

開会挨拶

皆様こんにちは。

日本海事センター会長の宿利正史です。本日の JMC 海事振興セミナーには、830名を超えるこれまでで最も多くの皆様からご参加の申込みをいただいております。誠にありがとうございます。

日本海事センターは、海事分野の中核的なシンクタンクとして、産官学の関係者と緊密な連携・協働を図りつつ、各種の海事関係の調査・研究事業等に取り組んでいます。

昨年3月から新たに開始しました「JMC 海事振興セミナー」は、これまで皆様からの温かいご支持をいただき、本日は「コンテナ船業界の現状と今後の見通し」をテーマとして、第7回目を開催いたします。

改めて申し上げるまでもなく、COVID-19の影響により、コンテナ船業界は極めて困難な状況に直面しましたが、昨年夏頃から、港湾や内陸輸送等の混雑が改善され、コンテナ輸送の需給が落ち着き、海上運賃も下落するなど、コロナ禍がもたらしたコンテナ物流の混乱は概ね収束した状況となっています。私は、3週間前にロサンゼルス、ロングビーチを訪れ、ロングビーチにあるONE、オーシャン・ネットワーク・エクスプレスのオフィスを訪問して同社の現地責任者から、また、ロサンゼルス港湾局の関係者からも、直接当時の状況や対応、この間の大変なご苦勞や昨今の状況について詳しく話を聞いてきたところです。

一方、この混乱の過程で、コンテナ船業界を巡り新たな動きが出てきています。

その一つが、アライアンス体制に関する動きです。世界最大の運航船腹量を有するコンテナ船会社であるMSCと第2位のマースクによるアライアンス「2M(ツーエム)」が、2025年1月末で提携契約を解消し、単独運航に移行することが発表されました。

二つ目は、一例を申し上げますと、本日ご登壇いただく CMA-CGM 社が、本年 3 月から日本と北米東岸間の直航サービスを開始しましたが、このほかにも北米向け航路について北米西岸から北米東岸などへのシフトが進むなど、日本と欧米等の間の基幹航路における直航便の動向にも変化が見られます。

さらに、①米中対立やロシアによるウクライナへの軍事侵攻など、地政学上のリスクとこれに伴う貿易への影響、②荷主等によるサプライチェーンの再編の動き、③IMOにおける条約改正に基づき本年 1 月から開始された大型外航船の運航燃費に関する規制強化とこれに伴う航行速度の低下など、これらの様々な動向が今後のコンテナ船輸送の市場環境に大きな影響を及ぼすと考えられます。

当センターでは、昨年 3 月の第 1 回セミナーにおいて「新型コロナウイルス感染症の拡大等で大きく変貌するコンテナ船業界」と題して、未だに混乱の渦中にあるコンテナ船業界をとりあげましたが、今回はコロナ禍が落ち着いた今日の時点から、今後のコンテナ船業界の展望等について、最新の情報や知見を皆様と共有し、併せて意見交換を行いたいと思います。

まず最初に、当センターの後藤研究員から、続いて CMA-CGM Japan 株式会社の内田様、続いてオーシャン・ネットワーク・エクスプレスジャパン株式会社の戸田様から、最後に当センターの客員研究員で拓殖大学商学部教授の松田先生から、それぞれ講演をしていただきます。

その後、松田先生がコーディネーターとなり、講演者への質問と総括コメントを行っていただくほか、会場あるいはオンラインでご参加いただいた皆様との質疑応答を行います。

本日のセミナーが、ご参加いただいております多くの皆様にとりまして、真に有益なものになりますことを期待いたしまして、私の挨拶といたします。

では、どうぞよろしくお願いたします。