

ラテンアメリカ進出企業の 最前線から

INTERVIEW

100年を経て更なる進化を目指す 商船三井のラテンアメリカ事業

商船三井 米州地域
担当常務執行役員、
MOL (Americas)
Holdings, Inc. 社長

一田 朋聡



商船三井 南米営業統括、
MOL (Brasil) Ltda.
社長

大胡 俊武



—御社のラテンアメリカにおけるビジネスの起源について教えてください。

2023年は、日本人のブラジル移住115周年の節目の年となりましたが、商船三井とラテンアメリカの繋がりもその移民の歴史とほぼ時を同じくして始まりました。日本からブラジルへの第1回移民船の笠戸丸がサントス港に入港したのが1908年6月18日。その4年後の1912年に当社の前身である大阪商船が海軍省から笠戸丸を購入し、1916年12月に日本と南米東岸を結ぶ定期航路を開設しました。当初は3隻による年間7航海の日本からブラジルへの移住者輸送から始まり、その後船隊を強化し当時の造船技

術の粋を集めた初代「ぶらじる丸」を投入するなど戦前の最盛期には年間24航海を行い、1920年にサントス、1935年にサンパウロ、1941年にはリオデジャネイロに駐在員事務所を開設したとの記録が残っています。その後は太平洋戦争開戦の影響で1942年にこれらの駐在員事務所は一時閉鎖となり、航路運営も休止となりました。船舶は戦時徴用され、そのほとんどを戦争により喪失するという苦難の歴史を経て、終戦後の1952年には新造船「さんとす丸」を投入し南米航路を再開しました。更に2代目「ぶらじる丸」を始め当時の最先端の新造船を投入し、1973年まで通算50年余りに亘り約18万人の方々の移民



笠戸丸（商船三井提供、以下同様）



初代「ぶらじる丸」



2代目「ぶらじる丸」

輸送に携わりました。

一御社のラテンアメリカにおける現在の活動に繋がっている創立後の主な取り組みを教えてください。

時代の流れと共に、当社のラテンアメリカへの定期航路の運航は移民船、貨客船、在来貨物船と姿を変え、1990年代にコンテナ輸送に進展し、商船三井は日本を含むアジア・ラテンアメリカ間のトレードで業界最速のウィークリーサービスを展開しました。2018年には商船三井・日本郵船・川崎汽船の邦船三社により、定期コンテナ船事業を統合し、新会社 OCEAN NETWORK EXPRESS 社（通称「ONE」）が立ち上げられ、同コンテナサービスは ONE 社に引き継がれ更なる進展を見せております。

自動車専用船による完成車輸送事業についても、1990年代よりブラジルでの営業・オペレーション体制を構築し、乗用車のみならず建設・農業機械や非自走貨物である大型機械の輸送にもサービスを広げ、ラテンアメリカの現地事情に精通したチームにより事業展開しております。

またラテンアメリカは鉄鉱石を始めとする各種鉱物資源、また穀物の輸出基地としていわゆるドライバルク貨物の輸送需要は極めて大きい地域であるため、2000年代初頭よりチリ及びブラジルに専門のスタッフを配置して日々変動する需要動向にタイムリーに対応できる体制をとっています。特にチリでは営業とオペレーション部隊を配置し、同国主要輸出品目である銅精鉱輸送など輸送需要に対応しています。

ロジスティクス事業では MOL Logistics 社が各国にネットワークを持ち活動しており、特にメキシコでは現地法人を構えて増大する米国とのクロスボーダー輸送の需要に対応しています。

一方、近年は従来の海上輸送にとどまらず、海洋事業にもその活動の場を広げ、2010年以降、ブラジル沖合の海洋鉱区にて石油を生産する「浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備（FPSO）」といった海洋事業にも参画しています。2010年にプレソルト層ルラ鉱区向け FPSO に始まり、ブラジル沖合各鉱区に向けた大水深対応の FPSO 備船事業を三井海洋開発を始め複数のパートナーと共同で推進しており、当社の参画する FPSO はブラジル沖で合計9件、メキシコ沖で1件（及びガーナ沖で1件）となっています。

また2014年にはFPSOなどの洋上石油生産貯蔵積出設備から陸上の石油精製基地まで原油を輸送するシャトルタンカー事業、2016年には海底設備の設置・保守・撤去作業を行うサブシー支援船事業にも参画。更に2021年にはシャトルタンカーに代わりFPSOから外航タンカーへ直接原油積載を可能とする新技術船CTV事業にも参画しました。このCTV事業については次項で詳細をご説明します。



鉄鉱石船 3代目「BRASIL MARU」

一御社が特に力を入れておられるのはどの国ですか、また、今後伸びる可能性があると考えるのは、どのようなビジネス分野ですか。

当社の事業形態でいきますと、やはり現在拠点を置いているブラジルとチリが注力国となります。特にブラジルは当社が展開する製品輸送、ドライバルク、エネルギー関係の三大事業全てにおいて大きな需要があり、今後も更なる成長が期待できると見ております。

例えば製品輸送分野では、完成車輸送分野において、ラテンアメリカ域内の重要生産国である、ブラジル、メキシコ、アルゼンチンからの同域内への輸送需要は重要度を増すと見ています。同域内のインフラ事情、バイオエタノールの使用などユニークな脱炭素へのアプローチなど、域内自動車市場の特殊なニーズにマッチした車両は域内で生産され供給されるという流れが進展していくと考えられるためです。将来、域内でも進展するであろう電動化の動きに対しても豊富な資源の活用という観点から、この域内生産、域内消費の流れは進むと見られ、こうした需要の高まりに応えるべく、域内のサービスネットワークを一層拡充しているところです。

ドライバルクについてはブラジルは鉱石・穀物関係での圧倒的な物量の輸送ニーズは今後も揺らぎはないと思われますが、その海上輸送距離は長く、輸送過程における二酸化炭素排出削減・脱炭素の要求

は更に強まってくるものと推測しています。これは輸送業者にとっては品質差別化の好機でもあり、当社としては脱炭素技術とのパッケージでの輸送契約の提案という形でお客様のニーズに応えたいと考えています。当社は2023年3月にブラジル鉄鉱石シッパーのVALE社との契約で使用する船舶に、温室効果ガス（GHG）排出削減のために風力推進補助装置を設置することを同社と合意しております。こうした形でお客様と共に脱炭素へ向けて協働するケースを増やしていければと思います。

またチリからの銅精鉱については、今後世界のEV化の進展に伴い銅の需要は中長期的に見て拡大傾向にあり、その安定輸送はエネルギー移行のサイクルの中でも重要な役割を果たすものと認識しています。こちらの輸送過程でも、今後チリでの生産開始が見込まれるグリーンアンモニア・メタノール・E-Fuel等を代替燃料とする船舶を投入し脱炭素を達成するという検討が始まるものと考えています。

エネルギー関係では、ブラジルにおいて展開しているCTV事業が今後ニーズが増える可能性があると考えて取り組んでいます。CTVとはCargo Transfer Vesselの略で、簡単に言うと洋上石油生産貯蔵設備FPSOから従来型原油タンカーへ直接原油を積載することを可能にする役割を担う船舶です。従来、洋上でFPSOにて生産された原油は定点保持機能を持つシャトルタンカーに積載され、陸上の石油貯蔵基地または瀬取りが可能な平穏な海域まで一旦輸送され、従来型原油タンカーへ再度積み替える必要があります。商船三井が出資したSeaLoading社が持つCTVを使えば、このシャトルタンカー利用の時間・コストを節約でき、かつこの部分で発生するGHG排出の削減に繋がるというものです。この技術は、FPSOと石油貯蔵基地までの距離が長いブラジルでは特に有効であろうと言われています。



VALE社と合意した風力推進補助装置ローターセイルを設置した本船イメージ

―御社がラテンアメリカでのビジネスで特に重視し大切にしておられることは何ですか。

ラテンアメリカでビジネスを推進するにあたり、一つの大きな不確定要素として政権の交代やその時々政治経済状況により、規則が大きく変わる可能性があるという点があります。これは特に大きな投資をする場合にはリスクファクターともなります。将来を見通すことは難しい、ないしは不可能な場合が多いですが、ビジネス評価のプロセスでは、その事業がどのようにその地域・社会に貢献しているか、あるいは将来的に貢献できるかという観点で見ようとしております。事業が地域・社会、また多くの人々にとってプラスの効果を与えるならば、その事業の根幹を揺るがすような規則・制度変更は立法府や行政府も取りにくいだろうと考えられるからです。また、ラテンアメリカでは欧米や日本とは比較にならないほどのレベルで経済の浮き沈みが激しいという問題もあります。過去に我々がラテンアメリカで手掛けた事業でもなかなか黒字化できず、永年赤字が続いたというケースが多くありました。そんな中でも、社会にとって本当に必要な事業であればいつかは実を結んでリターンが得られるはず、という考えで事業を続けることも当地では必要かと常々考えています。当地に進出してきた外国企業が数年で結果が出ずに撤退というケースも多々ありますが、どんなに苦しい時でも長い間当地で活動してきた企業というのは消費者や社会からの信用も同時に勝ち取っていると思います。その意味では、ラテンアメリカでのビジネス遂行には他地域以上に忍耐が必要となるかもしれません。

―ラテンアメリカの将来的可能性をどう見ておられますか。

世界は今、人為的要因による気候変動の問題に直



Cargo Transfer Vessel (CTV)

面しており、温室効果ガス削減のための再生可能エネルギー利用促進、森林保護・植林活動等によるカーボンプレジット制度導入、将来の食料供給不安への対策等の重要性がますます増大していることは議論の余地がありません。そんな中で、これらの問題への解決策を有するラテンアメリカ地域の重要性が今まで以上に高まっていくことは容易に想像できます。太陽光・風力発電に適した広大な土地に恵まれている利点を活かし、グリーン水素やそこから派生するグリーンエネルギーを製造し、世界の需要地に輸出する。少し前なら夢物語だったような話が、かなり現実味を帯びてきております。当社としても、既存事業を更に進化させ、従来の海上輸送での貢献に加えてこうした大きなプロジェクトに入っていけるよう、努力を続けたいと思います。

(いちだ ともあき 株式会社商船三井 米州地域担当常務執行役員、
MOL (Americas) Holdings, Inc. 社長／
だいが としたけ 株式会社商船三井 南米営業統括、
MOL (Brasil) Ltda. 社長)

ラテンアメリカ参考図書案内



『移民船から世界をみる ―航路体験をめぐる日本近代史』

根川 幸男 法政大学出版局
2023 年 8 月 298 頁 3,800 円＋税 ISBN978-4-588-60369-3

日本人の南米移民史については多くの著作が刊行されているが、その移民船そのものについての研究書はなかった。明治元年にハワイへ行った「元年者」と呼ばれる近代日本最初期の移民の航海、台湾への人流があり、明治末期 1910 年代前半にブラジルへの移民を乗せた厳島丸の航海実態、ブラジルのサントス港への日本郵船の南米東岸航路、新鋭船を投入して輸送人員数を飛躍的に拡大していった大阪商船、戦前最後の移民船ぶるのすあいれす丸が米国の突然の外国籍船パナマ運河通過禁止で南米西岸を南下し、真冬の 7 月に最南端のマゼラン海峡を回って引き揚げることを余儀なくされた航海、戦後 1951 年頃から呼び寄せ移民が始まるとオランダ船が日本と南米航路に参入、1952 年に国策として南米移民が再開されると大阪商船（現在の商船三井）は貨客船さんとす丸はじめ次々に新造船を投入し、同社が南米移民輸送を担っていくことになった歴史とそれぞれの航海の実態を紹介している。1973 年に 285 人の移民を乗せてサントスに入港したにつぼん丸を最後に約 1 世紀続いた日本人の海上移動の長い歴史は終わった。

従来の歴史研究ではほとんど取り上げられてこなかった移民の送り出し・受け入れ側関係機関の公式記録に加えて、船会社の資料、移民・渡航者が残した記録、報道や写真、絵画、絵葉書等一次資料を広く参照して纏めた学術論文であるが、その時代背景や移民事情から解析しており、近代の日本人のグローバル移動の一断面としての移民船から見た、読者にとっても分かりやすい移民を軸とした海事史である。

〔桜井 敏浩〕