資料6

セメント船の現状と課題

第4回 内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会

2026年11月4日

ご報告内容

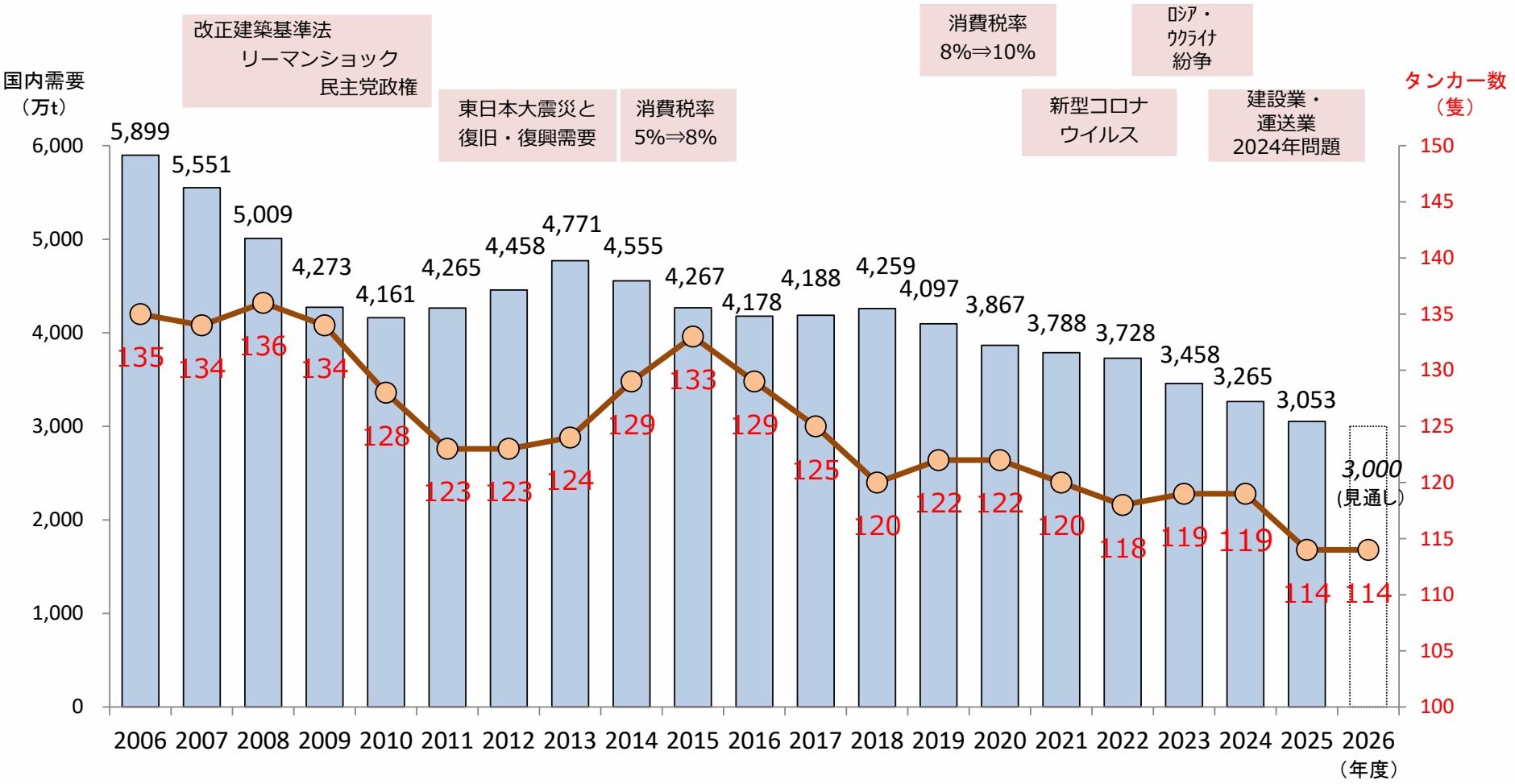
1．セメント業界の概況
2．セメント輸送状況
3．セメント船の特徴
4．セメント船における用船料設定の考え方
5．セメント船の役割と課題
6．セメント業界の物流効率化対策について

一般社団法人　セメント協会
輸送専門委員会　吉良　尚之

一般社団法人
セメント協会
JAPAN CEMENT ASSOCIATION

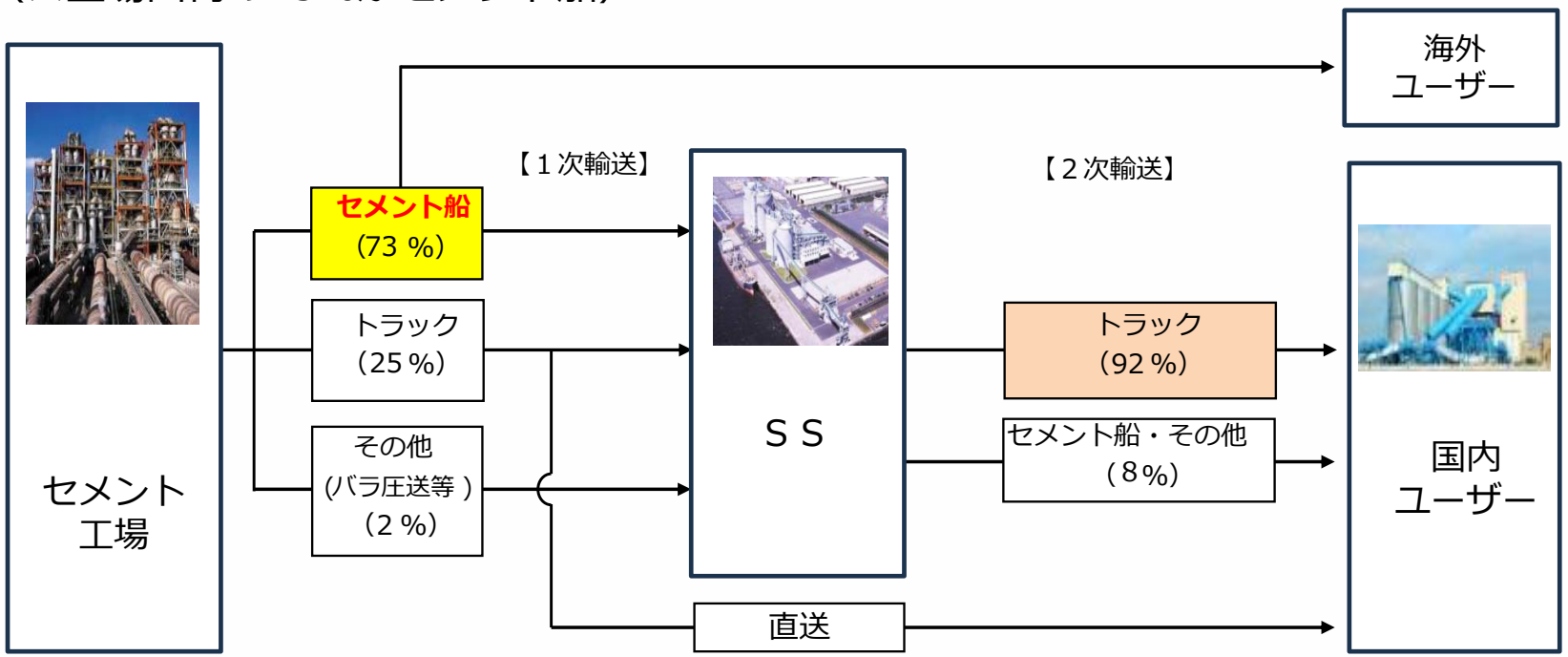
1. セメント業界の概況

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

セメント業界では早期に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73%がセメント船）



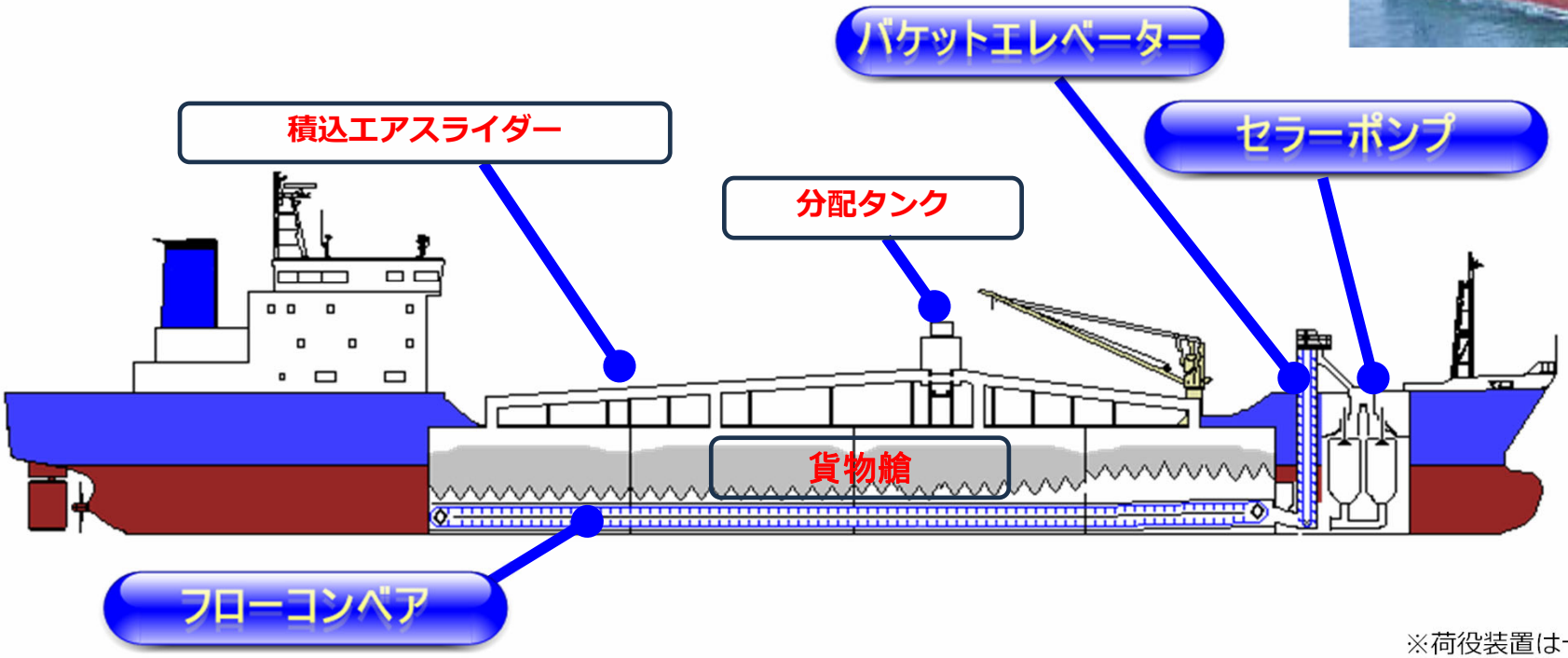
＊図中の数字は構成比（2025年度実績）

3．セメント船の特徴



（1）荷役装置

セメント船は一部の貨物を除き、他の用途に使用できない特殊な船



※荷役装置は一例です

3．セメント船の特徴

・粉粒体専用船であり国内にセメント船のスポットマーケットが存在しない

・セメント船は工場における連続操業維持（工場在庫調整）の役割も担っている

・配船計画（日時、積地、揚地、品種、数量）は、メーカーが立案し運航会社へ指示

・メーカー各社が需要や生産供給体制に応じた必要な船腹量を保有

・建造可能な造船所が限られ、竣工まで約３年必要（迅速な輸送能力増強が困難）

メーカー各社と運航会社（船主）との繋がりが深い
<建造～竣工～運航～退役まで一体となって関わっている>

（２）メーカーと運航会社との契約
①建造時には、荷主による「長期積荷保証」（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運航期間中（約30年）は、荷主による「原則コスト保証」
荷主、運航会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）

４．セメント船における用船料設定の考え方

セメントメーカー側のニーズ　⇒　長期的な安定した運航の継続

・船員の確保、育成
・船舶の建造
・船舶の維持更新

→

必要コストの把握
燃料費、船員費、
修繕費、償却費、
金利等資本費

→

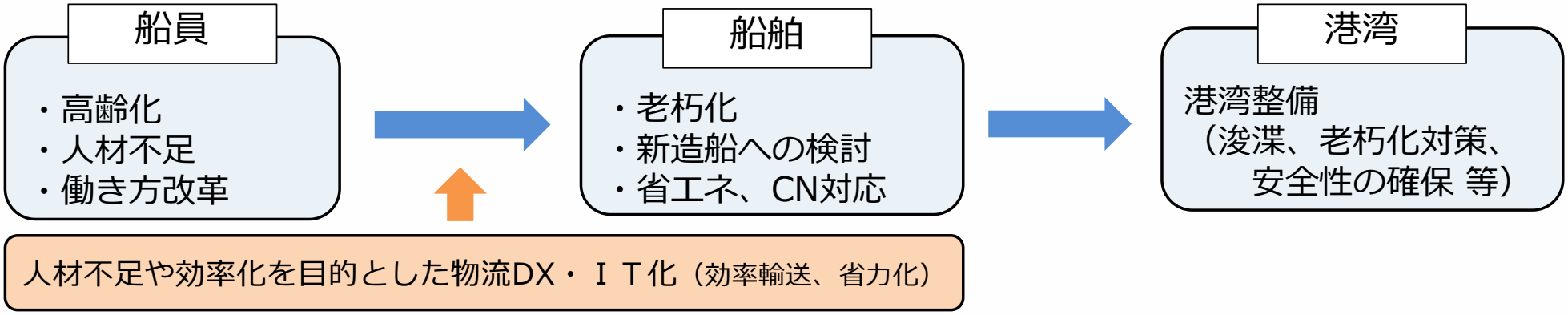
荷主・船社の協議
運航に必要なコストを
踏まえ運賃を協議・決定

**セメント船は「専用船・長期傭船・コスト補償型」という特性を有しており、
一般的なスポット傭船とは異なる運賃設定の実態がある**

セメント業界ではこれまでも「標準的な考え方」の趣旨に沿った対応を実施している

5．セメント船の役割と課題

国内でのセメントの安定供給を維持することが業界の使命であり、
その為にも、セメント船の安全で安定した運航継続が必要

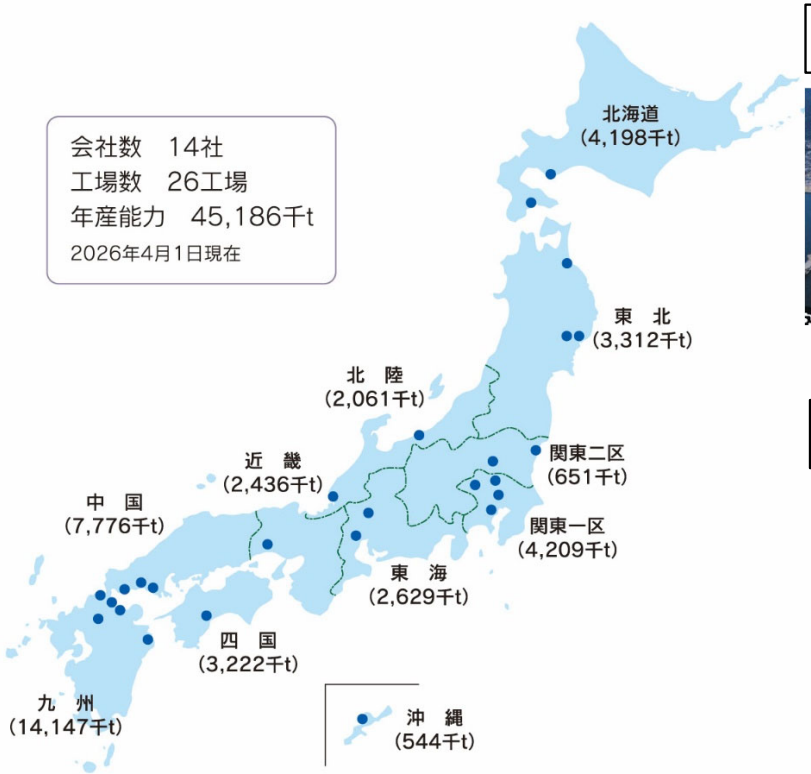


内航セメント船は、**『セメントの基幹輸送』**です。
今後も、安全運航・安定供給を通じ、社会資本整備や災害復旧を支えてまいります。
そのためにも、船舶・船員・港湾などの輸送基盤を維持する環境整備について、引き続きご支援をお願いいたします。

① 内航船員の育成・雇用確保　② 港湾施設の整備・拡充　③ 省エネ・省力化投資支援

6．セメント業界の物流効率化の取り組みについて

・セメント工場の立地は偏在
・全国のユーザーへ安定的に供給するために各地へ中継基地（ＳＳ）が設置されている



工場



タンカー



長距離・大量輸送
32,177千t

SS（全国を網羅）



全国326箇所
（臨海SSは265箇所）

トラック



短距離・少量輸送
・積載率は既にほぼ100%
・荷待ち時間も限定的

国内ユーザー



生コン・製品・工事現場など