChoi Gun Woo（チェ ゴーン ウ）海運政策研究室長の報告の後、JMCの中村上席研究員をモデレーターに、JMCの松田客員研究員、KMIのLee Ho Choon（イ ホ チュン）海運研究本部長をディスカッサントとして意見交換が行われました。

福山客員研究員の「Challenges and Future Prospects of International Shipping for Optimizing Global Supply Chain」と題する報告の概要は以下の通りです。

- グローバル・サプライチェーンについて、現在の概況と東アジアの定期船輸送サービスの状況を説明。
- ポストコロナやウクライナ戦争の地政学的影響下の現況として、貨物需要の停滞、費用の増加、運賃下落等の課題や、EU等の環境規制への対応が課題であり、また、最近顕著になったパナマ運河における渇水問題による通航制限やスエズ運河におけるイエメンの武装組織フーシ派による船舶攻撃において、多くの船社が喜望峰回りの航路を選択しており、グローバル・サプライチェーンの危機が到来している。
- グローバル・サプライチェーンの最適化に向けた船社と荷主の取り組みとして、2023年12月に開催されたJMC海事振興セミナーにおいて報告された荷主や荷主団体、大手船社の具体的な戦略や取り組みを紹介、コロナ禍・ウクライナ戦争・2つの運河問題から浮き彫りになった課題とその中心となったものが、荷主と船社のパートナーシップの構築と指摘。
- 将来の課題と展望として、現在の環境下でサプライチェーンにおけるルートの多元化、複線化や情報の可視化、環境規制や2024年問題に取り組み、その過程で荷主と船社のWin-Winのパートナーシップを構築することが求められる。



福山客員研究員

チェ海運政策研究室長の「Digital transformation in the shipping industry」と題する報告の概要は以下の通りです。

- 物流におけるDXについて、最初に、DXの背景として物流分野における新技術の適用例や必要性を説明。
- そのうえで技術とその効果および応用事例を説明し、海上コンテナ輸送における費用削減といった具体的な事例やプラットフォームを利用した貿易手続きのDXを紹介。
- これによる物流における情報管理、コストの削減額はとても大きく、ビッグデータを活用することで更に付加価値を創出できる。
- 今後の見通しとして、電子B/Lの普及、船社のオンラインプラットフォーム活用の進展ならびにGHG排出削減への対応が重要である。

(意見交換)

JMC 福山客員研究員の報告に対する韓国側ディスカッサントのKMIイ海運研究本部長の発言の概要は以下の通りです。

- 地政学的リスクの増加を受け、代替ルート確保の重要性は増しているが、一方で、サプライチェーン最適化の課題の一つである環境への対応は海運分野における重要課題であり、新燃料の確保競争は、早いものが独占をすることも想定されるなど熾烈な状況になる。
- この点に関して、日本で将来の船舶燃料にどのような準備をしているか。
- また、パンデミック時に多くの船舶の発注があり、現在竣工している段階において、船舶の過剰が懸念されるなか、代替燃料船を導入しなければならず、コストの上昇と運賃の低下が予想されるが、日本は伝統的に荷主と船社の協力体制が韓国より出来ていると聞いているが、サプライチェーン再構築への影響はあるのか、船社と荷主においてWin-Winの状況は実現できるのか。



チェ海運政策研究室長



イ海運研究本部長

この発言に対し、モデレーターの中村上席研究員は、船舶燃料供給の問題と環境規制に関する荷主と船社のパートナーシップ構築の必要性の立場からの問題の二つに分け、船舶燃料供給については JTTRI の竹内主任研究員、荷主と船社のパートナーシップについては福山客員研究員に回答を求めました。

竹内主任研究員の回答の概要は以下の通りです。



中村上席研究員

○燃料の調達について、現時点では様々な代替燃料の候補があり、それを使うための技術開発が進められている段階。その次の段階で、経済性や供給網等が議論されていくことになるかと理解している。

福山客員研究員の回答の概要は以下の通りです。

○船社と荷主とのパートナーシップに関しては、荷主の方が強いというのが現実であるが、

荷主の中には、コロナ禍を経て、これまでの姿勢を見直す動きもみられる。費用の増加が見込まれるなか、対話を通じて関係を構築することでサプライチェーンの維持を図るとのこと。



日本側出席者

- その背景としては、日本においては、年々、基幹航路が減少していく状況にある中で、基幹航路を呼び戻すべく実施されている国際戦略港湾政策と国内問題としての内航海運へのモーダルシフトとの連携を、荷主連合、官民、All Japan 連携による戦略として展開してゆく活動があげられる。
- 環境規制に関しては、船社にとっても荷主にとってもビジネス上の解決すべき共通の課題として認識されており、Win-Win のパートナーシップ構築により解決しなければならない。

福山研究員は上記回答の後、韓国側の状況について質問したところ、イ海運研究本部長の回答の概要は以下の通りです。

○荷主と船社の関係について、韓国としても日本の事例は興味深い。サプライチェ

- ーンの混乱期に HMM は政府の支援によりコンテナ船の発注をした事例がある。
- 中小荷主が困難に直面した時にも、他の中小船社を含め負の影響を抑えようと対応した事例もあり、パンデミック期間中のベストプラクティスに基づけば、韓国においても今後も船社と荷主が良好なビジネスパートナーであることを期待している。

KMI チェ海運政策研究室長の報告に対する日本側ディスカッサントの JMC 松田客員研究員の発言の概要は以下の通りです。

- 海運におけるデジタル化は普及に関する問題が大きく、日本の場合はステップ 1 の段階で苦労している。
- デジタル化やデータを収集するうえでの苦労は韓国でも存在するのか、デジタル化の現状、障害に対する方策は政府、個別企業でどちらが実施しているのか。
- 日本ではプラットフォームが複数あり、荷主からはかえって不便だという意見がみられるが、韓国においてもシステムが競争している段階か、また、このような問題にどのように対応する見込みか。



松田客員研究員

松田客員研究員の発言に対するチェ海運政策研究室長の発言の概要は以下の通りです。

- 韓国においてもデジタル化に際して、まだまだ進展がみられていない部分があるのが現状である。ほかにもコンテナターミナルで利用されているシステムが異なっており、API などを通じて統一するための取り組みをすすめる必要がある。さらに、デジタルフォワード、船社は生き残りのために努力しており、我々も協力しているところ。
- 輸出入に関するプラットフォームの数は 10 を超えるが、最も重要なのは品質で、貨物を輸送し、価格を比較し、サービスを選択できるため、今後プラットフォームの数は徐々に減ることが予想され、コーディネーションの問題はどうしても存在するので、公共機関が関与することが良いのではないか。

チェ室長の回答を受けた松田客員研究員の発言の概要は以下の通りです。

- プラットフォームが集約されたあとで、独占的なプラットフォーマーが利用者を支配することになるのではないか。

- 情報の非対称性が、DXによって解決されるとの指摘があったが、情報の非対称性が船社や物流企業に利益をもたらしているのであれば、彼らには協力するインセンティブがないように見えるし、船社や物流企業のインセンティブは、取引が拡大することやサービスの種類が増えるなどによって利益がでるという見込みから生まれると考えているのか。
- 情報の非対称性は、船社に利益をもたらす側面もあるため、他の会社が情報を提供するなど競争圧力があることでサービスの普及が進むという考え方と理解してよいか。

松田客員研究員の質問に対するチェ海運政策研究室長の発言の概要は以下の通りです。

- プラットフォーム側では **Freighter** をはじめとしたデジタルフォワード同士の競争があり、企業が少なくなってもそれは残るということで、競争は維持される。
- フレックスポートを例にすると、情報の非対称性の縮小が船社にとって不利益があることも考えられるし、温度や湿度といった質の情報を提供した際に、直後に与えられた情報と異なる環境になりうるので、そういった可能性を考えると、荷主にすべての情報を提供することは適切なのかという問題になるし、訴訟リスクを高める。
- 情報をオープンにしたからと言って、運賃が低い順に契約されるとは限らないし、パンデミック後の輸送でとくにみられるが、質の問題は重要である。例えば、直近で、マスクは **Gemini Corporation** の設立に際して定時到着率を 90%以上にするという目標を掲げたが、これも輸送の質を向上させるための動き。
- オンラインプラットフォームでは船社が個別に提供するモノで船社ごとに運賃が提示されて、そこで輸送サービスが提供されているのが大半であり、デジタルフォワードや他社のサービスと比較できるオンラインプラットフォームで提供されるサービスは 5%未満である。

松田客員研究員とチェ室長のやり取りを受けた KUMLC キム所長の発言の概要は以下の通りです。

- 荷主と船社のパートナーシップに関して、大型荷主が船社と長期契約することは可能であるが、韓国の小規模の荷主および船社間ではそれができない。そのため、韓国では小規模の荷主が団体をつくり貨物を集めることで、契約運賃を用いて輸送することを実現し、酒類や繊維類の荷主団体は、それぞれ長期運送契約を結んでいる。
- また、船社の一方的事例として、定時性を目標のひとつに掲げているある船社が、

ハブ港を釜山から上海にシフトする方針を示した。定期船の定時性は、60%程度が必要となるが、パンデミック時は30%まで落ちた。仮に定時性のために上海港のみに寄港するとなると、フィーダー船との接続のため、輸送時間が長くなることや契約が煩雑になり、法的問題も発生し荷主と船社間の関係は不安定となるため、パートナーシップにも悪影響を及ぼす。

○スエズ運河の問題などでの具体的な被害の事実を教えてください。

スエズ運河に関する質問についての福山客員研究員の発言の概要は以下の通りです。

○船社は定時サービスを維持できるように船を投入しているため、物流に大きな混乱はきたしておらず、運賃も高くても5~6千ドルで、中欧班列の7~8千ドルと比べればまだ安く、荷主の許容範囲内と考えられる。

○荷主は、必要となれば1万ドルを超える航空輸送も活用しており、定時性が守られている限り、それほど大きな問題になっていないが、この状態が長期に渡るとなると、その影響は出てくる。

セッションII Decarbonization in Maritime Sector 15:55~17:20

セッションIIはJTTRIの竹内主任研究員、KMIのPark Han Seon（パクハンソン）前任研究員の報告の後、JMCの中村上席研究員をモデレーターに、KUMLCのキム所長、JTTRIの屋井所長をディスカッサントとして意見交換が行われました。

竹内主任研究員の「JTTRI's Research for Carbon Neutrality in Maritime Sector ~Scenarios for 2050 Carbon Neutrality in Shipping Sector」と題する報告の概要は以下の通りです。

○海運分野における脱炭素化について、2050年ネットゼロを達成するために求められる燃料転換の道筋に関する調査研究について説明。

○国際海運については、IMOの新たな削減戦略で掲げる目標を達成するための燃料

転換シナリオの分析として、バイオ燃料の利用可能性等複数のシナリオを想定したケース別のシミュレーション結果を説明しました。多くのシナリオで、現存の船舶を強制的に退出させることなく IMO の中間目標や 2050 年ネットゼロ目標を達成するには、2030 年前後より大量の合成メタノール、アンモニアなどの新たな燃料が必要となり、その原料となる水素についても大量供給が必要である。



竹内主任研究員

- また、内航海運を含む国内交通分野全体の脱炭素化シナリオ分析について調査手法と結果を説明。5 つのシナリオを想定した交通モード横断的なシミュレーションに基づき、2050 年までの CO2 排出量や新たな機器・燃料の導入量の推移を説明。
- 結果からの考察として、国内交通分野の CO2 削減目標を達成するためには、より一層燃料転換の取り組みを加速する必要がある、交通分野で必要とする低・ゼロ炭素燃料はかなりの大量であり早期の供給網の整備が不可欠である、そして、交通部門における脱炭素化のコストは全セクター平均よりもかなり高額となると見込まれ、それを踏まえたインセンティブの枠組みが必要である。

パク先任研究員の「IMO GHG strategy, Green Shipping Corridors, Decarbonization Strategy for shipping in ROK」と題する報告の概要は以下の通りです。

- 韓国における海運分野の脱炭素化の取り組みについて、2023 年の IMO の GHG 削減目標に関して、達成に向けた手段に関する議論を含め紹介、EU における Fit for 55 の概要や、マスク等によるグリーン SHIPPING コリドーの取り組みについて説明。
- 韓国の施策として、海運・漁業分野における 2050 年カーボンニュートラルに向けたロードマップを策定しており、そのなかには ECO 船舶への転換、投資環境の整備、技術の進化や燃料インフラの整備、国際協力の進展といった 4 つの脱炭素化戦略が柱となっている。
- 海運分野における脱炭素化は、船員に対する教育が重要であり、代替燃料の取り扱いができる船員が必要となるため、資格あるいは免許と教育システムの整備が求められる。



パク先任研究員

- 外航海運については韓国商船隊 867 隻を精査し、環境規制への対応に関してコンサルティングを行い、燃料に関して、バイオ燃料、グリーンメタノール、アンモニアなどが存在し、ゼロエミッションに向けて利用が加速することが予想され、韓国においても安定的な燃料供給やバンカリングが課題となる。先進的な地域や企業があるなかで、国際協力を通してエネルギー転換における公正性の確保が重要である。
- 関連施設の建設については、不動産価格への影響や危険性の懸念から地域の環境にも配慮する必要がある。
- 脱炭素化において、代替燃料の取り扱いができる船員といった人的資本は重要な要素である。国際会議の場で、日本と韓国が共同で提案を出すことは多くないため、本日のようなセミナーなど情報交換や対話の機会を生かして、国際社会の発展に寄与できる部分は、JMC、JTTRI、KMI、KUMLC の 4 者が協力することを提案したい。

(意見交換)

JTTRI 竹内主任研究員の報告に対する韓国側ディスカッサントの KUMLC キム所長の発言の概要は以下の通りです。



キム所長

- 脱炭素化に関して、代替燃料の供給は簡単ではなく、LNG とメタノールは炭素を排出するが、CCS を活用することでカーボンニュートラルは実現しうるし、IMO でも検討することによって韓国としては、CCUS が現実的な代案だと考えている。液化 CO₂ 輸送船も建造されており、炭素を貯蔵することでネットゼロを達成することも考えられる。この点についての日本の考えを知りたい。
- 竹内主任研究員の報告でも指摘されたバンカリングの問題に関しては、シンガポールという燃料供給の中心地で、メタノールの場合、マースクは世界各地で補給できる体制を整えているが、一方で、規模の小さい船社や国家はアクセスしづらいため、公正と公平さも求められており、代替燃料は、共同で利用できる財産という観点の必要性から、韓国と日本で協力体制を構築することも考えられる。
- 韓国は船舶をオペレーターが所有していることが多いため、代替燃料に移行するインセンティブを付与しやすいが、日本には船主業が多く、こうした船主にも代替燃料に移行するインセンティブを付与する必要がある。
- 重油が使用されなくなると汚染の問題がなくなることが想定されるが、アンモニアは人体に影響を与えるので、HNS 条約を含め、新たな法的問題が出てくる。

○液化 CO2 輸送船の輸送サービスは新たな市場になるが、排出権取引の場合、所有者の負担や用船者の負担について、商法で取り扱うことも必要である。

キム所長の発言に対する竹内主任研究員の発言の概要は以下の通り。

- CCS については、海運に限らず産業全体で重要な手段のひとつと位置づけられているだけでなく、国際海運に関しては、IMO では WTW ベースで削減することと、他のセクターに転嫁しないこととしているが、CCS は、他のセクターに転嫁するという側面があるため、どう整合性をとるか懸念がある。これに加え、船舶は国際的に移動するため、各国の NDC の中で閉じた形の CCS とは異なることから、NDC と国際海運からの排出の関係や、CCS による回収とこれから生産される合成燃料の排出帰属の関係など、さらに議論が必要である。
- 新燃料調達における公平性、公正性については、再生可能エネルギーの領域においても、低コストで開発可能なエリアは既に開発が進んでおり、後発事業者はより費用がかかるエリアを開発することになり、先に始めた事業者が多くの利益を享受する構造となっている。世界全体で公平、公正に燃料を調達する仕組みが必要だという意見は重要な指摘と考える。
- 日韓での燃料調達という観点での協力については、議論を深める余地は大いにあり、日韓の協調については将来の課題である。

パク 前任研究員の報告に対する日本側ディスカッションの JTTRI 屋井所長の発言の概要は以下の通りです。

○韓国商船隊では外航海運について、2030 年までに 60%削減するという目標を掲げているが、達成するための支援や施策など具体的な実現に向けた方法とコストが上がることに對して、荷主あるいは消費者の理解をどのように得るか。

○内航海運に関しては、国内で様々な手法を作り、独自にすすめていくこともできる。韓国における内航海運分野での脱炭素化の取り組みについて知りたい。



屋井所長

屋井所長の発言に対するパク 前任研究員の発言の概要は以下の通りです。

○2030 年までに 60%を達成する具体的なプラン、船社のグリーンファイナンス、建造に関しては、韓国政府としては、低利率で資金を提供すること、補助金を出し

て建造しやすくすること、解撤の補助を 10%ほど現金で支援するなどの対策を講じており、低炭素からゼロ炭素、R&D 支援など 60%削減目標の達成に向けて、一つずつ進めているが、代替燃料の開発の速度も予想を上回っている。

- 内航に関しては、削減目標に含まれていないが、韓国独自の法律があり、目標管理の全船舶に対して、毎年炭素排出量を調査し、30%削減目標を定めて会社別に報告削減目標を定め、内航海運の目標管理 30%削減についても別途管理をし、その達成に自信を持って取り組んでいる。

続いてモデレーターの中村上席研究員から、パク先任研究員と IMO での GHG に関する国際会議等を通じての知己である JMC の森本主任研究員にコメントが求められたところ、発言の概要は以下の通りです。



森本主任研究員

- 燃料供給の点において、日韓が相互補完的に協力できる部分を探り、効率的に燃料転換への取り組みを進めることは望ましいと考える。
- 国際会議での共同提案に向けた日韓の協力は重要だと感じており、日本の政府ともコミュニケーションをとって検討を進められればと考えている。

【閉会挨拶】17:20～17:30

最後に、KMI のキム院長、宿利会長の順に、閉会の挨拶を述べられました。キム院長の挨拶の概要は以下の通りです。

- KMI、KUMLC、JMC、JTTRI の 4 者間の MOU 締結とジョイントセミナーが盛況のうちに挙行されたことを嬉しく思う。
- 今回のイベントが、KMI、KUMLC、JMC、JTTRI の 4 つの機関に限定されず、日韓の海運・物流・海事分野協力を新たな道を開く非常に重要な節目に当たることは明らかである。
- 今後この新しい流れが大きな海になるように KMI が KUMLC、JMC、JTTRI と一緒に手をつないで進むことを約束し、今回のイベントを成功に導いた宿利会長と高麗大学海上法研究センター所長のキム教授の支援に深い感謝の意を表する。

宿利会長の閉会挨拶の概要は以下の通りです。(挨拶全文は別添参照)

- 第 1 回目のジョイントセミナーとしては大変中身の濃いセミナーになった。理由

の一つはテーマ（「DX in Maritime Supply Chain」と「Decarbonization in Maritime Sector」）の選定が、まさに時宜を得ていた。もう一つはそれぞれの研究機関の蓄積が十分にあったこと。

- 昨今の国際情勢あるいは海事を取り巻く予測不可能な事態が頻発する状況、海事産業が今後とも国際経済社会で果たす役割の重要性から考えると、日韓が一緒に取り組むことが望ましいものが今後お互いの議論の中でいろいろ出てくると考えている。
- JMC と JTTRI という二つの研究機関が連携しながら、韓国の KMI、KUMLC の皆さんと協働・連携していくことに努力をしたい。

【テクニカルビジット】

開催日時：3月27日（水）9：30～12:00

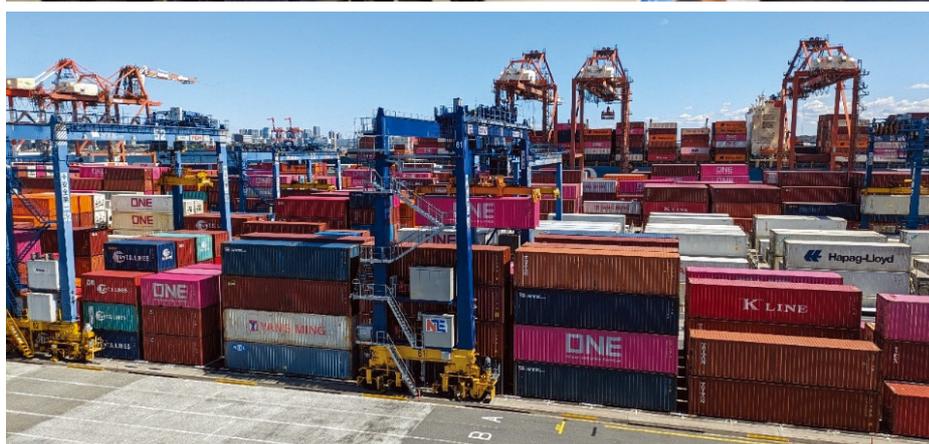
訪問先：日本郵船株式会社 東京コンテナターミナル（大井ふ頭 6 号、7 号）
（NYTT）

所在地：東京都品川区八潮 2-5-2

テクニカルビジットには、韓国側 5 名、日本側 12 名の合計 17 名が参加。日本郵船(株)東京コンテナターミナルでは、東京港埠頭株式会社から東京港コンテナターミナル等の概要について説明を受けた後、一行は、東京コンテナターミナル内で施設見学等を行いました。

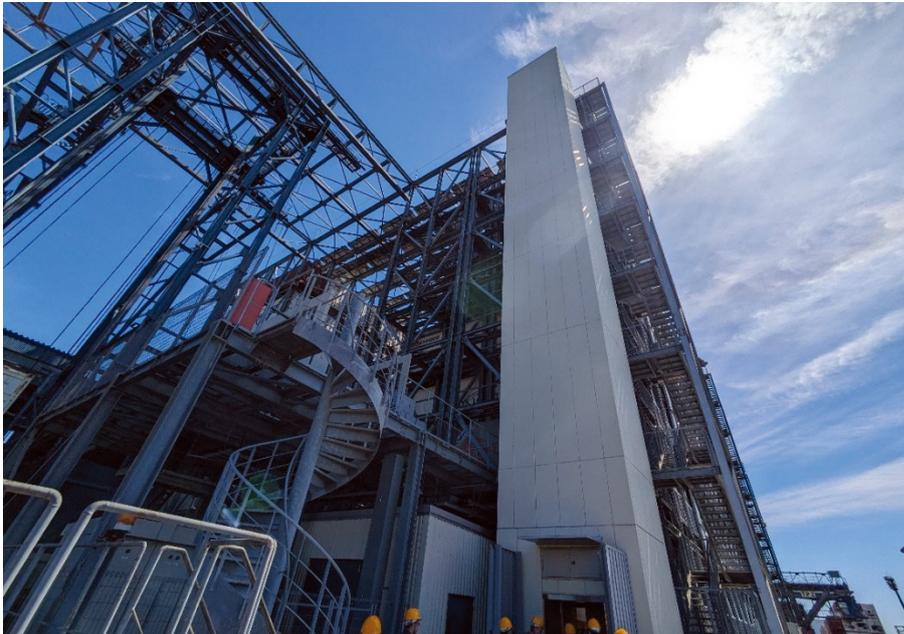


東京港埠頭(株)
からの説明



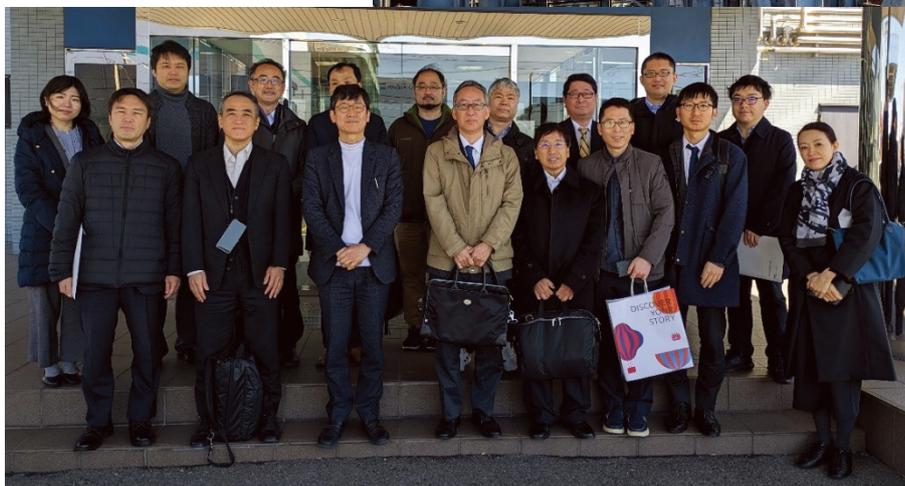
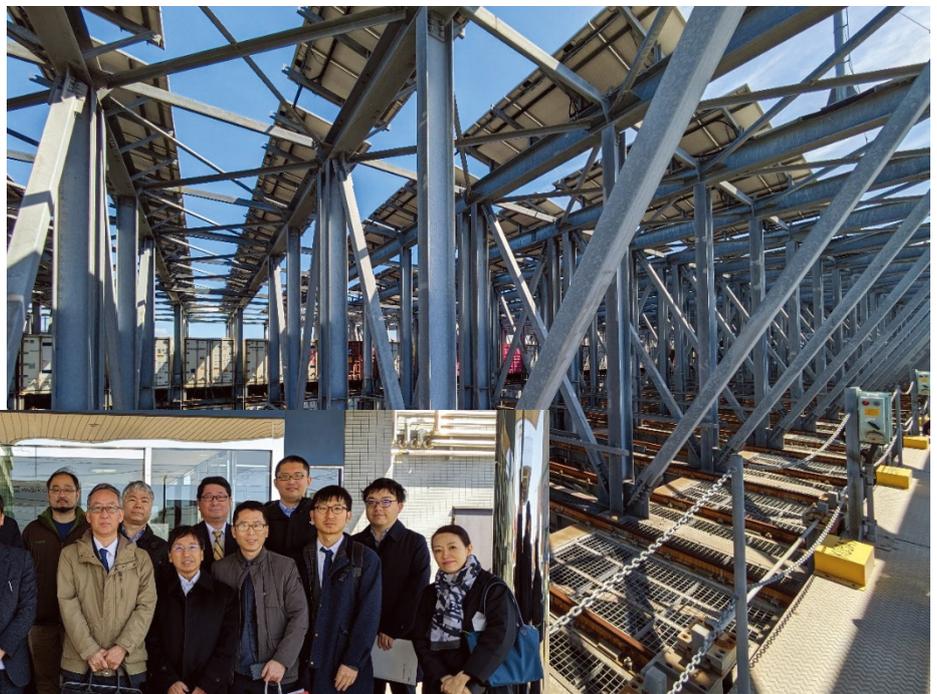
コンテナヤード
面積 275,400 m²
蔵置可能本数
14,000TEU





コンテナ立体
格納庫概観
(日本初の格納庫)

立体格納庫内部



参加者一同

開会挨拶

アンニョンハセヨ。

日本海事センターと運輸総合研究所の会長をしております宿利正史です。

本日は足元の悪い、非常に残念な天気になりましたけれども、韓国から6名の皆様が東京まで足を運んでくださいました。心から歓迎申し上げます。

本日、日本海事センター、運輸総合研究所、韓国海洋水産開発院、高麗大学海上法研究センターの4つの研究機関で、相互交流及び研究協力を目的としたMOUを締結するにあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

四面を海に囲まれた日本にとりましては、国際海運をはじめとする海事分野は経済・社会活動のみならず国民生活にとっても極めて重要であり、歴史を遡ってみても我が国は海を通じて各国と貿易や交流を深め、発展してきた海洋国家であります。

一方最近では、この海洋をめぐる、海事をめぐる非常に大きな変化が目立ちます。例えば2020年からの新型コロナウイルスのパンデミックによるグローバルサプライチェーンの混乱は、海上輸送、国際物流に大きな影響を与えましたし、ロシアによるウクライナへの侵攻、紅海における武装組織フーシ派による船舶への攻撃、パナマ運河の渇水に伴う航行制限など、様々な新たな予期せぬ事態が生じ、国際海運の安定が脅かされていることは皆様もよくご承知のとおりかと思えます。

グローバルサプライチェーンを支える国際海運の安全と安定は、我が国の経済安全保障にとっても極めて重要な課題であります。

また一方で、国際海運の脱炭素化については国際海事機関において2050年頃までにカーボンニュートラルを目指すという大きな目標が既に合意され、設定されており、つい先日も海洋環境保護委員会が開催されたところであります。

またEUでは本年から域内を航行する船舶に排出枠を設ける制度、EU-ETSが開始されました。また、海事分野のDXの進展に伴う自動運航船等の開発や海事産業における新たな海洋市場への進出、さらに、これらの事態に適切に対応で

きる海事人材の確保・育成といった問題が大きな課題となっています。

これらの問題は一国のみで解決できる課題ではなく、グローバルな関係国間の協力、協調体制の構築により、相互に知見を共有し、共同して取り組んでいくことが有効であり、また、不可欠であると私は考えております。

このような今日の状況の下、本日、日韓の4つの研究機関が海事分野におけるMOUを締結することは、日韓両国のみならず世界の海事社会においても大きな意義があると私は考えております。

さて、わたくしが紹介するまでもありませんが、韓国海洋水産開発院は、1984年の発足以来、海運、港湾、国際物流などに加えて海洋観光も含め、海事分野に関わる諸課題を総合的かつ計画的に調査・研究されており、韓国における海事分野の代表的な研究機関であります。

また、高麗大学海上法研究センターも、2013年に韓国の名門、高麗大学の付属機関として発足して以来、唯一の海上法研究機関として、その地位を高めてきているなど、こちらも大変優れた研究機関であると承知しております。

今般のMOUの締結により、研究機関が相互交流、研究協力を行い研究成果の共有や共同のセミナーの開催などの連携・協働関係を深めていくことを大いに期待したいと思います。

また、今回のMOUの締結は、1993年以来、韓国交通研究院、KOTIとの交流を続けてきました運輸総合研究所にとりましては、日本と韓国の間交通分野を網羅する協力体制が構築されるという大切な一面も持っております。

最後に、今回のMOUの締結が日韓両国の4つの研究機関の発展につながると同時に、国際海運の安定的な発展や海事分野が抱える国内外の様々な課題の解決の一助となることを祈念致しますと共に、ひいては日韓両国の友好協力関係の一層の強化に寄与することを祈念致しまして、私からの挨拶とさせていただきます。

カムサハムニダ。

閉会挨拶

KMIのキム院長、それから高麗大学海上法研究センターのキム先生始め、6名の韓国から本日ご参加いただきました皆様に、まず心から感謝申し上げます。

また、今日13時半からMOUを結びまして、14時から最初のジョイントセミナーを開催いたしました。私がここで聞いておりまして、正直な感想といたしまして、第1回目のジョイントセミナーとしては大変中身の濃いセミナーになったと思っております。理由がいくつかあると思いますが、やはり一つはテーマの選定が、まさに時宜を得ていたということと、もう一つはそれぞれの研究機関の蓄積がそれぞれに十分あったと。それを持ち寄って、一つの良いプログラムを作ることができたということではないかと思えます。

日本では、日本独自のスポーツ、国技に相撲というのがあります。皆様ご存じかどうかわかりませんが、これは一つ一つ取組があるわけですが、今回二つの取組をやったということであれば、二つの取組がいずれも非常に良い相撲であったと言っていいかと思えます。制限時間というのが残念ながらありましたので、ディスカッションが、あるいは質疑が途中で終わった感はありますけれども、無限に時間が設定されていたら、この後の懇親会の時間がなくなってしまったかもしれないので、ある意味ではこの時間制限も良かったのではないかと、このように思います。

私から個別のことは発言を控えたいと思えますが、先ほどキム院長から、今後取り上げるべき課題についての非常に重要な示唆がございました。私はキム院長が指摘されたいずれの項目も極めて重要だということを実感しておりますし、昨今の国際情勢あるいは海事を取り巻く予測不可能な事態が頻発する状況、それから海事産業が今後とも国際経済社会に果たしていかなければならない役割の重要性、こういうことから考えますと、先ほどの課題はもちろんでありますし、それ以外の課題についても一緒に取り組むものが、今後お互いの議論の中でいろいろ出てくるのではないかということを感じました。

これから、先ほど院長からお話がありましたように、9月の釜山の次回会合に

向けてお互いの意見交換をしながら取り組んでいくということを我々はもう心から同意したいと思いますし、6月にそのためのオンラインの議論をすることも誠にごもったもな提案だと思います。

また、一つ私どもの方からも提案といたしますか、お話をお願いしておきたいのは、実はJTTRIはJTTRIで、継続的にセミナーやシンポジウムを開催しております。これは、コロナ後はオンラインとリアルを併用して開催しておりますので、場合によりましては千数百人もの方がそこに参加するような大規模なものから小規模なものまであります。

それからJMCは一昨年からはオンラインのJMC海事振興セミナーというのをやっております、これはオンラインが主体であります、三、四十名のリアルな人たちも参加しております。それぞれに重要なテーマを取り上げてやっておりますが、私は今日の議論を聞いておりますと、そういうところでですね、ぜひKMIや高麗大学の皆さんがご参加をいただいて、一緒に議論をするということの持つ価値もですね、大変大きいのではないかと思います。

いずれのテーマも、実は日本の中で議論をする、あるいは韓国の中で議論をするという枠をはるかに超えているグローバルで普遍的な課題だと思いますので、できるだけ各国の枠を超えたディスカッションや交流の機会を増やしていくということが大事だと思います。その一つが先ほどお話があったような、日韓でIMOに向けてどういう対応するかということもあろうかと思いますし、いろいろなレイヤーでもっとコミュニケーションを深めていくということもその一つだと思っております。

今後2回目に向けて継続的に関係を深めていきたいと思っておりますし、この機会に日本と韓国の海事分野の連携協働体制が整ったということで、実りのある活動をお互いに続けていけるような努力を重ねていきたいと。私はたまたま二つの機関の今代表しておりますので、二つの研究機関が連携しながら、韓国の皆さんと協働・連携していくということに努力をしたいと考えていることをお伝えして、感謝の言葉にしたいと思います。