

海事図書館事業

【海事図書館事業】

海事図書館は海運ビル（永田町）から海事センター（麴町）への移転作業を完了し、令和4年3月3日に一般向けリニューアル・オープンした。

令和4年度も昨年度同様、新型コロナウイルスの感染防止対策を施しつつ、開館日については従来の平日週5日開館に戻し、図書の閲覧・複写の他レファレンス等の利用者サービスを充実させた。

利用者の利便性の向上

- (1) 利用者が必要な情報や資料にアクセスしやすいように、サインの充実や過去のレファレンス事例を整理して提供するなど利用者サービスの充実を図った。なお、過去のレファレンス事例については、国立国会図書館が全国の図書館と協同で構築している「レファレンス協同データベース」に登録しており、昨年度までに登録したものを合わせて約500件を公開した。
- (2) 海事関係図書・資料の整備・充実化を図った。
- (3) 新刊情報、図書館の利用案内等について、10月より新たにSNS（Twitter）を活用した情報発信を開始するなど、情報発信の充実を図った。
- (4) 劣化しやすい新聞を中心に、図書・資料のデジタル化（PDF）を推進した。

利用状況等について

1. 図書館参考資料1（2022年度利用者状況調査）
2. 図書館参考資料2（2022年度購入資料（単行書・雑誌・逐次刊行物））
3. 図書館参考資料3（2022年度レファレンス事例紹介）



令和4年4月に新しく制作した
図書館のロゴマーク

海事図書館も笛田さんに新たなロゴを作成していただきました。古典古代最大かつ最も重要と言われた図書館が存在したアレクサンドリアには、世界の七不思議と言われる巨大な灯台があったと言われています。海事社会の未来を照らす灯台をイメージしたものです。



フォロー

海事図書館
@kajitoshokan

公益財団法人日本海事センターが運営する、海運・船舶に関する図書・雑誌を集めた図書館です。どなたでもご利用いただけます。
開館時間：月～金 12:00～17:00（入館・複写受付は16時半まで）
リプライ、ダイレクトメッセージには原則対応いたしませんのでご了承ください。
お問い合わせはホームページからお願いいたします。

◎ 東京都千代田区麴町4-5海事センタービル8F jpmac.or.jp/library/
◎ 誕生日: 1974年7月2日  2022年9月からTwitterを利用しています

令和4年10月にTwitterでの発信を開始

海事図書館 2022 年度ツイート事例

海事図書館 @kajitoshokan

本日よりTwitterでの発信を開始しました。
新着資料やお知らせなど発信していきますので、よろしくお願いします！

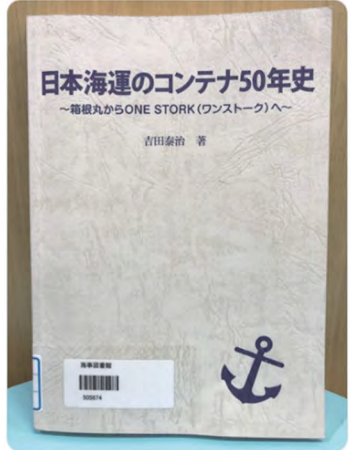
午前10:00 · 2022年10月3日

ツイートアナリティクスを表示

4件のリツイート 1件の引用 32件のいいね

海事図書館 @kajitoshokan · 1月27日

蔵書紹介
吉田泰治「日本海運のコンテナ50年史 ～箱根丸からONE STORK（ワンストーク）へ～」
日本船社のコンテナ50年の歴史を振り返り、未来を展望する一冊。こんな歴史があったのかと驚かされます。吉田氏はこの著書で、今年度の住田海事史奨励賞を受賞されました。受賞おめでとうございます🎉



午後0:00 · 2022年11月2日

ツイートアナリティクスを表示

4件のリツイート 1件の引用 6件のいいね

海事図書館 @kajitoshokan

【第31回海事・観光立国フォーラム開催のお知らせ】
日本海事センターでは、2023年2月10日(金)13:30～17:15に【第31回海事・観光立国フォーラム in 沖縄2023 「沖縄・美ら海の歴史と無限の可能性～海事・観光の未来に向けて～」】を開催します。詳細・お申込はこちらから→jpmac.or.jp/application/F7...


午後0:00 · 2022年11月2日

ツイートアナリティクスを表示

4件のリツイート 1件の引用 6件のいいね

海事図書館 @kajitoshokan

海事図書館 館内案内
閲覧室には全蔵書のうち約2割、1万冊弱の図書があり、自由に手に取ってご覧いただけます。ロイズレジスターや日本船名録などの船名録は、バックナンバーも全て並べてあり、過去からの変遷も調べられます。



午後0:00 · 2023年1月20日 · 9,383 件の表示

ツイートアナリティクスを表示

18件のリツイート 7件の引用 63件のいいね 3ブックマーク

海事図書館 @kajitoshokan

📅 本日は #時刻表の日 📅
日本で初めて時刻表が出版された日だそうです。
海事図書館で所蔵している時刻表は「フェリー・旅客船ガイド」（1981年創刊 2017年廃刊）。1987年以降の全巻が揃っています。



午後0:53 · 2022年10月5日

ツイートアナリティクスを表示

5件のいいね

2022年度 利用状況調査

年 月	開館 日数 (日)	入館者数 (名)	入館者数 1日平均 (名)	電話・ メール等 問合せ数 (名)	利用者数 合計 (名)	利用者数 1日平均 (名)	利用者 カード 作成数 (名)	レファレンス 件数 (件)	内ILL (冊)	図書雑誌 貸出冊数 (冊)	コピー 枚数 (枚)	コピー 件数 (件)	HP ページ ビュー 数 (件)	メルマガ 配信数 (通)	Twitter ツイート 閲覧数 (件)	Twitter フォロー 数 (名)
2022年4月	20	65 (9)	3.3 (0.5)	24 (0)	89 (9)	4.5 (0.5)	16	20	4	34 (14)	890	92	2,508	1,261	-	-
2022年5月	19	67 (9)	3.5 (0.5)	18 (0)	85 (9)	4.5 (0.5)	27	15	7	32 (7)	425	44	2,648	1,346	-	-
2022年6月	22	93 (7)	4.2 (0.3)	34 (3)	127 (10)	5.8 (0.5)	33	29	3	59 (6)	753	70	3,474	1,419	-	-
2022年7月	19	63 (7)	3.3 (0.4)	21 (1)	84 (8)	4.4 (0.4)	12	20	3	56 (19)	498	46	2,730	1,467	-	-
2022年8月	22	74 (10)	3.4 (0.5)	28 (3)	102 (13)	4.6 (0.6)	23	27	2	63 (19)	732	68	2,661	1,541	-	-
2022年9月	20	53 (7)	2.7 (0.4)	24 (1)	77 (8)	3.9 (0.4)	14	22	2	44 (18)	250	37	2,626	1,606	-	-
2022年10月	20	60 (5)	3.0 (0.3)	27 (1)	87 (6)	4.4 (0.3)	19	23	5	25 (5)	641	57	2,298	1,745	10,647	98
2022年11月	20	79 (11)	4.0 (0.6)	24 (0)	103 (11)	5.2 (0.6)	10	19	3	46 (7)	649	44	2,386	1,788	9,936	122
2022年12月	18	71 (10)	3.9 (0.6)	16 (0)	87 (10)	4.8 (0.6)	13	14	3	31 (6)	342	36	3,629	1,803	4,378	136
2023年1月	17	54 (13)	3.2 (0.8)	16 (1)	70 (14)	4.1 (0.8)	7	15	2	48 (21)	427	52	2,548	1,824	16,290	210
2023年2月	19	68 (12)	3.6 (0.6)	10 (0)	78 (12)	4.1 (0.6)	20	8	3	52 (8)	1,413	47	2,522	1,878	8,249	231
2023年3月	22	63 (11)	2.9 (0.5)	13 (1)	76 (12)	3.5 (0.5)	14	15	3	31 (11)	293	31	2,036	1,896	10,035	257
2022年度 合計	238	810 (111)	3.4 (0.5)	255 (11)	1,065 (122)	4.5 (0.5)	208	227	40	521 (141)	7,313	624	32,066	19,574	59,535	1,054
前年度合計	83	428 (36)	5.2 (0.4)	241 (26)	669 (62)	8.1 (0.7)	97	218	31	297 (135)	6,795	512	20,894	10,921	-	-
前年度比 増減	287%	189% 308%	66% 108%	106% 42%	159% 197%	56% 69%	214%	104%	129%	175% 104%	108%	122%	153%	179%	-	-

※入館者数、入館者数1日平均、電話・メール等問合せ数、利用者数合計、利用者数1日平均、貸出冊数の()内の数値は、日本海事センター職員の利用数(内数)である。

※Twitterは2022年10月より開始。

単行書

タイトル	著者	出版者
EU Shipping Law. 3rd ed. (Lloyd's Shipping Law Library)	Power, Vincent	Informa Law
The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s	Pallis, Athanasios A.	Routledge
Ships' routing. 2019 edition	International Maritime Organization	IMO
Building an offshore wind farm: operational master guide	Tacx, Jochem	Independently published
Global logistics network modelling and policy: quantification and analysis for international freight	Shibasaki, Ryuichi : Kato, Hironori : Ducruet Cesar	Elsevier
Shipping and the Environment : Law and Practice	Anderson, Charles : Hare, Jonathan : de la Rue, Colin	Informa Law
英和対訳 2006年ILO海上労働条約(正訳) 2021年版	国土交通省海事局監修 海上労働法令研究会編	成山堂書店
へいち航海記 ～外国航路30年の航跡～	寺村道寛	風詠社
海からみた産業と日本 - 海事産業と地球の未来 -	原田順子, 篠原正治	放送大学教育振興会
業界別 物流管理とSCMの実践	李瑞雪, 安藤康行	ミネルヴァ書房
テクノロジー×プラットフォームで実現する 物流DX革命	北川寛樹	日経BP
船旅の文化誌	富田昭次	青弓社
国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流	長沼健	文眞堂
物流の世界史 グローバル化の主役は、どのように「モノ」から「情報」になったのか?	マルク・レヴィンソン著 田辺希久子訳	ダイヤモンド社
商法の電子化に関する研究会報告書 - 船荷証券の電子化について -	商事法務	商事法務
船舶保険の損害対応実務	東京海上日動火災保険編	保険毎日新聞社
船の仕事海の仕事	伊藤玄二郎編	全日本海員組合(発行) かまくら春秋社(発売)
コンテナ船荷証券と運送人の責任制限	小林登	信山社出版
海のロシア史 ユーラシア帝国の海運と世界経済	左近幸村	名古屋大学出版会
幕末維新期大名家における蒸気船の導入と運用	坂本卓也	清文堂出版
"一帯一路"経済発展報告	国家開発銀行, 連合国開発計画署, 北京大学	中国社会科学出版社
タグボートのしごと その概要と活躍の姿	「タグボートのしごと」編集委員会編	成山堂書店
新海商法	小林登	信山社出版
海損精算人が解説する共同海損実務ガイダンス	重松徹, 浅井市川海損精算所	成山堂書店
新訂 港運がわかる本	天田乙丙, 恩田登志夫	成山堂書店
戦後日本政策過程の原像 計画造船における政党と官僚制	若林悠	吉田書店
逐条解説 2016年ヨーク・アントワープ規則 共同海損の理論と実務	東京海上日動火災保険商業損害部	有斐閣
消えた航跡4 黎明期のフェリー10社の盛衰	小松健一郎	南の風社
海と灯台学	海と灯台プロジェクト	文藝春秋
海難事例分析 安全運航へ向けて	関根博	海文堂出版
最新船員法及び関係法令 令和4年10月25日現在	国土交通省海事局船員政策課監修	成山堂書店
文明の物流史観	黒田勝彦, 小林ハッサル柔子	成山堂書店
江戸から令和まで 新・ロジスティクスの歴史物語	菅瀬博仁	白桃書房
海洋汚染防止条約 2022年改訂版	国土交通省総合政策局海洋政策課監修	海文堂出版
世界の美しい灯台	Ross, David著 秋山絵里菜訳	原書房
港で働く	鎌田浩章	ベリかん社
船舶衝突法 第2版	箱井崇史, 松田忠大	成文堂

2022年度 購入図書一覧

雑誌

タイトル	出版者	刊行頻度
Container age	コンテナエージ社	月刊
COMPASS	海事プレス社	隔月刊
CRUISE	海事プレス社	季刊
フォーリン・アフェアーズ・レポート	フォーリン・アフェアーズ・ジャパン	月刊
海事法研究会誌	日本海運集会所	季刊
海運	日本海運集会所	月刊
海運経済研究	日本海運経済学会	年刊
航運交易公報	上海航運交易公報出版社	週刊
港湾	日本港湾協会	月刊
内航海運	内航ジャーナル	月刊
荷主と輸送	オーシャンコマース	月刊
世界の艦船	海人社	月刊
運輸と経済	交通経済研究所	月刊
China intelligence monthly	Clarkson Research Studies	月刊
Container freight rate insight	Drewry Shipping Consultants	月刊
Container intelligence monthly	Clarkson Research Studies	月刊
Dry bulk trades outlook	Clarkson Research Studies	月刊
International bulk journal	Glenbuck Pub.	隔月刊
Journal of Commerce	IHS Markit	隔週刊
KP data	海事プレス社	季刊
Oil and tanker trade outlook	Clarkson Research Studies	月刊
Shipping intelligence weekly	Clarkson Research Studies	週刊
Shipping review & outlook	Clarkson Research Studies	半年刊
Shipping statistics and market review	Institute of Shipping Economics and Logistics	月刊
SSY monthly shipping review	SSY Consultancy & Research	月刊
World oil tanker trends	SSY Consultancy & Research	半年刊
World shipyard monitor	Clarkson Research Studies	月刊

2022年度 購入図書一覧

逐次刊行物

タイトル	著者	出版者
中国物流発展報告	中国物流与採購聯合会	中国物資出版社
中国航運発展報告	中華人民共和國交通部	人民交通出版社
船の便覧	内航ジャーナル	内航ジャーナル
ガス年鑑	テックスレポート	テックスレポート
現行海事法令集	現行海事法令集編集委員会編 国土交通省 監修	海文堂出版
自動車年鑑	日刊自動車新聞社, 日本自動車会議所	日刊自動車新聞社
海上定期便ガイド	内航ジャーナル	内航ジャーナル
海運・造船会社要覧	海事プレス社	海事プレス社
国際輸送ハンドブック	オーシャンコマース	オーシャンコマース
交通学研究	日本交通学会	日本交通学会
港運事業者要覧	日本海事新聞社	日本海事新聞社
L P ガス資料年報	石油化学新聞社	石油化学新聞社
内航海運データ集	内航ジャーナル	内航ジャーナル
日本におけるコンテナクレーン一覧表	港湾荷役機械システム協会	港湾荷役機械システム協会
世界のコンテナ港とターミナルオペレーターの現状	大阪港振興協会, 大阪港埠頭株式会社	大阪港振興協会
石炭年鑑	テックスレポート	テックスレポート
数字でみる物流	物流問題研究会	日本物流団体連合会
数字でみる港湾	国土交通省港湾局編	日本港湾協会
鉄鋼統計要覧	日本鉄鋼連盟	日本鉄鋼連盟
輸入鉄鉱石年鑑	テックスレポート	テックスレポート
The bulk carrier register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies
The chemical tanker register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies
The containership register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies
The gas carrier register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies
Guide	ShipPax Information	ShipPax Information
Lloyd's Register of Shipping; Register of ships	IHS Markit	IHS Markit
The reefer register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies
Shipping statistics yearbook	Institute of Shipping Economics and Logistics	Institute of Shipping Economics and Logistics
The tanker register	Clarkson Research Studies	Clarkson Research Studies

2022 年度における

海事図書館のレファレンス事例紹介

レファレンス事例：001

ウクライナ、ロシアの港湾についてわかる資料を見たい。
具体的には、港湾ごとの貨物取扱量、他国とのコンテナ航路など。

ウクライナやロシアに限定した資料は見つからなかった。
以下の資料中に、ウクライナやロシアの港湾も掲載されている。

「Guide to port entry」Shipping Guides 年刊

世界の港湾について、港湾の大きさや見取り図などが掲載されている。貨物取扱量などのデータは掲載がない。国名のアルファベット順に並んでおり、ロシアやウクライナも載っている。

「Top 100 container ports」Informa 年刊

港湾別のコンテナ取扱量のランキングが掲載されている。
ただし、最新の2021年版には、ロシアの港湾が1つ載っているだけである。

「国際輸送ハンドブック」オーシャンコマース 年刊

コンテナ定期航路の寄港地やスケジュールが掲載されており、欧州航路の中に黒海航路、東アジア航路の中にナホトカ航路がある。

レファレンス事例：002

小型船海運組合法に関する資料が見たい。

以下の資料を提供した。

< 図書 >

「小型船海運組合法と機帆船の現状」

鈴木登著 日本海事図書出版発行 1957年 (M.56/Su96)

< 雑誌記事 >

富田竜彦「小型船海運組合法について」

「海事研究」(日本海事振興会発行) 32号 (1958.1)

小田部康「小型船海運組合法について」

「海上労働」(運輸省船員局発行) 10巻7号 (1957.8)

レファレンス事例：003

小型船海運業法について、成立の経緯がわかる資料や解説書を探している。

以下の資料がある。

武石章「小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部改正について」
雑誌「海運」1964年10月号掲載
→成立の経緯や内容の解説が書かれている

「船協海運年報 1962-1963」
日本船主協会編・発行 1963年
→法律の施行について簡単に触れられているのみ

レファレンス事例：004

特定船舶整備公団法に関する資料はないか。

以下の資料があるが、詳しく解説したような資料はなかった。

「最新・海上運送法及び関係法令」
運輸省海運局監修 成山堂書店発行 1966年
法律の本文を掲載。

「船協海運年報 1966年版」
日本船主協会編・発行 1967年
p.20-21に「内航海運業法および特定船舶整備公団法の一部改正」という記事あり。

レファレンス事例：005

戦前の海事政策について調べている。
総力戦体制の中で、個々の海事政策が関係者間でどのように成立、運用したのかを知りたい。
この分野の研究書を紹介してほしい。

以下の資料がある。

「海運業と海軍 太平洋戦争下の日本商船隊（日本海運経営史 3）」
寺谷武明著 海事産業研究所編 日本経済新聞社発行 1981年

「戦時海事行政史」
郵政省編 日本海事振興会発行 1963年

レファレンス事例：006

1950年と1960年の、鋼船と機帆船の船価を知りたい。

鋼船については以下の資料に掲載があった。

「鋼製船舶建造価格調書 第2集 自昭和20年至昭和30年」
運輸省船舶局監修 海運新聞社発行 1955年
これより後のものは所蔵しておらず、この資料では1960年の船価は確認できない。

「海運統計年報」 昭和30年版～昭和40年版
運輸省大臣官房統計調査部編・発行
過去からの推移が掲載されているため、1950年、1960年どちらも掲載されている。

機帆船の船価は見つけることができなかった。

1964年から1985年にかけての海運集約体制について、以下2点を知りたい。

1. 海運集約体制に参加していた企業数と各企業の保有船舶数(隻数/GT/DWTのいずれか)。

1964年については、海運白書(昭和39年版)に掲載されているが、それ以外の年代について知りたい。可能であれば、中核・系列・集約別のデータがほしい。

2. 20年の間に倒産した企業が多いと思うが、倒産年月日を知りたい。

1. について

企業別の保有船舶数は、①に掲載されている。

昭和36年から昭和60年まで毎年発行されており、毎年4月1日現在の数値が掲載されている。各社とも、隻数/GT/DWTがそれぞれ掲載されており、グループごとの船腹量や、社船のほかに用船の船腹量も掲載がある。

企業数については、①に各グループごとに何社あるか書かれており、グループにどの会社が含まれるのかも書かれているため、これで把握できると思われる。

なお、一部の会社については、②に昭和40年から昭和53年の船腹量推移がまとめられている。

②の p.28-32 [資料3] ≪海運6中核体および三光汽船、大手系列3社の運航船腹量推移≫
日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ジャパンライン、山下新日本汽船、昭和海運、三光汽船、新和海運、第一中央汽船、飯野海運の10社の推移を掲載。

2. について

企業の倒産年月日をまとめた資料はないが、③④が参考になる。

索引で会社名を調べると、その会社に関わる事項が時系列で書かれており、倒産した会社は倒産年月日も書かれている。

【参考文献】

①「外航船運航業者別船腹構成表」

日本船主協会編・発行 年刊

②「集約・再編成史日本海運“死闘”の航跡」

代田武夫著 シッピング・ジャーナル社発行 1979年

③「近代日本海事年表 I 1853-1972 改訂版」

海事産業研究所編 成山堂書店発行 2003年

④「近代日本海事年表 II 1973-1995」

海事産業研究所編 成山堂書店発行 2002年

レファレンス事例：008

1944年11月15日に五島列島付近で沈没した、あきつ丸という船について、沈没の状況などが書かれた本はないか。また、乗船していた人の名簿はないか。

以下の資料を提供。

- ① 「戦時日本船名録 第1巻」林寛司著 戦前船舶研究会 2006年
あきつ丸の要目、沈没場所等が書かれている。
- ② 「戦時輸送船団史」駒宮真七郎著 出版共同社 1987年
あきつ丸が沈没した際の船団について、出港から雷撃までが書かれている。
- ③ 「太平洋戦争に於ける石原日東各縁故会社籍殉難船航跡資料集」
五十嵐温彦著・発行 2012年
あきつ丸の建造から沈没までが時系列で書かれている。
①②などを参考としているため内容は重複するが、あきつ丸1隻の来歴が分かりやすくまとまっている。

レファレンス事例：009

1950年以降の海運組合の一覧表はないか。組合の名称と総数を知りたい。

海運組合を一覧にまとめた資料は見当たらなかった。

当時から現在まで発行されている、海運業者要覧（現・海事関連業者要覧）に、海運組合も掲載されているが、全ての組合が載っているかどうかは不明である。

【参考】

「海運業者要覧」日本海運集会所編・発行 年刊

1940年版から所蔵（欠号あり）

1987年版から「海事関連業者要覧」と改題

レファレンス事例：010

戦時期の計画造船（戦時標準船）に関する資料はないか。特に造船所別の割当や、各造船所の生産実績を詳しく知りたい。以下の資料は既に調査済みである。

小野塚一郎『戦時造船史－太平洋戦争と計画造船』

金子栄一編『造船』

東洋経済新報社編『昭和産業史』

日本造船学会編『昭和造船史』

質問者が調査済みの資料以外には、以下のような資料があった。
特に質問者が必要とする情報は、①②に含まれていると思われる。

① 「船舶史稿 戦時標準船 船舶史（改訂版）」

船舶部会「横浜」船舶史稿編纂チーム編・発行 2011年

② 「船舶史稿 戦時標準船 船舶史（別冊 概説・船名索引）」

船舶部会「横浜」船舶史稿編纂チーム編・発行 2011年

③ 「計画造船ノ手引」

日本木造船組合連合会編・発行 1943年（マイクロフィルムでの閲覧）

レファレンス事例：011

東慶海運の長谷部哲也社長が、かつて日本郵船の調査部に在籍していて、調査月報にも執筆していたときいた。長谷部氏の書いたものを読みたい。

「海運・造船会社要覧」を見たところ、長谷部氏の東慶海運入社は平成11年とのことであった。

それ以前に日本郵船に在籍していたと考え、1998年以前の調査月報を見たが、当時の調査月報はすべて無記名記事で、誰が執筆したのか分からなかった。

【参考文献】

「海運・造船会社要覧 2022」海事プレス社編・発行

「調査月報」日本郵船株式会社調査グループ編・発行 月刊 1974年10月号から2012年12月号を所蔵、以後廃刊

アンダーライターやネームと呼ばれる、ロイズのメンバーに、これまでに日本人が2名いたらしいが、それについてわかる資料はないか。

また、そのうちの1名は田中清玄（たなかせいげん？きよはる？）という人物らしいが、この人物についての資料はないか。1970年代にメンバーになったらしい。

ロイズのメンバーのリストはなく、田中清玄氏についての資料も見当たらなかった。
日本人メンバーの氏名は以下の図書で判明した。

「ロイズ - 巨大保険機構の内幕 - 下」

ゴドフリー・ホジスン著 狩野貞子訳 早川書房発行 1987年

巻末に、南方哲也氏による「日本におけるロイズ」という、6ページに亘る解説的な文章があるが、南方氏の肩書きが「ロイズ・アンダーライティング・メンバー」となっている。文章中にも、「私は昨年から日本人として二人目のロイズ・アンダーライティング・メンバーとなっている。」とある。

この文章の最後に「1987年春」とあるため、南方氏がメンバーとなったのは1986年と思われる。

また、文章中、「わが国最初のネームである田中氏は英国の石油事業に多大の貢献をされた人である。」等と、田中氏についても触れられているが、田中氏のフルネームは書かれていない。

【参考文献】

「ロイズ・オブ・ロンドン 知られざる世界最大の保険市場」

木村栄一著 日本経済新聞社発行 1985年

「ロイズ - 巨大保険機構の内幕 -」上・下

ゴドフリー・ホジスン著 狩野貞子訳 早川書房発行 1987年

レファレンス事例：013

1957年から1970年までの、各内航海運組合の加入社数が記載されている資料はあるか。特に機帆船海運業者が何社加入しているか知りたい。

内航ジャーナル発行「内航海運データ集」2022年版

1-2団体「内航五組合の会員数」という表がある。

1964年以降現在までの会員数が、組合ごと、年ごとに記載されている。

ただし機帆船海運業者に限らず、内航業者全体の数である。

また、1957年ではなく、1964年以降である。各内航海運組合の年史も見たが、1964年前後に設立された組合が多く、会員数を1957年まで遡れるような資料は見当たらなかった。

レファレンス事例：014

ペリー艦隊日本遠征記の挿絵である、ハイネ画「合衆国蒸気艦ポーハタン号上での正餐」の石版画を調べている。(横浜美術館のホームページで、コレクション検索のキーワードに「ハイネ」と入力すると該当の版画が見れる)

この石版画に描かれた、紋章や図柄について知りたい。具体的には、幕に描かれた紋章のようなものや、三本の旗のうちの左側の旗に描かれた図柄が何なのか。

軍旗や紋章事典を調べたり、横浜みなと博物館、船の科学館などにも問い合わせたが、判明しなかった。

黒船やペリーに関する資料、十数冊を見てみたが、旗や紋章について言及されたものはなかった。

横浜みなと博物館、船の科学館には既に問い合わせたとのことなので、横浜開港資料館にも問い合わせることを勧めた。

レファレンス事例：015

和船の船名(1隻ずつの船名ではなく、ヒラタブネ、イソブネ、タカセブネなど)を調べている。参考になるような資料はないか。

和船・近世などのキーワード、分類番号 684 (河川交通)・556 (各種の船舶)などで蔵書検索を行い、参考になりそうな資料リストを作成して質問者に渡した。(約 150 冊)

作家・宇野浩二が大正時代に撮影した写真の中に大正 10 年に撮影された客船・大洋丸（東洋汽船）の写真が大量にある。

大正 10 年 7 月に横浜から長崎までの区間、国内の乗客を格安で乗せて走った際に乗船したもので、甲板デッキでくつろいだ乗客の姿などが写されている。

大洋丸に関していろいろな文献を見ており、絵葉書が元になっている大洋丸外観・船内の写真などは大体見た。しかし船内のエリアの様子が分かるような資料が確認できていない。撮影場所が船内のどこなのか分かる資料があれば教えてほしい。

船の図面（一般配置図）があれば参考になりそうだが、当館の蔵書中には見当たらなかった。

当館蔵書のうち、大洋丸の写真が掲載された資料は以下の通り。

（船全体の外観写真を除く）

○「六十四年の歩み」東洋汽船株式会社 1964 年
大洋丸船上で撮影された、当時の社長ほか役員の集合写真を掲載

○雑誌「世界の艦船」（海人社）1992 年 6 月号
「思い出の「大洋丸」ドイツ風公室」
大洋丸のプロムナードデッキ、ウインター・ガーデン、一等ダイニングルーム、
一等スモーキングルーム、一等ラウンジの写真を掲載

○雑誌「世界の艦船」（海人社）1996 年 1 月号
「回想の NYK 「大洋丸」」
1928 年 2 月、ロサンゼルスで撮影された外観写真 2 枚を掲載
（日本郵船時代の写真）

他に資料がありそうな機関としては、日本郵船歴史博物館がある。

大洋丸の運航は、昭和の初めに東洋汽船から日本郵船へと変わり、東洋汽船自体も、数度の吸収合併を経て、現在は日本郵船となっている。

1960年代以降の商社船舶部の活動について、商社の船舶輸出や国内船主への販売促進などに関連した情報を探している。雑誌記事をいくつか見つけたが（【備考】欄参照）、他に参考となるような資料はあるか。

以下の資料がある。

○図書

「海運近代化と造船」米田博 成山堂書店 1993年

第9章 商社の船舶営業 総論（初出：昭和54年「海運経済研究」No.13）

第10章 商社の船舶営業 各論（初出：昭和55年「海事産業研究所報」No.168）

○雑誌記事

「座談会 大手6商社・船舶部長座談会 タンカーブームは続く、船価じわりアップ
日本に求めたい設計キャパシティの強化」

COMPASS vol.20 no.1（2001.1） p.22-29

「座談会 総合商社船舶部長6氏 2002年はバルカーのポジションが上がる 円安時代、
意図的な情報に踊らされるな」

COMPASS vol.21 no.2（2002.3） p.34-41

「商社船舶部長座談会 調整局面に備えよ 狂乱マーケット下の造船・海運業」

COMPASS vol.23 no.2（2004.3） p.54-59

「座談会 造船・商社が語る今後の新造船建造動向 ハンディ・バルカー中心に”薄日”射
す-船価底値とギ系船主が主役で登場-」

海運 No.668（1983.5） p.30-40

【備考】

質問者は以下の雑誌記事を既に見ているとのこと。

① 「特集2 商社船舶はいま 大手6社の現状と動向」

COMPASS Vol.21 No.8（2002.11） p.44-49

② 「特集：商社船舶部門が語る市況観と事業観」

海運 No.1139（2022.8） p.13-29

レファレンス事例：018

1965年から1970年までの期間、木船を運航していた個人事業主もしくは会社の数を把握したい。

事業者数を木船と鋼船で区別した数値は見当たらなかった。

「日本船舶明細書」に掲載されている船を1隻ずつ木船か鋼船か見て行き、その船主を調べていく方法しかないと思われる。

【参考文献】

「日本船舶明細書」 日本海運集会所編・発行 年刊

レファレンス事例：019

ホームページに掲載されているコンテナ運賃動向を見たが、日本－中国間および中国－日本間の運賃が掲載されていなかった。この運賃を知ることはできるか。

また、中国から日本へのコンテナの航海日数を知りたい。福井港に到着する航路について分かればなおよい。

○コンテナ運賃動向

Drewry社の「Container freight rate insight」をもとにしているが、契約上、資料を部外者に直接閲覧させることはできず、希望の航路の運賃を教えることはできない。

なお、ホームページには横浜－上海および上海－横浜間の運賃は掲載しているが、中国本土と日本との往航・復航運賃を知りたいとのことであった。

○中国から日本へのコンテナの航海日数

コンテナ定期航路のスケジュールが掲載されている「国際輸送ハンドブック」2022年版を参照したが、寄港地により日数にばらつきがあり、一概に何日かかるとは言えない。3-4日が多い印象である。

また、福井港に寄稿する航路は、見た限りでは見当たらなかった。近いところでは、上海を金曜に出て、富山新港に火曜に着く航路があった。

【参考文献】

「国際輸送ハンドブック」オーシャンコマース編・発行 年刊

レファレンス事例：020

アジア圏内におけるコンテナ運賃について、過去 10 年程度の価格推移を知りたい。

横浜⇄香港の航路だけだが、2010 年からの運賃推移を日本海事センターのホームページ上に掲載している。

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

(2) 主要航路コンテナ運賃動向 の PDF ファイル内、INTRA-ASIA, SOUTH ASIA の項

これより詳しい資料は、当館では所蔵していない。

レファレンス事例：021

LNG の運賃市況及び船価の過去推移データを把握したい。具体的には以下のデータ。

- ・ 運賃関連の指標 (スポットレート)
- ・ 傭船料のスポットデータ (TC)
- ・ 船価 (できればサイズ別)

下記の資料に記載がある。

Clarkson 発行「Shipping review & outlook」

(年 2 回刊、最新号は 2022 年 3 月号)

LNG Carrier Rates & Price という表があり、以下について 2014 年から 2021 年の年平均と、2020 年 5 月以降の月平均の数値が載っている。

運賃 (ドル) : Single Voyage, Spot Rates, Multi-Month Rates

船価 : Asset Prices 中古 5 年、新造船

レファレンス事例：022

タンカー、バルカー、コンテナ船の、DWT 或いは TEU あたりのスクラップ価格について、1966 年から 1990 年までの年推移がわかる資料はないか。

Fearnleys 「Review」の 1971 年版から「Breaking Prices」という表が掲載されており、過去約 10 年分のスクラップ価格の推移が記載されている。

1963 年から 1990 年までのデータが入手できる。

ただし、DWT や TEU あたりの価格ではなく、LTD（軽貨排水トン数）あたりの価格である。

レファレンス事例：023

日本船主協会「海運統計要覧」に外国用船の平均用船期間が掲載されている。このデータの最古のものが欲しい。

「海運統計要覧」を遡って調べたところ、外国用船の平均用船期間が掲載されている最古の号は 1997 年（1996 年のデータ）。

1996 年以前は、外国用船についての項目はあるが、平均用船期間は掲載されていなかった。

レファレンス事例：024

「Containerisation international yearbook」を所蔵していると聞いたが、2012 年以降は所蔵しているか。

「Containerisation international yearbook」は 2012 年を以て廃刊となった。
ただし、その中の港湾別コンテナ取扱量ランキングについては、「Top 100 container ports」に引き継がれ、現在も刊行されている。

レファレンス事例：025

アジア－北米航路のコンテナ荷動き量のデータ（各年の総量 TEU）を、1980年代から遡って入手したい。データはあるか？

1990年から現在までのデータがある。

海事産業研究所で発表していた「日本・アジア／米国のコンテナ定期船荷動き量調査」の2001年版に1990年から2000年の値が、それを引き継いだ日本海事センター発表「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向調査」2009年版に2000年から2009年の値が掲載されている。

また、日本海事センターホームページの「主要コンテナ航路荷動き動向」

https://www.jpmac.or.jp/relation/main_container/ に2009年以降の値が掲載されている。

なお、「日本・アジア／米国のコンテナ定期船荷動き量調査」は、「世界の主要地域間定期船荷動き量調査報告」のタイトルで1987年から刊行されているが、1990年より前の荷動き量はトンベースでTEUベースではないため、1990年以降とはデータの継続性がない。当館には該当の資料は見当たらなかった。

レファレンス事例：026

海運に強い公認会計士や監査法人を知りたい。

当館所蔵資料に、以下のような資料があった。

「業種別会計シリーズ 海運業」

新日本有限責任監査法人編 第一法規発行 2010年

「運輸・倉庫業の会計実務」

あずさ監査法人編 中央経済社発行 2010年

このような書籍を編集していることから、上記の監査法人2社は海運にも強いと思われる。

他に、業者要覧等を調べてみたが、監査法人は掲載されておらず、詳しいことはわからなかった。

船価鑑定事業なども行っている日本海運集会所を紹介した。

レファレンス事例：027

運送契約の一連の流れについて書かれている書籍はないか。

以下の資料がある。

「改訂版基礎から分かる海運実務マニュアル」

オーシャンコマース編・発行 2019年

「実用海上運送契約」

Ivamy, E. R. Hardy 著 日本海運集会所訳 日本海運集会所発行 1987年

「不定期船実務の基礎知識」

田村茂編著 海事プレス社編 乾汽船株式会社発行 2009年

レファレンス事例：028

海運業に関する税務・会計の資料を見たい。船舶の「乗り出し費用」について調べているが、なかなか資料が見つからない。

「乗り出し費用」については掲載されているか不明だが、以下の資料を提供した。

「海運業会計」

稲垣純男著 中央経済社発行 1991年

「業種別会計シリーズ海運業」

新日本有限責任監査法人編 第一法規発行 2010年

「船舶管理実務 基礎編」

日本船舶機関士協会技術委員会編・発行 2012年

「海運企業会計の手引き」

海事産業研究所編・発行 1980年

「船主経営の視座 税務・為替の手引」

木原知己著 海事プレス社発行 2011年

海務監督の業務内容について知りたい。

海務監督をキーワードにして蔵書検索を試みたが、見つからなかった。
インターネットの検索エンジンで調べたところ、海務監督の求人ページなどがあり、その説明を見たところ、船舶管理に含まれる業務のようだった。

船舶管理に関する資料は以下があるが、いずれも貸出中のため内容を確認できず。

「船舶管理実務 基礎編」

日本船舶機関士協会技術委員会編・発行 2012年

「船舶管理入門 - 船舶管理の実務がわかる本 -」

日本海運集会所「船舶管理入門」編纂委員会編 外国人船員福利基金管理委員会発行
2008年

その他に、海運の仕事について触れられている以下の資料を見たが、海務監督という言葉は書籍中に見当たらなかった。

「船しごと、海しごと。」

商船高専キャリア教育研究会編 海文堂出版発行 2009年

「会社の歩き方 商船三井 2014」

ダイヤモンド会社探検隊編 ダイヤモンド社発行 2012年

「港で働く人たち (しごと場見学! しごとの現場としくみがわかる!)」

大浦佳代著 ペリかん社発行 2013年

レファレンス事例：030

船舶荷役実務についての書籍を見たい。

以下の資料がある。

「港湾荷役の Q&A 改訂増補版」

港湾荷役機械システム協会編 成山堂書店発行 2014 年

「港湾知識の ABC (11 訂版)」

池田宗雄著 成山堂書店発行 2013 年

「図解船舶・荷役の基礎用語 6 訂版」

宮本榮著 成山堂書店発行 2008 年

レファレンス事例：031

傭船契約、その中でも特に Dead Freight (不積運賃) に関する文献はないか。

以下の資料がある。

「設問式定期傭船契約の解説 (新訂版)」

松井孝之著 成山堂書店発行 2020 年

※傭船契約に関する一般的な解説書

斎藤和夫「株式会社商船三井海法ゼミナール〈第 40 回〉 本船は出港命令により貨物の一部を積まずに出港— 船主は滞船料に加えて不積運賃を請求したが、... (以下略)」

海事法研究会誌 (日本海運集会所発行) No.195 (2007.5)

※不積運賃に関する判例以下の資料がある。

レファレンス事例：032

不定期船における貨物の積み付けに関して、以下の資料を探している。

- ①Stowage Factor について
- ②Lashing, Securing のための資材について
- ③ 運航実務について

①ネット検索で、Stowage Factor とは積載係数、載貨係数であることが分かったので、それをキーワードにして調べたところ、以下の資料があった。

「船舶の載貨係数表」五島俊夫著 五島書店発行 1950 年
古い資料だが、それでよいとのことだったので提供した。

②荷物の固定や固縛の資材については、以下の資料が参考になる。

「貨物の積付と固縛に関する指針」日本海事協会編・発行 1988 年
「港運実務の解説（6 訂版）」田村郁夫著 成山堂書店発行 2008 年
「図解船舶・荷役の基礎用語 6 訂版」宮本榮著 成山堂書店発行 2008 年
「載貨と海上輸送（改訂版）」運航技術研究会編 成山堂書店発行 2000 年

③できるだけ新しい資料とのことだったので、以下を提供した。

「不定期船実務の基礎知識」
田村茂編著 海事プレス社編 乾汽船株式会社発行 2009 年

レファレンス事例：033

通関に要する日数の経年推移を知りたい（輸入・輸出とも）。

輸入については、税関が 3 年に一度調査をしている。

「関税局・税関 3 年ぶりに輸入手続き時間の調査結果公表」
雑誌「荷主と輸送」 No.525（2018.7）

上記に、これまでの調査の結果推移も掲載されている。3 年に一度の調査なので、2021 年にも調査をしているのではないかと考え、「荷主と輸送」誌や税関のホームページなどを調べてみたが、以後の調査は見当たらなかった。

輸出についてはわからなかった。

レファレンス事例：034

マルシップについて、以下のことを調べたい。

- ・マルシップ方式適用のために必要な条件、手続き
- ・マルシップ方式の場合の全日本海員組合への加入の要否
- ・マルシップと国際船舶制度の関係・比較
- ・マルシップ及び国際船舶の乗船する外国人のビザ申請

調べてみたが、マルシップについて実務的な資料はほとんどなかった。

以下はマルシップや国際船舶制度に関連する資料であるが、調べている内容に合致するかどうか不明である。

<図書>

「船舶管理業務の知識」石原邦彦 成山堂書店 1991

「海運行政資料集 外航編」運輸省海運局 1982

「マルシップと便宜置籍船」木畑公一 成山堂書店 1978

「日本人船員よどこへ行く -新しい船員像をさぐる-」佐藤敬一郎 成山堂書店 2005

<雑誌論文>

- ・西村光徳「国際船舶制度について 日本人船長・機関長 2名配乗の国際船舶がスタート」
海事産業研究所報 408号 (2000.6)
- ・武城正長「労働契約・雇入契約・仕組船の雇入契約の準拠法(2)」
海事産業研究所報 139号 (1978.1)
- ・山岸寛「わが国海運の再建と国際船舶制度の創設」
海事交通研究 46号 (1997)

レファレンス事例：035

ICSが出している船員需給のレポートを見たいが所蔵しているか。

該当のレポートは所蔵している。

「BIMCO/ICS manpower report: the global supply and demand for seafarers in 2015」

Baltic and International Maritime Council : International Chamber of Shipping : Dalian Maritime Univ.編 Maritime International Secretariat Services Ltd.発行 2016年

このレポートは1995年、2000年、2005年、2010年、2015年と5年おきに発行されてきた。2020年は発行されていない模様である。

レファレンス事例：036

19世紀末頃から1920年代半ば頃までの、商船学校の卒業名簿はあるか。

卒業名簿は所蔵していないが、商船学校の卒業生の氏名がわかる資料として、以下のものがある。いずれも全員の氏名ではなく、一部の人物の氏名にとどまる。

「会員名簿 昭和54年11月1日現在」

海洋会編・発行

日本各地の商船学校の横断的な同窓組織である海洋会の会員名簿で、昭和54年当時の会員情報が掲載されており、大正時代の卒業生も載っている。卒業年次ごとではなく、氏名の五十音順で掲載。

「商船学校校友会雑誌」

当館では1912年から1924年に発行されたものを所蔵（一部欠号あり）。

神戸と東京の商船学校の同窓組織の雑誌で、会員動静として入会者や乗船下船などの情報が載っている。

レファレンス事例：037

貨物船の運航に関して、船内・船外を問わず、航海士や機関士以外にも様々な仕事をする人がいると思うが、そういった仕事、特に「人」に焦点をあてた本はないか。

仕事については、以下のような本がある。

・「船しごと、海しごと。」

商船高専キャリア教育研究会編 海文堂出版発行 2009年

・「会社の歩き方 商船三井 2014」

ダイヤモンド会社探検隊編 ダイヤモンド社発行 2012年

・「港で働く人たち（しごと場見学！ しごとの現場としくみがわかる!）」

大浦佳代著 ペリかん社発行 2013年

「人」に焦点をあてたものはほとんどないが、貨物船の乗船ルポである以下の本は参考になるかもしれない。

・「たいせつなことは船が教えてくれる」

藤沢優月著 金の星社 2012年

1928（昭和3）年6月に起こった海員組合のストライキについて、経緯などが書かれた資料はないか。

以下の資料がある。

「船員ノ待遇改善ニ関スル爭議顛末（昭和3年6月日本船主協会対日本海員組合最低賃金制ニ関スル件）」

逓信省管船局海員課編・発行 1928年

「海上労働爭議顛末」

日本船主協会編・発行 1928年

「全日本海員組合四十年史 海上労働運動七十年のあゆみ」

日本経営史研究所編 全日本海員組合発行 1986年

p.38- 「社外船のゼネストと最低賃金制」

「日本海上労働運動史」

西巻敏雄著 海文堂発行 1969年

p.59- 第三章第三節日本海員組合の発展 社外船ゼネ・ストと最低賃金制の確立

「一九二〇年代の右翼的労働運動－日本海員組合を中心に－」

荒川章二著（日本史研究 218号（1980年10月）抜刷）

p.15- 3. 二八年社外船争議

「海父・濱田国太郎－海員組合を創った男」

村上貢著 海文堂出版発行 2009年

「刺青を背負った組合長 浜田国太郎と船員労働運動」

井出孝著 海流社発行 1997年

レファレンス事例：039

女性船員についての論文や雑誌記事を読みたい。

以下を提供した。

「特別企画 海事 NADESHIKO 活躍の条件」

海運（日本海運集会所発行） No.1048（2015年1月）

「特別企画 内航女性船員活躍の糸口を探る」

海運（日本海運集会所発行） No.1084（2018年1月）

「特集 女性が活躍する交通の現場－交通を支える人々2－」

運輸と経済（運輸調査局） Vol.77 No.5（2017年5月）

北田桃子「海事産業における女性の活躍推進」

逸見真「わが国外航海運における女性船員の雇用－何故、女性船員の雇用は伸びないのか－」

海事交通研究（山縣記念財団） No.64（2015年）

「特集 活躍する女性船員」

ラメール（日本海事広報協会） Vol.39 No.2（2014年3月）

「交通市場における女性の役割」

交通学研究（日本交通学会） No.63（2020年）

レファレンス事例：040

世界のセメント船を一覧にしたリストはないか。

Clarksonの各種レジスターなど、船種別の船名録はあるが、セメント船だけをまとめたものはない。

レファレンス事例：041

日本郵船が運航していた「Vesta 1」という貨物船の要目が載っている資料はないか。竣工時は「Vesta」という船名で、1976年建造、2万重量トン型の船らしい。建造所、総トン数、全長、幅を知りたい。

「日本郵船船舶 100 年史」

「Vesta」の船名で掲載されている。質問者が知りたい要目は全て載っている。

「Lloyd's Register of Shipping : Register of ships」

1990-1991年版に初めて「Vesta 1」の船名が掲載されている。質問者が知りたい要目は全て載っている。

2001-2002年版まで掲載されており、その後は Former Name の索引にも「Vesta 1」の名は見られなかった。

【参考文献】

「日本郵船船舶 100 年史」

木津重俊編 海人社発行 1984年

レファレンス事例：042

中国のタンカーや LNG 船の隻数などを知りたい。

Clarkson から毎年発行されている船主別の船名録に、国別の隻数も掲載されている。

タンカー：「The tanker register」

LNG 船：「The gas carrier register」

また、昨年で廃刊となったが、IHS 「World fleet statistics」でも把握できる。

レファレンス事例：043

世界のセメント船のオーナーのリストが欲しい。住所などを知りたい。

セメント船や、セメント船のオーナーを一覧にした資料は見当たらなかった。
ロイズレジスターには船種の項目があるが、船種別の索引などはないため、セメント船を探するには1隻ずつ見ていかなくてはならず、現実的ではない。

オーナーのリストとしては、Clarkson「The Bulk carrier register」の巻末に、バルク船のオーナーのリスト「List of Owners」が掲載されている。

セメント船だけでなく、バルク船全てのオーナーが掲載されているが、住所・電話番号・website も掲載されているので、少しは参考になると思われる。

【参考文献】

「The bulk carrier register」

Clarkson Research Studies 編・発行 年刊

「Lloyd's Register of Ships」

IHS Markit 編・発行 年刊

レファレンス事例：044

輸出船舶の建造造船所、要目、引き渡し先等の資料を調べたいが、何か良い資料はないか。

輸出船舶のみをまとめた資料はないが、日本の造船所が建造した新造船の、竣工実績を掲載した資料がある。

海事プレス社発行「KP DATA」季刊（1，4，7，10月発行）

国内33社の、500総トン以上または1,000重量トン以上の鋼船を収録対象としており、一船ずつ、船主、発注者、船籍、大きさ等の要目が書かれている。

他には、IHS Markitが毎年発行している「Register of ships」の巻末に、造船所ごとの建造船舶一覧（現在就航中の船のみ）が掲載されている。

ただし、造船所名のアルファベット順で並んでいるため日本の造船所がまとまっておらず、また、船主や要目を調べるにはさらに船名でロイズレジスターを引く必要がある。

このような内容に詳しい団体としては、日本船舶輸出組合がある。

レファレンス事例：045

世界の船の数が知りたい。

インターネットで IMO などが公表しているものを見つけたが、大型の船のみであったとのこと。

当館では、以下のような資料に船の隻数が載っている。
100 総トンまたは 200 総トン以上の船が掲載されている。

日本海事広報協会「Shipping Now 日本の海運」

IHS Markit「World fleet statistics」

ISL「Shipping statistics yearbook」

Clarkson「Shipping review & outlook」

Clarkson 社刊の各船種別レジスター 等

レファレンス事例：046

クルーザーの船内の写真や図面はあるか。

当館ではヨットやクルーザーの資料はほとんどなく、見当たらなかった。

ヨットの雑誌（「kazi」など）に掲載がありそうなので、国会図書館で調べてみることを薦めた。

レファレンス事例：047

「船台」の定義を調べている。Wikipedia には載っているが、それよりも信頼できる情報源はないか。

「船舶辞典」（天然社発行、1963 年）に「船台」の項目がある。

日本船舶輸出組合のホームページで公開されている『輸出船契約実績』の毎年3月分に、「船主系列別輸出船受注量」が掲載されている。

ホームページでは1996年度以降の数値を入手できるが、それ以前の数値を海事図書館で入手することはできるか。

日本船舶輸出組合が発行している別の資料、「造船関係統計資料 国内編」に毎年、船主系列別輸出船受注量の推移表が掲載されていた。

当館では昭和44年版から昭和60年版までを所蔵しており、昭和44年版に昭和34年～43年度の推移、昭和60年版に昭和49年～昭和58年の推移が掲載されている。

したがって、昭和34年から昭和58年までの数値がこの資料で把握できる。

また、「輸出船契約実績」についても、当館では1968年から2013年までを所蔵している。調べてみたところ、1991年1月号に、1984年度（昭和59年度）から1989年度までの推移表の掲載があった。

しかしながら、1990年から1995年の船主系列別輸出船受注量については、当館所蔵の資料には見当たらなかった。

上記より、当館では、昭和34年（1959年）から1989年までの数値を入手することができる。

【参考】

「造船関係統計資料 国内編」

日本船舶輸出組合編・発行 年刊

当館所蔵期間：昭和44年－昭和60年

「輸出船契約実績」

日本船舶輸出組合編・発行 月刊

当館所蔵期間：1968－2013.7（初期は欠号多し）

かつて愛媛県と関西とを結んでいた四国中央フェリーボートの船舶について調べている。
以下の2隻について知りたい。

・四国中央フェリーボート 第一船「いしづち」

四国中央フェリーボートで運航された後、昭和51年4月～52年10月頃に九州郵船へチャーターされ、後に海外へ売船されたようである。

九州郵船チャーター期間の所有者や船籍地を知りたい。

・「かみのせき」

昭和48年～昭和50年頃に四国中央フェリーボートがチャーターし、その後海外へ売船されたようである。

四国中央フェリーボートがチャーターしていた当時の所有者・船籍地・船籍番号を知りたい。

・四国中央フェリーボート 第一船「いしづち」

「日本船名録」の昭和50年以降を調べた。

昭和50年から昭和53年まで、所有者と船籍地は以下の通りで変遷はなかった。

所有者：四国中央フェリーボート（株）

船籍地：川之江

昭和53年以降は日本船名録に掲載がなく、質問者の言う通り売船されたものと思われる。

・「かみのせき」

「かみのせき」は、「日本船名録」昭和46年から昭和50年まで掲載されていた。

いずれも、所有者・船籍地・船籍番号は以下の通りで、変遷はない。

所有者：長浜上関高速フェリー（株）

船籍地：愛媛長浜

船籍番号：109169

【参考文献】

「日本船名録」

日本海事協会発行 年刊

当館所蔵期間：1900-1998（一部欠号あり）

レファレンス事例：050

2018年9月に、関西国際空港が台風により冠水被害を受け、連絡橋にタンカーが衝突するという事故があった。日経クロステックというウェブサイトに関連記事が掲載されているが、有料記事のため見ることができない。

どうやら、雑誌「日経コンストラクション」に掲載された記事のようだが、この雑誌は所蔵しているか、また所蔵していない場合、他の図書館から入手することはできるか。

調べたところ、日経クロステックには、日経BP発行の雑誌数誌に掲載された記事と、インターネット上だけで公開された記事が混在していた。

質問者の閲覧希望記事についても、「日経コンストラクション」掲載の記事と、インターネット上だけで公開された記事の両方があった。

インターネット上だけで公開された記事は、日経クロステック有料会員にならないと読めないが、当センターでは契約しておらず、大学図書館でも通常はインターネットの有料サイトは契約しないと聞いており、図書館で提供することは難しい。

「日経コンストラクション」掲載の記事については、入手することが可能。当館では所蔵していないが、大学図書館に依頼し、有料で紙コピーを郵送してもらうことができる。

レファレンス事例：051

親戚が大正10年に函館沖で船の事故で亡くなつたらしい。日付もわかっているが、その事故について書かれている資料はないか。

船の事故について、小さな事故まで含めて一覧になったような資料は存在しない。

海員審判が行われていた場合は、以下の資料に掲載されている可能性がある。

日本海事学会「海員審判所採決録」大正10年版

他には、当時の新聞に事故があったことが掲載されているかもしれないが、当館では当時の新聞は所蔵していない。

国会図書館や、函館の図書館であれば、所蔵している可能性がある。

国内外の商船（客船、貨物船）の事故について、統計、原因、歴史などが書かれている資料を見たい。特に、技術上の欠陥、構造上の欠陥、建造中の管理不足などによる事故の事例を見たい。

以下の資料がある。

<統計>

IHS Markit 「World casualty statistics」 1994～2020

上記の前身「Lloyd's Register of Shipping : casualty return [annual]」 1971～1993

国土交通省「海難統計年報」 1963, 1964, 1971～2004

<原因・歴史>

船自体の欠陥や、建造中の管理不足によるものは見当たらず、衝突、火災、戦災、気象による事例がほとんどである。

「海難の世界史」

大内建二著 成山堂書店発行 2002年

「海難審判史 改訂版」

海難審判協会編・発行 1983年

「昭和災害史」

日本損害保険協会編・発行 1990年

海難だけでなく、災害全体が掲載されており、火災、交通災害、産業災害、自然災害、都市災害の5章からなっている。海難は交通災害に含まれている。

レファレンス事例：053

force majeure（不可抗力）の事例（仲裁例・裁判例等の紛争事例）が掲載された記事はないか。

以下の資料がある。

※全て「海事法研究会誌」（日本海運集会所発行）掲載

「判例紹介 台風による高潮と荷役業者の不可抗力」

No.156（2000.6） p.34-47

小原三佑嘉「船積中の避難勧告（大型台風）を受けた貨物（精密機器）の荷役・保管の事例研究—不可抗力と荷役業者の責任—」

No.175（2003.8） p.33-36

青戸照太郎「判例紹介 免責条項と不可抗力条項との違いとその適用要件」

No.247（2020.5） p.64-72

「海外判例紹介 67」のうち

「契約外の通貨での運賃の受領は Force Majeure Clause に規定する

Reasonable endeavours に該当するか」

「イラン制裁に対する Force Majeure Clause の効力と傭船者の荷揚義務」

No.256（2022.8） p.87-88

レファレンス事例：054

1943年6月の海難事故の記録が載っている資料を見たい。

「高等海員審判所裁決録」第8号 昭和11年－昭和22年

高等海難審判所編 海難審判研究会発行

まとまっている資料は上記のみ。

他にあるとすれば、当時の日本海事新聞が考えられるが、戦時中なので海難事故は載っていない可能性が大きい。

（実際に来館されて見てもらったが、該当の海難事故については載っていなかった模様）。

1980年代のイランイラク戦争時に、複数の商船が Shatt al Arab にて封鎖リスクに遭い、保険上の全損となった。その仲裁に関わる資料を探している。Bamburi 号という船の仲裁例が有名らしい。

また、同様に貨物輸送中に戦争リスクが発生した際の使用船者の運送責任についても、仲裁例を探している。

○Bamburi 号については、以下に判例が掲載されていた。

"THE BAMBURI"

Lloyd's law reports 1982 Vol.1 Part 3 (1982.3) p.312-324

また、この判例を参照した論文として以下がある。

Khurram, Rubina "Total Loss and Abandonment in the Law of Marine Insurance"

Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 25, no. 1, January 1994, p. 95-118

○戦争リスクが発生した際の傭船者の運送責任については、仲裁例は見つからなかった。船舶戦争保険に関する以下の雑誌記事4点が参考になるとと思われる。

(いずれも日本海運集会所発行「海運」に掲載)

損害保険ジャパン株式会社 海上保険部 船舶保険グループ「戦争リスクに備える船舶戦争保険」 No.1142 (2022.11)

香川正行「船舶戦争保険の一考察」

No.671 (1983.8)

加用信三郎「船舶戦争保険の現状と問題点」

No.681 (1984.6)

稲垣齊「船舶戦争保険約款の改訂」

No.683 (1984.8)

レファレンス事例：056

「フルムーン号事件」について調べている。既に雑誌「海運」（日本海運集会所発行）に関連記事が3件あることを調査済みだが、他に記事はないか。

当館は欠号のため所蔵がないが、下記の雑誌記事がある。

「損害保険研究」46巻4号（1985.3）

「フルムーン号事件の判決と和解の成立について」

レファレンス事例：057

シンガポール港に来る船舶がどの地域/国から来て、どの地域/国に向かうのかを、統計的に調べたい。

シンガポール港について、そのようなデータをまとめた資料は見当たらなかった。
参考になると思われる資料は以下の通り。

「外航定期航路一覧表」日本船主協会編・発行 年刊

1960年から1997年を所蔵（以後廃刊）

コンテナ船、在来船について、どのような航路があり、それぞれ寄港地がどこかを一覧にしてある資料。

その中からシンガポールに寄港するものを探すことで、どのようなルートでシンガポールに寄港しているかが分かる。

日本国内の運航業者（日本船主協会の会員企業）が運航しているものに限る。

「国際輸送ハンドブック」オーシャンコマース編・発行 年刊

1987年から2022年まで所蔵（今後も継続して発行予定）

コンテナ船の航路別の概況や、各航路の就航船のスケジュールなどが掲載されている。

スケジュールには寄港地も記載されており、その中からシンガポールに寄港するものを探すことが可能。

海外の運航業者についても掲載がある。

レファレンス事例：058

パナマ共和国の港湾についての資料を探している。最新の港湾の概要が記載されているような資料はないか。

Shipping Guides 社発行の「Guide to port entry」がある。

毎年発行されており、世界各国の港湾について、国名のアルファベット順→港湾のアルファベット順で概要が記載されている。

別冊で港湾図も掲載されている。

現在所蔵している最新号は 2021-2022 年版であるため、最新の情報を入手することが可能である。

レファレンス事例：059

1910 年頃に、「海の世界」という雑誌が発行されていたようだが、所蔵しているか。

当館では所蔵していない。

「海の世界」（日本海事広報協会発行）というタイトルの雑誌は所蔵しているが、1950 年に創刊された雑誌である（当館での所蔵は 1971 年から 1977 年）。

国会図書館の蔵書検索で調べたところ、日本海員掖済会発行「海之世界」という雑誌があり、1910 年頃に創刊されたようである。おそらくこの雑誌と思われる。

レファレンス事例：060

2年ほど前に沖縄の県立博物館で開催された展覧会の図録「沖縄の船サバニ－過去・現在・未来」は所蔵していないか。

当館ではその展覧会の図録は所蔵しておらず、今後購入する予定もない。
国会図書館などでも蔵書検索を試みたが、所蔵されていなかった。博物館に問い合わせることを勧めた。

なお、当館蔵書で、サバニに関する書籍は、以下の2冊がある。

「潮を開く舟サバニ－船大工・新城康弘の世界－（やいま文庫 4）」
安本千夏著 南山舎発行 2003年

「子育ての海 沖縄・東京往復サバニ航海記」
西村レオ著 けいほく出版発行 1985年

レファレンス事例：061

バルク貨物の輸送実態を調べている。以下の資料があれば見たい。

- ①不定期船によるバルク貨物の海上荷動き量とその品目について
- ②ドライコンテナとバルクコンテナの輸送割合とバルクの具体的品目
- ③その他バルク輸送の統計

①と③については、以下の2誌が参考となる。

「Dry bulk trade outlook」
Clarkson 発行 月刊

「Outlook for the dry-bulk and crude-oil shipping markets 海上荷動きと船腹需給の見通し」
日本郵船調査グループ編 日本海運集会所発行 年刊

②については、松田客員研究員から資料を提供していただいた。

また、日本発着貨物に限られるが、財務省貿易統計（Webで公開）のコンテナ貨物が品目別で公開されているので、その中からバルクに分類される品目を抜き出すことで計算できるのではないか。

日本の「海の文学」について調べており、明治時代の海事団体（帝国水難救済会、日本海員救済会、帝国海事協会など）が発行していた雑誌に載った文学作品や文学、文化関係記事に注目している。

①これらの雑誌に関して何らかの手がかりを得たい（所蔵されていれば見たい）。

②海の文学の前提となる状況（さまざまな海事団体が設立されたこと、その中で海の文化の重要性が提唱された状況）について知見を得たい。

①挙げられた3団体発行の雑誌を調べたところ、当館では帝国海事協会の「海事雑報」（明治37～40）「海事新報」（明治41～大正4）を所蔵していた。

実物を見たところ、明治41年までは小説なども掲載されていたが、それ以降は実務的な内容のみになっていた。また、他に明治時代から続く雑誌がないか調べたが、なかった。

②海事団体の設立の経緯については、各団体史に記載されていることが多いため、以下の団体史を提供した。

「帝国水難救済会五十年史」、「日本海員救済会五十年史」、「日本海事協会五十年史」

なお、①の発行雑誌について団体史の中に記載がないか見てみたが、見当たらなかった。また、以下の資料に各団体の設立経緯についてまとめられていた。

「海運興國史 〔附録〕 〔明治・大正 庁史・校史・社史・団体史・港史〕」

【参考文献】

雑誌「海事雑報」

帝国海事協会発行 月刊 195号（1904.12）から230号（1907.11）を所蔵

雑誌「海事新報」

帝国海事協会発行 月刊 232号（1908.1）から296号（1915.11）を所蔵

「帝国水難救済会五十年史」 帝国水難救済会編、発行 1939年

「日本海員救済会五十年史」 日本海員救済会編、発行 1929年

「日本海事協会五十年史」 日本海事協会編、発行 1949年

「海運興國史 〔附録〕 〔明治・大正 庁史・校史・社史・団体史・港史〕」

畝川鎮夫著 海事彙報社発行 1927年

レファレンス事例：063

昨年か一昨年ころの日本海事新聞に、「商社に聞く」という連載が6回に亘って掲載されたが、その記事はあるか。

日本海事新聞のホームページで調べたところ、「商社に聞く 激変期の海運・造船市場」というタイトルで、2022年11月18日、12月20日、12月21日、12月26日、12月28日、2023年1月13日の6回に亘り掲載があったので、掲載号を提供した。

ただし、「商社に聞く」という連載は、2017年から毎年6回シリーズで掲載されているようである。

「商社に聞く 船舶事業の新潮流」 2021年12月9日～2022年1月6日

「商社に聞く 転換期の船舶ビジネス」 2020年12月17日～2021年1月27日

「商社に聞く 新時代の船舶ビジネス」 2019年8月6日～2019年9月27日

「商社に聞く 転換期の船舶ビジネス」 2018年8月22日～2018年10月2日

「商社に聞く 過渡期の船舶ビジネス」 2017年3月27日～2017年5月11日

レファレンス事例：064

コンテナに関するISO規格の英語原文を見たい。

当館ではISOの原文は所蔵していない。

また、英語の原文を転載している書籍も見当たらなかった。

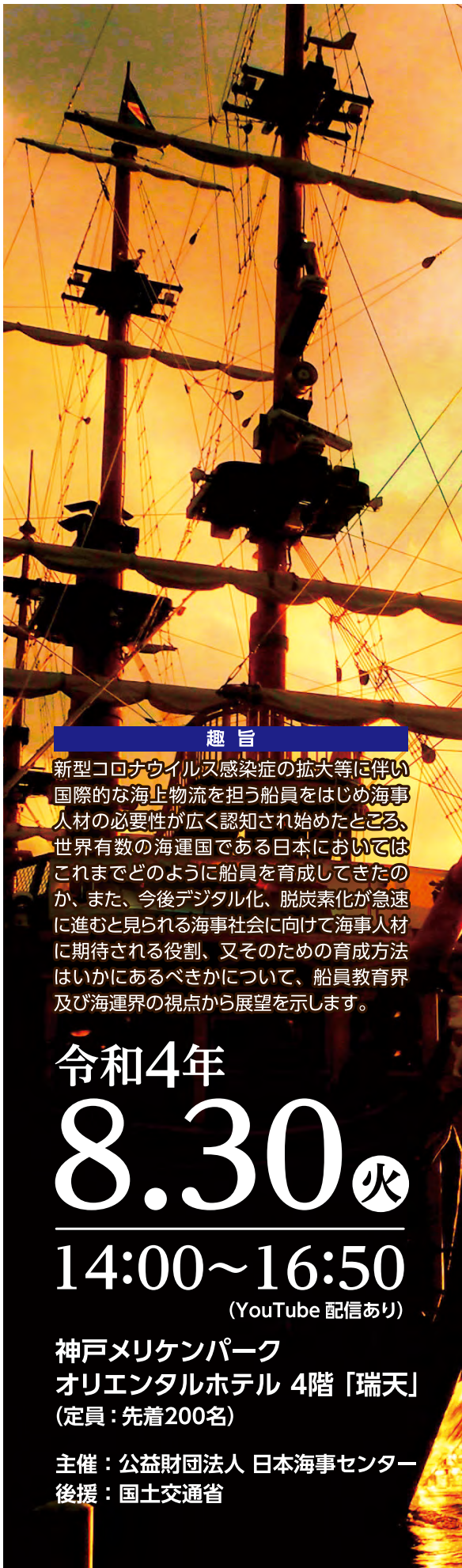
原文は神奈川県立川崎図書館で所蔵しているようだが、2011年までの所蔵である。

<https://www.klnet.pref.kanagawa.jp/find-books/kawasaki/kikaku/kikaku-list/>

参考資料

フォーラム・セミナー概要等

※ 開催結果は事務局の責任で編集しているものであり、発言の取り上げの不足やニュアンスの違い等がある場合がありますので、正確な内容については必ず当センターHP 掲載の画像と音声をご確認頂くようお願いいたします。



第30回 海事立国フォーラム

in 神戸 2022

講演会 懇親会 **参加費無料**

今後の海事社会に向けた 海事人材の育成と将来展望

Program

- 14:00~ 開会挨拶: (公財)日本海事センター 会長 宿利 正史
- 14:05~ 来賓挨拶: 神戸市長 久元 喜造 氏
国土交通省 神戸運輸監理部長 田淵 一浩 氏
- 14:15~ 基調講演1
「外航海運の現状と
海事人材の課題」
 (一社)日本船主協会
副会長
友田 圭司 氏
- 14:35~ 基調講演2
「水先人の現状と
求められる人物像」
 日本水先人会連合会
専務理事
阪本 敏章 氏
- 14:55~ 講演「諸外国における船員教育の現状」
 (公財)日本海事センター
主任研究員
野村 揆雄
 (公財)日本海事センター
専門調査員
田中 大二郎
- 15:15~ 講演
「神戸大学における
海事・海洋人材の育成と
今後の展望」
 神戸大学大学院
海事科学研究科長
阿部 晃久 氏
- 15:35~ コーヒーブレイク
- 15:45~ 講演
「産業界が求める海事人材」
 日本郵船(株)
専務執行役員
小山 智之 氏
- 16:05~ パネルディスカッション
及び質疑応答
ファシリテーター: 関西大学 名誉教授
神戸大学 客員教授
羽原 敬二 氏
パネリスト: 神戸大学大学院 海事科学研究科長 阿部 晃久 氏
日本郵船(株) 専務執行役員 小山 智之 氏
(公財)日本海事センター 主任研究員 野村 揆雄
(公財)日本海事センター 専門調査員 田中 大二郎
- 16:45~ 閉会挨拶: (公財)日本海事センター 理事長 平垣内 久隆
- 16:50 閉会
- 17:00~ 懇親会 神戸メリケンパークオリエンタルホテル 4階「海王」

趣旨

新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴い国際的な海上物流を担う船員をはじめ海事人材の必要性が広く認知され始めたところ、世界有数の海運国である日本においてはこれまでどのように船員を育成してきたのか、また、今後デジタル化、脱炭素化が急速に進むと見られる海事社会に向けて海事人材に期待される役割、又そのための育成方法はいかにあるべきかについて、船員教育界及び海運界の視点から展望を示します。

令和4年 8.30_火

14:00~16:50

(YouTube 配信あり)

神戸メリケンパーク
オリエンタルホテル 4階「瑞天」
(定員: 先着200名)

主催: 公益財団法人 日本海事センター
後援: 国土交通省

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30回 海事立国フォーラム in神戸 2022

<https://youtu.be/JASJOud-mNo>

聴講
無料



※本フォーラムのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。

※今後の新型コロナウイルス感染拡大の状況によっては、開催規模の縮小あるいは映像配信のみの開催となる場合がございます。あらかじめご了承ください。





第30回 海事立国フォーラム in 神戸 2022

～今後の海事社会に向けた海事人材の育成と将来展望～

日時 令和4年 8月30日(火) 14:00～

場所 神戸メリケンパークオリエンタルホテル
(神戸市中央区波止場町5-6)

講演会 4階「瑞天」14:00～16:50 13:30開場
定員：先着200名

懇親会 4階「海王」17:00～



講演会・
懇親会
ともに

事前登録制

参加費無料

無料シャトルバスのご案内

新幹線新神戸駅 土・日・祝日のみ運行	時刻	JR新神戸駅発	各線三宮駅発	ホテル発	時刻が■色のダイヤは土日祝日のみの運行となります。 □内のダイヤはJR新神戸駅にはまいません。
所要時間 約10分	8	40	10・30・50	00・20・50	※ホテルオークラ神戸との共同運行となっております。
各線三宮駅 毎日運行	9・10	20・40	30・50	10・50	※新型コロナウイルスの影響に伴い、当面の間、運行ダイヤを随時変更しております。運行条件や諸注意も含め、ホテルHPにて最新情報をご確認ください。
所要時間 約20分	11	20・40	30・50	10・30・50	https://www.kobe-orientalhotel.co.jp
ホテルオークラ神戸	12～20	00・20・40	10・30・50	10・30・50	
神戸メリケンパークオリエンタルホテル	21	20・40	30・50	10・50	
	22	20	30・50	10・40	

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/F326382/>
- 日本海事センターHP <https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

ご来場の皆さまへお願いします

- マスクを着用してご来場ください
- 受付に並ぶ際は距離を保ちましょう
- 大声での会話は控えましょう
- 発熱など風邪症状のある方はご遠慮ください

締め切り 令和4年 8月19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、予めご了承ください。

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ける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30回海事立国フォーラム in 神戸 2022 開催結果
～今後の海事社会に向けた海事人材の育成と将来展望～

日時：2022年8月30日（火）14：00～17：00

場所：メリケンパークオリエンタルホテル 4階「瑞天」

主催：（公財）日本海事センター

後援：国土交通省

1. 開催概要

今回の海事立国フォーラムは、国土交通省の後援を受け、地元の久元神戸市長と田淵神戸運輸監理部長にご来賓を賜るとともに、海事関係組織をはじめ、海運・海事教育機関、物流等の一般企業、個人など多くの方にご参加いただき、盛況のうちに終わることができました。また、YouTubeでの同時配信も多くの方にご視聴いただきました。（会場来場者数：120名。YouTubeリアル視聴者数：250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. 議事概要

(1) 来賓挨拶

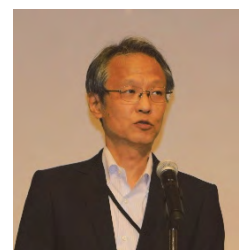
① 久元喜造 神戸市長

- ・神戸での開催及びコロナ禍等の影響を受け物流が混乱している中でのサプライチェーン確保に向けた関係者の尽力に感謝したい
- ・神戸市では、デジタルトランスフォーメーションによる港湾のオペレーションコストの低減、また港湾の脱炭素化に向けた水素を受け入れる港湾の整備等に取り組んでいる
- ・今回のフォーラムの成果に大いに期待しているとの挨拶が行われました。



② 田淵一浩 神戸運輸監理部

- ・海事産業従事者の人材の確保は大変重要
- ・このため、神戸運輸監理部では人材確保に向けた様々な取り組みを行っている
- ・今回のフォーラムが我が国の海事産業の明るい将来展望を示すことを期待したいとの挨拶が行われました。



(2) 基調講演

① 「外航海運の現状と海事人材の課題」

友田圭司 一般社団法人日本船主協会副会長

- 1 日本海運の概観
 - 2 外航海運を取り巻く環境
 - 3 外航海運の主課題
 - 4 海事クラスターを支える海事人材像
 - 5 次世代を担う海事人材確保・育成の課題
- について発表が行われました。



② 「水先人の現状と求められる人物像」

阪本敏章 日本水先人会連合会専務理事

水先人と水先の歴史、水先人の人数推移、等級別免許制度と等級別水先人の割合について紹介が行われた後、水先人に求められる人物像について説明が行われました。



(3) 講演①

「諸外国における船員教育の現状」

(公財) 日本海事センター野村撰雄 主任研究員、田中大二郎 専門調査員
これまでの当センターにおける船員教育にかかる調査研究の全体像を野村主任研究員が紹介した後、田中専門調査員から「フランスにおける船員教育・海技資格制度」について紹介・説明が行われました。



(4) 講演②

「神戸大学における海事・海洋人材の育成と今後の展望」

阿部晃久 神戸大学大学院海事科学研究科長

- 1 神戸大学における海事海洋人材育成の歴史
- 2 学部の海事海洋人材育成
- 3 大学院の海事海洋人材育成
- 4 学部・研究科としての課題と今後の展望・展開について説明が行われました。



(5) 講演③

「産業界が求める海事人材」

小山智之 日本郵船株式会社専務執行役員

日本商船隊の構成変化と外航日本人船員の減少等のこれまでの変化を受けて、日本人海技者が求められる役割の変質の状況について説明が行われました。

そのうえで、今後クリーンビジネス分野やデジタルイノベーション、バーチャルエンジニアリングなどの変化を見据え、現場の技術と経験を持った海技者が多くの場面で求められていること、また海技者は異文化や異質な考え方に対する包容力と柔軟性、リーダーシップ、マネジメント能力などが求められていることが説明されました。



(6) パネルディスカッション及び質疑応答

関西大学名誉教授で神戸大学客員教授の羽原敬二氏をファシリテーターとしてお迎えし、阿部氏、小山氏、野村主任研究員、田中専門調査員の4名をパネリストとしたパネルディスカッションが行われました。



(羽原氏) 小山氏から「ライセンス（海技免状）教育をやめて JMETS（独立行政法人海技教育機構。練習船を用いた船上教育等を行っている。）へ任せてはどうか」との私案が示されたが、阿部先生の受け止めはどうでしょうか。

(阿部氏) 神戸大学は海技者養成機関として文科省に認定されており、定員 90 名も埋められていない状況にあり、文科省には申し開きを行っている状況にある。新学部になってから学科の垣根を外したし、すべての学生にライセンスを取ってもらいたいと考えているわけではない。ライセンスを取るとはひとつの付加価値であり、取るかどうかは学生が決めること。ただ、我々としては学生が適切な進路を選択できるよう説明・指導は行っている。」

(羽原氏) 小山氏にお尋ねしたい。JMETS は、練習船の燃料代などいろんな課題を抱えていると思うが、解決策についてはどのようにお考えか。

(小山氏) あくまで私案ではあるが、練習船での実習のタイミングが東京海洋大学と神戸大学では異なっていることなど、JMETS には調整が難しい問題があるため、ライセンス教育は JMETS へまとめたらどうか、との意見を持っている。練習船の多科・多人数配乗問題が解決しやすくなる。また、海事系大学の卒業生に対しては JMETS 教育を 1 年間、その他の大学の卒業生に対しては JMETS 教育を 2 年間と差をつけるなどの対応策はどうか。

(羽原氏) フランスの船員教育で日本が学ぶべきことはないか。

(田中) フランスの高等海事学校再編で注目されるポイントは 2 つあり、その 1 つは、エンジニア学校として再編したこと。陸上職への転職を容易にした。もう一つは船員教育を受けたい人がベルギーに流出する傾向があったが、英語での講義を増やし、国際的当直職員養成課程を設置するなどして、学生を取り戻した。

(羽原氏) 他の国で参考になることはないか。

(野村) デンマークやノルウェーではあくまで「ライセンスはチケット」という形でとらえられており、本人も学校もずっと船乗りであることを想定しているわけではない。実際、海事行政や海事産業界の代表としてお会いする方には、船員としての経験をお持ちの方が多い。

(羽原氏) ここで事前の質問についてお答えをお願いしたい。「日本商船隊の9割は外国人船員ということで、質の水準の維持などに問題はないか」とのお尋ねだが。

(小山氏) 講演でも触れたが、国籍にかかわらず品質の維持はすでに行っている。マニュアルのほか研修、シミュレーターを使った講習などは行っている。自前で研修資材を持たない会社は国際的な研修インスティテュートを活用しており、他国と比べても安全レベルは高いと自負している。

(野村) 業界が求める内容やレベルを把握して実践している教育・訓練機関は、外国人船員だからということでの不安はないと思う。

(羽原氏) 「能力の高い学生を集める努力をするとともに、6年制の大学にしてはどうか」との意見がありましたが、いかがですか。

(阿部氏) 新学部としては6年制を目指しているものであり、4年制を改組して大学院へつながるものに行っている。このように、大学院を含めて6年で修めるようにカリキュラムは組んでいるところであるが、6年制とまではしていないのが現状である。

(羽原氏) 次に会場からの質問を受け付けたい。

(会場からの質問者①) 採用側の企業の視点は小山氏の言われたとおりだと思うが、大学としての教育・人材育成は企業視点と等価には議論できない。そもそも育成スキームが異なると思われる。そもそも一般大は母数を拡大しており、企業側も課外活動を経た人を採用しているように感じるが、JMETSは職業技術訓練のみであるから、人間形成は難しいと感じる。

(小山氏) 自社養成で入社した方には、たしかに課外活動をしている人は多いが、必ずしも体育会系のみではない。神戸大学であれ東京海洋大学であれ、ライセンス教育を外せば、そうした課外活動を行う時間が増えて良いのではないかと

思う。

(会場からの質問者②) 阿部先生におうかがいします。神戸大学では文系学生にも門戸を広げたと聞くが、大学では理系の基礎知識も必要であり、授業や海技資格の取得のためにはどのような指導をされているのか。

(阿部氏) 昨年度から文系入試を導入したが、文系数学は入試科目に課しており、ある程度の素養はある。心配はあったが、1年時の文系の成績は悪くなかったのでほっとしている。物理が嫌いな学生もいるかもしれないが、完全な文系でないことは周知しており、学生も理解はしていると思う。今後適切にサポートしていきたい。

4. 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。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。本日の第30回海事立国フォーラムには、ここ神戸港の会場にも、ユーチューブによるオンライン配信にも、大変多くの皆様にご参加いただいております。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シンクタンクとして、国内外の動向に的確に対応しつつ、幅広い調査・研究事業や助成事業を行っており、これらの活動のうち、産官学の関係者との連携・協働を図る一環として、2007年より「海事立国フォーラム」を開催し、また今年からは新たにオンラインを活用した「JMC 海事振興セミナー」を開催しております。

海事立国フォーラムにつきましては、例年2回、東京と東京以外の都市において開催してまいりましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、東京以外の都市での開催は2019年10月の松山での開催以来3年ぶりとなります。

今回は、第30回目という節目に当たるため、我が国の代表的な海事都市である神戸市において開催することといたしましたところ、公務ご多忙の中、地元を代表して、神戸市の久元市長並びに国土交通省神戸運輸監理部の田淵部長のご臨席を賜り、後ほどご挨拶をいただきます。誠にありがとうございます。

さて、昨今の海運を取り巻く状況は、2020年からの新型コロナウイルスのパンデミックに伴い、外航コンテナ輸送のスケジュールの遅延や輸送障害、

スポット運賃を中心とした市況の急騰など、グローバルサプライチェーンの混乱が生じており、さらに本年 3 月のロシアによるウクライナ侵攻に伴い、資源・エネルギーの安定的な確保という我が国の経済安全保障上の新たな対応も求められています。

また、国際海運においては温暖化ガスの排出削減など地球規模での気候変動対策への取組みが喫緊の課題となっています。

さらに、遠隔操縦が可能な自動運航船の実用化などの海事イノベーションの推進に向けた様々な取組みも進んでおります。

一方、今後の海事社会を支える人材に目を転じると、その安定的な供給の確保とともに、求められる人材の質的な変化への対応が急務となっています。

すなわち、船舶の安全運航の確保は、言わば「1 丁目 1 番地」ですが、加えて、海事分野におけるカーボンニュートラルの実現に向けた代替燃料の活用など環境対策への対応、デジタルトランスフォーメーション（DX）への対応、さらに洋上風力発電などの海洋・オフショア関連事業の展開への対応など、今後の海事分野における課題は多岐にわたっており、求められる人材の範囲や質も当然に大きく変わりつつあります。

他方で、我が国の現状は、本格的な少子高齢化社会の到来の中で、海事分野の仕事に魅力を感じ、また関心を持つ若者が少なくなっています。加えて、専門的な技能や幅広い知見を有する優秀な人材の育成のためには、産官学が戦略的に連携した長期的かつ継続的な取組みが必要不可欠です。

本日の海事立国フォーラムでは、このような状況を踏まえ、「今後の海事社会に向けた海事人材の育成と将来展望」について、皆様とともに考察を深め

たいと思います。

まず最初に、日本船主協会の友田副会長並びに日本水先人会連合会の阪本専務理事から、それぞれ基調講演をしていただきます。

次に、当センターの野村主任研究員及び田中専門調査員から、続いて、神戸大学大学院の阿部海事科学研究科長から、その後日本郵船(株)の小山専務執行役員からそれぞれ講演をしていただきます。

最後に、関西大学名誉教授で神戸大学客員教授の羽原先生をファシリテーターとして、4名の講演者と共にパネルディスカッションを行い、併せてご参加の皆様との質疑応答も予定しております。

本日の海事立国フォーラムが、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ることを期待いたしまして、冒頭の私の挨拶といたします。

本日はご参加いただき、誠にありがとうございます。

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。長時間にわたり貴重な内容の講演・ご討議をいただきました。

先ずは、今回は新型コロナの感染拡大の中多くの関係者の協力の下、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。

また、基調講演をしていただきました、日本船主協会友田副会長と日本水先人会連合会の阪本専務理事に厚く御礼申し上げます。両協会には当センターの運営に対しまして大変ご貢献を頂いております。そのことに対しましてこの場をお借りして御礼申し上げたいと思います。

また、神戸大学の阿部先生、日本郵船の小山専務、そしてパネルディスカッションのファシリテーターを務めて下さった羽原先生にも厚く御礼申し上げます。本日は貴重な発表とご発言を拝聴させていただき、誠に有難うございました。

長時間にわたり今回の海事立国フォーラムにご参加いただいた大勢の参加者及び視聴者の皆様にも御礼を申し上げます。

本日は、『今後の海事社会に向けた海事人材の育成と将来展望』をテーマに講演とパネルディスカッションをして頂きました。

本日の議論を拝聴しておりまして、今後の海事人材を考えるうえで2つに分けて考える必要があるのではないかと思います。

すなわち船舶の運航要員たるいわゆる従来の船員と今後海事関係の新たな事業に対応する広い意味での海事人材です。

後者につきましては、私としては、物流DX人材のように考えておりましたが、本日のお話を伺っていると、洋上風力や海洋開発それも違うと思った次第です。

もともとの役割たる船舶の運航という使命をつきつめるとともに、新たな展開に対応するというところで、こういう時代にこそ本日お話のあたりベラルアーツの重要性を改めて感じた次第です。

限られた時間の中でしたが、海事人材の育成についての今後の議論が深まる一助になったとすれば幸いです。

今回のフォーラムを契機としまして、関係者の皆様方の今後ますますの取組に期待するとともに、海事センターといたしましては、産官学の連携の中核的な存在として、調査研究活動等を通じまして、関係の皆様方に少しでも貢献していきたいと考えております。

今後ともどうぞよろしく願いいたします。

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31回

海事・観光立国フォーラム

講演会・懇親会
参加費無料

in 沖縄 2023

沖縄・美ら海の歴史と無限の可能性
～海事・観光の未来に向けて～

令和5年

2.10 金

13:30～17:15

ロワジールホテル那覇
「天妃ホワイエ」

〒900-0036 那覇市西3丁目2-1

(定員：先着200名)

主催：公益財団法人 日本海事センター
後援：国土交通省、観光庁

趣旨

沖縄は琉球王国の時代、中国と日本や朝鮮、東南アジア諸国との中継貿易を通じて大交易時代を実現し、アジアの主要な地域との密接な交流を深めてきた。

このような琉球・沖縄の海をめぐる歴史を振り返りつつ、沖縄がアジアの玄関口として交流の拠点として期待が大きい一方、新型コロナウイルスによるパンデミックがインバウンドなどに大きな影響を与えている現状において、海に囲まれた島々で構成される沖縄という地理的特性を生かして観光交流をどのように推進していくのか、美ら海・美ら島沖縄の自然遺産といかに共生して未来に伝えていくのか等について考察・展望する。

YouTubeでも
同時中継配信を
いたします。



聴講
無料

下記のURLにアクセスして
聴講いただけます。

第31回 海事・観光立国フォーラム in沖縄 2023
<https://youtu.be/eZ9BV4zFAW>



公益財団法人
日本海事センター



プログラム

13:30 開会、主催者挨拶

(公財)日本海事センター 会長 宿利 正史

13:40 来賓挨拶



沖縄県知事

玉城 デニー 氏

13:50 講演(45分)

「観光の現状と今後の取組」



観光庁長官

和田 浩一 氏

※公務の都合により
直前に変更の場合があります

14:35 講演(45分)

「琉球・沖縄の歴史・海との関わりと将来への展望」



沖縄県立芸術大学 名誉教授

安里 進 氏

15:20 コーヒーブレイク(20分)

15:40 女性リーダーたちが沖縄観光について語り合うシンポジウム(60分)

「沖縄観光における女性活躍と

ニューノーマル時代における沖縄観光のあり方を考える」



モデレーター

東洋大学国際観光学部
国際観光学科 教授

森下 晶美 氏



講師

※講師は五十音順です
株式会社 リクルートライフスタイル沖縄
代表取締役社長

ありき まり
有木 真理 氏



講師

株式会社 Endemic Garden H
代表取締役

仲本 いつ美 氏



講師

株式会社 前田産業(前田産業ホテルズ)
代表取締役社長

まえだ ひろこ
前田 裕子 氏

16:40 総括コメント(20分)

「沖縄・美ら海の観光とこれから」



一般財団法人

沖縄観光コンベンションビューロー 会長

下地 芳郎 氏

17:00 会場からの質疑応答

17:10 閉会挨拶

(公財)日本海事センター 理事長 平垣内 久隆

17:15 閉会

(講演会終了後、同ホテル内で懇親会を開催予定)

※本フォーラムのプログラム、講演者、時間等は予告なく変更されることがあります。

※今後の新型コロナウイルス感染拡大の状況によっては、開催規模の縮小あるいは映像配信のみの開催となる場合もございます。あらかじめご了承のほどお願い致します。



首里金城町の石畳道



万座毛



首里城の守礼門

第31回 海事・観光立国フォーラム in 沖縄 2023

沖縄・美ら海の歴史と無限の可能性 ～海事・観光の未来に向けて～

日時 令和5年 2月10日(金) 13:30～

講演会・懇親会ともに

場所 **ロワジールホテル那覇**
(〒900-0036 那覇市西3丁目2-1)

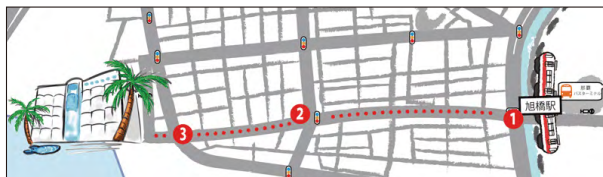
事前登録制

参加費無料

講演会 3階「天妃ホワイエ」13:30～17:15
定員：先着200名 13:00開場

懇親会 1階「あまいろ」
講演会終了後

ゆいレールでお越しの方



那覇空港からゆいレールにご乗車(約11分)いただき「旭橋」駅で降り、徒歩15分またはタクシーで約5分で到着いたします。
①旭橋モノレール駅の改札を抜け、右に曲がります。階段を降りて、サンシャイン通りを琉球銀行方面へ進みます。
②2つ目の信号機の左側に沖縄の精霊「キジムナー」の像が立っています。
③そこからホテルの姿が確認できますので、そのまま道を直進し、信号を渡ると到着です。

車/タクシーでお越しの方



空港を左手に進みながら西海岸道路(那覇うみそらトンネル)へ進みます。
①トンネルを抜け、十字路を右に曲がります。そのまま直進すると、右手にスーパー「かねひで」が見えます。
②「かねひで」を過ぎて、すぐの交差点を右に曲がると到着します。

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/F771606/>
- 日本海事センターHP <https://www.jpmac.or.jp>

日本海事センター

検索



ご来場の皆さまへお願いです



マスクを着用してご来場ください



受付に並ぶ際は距離を保ちましょう



大声での会話は控えましょう



発熱など風邪症状のある方はご遠慮ください

締め切り

令和5年 1月31日(火) 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31回海事・観光立国フォーラム in 沖縄 2023 開催結果 沖縄・美ら海の歴史と無限の可能性～海事・観光の未来に向けて～

日時：2023年2月10日（金）13：30～17：15

場所：ロワジールホテル那覇「天妃ホワイエ」

主催：（公財）日本海事センター

後援：国土交通省、観光庁

1. 開催概要

今回の海事・観光立国フォーラムは、国土交通省・観光庁の後援を受け、海事・観光関係者をはじめ、公共交通、金融等の一般企業、個人など多くの方にご参加いただいた。また、YouTubeでの同時配信も行いました。

なお、講演会後の懇親会にも、多数の方にご参加いただき、熱心な意見交換が行われました。（会場来場者数：143名。YouTubeリアル視聴者数：218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. 議事概要

(1) 来賓あいさつ

玉城デニー 沖縄県知事

那覇でこのようなフォーラムが開催されることに感謝されるとともに、沖縄は離島を含めた観光資源がたいへん豊富で、海事の観点からも観光の観点からも今後大きな飛躍が期待されるため、今後は多くの関係の方々と連携して取組を進めていきたい、とのご挨拶が行われました。



(2) 講演①

「ポストコロナの観光行政と沖縄観光への提言」

和田浩一 観光庁長官

訪日外国人旅行者は2019年までに約3,200万人、消費額は約4.8兆円まで飛躍的に増加。ただし、その後、新型コロナウイルスの感染で2020年以降旅行消費に大きな影響が出たことを踏まえ、持続可能性や自然、アクティビティなどの世界の旅行者の関心動向を踏まえ、今後は「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」に3つのキーワードに特に留意し、「持続可能な観光地域づくり戦略」

「インバウンド回復戦略」「国内交流拡大戦略」の3つの戦略を総合的かつ強力に推進していきたい、特に、全国10か所を持続可能な観光地域モデル地区に設定し、観光地域づくりを目指していきたい、との説明がありました。また、北海道ニセコ町で入域者数の制限を行いオーバーツーリズムの防止を図られたことで環境と観光の両立が図られた事例の紹介も行われました。

そのうえで、観光は「成長戦略の柱」であり、「地域活性化の切り札」でもあるので、コロナで傷んだ「観光立国」を「持続可能な形で復活させる」との決意表明がありました。



(3) 講演②

「琉球・沖縄の歴史・海の間わりと将来への展望」

安里進 沖縄県立芸術大学名誉教授

これまでの琉球・沖縄の歴史展開と大交易時代の振り返り、さらに薩摩藩からの支配を受けた中での琉球王国、今後の大観光時代は到来するのか、といった事柄について発表が行われた。

まわりを海に囲まれた沖縄の自然的・歴史的な環境の特質を踏まえ、「中国・



朝鮮・日本に囲まれた北限のサンゴ礁地帯」「経済資源としてのサンゴ礁」「戦争と犯罪」といった特質を踏まえ、今後ますますの観光交流の拡大が見込まれる、との発言がなされました。

(4) 女性リーダーたちが沖縄観光について語り合うシンポジウム

「沖縄観光における女性活躍とニューノーマル時代における沖縄観光について語り合うシンポジウム」

モデレーター：森下晶美 東洋大学国際観光学部国際観光学科教授

講師：有木真理 株式会社リクルートライフスタイル沖縄代表取締役社長

講師：仲本いつ美 株式会社 EndemicGardenH 代表取締役

講師：前田裕子 株式会社前田産業（前田産業ホテルズ）代表取締役社長



森下氏



有木氏



仲本氏



前田氏

i 沖縄観光の現状と課題

「観光人材が質・量ともに不足している」(3氏共通)という課題のほか、「交通渋滞」、「キャッシュレス化の遅れ」(以上、前田氏)、「テクノロジー活用の必要性」(有木氏)などについて指摘がなされ、沖縄の産官学の関係者が連携して取り組んでいく必要性が指摘されました。

ii 課題解決に向けた取組

今後の取組として、「人材教育、資格制度を設けて能力の可視化」「外国人の技術・人文知識・国際業務（技能労働者入国ビザ）の要件の緩和」二次交通・三次交通対策として、「地域にハブをつくって車なし観光の推進」「海上輸送をつかった交通の充実強化」(以上、前田氏)「リクルート版観光 DX の推進」「中小個人事業主のインフラの充実」(以上、有木氏)「小さい会社として、興味関心や自己実現が体感できる仲間との協力拡大が働く魅力につながる」(仲本氏)などのコメントが発表され、内閣府沖縄総合事務局の星運輸部長からこのような講師のコメントに関して沖縄での現在の取組状況についての報告もなされました。



(5) 総括コメント

「沖縄・美ら海の観光とこれから」

下地芳郎 一般財団法人沖縄コンベンションビューロー会長
 沖縄・美ら海が地理的にも自然・文化遺産としても大きなポテンシャルを持っており、今後はアジアの中の大きな交流拠点として、離島も含めた沖縄全体に関して、観光庁ではなく観光省として国を中心に大きな施策に取り組んでいく必要性等について発表が行われました。



(6) 会場からの質疑応答

沖縄は東京からの流入客が半分を占める状況を踏まえた施策展開が必要であること、夜型の観光コンテンツも充実が必要であること、沖縄は公共交通の乗り方が不便である中で二次交通施策として公共交通の利用促進策を充実してほしい、といった要望がなされました。

4. 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。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。本日の第 31 回海事・観光立国フォーラムには、ここ沖縄・那覇の会場にも、ユーチューブによるオンライン配信にも、大変多くの皆様にご参加いただいております。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シンクタンクとして、国内外の動向に的確に対応しつつ、幅広い研究調査事業や助成事業を行っております。これらの活動のうち、産官学の関係者との連携・協働を図り、併せて海事分野について広く皆様のご理解をいただくための活動として、2027 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」を開催しております。

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することとしており、東京以外の都市での開催は昨年 8 月の神戸市に続くもので、沖縄での開催は 2015 年 10 月に那覇市の「とまりん」にて開催して以来8年ぶりとなります。

海事分野は、海運、造船、船用工業、港湾をはじめ水産資源、海洋資源・エネルギー、気候変動、安全保障など多岐にわたりますが、クルーズをはじめ海事と観光との関わりは大変深く、観光と一体となって海事の振興を図ることは大変重要です。

このような観点から、今回の沖縄でのフォーラムは、海事と観光の双方の振興をテーマに「海事・観光立国フォーラム」として開催することとした次第です。

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

元を代表して沖縄県の玉城デニー知事にご臨席をいただいております、後ほどご挨拶を頂戴いたします。誠にありがとうございます。

沖縄は琉球王国の時代から、当時の日本や中国、東南アジアなどとの交易を通じてアジアの主要な地域との交流を深め、沖縄固有の歴史や独自の文化・芸術、工芸品などを生み出してきました。

そして、今日では、「持続可能な観光」を目指して、世界最高水準の観光地域づくりの取組が進められています。

今回のフォーラムでは、このような琉球・沖縄の海をめぐる歴史を振り返りつつ、我が国とアジアとの、さらには世界との玄関口・交流拠点として、海に囲まれた島々で構成される沖縄という地理的特性を生かして、観光交流をどのように推進していくのか、について展望するとともに、美ら海・美ら島沖縄の自然遺産といかに共生しつつこれを未来に伝えていくのか、について、皆様と共に考察を深めたいと考えております。

まず最初に、観光庁の和田浩一長官と沖縄県立芸術大学の安里進名誉教授から、それぞれ講演をしていただきます。

次に、東洋大学国際観光学部の森下晶美教授をモデレーターとして、株式会社リクルートライフスタイル沖縄の有木真理代表取締役、エンデミックガーデンエイチの仲本いつ美代表取締役、前田産業の前田裕子代表取締役社長を講師として意見交換を行っていただきます。

最後に、一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー会長の下地芳郎会長から総括コメントをいただき、ご参加の皆様との質疑応答も予定しております。

本日の海事・観光立国フォーラムが、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んだものとなりますことを期待いたしまして、冒頭の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

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・ご討議をいただきました。

先ずは、今回は新型コロナの中多くの関係者の協力の下、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、講演をしていただきました、観光庁和田長官と安里先生に厚く御礼申し上げます。

加えて、シンポジウムでモデレーターを務めていただきました森下さん、またパネリストとしてご登壇いただきました有木さん、仲本さん、前田さん、そして最後に総括コメントをいただきました下地会長に厚く御礼申し上げます。本日は貴重な発表とご発言を拝聴させていただき、誠に有難うございました。

長時間にわたり今回の海事・観光立国フォーラムにご参加いただいた大勢の参加者及び視聴者の皆様にも御礼を申し上げます。

本日は、「沖縄・美ら海の歴史と無限の可能性」をテーマとしまして、講演とシンポジウムをして頂きました。

本日の議論を拝聴しておりまして、沖縄の観光は新型コロナのパンデミックで大きな打撃を受けたものの、沖縄の観光資源は豊富で、しかも観光を支える女性の方々がいきいきと活動されていて、未来は決して暗くないな、と感じた次第です。

沖縄は本当に美しい海に囲まれ、そしてやんばるに代表される自然は魅力にあふれています。私事で恐縮ですが、私自身2005年から2008年にNYにて、日本政府観光局の米州統括事務所の代表を務めておりましたが、その際に米国の大手旅行雑誌社のエディターが「沖縄の海は本当に美しい。グレー

トバリアリーフなどは比較にならない」とおっしゃっていたことを今でも鮮明に覚えております。

また、「万国の津梁」という言葉が示すとおり、沖縄は琉球の時代から遠い国々との海上交易を通じて栄えてきました。そういう意味で、まさに我が国における海運のあるいは貿易立国の先駆けであります。その歴史が示す「奥深いポテンシャル」や沖縄の人々の「しなやかな粘り強さ」というものを現地に来てみて、また今回のフォーラムを通じて改めて感じました。

限られた時間の中でしたが、沖縄の海の歴史や今後の観光を中心とした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。

今回のフォーラムを契機としまして、関係者の皆様方の今後ますますの取組に期待するとともに、海事センターといたしましては、産官学の連携の中核的な存在として、調査研究活動等を通じまして、関係の皆様方に少しでも貢献していきたいと考えております。

今後ともどうぞよろしく願いいたします。

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2回 JMC 海事振興セミナー
「RCEP 下とポストコロナの東アジア物流の展望」

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、「RCEP 下とポストコロナの東アジア物流の展望」と題し、第2回 JMC 海事振興セミナーをオンライン配信により開催いたします。

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：2022年6月15日（水） 14：00～16：30

開催方法：オンライン（Zoom ウェビナー）

概 要：

コロナ禍において国際海上物流の混乱が長期化する中、東アジアを中心とした欧州・中央アジア・ASEAN を結ぶ、海運と鉄道を組み合わせた国際複合一貫輸送が急速に発展しており、海運・物流の関係者等から大きな注目を集めています。

また、2022年1月1日、日中韓を含む広域的な経済圏を形成する RCEP が発効したほか、ブロックチェーン技術を活用した貿易書類の電子化・データ共有化の動きも進んでおり、東アジアを中心とした広域的な貿易活動が益々活発化することが予想されます。

このため、日本・韓国・中国関係の有識者・事業者を招いて、外航海運を中心とした複合一貫輸送の新たな展開と東アジア物流の将来について展望いたします。

14：00 【開会挨拶】（公財）日本海事センター会長 宿利 正史

14：05 【特別講演】「東アジア物流に関する国の取組」
国土交通省公共交通・物流政策審議官 寺田 吉道 氏

14：25 【基調講演】「東アジア国際物流の動向と展望について—国際複合一貫輸送の視点から—」
（公財）日本海事センター企画研究部客員研究員 福山 秀夫

14：45 【シンポジウム】
モデレーター：神戸大学大学院海事科学研究科准教授 石黒 一彦 氏
パネリスト：「東アジア物流における日本企業の取り組みと課題」
（株）NX 総合研究所リサーチフェロー 田阪 幹雄 氏
「韓国の国際物流への取り組みと課題」
九州産業大学商学部准教授 魏 鍾振 氏
「東アジア物流の課題への SITC グループの取り組み」
SITC インターモーダルジャパン社長 呂 開献 氏

【質疑応答】

16：10 【総括コメント】コメンテーター：九州国際大学現代ビジネス学部教授 男澤 智治 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：下記の URL 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/220615/>（申込期限：6月10日（金）まで）



◆お申し込みいただいた方には、別途視聴用 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：maritimeforum@jpmac.or.jp HP：<https://www.jpmac.or.jp/>

【講演者略歴】

国土交通省公共交通・物流政策審議官 ^{てらだ よしみち} 寺田 吉道 氏

1989年東京大学法学部卒業、1989年運輸省採用、2009年航空局管制保安部保安企画課長、2011年大臣秘書官事務取扱、2012年観光庁観光産業課長、2013年大臣官房広報課長、2014年自動車局旅客課長、2015年新潟県副知事、2017年国土交通省大臣官房審議官（鉄道局）、2019年鉄道局次長、2021年大臣官房公共交通・物流政策審議官



(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、1980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、2020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



神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ^{いしくろ かずひこ} 石黒 一彦 氏

1994年東北大学工学部土木工学科卒業、1996年東北大学大学院情報科学研究科人間社会情報科学専攻博士前期課程修了、東北大学助手、神戸商船大学講師、神戸大学講師を経て、2009年より現職、博士(学術)、所属学会は土木学会、日本海運経済学会、International Association of Maritime Economists (IAME)など



株式会社NX総合研究所リサーチフェロー ^{たさか みきお} 田阪 幹雄 氏

1978年中央大学法学部政治学科卒業、1978年日本通運株式会社入社
1983年貿易研修センター(IIST: Institute of International Study & Training)卒業
1983年米国研修(米国日通及びユニオンパシフィック鉄道)、1987年米国日通勤務(シカゴ)
1999年米国日通勤務(ニューヨーク→シカゴ)通算17年間、2008年株式会社日通総合研究所入社
コンサルティング部門統括、2014年同社専務取締役、2018年同社リサーチフェロー(顧問)



九州産業大学商学部准教授 ^{うい じよんじん} 魏 鍾振 氏

神奈川大学大学院経済学研究科博士後期課程修了。
神奈川大学経済貿易研究所特別研究員、国立国会図書館立法調査局非常勤調査員、財団法人運輸政策研究所非常勤研究員、神奈川大学経済学部・国士館大学政経学部非常勤講師、東亜大学人間科学部准教授を経て、現職および神奈川大学アジア研究センター客員研究員、下関市立大学経済学部非常勤講師、日本物流学会理事



SITC インターモーダルジャパン社長 ^{ろ かいけん} 呂 開献 氏

1989年青島大学外国語学部日本語科、2007年MBAグロービス経営大学院、2010年海事法修士 早稲田大学法学大学院、2018年EMBA香港科技大学商学院中英双語EMBA課程、1993年山東省服装進出口公司業務員、1995年伊藤忠エクスプレス株式会社青島事務所担当者、1999年SITC CONTAINER LINES 本社市場部副経理、1999年SITC CONTAINER LINES 東京駐在事務所首席代表、2001年SITC JAPAN 株式会社東京事務所所長、副社長、2004年SITC JAPAN 株式会社社長、2017年SITC CONTAINER LINES 本社戦略営業中心総経理、SITC SHIPPING AGENCY (HONGKONG) LTD 董事総経理、2020年SITC INTERMODAL JAPAN 株式会社社長



九州国際大学現代ビジネス学部教授 ^{おざわ ともはる} 男澤 智治 氏

1987年日本大学大学院理工学研究科博士前期課程修了、2014年日本大学より博士(学術)授与、1987年日通総合研究所(現NX総合研究所)入社、国内外の物流調査業務に携わる、2000年中村学園大学流通科学部専任講師、2004年九州国際大学国際商学部助教授、2017年より同大学現代ビジネス学部教授、現在、日本港湾経済学会常任理事、日本物流学会理事、中国物流研究会メンバー



第2回 JMC 海事振興セミナー 開催結果 「RCEP 下とポストコロナの東アジア物流の展望」

日 時：2022年6月15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4年6月15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2回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は、「RCEP 下とポストコロナの東アジア物流の展望」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、盛況裏に開催することができました。（参加者数：319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) 特別講演

「東アジア物流に関する国土交通省の取組」

寺田吉道 国土交通省公共交通・物流政策審議官

国際物流における東アジアの重要性、総合物流施策大綱、日中韓物流大臣会合に基づく取組、日 ASEAN 交通連携に基づく取組、について紹介いただいた上で、東アジア物流における昨今の課題について報告をいただきました。



(2) 基調講演

「東アジア国際物流の動向と展望について－国際複合一貫輸送の視点から－」

福山秀夫 (公財) 日本海事センター客員研究員

コロナ禍の世界的な海上コンテナ輸送の大混乱を受けて、

SLB・中欧班列が急成長した一方、RCEP が本年 1 月 1 日

に発効し、東アジアの貿易量増大が期待されている。ま

た、ポストコロナに向けて、東アジア物流の変化に対応し

た域内物流と域内・域外の連携物流におけるサプライチェーンの再構築が起こることが予想されており、このため、国際複合一貫輸送体制の整備や海運・港湾・物流の貿易手続き等 DX の推進、さらには日中韓アセアンの相互協力体制が必要であると考え、との紹介がなされました。



(3) シンポジウム

「東アジア物流における日本企業の取り組みと課題」

田阪幹雄 NX 総合研究所リサーチフェロー

日本の物流企業の海外進出、日本～東アジアの貨物輸送、

物流事業展開の現状と推移を分析して紹介。その後、日本

物流企業の旺盛な東アジアへの進出にも拘わらず、日本物

流企業のシェアは伸びていない。この原因と考えられるの

は「生産性の低さ」であり、日本企業が乗り越えなければならない課題であり、今後は物流の標準化・デジタル化が求められる、との見解が述べられました。



「韓国の国際物流への取り組みと課題」

魏鍾振 九州産業大学准教授

韓国における国際貿易の動向を分析し、韓国の近海物流とシームレス化の取り組みの現状として、北東アジアにおける「国際高速船航路のネットワーク」と「シャースの相互通行」を取り上げ、また、TSR（シベリア鉄道輸送）とTCR（中欧班列）の2つの「ユーラシア横断鉄道」の活用に向けた韓国政府の戦略や利用促進政策などを取り上げて、解説がなされました。



「東アジア物流の課題への SITC グループの取組みーRCEP の SITC の発展に対する機会と挑戦ー」

呂開献 SITC インターモーダルジャパン社長

SITC グループは、民営では中国最大の海運グループである。その海運戦略と物流発展戦略について元 SITC ジャパン（海運会社）の呂開献社長が解説されました。SITC の海陸一体化したコンテナ輸送ネットワーク、特に、欽州港を重視した海陸一体のサービスを提供している。このほか、コンテナヤード・倉庫・コンテナターミナルなどの運営管理、大型貨物輸送、液体パッケージ輸送、スチールコイルボックス輸送・越境 EC サービス等を行っている。中欧班列などを利用する SEA&RAIL 輸送も行っている、との紹介がなされました。



モデレーター：石黒一彦 神戸大学大学院准教授

1) 田阪リサーチフェローへの質問と回答

「東アジアに進出している企業の成功・失敗・課題などに関する見解を伺いたい」との質問があり、「日本の物流企業は荷主企業の個別の需要に基づき、個別最適化したサービスを提供しており、これが日本企業の特徴としてある」との回答がなされました。



石黒氏

2) 魏准教授への質問と回答

「ユーラシア横断鉄道の需要の急拡大により、韓国では何がどのように改善されると見込まれているか」との質問があり、「韓国では新北方政策を推進しており、韓国企業専用枠の確保などの取組を行っている。これにより韓国発ヨーロッパ向けの貨物輸送の安定性が高まり、ユーラシア横断鉄道の需要拡

大に貢献している」との回答がありました。

3) 呂社長への質問と回答

「欽州港を拠点として海運と鉄道の一貫輸送について、今後のポテンシャルが大きいと思われるが、今後の見通しはどうか」との質問があり、「欽州港は鉄道の引き込み線が岸壁まで延び、内陸から鉄道貨物の輸出への接続が一層便利になったので、鉄道の輸送ニーズがものすごいスピードで伸びています。今後も主要ルートとなる見込みです」との回答がありました。

(4) 総括コメント

男澤智治 九州国際大学教授

RCEP とは何かについて述べられた後、RCEP 下での中国の動きとして、

- ①中国とシンガポールとの連携
- ②ASEAN との新たなルート構築（西部陸海新通道）、
- ③新通道下での欽州港・鉄道コンテナセンター駅の連携による RAIL&SEA 輸送、
- ④中国と ASEAN・中越・中老との鉄道連携輸送

について説明された後、日中韓の企業についての 3 名の講演者の要旨が述べられました。

最後に「東アジア物流の展望」として、

- ①ポストコロナと RCEP が同時に進行しているなかで東アジア物流が大きく変化するとの想定から欧州向け物流とアジア域内のサプライチェーンの再構築が起こる。
- ②企業の競争だけでは実現には困難を伴うことが予想され、日中韓アセアンの協力体制が必要になる。
- ③中国と ASEAN の物流が中欧班列により、中央アジアや欧州へと繋がる新たなルートも構築されており、ますます域内物流と域外物流が重層的に行われるものと予想される。
- ④さらに、日韓発貨物と ASEAN 発貨物を重慶や成都に集約し、中央アジアや欧州に輸送することも可能となる。

このように、日中韓のフォワーダーや船社にとっては、大きなビジネスチャンスであるが、円滑な物流を実行するためには相互協力体制が欠かせない。



一方で、日本企業の労働生産性の低さは、今後の日本企業の発展の足かせになる。これらについては物流施策大綱でも重要施策として取り上げられている DX 等の対応が重要なカギとなると思われる、との要約がなされました。

(5) 視聴者からの質問と回答

視聴者からの質問を受け付けた上で、

①アジア・ASEAN では、物流インフラの規格統一と物流関連の手続き等の標準化が望まれるのではないか。

②サムスンが鉄道で欧州への輸送を効率化したとのことだが、サムスンや LG などはロシアのウクライナ侵攻開始以降変化があるか。

③東アジアを中心に配船している SITC の立場で、日本市場の現状及び今後の見通し・位置づけなど、どのように評価しているか。

との 3 つの質問を取り上げて各講演者に伺った結果、講演者から次の通りの回答がありました。

①田阪リサーチフェロー

東アジアは EU のような統一市場になっていないので、物流インフラの規格統一、手続きの標準化は必要不可欠。例えば、米国メーカーなどでは、中国、ASEAN に委託生産している場合、パレタイズされたものが米国の物流センターまでリ・パレタイズされなくて届く米国スタンダードが出てきている。欧米の企業中心に標準化は進んでいるが、日本物流企業のシェアは伸びていない。国交省から紹介のあったコールドチェーンの日本式の標準化については、スタンダードになればよいと思うが、それが難しい場合は欧米スタンダードに沿って行くスタンスも必要と考える。

②魏准教授

サムスンが輸出していた半導体は制裁対象なので現在輸出していない。半導体以外の品目については今でもロシア国内向けのものは SLB を利用している。ロシア以外の欧州の国への輸送については、SLB がロシアから先の欧州向けには寸断されているので海上輸送に切り替えている。SLB の貨物量は圧倒的に減少している。

③呂社長

今年は、SITC が日本への航路サービスを開始して 30 年たった節目の年。日本市場は、企業の発展に非常に重要な役割を果たしている。RCEP、ポストコロナ下の時代の趨勢に合わせて、一物流企業とし日本市場を重視して発展していきたい。



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)



主催者挨拶

公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。第2回 JMC 海事振興セミナーの開催に当たり、ご挨拶を申し上げます。

日本海事センターは、海事社会の中核的なシンクタンクとして、大きく流動化する国際情勢の下、産学官の関係者との連携・協働により、海事関係の調査・研究事業や助成事業などに取り組んでいます。

本年3月から、これまでの「海事立国フォーラム」に加え、新たに「JMC 海事振興セミナー」を開催することといたしました。

3月14日に「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」をテーマとして第1回セミナーを開催したところ、多くの方々にご参加いただき、大変好評をいただきました。改めて感謝申し上げます。

本日は第2回として、「RCEP 下とポストコロナの東アジア物流の展望」をテーマに開催いたします。

皆さまご承知のとおり、本年1月、日本・中国・韓国を含む15か国が参加する東アジア地域包括的経済連携（RCEP）が発効しました。

RCEP の誕生を受けて、東アジアを中心とした広域的な貿易活動が益々活発化し、グローバル・サプライチェーンを構成する海運・鉄道を利用する国際複合一貫輸送についても一層の進展が予想されています。

さらに、ブロックチェーンに基づく貿易電子化など、グローバルなシームレス物流ネットワークの構築も急速に進んでいます。

一方、第1回 JMC セミナーでも取り上げましたが、新型コロナウイルスのパンデミックを契機としてコンテナの海上荷動量が増加し、過去に例を見ないグローバル・サプライチェーンの混乱が続いています。

ロシアによるウクライナ侵攻に伴う経済の混乱、さらにはゼロコロナ政策に基づく中国上海市での都市封鎖（ロックダウン）が約2か月間続いたことなども、世界の物流に大きな影響を与えています。

このような最近の状況を踏まえ、第2回 JMC セミナーのテーマとして「RCEP下とポストコロナの東アジア物流の展望」を取り上げたところ、大変多くの方にご参加の登録をいただきました。厚く御礼申し上げます。

本日は、まず最初に国土交通省の寺田公共交通・物流政策審議官から、東アジア物流に関する国の取組みについて特別講演をしていただき、続いて当センターの福山客員研究員から基調講演を行います。

次に、神戸大学大学院准教授の石黒先生にモデレーターをお願いし、日本・韓国・中国の取組について、それぞれNX 総合研究所リサーチフェローの田阪様、九州産業大学准教授の魏先生、SITC インターモーダルジャパン社長の呂様からご発表いただいた上で、質疑応答を行います。

最後に、コメンテーターとして、九州国際大学教授の男澤先生から総括的なコメントをしていただく予定です。

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、私の冒頭の挨拶といたします。

本日は、誠にありがとうございます。

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とシンポジウムを通じた活発な意見交換、また総括的な取りまとめをいただき、最後には視聴者からの質問にも答えていただきました。

盛りだくさんの内容で本当にありがとうございました。本日も登壇いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。

本日のセミナーを通じまして、個人的には五つの点が印象に残りました。一つ目は、東アジアでは様々なニーズに応じた **SEA & RAIL** などの物流ネットワークが急速に開拓・発展していることです。

二つ目は、日本企業は海外進出は進んでいるものの、労働生産性の向上や物流の標準化の取組が依然として課題であること。

三つ目は、韓国企業は様々な課題を抱えつつも、国際高速船やユーラシア横断鉄道等を活用したサービスが進展していること。

四つ目は、**SITC** グループでもビジネスチャンスをとらえた様々な工夫や高度な物流サービスが展開されていること。

そして、最後の五つ目は、今後の取組として、**RCEP** 下で日中韓、さらには**ASEAN** との間で官民一体となった協力体制が不可欠であることです。

これらの点を含めて、いろんなことが浮き彫りになったのではないかと思います。

国際情勢はコロナやウクライナへのロシアの侵攻など、大変不透明な状況ではありますが、東アジアの物流の発展に向けたポテンシャルは極めて大きく、**RCEP** 下で日中韓のみならず**ASEAN** までを組み込んだグローバルサプライチェーンの再構築など新たな動きがますます加速していくのではないかとこの思いを改めて強く感じた次第です。

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3回 JMC 海事振興セミナー
「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」

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、「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」と題し、第3回 JMC 海事振興セミナーをオンライン配信により開催いたします。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：2022年7月15日（金） 14:00～16:00
開催方法：オンライン（Zoom ウェビナー）

概要

コロナ禍において国際海上物流の混乱が長期化する一方、CPTPP、日 EU 経済連携協定、RCEP など、世界の自由貿易圏の経済連携が進んでおり、サプライチェーン全体を再構築する動きが見受けられる。その中で、新しい技術であるブロックチェーン技術を活用して貿易関連情報をシームレスかつリアルタイムに共有化するデジタルトランスフォーメーション（DX）の動きが広がっており、国際物流の効率化など様々な効果が期待されている。

今回は、日本においてその最先端を行くブロックチェーン技術の専門家および有力な貿易プラットフォームを開発・推進する企業を招き、我が国の貿易電子化の現状と展望について探ることとしたい。

- 14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長 宿利 正史
- 14:05 【基調講演】「我が国の海事・貿易の電子化の現状」
流通科学大学 名誉教授 森 隆行 氏
- 14:25 【報告1】「ブロックチェーン技術と国際物流」
神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 平田 燕奈 氏
- 14:50 【報告2】「トレードワルツの現状と展望」
株式会社トレードワルツ 代表取締役社長 小島 裕久 氏
- 15:15 【報告3】「トレードレンズの現状と展望」
A.P. モラー・マースク アジア太平洋地域 プロダクトマネージャー 市村 良 氏
- 15:40 【総評と質疑応答】 コメンテーター： 流通科学大学 名誉教授 森 隆行 氏
- 16:00 【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/220715/> (申込期限：7月11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】

流通科学大学 名誉教授 ^{もり たかゆき} 森 隆行 氏

1975年 大阪市立大学商学部卒業
 同年 大阪商船三井船舶株式会社（現、商船三井）入社
 （1997-2001 AMT freight GmbH 社長、（商船三井から出向）
 2006年 商船三井退職
 2006年 流通科学大学教授
 2021年 同 名誉教授
 青山学院大学非常勤講師、東京海洋大学非常勤講師、神戸大学大学院海事科学研究科
 客員教授、タイ王国タマサート大学客員教授、タイ王国マエファルーン大学特別講師
 等歴任。



神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 ^{ひらた えんな} 平田 燕奈 氏

神戸大学経営学研究科博士後期課程修了。経営学博士。1998年、A.P.Moller -
 Maersk Group 入社。カスタマーサービス、営業、航路管理、マーケティング、Eコ
 マース部門において管理職を歴任。2018年5月より、Maersk 社と IBM 社の協業ユ
 ニットである TradeLens において、ブロックチェーン物流プラットフォームの開発推進
 に従事。2019年神戸大学数理・データサイエンスセンター入職。データサイエンス人
 材の育成に従事しながら、海運物流分野での経済・経営理論とデータサイエンス手法
 を融合した研究を行っている。著書としては、『e-Shipping—外航海運業務の電子
 化』、『データサイエンス基礎』（共著）、近年の論文としては、「サプライチェーンマネ
 ジメントにおけるブロックチェーン技術の応用：機械学習アルゴリズムを用いる解析」、
 「自然言語処理手法による COVID-19 が海運・物流に与える影響の考察」などがある。
 2016年10月日本海運経済学会国際交流賞受賞。



株式会社トレードワルツ 代表取締役社長 ^{こじま ひろひさ} 小島 裕久 氏

1988年、明治大学政治経済学部経済学科を卒業。同年、日本電信電話株式会社に入
 社。株式会社NTTデータにおいて、第一金融事業本部金融社会インフラビジネスユニ
 ット 新日銀 ネット統括部長、第一金融事業本部金融社会インフラ事業部長、金融事業
 推進部デジタル 戦略推進部長などを歴任し、2018年、同社金融事業推進部ビジネス
 戦略部長に就任。2020年4月、株式会社トレードワルツの設立にあわせ、同社の初代
 代表取締役社長に就任。



A.P. モラー・マースク アジア太平洋地域 プロダクトマネージャー ^{いちむら りょう} 市村 良 氏

オルデンドルフ社の船舶総代理店を経験後、キューネ・アンド・ナーゲルで IT スペ
 シャリストとして勤務。
 2019年にはドイツ・ハンブルグ本社より帰任した後に、カスタマーソリューション
 マネージャーとしてコンサルティング業務に従事。
 カナダ系 IT 企業の OpenText 社を経て、2021年よりマースクジャパンにて現職。



第3回 JMC 海事振興セミナー 開催結果
「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」

日 時：2022年7月15日（金）14：00～16：00

開催方法：オンライン配信（Zoom ウェビナー）

1. 開催概要

令和4年7月15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3回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」と題して、Zoom を活用したオンライン配信により実施いたしました。多くの視聴者から参加登録をいただき、盛況裏に開催することができました。（参加者数：330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) 「我が国の海事・貿易の電子化の現状」

森隆行 流通科学大学名誉教授

「今はどのような時代か？私たちはどのような時代に生きているのか？」と問いかけ、現在を「大きな歴史の転換点、大変化の時代」と捉え、この中で、「日本の電子化は、海事・貿易分野でも出遅れており、ブロックチェーン技術の登場を背景にした電子化の急拡大に追いついていく必要があるため、サプライチェーン全体の電子化を目指すことが肝要である」と述べられたうえで、「電子化に取り組みなければ、企業にとってはリスクを負うことを意味し、物流を効率化・可視化・自動化・標準化できない」として、データ収集・活用重視の取り組みを提唱されました。



(2) 「ブロックチェーン技術と国際物流」

平田燕奈 神戸大学大学院海事科学研究科准教授

本講演ではデジタルトランスフォーメーション（DX）の要素技術（AI、Blockchain、Cloud Computing、Data）を概観する上で、コア要素技術の一つである、ブロックチェーン技術について紹介されました。

具体的に、ブロックチェーンの仕組み、ブロックチェーンと国際物流との関係や応用分野への言及、未来への展望について解説されました。

ブロックチェーン技術の誕生は国際物流に画期的変革をもたらす原動力であり、将来的に「ボーダレス越境貿易」、「フィジカルインターネット」、「モジュールコンテナ」、「相互接続性」等の実現に不可欠であり、また、日本においては、2019年よりブロックチェーンに対する注目度が年々高まっており、中心地は首都圏から中部や近畿へ広がっている、との紹介がありました。



(3) 「トレードワルツの現状と展望」

小島裕久 株式会社トレードワルツ代表取締役社長

以下の内容の講演が行われました。

貿易業界の現状として、国家間でのモノの輸送（貿易）の量は加速度的に増えている一方、貿易手続きの質は紙原本が必要とされ、デジタル化が進展せず非効率で、特に日本はEUの34倍の手続き時間を要する深刻な状況である。しかし昨今、紙原本を廃するブロックチェーン技術の到来により世界中で貿易デジタル化が始まり、プラットフォーム（PF）が多数生まれており、貿易手続き電子化の法改



正が各国で進められている。

多数生まれている PF の一つである TradeWaltz は、2017 年 8 月に、NTT データが産業横断型の貿易コンソーシアムを立ち上げ、貿易手続き電子化に向けた課題抽出、実証が始まり、ブロックチェーン技術を採用した産業横断型の貿易 PF として構築され、2020 年 11 月には 7 社共同出資(現在 10 社)による株式会社トレードワルツが船出し、2021 年 10 月には TradeWaltz トライアル版、そして 2022 年 4 月に製品版をリリースしている。

今後の展望としては、自社のみで日本国内の電子化を進めるのみならず、各国・各産業で構築している他貿易 PF と積極的に協業・システム連携することで、世界の端から端まで電子情報でつながる貿易エコシステムの形成と情報の結節点となるハブ役を担い、世界中のデータを活用しデジタルトランスフォーメーションを目指すことで、世界中から TradeWaltz に集まり蓄積される貿易データを活用し、将来的には関税計算の自動化や、取引データを基にした企業ごとの信用格付、物流・カーゴマッチングやデジタル通貨決済、スマートコントラクトでの貿易自動化など、データ駆動型の多様なサービス構築を目指し、これまでの貿易の在り方を変え、未来の貿易をつくる存在になっていくことを目標としている。

(4) 「TradeLens の現状と展望」

市村良 A.P. モラー・マースク アジア太平洋地域
プロダクトマネージャー



以下の内容の講演が行われました。

「物流の可視化」に関連するプラットフォーム (PF) は、群雄割拠の様相を呈し、多様なニーズに応えるべく、数多くのプロダクトが開発されており、それぞれ独自の機能や強みを持っている。「TradeLens」はマースクと IBM が共同開発した、海上コンテナ輸送に関連したプロセスをデジタル化するための PF で、2018 年からサービスを提供している。以下、TradeLens の設計・開発、運用、展望について述べる。

まず、設計・開発思想としては、国際物流、特に海上コンテナ輸送のための PF で、SaaS と呼ばれるクラウド型サービスであり、世界中のコンテナデータを集約し、構造化して整形し、利用価値を高めたデータとして提供する。データの「囲い込み」を図るのではなく、DCSA や UN/CEFACT などのデファクト・スタンダードを尊重し準拠、相互互換性を確保しており、「データ・ドリブン」のコンテナ物流の実現を目標としている。

次に運用については、マースクが開発に加わっているが、プラットフォームとそのサービスは厳正な中立性が保たれており、MSC 社や CMA CGM 社、

Hapag-Lloyd 社などをはじめとする多数の船会社や鉄道・港・ターミナル事業者、税関等がデータ・プロバイダーとして参画し、「エコシステム」を構成している。機能の拡充・改善の提案をする「アドバイザリー・ボード」のメンバーとして、マースクは現在でも積極的に貢献し続けている。

今後のデジタル化の展望については、「スケーラビリティ（拡張性）」に行きつくものであると考えており、TradeLens にはエコシステムとしての「Core」、電子 BL の「eBL」というどちらも国際物流のデジタル化を推進する重要なサービスの特徴があり、今後、更に多くの船会社、内陸輸送事業者、港湾組織、公的機関等をエコシステムに取り込み拡大を図り、フィードバックをもとにした機能の拡充に注力していく、という展望を描いている。

4. 質疑応答

コメンテーター（森先生）より報告者への質問事項

(1) 平田様への質問

①フィジカルインターネットについて少しお話をお聞きしたいと思います。

「フィジカルインターネット」という用語が出てきました。最近、耳にする言葉ですが、これは従来の「物流の共同化」「共同物流」とどう違うのでしょうか。ブロックチェーンとの関係では、共同物流ではなく、フィジカルインターネットでなければならないのでしょうか。また、フィジカルインターネットとモジュールコンテナの関係についても世界標準になっていくのでしょうか。説明していただけますか。

【回答】

まずは、「フィジカルインターネット(PI)」と「共同物流」の違いについてです。「共同物流」というのは、複数企業の物流諸機能（保管・荷役・輸送・配送など）を共同で行うことを指す、主にコストダウンや人手不足対策として導入されています。PI は共同物流の拡張・進化版といった位置付けで考えたらわかりやすいです。共同物流は標準化され、より広域に行われることによって、PI が実現されます。

つぎに、PI とモジュールコンテナの関係についてですが、これまで輸送には 40 フィート、12 フィートといった海上コンテナや鉄道コンテナが主流で使用されていますが、PI においてはより小さな輸送ユニット、モジュールコンテナを使用します。その理由として、最近 30 年間で積荷重量は小型化・軽量化している傾向が見られることが一つの例として挙げられます。モジュールコンテナのような小さな輸送ユニットを用いることで、輸送中に発生しうる様々な状況に合わせて、輸送プランを柔軟に変更が可能となります。また、モジュールコンテナは様々なサイズがあり、組み合わせ次第で、無駄を省け

るように積載が可能となります。そのため、PIにおいてモジュールコンテナの使用が提案されました。

②貿易・物流分野のプラットフォームの未来についてお聞きします。

今後、貿易、物流の分野でも TradeLens のようなプラットフォームが数多く誕生すると考えられます。当然、その中で淘汰されるものもあると思います。こうした市場競争は激しくなるのでしょうか。そして、競争の結果はどのように予想されますか。PCや携帯のOSのように独占や寡占市場となるのでしょうか。お考えをお聞かせください。

【回答】

個人的な考えですが、プラットフォーム間の関係は、ある意味、コンテナ船の船会社間の関係に似ていると考えます。技術と資本両面の投資からみると、ブロックチェーンに基づいたプラットフォームへの新規参加障壁が高いと言えます。また、既存の個々のプラットフォームにおいて、サービスの差別化が難しいとも言えます。こういった状況の中、プラットフォーム同士が競争するよりも協力する方が、総効用(全体の効用)が最大化されるのではないかと考えています。

(2) 小島様への質問

①電子 B/L について質問です。日本で法制化が進んでいるということですが、後何年くらいかかりそうですか。また、海外の状況はいかがですか。

【回答】

おっしゃる通り、技術的には電子 B/L は実現できており、TradeLens、Bolero(ボレロ)、EssDOCS(エスドックス)など7つの公式電子 B/L が欧米を中心に利用され始めています。2021年にはシンガポールなどの5カ国で法改正がなされ、2022年は英国での法改正が完了するほか、日本も法案が法制審議会に入っており、日本では2025年、2026年以降に法制化されるのではないかと考えられます。それまでにいろんな準備を進めていきたいと考えています。

②デジタル貿易の標準化についてお話しされました。電子化の一つの役割は標準化の促進だと思います。今後、あらゆる分野でますます標準化が重要になると考えられます。

標準化、イコールルール作りだと思います。スポーツのルール変更を見ればわかる通り、ルールを作る側が有利になります。標準化ではISOを含め、欧州が主導しています。今後、こうした標準化の主導権争いが顕在化するのではないかと考えます。日本もできたルールに従うのではなく、ルール作りの段階から

関与すべきだと思いますが、このデジタル分野のルール作りにおいて日本はどうでしょうか、主導的な役割を担えるのでしょうか。また、そのためにはどうすればよいでしょうかお考えをお聞かせください。

また、貿易・物流分野のプラットフォームに関して、標準化の意味・必要性はあるのでしょうか。もしあるのであれば、標準化する可能性はあると思われませんか。

【回答】

おっしゃる通り、ルール作りへ積極的に関与していくことは必要です。

ルール形成は、

- ①デジタル庁や経産省主導のもと国家間の議論や交渉に参画していく
- ②ISO に関して日本側からトレードワルツも関与し、電子 B/L 標準の審査に参加していく
- ③国際貿易ルール標準の策定の議論にも関与し、標準化の審査や国内提供を行うこれら 3 ラインの情報連携をトレードワルツと省庁が担っており、貿易プラットフォームについては既に標準化の必要性を議論する時代は終わっていて、今は相互接続性 (interoperability) が当然のテーマとしていかに国家間でルール形成したり、接続実例を生み出すかという時代になってくるのではと思います。

(3) 市村様への質問

- ①「TradeLens」は、デファクト・スタンダードに忠実であるとして、その中で「規格戦争を避け、協調を促進」を挙げていますが。具体的にどういうことでしょうか。

GSBN や他のプラットフォームと共存を図ろうという意味ですか。ここで、規格戦争とは、どういう意味で何を指すのでしょうか。もう少し具体的にお教えいただけますか。

【回答】

ここでの「規格戦争」とは、データフォーマットの主流を定めることの覇権争いを指しています。すこし古いですが、かつての「ベータ vs VHS」の対立構造を思い浮かべて頂くと分かりやすいと思います。

IBM や MAERSK といった、ある程度の影響力のある企業であれば、独自のデータフォーマットを新規に策定して運用することが出来ます。TradeLens の中だけで用いられるような独自のデータ規格を定めることが出来るのです。一般的に、企業がこういった規格を自社開発するには市場での影響力を確保したいという思惑が強いです。こういった例はたくさんあります。iPhone で有名な Apple 社が Lightning ケーブルにこだわったりするのもそういった理由があると言われてしています。

TradeLens は、こういった意味での規格戦争を避けています。汎用的なデータ形式や、海運業界での一般的な定義付けに忠実にデータ運用をしています。

② “「データ・ドリブン」のコンテナ物流へ”。ここで言われているデータ・ドリブンとは、簡単にいえば収集したデータを分析し、意思決定や企画の立案に役立てていく方法論のことだと理解していいのか。そこで、質問ですが、データ独占との関係で、TradeLens のマースクラインの戦略との関係について、お教えいただきたい。

【回答】

TradeLens を使用し、データ・ドリブンの物流を実現による受益者は、主に TradeLens のユーザーです。それで TradeLens の受益者とは、主に荷主の立場にいる方々です。

ご質問にあった MAERSK の今後の戦略との関係についてもすこしお話致します。弊社は明確な方向転換をしており、今までの「船会社」としての MAERSK から「Integrated Logistics Provider」つまり「総合物流サービスプロバイダー」へと変革している最中です。

通関や配送、倉庫、また航空貨物といった物流の総合商社を目指しているのです。データの価値は独占ではなく、使えるかどうかが大事であり、自社のデータをお客様に提供するプラットフォームの選択肢として TradeLens は中立性、公共性を重視しており、今後非常に重要な役割を果たしていきたいと考えています。



5. オンラインによる一般からの質問

① 平田様に向けた質問

他の地域に比べて、岐阜や京都といった地域のほうが、愛知や大阪といった大都市よりもブロックチェーンに対する関心が高まっていることについて、その理由は何か見解をお聞かせください。

【回答】

京都については京都大学が主導している各種のブロックチェーンに関する研究会・セミナー・研究開発活動が推進の原動力になっており、岐阜では地域として積極的にブロックチェーン技術を導入しています。一例として、白川郷の宿泊予約システムがあります。また、岐阜大学主導の研究開発プロジェクトに関する流通システムにも利用されています。

② 小島様に向けた質問

貿易プラットフォームにつきまして、港湾に集まってくるコンテナ情報についても御社のプラットフォームで情報を共有することは可能でしょうか。

【回答】

現状の機能ではできませんが、ご利用いただいている顧客や問合せのある方々から強いニーズがあるので、TradeWaltz 側で一から構築するのではなく、船社プラットフォームと連携してサービスの提供をしていきたいと考えています。

③ 市村様に向けた質問

世界の約 70%のコンテナの可視化できているとのお話でございましたが、新型コロナウイルス流行初期にコンテナ不足が課題になった際の解決などにも TradeLens のサービスは活用されたのでしょうか、それとも解決にはまだ他の要素が必要でしたでしょうか。

【回答】

コンテナ不足は物理的なコンテナ不足状態が常態化したことが原因であり、その状況が可視化はできているにすぎませんでした。そのため、ほかの要素が解決には必要な状態でした。TradeLens の可視化の力だけでは対応できない状況でした。TradeLens を活用するとすれば、混乱している物流の中で最新の情報をキャッチアップするような形で利用いただければと思います。

6. 視聴者からの質問と回答

「今回、多くの方に御視聴いただき、また 3 人の専門家の方からブロックチェーン及びブロックチェーンを使った貿易等の話を聞くことができたことは非常に有意義でした。

現代は、コロナやウクライナ紛争など不確かなことの多い時代だが、確かなことは、現在あらゆる分野で進んでいるデジタル化の流れであり、避けられない大きな流れとなっていることです。それは、海運や港湾を含む貿易の分野でも例外ではないことがよくわかりました。それらを支えているのがブロックチェーンの技術であることが平田先生の話からわかり、プラットフォームがどのように使われているのか、電子 B/L の法改正の日本における進捗状況、TradeLens とマースクの関係、透明性重視の考え方、規格競争を避けるスタンスなど、小島様や市村様からの話で、よく理解ができました。今回の話から今後プラットフォームを活用したいと考えている参加者にとっては、大変有意義であったと思います。」とのコメントがなされました。

7. 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

公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。第3回JMC 海事振興セミナーの開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

日本海事センターでは、本年3月から、従来の「海事立国フォーラム」に加え、新たに「JMC 海事振興セミナー」をスタートし、6月15日には「RCEP下とポストコロナの東アジア物流の展望」をテーマに、第2回セミナーを開催いたしました。今回も前2回と同様に、大変多くの皆様にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、本日は、「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」をテーマに開催いたします。

近年、新しい技術であるブロックチェーン技術を活用して、貿易関連情報をシームレスかつリアルタイムに共有化する、デジタルトランスフォーメーション（DX）による物流ネットワークの構築の動きが広がっています。これに伴い、国際物流の効率化や新たなサプライチェーンの構築など、様々な効果が期待されており、国際物流を変革する動きとして大いに注目されています。

また、国内では、港湾においてサイバーポートの全国運用が開始され、港湾物流手続きの電子化が進んでいるほか、税関においても輸入者の電子データによる帳簿保存を認める制度改正がなされ、さらに、法務省を中心に船荷証券の電子化に向けた法改正の動きがあるなど、貿

易完全電子化の実現と新たな貿易関連サービスの展開が見込まれています。

本日の JMC海事振興セミナーでは、このような状況を踏まえ、我が国においてその最先端を行くブロックチェーン技術の専門家及び貿易情報連携プラットフォームを開発・推進する企業をお招きし、「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」について、皆様と共に最新の情報を共有し、考察を深めたいと思います。

本日は、最初に流通科学大学名誉教授の森先生に「海事・貿易の電子化の現状」について基調講演をしていただきます。

次に、神戸大学大学院准教授の平田先生から「ブロックチェーン技術」について、続いて株式会社トレードワルツの小島社長と A.P.モラー・マースクの市村アジア太平洋地域プロダクトマネージャーから、代表的な「貿易情報連携プラットフォーム」についてご発表いただきます。

最後に、森先生に本日のセミナーの総評と皆様との質疑応答をしていただく予定です。

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って真に有益なものとなりますことを期待いたしまして、私の冒頭の挨拶といたします。

本日は、誠にありがとうございます。

閉会挨拶

皆さんこんにちは。理事長の平垣内でございます。

閉会に当たり、まずは本日ご登壇いただきました講演者の方々に感謝を申し上げます。森さん、平田さん、小島さん、市村さん、誠に有難うございました。

ブロックチェーン技術につきましては、当初はビットコインと狭く捉えられておりましたが、最近では、炭素の排出証明、バッテリーのプラットフォームやNFTアートなどへの活用可能性が広がっており、本日はわかりやすく内容を伺うことができました。

貿易のプラットフォームについては、ブロックチェーンの活用を含め、貿易手続きのデジタル化にとどまらず、私自身コンテナの発明以来の海上物流のイノベーションの可能性を秘めているところみではないかと思っております。

確かに今までの情報中心のプラットフォームとは異なり、モノが関係するだけに難しいところがあると思います。今後は港から先だけでなく、ラストマイルまで繋がって、あるいは航空輸送とも連携して物流全体へのいわゆるフィジカルインターネットへの発展が期待されるところです。

また、更なる発展として、サプライチェーン全体のパンデミックや自然災害などの場合の事業継続性の確保やEUなどで商品のライフサイクルでの規制が厳格化されることに対応した環境面でのトレースという役割も担う可能性があります。

あるいは別の観点では、本来ビジネスの観点で発展したものですが、コスコが加入していないなど一带一路のような国家戦略と無縁ではなく、昨今のウクライナ情勢や北朝鮮制裁への対応から経済安全保障の文脈にも関係しうるのではないかと思います。

国際情勢はコロナやウクライナへのロシアの侵攻など、依然として不透明な状況が続いておりますが、国際的なサプライチェーンの再構築などの動きが加速化しております。そのような状況下で、新しい技術であるブロックチェーン技術を活用した国際物流の効率化のためのデジタルトランスフォーメーション（DX）の動きもより活発化しその効果が期待されます。

つづいて当センターの紹介を簡単にさせていただきます。

日本海事センターは、一般社団法人日本船主協会様と日本水先人会連合会様からご寄付いただいた寄付金を基に、海事社会を取り巻く様々な課題解決に向けて海事社会のニーズに即した調査研究に取り組むとともに、海事社会の発展に積極的に貢献して参るべく幅広い活動を行っております。

当センターの事業としては、世界的な海上コンテナ荷動きや運賃の動向について毎月発表するなどの海事の調査研究事業に加え、世界でも有数の海事関係の専門図書館である海事図書館の管理運営事業、そして海事関係団体の支援のために補助金を交付する海事公益支援事業という 3 つの公益事業を柱に展開しております。

詳しい事業活動につきましては、ホームページで閲覧できます。さらに、毎月メールマガジンも発行して、コンテナ関連の発表や各種トピックスもお知らせするなど情報発信にも努めておりますので、ぜひご活用いただければと思います。

本日は第 3 回JMC海事振興セミナーを開催いたしました。次回は 8 月 30 日（火）に神戸で第 30 回海事立国フォーラムを「今後の海事社会に向けた海事人材

の育成と将来展望」というテーマで開催を予定しております。コロナ感染症対策の観点から200名の定員を設けておりますが、遠方の方にもご参加いただけるようYouTube配信も同時にいたしますので、皆様のご参加をお待ちしております。

また、本日のセミナーのアンケートにもできる限りのご回答の協力をお願いできればと思います。アンケートの結果を踏まえて、よりよいセミナーの開催を目指して参りますので、よろしくお願いいたします。

本日は、最後までご視聴いただき、誠に有難うございました。

第4回 JMC 海事振興セミナー
「洋上風力発電への海運業界の進出と将来展望」

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、「洋上風力発電への海運業界の進出と将来展望」と題し、第4回 JMC 海事振興セミナーをオンライン配信により開催いたします。

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：2022年10月12日（水） 14:00～16:00

開催方法：オンライン（Zoom ウェビナー）

※若干名、会場での参加が可能です。ご希望の方はお問合せください。

概 要

近年、再エネ海域利用法の下で洋上風力発電の導入への取組が日本各地で進められており、外航海運企業グループでも新たな商機として調査、輸送・建設・敷設、メンテナンスなどの各局面での取組が進められています。

今回は、洋上風力に関わる船舶に詳しい有識者より今後必要と思われる取組みや課題等について講演して頂き、海運業界・船舶の観点から洋上風力に関する展望を探ることと致します。

14:00 【開会挨拶】 (公財) 日本海事センター 会長 宿利 正史

14:05 【取組報告①】「商船三井グループの洋上風力発電事業への取り組み」
株式会社商船三井エネルギー営業本部電力・風力エネルギー事業群
第二ユニットユニット長 杉山 正幸 氏

14:25 【取組報告②】「洋上風力発電事業における船舶への期待」
一般財団法人日本海事協会事業開発本部環境・再生可能エネルギー部
専任部長 三浦 明純 氏

14:45 【研究発表①】「洋上風力発電所設置に係る特殊船舶の活用および一般船舶との調整」
神戸大学大学院海事科学研究科 教授 藤本 昌志 氏

15:05 【研究発表②】「海外における航行安全確保の取組等の動向」
(公財) 日本海事センター企画研究部 研究員 坂本 尚繁

15:25 【総評と質疑応答】 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

16:00 【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/S998268/> (申込期限：10月6日（木）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】

株式会社商船三井エネルギー営業本部電力・風力エネルギー事業群

第二ユニットユニット長 すぎやま まさゆき 杉山 正幸 氏

1993年3月慶應義塾大学法学部卒業
 1993年4月大阪商船三井船舶株式会社入社
 1999年4月ナビックスライン株式会社と合併 株式会社商船三井と社名変更
 2014年6月LNG船部第二グループリーダー
 2016年6月Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA), LLC. Houston Office
 2019年4月石炭・エネルギープロジェクト部長
 2020年4月石炭・再生エネルギープロジェクト部長
 2021年4月風力エネルギー事業部長
 2022年4月電力・風力エネルギー事業群 第2ユニットユニット長



一般財団法人日本海事協会事業開発本部環境・再生可能エネルギー部

専任部長 みうら あきずみ 三浦 明純 氏

1988年3月九州大学工学部造船学科卒業
 1988年4月財団法人日本海事協会船体部 その後、検査技術部等を経て
 2021年4月一般財団法人日本海事協会 環境・再生可能エネルギー部



神戸大学大学院海事科学研究科教授 ふじもと しょうじ 藤本 昌志 氏

1991年神戸商船大学商船学部航海学科卒業、神戸商船大学乗船実習科修了、日本郵船株式会社入社、航海士として海上及び陸上勤務
 1999年より神戸商船大学助手として海上交通法、海事行政、海事教育などの教育、研究に従事
 2005年大阪大学大学院法学研究科博士後期課程修了
 2007年神戸大学大学院海事科学研究科准教授
 2022年神戸大学大学院海事科学研究科教授、附属練習船「海神丸」船長
 博士（法学）・一級海技士（航海）



（公財）日本海事センター企画研究部 研究員 さかもと なおしげ 坂本 尚繁

東京大学教養学部卒業
 東京大学大学院総合文化研究科修士課程修了
 東京大学大学院総合文化研究科博士課程満期退学
 大学院では国際法・国際環境法を専攻。
 2020年4月から現職。企画研究部において洋上風力発電、海運環境政策などの調査研究業務に携わる。所属学会は、国際法学会、日本海洋政策学会。



早稲田大学法学学術院教授 かわの まりこ 河野 真理子 氏

筑波大学社会科学系専任講師、助教授を経て、2004年から早稲田大学法学学術院教授。交通政策審議会海事分科会長、港湾分科会委員等。2021年度は、基地港湾のあり方に関する検討会委員及びカーボンニュートラルレポートの形成に向けた有識者検討会委員等も務めた。2021年度の主要著作は、「国際社会における正義の実現と裁判手続」『国際関係と法の支配（小和田恒国際司法裁判所裁判官退任記念）』（信山社）。



第4回 JMC 海事振興セミナー 開催結果 「洋上風力発電への海運業界の進出と将来展望」

日 時：2022年10月12日（水）14：00～16：00

開催方法：オンライン配信（Zoom ウェビナー）

1. 開催概要

令和4年10月12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4回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は「洋上風力発電への海運業界の進出と将来展望」と題して、Zoom を活用したオンライン配信により実施いたしました。（参加者数：435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) 「商船三井グループの洋上風力発電への取り組み」

杉山正幸 株式会社商船三井エネルギー営業本部
電力・風力エネルギー
事業群第二ユニットユニット長



持続可能な企業を目指し「商船三井グループ環境ビジョン2.1」として2050年までの温室効果ガス（GHG）排出量実質ゼロなど3つの中長期目標を掲げ、グループ全体での洋上風力発電事業ほか低・脱炭素事業の拡大など5つの戦略で取り組んでいることについて紹介がありました。

また、海運業・海洋事業で培われた知見やリソースを活用できることなど商船三井グループが洋上風力発電事業に取り組む理由や、発電事業に加えて立地環境調査、物流、建設・設置からO&Mまでの洋上風力バリューチェーン全体へ渡る事業内容、とくに浮体式洋上風力発電所においてO&Mを含む浮体式構造物での知見・経験が活用可能であること等について説明がありました。

(2) 「洋上風力発電事業における船舶への期待」

三浦明純 一般財団法人日本海事協会事業開発本部
環境・再生可能エネルギー部専任部長



浮体式洋上風力発電共同研究、福島沖洋上風力発電実証プロジェクトへの参画をはじめ、風車型式承認事業、ウィンドファーム認証事業など日本海事協会の風力発電との関りについて説明がありました。特にウィンドファーム認証事業に関する認証モジュールと審査について、および浮体式洋上風力発電設備に関する船級検査について、紹介がありました。また、日本海事協会が行っている Marine Warranty Survey (MWS) 事業について、各検査項目を含めた紹介がありました。最後に、官庁・発電事業者・EPCなど関連業界から寄せられた船舶・海運への期待について、洋上風力発電の導入拡大は作業船の可用性次第であるところ欧州では今後作業船数の逼迫の可能性があると、また許容有意波高について課題があることなどの説明がありました。

(3) 「洋上風力発電所設置に係る特殊船舶の活用および一般船舶との調整」

藤本昌志 神戸大学大学院海事科学研究科教授

洋上風力発電設備の設置に関する海域調査・検討、輸送・物流、設置・据付、運転・保守の各フェイズに応じて使用される調査船、運搬船、設置船（SEP 船）、ケーブル船、作業員輸送船などの特殊船舶について説明がありました。さらに特殊船舶を活用した幅広い取組みの可能性について、欧州における歴史を含めて紹介がありました。

また、設置工事等の際の一般船舶との調整に関し、一般船舶と作業船等の交通整理のための VTIS 業務について、港務通信・情報の共有・動静把握などによる運航支援、日本における民間のポータルラジオや海上保安庁の交通管制などの取組みについて説明がありました。



(4) 「海外における航行安全確保の取組等の動向」

坂本尚繁 (公財) 日本海事センター研究員

海事センターにおけるこれまでの洋上風力調査の概要とその内容として、①英国、②台湾、③その他の国（ドイツ・オランダ）における航行安全確保の取組みの概要について説明をしました。①英国については、事業者側および船舶側が参照すべき事実上の基準とされる航行安全ガイドラインの内容、②台湾については、船舶航行安全の確保に関するガイドラインの制定などの取組み状況、③ドイツ等については、航行規制などの規制的な手法について紹介いたしました。



4. 質疑応答

コメンテーター（早稲田大学法学学術院教授 河野真理子先生）

より報告者への質問事項

(1) 杉山様への質問

「洋上風力発電事業において輸送や設置工事、関係する人員の育成事業にとどまらず、船会社として発電事業そのものに参入する意義やその背景について」質問があり、「草創期にある日本の洋上風力産業において相応に役割分担をして産業の発展に貢献し、また商船三井が提供するサービスの品質を向上していくには、サプライチェーンに対してどのようなニーズや要請があるのか正確に理解する必要がある」との回答がありました。

また、「浮体事業を展開していくうえで、現時点で想定している課題等について



て」質問があり、「今後日本の海域で主流となる浮体式基礎の種類・製造場所・係留手法など施工面の課題、そのための港湾等インフラ整備の必要に加え、沖合での設置に向けた利害関係者の特定、調整の方法など調整面にも課題がある」との回答がありました。

(2) 三浦様への質問

「認証事業に関係する法令や基準が含む課題について、特に洋上風力発電の活性化の観点から」質問があり、「ウィンドファーム認証における審査時間の見直し、**Marine Warranty Survey** の日本の状況に合わせた一層の合理化のほか、船舶の許容有義波高の設定につき整理の必要があり、日本の事業者が不利にならないよう検討を進めたい」との回答がありました。

また、「日本の海運業が今後果たしていくべき役割や日本の海運業に期待していることについて」質問があり、「洋上風力事業に精通する人材育成が急務で共通基盤の整備の必要があり、**NK** としても **Internet of Wind Energy** というプラットフォームの起ち上げ等の協力・取組みを行っていく」との回答がありました。

(3) 藤本様への質問

「一般船舶の運航との調整に関する日本特有の課題について、特に重要なものと思われるものは何か、日本が洋上風力発電事業を積極的に推進していくためにどのような対応が必要か」質問があり、「日本で行われている民間のポートラジオと海上保安庁の交通管制との間の調整や、漁業分野との共存・共栄をどのように図っていくかが重要となる」との回答がありました。

(4) 坂本への質問

「海外の取組の中で、特に日本において参考とすることが有益であると考えられるものについて」質問があり、「英国のような事業者・船舶それぞれに対する航行安全ガイドラインの作成・整理のほか、安全水域の活用などが参考となりうる」と回答いたしました。



5. 総評

河野先生から以下のコメントがありました。

洋上風力発電は今後日本がGHG削減を行っていくための発電方法として不可欠のものとなると考えられるが、洋上風力発電の特性を踏まえ、今後以下の諸点の検討が必要となる。①洋上風力発電という産業は近年大きく発展しており、この発展のスピードに応じた迅速な意思決定が必要となる。②欧州で洋上風車は大型化の傾向にあるが、国際的な動向も踏まえつつ、日本にとっての適切な規模を別途検討することも重要となる。③欧州の北海沿岸諸国では洋上風車の製造及び設置に関する国際分業が行われているが、日本としてもかかる国際ネットワークへの参加が重要となる。④洋上風力産業の基盤としての港湾施設の整備が必要であり、洋上風車の効率的な設備製造と設置のためには大規模な施設が不可欠となる。⑤洋上風力発電では特殊な技術を持った人材があらゆる場面で必要であり、人材育成が必要である。⑥これらの点に適切に対応をしていくためにも、2050年GHGネットゼロ目標達成のため、投資の拡大について考える必要がある。

また、欧州では海洋空間計画の策定の動向が進んでいるが、日本でも海洋の利用方法の多様化・重複に伴って、限られた海域でそれぞれの利用目的をどのように合理的に調整するのか検討する必要がある、欧州諸国等で取組まれている海洋空間計画の取組みが参考となる。

6. 視聴者からの質問と回答

① 杉山様に向けた質問

「多くの事業者・船会社が洋上風力に関わる中、商船三井ならではの強みや独自性、顧客に信頼感を与える要素について」質問があり、「海運業・海洋事業で培わ

れた知見のほか、風力エネルギー事業部の設立をはじめとする体制整備、台湾における洋上風力発電事業への参画による様々な知見の獲得、これまでの浮体技術・知見の蓄積などが挙げられる」との回答がありました。

② 三浦様に向けた質問

「作業船の可用性について、日本は十分と考えられるか。および日本で洋上風力発電を拡大していく上で、船の可用性以外にどのような課題があるか」質問があり、「NKとしての船舶の可用性予測は難しいが、引き続き関連業界に船舶の必要性を伝えていきたい。今後は浮体の技術開発が重要で、グリーンイノベーション基金事業等を通じ官民一体でのコスト削減の取組みが必要」との回答がありました。

③ 藤本様に向けた質問

「洋上風力発電産業の人材はどこで養成されているか、および神戸大学海事科学研究科としての関連する取組みについて」質問があり、「基本的に海技免状を取得できる学校を卒業したのち海洋土木業界に入って OJT で技術を取得しているのが現状。欧州の業界スタンダードが世界標準となりつつあり、日本としてキャッチアップが必要。一大学一研究科だけの対応は困難であり、オールジャパンとしての取組みが必要」との回答がありました。

④ 坂本に向けた質問

「安全水域の導入につき実際にとられる実施措置について」質問があり、「英国では警備船で現場海域の監視を行うほか、海域は遠隔でモニタリングされており、安全水域への侵入等の違反をした場合には処罰がなされる」と回答いたしました。

7. 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

公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。第4回JMC海事振興セミナーの開催に当たり、ご挨拶を申し上げます。

まず最初に、去る8月30日に神戸市で開催しました「第30回海事立国フォーラム in 神戸」に大変多くの皆様にご参加いただきましたこと、並びに久元神戸市長及び田淵神戸運輸監理部長をはじめ関係機関・団体の皆様から多大なるご協力をいただきましたことに対しまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

また、今回で第4回目となります「JMC海事振興セミナー」に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。

さて、本日は、「洋上風力発電への海運業界の進出と将来展望」をテーマといたします。

近年、気候変動対策の一つとして、世界的に再生可能エネルギーの導入拡大が求められており、洋上風力発電にも期待が集まっています。

我が国においては、2050年までに温室効果ガスの排出をゼロにするというカーボンニュートラルの実現に向けて、洋上風力発電については、2030年までに1,000万キロワット、2040年までに最大4,500万キロワットの導入目標が定められ、いわゆる「再エネ海域利用法」に基づく取組みが進みつつあります。

片や先行する欧州では、すでに北海を中心に多数の洋上風力発電所が稼働しており、世界風力会議の年次レポートによれば、累積導入量は2021年末で約2,780万キロワットに達しており、またアジアでも、中国が約1,975万キロワット、次いで台湾が約24万キロワットに達しています。一方で、日本の累積導入量は同年末で約8.5万キロワットであり、欧州の0.3%、中国の0.4%、台湾の35%程度にとどまっている状況です。

さらに、本年3月のロシアのウクライナ侵攻に伴い、資源・エネルギーの安定

的な確保という我が国の経済安全保障の観点からも、洋上風力発電の重要性が一層高まっています。

このような中、我が国の海運業界では、昨今の洋上風力発電の導入拡大の動きを新たな商機ととらえ、調査、輸送・建設、メンテナンスなどの各フェーズにおいて積極的にサービスの提供を行うなど、これまでに蓄積してきた知見や経験を活かしたビジネスの拡大が進展しつつあります。

また、洋上風力発電の導入に伴い期待される雇用の創出や地域の活性化にも関心が高まっています。

今回は、このような状況を踏まえ、海運及び船舶の観点から洋上風力発電に関する課題や今後の展望を探ることといたしました。

まず最初に、株式会社商船三井の杉山様と日本海事協会の三浦様から、それぞれ取組みの状況についてご報告していただきます。

次に、神戸大学の藤本先生と当センターの坂本研究員から、それぞれ専門分野について発表していただきます。

その後、早稲田大学の河野先生に、本日のセミナーに登壇された皆様との質疑応答と本日のセミナーの総評をいただいた上で、各講演者には視聴者の皆様からの質問にお答えいただく予定です。

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って真に有益なものになりますことを期待いたしまして、私の冒頭の挨拶といたします。

本日は、誠にありがとうございます。

閉会挨拶

常務理事の下野でございます。

本日は講演者の方々に大変貴重なご報告と発表をいただき、また河野先生には講演者との質疑応答とともに総括的な取りまとめをしていただきました。また、最後には各講演者が視聴者からの質問にも答えていただきました。

約2時間という限られた時間ではありましたが、盛り沢山かつ有意義な内容となったと思います。本日も登壇いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。

皆さまご承知の通り、我が国では、導入が先行している欧州とは気象・海象の条件が異なり、また日本海側と太平洋側では自然条件や航行環境が異なるなど、洋上風力発電の導入拡大に向けた課題は少なくありません。

洋上風力発電に関する事業は広域なエリアを必要とし、国際分業も行われているように関連産業の裾野も広い「一大産業」です。風車の大型化が進んでいることなども踏まえると、効率性を勘案しながら、港湾施設を拠点として、設置からメンテナンス、そして解体に至るまでのすべてのフェーズにおいて洋上での安全を確保していくことが大変重要です。

また、今後は、各講演者からもご発言があったとおり、沖合の海域において浮体式の構造物を構築する動きが進むことが予想されます。その場合、一般航行船舶の航路や漁業、海洋レジャーとの調整の問題を含め、係留技術の開発、港湾の開発・強化、人材育成、さらには河野先生からもご指摘のあった「海域利用の合理化」など、様々な課題に関して関係者間で検討していく必要があると考えています。

当センターとしましては、主に海事の振興及び船舶の適正な利用、航行安全等の観点から、海外の取組動向等について調査を行っておりますが、今後多様なニーズを踏まえ、調査研究を深めて参る所存です。

今回のセミナーを契機としまして、今後多くの関係者の連携・協働が深まり、更なる取組の拡大が進んでいくことを期待したいと思います。

本日は長時間にわたりましてご参加・ご視聴いただき誠にありがとうございました。

第5回 JMC 海事振興セミナー
「船荷証券の電子化にともなう法整備と利用促進」

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、「船荷証券の電子化にともなう法整備と利用促進」と題し、第5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：2022年12月9日（金） 14:00～16:00

場 所：オンライン配信（Zoom ウェビナー）及び海事センタービル4階会議室

概 要

昨年、デジタル社会形成基本法が施行され今年6月には「規制改革実施計画」及び「デジタル社会の実現に向けた重点計画」が策定されるなど、船荷証券の電子化に向けた制度設計等が進められている。

一方、国連国際商取引委員会でも、電子的移転可能記録モデル法（MLETR）が2017年に採択されるなど、国際社会においてもデジタル社会に対応した法整備の必要性の認識が高まっている。

これらの動向を踏まえ、（公社）商事法務研究会は「商事法の電子化に関する研究会」（座長：東京大学 藤田友敬教授）を立ち上げ、2021年4月から2022年3月まで10回にわたり同研究会を開催し、報告書を公表した。また、同研究会での成果を踏まえ、法務省は2022年2月、商法の船荷証券に関する規定等の見直しを行うため、法制審議会第194回総会に対し諮問し、商法（船荷証券等関係）部会（部会長：東京大学 藤田友敬教授）が設置され、審議が進められている。

今回は、海運・物流業界の法務担当者、弁護士事務所関係者等の専門家を対象として、国における審議内容等の情報共有を行うとともに、電子船荷証券の抱える法的問題点の確認及び利用促進に向けた課題の解決策の探求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 「我が国における船荷証券電子化に関する法整備の意義」
(公財) 日本海事センター企画研究部上席研究員 中村 秀之

14:15 「船荷証券の電子化に関する検討状況」
法務省 民事局 参事官 渡辺 諭 氏

15:00 「実務家の視点から船荷証券の電子化を考える」
弁護士法人 山口総合法律事務所 弁護士 山口 修司 氏

15:20 【Q&Aセッション】
モデレーター： 弁護士法人 阿部・阪田法律事務所 弁護士 池山 明義 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/S626221/> （申込期限：12月5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】

(公財) 日本海事センター企画研究部上席研究員 なかむら ひでゆき 中村 秀之

1995年 3月 一橋大学法学部卒業
2004年 3月 早稲田大学大学院政治学研究科博士後期課単位取得退学
2004年 4月 在オランダ日本国大使館専門調査員
2007年 4月 日本海事センター研究員
2018年 4月 主任研究員
2022年 4月より現職
流通経済大学非常勤講師



法務省 民事局 参事官 わたなべ さとし 渡辺 諭 氏

2003年 10月 名古屋地裁判事補
2006年 4月 大阪法務局訟務部付
2008年 4月 大阪地裁判事補
2010年 4月 山形家裁鶴岡支部判事補
2013年 4月 法務省民事局付
2016年 4月 東京地裁判事
2018年 4月 津地家裁四日市支部判事
2020年 10月 法務省民事局参事官



弁護士法人 山口総合法律事務所 弁護士 やまぐち しゅうじ 山口 修司 氏

1980年 3月 京都大学法学部 卒業
1982年 4月 司法修習を終了し、弁護士登録（神戸弁護士会所属）
1987年 4月 イギリスのクライド・アンド・カンパニー法律事務所
（海事専門のソリスター事務所）にて日本人弁護士として執務
1988年 5月 第一東京弁護士会に登録換え
1990年 9月 岡部・山口法律事務所を開設
2004年 9月 日本海運集会所東京海事仲裁協会仲裁人名簿登載
以降年2-3件仲裁案件を扱う(ad hocを含め)
2010年 1月 岡部・山口法律事務所 代表パートナーに就任
2011年 4月～2021年 3月 原子力損害賠償紛争審査会専門委員
2014年 4月～2016年 1月 法制審議会商法（運送・海商関係）部会 委員
2021年 4月～2022年 3月 商事法の電子化に関する研究会 メンバー
2022年 4月～現在 法制審議会商法（船荷証券等関係）部会 委員
2022年 4月 中央大学法科大学院客員教授
2022年 6月 公益財団法人日本海法会 監事に就任



弁護士法人 阿部・阪田法律事務所 弁護士 いけやま あきよし 池山 明義 氏

1989年 3月 東京大学法学部卒業
1989年 4月～1992年 3月 日本郵船株式会社 勤務
1991年 10月 司法試験第二次試験合格
1994年 4月 東京弁護士会に入会（弁護士登録）、当事務所に入所
1995年 11月 ロンドン大学ユニバーシティ・カレッジ 法学修士
（海事法専攻〈With Merit〉）
2015年 6月～2016年 1月 法制審議会商法（運送・海商関係）部会 委員
2021年 4月～2022年 3月 商事法の電子化に関する研究会 メンバー
2022年 4月～現在 法制審議会商法（船荷証券等関係）部会 委員



第5回 JMC 海事振興セミナー 開催結果 「船荷証券の電子化にともなう法整備と利用促進」

日 時：2022年12月9日（金）14：00～16：00

開催方法：オンライン配信（Zoom ウェビナー）

1. 開催概要

令和4年12月9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5回 JMC 海事振興セミナーを開催いたしました。

当日は「船荷証券の電子化にともなう法整備と利用促進」と題して、Zoom を活用したオンライン配信により実施いたしました。

多くの視聴者から参加登録をいただき、盛況裏に開催することができました。

（参加者数：372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) 「我が国における船荷証券電子化に関する法整備の意義」

中村秀之 (公財) 日本海事センター上席研究員

我が国における船荷証券電子化の法整備の必要性・重要性等について説明を行いました。



(2) 「船荷証券の電子化に関する検討状況」

渡辺諭 法務省民事局参事官

デジタル社会に対応した法整備の必要性について、国際動向の加速化や国際海上運送に関する実情調査の結果、さらには商事法の電子化に関する研究会での議論などの説明がありました。



そのうえで、法制審議会の部会として、検討をするに当たっての重要な観点として「国際的な調和」と「技術的な中立性」があり、これを踏まえて、具体的な制度設計をするに当たっての主な論点として、

- ①電子船荷証券記録の法的位置づけと類型
- ②電子船荷証券記録の発行等
- ③電子船荷証券記録の技術的要件等
- ④電子船荷証券記録と船荷証券の転換
- ⑤電子船荷証券記録の譲渡
- ⑥電子船荷証券記録の効力
- ⑦その他

の紹介とそれぞれの論点に関する法制審議会での検討状況が説明されました。

その後、法制審議会商法部会の今後の展望についても説明がありました。我が国における船荷証券電子化に向けた法整備が有する意義等について説明がありました。

(3) 「実務家の視点から船荷証券の電子化を考える」

山口修司 弁護士法人山口総合法律事務所弁護士

まず船荷証券の電子化の必要性に関して、

- ①有価証券である船荷証券の遅延
- ②資金回収の遅延
- ③通関手続きの煩雑性
- ④書面の電子化の潮流



について説明がありました。

そのうえで、電子船荷証券法制化の方向と各論点として、

- ①有価証券性
- ②電子船荷証券使用の同意
- ③電子船荷証券と紙の船荷証券の転換
- ④署名
- ⑤国際海上物品運送法やヘーグ・ヴィスビー・ルールズ等の適用

について説明が行われました。

さらに、今後の検討事項として、

- ①複合運送状の規定の必要性
- ②強制執行のやり方
- ③その他

について説明が行われました。

4. Q&A セッション

モデレーター（弁護士法人阿部・阪田法律事務所 池山明義弁護士）より報告者への質問事項があり、それぞれ意見交換がなされました。

(1) 質問

現行法で電子船荷証券は有価証券やモノではなく、従って占有できないといったことが議論を複雑なものにしていると理解した。そうであるならば、今回作ろうとしている新たな法律で、電子船荷証券が商法の船荷証券に関する規定やあるいは民法の有価証券の規定の適用される船荷証券とみなすと決めてしまうほうがシンプルではないか。それが難しいのはなぜか。



【渡辺様のご回答】

我が国の法体系上、「所有権」は「物」を対象とするものであり、「物」は「有体物」をいうとされている。電子データは「物」ではないため、それに対する「所有」という概念をそのまま用いることは理論的に難しい。例えば紙の船荷証券への強制執行のような動産の強制執行では執行官が物を強制的に取り上げるということが出来るが、電磁的記録を取り上げることはおそらく難しい。電子船荷証券記録について紙の船荷証券を所有・使用等している状態と同様の法状態をどのように作りこむかという点は、今まさに法制審で議論しているところである。

【山口様のご回答】

電子船荷証券と呼ばれるものはあくまで電子船荷証券記録であり、モノではない。大陸法を採る我が国では法制上、全体的にバランスを取って進めていくためにはモノあるいはモノと同等だと言いつらなければならないが、その点に難しさがある。いわゆるコモンローの国、特にイギリスは電子船荷証券記録について占有まで認め、あとは従来の判例に基づいて裁判所が現実妥当性のある判決をしていけばよいとしているが、我が国は逆であって、法制度の準備がない限り裁判所は判決や決定を下すことができない。大陸法に共通する問題である。

(2) 質問

電子船荷証券を使用するにあたり、現時点では最初の当事者である荷受人の同意は不要とする方向だと伺った。他方、今ある電子船荷証券のサービスを使い始めようとする、関係者全員の同意が必要という考え方が多いように思われるが、どう考えるか。これと関連するが、電子船荷証券から流通の途中で紙の船荷証券転換を認めるかについては見解が対立している状況と伺った。船荷証券を所持する荷主の側と発行する運送人の側で利害の対立する問題であると考え、荷主と運送人という両方の側面を持つフォワーダーなどは実務的に難しい問題に直面するのではないか。

【山口様のご回答】

一つ目の電子船荷証券の発行に当たり誰の同意が必要なのかという点について。荷受人の同意の問題は売買契約で解決してもらえば済むと考えている。常に荷受人の同意が必要とすると運送人としても電子船荷証券の発行が難しくなり、最終的には使用を阻害する要因となりうる。立法段階としては船荷証券の契約当事者である運送契約の当事者である運送人と荷送人の同意があればよいのではないかと考えている。二つ目の質問である転換権は運送人と荷受人の利害が対立する点である。一方で運送人からすれば紙の船荷証券を届ける方法・リスクという問題が、他方で荷受人からすれば電子船荷証券が法制化されていない、あるいは通関に必ず紙の船荷証券が必要な場合があるといった問題が考えられる。この点については、荷受人・持参人には売買契約に入るか否かについて選択権があることから、運送人に転換請求があったときには紙の船荷証券を発行しなければならないという義務を課す必要はないようにも思われる。特にフレイトフォワーダーからすると、船荷証券の準拠法によっては、自らは実運送人に対する転換権を持たないにもかかわらず、荷主からは転換請求を受けるという大変難しい立場になる可能性もあるため、フレイトフォワーダーとしては義務化でない解決が望ましいであろう。ただ技術的には可能である

ことから、運送人の同意によって認めるといった解決がなされていくのではないかと考えている。

【渡辺様のご回答】

荷受人の最終的な承諾が得られないことや運送人が紙への転換を拒否することはあまりないように思われる。ただ、荷受人の承諾を法律上の要件とすると、実務慣行に様々な影響が及びかねないことや、事前に承諾を取っておかないと無効になるのかといった話にもなってしまう。利用の促進を妨げる必要のない要件を入れないよう法整備を進めている。転換については利害対立があるためどれがいいと当方からは申し上げにくいですが、運送人が容易に対応しうる場合においても拒否することがあるかという点もあるし、転換請求権・義務を認めずともそういった場合においては信義則上のルールなどの形で対応する可能性もあると考えられ、議論されているところである。



5. オンラインによる一般からの質問

(1) 質問

中村研究員の資料 14 頁にて「バーチャルなモノが、「モノ」であるかのような機能を担えるようにする革新的な法律になる可能性」があるのご説明がございました。そして、渡辺参事官の資料 1 4 頁で「それ自体を財産権とすることは難しい」とご説明がありました。一方で、「電子船荷証券記録を使用、収益及び処分する権利とする考え方」も示されて議論されたと聞き及んでおります。その場合電子船荷証券において財産権を立法で措定することになりますでしょうか。極端の例にて的の外れかもしれませんが、たとえば（立法的整備はされていないものの）判例で慣習法上の物権として認められている温泉権との比較を

愚考して質問申し上げました。

【渡辺様のご回答】

つい先日の法制審で議論されたホットな論点である。こういった権利を観念して譲渡の対象とするならば財産権ということになり、強制執行の対象としていくことも含めて考えられる。相当チャレンジングな考え方で、今後どうなるかはこれからの議論になると考える。

【山口様のご回答】

新たな権利を認めるというのは法制上難しい話かと思う。現段階においては抽象的な、しかも電子空間における権利などを総合的に構築するような概念も出来上がっていない。ほとんどの問題点は今までの法体系の中で解決可能であって、難しい点である強制執行も現実的にはあまり起こりえないため、そのために新たな概念を作り上げることは本末転倒であるようにも思われる。

(2) 質問

電子船荷証券が法的に「物」か否かは別にして、強制執行等引渡し時の権利（質権？）に係るトラブルにおいて、航空運送状や海上運送状の観点では、どのように法的に解釈し、乗り越えられているのでしょうか？法の規定があるに越した事はありませんが、年に何万件もの運送を取り扱う総合商社において、他商社も含め何十年以上もトラブルが現実に起きた事例を聞いた事が無い事で以って、この議論が止まってしまふ、時間が余計に掛かってしまふ事は誰も本意では無いと思います。山口弁護士がおっしゃる「判例を先に作っていく」という柔軟性は、日本の法曹界に無いものでしょうか？

【山口様のご回答】

運送状は債権（引渡請求権）の差し押さえという形で強制執行が可能であると考えている。有価証券である船荷証券は動産の執行という形で行われると考えられるが、このような事例はあまりなかったと想定されるため、電子船荷証券記録についても執行という要請が本当にあるかは疑問である。大陸法では予想される法的事案について条文を置くことが要請されていることから、この点を考慮しているが、実務において問題になって大きなトラブルに発展するとは考えていない。

【渡辺様のご回答】

運送状と異なり、電子船荷証券記録には船荷証券の効力と同じものをつけていくことから、根本的な違いは避けられないと考えている。実務的に大きな

問題が生じるとは考えていないが、例えば強制執行の方法が変わってくるため、この点の検討を放棄することは我が国では基本的には認められない。他方で実務的に大きな問題にならないであろうこの問題がネックとなって法整備に向けた流れが止まるということではなく、ほかにも数多くある論点と並行して議論しており、許される限りで真剣な検討をしていきたいと考えている。

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。公益財団法人日本海事センター会長の宿利正史です。

皆様それぞれに師走でお忙しい中にもかかわらず、本日も多くの皆様にご参加いただいております、感謝申し上げます。

早いもので、本年3月から開始しました「JMC 海事振興セミナー」も、今回で第5回目となります。

本日は、「船荷証券の電子化にともなう法整備と利用促進」をテーマといたします。

去る7月に開催しました第3回JMC 海事振興セミナーでは「国際物流における我が国の貿易電子化の現状と展望」をテーマといたしましたが、本日はこれに関連して、有価証券である「船荷証券」に着目し、その電子化に向けた法整備の取組みの動向と今後の利用促進についてとりあげたいと思います。

本日ご参加いただいている皆様はよくご承知のとおり、国際貿易における船荷証券は、現在紙媒体で取引が行われています。その結果、貿易関連企業などでは、紙媒体の船荷証券よりも先に貨物が目的地に到着したり、あるいは昨今では職員のテレワークの妨げとなってしまうなど、貿易実務に様々な支障が生ずる事態となっております。

この問題について、2020年10月に経団連から、「商法においては紙

媒体の船荷証券が前提とされており、電子船荷証券には有価証券としての法的裏付けがない」として、「船荷証券の電子化」について規制改革要望がなされました。

その後、政府の規制改革推進会議での議論、そして法務省の「商事法の電子化に関する研究会」での調査審議を経て、現在、法制審議会商法部会において調査審議が進められています。

船荷証券の電子化は、今後のデジタル社会における国際貿易の完全電子化や貿易実務の省力化・迅速化などに大変大きな効果が期待できるものと考えられます。

本日のJMC海事振興セミナーでは、このような状況を踏まえ、当センターの中村上席研究員から「法整備の意義」について紹介した後、法務省の渡辺参事官から「法整備に向けた検討状況」の紹介、そして海事弁護士で法制審議会商法部会の委員をしておられる山口弁護士から実務家の視点に基づく解説を行っていただきます。その後、同じく海事弁護士で法制審議会商法部会の委員をしておられる池山弁護士がモデレーターとなって皆様との質疑応答を予定しています。

本日のセミナーは、いささか専門的な内容に及ぶかと思いますが、この機会に皆様と共に最新の情報を共有するとともに、電子船荷証券が抱える法的問題点を確認し、さらにその利用促進に向けた課題の解決策に関する考察を深めたいと考えています。

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

益なものになりますことを期待いたしまして、私の冒頭の挨拶といたします。

本日は、誠にありがとうございます。

閉会挨拶

日本海事センター理事長の平垣内でございます。

まず、法務省民事局の渡辺参事官様、山口弁護士から、法制面と実務面から、船荷証券の電子化の検討状況など貴重なお話を拝聴させていただき、誠に有難うございました。

そして、この難しい課題について、モデレーターとして、適確にQ&Aセッションをまとめていただきました池山弁護士も誠に有難うございました。

また、長時間にわたり今回のセミナーをご視聴いただいた大勢の皆様にも御礼申し上げます。

さて、本日の船荷証券の電子化というテーマは、物流 DX あるいはフィジカルインターネットの課題のひとつと認識しております。

最近この関係で、トレードレンズの運用停止ということがありました。物流 DX化の流れのなかで、ご案内のとおり、トレードレンズは海運関係では最大級のプラットフォームであるのに商用化できないというのは、個人的には非常に不思議な想いをもちました。

いずれにしましても、もこのようにグローバル化や国際分業の進展が進む中で、デジタル化の発展、貿易完全電子化への取組みは不可欠な取組みであり、海運の分野では有価証券である船荷証券の電子化とその利用の促進ができる限り早期に実現することを期待したいと思います。

本セミナーにより、国際物流網が維持されている現状の中での船荷証券の電子化に関するご理解が少しでも進んだとしたら幸いです。

当センターとしましては、物流 DX 関係の調査研究をさらに進めてまいりたいと思います。

また、今回のセミナーを通じて産官学の関係者の連携・協働が進むことを期待したいと思います。

本日はどうもありがとうございました。