

開会ご挨拶

日本海事センター会長の宿利正史です。本日はご多忙の中、第14回 JMC 海事振興セミナーに大変多くの皆様のご参加をいただき、誠にありがとうございます。

本日のセミナーは、「グローバル・サプライチェーンの多様化と強靱化」の取組みをテーマとして開催いたします。

皆様もご承知のとおり、近年、スエズ運河における貨物船の座礁、コロナ禍における米国西岸港湾の大混雑、ロシアのウクライナへの軍事侵攻、パナマ運河の渇水による通航制限、紅海とバブ・エル・マンデブ海峡におけるイエメンのフーシ派による商船攻撃などにより、グローバル・サプライチェーンは、度々危機に直面し、荷主や国際海運・物流企業からは、安定したグローバル・サプライチェーンの構築が強く求められています。

特に、米国及びイスラエルによるイラン攻撃では、ホルムズ海峡が事実上封鎖され、いまだに32隻もの日本関係船舶がペルシャ湾内に停泊を余儀なくされています。

また、現在、欧州航路の喜望峰迂回は常態化し、代替ルートの実現が現実の課題として突き付けられています。

欧州航路においては、これまで第三の選択肢や BCP として考えられてきた中欧班列に注目する荷主も現れ、ロシア通過を回避したカスピ海ルートや ASEAN・中国クロスボーダー輸送と中欧班列との連携サービス輸送なども登場しています。

北米航路においては、渇水によるパナマ運河の通航制限は大幅に緩和されましたが、原油などのエネルギー供給先の変更等によりパナマ運河の通航需要が増加したため、パナマ運河が使いづらい状態は継続しており、有力な代替ルートも見当たらない状況です。

南米航路においては、パナマ運河を利用せずに、ブラジルやアルゼンチンとの貿易を可能にすべく、南米大陸横断鉄道の建設が進められており、将来的には、グローバル・サプライチェーンに大きな変化をもたらすものと考えられます。

さらに、世界各国で北極海航路の利用に向けた様々な動きが出てきており、これが実用化された暁には、グローバル・サプライチェーンの姿は、現在とは大きく異なってくるものと考えられます。

本日のセミナーでは、グローバル・サプライチェーンの多様化と強靱化に関する動向について、政府、フォワーダー、船社の皆様をお招きし、それぞれの立場でのグローバル・サプライチェーンの多様化、強靱化の取り組みをご紹介いただき、その背景や将来的なグローバル・サプライチェーンの構築について、実務的な視点から、幅広く議論していただきます。

最初に、「グローバル・サプライチェーンの多様化」について国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 国際物流室長の牧野武人様から、次に、「郵船 ロジスティクス のユーラシアのグローバル・サプライチェーン戦略」について、バンコクから Zoom でのご参加により、同社南アジア・オセアニア極本社 海上輸送事業部長の鈴木崇様から、続いて、「グローバル・サプライチェーンの文脈でのコンテナ海運の役割とその強靱化」について、エムエスシー日本合同会社 社長の甲斐督英様から、それぞれご講演いただきます。

その後、当センターの福山客員研究員をモデレーターとするパネルディスカッションを行い、この中でのご参加の皆様からの質問も頂戴する予定となっております。

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となりますことを期待いたしまして、開会に当たっての私のご挨拶といたします。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。