

 明和タンカー株式会社
MEIWA TANKER CO.,LTD.



<https://www.meiwatanker.com>



HEADING

business structure & human linkage of meiwakaiun group

STEER FOR THE FUTURE

～ 未来に向かって舵を切る ～

私たちは産業基礎物資を輸送するタンカーで、人々にとって必要不可欠な荷物を運び続けています。しかし、中長期を見据えれば、我が国の直面する人口減少、少子高齢化、国際競争の進展等の中で、産業基礎物資の輸送が今後大きく伸びることは期待はできません。

このため、内航海運が安全、良質な輸送サービスを持続的に提供し、我が国の社会・経済を支えていくためには、これまで以上に効率的な輸送を目指し、事業基盤を強化することを通じて厳しい輸送環境の中でも安定的な輸送サービスを持続的に提供できる「たくましい」産業へと進化し、内航海運の未来を切り拓いていくことが求められます。

「船員・船舶の高齢化」「脆弱な事業基盤」「環境問題」といった現状の課題を多く抱える内航海運にとって、こうした業界の活性化に向けた取り組みは待ったなしの状況です。

近年では、急速に進歩するテクノロジーの革新により、遥か広く、青い海にいま、その航跡が大きく変わろうとしています。

私たちが引続き存続し成長していくためには、この変化とスピードに柔軟に対応し、果敢に挑戦を続けていかななくてはなりません。

日本の海上輸送の地図が塗り替えられようとしています。主役は私たち、そして私たちの後に続く若い力です。



INDEX

- 05 Chapter 1 **VISION & STRATEGY**
06 羅針盤 | 「夢」と「努力」と「挑戦」の舞台は「海」に広がっています。
08 Top Message | 来たれ!内航タンカーの最高峰へ
09 企業理念
10 明和のみらい
-

- 11 Chapter 2 **BUSINESS STRUCTURE**
12 ケミカルタンカー業界のしくみ ー業界の構造・契約形態
13 私たちが運んでいるもの ー石油化学工業とは? 石油化学製品とは?
14 石油化学製品ができるまで・主な輸送ルート
15 サステナビリティ
-

- 17 Chapter 3 **BUSINESS FIELD**
18 明和海運グループ
19 海上職の仕事
20 ケミカルタンカーの仕事 ー入港・着棧から離棧・出港まで
22 船舶ラインナップ ーケミカル船・LPG 船
24 ケミカルタンカー大解剖
26 船内設備
28 居住環境
29 船員の生活パターン ー乗下船パターン/1日のスケジュール
30 船内生活
-

- 31 Chapter 4 **HUMAN RESOURCES**
32 キャリアパス
33 教育訓練プログラム
34 新卒採用
35 キャリア採用

Chapter1

VISION & STRATEGY



社長メッセージ



「夢」と「努力」と「挑戦」の舞台は、
「海」に広がっています

明和海運株式会社 代表取締役

中田 篤 Atsushi Nakada

皆さん、ようこそ、明和海運グループの中核企業である明和タンカーに関心を寄せていただき、ありがとうございます。

明和海運はお蔭様で2021年11月をもちまして65周年を迎えました。その間、時代の趨勢・要請に伴い、変化を遂げてきました。

現在、内航タンカーのオペレータ(石油化学工業及び石油精製の荷主さまから荷物を集荷し、各船舶に輸送・荷役を委託する企業のこと)として、ケミカルタンカー15隻、LPGタンカー2隻、計17隻を運航しており、内航ケミカルタンカーとしては業界トップの隻数を有しています。

明和海運は、国民生活に必須な生活物資や日本の産業用資材に使われる高度な化学物質を、必要な時に、必要な場所に、必要な量を安全・確実にお届けすることを仕事としています。仮に、それらが止まると日本社会全体に多大な影響を及ぼします。私達の仕事は、そのような高度の社会的な責務が課されており、現場でそれらの荷物を安全航海・安全荷役を行っている船員達の高いプライド及び熟練した技術と知見に支えられていると言って過言ではありません。

羅針盤

また、最近では、地球温暖化対策の取り組みが世界的規模で広がっており、カーボンニュートラルとか脱炭素というキーワードが注目されています。当社もバイオマス(植物油)由来の荷物を従来から運んでおり、CO₂削減に寄与しています。

このような社会的に重要な物資を運んでおり、そのためには、それらの業務に従事している船員にとって、有益な船舶を提供しなければなりません。近時の社船は①安全性の一層の確保、②操作性・作業性の向上、③快適な居住空間、④燃費等経済性の追求、⑤輸送貨物の拡充といった観点で、他社に先んじた最新鋭の船舶を建造しています。

是非、明和海運グループの仲間に加わっていただき、働きやすく、働き甲斐のある職場で、皆さんの未来を、日本の未来を切り開いていただくことを心から望んでいます。



YouTube 動画はこちら



来たれ！ 内航タンカーの最高峰へ

明和タンカー株式会社 代表取締役

佐々木 晃 Akira Sasaki

Top Message

明和タンカーは、明和海運グループの船員部門を担う会社（明和海運 100%子会社）です。船舶を運航する船員を雇用し、明和海運が所有する自社船 6 隻に配乗しています。自社グループの中で船舶を所有し、船員を雇用することで、設備トラブルや船員の労働環境への理解、対応が素早く行うことができるというメリットがあります。

船員の新規雇用については、新卒者の採用を積極的に行っており、若い皆さんの成長と活躍に期待しています。これに伴い新人教育に力を入れ、採用時には本社で約 2 週間の陸上研修を行ったうえで乗船してもらい、船内での仕事や生活に慣れたころ（6 か月後）には再度本社でフォロー研修を行うなど、陸上と海上が一体となって新人の順調な成長を手助けしています。

あわせて、船員の皆さんが甲板や船内で、安全で快適に仕事ができるよう積極的に投資を行っています。船内だけではなく、陸上での休暇中にも活用できる福利厚生制度も整備しています。

当社が求める人材に必要な資質、それは「率直さ」「協調性」「慎重さ」です。

率直さ：わかっていること、いないことをはっきりと正直に伝える力

協調性：5～8人という少人数のチームで仕事を行うために必要な力

慎重さ：難易度の高い貨物を安全に取扱うために必要な力

荷役の難易度が高いことから、内航タンカーの最高峰といわれるケミカルタンカー船員ですが、このような資質が備わっていれば、入社後に仕事で必要になる技術の習得がスムーズになり、最高レベルの船員へと成長できるのです。

内航ケミカルタンカー業界でトップを維持するには、「海への想い」を共有する船員一人ひとりの力が欠かせません。大いなる航海人生を明和タンカーとともに歩きませんか。ともに同じ志と夢を抱いて、一緒に働ける日が来ることを楽しみにしています。



YouTube 動画はこちら

企業理念

1. 法令等の遵守(コンプライアンス)と倫理

私たちは、各種法令等を遵守し、高い倫理感をもって仕事に臨みます。

2. プロフェッショナル集団としての責務

私たちは、半世紀を超える海運業者としての豊富なノウハウ・知見等をフルに駆使し、内航ケミカルタンカー業のプロフェッショナル集団として、広く国民経済に貢献していきます。

3. 安定・確実な輸送

私たちは、運搬する石油化学基礎製品及び石油化学誘導品が国民生活にとって不可欠で重要な品物であることをよく認識し、安定的かつ確実に輸送することを旨としています。

4. 安全・環境重視の荷役・運搬

そのためにも、私たちは、まずは製品の輸送、積荷・荷揚作業に関し、最も安全な方法・取り扱いを励行し、そして、地球環境を守ることを前提に、荷主の個々のオーダーを堅実にこなしていきます。

5. H(Health 健康)、S(Safety 安全)、E(Environment 環境)

具体的方針としては、H(Health 健康)、S(Safety 安全)、E(Environment 環境)の3原則を履行・推進します。





BUSINESS STRUCTURE

大きく時代が動き、同時に価値観も大きく変化しています。

私たちは「安全・安心」と「サステナビリティ」を未来の成長エンジンとし、自らの強みをより磨き続けていきます。同時に私たちのあるべき姿を柔軟に見つめ直し、新たな会社のかたち、あり方を創造し、次の時代に向けて変革のスピードを上げてまいります。

内航海運は 重要な輸送インフラです

内航海運は、国内輸送貨物（トンキロベース）の44%を占め、国の機関輸送インフラの重要な役割を担っています。そこに今、「船舶の高齢化」「船員の高齢化」「脆弱な経営基盤」という課題が押し寄せています。



今、船員に質の向上が 求められています

国土交通省は「内航未来創造プラン」を策定し、先端テクノロジーを活用した自律運航船の実現までを目標に掲げています。今後、私たちを取り巻く環境の変化とスピードに対応することが求められ、船員問題は「量」（船員不足）から「質」（技術対応）に重点課題が移行していきます。



明和海運グループの求める 次世代船員像

そのために、「広い視野と高い視座」「旺盛な探究心・積極性・提案力・固定概念に囚われない柔軟な高いコミュニケーション能力」「リーダーシップ優秀な海技者になるための強い意志」「甲板・機関両方の知識とスキル」、そして高度な「ITリテラシー」を持った人材が求められ、次世代の新たな内航船員像を創り上げていかなくてはなりません。今から5~10年後を見据え、人材の獲得や教育体制の構築を目指していきます。



船内生活について

明和タンカーは「70日勤務」「22日休暇」のパターンです。航海中は「三直制」を採用、12時間を3等分し3班交代で、「4時間勤務（当直）8時間休憩」のローテーションを組んでいます。



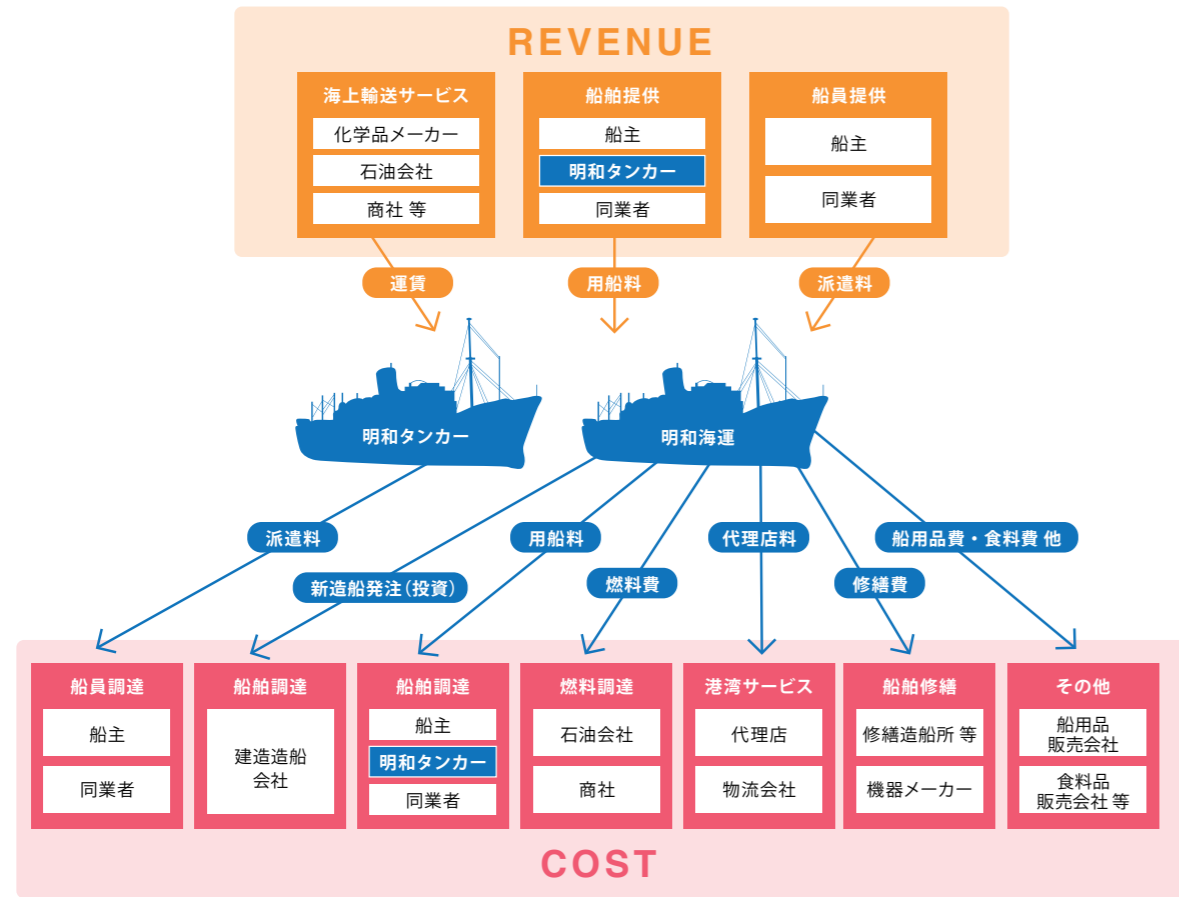
ケミカルタンカー業界のしくみ



YouTube 動画
はこちら

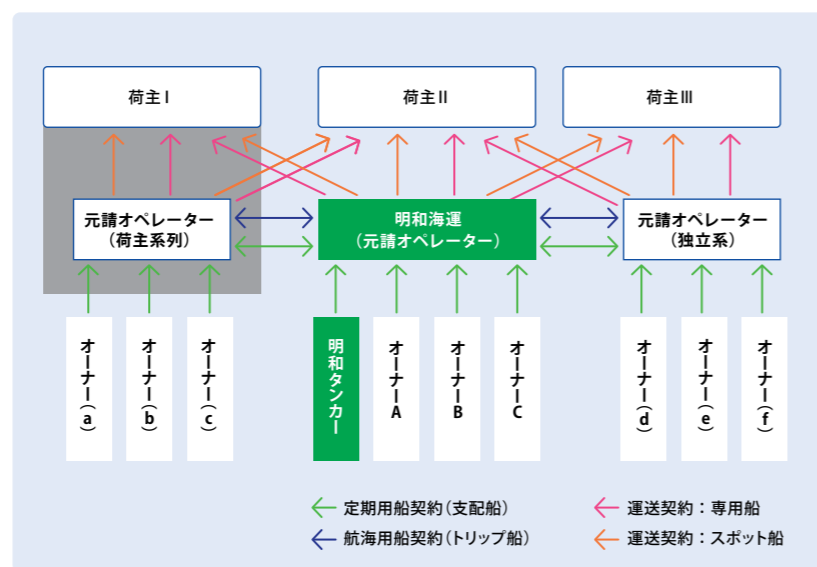
ケミカルタンカーの運航会社（オペレーター）は、多くの生活製品の基礎材を取扱う企業や、製造・製品などの各メーカーなどに対し、海上輸送サービスを提供しています。また、特定の積荷に特化しているという船舶の特殊性から、競合相手である同業他社とも船舶の貸し借りをし安定運航を維持しています。主な収入は、荷主から受け取った運賃や他社に船舶をレンタルした用船料であり、そこから船の建造費、他社から船舶をレンタルした

用船料といった船費、さらに燃料費、離着岸支援のための代理店料などの運航経費を引いた残りが運航会社の利益となります。荷主、造船所、船主（オーナー）だけでなく、安全で高品質な輸送を実現するためには、関係官庁・港湾当局や離着岸支援を行う代理店、燃料調達のための燃料油会社、船内生活に必要な船用品販売会社など、多くの関係者とのパートナーシップが重要となります。



業界の構造・契約形態

内航海運業は、大手オペレーターが元請事業者として機能し、中小のオペレーターやオーナーは元請け傘下として事業を行う業界構造が続いています。代表的な契約には、定期用船契約（支配船）と一航海ごとの航海用船契約（トリップ船）の2種類があります。支配船は一定の費用で安定的に使用できる契約形態であるのに対し、トリップ船は輸送需要の変動に応じ柔軟に使用できますが支配船と比較して割高な費用となっています。また、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの関係はともに長期的であるため、内航運賃は需給動向に応じ変動するとは限らず、外航海運と比較すると運賃の変動が少なく収益が安定しています。



私たちが運んでいるもの

運んでいるもの

ケミカルタンカーは、主に石油化学製品（ケミカル製品）を海上輸送しています。石油化学製品は、石油や天然ガスを原料に化学反応を利用してつくられます。日常生活のあらゆる分野に使われ、みなさんの暮らしになくてはならないものですが、それ自身がそのまま、身近なもの「かたち」になっているわけではありません。テレビ、パソコン、洋服、タイヤ・・・そうした実際に使う「かたち」になったものをつくる「材料」なのです。特に、自動車、コンピュータ、電子・電気機器などの分野では、すぐれた品質と機能をもった石油化学製品がたいへん重要な役割を果たしています。



色々な石油化学製品

- プラスチック
- 合成繊維(せんい)
- 合成ゴム
- 塗料(とりょう)
- 合成洗剤(せんざい)
- 界面活性剤(かいめんかつせいざい)
- 薬品・肥料など

石油化学工業とは？

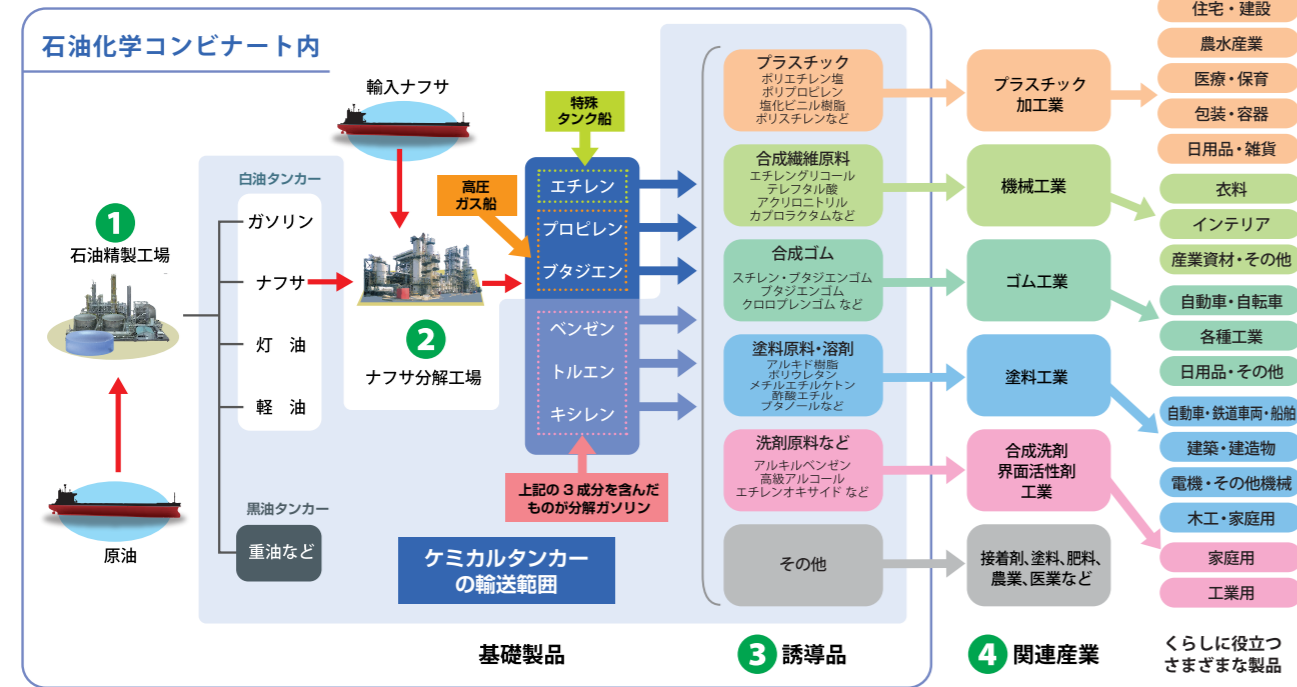
石油や天然ガスを原料に化学反応を利用して、ガソリンや灯油などのような燃料とはまったく違った用途・性質の製品をつくる工業、それが石油化学工業です。テレビやパソコン、家庭用品などに使われているプラスチック、シャツやセーターなどに使われている合成繊維、タイヤ、ジョギングシューズなどに使われている合成ゴム、これらはみんな石油化学工業から生まれたものです。そして、宇宙飛行のための宇宙服、水深 6,500メートルの深海にもぐれる潜水艇（せんすいてい）、ますます高速化する新幹線やジェット旅客機、砂漠に出現するいちご畑などなど、これらにもまた石油化学工業から生まれた製品がたくさん使われています。このように、私たちの毎日の暮らしになくてはならないいろいろな製品から人類の夢を実現するために役立つ高度な技術を支える製品まで、その原料をつくっているのが石油化学工業です。



石油化学製品ができるまで

日本には、9カ所 15の石油化学コンビナートがあり、我が国は石油のほとんどを海外から輸入しているため、石油を運ぶタンカーが利用しやすい太平洋岸や瀬戸内海の埋め立て地に多くが所在しています。石油化学製品は、石油化学コンビナート内でいろいろな工場がパイプラインでむすばれて生産されています。

①石油精製工場 ▶ ②ナフサ分解工場 ▶ ③石油化学誘導品工場 ▶ ④関連産業工場など



サステナビリティ

持続可能な社会の実現に向けて

私たちは、石化燃料・関連製品（石油化学製品含む）を海上輸送する事業者であると同時に、重油を大量に消費してCO₂やSO_xを発生させ地球環境に大きな負荷を与えています。

よって、気候変動対応や環境保全の観点から劣位にあり、常に改善が求められる産業であることを常に意識し、既存事業を継続していくためには、徹底した低炭素、脱炭素に向けた社会的な取り組みが必要です。

Sustainability（サステナビリティ）の一丁目一番地は、私たちの本業である安全・良質な海上輸送サービスを安定的に継続して提供し、産業基礎物資のサプライチェーンを遮断させないことです。この一連の流れを止めないことで、安心・安全な人々の生活を支えています。

私たちの責務である海上輸送サービスは、人々の営みを維持する上で欠かせない社会インフラの役目を担っています。私たちは、一人ひとり、自分の仕事に誇りを持ち、この大きな使命、大きな責任をしっかりと果たしていかなくてはなりません。

社会の変化が激しく、先の見えない不確実性の高まる時代だからこそ、ただ変化に翻弄されるのではなく、眼前にある多くの社会課題に徹底的に対峙し、取り組んでいくサステナブルな企業になることを目指します。

近年では、気候変動対策を中心に、顧客や社会からのESG（注）に対する要請が増大しており、このように変化をお客様のニーズにスピード感を持って対応することが求められています。

環境や社会の要請の中で、それぞれのテーマに対するニーズは多種多様なものがありますが、バリューチェーンにおけるパートナーである造船所などサプライヤーやお客様と共に、積極的にディスカッションを交えながら、これらの大きな課題を乗り越えるための対策に取り組んでいきます。

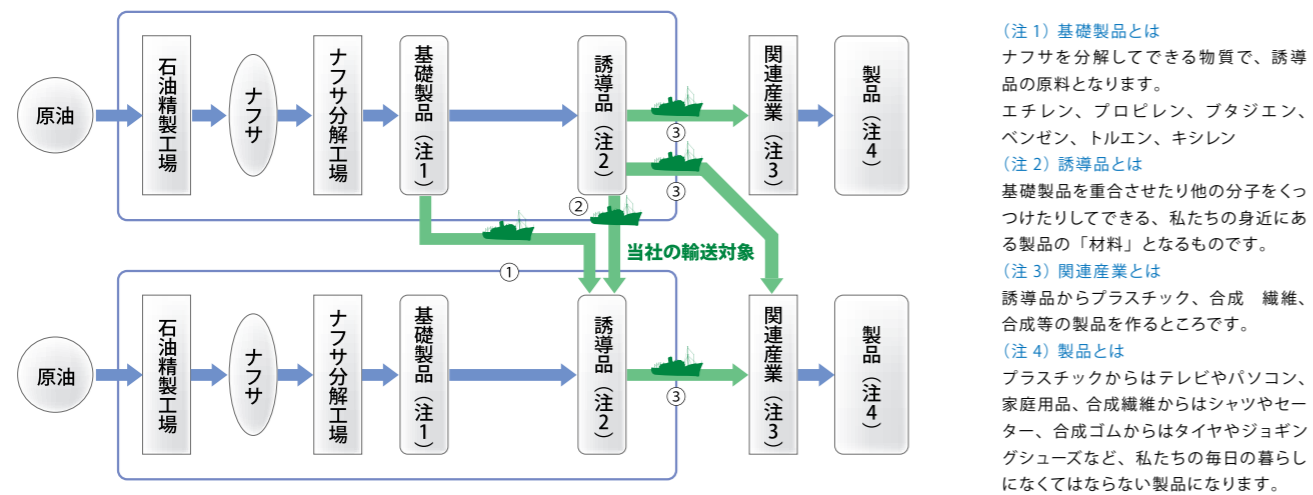
これこそが私たちの Sustainability（サステナビリティ）に関する取り組みの第一歩であり、デジタル技術の活用により、その取り組みを加速していきます。

（注）E：環境、S：社会、G：ガバナンス

主な輸送ルート

- ① 石油化学コンビナート内のナフサ分解工場で作られた石油化学基礎製品を他のコンビナート内にある石油化学誘導品工場（中間製品工場）まで海上輸送
- ② 石油化学コンビナート内の石油化学誘導品工場（中間製品工場）で作られた誘導品（中間製品）を関連産業工場又は他のコンビナートの中間製品工場まで海上輸送

私たちの身の回りには、色々な製品ができあがるまでに、種々の中間製品があり、それは色々な企業によってそのプラントや工場で作成されます。但し、製造されても、それが次の工程へと、必要な日時と場所に確実に運搬されないと次の製品は生産されません。その意味で、それらの製品をタイムリーかつ安全・確実に運搬することこそが、当社の使命なのです。



（注1）基礎製品とは
ナフサを分解してできる物質で、誘導品の原料となります。
エチレン、プロピレン、ブタジエン、ベンゼン、トルエン、キシレン

（注2）誘導品とは
基礎製品を重合させたり他の分子をくっつけたりしてできる、私たちの身近にある製品の「材料」となるものです。

（注3）関連産業とは
誘導品からプラスチック、合成繊維、合成等の製品を作るところです。

（注4）製品とは
プラスチックからはテレビやパソコン、家庭用品、合成繊維からはシャツやセーター、合成ゴムからはタイヤやジョギングシューズなど、私たちの毎日の暮らしに欠かせない製品になります。



BUSINESS FIELD

当社が取り組むテーマ（課題）

カッコは SDGs テーマ番号

- 安全・安定輸送の実現→運航情報共有プラットフォームの開発を検討中
- 高品質な輸送サービスの提供→運航管理システム開発中
- 海難事故の撲滅
- 貨物事故の撲滅
- 労働災害の撲滅



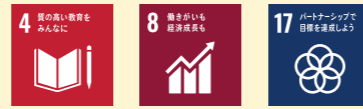
- 海洋汚染の防止（14.1）
- 化学物質や廃棄物の適正管理（12.4）
- 公的・民間セクターとのパートナーシップ推進（17.17）

- 海洋汚染の防止
- 気候変動への緩和策促進
- 大気汚染防止、環境規制への対応（SOx 排出規制強化への対応）
→当社運航船6隻は低硫黄A重油使用のため、既に対応済
- 環境負荷軽減輸送の実現



- エネルギー効率の改善（7.3）
- 地球温暖化抑制（13.3）
- 海洋汚染の防止（14.1）と生物多様性の維持（14.2）
- 公的・民間セクターとのパートナーシップ推進（17.17）

- 優秀な人財の雇用
- 人財の育成
- 働き方改革の推進→船員管理システムの開発を検討中

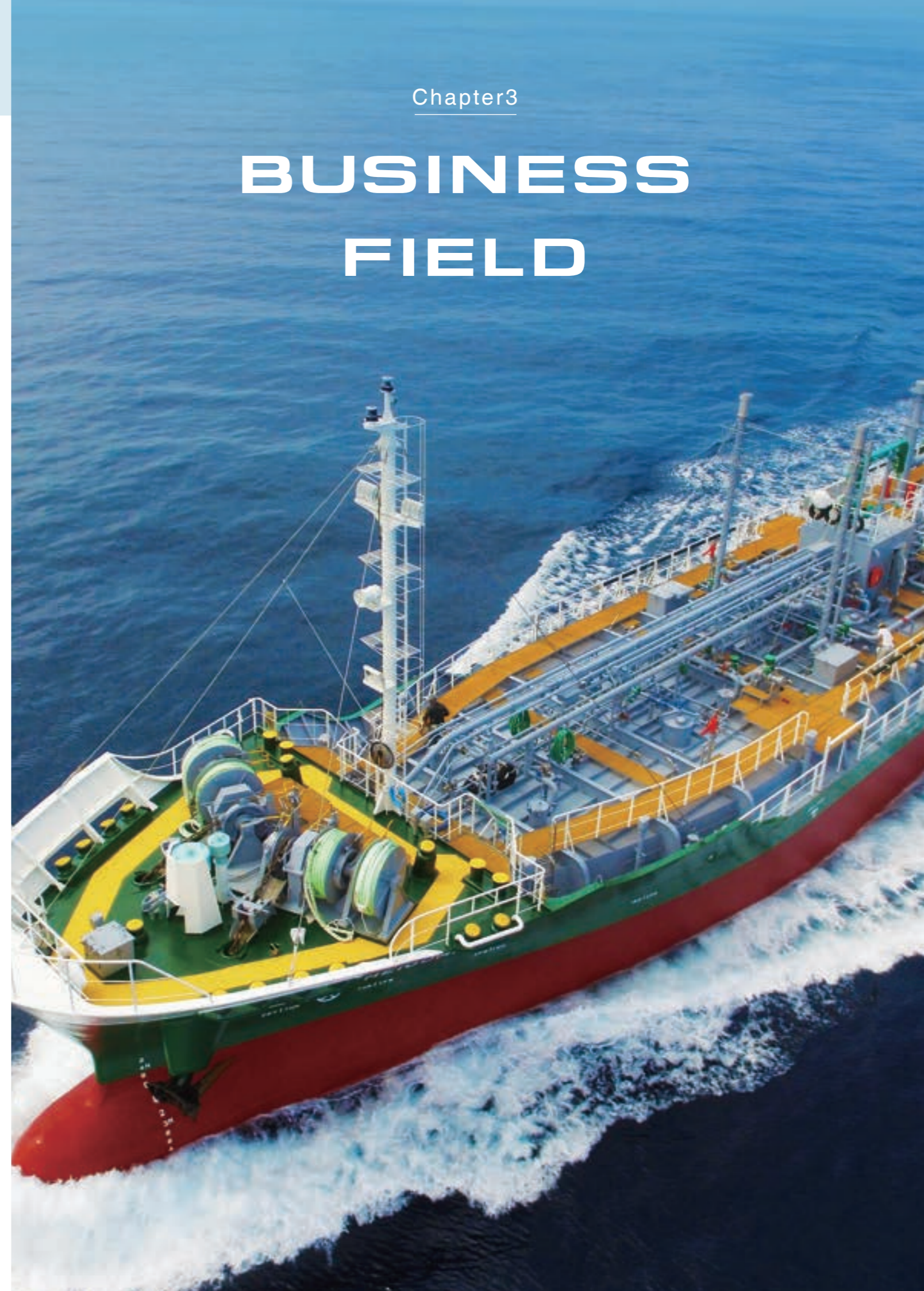


- 質の高い技術教育・職業教育へのアクセス提供（4.3）
- 生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事の提供（8.5）
- 公的・民間セクターとのパートナーシップ推進（17.17）

- 公正取引の遵守
- 贈収賄の防止
- 情報セキュリティ体制の構築
- ハラスメントの防止→就業規則改訂、相談窓口設置済み
- 人権の保護



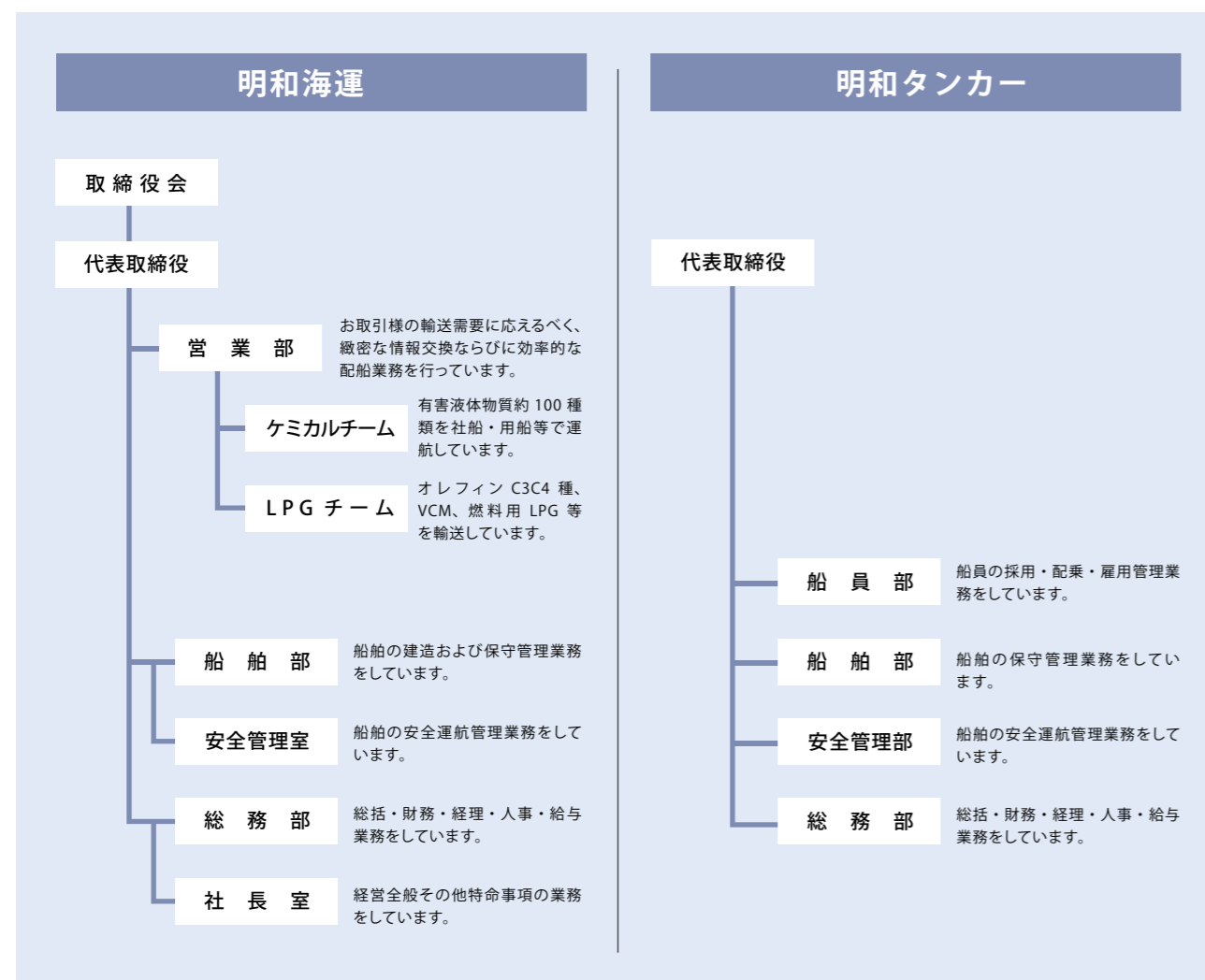
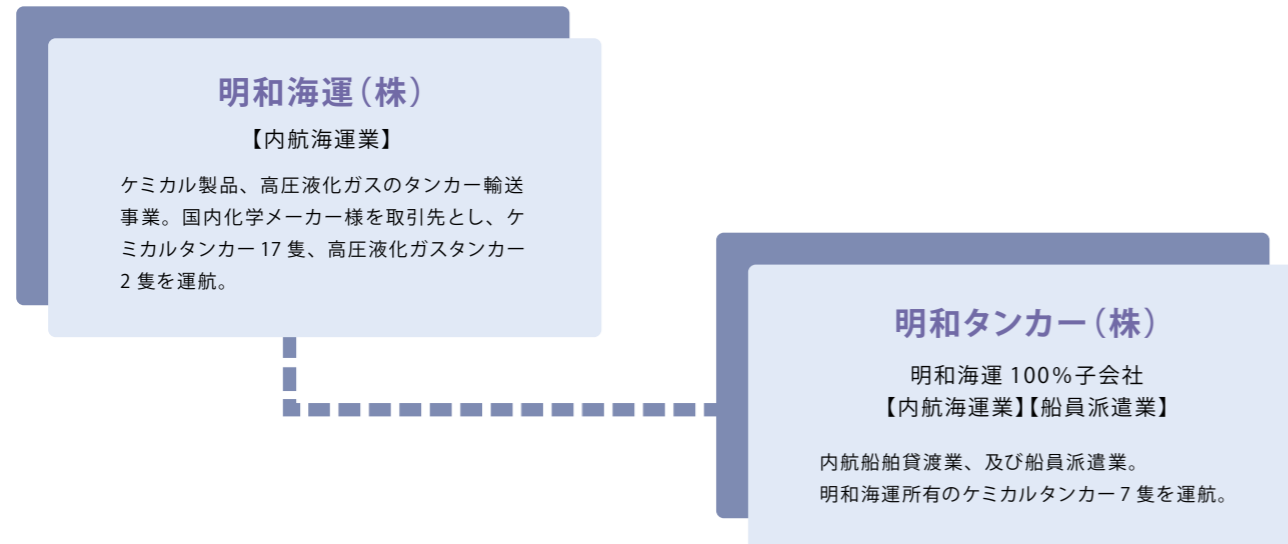
- 機会均等の確保（10.3）
- 収賄の減少（16.5）
- 公的・民間セクターとのパートナーシップ推進（17.17）



明和海運グループ

明和海運の創業は 1956 年（昭和 31 年）。燃料油輸送からスタートし、石油液化ガス輸送及びケミカル輸送への事業拡大と充実を図り、みなさんの生活になくてはならない製品から人類の夢を実現するために役立つ高度な技術を支える製品まで、その材料となる石油化学製品を、半世紀を超えて船で運んできました。

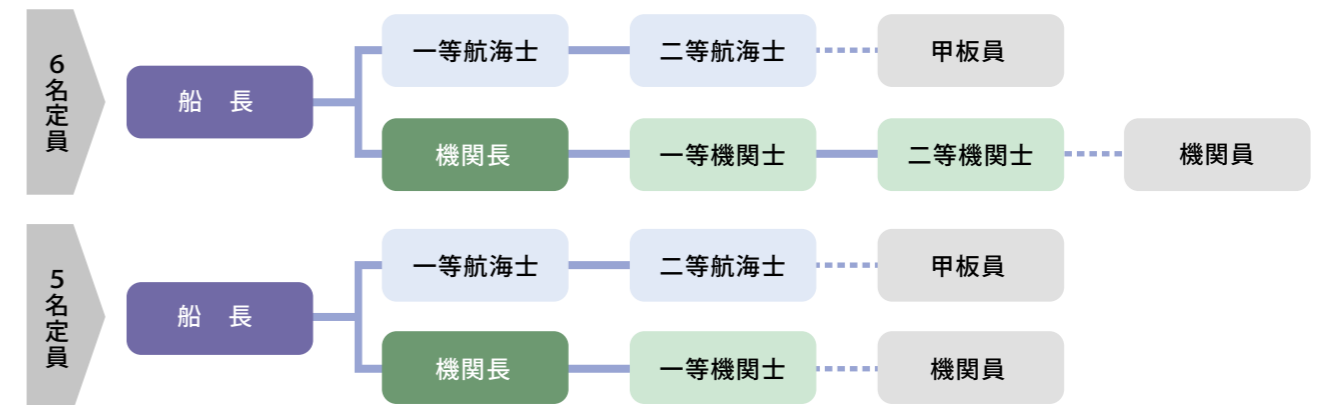
現在では、ケミカル船 15 隻、LPG 船 2 隻、計 17 隻の船舶を運航し、業界トップシェアの船腹量となっています。明和タンカーは、明和海運グループにおいて船員の採用・配乗・雇用管理業務を担当しています。



海上職の仕事

船員は大きく、職員（オフィサー）と部員（クルー）に分けられます。職員とは、国家資格である海技資格を保有する船長、機関長、航海士、機関士のことをいい、甲板員や機関員は部員と呼ばれています。当社が運航しているケミカルタンカーは、船舶により 5 名または 6 名の定員（職員）で運航しています。船舶の最高責任者である船長の指揮のもとに甲板部（航海士・甲板員）と機関部（機関長・機関士・機関員）に分かれて仕事をしています。

乗務体制の例



甲板部

- 船長**
CAPTAIN:Capt.
船長は、船の最高責任者です。船長の仕事は、指揮命令権、航海成就、船内の資金管理、緊急時の対応等々です。また、船員を管理・監督する任務も負っています。船の安全を守る必要がある場合には、船長には法律によって強い権限が与えられています。
- 一等航海士**
CHIEF OFFICER:C/O
一等航海士は、甲板部の総括者として、荷役作業の指揮命令、航海中の積荷の管理を行います。また、出入港時には船首配置員の長として、船を岸壁に着けたり離したりする作業の指揮監督などを行います。船長の休暇時には、船長を代行する職務を担います。
- 二等航海士**
SECOND OFFICER:2/O
二等航海士は、出入港・離着岸作業時は、船首配置員となります。海上での経験を積み実務の習熟を図り、海技力を高める期間です。その中で、将来の船長候補に向けて、成長の礎を築きます。

機関部

- 機関長**
CHIEF ENGINEER:C/E
機関長は、船を動かすエンジンをはじめ、さまざまな機械、装置の運転管理などを行う機関部の最高責任者です。機関作業の取り決め及び監視のほか、船内の油濁防止管理者として任務に就きます。出入港・離着岸作業時は、船尾配置員の長となります。
- 一等機関士**
FIRST ENGINEER:1/E
一等機関士は、機関長を補佐し、常に良好な運転を維持できるように機関の保全に努めます。また、出入港・離着岸作業時は、船尾配置員となります。機関長の休暇時には機関長を代行する職務を担います。
- 二等機関士**
SECOND ENGINEER:2/E
二等機関士は、出入港・離着岸作業時は、船尾配置員となります。海上での経験を積み実務の習熟を図り、海技力を高める期間です。その中で、将来の機関長候補に向けて、成長の礎を築きます。

ケミカルタンカーの仕事

入港・着棧から離棧・出港まで

ケミカルタンカーでは、危険物を取り扱うため積荷・揚荷とも荷役前、荷役中の安全確認が欠かせません。このため、荷主とのパートナー・シップにより、現場で協力しあって、荷役作業に取り組んでいます。



YouTube 動画
はこちら



船舶ラインアップ

ケミカル船 船舶一覧



船名	明和丸	L・D・B	64.98・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	499.00
船籍	東京	D / W	1250.28 (996.092)



船名	明桜丸	L・D・B	64.94・4.60・10.40
区域	沿海	総トン数	597.00
船籍	東京	D / W	1283.70 (1196/994/848)



船名	明翔丸	L・D・B	64.94・4.6・10.40
区域	沿海	総トン数	596.00
船籍	東京	D / W	1275.64



船名	明悠丸	L・D・B	64.94・4.60・10.40
区域	沿海	総トン数	596.00
船籍	東京	D / W	1197.469



船名	明督丸	L・D・B	64.80・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	東京	D / W	1199.00



船名	興和丸	L・D・B	64.76・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	東京	D / W	1197.00



船名	第二十一福神丸	L・D・B	65.95・4.70・10.00
区域	沿海	総トン数	589.00
船籍	東京	D / W	1294.61



船名	昭豊丸	L・D・B	67.92・5.00・11.20
区域	沿海	総トン数	696.00
船籍	尾道	D / W	1299.5



船名	第二十五徳栄丸	L・D・B	74.95・5.20・11.50
区域	沿海	総トン数	748.00
船籍	丸亀	D / W	1965.00



船名	松曜丸	L・D・B	64.46・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	備前	D / W	1270.00 (996.000)



船名	新和丸	L・D・B	64.76・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	499.00
船籍	呉	D / W	1197.00



船名	第三東明丸	L・D・B	64.46・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	備前	D / W	1275.00 (996.931)



船名	宝伸丸	L・D・B	64.46・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	備前	D / W	1272.00 (998.874)



船名	範美丸	L・D・B	63.89・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	丸亀	D / W	1302.00 (997.775)



船名	法竜丸	L・D・B	64.46・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	499.00
船籍	備前	D / W	1267.00 (998.148)



船名	美和丸	L・D・B	64.49・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	498.00
船籍	丸亀	D / W	1250.00



船名	逸愛丸	L・D・B	63.86・4.50・10.00
区域	沿海	総トン数	499.00
船籍	丸亀	D / W	1218.2

※()内はマルチD/W

LPG 船 船舶一覧



船名	宝吉丸	L・D・B	67.90・4.90・11.50
区域	沿海	総トン数	749.00
船籍	上関	D / W	887.00



船名	第十八春日丸	L・D・B	67.99・4.95・11.80
区域	沿海	総トン数	749.00
船籍	観音寺	D / W	1262.00

ケミカルタンカー大解剖



360°パノラマツアー
はこちら

洗浄水排出ポンプ

タンククリーニングウォータータンク（洗浄水タンク）に溜めた洗浄水を陸揚げ又は排出する為のポンプ



フレイムアレスター

逆火防止安全装置でベントポストの頂部先端に設置されている。クリンメタルリボンと呼ばれる渦巻き状の火炎セルエレメントが円筒系の外筒内部に設置されており、通常はガスを通過させるが、外部で火炎が発生した場合は火炎の侵入を阻止し、その火炎が火災または爆発の着火源となるのを防止する装置。



カーゴベント配管 & ベントポスト

カーゴタンクの内圧の変化をブリザー弁を介して調整する為に設けられた空気等の不凝縮ガスが通る吸排気管。また、カーゴタンク内の通風換気を行う場合の通気管としても使用する。また、ベントポストは各カーゴタンクのカーゴベント管を集合させ、直立に敷設した配管で先端にフレイムアレスターを設備している。



(荷役・ガス) マニホールド

ケミカル製品の受け入れ、払い出しに使用する配管。



清水タンク

(タンククリーニング用清水タンク)

カーゴタンクを洗浄する為の清水を溜めておくタンク

カーゴタンク通風機 (ガスフリーファン)

カーゴタンクや荷役配管等を通風換気する為に、ポンプルーム内に設置された大型のファン。ガスフリーファンを駆動し、荷役配管を利用してカーゴタンク内に空気を送り、カーゴタンク内を換気し、カーゴベント配管を利用して排気する。



カーゴポンプ (貨物ポンプ)

ケミカル製品をカーゴタンク（貨物タンク）より陸揚げする為に使用するポンプ

カーゴタンク (貨物タンク)

ケミカル製品を輸送する為の貨物タンク

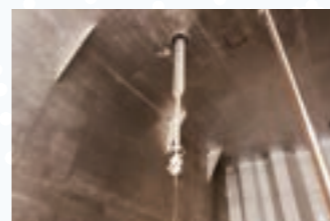
荷役液面計、温度計、圧力計

各カーゴタンク内のカーゴレベル、カーゴの温度、カーゴタンク内の圧力を計測し、表示すると共に、レベル、圧力等に異常が発生した場合の警報も備えた装置。



バタワースマシン (カーゴタンク洗浄機)

カーゴタンクを洗浄する為の、カーゴタンク内に固定されたジェットウォッシャータイプの洗浄機



ヒーティングライン (加熱管)

輸送中に温度管理が必要なカーゴ（貨物）の温度調整をする為に、カーゴタンク（貨物タンク）内に敷設されている配管。配管内部に蒸気や熱媒油を通し、加温する。



屋外冷房装置 (涼霧システム)

当社の「船舶への屋外冷房装置（涼霧システム）」が令和2年度「船員安全・労働環境取組大賞（トリプルエス大賞）」を受賞しました。内航船で国内初となる涼霧システム（屋外冷房装置）を導入し、熱中症対策を実施したことが評価されました。



バタワースポンプ

(カーゴタンク洗浄用清水ポンプ)

カーゴタンクを洗浄する為の清水を移送するポンプ



タンククリーニングウォータータンク (洗浄水タンク)

カーゴタンクを洗浄する為に使用した洗浄水を一時的に溜めておくタンク



船内設備

ケミカルタンカーには、安全航海上に必要な機器類に加え、高い安全基準を満たす高度な設備装置が搭載されています。

ブリッジ (船橋)



操舵室



コンソール



バラスト制御盤



遠隔カメラモニター



ECDIS・レーダー



集合盤・神棚



海図台

サロン



荷役監視盤



温度監視装置・ポンプ室ポンプ警報盤



食堂・テレビ



パントリー

機関室



主機



作業台



主機



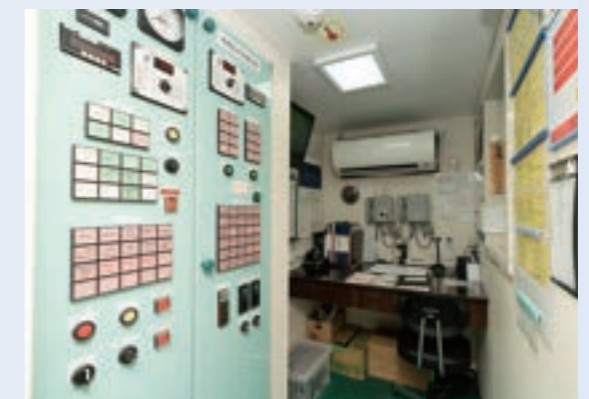
発電機



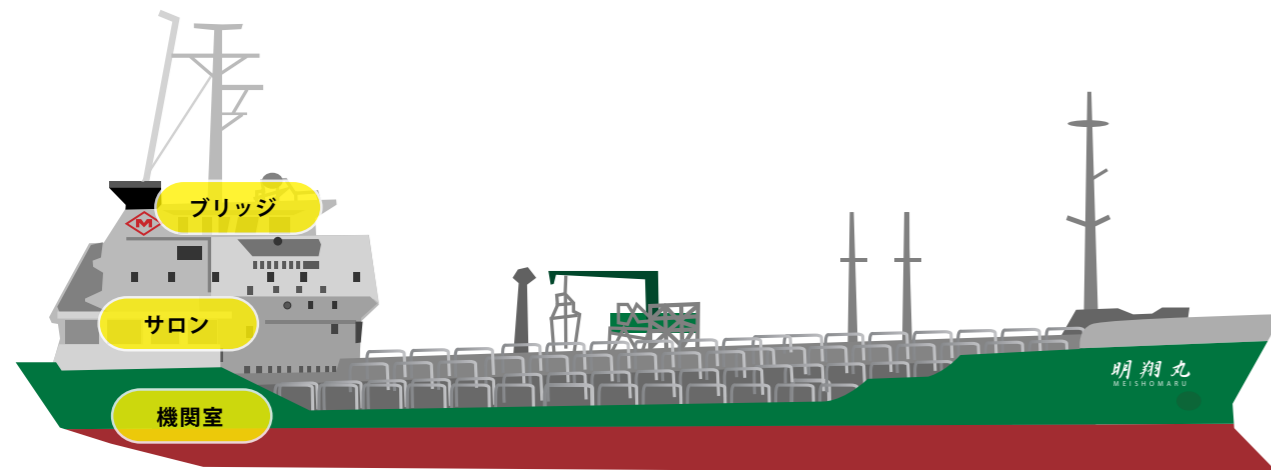
配電盤



配電盤



監視室



居住環境

より働き易く魅力ある職場づくりのために、居住空間はコンパクトながら設備が充実しています。船員の部屋は、WiFi環境・テレビ・冷蔵庫・エアコンなどを完備し、プライベートを重視した個室が用意されています。

船員の個室



デスク・チェア・WiFiルーター・ノートPC・ベッド



ベッド・液晶テレビ・DVDプレーヤー



ロッカー・冷蔵庫



洗面所・ソファ

その他の設備



事務室



冷蔵庫



洗濯機・乾燥機



トイレ



キッチン・IHヒーター



バスルーム

船員の生活パターン

乗下船パターン

70日間乗船し、22日間休暇（下船）するパターンを基本としています。

ケミカルタンカーにおいては、荷物を積んでいない（空船）時は公共バースに停泊できるため、乗船中でも、1週間に1日程度は公共バースに停泊し、陸上で休息（※）できます。（但し、繁忙期は公共バースに停泊できない場合もあります。）

【乗下船のパターン】

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
※※※※※※	※※※※※※		※※※※※※	※※※※※※		※※※※※※	※※※※※※		※※※※※※	※※※※※※	
68日	22日		69日	22日	69日	23日	69日	23日	69日	23日	69日
乗船	休暇		乗船	休暇	乗船	休暇	乗船	休暇	乗船	休暇	乗船

1日のスケジュール

船の安全な運航を守るため、航海中は「三直制」という制度を採用しています。

12時間を三等分し、3班交代で「4時間勤務（当直）8時間休憩」。入港中は荷役作業、デッキワッチ（交代）等を行います。（入港時間により変動）

【24時間連続航行中の一日（一例）】

	0時	2時	4時	6時	8時	10時	12時	14時	16時	18時	20時	22時	24時
甲板部	船長	非番(※)		航海当直				非番(※)		航海当直			
	一等航海士	非番(※)		航海当直				非番(※)		航海当直			
	二等航海士	航海当直				非番(※)				航海当直			
	甲板員	航海当直				非番(※)				航海当直			
機関部	機関長	非番(※)		機関当直				非番(※)		機関当直			
	一等機関士	非番(※)		機関当直				非番(※)		機関当直			
	二等機関士	機関当直				非番(※)				機関当直			
	機関員	機関当直				非番(※)				機関当直			

※「非番（休憩時間）」は1回8時間で、1日2回あります。
非番の時間に、食事や入浴、そして趣味に勉強など十分に余裕をもってやることができます。また、当直パターンにより就寝が夜とは限らなくても、全ての船員に個室が与えられているので、睡眠もしっかりとることができます。但し、非番の時でも、入港時や出港時は全員で、決められた持ち場の仕事をします。

HUMAN RESOURCES

次席一等機関士例



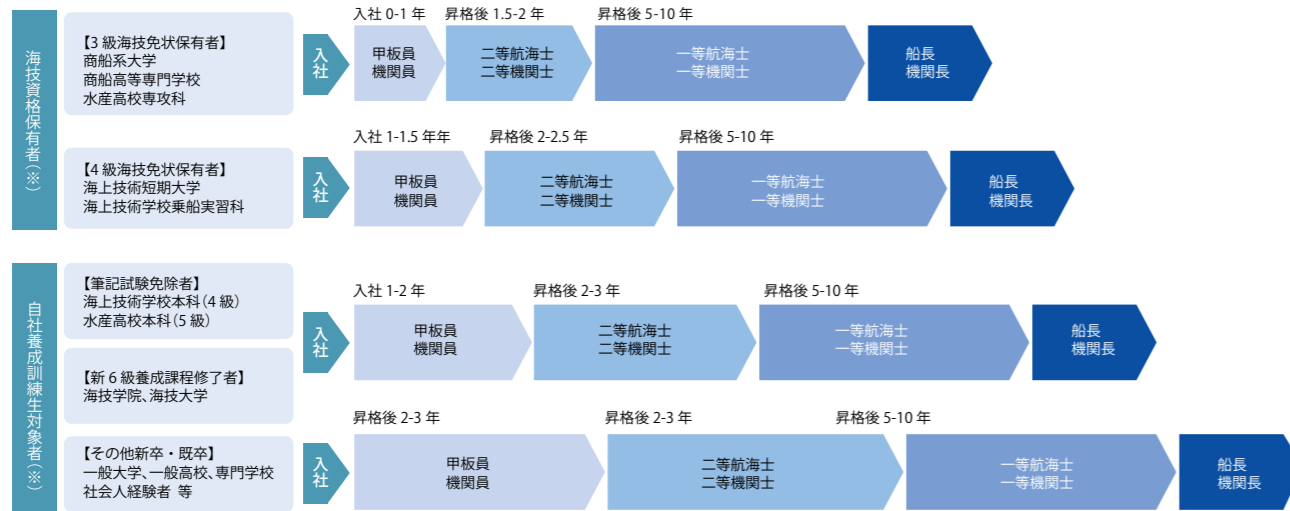
キャリアパス

内航タンカー船員の最高峰、内航ケミカルタンカー業界を担うプロフェッショナルに。

明和海運グループの価値を高める原動力、その根幹を為すものは「人材（財）」であると私たちは考えています。戦略の立案・実行から機械に置き換えられない「安全」や「サービス」を支える力まで、内航タンカービジネスを支えているのは、まさに「人材」です。石油化学製品を運ぶために、高度な安全知識とスキルが必要なケミカルタンカー船員は、内航タンカー船員の最高峰に位置します。私たちは、質の高い海技者の採用と育成を最重要課題と位置づけ、「安全・安定・効率輸送」の実現・追求に向けて、全社一丸となって全力で取り組んでいます。

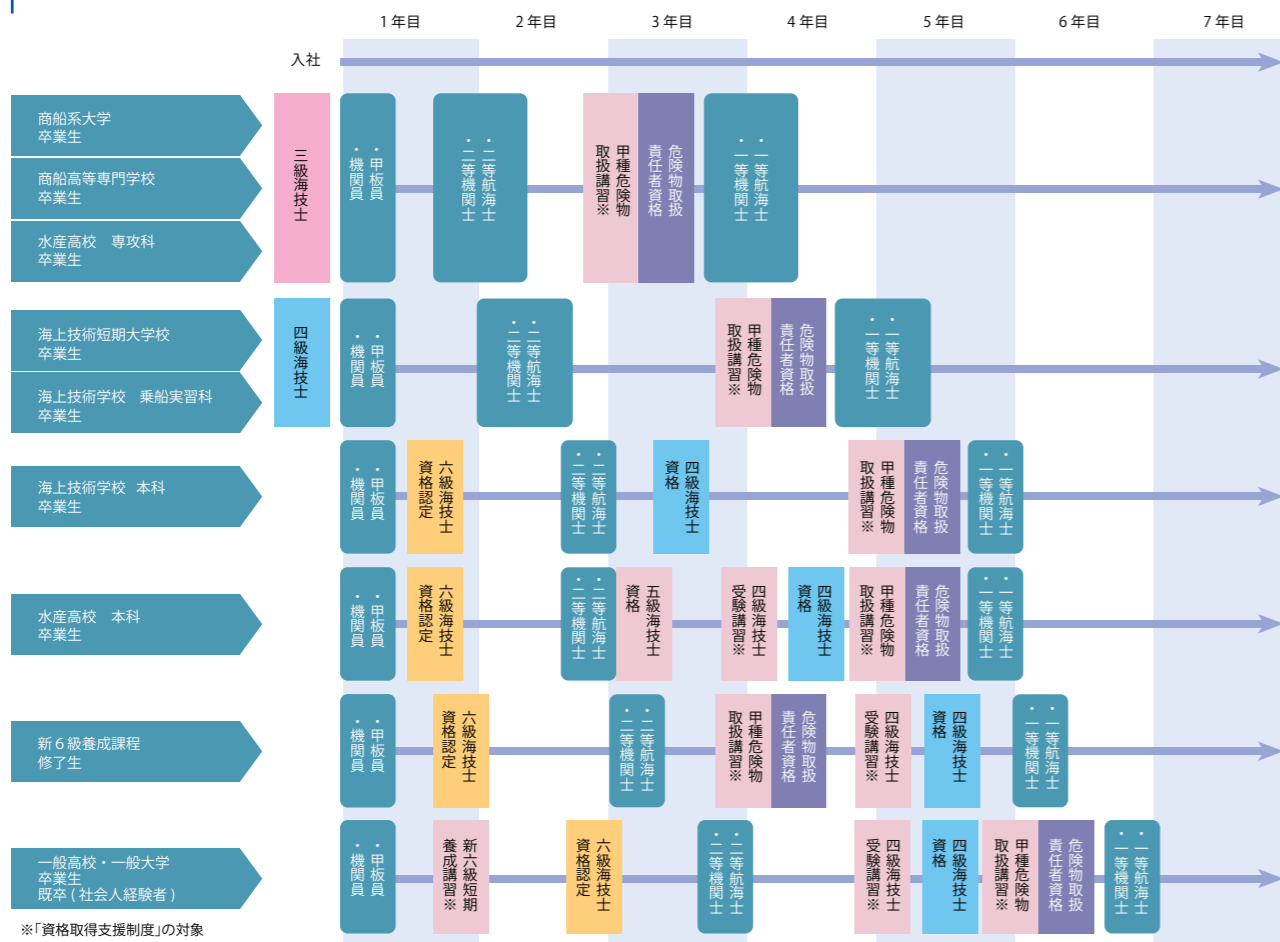
海上職キャリアパス

「夢」と「努力」と「挑戦」の舞台として、海技資格保有者から海上未経験者まで、幅広いキャリアパスを用意しています。入社後は一定期間毎に転船する「ローテーション配乗」を行います。最初から一つの船舶に乗務を固定しないことで、業務視野を広げ経験値を高めます。なお、能力・適性等を考慮して陸上勤務へのジョブローテーションを行う場合もあります。



※入社後に海技資格・危険物取扱責任者資格の目指す人は、「資格取得支援制度」を利用できます。
 ■会社の指示により教育訓練を受ける場合、教育訓練中でも研修員として所定の賃金が支給されます。■乗船履歴等、一定の条件を満たした乗組員は、海技免許講習、危険物講習等で発生する受講料、及び宿泊費・旅費の貸与を受けることができます。貸与を受けた場合でも、受講後、所定の期間、継続勤務した人は返済が免除されます。

キャリアパス・モデルプラン（入社時期や本人の能力・適性等により前後する場合があります）



※「資格取得支援制度」の対象

教育訓練プログラム

基本方針

1 「プロ人財」の育成

広い視野と高い視座を持ち、豊かな人間性や感性により、企業を取り巻く環境変化を洞察し、5~10年後に必要なとされる「次世代にあるべき船員像」に向けて、自らが主体的にミッションや目標の達成に取り組む「プロ人財」を計画的に育成します。

2 「価値観の共有」と「連帯感の醸成」

教育・研修を通じ、知識の習得とスキルの向上を目指すとともに、顧客視点に立ったサービスの基本品質と運航品質を重視する価値観を共有し、海上部門と陸上部門の強い連帯感の醸成を企図します。

3 「若年層のモチベーション向上」

企業理念の浸透に向けた教育の実施、並びにリーダーシップの向上や、個人・組織を活性化するプログラムの構築により、若年層のモチベーション向上を図ります。

4 「キャリア形成」の強化

自立的キャリア開発の時代を迎え、自らが主体的に能力開発に取り組むなかで「何ができる人」になるか、人生の目的を自主的に選択し、職業人・社会人として持てる力を十分に発揮するための具体的なキャリア形成を強化します。

主な教育内容

入社から船機長・管理職に至るまでの年次、職位に応じて実施される「階層別教育・研修」と各種スキルの習得を目的とする「目的別教育・研修」を実施します。

1 階層別教育・研修

- 1) 新入社員教育 …前期（入社直後）と後期（乗船6ヶ月後）に分けて実施します。
- 2) ステップアップ教育・研修
- 3) 陸上部門教育・研修

2 目的別教育・研修

- 1) 甲種危険物責任者講習 [対象者のみ]
- 2) ECDIS講習 [対象者のみ]
- 3) BRM研修 [甲板部主体]
- 4) 安全講習会 [全員]
- 5) ITリテラシー向上 [全員]
- 6) コンプライアンス、情報セキュリティ等（eラーニング）[全員または対象者のみ]
- 7) その他



新卒採用

新卒インタビュー



上の存在だけを、見て追っていく、
自分のレベルを上げて高みを目指す

村塚 卓弥

二等航海士（現在、次席一等航海士）
岩手県出身

慣れたふりはしない、
常に覚えたてのようにしっかり確認する

海上技術短期大学を卒業して、明和タンカーの本社で約10日間の新入社員教育を受けた後、明桜丸へ乗船しました。乗船して最初の頃は、追いつくのに精一杯でした。ケミカルタンカーは、少人数（6~8人）で仕事を進めていくので、最初から全体の流れを理解することが求められます。入港・着桟して荷役開始から終了し離桟・出港するまでの流れについていくのも大変ですし、その流れ途中で、荷役に必要なものとかを全部覚えなさいといけないうちで、なんとか覚えようと必死になっていると、流れに全くついていけなくなったり、最初は精神的にも体力的にも結構きつかったです。少しずつ流れが見え始めてきた頃が2回目の乗船パターンで、それからだんだん楽になってきました。船長からも言われていますが、商船は一つ一つの仕事が抜かりのないように、一つ油断すると自分の落ち度で失敗に繋がりが信用を失うことになる。だから、慣れたふりはしないように、常に覚えたてのようにしっかり確認することを心掛けています。

上の存在だけを見て追っていく、
自分のレベルを上げて高みを目指す

最初は船長と同じパターンで、船長の当直を通して船内でどのような仕事をしているかを教えていただきました。入社時の職位は甲板員ですが、船長が計画を立ててくれて、段階的に仕事を覚えていきます。ある程度乗船経験を積むと、船長から一部の海域でシングルワッチをさせてもらえるようになりました。基本的に、船長は何かあった時にしか、指示を出しません。自分で考え、判断できるよう指導していただきました。そのお陰もあり、入社して1年で二等航海士に昇格することができました。これからは、自分が主体となって判断して仕事を進めていかなければなりません。自分が責任ある立場になることを意識するようになりました。仕事を通して精神的にも強くなりましたし、まだまだこれからですが、今のうちにできることは貪欲に取り組み、今後も、下を見るのではなく、上の存在だけを見て、それを追い続けて、ケミカルタンカーの船員としての高みを目指していきたいです。

新卒インタビュー YouTube 動画



二等航海士・明督丸
（現在、次席一等航海士）
村塚 卓弥
岩手県出身・23歳



二等航海士・明和丸
（現在、次席一等航海士）
森川 湧気
東京都出身・22歳



二等航海士・明翔丸
（現在、次席一等航海士）
北山 壱
富山県出身・22歳



二等航海士・明和丸
山形県出身・21歳
長南 零士



機関員・明督丸
（現在、二等機関士）
北海道出身・19歳
小谷内 凜太



選考の流れ



WEB会社説明会 随時開催中
会社訪問は随時受付しております。
ご希望の方は、以下連絡先にお問い合わせください。
※氏名、年齢、学校、職種、希望日時をお知らせください。

船舶見学会の開催を予定しております。
参加を希望する方は、以下連絡先にお問い合わせください。
※氏名、年齢、学校、職種、希望時期・場所をお知らせください。

詳細は、以下連絡先にお問い合わせください。

履歴書・健康診断書をご提出いただいた方を対象に、実施いたします。

WEB（自宅）
書類選考を通過した方は、適性検査（WEB）を受けていただけます。

適性検査を実施後、一次面接に進んでいただけます。

一次面接を通過された方には、最終面接に進んでいただけます。

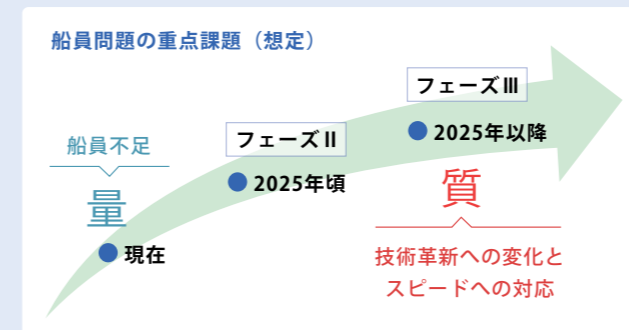
連絡先 | 明和タンカー株式会社 新卒採用担当 | TEL: 03-6684-0513
e-mail: recruiting@meiwatanker.com

新卒採用エントリーはこちら



次世代のあるべき船員像

今後、船員問題が「量」から「質」へ変化していく中、それに対応できる「新たな内航船員像」に向けて、今から5~10年後を見据えた人材の獲得、及び教育・訓練体制の構築を急ぐ必要があります。



技術革新による変化とスピードに対応し、「新たな内航船員像」を実現することが期待されており、

- 広い視野と高い視座
- 旺盛な探究心・積極性・提案力
- 固定概念に囚われない柔軟な発想力
- 高いコミュニケーション能力・リーダーシップ
- 優秀な海技者になるための強い意志
- 甲板・機関両方の知識とスキル、高度なITリテラシーを持った人材が求められます。

キャリア採用

キャリアインタビュー

船員としての高みを目指せる場として、
自分自身を成長させる

川口 守

次席一等機関士（現在、一等機関士）
熊本県出身



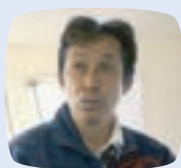
トラブルを早期に発見し、
迅速に対処できる機関士になる

船の中では、常に聴覚、視覚、嗅覚などの五感を働かせて、周囲の変化に注意することを心掛けています。エンジンの振動に耳を傾け、圧力計などの計器類をモニターし、機関室での点検時は異臭がしないか注意を払う、といったことを常に意識して業務に取り組んでいます。こうして経験を重ねていくと、感覚で船の異変に気付くようになり、未然にトラブルを防ぐこともできます。もちろん、航海の中では予期しないトラブルが発生することもあります。その時、どのようにしてその状態を乗り切るのか、その積み重ねが経験値となり、スキルとなり、ノウハウとなっていきます。経験がないと対処できないこともあり、こうした時にこそ多くのことを吸収し、全力を尽くして取り組むようにしています。これからも、常に五感を働かせて、経験を積み重ねていくことで、トラブルを早期に発見し、迅速に対処できる機関士になることが、私の当面の目標です。

船員としての高みを目指せる場として、
自分自身を成長させる

ケミカルタンカーの機関士は、当直業務に1日8時間（夜0～4時、昼12～16時）入直することに加えて、お客様の製品を搭降載する時は、離着積及び荷役作業も行います。1隻当たりの乗組員数は5～6名程度なので、他の船舶と比較して、1人ひとりに業務範囲の広さと業務レベルの高さが求められます。特に、離着積作業と荷役作業では、他の乗組員と連携して、安全かつ効率的に作業を進めなければなりません。他の乗組員の動きを見ながら、次に自分がすべきことを考え実行する、全乗組員が一丸となってチームワークを発揮して、一つひとつの業務を確実に進行する必要があります。一人ひとりの責任が重く、簡単な仕事ではありませんが、だからこそやりがいがあると思っています。機関士としてはもちろんのこと、船員としての高みを目指せる場として、自分自身が成長していけるよう、日々努力を続けています。

キャリアインタビュー YouTube 動画



船長・明桜丸
砂田 康男
岩手県出身・56歳



船長・明和丸
清水 浩介
大阪府出身・46歳



一等航海士・明督丸
濱田 安治
宮崎県出身・43歳



機関長・明翔丸
遠藤 康司
宮城県出身・58歳



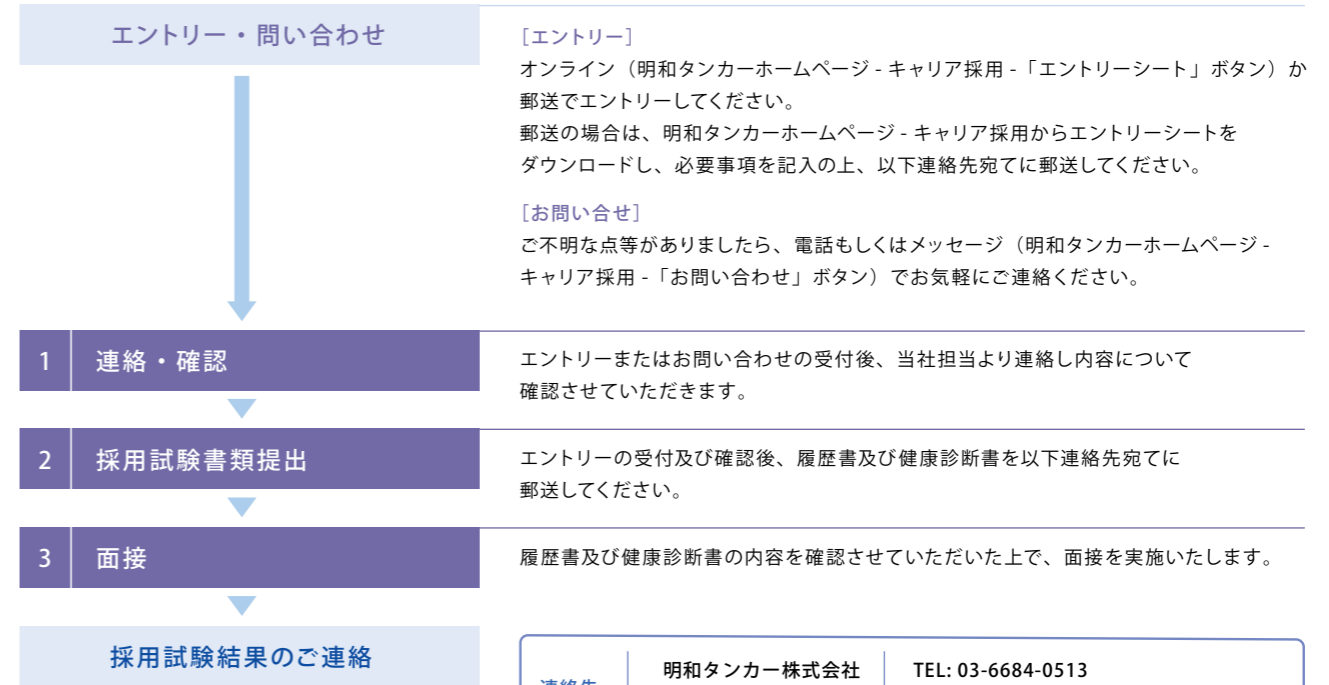
一等機関士・明翔丸
川口 守
熊本県出身・33歳



二等機関士・明翔丸
畠 寛之
福岡県出身・32歳



キャリア採用の流れ



連絡先 | 明和タンカー株式会社 | TEL: 03-6684-0513
キャリア採用担当 | e-mail: recruiting@meiwatanker.com

キャリア採用エントリーはこちら



会社概要

明和タンカー株式会社 (明和海運(株)100%子会社)

商号	明和タンカー株式会社
所在地	明和海運株式会社本社内 電話 03-6684-0513 FAX 03-5777-6096
事業内容	内航運送に使用する船舶の貸渡しをする事業、及び船員派遣事業。 明和海運(株)所有のケミカルタンカー7隻を運航しています。
設立	1989年(平成1年)12月
資本金	1,000万円
役員	代表取締役 佐々木 晃
URL	https://www.meiwatanker.com



明和海運株式会社(親会社)

商号	明和海運株式会社
所在地(本社)	〒105-0011 東京都港区芝公園1-3-12 クローバー芝公園7階 電話 03-5777-6081(代表) FAX 03-5777-6090
設立	1956年(昭和31年)11月
資本金	6,000万円
売上高	58億円(令和5年12月決算)
取引先	ENEOS株式会社、株式会社カネカ、株式会社サン・ペトロケミカル、昭和電工株式会社、太平洋沿岸汽船株式会社、鶴見サンマリン株式会社、日本ビー・ディー・エス株式会社、バイオマス燃料供給有限責任事業組合、丸紅株式会社、三井化学株式会社、三菱ケミカル株式会社、三菱ケミカル物流株式会社 (五十音順)
取引銀行	商工中金横浜支店、みずほ銀行新橋中央支店、三井住友銀行日比谷支店、日本政策金融公庫東京支店
URL	https://www.meiwakaiun.com/



全国に広がるネットワーク