❷米油濁、保険変更は不適切
❸通関申告の訂正情報提供

❷インタビュー
VESON NAUTICAL日本代表
光田　時雄氏

2020年（令和２年）
12/8 火
第21347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 2020

海の総合コンサルタント
・ECDIS 訓練　・BTM/BRM 訓練　・各種操船訓練実施中
詳細は⇒http://www.jms-inc.jp/
株式会社日本海洋科学
神奈川県川崎市幸区堀川町 580　ソリッドスクエア西館 3F
電話　044-548-9130　FAX　044-548-9134
ClassNK　ISO 9001

フォワーダー
空バン・船腹不足で苦境
船社に供給責任求める

コンテナ船の需給逼迫でフォワーダーが苦境に陥っている。荷主の輸送需要が拡大しているにもかかわらず、輸出入ともに空コンテナ（空バン）と輸送スペースの不足が日増しに深刻化。仕入れ運賃も高騰し、荷主と船社の板挟みの状況が続く。イレギュラーの連続に現場は疲弊し、また中小企業では来年以降の経営を危ぶむ声も聞かれるようになってきた。大手フォワーダー関係者は「このままでは日本の貿易、経済を揺るがす事態になりかねない」と指摘。「市況に合わせた運賃は支払う。船社は日本向けの空バンとアロケーション（船腹割り当て）を確保し、インフラとしての社会的な責任を果たすべきだ」と船社に強く求めている。

「これほどの異常事態は初めてだ」と大手フォワーダーの幹部は驚きを隠さない。日本発では９月ごろから東西航路を中心にブッキングが取りづらくなり、先月にはアジア域内でも一気に逼迫感が高まった。

別の大手の担当者は「荷主からカネ（運賃）はいくらでも払うと言われても、年内は全世界、全航路、全船社でハコ（空バン）とスペースがないと言っていい。年明けも取りづらくなっている」といら立ちを募らせる。

空バンについては、北米航路で需要の高い40㌳HC（ハイキューブ）コンテナの不足が顕著だったが、アジア域内では20㌳は比較的確保できる状況だった。しかし、現在は20㌳の供給も尽きつつある。このため、11月中旬から12月にかけて、日本発着での新規ブッキングの受け付け自体を停止する船社が相次いでいる。コンテナの供給が受けられる場合でも、一部アジア航路を除いて平時の4－5倍という運賃が続出している。

問題は来年2月の旧正月以降も長期化するとの見方もあり、さらにそのままピークシーズンに突入する懸念もある。大手フォワーダーの担当者は「出口の見えない中、荷主と船社の間で対応に追われて現場は疲弊している。もうメンタルが持たない」と悲鳴を上げる。

フォワーダー各社も手をこまぬいているわけではない。社内各部門や提携フォワーダーと、コンテナスペースのシェアに取り組むほか、荷主の要望に近い代替ルートの手配に当たる。ところが状況が刻々と変わるために「代替ルートもすぐに取れなくなってしまう。船社に当たりまくるしかない」（大手フォワーダー関係者）状態だ。

航空輸送の運賃も高止まりし、シフトできるのは自動車関連や運賃負担力の高い貨物に限られる。旅客機・貨物機のチャーター料金も高騰し、特に大型貨物機のチャーター料金は米国向けで平時の5倍に達するという。

欧州向けで中国・韓国やロシア発の鉄道輸送を手配しようにも、日本からの海上輸送部分がボトルネックになっている。RORO船・在来船の活用も見られるが、航路や仕向け地が限定される。「島国である日本には逃げ道がなくなってきた」と大手フォワーダーの担当者は諦め顔だ。

FCL（コンテナ単位）からLCL（海上混載）へのシフト需要も拡大している。しかし大手混載業者関係者は「少しでも荷物を集めたいところだが、通常押さえている以上の輸送はできない。貨物のサイズアップや新規のブッキングを受けるのは難しい」と説明。別の事業者は「一度に出荷するのではなく、優先順位を付けてもらえば何とかなるかもしれない」という状況だ。

■LCLで繁忙期割増金

船社からの仕入れについては、契約運賃ではなくスポットレートの適用が広がっている。各社は荷主への転嫁に取り組んでおり、12月上旬出港船からLCLにPSS（繁忙期割増金）を緊急導入する動きが相次ぐ。

LCLのPSSは欧州向けが中心で、金額はレベニュートン当たり25㌦の水準。大手混載業者の担当者は「欧州向けは運賃修復が進み、耐えられないレベルの上がり幅になってきた」と話す。PSSは今後、欧州向け以外のLCLにも広がっていきそうだ。

ある中堅海貨業者の経営者は「われわれは利用運送事業者。キャリアに実輸送を受けてもらえなければ何もできない。売り上げが立ちにくくなる一方で、仕入れがどんどん上がっており、大赤字になりかねない」と危機感をあらわにする。

海事支援要望へきょう発足
全国市区町村長の会　今治など31自治体

海事産業を基幹産業とする愛媛県今治市など31自治体は8日、「海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会」の発足式をオンラインで開催する。国内造船業は、公的支援を受ける韓国、中国との競争が激化する中、足元では新型コロナウイルスの影響もあり受注低迷で手持ち工事量が減少するなど、厳しい状況に置かれている。31自治体の首長はこれを踏まえ、国に現状を伝え、海事産業への支援を継続的に求める取り組みが必要と判断した。

今回の動きに先立ち、有志の17自治体首長は11月、「地域の経済・雇用を支える海事産業に対する支援要望」を自民党の二階俊博幹事長など関係者に求めた。要望の柱は「企業の連携、再編などに伴う集約化、生産性向上などの取り組みへの支援」「船舶の建造促進への支援」「雇用調整助成金の特例措置の延長」「公正な市場の確保」の4点。

この中で、「雇用調整助成金の特例措置の延長」などで一定の成果を得たため、今回対象自治体を拡大し、継続的に要望活動を行う体制を整える。「海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会」に参加する31自治体は、比較的大規模な造船所が立地しているなど海事産業にゆかりのある自治体。同会には、正副会長は置かず、菅良二今治市長が代表世話人に就任。事務局は今治市役所が担う。

参加する自治体（首長）は、北海道函館市、青森県八戸市、神奈川県横須賀市、津市、京都府舞鶴市、神戸市、兵庫県相生市、岡山県倉敷市、同玉野市、広島県呉市、同三原市、同尾道市、同福山市、山口県下関市、徳島県小松島市、香川県丸亀市、同多度津町、愛媛県宇和島市、同西条市、同八幡浜市、同西予市、同上島町、佐賀県伊万里市、長崎市、長崎県佐世保市、同西海市、熊本県宇城市、同長洲町、大分市、大分県佐伯市、同臼杵市、愛媛県今治市（代表世話人）。

中国
比船員の検疫強化
PCR・抗体検査　乗船48時間前まで

新型コロナ

中国政府は先月、中国に寄港を予定しているフィリピン人船員に対する検疫を強化した。フィリピン国内の指定医療機関で乗船の48時間前までに、新型コロナウイルスの感染の有無を調べるPCR検査と、抗体検査の双方の受検を済ませておくことを、船員らに求めている。それらの検査の陰性証明がなければ、中国への寄港に支障が生じる可能性がある。

今回の中国による検疫強化は、フィリピン海外雇用庁（POEA）が先月、在フィリピン中国大使館からの通知を受け、海運業界関係者らに明らかにしたものだ。

中国に寄港するフィリピン人船員に対し、フィリピン内の指定医療機関で乗船の48時間前までにPCR検査と抗体検査の双方の受検を済ませておくことを求めている。

これまでは乗船の72時間前までに、PCR検査だけの受検を要件としていた。「順守できない場合には、港によっては、14日間停船させられるなどのペナルティーがあった」（船主関係者）

乗船前に確保できる検査時間が以前より短くなったことに加え、受検が必要な検査数も増えることになった。船主や船舶管理会社による船員配乗業務は、一層煩雑化することになる。

しかし、船舶管理会社の関係者は「感染拡大が続く中で、われわれは各国の船員交代に関する規制と戦ってきた。足元でも欧州の感染第3波の影響でフライト（航空機による移動）がキャンセルになるなど、状況は刻々と変化している。この中国の検疫強化もその一環として粛々と対応していくまでだ」と力強く語った。

新日本海F
新造船「はまゆう」投入
日本海航路　スクラバー工事で代船

新日本海フェリーは4日、長崎市の三菱重工業長崎造船所本工場（立神）で建造中の1万5400総㌧型「はまゆう」を来年3月から日本海航路に期間限定で投入すると公表した。同船は新日本海フェリーなどが出資する東京九州フェリーが来年7月に開設予定の横須賀（神奈川県）―新門司（北九州市）航路への就航船。新日本海フェリーの舞鶴（京都府）―小樽（北海道）航路投入船がSOx（硫黄酸化物）規制強化対応でスクラバー（排ガス浄化装置）のレトロフィット（既存船への装置搭載）工事を行うため、その間の代船の役割などを担う。

進水した「はまゆう」

新日本海フェリーは舞鶴―小樽航路、敦賀（福井県）―苫小牧東（北海道）航路、新潟―小樽航路にそれぞれ投入している各2隻の合計6隻で、今年から運航船へのスクラバーのレトロフィット工事を進めている。東京九州フェリーの航路に投入される「はまゆう」を含む新造船2隻にもスクラバーを搭載する。

「はまゆう」は日本海航路で運航後、三菱重工長崎で現在建造中で来年6月末までに竣工予定の同型船1隻と共に、来年7月開設予定の横須賀―北九州航路に投入される計画だ。

「はまゆう」の初営業航海は来年3月5日の舞鶴午後11時50分発小樽行きから。同社の同月の配船計画によると、同26日まで舞鶴―小樽航路に投入された後、同27日は小樽発敦賀行きで運航。同28日から敦賀―苫小牧東航路で運航される予定だ。

「はまゆう」は航海速力28・3㌔の高速フェリーで、全長222・5㍍。トラック（12㍍換算）約154台、乗用車約30台を積載し、旅客定員は268人。

同船は新航路開設後、新日本海フェリーが所有と船舶管理を行い、東京九州フェリーが運航する。

Interview
海運のサイバーリスク
船内ネットワーク分離を
ナビル・ベン・ソーシア氏
IECテレコムCEO（アジア・中東・CIS担当）

海運のデジタライゼーションに伴い、船舶へのサイバー攻撃の脅威も高まっている。衛星通信大手IECテレコムのナビル・ベン・ソーシアCEO（最高経営責任者、アジア・中東・CIS〈独立国家共同体〉担当）に船舶のサイバーセキュリティーについて電子メールでインタビューした。（柏井あづみ）

――IECテレコムの船舶通信事業の概要は。

「われわれは衛星通信の国際的リーディングカンパニーとして海運、漁業、オフショア（石油・ガス支援船、石油リグ）、レジャーの中核4セグメントにフォーカスしている。提供サービスには、ハンドセットからVSAT（超小型地球局）に至るまでの幅広い衛星ソリューションや付加価値サービスを含む」

「グローバル網としてデンマーク、フランス、カザフスタン、ノルウェー、シンガポール、スウェーデン、トルコ、アラブ首長国連邦（UAE）の8カ国にオフィスを展開している」

中小型船に光明

――強みと独自性は。

「インハウスの設計・エンジニアリングの専門知識を駆使した統合アプローチにあり、お客さまの多様なニーズに対応したユニークなソリューションを開発できる点だ」

「一例として当社は中小型船の衛星通信における課題を克服するサービス『ワンゲート・マリンコンパクト』を開発した。Lバンド通信の容量最適化を通じ、モバイルサテライトサービス（MSS）端末でVSATのような体験を実現する」

「既存のVSAT端末は大型船向けであり、中小型船の通信ニーズは克服すべきハードルが大きく、これまでほぼ無視されてきた。当社サービスにより中小型船の船主は遠隔医療やビデオ会議、乗組員の福利厚生向上、IoT（モノのインターネット）をはじめ、海運業界のデジタル化の一翼を担うことになる」

デジタルの反動

――なぜ海運会社にとってサイバーセキュリティーが重要なのか。

「IoT時代の到来に伴い船舶の搭載機器の多くがオンライン接続している。さらにコロナ禍により、乗組員の福利厚生用の衛星通信ニーズが一段と高まっている。しかし、こうした船上データが増えるほど、それがもたらすサイバーリスクも大きくなる」

「ブリッジや主機関などの基幹システム、業務遂行に不可欠な多数のセンサーを危険から守るためには、船内ネットワークを事業活動と福利厚生環境に分離し、重要業務の汚染リスクを排除することが求められる」

「海運会社が直面するもう一つのサイバーリスクはデータの真正性だ。悪質なサイバー攻撃としてデータ記録を改ざんするマルウエア（悪意のあるソフトウエア）が挙げられる。この攻撃により、エンジン性能や燃料備蓄量の読み取りの誤りが生じ、オペレーションシステムの酷使や故障につながる恐れがある」

「ただ、現在、船舶のサイバー脅威のほとんどは、乗組員が持ち込んだ個人デバイスによる偶発的なもの（取り決め）なしには、感染したガジェットがネットワークに接続され、船舶のシステム全体に影響を及ぼす可能性がある」

「当社はこうした新たな課題を解消するため、船舶管理会社と緊密に連携し、船隊ごとにあらゆるタイプの接続のアクセスレベルに関する個別ポリシーを策定している。ネットワークへのアクセス許可は各デバイスの脆弱性に応じて設定されなければならない」

リモートで更新

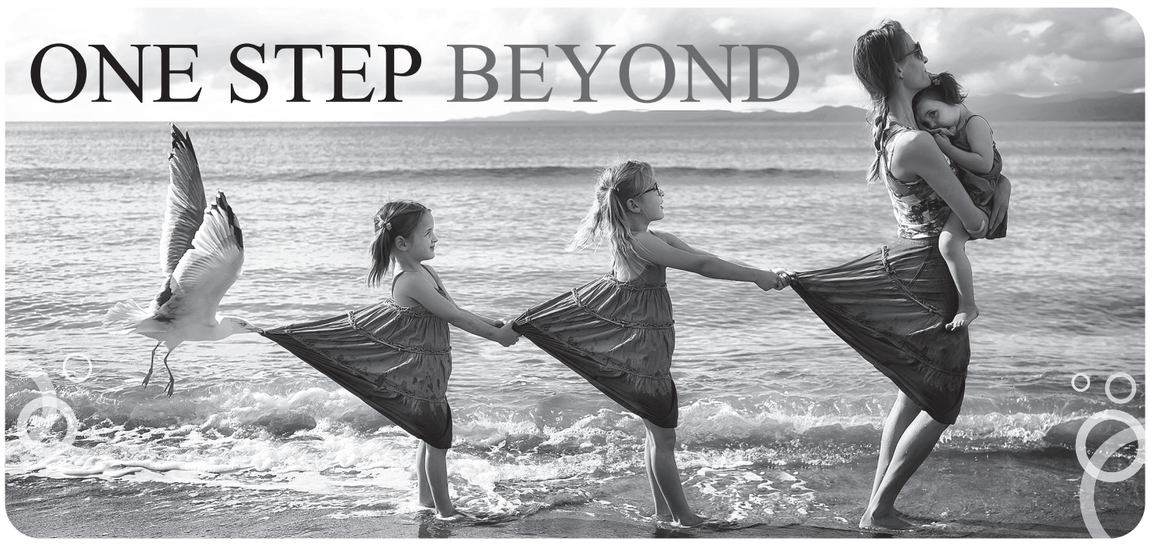
――IMO（国際海事機関）は来年1月からサイバーリスク管理の推奨を開始する。IECテレコムは海運のサイバーリスク対策をどうサポートしているか。

「当社が開発したサイバー保安ソリューション『OneGate』は、陸上と船上の両ネットワークを保護することで、二重のレベルのセキュリティーを提供する」

「『OneGate』の陸上側のファイアウォールには、侵入防止システム、ウェブ・アプリケーションのフィルタリング、ボットネット検出、アンチウイルスソフトなどを含む。船上では重要な通信ネットワークと乗組員用ネットワークを適切に分離し、二次汚染のリスクを軽減する」

「さらに当社はVSATの接続がダウンした場合に備えてGSM（第2世代移動通信システム規格）とLバンド通信のバックアップを提供する。こうしたビジネス・コンティンジェンシー・プランニング（事業非常事態計画）は、サイバー保安上非常に重要であり、当社サポート担当部門のリモートアクセスによるシステムメンテナンスも可能になる」

「また、OneGateは船上システム更新の円滑化にも貢献する。船上システムの修理やアップデートは従来、ITエンジニアの乗船のために数週間を要していた。OneGateはITエンジニアが船上にいなくても中央仮想ダッシュボードからすべての船舶のオペレーティングシステムにアクセスでき、システム更新作業を2分で完了できる。当社の技術者の勤務時間の90％は遠隔トラブルシューティングが占めており、お客さまに確かなコスト削減と効率向上の実感をもたらしている」



その一歩で、未来の物流をつくりだす
総合物流企業として、人々の豊かな暮らしに貢献すること。
『新生“K”LINE』として変革の機を迎えても、その理念は変わりません。
培ってきた高い輸送品質や技術力をさらに磨き
安全で安定した物流サービスを提供し、国際的な貿易インフラを支える。
わたしたち川崎汽船は、これからも未来の物流をつくる歩みを続けていきます。

"K" LINE
川崎汽船株式会社
https://www.kline.co.jp