❷中国ＥＶ向け新造船命名
❸みずほ、国際物流改善支援
❹【貿易手続きとインフラ構造改革】（161）
❺【港湾統計月報】2024年７月

2025年（令和７年）
8/14 木
第22491号
日刊（土曜・日曜・祝日休刊）
昭和17年12月28日第３種郵便物認可

日本海事新聞
The Japan Maritime Daily

発行所 日本海事新聞社　本社 〒105－0004 東京都港区新橋５－15－５ ©日本海事新聞社 2025

本年4月1日、新会社が誕生しました
～デジタルを核にしたマリンテクノロジーのエキスパート集団～
MOL 商船三井マリテックス株式会社
本　社　〒105-0001 東京都港区虎ノ門2-1-1 商船三井ビル
URL：https://www.mol-maritex.co.jp/

東京汽船・Marindows
脱炭素ＥＶタグ着手
30年竣工 発電機なしＧＨＧゼロ

東京汽船（本社・横浜市）とMarindows（同・東京都中央区）は13日、日本初となるピュアバッテリーＥＶ（電気推進）ハーバータグボートの開発プロジェクトを正式に開始したと発表した。同タグの運航エリアは横浜港と川崎港。同タグは、非常用1台を除きディーゼル発電機を搭載せず、大容量蓄電池（リチウムイオン蓄電池）のみで運航し、完全ゼロエミッションを目指す。これにより、カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）政策に沿った「港湾からのＧＨＧ（温室効果ガス）排出をゼロにする」ことに貢献する。竣工は2030年を予定する。

ピュアバッテリーＥＶタグのイメージ

同タグは、容量666ｷﾛﾜｯﾄ時（6・66ﾒｶﾞﾜｯﾄ時）の蓄電池を搭載する。これまでに船に搭載された蓄電池としては日本最大の容量となる見込み。さらにメガワット級の船舶向け急速充電器も採用する。

東京汽船はすでに容量2486ｷﾛﾜｯﾄ時の蓄電池とディーゼル発電機を組み合わせたタグボート「大河」（約280総ﾄﾝ）を23年1月に就航させている。2年半の「大河」運航経験を基に、次のステージに移る。

この建造計画では、東京汽船がプロジェクトオーナー、Marindowsがプロジェクト統括を担う。e5ラボ（本社・東京都千代田区）は技術開発を支援する。25年に詳細FS（実現可能性検討）とコンセプト設計を実施し、26年に基本設計、27年には詳細設計、28年建造開始・急速充電桟橋着工を経て、30年の就航・商業運航開始を目指す。

ピュアバッテリータグの主な仕様は、速力14ﾉｯﾄ、推進出力計3000ｷﾛﾜｯﾄ（1500ｷﾛﾜｯﾄ×2）、蓄電池容量・船内＝6660ｷﾛﾜｯﾄ時（検討中）、蓄電池容量・陸上＝2000ｷﾛﾜｯﾄ時×2（検討中）、急速充電器＝1000ｷﾛﾜｯﾄ×2（直流1000ﾎﾞﾙﾄ）。

曳航力最大53ﾄﾝ、

米小売り輸入コンテナ
9月以降 毎月2割減
駆け込み反動 通年6％減

全米小売業協会（NRF）と物流コンサルタントのハケット・アソシエイツが8日発表した「グローバル・ポート・トラッカー（GPT）」によると、今年の米主要港湾の小売業向け輸入コンテナ取扱量は前年比6％減になる見通しだ。米国の相互関税が発動する8月までに駆け込み輸入が増えた反動で、特に9月以降の貨物量が毎月2割の大幅な前年割れとなる。

2025年（1―12月）の米小売向け輸入コンテナ取扱量は前年比6％減の2410万TEUとなる見通し。1―6月は4％増の1253万TEUと、米国が相互関税政策を発表した4月までに前倒し輸入があったことで小幅な前年超えだった。5月以降は前年割れに転じているが、7月は1％減の230万TEUと持ち直す見通しだ。

8月も5％減と小幅な前年割れにとどまるが、9月から12月にかけては毎月2割減で200万TEUを大きく割り込む見通し。年前半の前倒し輸送により、例年は同時期に輸入される年末商戦向けの在庫確保が進んでいるため。前年9―12月は米東海岸とメキシコ湾岸の港湾ストライキの懸念で輸送量が増えた反動で減少幅が大きく出る。

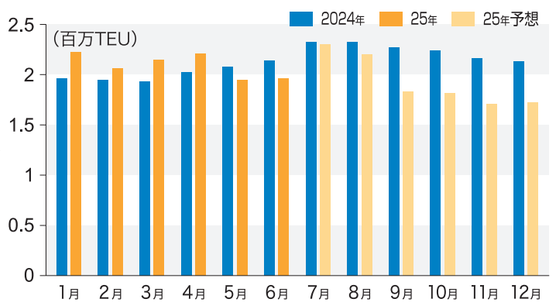
NRFのジョナサン・ゴールド副会長は「関税は消費者価格の上昇を招き始めており、輸入の減少は最終的に店舗の棚に並ぶ商品の減少を意味する」とコメント。ハケット・アソシエイツ創設者のベン・ハケット氏は、「貿易政策とは無関係な導入と撤回を繰り返す関税措置は、輸出入業者、消費者にとって混乱と不確実性を招いている」と警鐘を鳴らした。

■7月は記録的水準

米デカルトグループが11日発表した7月の米国向けコンテナ輸入量は前年比3％増の262万TEUで、21年以降の単月実績として過去2番目となる記録的な高水準だった。7月までの輸入急増が年後半の輸送需要を押し下げるGPTの見通しが現実味を帯びる。

5月、6月は220万TEU前後に落ち込んでいたが、7月は相互関税発動前の前倒し輸送で一気に持ち直した。特に両月に急減した中国発の輸入量が前月比4割増の92万TEUと大幅に回復。前年比では1割減も、ベトナムやタイ、インド発の需要が補った。

米小売り向け輸入コンテナ貨物量（2024/2025、月別）



出典＝全米小売業協会（NRF）／ハケット・アソシエイツ「グローバル・ポート・トラッカー」

Global Lens Interview
船舶管理大手 新トップに聞く
２元燃料管理 世界屈指
シナジーマリン グループCEO
イエスパー・クリステンセン氏

世界有数の船舶管理会社シナジーマリン（本社・シンガポール）のグループCEO（最高経営責任者）に3月下旬、イエスパー・クリステンセン氏が就任した。同社は従来、ラジェシュ・ウニ会長の下にドライ船舶管理、ウェット船舶管理、その他サービスのCEOをそれぞれ置いていたが、今回、新たに全体のマネジメントを担うグループCEO職を設置した。クリステンセン氏に目指す企業像と成長ビジョンを書面で取材した。（柏井あづみ）

――グループCEO就任の抱負を聞きたい。

「シナジーマリン・グループという安全性、誠実さ、パートナーシップへの強いコミットメントで知られる組織で、この役割を担うことを光栄に感じている。私の関心はうまく機能しているものを変えることではなく、複雑で急速に進化する市場環境の中で一貫した価値を提供するために必要なシステム、意識、社内の協働を深化させることにある」

「私はこれまでのキャリアにおいてコンテナ物流と海事サービスに携わる中で、真の価値とは単にお客さまの期待に応えるだけでなく、そのお客さまのさらに先にいる顧客の成功を支えることにあると強く実感してきた」

「世界の海運業界は今まさに転換期を迎えている。貿易ルートが変化し、コンプライアンス（法令順守）の負担が重くなり、DX（デジタルトランスフォーメーション）が加速する中、これまで以上の迅速さ、説明責任、先見性とより多くの達成を求められている」

「GHG（温室効果ガス）規制対応、フリートのデジタル分析、代替燃料システム導入などのいずれの課題においても、当社のプラクティスは規律とオペレーションの精緻さを反映するものでなければならない。新たな組織により部門横断で統合を強化し、チームが継続的に学び、革新を続けるためのシステムとインサイト（洞察）、カルチャーの確立を目指す」

Jesper Kristensen　デンマークのフィーダーサービス会社ユニフィーダーに90年入社し、ドイツ拠点トップなどを歴任。07年から25年1月にかけて同社グループＣＥＯを務めた。3月24日から現職。

船員2.8万人と契約

――シナジーマリンの管理船隊の概要は。

「約625隻をフルテクニカル管理し、約60隻のクルーマネジメントを担う。管理船にはコンテナ船やLNG（液化天然ガス）船、LPG（液化石油ガス）船、原油タンカー、石油製品船、バルカー、そして増加しつつあるオフショア支援船が含まれる」

「拠点網はシンガポール、インド、フィリピン、ドイツ、デンマーク、アラブ首長国連邦（UAE）など主要なグローバルハブにおいて、10を超えるDOC（国際安全管理コード適合証書）認証組織を運営している。これらの拠点全体で一貫した基準、共有システム、統合された安全性とコンプライアンス・プロトコルを維持している」

「当社のクルーイング（船員採用・配乗）ネットワークは完全に自社で運営している。15以上の採用・訓練センターを擁し、全世界で2万8000人以上の船員と契約している。われわれは基本方針として外部の配乗エージェントへの依存を最小限に抑えており、これにより品質管理や企業価値との整合性、訓練と福利厚生の一貫性をより良く確保している」

「テクニカル部門には経験豊富な海務・工務監督、フリートマネジャー、DOC責任者、QHSE（品質・健康・安全・環境）や電気系統、デジタルの専門家が集まっている」

日本船225隻管理

――日本市場での展開は。

「シナジーにとって最も重要な地域は日本をおいてほかならない。日本はシナジーのアイデンティティーを形づくる上で極めて重要な存在であり続けている。われわれが2006年に最初に管理した船は日本船主が保有する日本建造バルカーだった。この経験が当社の技術的卓越性と信頼性、パートナーシップに対する姿勢に大きな影響を与えた」

「現在、当社は日本のパートナーのために多様な船種・技術仕様の船舶225隻以上を管理している。このコミットメントは日本法人シナジーマリンジャパンの設立にも表れている」

「さらに当社は日本を代表する複数の船主とジョイントベンチャーを設立する機会に恵まれてきた。これらのパートナーシップは、単なる商業的な連携を超え、共通の理念を体現している」

――14年に商船三井と提携し、船舶管理合弁会社「MOLシナジーマリン」を設立した。

「この合弁会社は現在もチェンナイ、ムンバイ、ニューデリーの最新鋭センターを通じてクオリティーの高い訓練を提供し続けている。一連のセンター・オブ・エクセレンスは高度なシミュレーターや、業界の変化するニーズに対応したカリキュラムを備え、毎年数百人のキャデット（士官候補生）やオフィサーを訓練している」

船主エネ転換支援

――代替燃料船の船舶管理にどう取り組んでいるか。

「われわれは世界最大規模の2元燃料船の管理ポートフォリオを誇り、LNG、メタノール、アンモニアなど各燃料の現実的課題に備えて、船陸両チームの準備に重点を置いてきた。インドにある当社訓練センターでは、低引火点燃料向けにデザインされたカリキュラムベースの授業、シミュレーター訓練、リスク別安全モジュールを提供している」

「シナジーがSGMF（船用ガス燃料協会、本部・英ロンドン）の会員であることは、学びの共有が業界のトランジション（移行）の鍵を握るというわれわれの信念を反映している」

「最終的に、移行を前進させるのはプラットフォームではなく人だ。クルーが単に訓練を受けるだけでなく、必要な力を確実に備えることで、船主がエネルギー転換を安全に、明確に、そして継続的にマネジメントできるようサポートしていく」

■2面に続く

ＥＥＺ展開へ浮体式実証
国交省 経産省 関連船舶、官民で確保

国土交通省、経済産業省は12日、浮体式洋上風力発電の産業競争力強化に向けた官民の取り組み方針をまとめた「洋上風力産業ビジョン（第2次）」を公表した。EEZ（排他的経済水域）展開を見据えて、大水深の海域で実証を行い、技術確立につなげるなど、今後の取り組みを挙げた。

このほか、風車国産化に関する方針や、「政府は2040年までに15ｷﾞｶﾞﾜｯﾄ以上の浮体式洋上風力発電の案件を形成する」との目標を掲げ、必要とされる船舶についても官民連携で確保していく方針を示した。

浮体式洋上風力発電の技術基盤充実に向けた取り組みとして、現行の2海域（秋田県・愛知県）での大型風車を用いた浮体式実証に加え、EEZ展開を見据えた実証を行うことを位置付けた。水深500ﾒｰﾄﾙ以上の大水深での係留・アンカー・送電ケーブル・変電所などの耐久性、施工性、維持管理手法について、実海域で検証を推進するとした。

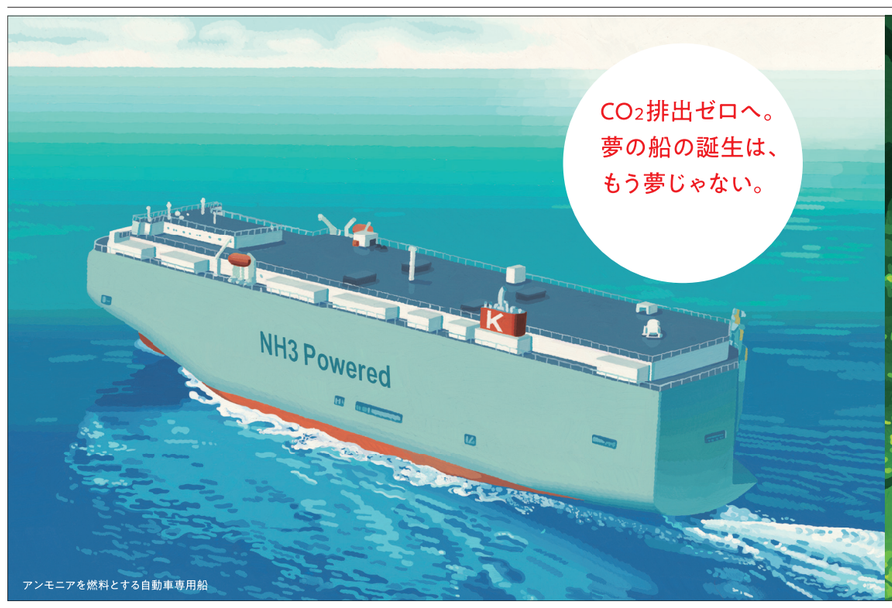
風車の主要部品のナセルやブレードの国内製造拠点形成を図ることも示した。25年度内をめどに風車設計・製造の技術開発に貢献するエキスパート集団を、浮体式洋上風力技術研究組合（FLOWRA）で組成する方針。翌年度以降、風車の仕様検討、設計、実機検証などを行う。

産業基盤を強化するため、施工とO&M（運転・保守）機能の確保にも取り組む。浮体式に対応した港湾の基盤整備に加え、洋上風力関係船舶について、需要予測に基づいて官民で連携して確保するとした。浮体式の設計・施工・O&Mに関わるガイドラインなども整理する。

人材に関する目標も設定し、「産業界は40年までに洋上風力関連人材を約4万人育成・確保する」を掲げた。産官学連携の下、計画およびロードマップを作成する。

インフレ対応・国内市場創出も重視し、「40年までに15ｷﾞｶﾞﾜｯﾄの浮体式洋上風発の案件形成」を掲げ、投資を後押しする。インフレによる費用増大などを踏まえて、発電コスト目標の検討を開始する方針も示した。事業完遂につながる金融支援も検討する事項として挙げた。

グローバル展開に関しては、アジア太平洋に向けた製造拠点創出の方向性も示した。政府がグローバル風車メーカーとの官民協力枠組みを通じて、世界に供給される風車の部品供給に国内風車部品メーカーが参入することを目指すとともに、グローバル風車メーカーの製造拠点を国内に誘致するとした。



「アンモニア」や「水素燃料」といった
ゼロエミッション燃料で航行する
船の導入計画がいよいよ始動。
持続可能な未来へ出航します。
低炭素、脱炭素へ、
全力前進。
"K" LINE 川崎汽船株式会社
https://www.kline.co.jp/

伊グリマルディ
中国新興EV欧向け輸送
アンモニアレディー 9000台積み投入

中国新興EV（電気自動車）メーカーの零跑汽車（リープモーター）は8日、同国の上海外高橋造船所で9000台積み自動車船「GRANDE TIANJIN」の命名式を執り行ったと発表した。同船は将来的にアンモニア燃料への転換が可能なアンモニアレディー仕様。運航船社の伊グリマルディは2022年からリープモーターの物流パートナーとして、アジア発欧州向けで月間2万2500台（CEU）の輸送キャパシティーを提供している。

同船はリープモーターのEV2500台以上を積載し、欧州に向けて出航する予定。

リープモーターは欧ステランティスと合弁で「リープモーターインターナショナル」を設立し、欧州地域での販売を本格化した。1―7月では中国国内販売・輸出合計で前年同期比約2・5倍の27万1793台を出荷しており、中国NEV（新エネルギー車）スタートアップ最大手となった。

上海外高橋造船所で命名式が執り行われた「GRANDE TIANJIN」

リープモーターインターナショナルの辛天舒CEO（最高経営責任者）は「中国のEVイノベーションは世界への航海を続けており、われわれはこの流れをけん引できることを誇りに思う。グリマルディのような素晴らしいパートナーと共に、世界30カ国以上、1500以上の販売・サービス拠点を展開し、累計約入台数80万台を超えるスマートEVを販売している」とコメントした。

海外報道によると、「GRANDE TIANJIN」はグリマルディが上海外高橋など中国造船所で連続建造するアンモニアレディー自動車船17隻の第1船とみられる。全長200㍍、幅38㍍。建造した上海外高橋造船にとっては、600隻目の建造船となったという。

上野GHD
グリーンローン契約締結
横浜港CNP枠組み活用

上野グループホールディングス（GHD）は13日、横浜銀行と横浜市が策定した「横浜港CNP（カーボンニュートラルポート）サステナブルファイナンス・フレームワーク」を活用したグリーンローン契約を1日に締結したと発表した。上野GHDは同ローンで調達した資金を本社ビル（横浜市）の大規模修繕での設備投資に充当する。

上野GHDがグリーンローン契約を結ぶのは初めて。横浜銀の同フレームワーク活用の第1号案件であり、横浜市の「適合書簡（Letter of Confirmance）取得費用支援制度」を利用した第1号案件でもある。

グリーンローンは、資金使途を国際原則などに準拠した環境改善（グリーン分野）の適格プロジェクトに限定。資金協力後も調達資金の管理やレポーティングを通じて、透明性を確保する。

上野GHDは今回のローンで調達した資金を、本社ビル「Yokohama Bayside Building」の大規模修繕でのLED（発光ダイオード）照明化、空調設備更新に伴う省エネ化、太陽光発電設備の設置による再生可能エネルギー導入などの設備投資に充てる。

横浜港のCNP形成に寄与し、第三者評価機関のDNVビジネス・アシュアランス・ジャパンから、同フレームワークに適合する環境課題解決型プロジェクトとして適合書簡も取得した。

上野グループは「今回のグリーンローン契約は当社のカーボンニュートラル推進への重要な一歩。引き続き地域社会との連携を深めつつ、グループ一丸となり、環境の未来を見据えた取り組みを進める」としている。

海上職
来年4月から自社養成開始
旭タンカー

旭タンカーは13日、2026年4月から海上職の自社養成制度を開始すると発表した。同社が有する海上での豊富な現場経験と社内に蓄積された専門知識を活用し、将来の海技士候補生をゼロから育成する。海運業界全体が直面する船員不足の課題に対応し、持続可能な人材確保を図る。

旭タンカーは自社養成制度の創設にあたり、「高い資質を備えた海技士候補生の育成を推進し、海運業界全体の人材基盤の強化に貢献していく」と意気込みを示す。

同制度の主な内容は次の通り。

①海上職未経験者を対象とした独自の育成プログラムの実施②海技教育機構・海技大学校での2年間の養成コース受講③社外教育機関・施設を活用した専門教育と実習の提供④資格取得支援および乗船実務を通じたキャリア形成の促進

4―6月期
寺崎電気
経常益15％減
為替が影響

船舶用配電制御システムをはじめ船舶用システム製品などを手掛ける寺崎電気産業の2025年4―6月期連結決算は、経常利益が12億円で前年同期比15％減だった。為替が前年同期に比べ円高水準で推移したことなどが響いた。

売上高は4％増の135億円で、内訳はシステム製品が13％増の78億円、機器製品は6％減の57億円。営業利益は7％減の11億円、純利益は12％減の8億4300万円だった。

26年3月期通期の連結業績予想は、5月発表の前回予想を変更していない。売上高593億円（前期比5％増）、営業利益57億円（同2％増）、経常利益58億円（同3％減）、純利益41億円（同7％減）を見込む。配当は3円増の年43円（中間20円、期末23円）を予定する。

1―6月期
スコルピオ
純利益7割減
プロダクト船市況軟化

モナコのプロダクト船社スコルピオタンカーズの2025年1―6月期決算は、純利益が前年同期比70％減の1億3172万㌦（約194億円）となった。プロダクト船市況の軟化と売船による減収、前年同期に計上した売船益5465万㌦がなくなったことが響いた。

売上高は43％減の4億4421万㌦。期中の平均TCE（用船料収入）は日建て2万4779㌦（前年同期は3万9241㌦）に下がった。24年に12隻を売船したことにより、船隊規模は99隻と前年同期比10隻減少した。

スコルピオの分析によると、前年同期のプロダクト船市況は、紅海での商船攻撃リスク拡大に伴い喜望峰回りへの迂回が急増し、航海距離の延長による船腹タイト化で運賃が急騰した。一方、今年上期は紅海で緊張状態が続いたものの、石油製品の物流ルートの調整が進んだことで長距離トレード需要が一段落し、スポット市況が「正常化」して前年に比べてレートが低下した。

環境負荷低減の取り組みでは、LR（ラージレンジ）1型への船上CO_2（二酸化炭素）回収装置の試験搭載プロジェクトを進めている。米カーボンリッジと低コストなモジュール式のレトロフィット（既存船の改造）用設備を共同開発している。

8月12日 海運マーケット

運賃

貨物	航路	船型	今月平均	前月平均
飼料穀物	米ガルフ－日本	パナマックス	49.08	50.38
	北米西岸－日本		29.04	29.34
石炭	南ア－西欧	ケープ	－	－
鉄鉱石	ブラジル－中国	ケープ	24.37	21.46
	ブラジル－西欧		11.71	10.08
原油	中東－極東	VLCC	48.73	48.64
BDI			2,002	1,819

（注）ドライ貨物は単位：㌦/㌧、原油は運賃指数ワールドスケール（WS）の平均値。

用船料

船型	太平洋ラウンド		大西洋ラウンド	
	今月平均	前月平均	今月平均	前月平均
28,000重量㌧	10,461	9,714	9,166	9,320
58,000重量㌧	13,786	12,525	15,796	15,218
74,000重量㌧	10,526	11,008	14,389	16,151
180,000重量㌧	26,084	18,832	29,469	26,943

（注）太平洋・大西洋水域の主要航路における1日当たりの用船料（気配値）の平均値（㌦）。右欄は前月確定値。

提供：トランプデータサービス（電話03・3518・9020、URL:https://tramp.co.jp）

竣工

内海造船瀬戸田
旅客船兼自動車航送船「ブルーグレイス」

内海造船（広島県尾道市）は7月31日、瀬戸田工場で建造していた8900総㌧型旅客船兼自動車航送船「ブルーグレイス」＝写真＝が完工したと発表した。同船は鉄道建設・運輸施設整備支援機構と津軽海峡フェリー向け。船型は球状船首と単胴型普通船尾を採用している。

〈主要目〉全長144・13㍍▽幅（型）23㍍▽深さ（型）14・1㍍▽計画満載喫水（型）5・89㍍▽構造喫水（型）5・89㍍▽8897総㌧▽3026重量㌧（構造喫水ベース）▽車両搭載能力＝12㍍トラック64台、8㍍トラック1台、乗用車30台▽旅客定員（24時間未満）422人▽乗組員28人▽主機関＝日立造船MAN―B&W6S50ME―C9・7型ディーゼル機関1基1軸▽連続最大出力8300キロワット×120回転／分×1▽航海速力約18・9㌔▽資格JG第2種船（沿海区域）▽船籍港＝青森市

今治造船丸亀
LNG燃料自動車船「AMPHITRITE HIGHWAY」

今治造船は5日、丸亀事業本部（香川県丸亀市）で建造していた700台積みLNG（液化天然ガス）燃料自動車運搬専用船「AMPHITRITE HIGHWAY」＝写真＝を引き渡した。同船は従来の重油燃料船に比べ、CO_2（二酸化炭素）排出を25―30％、SO_x（硫黄産物）排出をほぼ100％削減し、NO_x（窒素酸化物）排出はEGR（排ガス再循環システム）併用により80―90％削減する。

〈主要目〉全長199・93㍍▽幅38㍍▽深さ38・76㍍▽1万8652重量㌧▽7万7650総㌧▽主機関＝6S60ME―C10・5―GI▽航海速力約18・25㌔▽船級NK▽船籍パナマ

Interview
■１面から続く

意図的な集中

――グループの強みは。

「当社は船隊規模で世界のトップ3に入る船舶管理会社の一つでありながら、業界で最もスリムな顧客ポートフォリオを維持し続けている。この意図的な集中はわれわれがオーダーメードのソリューションを提供し、協働を深め、パートナーシップにおける信頼と透明性、そして志の共有を可能にしている」

「われわれは、日本のパートナーと共に当社が『Ship Management Gen 2.0』と呼ぶ、新たな共創を目指したい。規模とデジタルソリューション、システム思考を融合させ、より高い効率とより低い環境負荷を実現する」

――EU（欧州連合）とIMO（国際海事機関）のGHG（温室効果ガス）規制にどう対応しているか。

「われわれのアプローチは多面的だ。EUの排出量取引制度『EU―ETS』と船用燃料規制『FuelEUマリタイム』、その他のカーボンプライシング制度へのコンプライアンスを確保し、リアルタイムでの可視化を可能にする強固な排出監視・報告インフラを構築してきた。同時に、船主と共に船の改造計画や燃料のフレキシビリティー戦略、予測分析を含む脱炭素化の道筋を共同開発している」

「とりわけ重要なのは規制対応を、よりスマートな運航を実現する機会と捉えるアプローチだ。最も環境に優しい燃料は『燃やされない燃料』であり、効率性を損なうことなく船主の達成を支援することが当社の責務と言える」

多分野連携チーム

――人材確保をどう進めているか。

「今後10年を見据えたマルチディシプリナリーチーム（異なる専門分野の人材が連携して取り組むチーム）の育成に重点を置いている。技術、デジタル、リーダーシップの各スキルを統合した長期的なキャリアパスを構築し、船陸でのキャリアの継続性と適応力を確保している」

マルチディシプリナリーチームの育成に重点を置いている

「さらに、Getting to Zero Coalition や Maritime Anti-Corruption Network といった業界連携を通じて、単にコンプライアンスを徹底するだけでなく、国連のSDGs（持続可能な開発目標）や公正な移行の理念に整合する業界づくりに貢献しようとしている」

「シンガポールではMETF（海事エネルギー訓練基金）の下、船員のメタノールやアンモニア燃料のハンドリング能力習得を目的に、20の協力機関の一員としてコラボレーションしている。このパートナーシップを通じて、2030年までに約1万人の海事プロフェッショナルを訓練する予定だ」

――今年初め、EDTオフショア（本社・キプロス）とオフショア船の船舶管理合弁会社「EDTシナジーシップマネジメント」を設立した。

「EDTシナジーは、当社のオフショア分野の能力拡大に向けた戦略的な一歩となる。エネルギー転換の進展に伴い洋上風力、海洋土木、特殊支援船の需要が高まっており、この分野には長期的な成長の可能性がある」

「シナジーの船舶管理の専門性と、EDTのオフショア分野での豊富な運用経験を結集し、オフショアの顧客特有のニーズに応じた安全スタンダード、コンプライアンス、信頼性の提供を目指している」

「これは当社にとって学びの機会でもあり、社内の能力を高め、乗組員のオフショア業務に必要なスキルを強化し、新たなオフショア市場での成長に備えていく。日本でも洋上風力への注目が高まっており、協働の可能性がある地域の一つと考えている」

「DALI」の教訓

――昨年、米ボルティモア港での大型コンテナ船「DALI」の事故への対応が評価され、インドの海事専門誌が主催するインターナショナル・サムドラ・マンタン・アワード「最優秀クルーイング企業賞」に選ばれた。

「『DALI』の事故は海運業界にとって大きな教訓となる出来事であり、グローバル海運の本質的な複雑さと、備えやプロフェッショナリズム、そしてケアの重要性を改めて浮き彫りにした」

「事故発生当初から、われわれは乗組員の福祉、ステークホルダー（利害関係者）との透明性のあるコミュニケーション、関係当局との緊密な協力に全力を注いだ」

「当社グループは、対応を統括するために設置されたユニファイド・コマンド（統合指揮本部）でも代表を務めていた。同本部は米国の連邦・州の主要当局を結集した多機関の枠組みで、復旧作業を統括した」

「シナジーは指定された危機対応パートナーを通じてこの枠組みに参加し、当社の運航上の責任が統合指揮本部の中で効果的に組み込まれ、明確な意思疎通と調整の取れた意思決定が可能となった」

「『DALI』はノーフォーク（米バージニア州）での応急修理と福州（中国福建省）での本格的な修復・海上試運転を経て、今年1月にシナジーのテクニカルマネジメントの下で運航を再開した。これは、当社の海陸チームの専門性と、『DALI』の船主から引き続き寄せられた信頼によって実現した」

「乗組員は引き続き米司法省と国家運輸安全委員会（NTSB）の調査に全面的に協力している。一部の乗組員は引き続きボルティモアに滞在し、継続中の調査に協力しており、安全な宿泊施設に滞在し、シナジーから定期的な福祉支援を受けている。その他の乗組員は既に帰国し、シナジーの管理船での職務に復帰している」

「この間、当社は一貫して乗組員一人一人とその家族に密接に関わり続けてきた。今後もボルティモアに残る船員、海上に復帰した船員の双方に対して全面的な支援を惜しまず、同時に法的手続きの独立性と公正性を尊重し続けていく」