

その他の質問と回答

質問	回答
<p>ONE及びMSCの説明の中で、港湾混雑による滞船の影響で供給量が減り投入隻数を増やしておりますが、どこから船を手配するのですか。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 北米航路への臨時船配船は他航路に配船されている船を一時的に転配することで対応しています。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】 一般会社としては新造船、チャーター市場と中古船市場です。ただ後者二つは市場全体の船腹量の増加ではありません。</p>
<p>ONEの戸田様への質問:外国人乗組員がほとんどとなっていますが、荒天時の荷崩れなど事故多発の中、船員のクオリティ向上についてONEとしての対策の現状を伺いたしたいと思います。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 ONEの運航船は全て備船となりますので船員管理は船主マターですが、備船者として定期的に検船を実施しています。</p>
<p>MSC 甲斐様 MSCジャパンとして日本港湾への寄港をできる限り維持確保しようとして取り組んでいただいていることに感謝します。 MSCは、欧州を本拠にしています。MSC本社としての基幹航路投入本船の日本港湾への寄港については、どのような考えでしょうか？ グローバルキャリアーとしてのMSCとしては、日本寄港について消極的ではないかと想像しますがいかがでしょうか？ 日本の官民が基幹航路維持に向けて取り組むべきことについて、さらにコメントいただきたいです。</p>	<p>【MSC Japan 甲斐氏】 MSCは日本寄港には積極的ですが、一方で基幹航路維持が日本市場を重視している証ではありません。当社は日本市場を含めどの市場も重要視してサービス展開をしております。いかなる方法であろうとも貨物運ぶことが船会社の使命です。臨機応変に対応し供給責任を果たすことに注力いたします。その中で直行便が最善であれば、そういたします。</p>
<p>両船社への質問:歴史に学べという言葉があります。過去1年半の需給バランスの崩れは収束する日が来るはずと考えます。 そのときに新造船竣工工力は大きな供給過剰につながる可能性があります、対策を考えておられますか。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 新造船の竣工は供給圧力になることは間違いありませんが、それら新造船竣工時以降の需給をみながら老齢船や環境不対応船等の船主への返船を進めることになると予想します。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】 長期的な視野で言えば世界経済は拡大していくのは間違いなく、その場合の供給責任を果たすことに重点をおいております。</p>
<p>ONE戸田様、MSC甲斐様 大手荷主との長期契約レート交渉が終了し、今年の契約レートは2021年比2-3倍程度の契約レートになっているかと思えます。貴社での長期契約レートとスポット契約のレートでのスペースのざっくりとした割合をお知らせ頂くことは可能でしょうか。 (例)長期契約レート3分の2、スポット契約レート3分の1など</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】回答を控させていただきます。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】お答えできません。</p>
<p>ONE戸田様 滞船のメカニズムについて図解いただき容易に理解することが出来ました。 一方で運航状況における各週の配船数が欠便もしくは週1便がほとんどとなっております。 欠便の翌週は2便の配船があるはずと理解しておりますが、1便となっているのはどういった理由でしょうか。ご教示の程、宜しくお願い致します。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 北米航路を例にしますと、LA/LGBでの滞船期間が増大した結果、翌週に2隻まとめて戻ることができないほど運航間隔が拡大しているとご理解ください。</p>
<p>甲斐様に質問ですが船腹量が需要に対して足りなく、2023年以降の大量竣工から需給がマッチするというようなご説明と理解しましたが、実際は船腹量は足りていて、港湾渋滞のために相対的に供給船腹量が目減りしているということではないでしょうか？ ここ最近各社23000TEU超の超大型船を投入している北欧州航路でも、2021年の累計荷量は2020年比僅か+8.2%であったことから、問題は供給船腹量ではなく、各港湾の港湾渋滞であり、荷量が減れば物流混乱および船腹量不足は解決するのではないのでしょうか？(その場合、超大型船のスペースに空きがでるとい、船社にとって頭の痛い問題が発現すると思えますが。)</p>	<p>【MSC Japan 甲斐氏】 講演では、需要量には言及しておらず、そのため需給の関係についても言及しておりません。2023年に需給バランスが均衡するかどうかはわかりませんが、供給量に関して公の数字をもとに計算した考察を皆さんと共有いたしました。需給のお話以外の指摘に関してはおっしゃる通りだと思います。</p>
<p>コロナの影響もあるかもしれないが、いろいろな事情により荷主側がコンテナの受取ができず、デマレージが請求されるケースがある。 米国政府は、この点に関する荷主側の要求も踏まえ、デマレージが高すぎるのではないかという問題意識を持ち、デマレージのレートの規制に乗り出していると理解しているが、船社としてこの問題にどう取り組むのか。 レートを下げることは検討しているか。 そもそもタリフのレートは、実損よりも高く設定され、(実損というより)早期に引き取らせるためのペナルティ的要素が多いのではないか。 仮に実損ベースでレートを決める場合にはいくらくらいか。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 米国政府が調査に乗り出すようなことになる場合には調査に対して最大限の協力を致します。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】 具体的な案件に関しては個々の船積みに対してお客様とお話いたします。</p>
<p>コンテナ輸送の混乱は、最初はコロナによる荷役の滞りとは思いますが、サプライチェーンの混乱の目詰まりの場所は、時間と共に変わっていると思います。今の目詰まりはどこが深刻なのでしょう。</p>	<p>【MSC Japan 甲斐氏】 港湾混雑が直接の原因と言えるでしょうが、その解消のためには結局は物流に参加するすべての利害関係者の小さな改善の積み重ねが必要だと思います。</p>
<p>ウラジオストック、ポストニンなど東海岸を利用してロシアへ輸出を行うという方法は可能でしょうか？ サービスは生きていますでしょうか？</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】ONEでは生活必需品を除いてロシア向けの輸送引き受けを中止しております。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】本日現在人道の物資以外はお引き受けしていません。</p>
<p>拓殖大学 松田先生 今後のコンテナ輸送の見通しについてです。 スライド25で、米中対立の中、ASEANの経済成長率は、中国や他の世界の国々と比べて高く想定されています。 発着輸出入コンテナの量についても、ASEAN発着コンテナ数量の伸びの見通しは、経済成長率の伸びに比べて、さらに大きいと考えてよいでしょうか？</p>	<p>【拓殖大学 松田氏】 コンテナ取扱量の成長率は経済成長率を上回る傾向があります。 ASEANでは製造業の寄与度が先進国より高いため、コンテナの利用度も高く、この傾向がさらに強まります。そのため、ASEAN諸国のほうが大きいと考えて差し支えないと思います。</p>
<p>コンテナ船の海難も、スエズの座礁や、ONEの大規模荷崩れなどが続いています。この原因は、ヒューマンエラーなのか、技術的問題なのか、どのように思われ、対策していますか。</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 ONEの運航船が大きな荷崩れ事故を起こした件についてはご関係各位に大変なご迷惑をご心配をおかけしました。想定を遥かに超える荒天に遭遇したことが原因ですが、事故後積み付け方法の見直しを行い再発防止に努めております。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】不確定な発言はできませんので、回答を控えます。</p>
<p>両船社様、異常とも言える運賃高騰状況を船社業界としてどうしていこうと考えてますか？ 現状の運賃高騰状況は結果として日本のビジネスの競争力を失うことになりませんか？ それは将来的には船社様にもブーメランのように帰ってくるのでは？</p>	<p>【ONE Japan 戸田氏】 これまでと同様に今後マーケットにしたがって運賃を提示させていただきます。</p> <p>【MSC Japan 甲斐氏】 すべての積み地の運賃が上昇しているため特定の日本のビジネスのみの競争力が失われることにはなりません。将来的な状況の変化に関しては、荷主さんがその時々で何を優先的に考えるかが変わるため、その優先度を前提にお話いたします。</p>
<p>本日はありがとうございました。 松田先生のお話のなかで、コンテナ輸送が正常化しても、コロナ禍以前と同じには戻らないとのことでしたが、戻らない部分は具体的にどういうものなのでしょうか。</p>	<p>【拓殖大学 松田氏】 一番は運賃水準だと思います。コロナ前よりも高い水準で推移するようになると考えています。大きな理由は「コロナ前の運賃水準では多くの海運会社の経営が立ち行かなくなるから」です。 また、そのような中でも日本船社がレールプレイングフィールドに立てるように政策的措置を継続的に打ち出していくために官民合わせて努力していくことはとても重要であろうと考えています。</p>