

インタビュー

26年に国産多目的船を投入 運用を通じ船型開発に生かす

イースタン・カーライナー(ECL)は多目的船と自動車専用船を使って、北米や東南アジア向けに重量物輸送サービスを展開している。2026年には同社が「将来の重量物輸送の在り方を考える上で重要な1隻」(石上久和常務理事)と位置付ける新造多目的船の竣工が控える。(取材日:2月27日)

イースタン・カーライナー株式会社

米州部部長

取締役 **神谷 晋吾氏**(右)

在来・多目的船本部長

常務理事 **石上 久和氏**(左)



多目的船と自動車船を使って 東南アジア・米州向けサービスを提供

——まず重量物輸送サービスの実施体制から教えてください。

神谷 当社は東南アジアと米州(主に北米向け)の2部門で多目的船を使った重量物輸送を行っています。その時々需要に応じて部門間で船を柔軟に融通し合うことで、世界各地の集荷・輸送ニーズに対応できる体制をつくっています。

石上 多目的船の運航規模は20隻で、いずれも5～10年の長期備船です。主要船型は全長約120m、1万3500DWT型のツインデッカー(二層甲板船)です。船上クレーンの吊り上げ能力は20隻のうち2隻が150トン、4隻が100トン、残る14隻が60～80トンとなっています。

主な仕向け地は東が米国西岸とカナダ、西がペルシャ湾、インド、東南アジア、オーストラリアなどです。いずれも、ほぼ定期的なスケジュール

で運航するセミライナーとして配船しています。100～150トンの重量物を少量ながら安定的に輸送できるのが特徴です。

さらに当社では多目的船に加え、自動車専用船でも重量物を輸送しています。現在は10隻を定期配船しています。仕向け地はペルシャ湾、東南アジア、オーストラリアです。自社保有のタグマスター(大型荷役機器)3台を活用することで、鉄道車両や大型建設機械のように長さ・高さがある貨物でも運ぶことができます。

——仕向け地別の主要貨物をご説明ください。

神谷 日本から米国向けの往航では、直径4mほどある大型タイヤをメインに運んでいます。このほか、建設機械やプロジェクト貨物も取り扱っています。また、復航では航空機部品輸送などに使用する米ボーイング社の特殊コンテナを空の状態ですべて日本に持ってきます。

石上 東南アジア、インド、オーストラリア向けではマイニング(鉱業)用超大型建設機械のほか、

鋼材やプロジェクト貨物を組み合わせて日本から運んでいます。復航ではPKS(パームやし殻)や木質ペレットなどのバイオマス燃料を輸送しています。各航路とも貨物の輸送比率として最適なバランスを維持できています。

再エネ関係で輸送需要は安定 老齢船の退場で堅調さが続く見込み

——重量物輸送に関する足元の需要はいかがでしょうか。

石上 全般的に安定した需要があると考えています。特に洋上風車をはじめとした再生可能エネルギー関連のプロジェクト貨物については、2～3年前から急速に荷動きが活発になっています。海外の重量物船社からも、洋上風力絡みの輸送案件でブッキングが2年先まで埋まっているという話を聞きます。

また、GHG(温室効果ガス)削減の観点から火力発電所では燃料が石炭から天然ガスへとシフトしています。この動きに伴いLNG(液化天然ガス)関連の設備輸送が顕著な伸びを示しています。

一方、重量物輸送を行う船全般で老齢化が進ん

でいます。当社が重量物輸送のメインとして使用する多目的船(在来船)の場合、マーケット全体の平均船齢は約17年で、15年以上の船が3割以上を占めています。再エネ関係を中心に輸送需要が伸びる中、老齢船が今後マーケットから退場すれば、重量物輸送の船腹需給はこれまで以上にタイトになる可能性があります。そのため重量物全体として輸送需要は引き続き堅調に推移すると見ています。

新造船は多目的船では珍しい トリプルデッカーを採用

——貴社がこのほど建造を決定した新造船について、特徴やねらいをお聞かせください。

神谷 新造船はトリプルデッカー(三層甲板船)の多目的船で、本田重工業に建造を発注しました。2026年の竣工後、10年間の長期備船で北米航路向けに投入する予定です。トリプルデッカーはツインデッカーより貨物デッキが1層多いため積載できる面積を広く確保できます。火力発電用設備など段積みに向かない貨物でも重なる必要がなく、効率的かつ安全に輸送することができます。



多目的船「GLANZ CORAL」

また、ほとんどの多目的船は欧州メーカーの船上クレーンを採用しているのに対し、新造船には真鍋造機が開発したクレーン2基を搭載します。吊り上げ能力は2基合わせて500トンと、日本製としては最大のクレーンになる見込みです。

船型は1万7000DWT型で、当社既存船の主流である1万3500DWT型に比べてより多くの貨物を一度に運ぶことが可能です。重量トンは増えているものの全長は131mに抑えました。水深の浅さなどから大型船が入りにくい港にも寄港できるのがこの新造船のメリットです。

石上 当社では2023年から24年に向け、ツインデッカーの多目的船5隻を新規投入しました。これらの新造船は2000年代の海運バブル期に大量発注した分のリプレースにあたり、あくまで現状の運航規模を維持するために行った船隊整備です。一方、2026年に竣工する新造船は、当社が将来の重量物輸送の在り方を考える上で重要な1隻という位置づけです。多目的船では世界的にもまだ珍しいトリプルデッカーという点を生かし、実際の運用を通じて改良すべき点を洗い出すことで、新たな船型開発に生かそうと考えています。

海外現地法人には自社で育成したポートキャプテンを配置

——直近で力を入れているテーマをお聞かせいただけますか。

神谷 先ほど説明した通り、当社が重量物輸送に使用している船は多目的船20隻、自動車船10隻の計30隻です。限られた船隊の中で安定的な輸送サービスをお客様に提供していくため、貨物がある程度絞り込む必要があると考えています。現行の運航規模で質の高いサービスを提供できるよう、我々のターゲットとなる貨物についての検討を進めています。

また、重量物輸送に従事する船員には、通常の一般貨物船とは異なる技能が要求されます。重量物を置く場所によって船の重心が変わるため、貨物の積み方一つをとってもある程度の経験が必要です。さらに、船がバランスを崩さないようにするには、クレーンを使った貨物の吊り方にもテク

ニックが求められます。当社では輸送の安全性を担保するため、技能向上のための訓練プログラムを国内外の船員を対象に実施しています。

石上 人材確保・育成に関しては、我々が従前から力を入れてきたテーマです。当社には東南アジア、米国を含め海外現地法人が12カ国・19拠点にあります。各現地法人には自社で育てたポートキャプテンがいて、荷役作業時の監督業務にあたっています。重量物輸送を行う邦船社としては、海外拠点数・専属スタッフ数ともに当社は最大規模だと思っています。

——荷主の環境意識が高まっている中、貴社としてどのように対応していますか。

石上 自動車メーカーのお客様は環境に敏感なので、我々船社への要望も年々高まっていると感じています。こうした要望に応えるため、当社では2024年7月、オランダのNPO法人である「Smart Freight Centre(SFC)」に加盟しました。SFCは、国際輸送で生じるGHG排出量の可視化や削減に向けた提案などを行っている団体です。当社もSFCへの参加を通じて重量物輸送サービスでのGHG削減に生かしたいと考えています。

このほか、自動車船では環境対応の具体的なアクションとして2022年より、燃料消費削減装置を順次搭載しています。この装置は、船速と燃料消費量の上限をあらかじめ設定することで燃料を節約し、GHG排出量を削減できます。また、既存設備で対応可能なバイオ燃料は他社に先駆け、2022年からトライアル導入しています。

自動車船で進めているこうした取り組みは、多目的船にも応用できると考えています。タイミングを捉えて、燃料消費削減装置の導入拡大を図っていきます。

今後投入する多目的船はクレーンを含めメイド・イン・ジャパンにこだわりたい

——注目しているエリアや貨物を教えてください。

石上 東南アジア、インド、中東についてはこれまでも重量物輸送を提供してきたエリアですが、



自動車専用船「POSITIVE CHALLENGER」

今後の経済成長を踏まえ荷動きは伸びる見込みです。当社としてもこれらのエリアでサービスの充実を図っていきます。中でも2006年に設置したインド法人は、これまで現地スタッフのみで運営していましたが、今年4月からは日本人スタッフを新たに置き、周辺を含めた営業力の強化につなげようと考えています。

貨物に関しては、洋上風力発電関連は中長期的に輸送需要が伸びていくと見ています。当社の主力船型では洋上風車本体を運ぶことは難しいものの、関連した貨物として変圧器や風車設置用クレーンなど輸送需要がどんどん出てくるでしょう。当社としてはこうした風車周辺の案件獲得をまずは目指していきます。

神谷 洋上風力発電に限らず再エネ関係の重量物の荷動きは今以上に活発になると期待しています。船員の技能育成も並行して進めながら、日本出し・日本向けの貨物にこだわらず安定的に輸送できる体制を整えていきます。

——重量物輸送サービスの今後の進め方についてご説明いただけますか。

石上 多目的船に関しては、運航状況やニーズを見ながら将来の輸送需要に適した船型を絞り込ん

でいきます。当社が2015～17年に建造した船がリプレース時期を迎える2030年以降に向け、他社よりも先行して最適船型を重量物輸送向けに投入することを計画しています。

神谷 最適船型を決めるためには、DWTだけでなく同時に「どれだけ効率的に積めるか」についても考慮する必要があります。単純に船のサイズを大きくすると利用できる港が制限されるため、小回りが利きません。輸送効率を考えれば“積載量”を増やすことが必要となりますが、先ほど説明したトリプルデッカーの新造船のように、“積載効率”を高めるという選択肢もあります。

自動車船やコンテナ船の大型化が進む一方、多目的船は1万3500DWT型が主流になってから20年以上経っています。そろそろ最適船型の見直しが必要な時期に来ていると思っています。

今後投入する多目的船については、クレーンを含めて国内建造の「メイド・イン・ジャパン」にこだわっていきたいですね。現状、欧州域内で運航しているハイスペックな重量物船も中国で建造していますが、オペレーターである当社だけでなく造船所や船主を含めた日本の海事クラスター全体で重量物輸送に関するノウハウを蓄積する必要があります。 ■