

セメント船の現状について

2025年9月26日

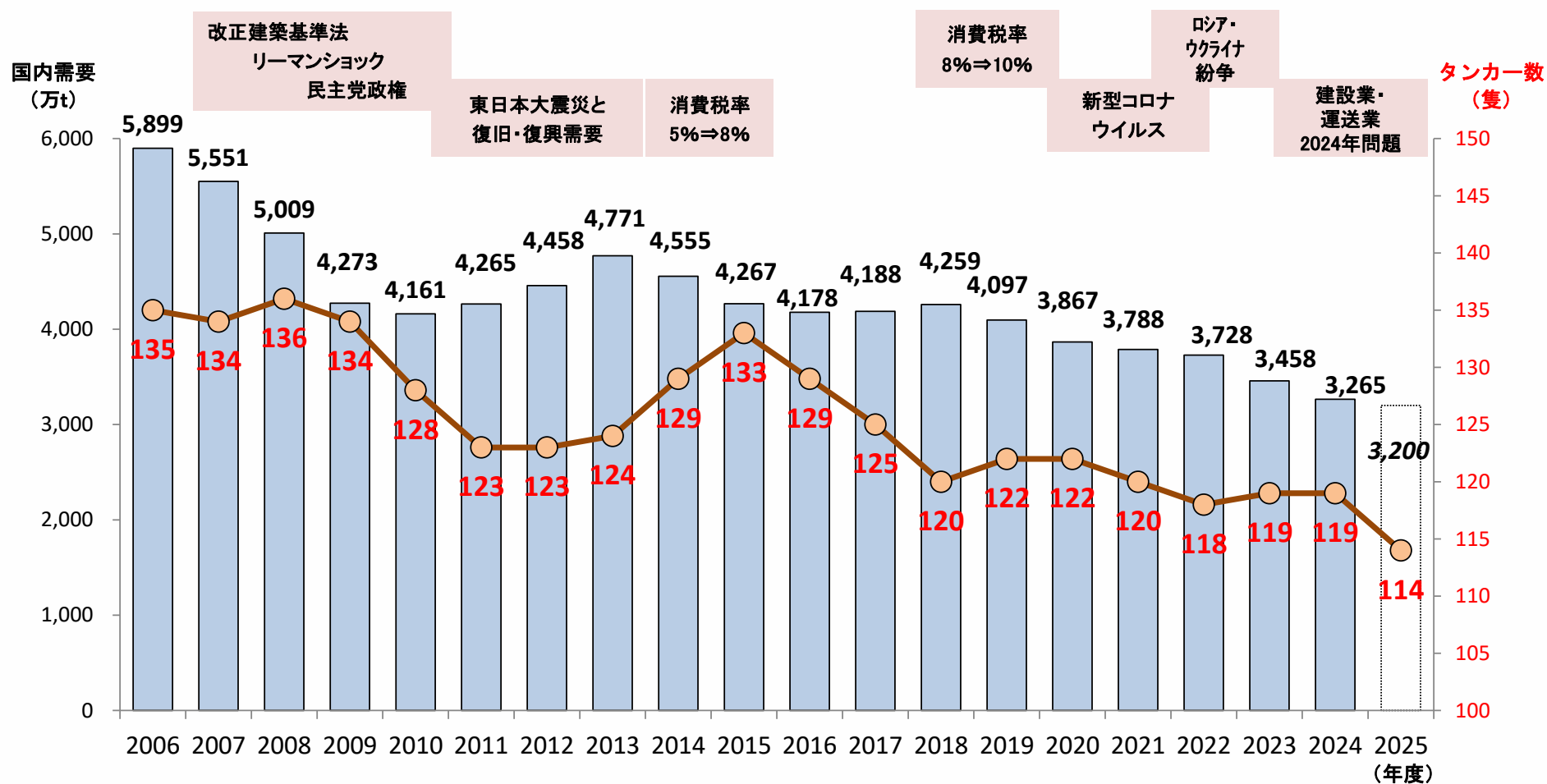
第3回 内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

1. セメント業界の概況
2. セメント輸送状況について
3. セメント船の特徴について
4. 海上輸送における効率化の取組み
5. セメント船を取り巻く環境と課題
6. 関係各所へのお願い

一般社団法人セメント協会
輸送専門委員長 梅田 睦

1. セメント業界の概況

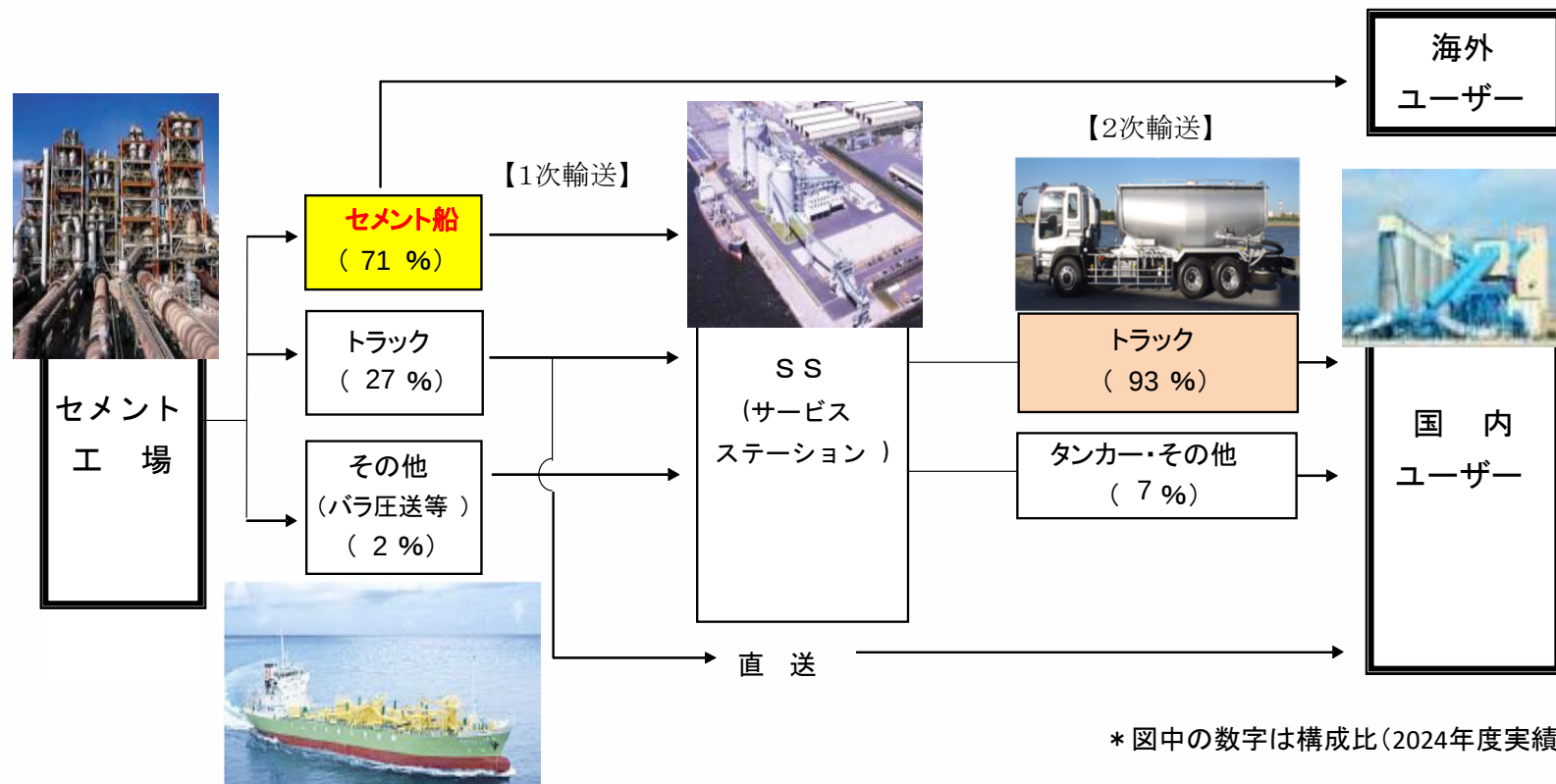
国内需要とセメント船の稼働隻数推移



2. セメント輸送状況について

セメント業界では早期からモーダルシフトを進め、臨海工場から臨海SS（サービスステーション）へセメント船で※大量輸送し、SSからはトラックで各地のユーザーへ運ぶことで輸送効率化を高めている。

（※工場出荷の71%がセメント船）



* 図中の数字は構成比(2024年度実績)

3. セメント船の特徴について

(1) 荷役装置

セメント等、微粉体の海上輸送に特化した専用の荷役装置を搭載した仕様

(2) 運送契約

①荷主による「積荷保証」（14～15年間、償却期間相当）

船主が建造資金を調達する際、融資先から荷主の積荷保証を求められる等

②荷主による「原則コスト保証」

荷主、運航社の協議により運航に必要な経費を参考に船運賃を協定

（燃料費、港費、償却費、金利、補修費、船員費、保険料、店費、船用品費他）

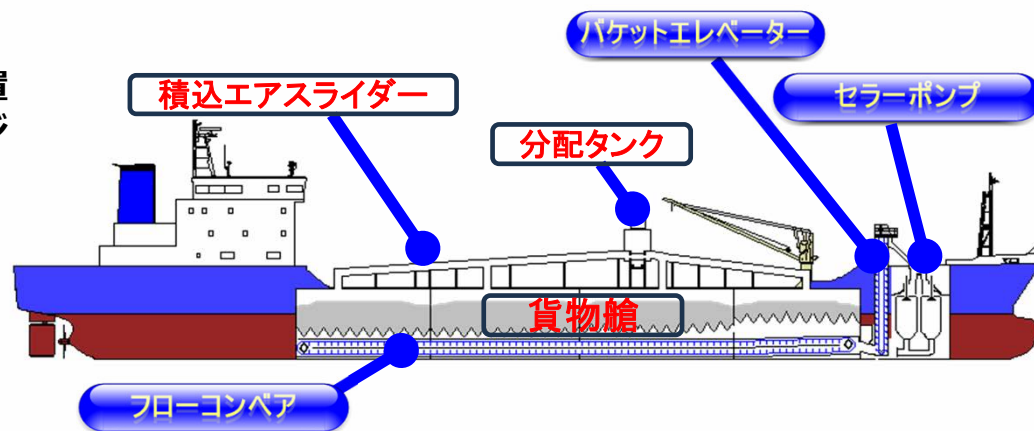
(3) 配船計画

荷主による配船立案（積地、揚地、輸送数量等の運航予定の作成と指定）

(4) 船腹調整

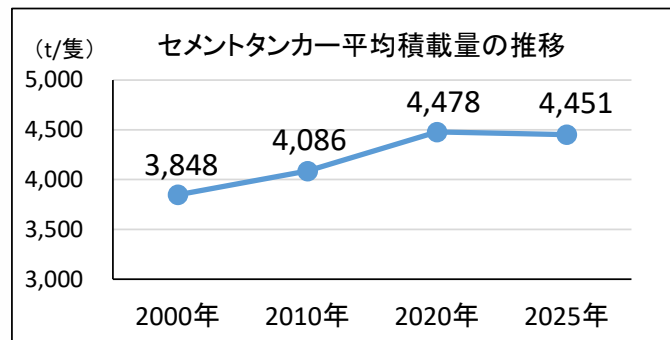
荷主が必要な隻数と船型を検討し、船毎の退役時期や新船建造を運航社と調整

荷役装置
イメージ

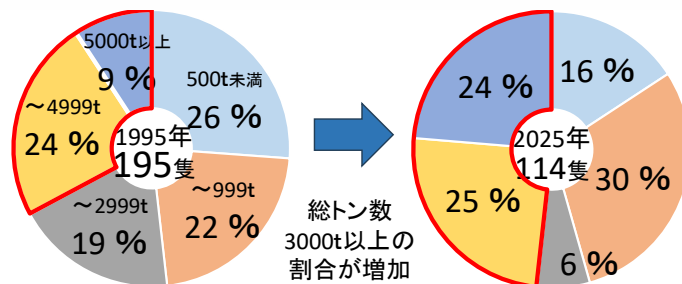


4. 海上輸送における効率化の取組み

①船型大型化（効率輸送）



総トン別セメント船の保有隻数の構成比



②電気推進船の建造

就航年別セメント船隻数（2025年4月1日現在）

就航年月	～2000年	～2010年	～2020年	2021年～	計
セメント船	35	27	40	12	114
うち 電気推進	0	5	1	1	7

単位：隻

③連携型省エネ船の機能導入（効率輸送）

- ・新造時に高効率プロペラ・船型改善・ウェザールーティング等の装備導入

④交換出荷の活用（効率輸送）

- ・セメント各社間で契約に基づき、輸送距離短縮となる工場・出荷基地から相互に出荷

⑤物流DX・I T化（効率輸送、省力化）

- ・AI が膨大な輸送データを解析し、複雑な制約条件を考慮しつつ、最適な配船計画を作成。業務負荷を低減の上、運行効率を向上

2025年3月 住友大阪セメント株式会社
セメント配船計画策定にAIソリューションを導入
2025年8月 太平洋セメント株式会社
AI 配船計画最適化システムの運用開始

⑥国土交通省・港湾管理者への定期的な港湾施設等の整備・拡充要望の提出（安全、効率輸送）

5. セメント船を取り巻く環境と課題

造船所

- セメント船の建造実績を有する造船所の減少
- 建造工期や部材調達の長期化（工員確保難や時間外規制の順守）

運航社、船主

- 乗組員の採用難や定着難 ➤ 船員費や諸経費の上昇
- 建造船価の高騰（建造資金の調達額増大）

荷主（セメント各社）

- 船員費や償却費・金利等、船運賃の負担増
- 新リース会計による財務指標の悪化懸念

行政

- 船員の働き方改革、取引環境改善、生産性向上の更なる取組
- 次世代船舶の開発、自動運航船検討
- 港湾整備、その他

6. 関係各所へのお願い

国内需要の減少により、セメント船隻数は減少傾向ではありますが、セメント業界において今後も「内航セメント船が基幹輸送である」ことは変わりません。

当業界としては、今後も「安全運航・安定供給」の実現により、社会基盤の整備や災害復旧、そして豊かで安全安心な生活に不可欠である「セメント」を全国にお届けする役割を担って参ります。

つきましては、以下3点について引き続きご支援をお願い致します。

- (1) 船舶（新造・既存）の省エネ・省力・効率化投資に対する公的助成制度拡充と継続
- (2) 内航海運用の重油等に係る石油石炭税の還付制度の期限延長（2026年3月末迄）
- (3) 内航船の乗組員育成、雇用確保における各種取組みの継続と更なる強化

以上