2伊予銀、海事残高1.2兆円
3●●●●●●●●●●●●●
2ＯＥＣＤ、舶用鋼材高議論
3●●●●●●●●●●●●●
5【ニュース深読み】定航・行政・不定期

2022年（令和４年）
12/6 火
第21832号
日刊（土曜・日曜・祝日休刊）
昭和17年12月28日第３種郵便物認可

日本海事新聞

THE JAPAN MARITIME DAILY
発行所 日本海事新聞社　本社 〒105－0004 東京都港区新橋５－15－５ ⓒ日本海事新聞社 2022

海の総合コンサルタント
・ECDIS 訓練　・BTM/BRM 訓練　・各種操船訓練実施中
詳細は⇒http://www.jms-inc.jp/
株式会社日本海洋科学
神奈川県川崎市幸区堀川町 580　ソリッドスクエア西館 3F
電話　044-548-9130　FAX　044-548-9134
ClassNK ISO 9001

メドウェー
常石造船に新造発注
64型BC1隻 25年4―6月竣工

ギリシャ船主のメドウェー・シッピングは常石造船に新造船1隻を発注した。竣工は2025年4―6月。船型は6万4000重量ﾄﾝ型ウルトラマックス。同社のコスタス・デラポルタスCEO（最高経営責任者）は新造船について「燃費効率が良く、環境に配慮した設計を高く評価した」としている。

デラポルタス CEO

建造するのは常石グループの中国工場（常石集団〈舟山〉造船）。メドウェーが常石グループに新造船を発注するのは初めて。

メドウェー・シッピングはギリシャ（アテネ）に拠点を置く船舶保有主体のホールディングカンパニー「コスタス・バルク」、シンガポールの船舶管理会社「メドウェー・シッピング&トレーディング」（MST）、これ以外にシンガポールとドバイ（アラブ首長国連邦）のチャータリング（用船活動）などの営業拠点で構成される。

今年5月時点でコスタス・バルクは自社保有船5隻、裸用船（BBC）5隻の合計10隻のバルカーを保有。船型はカムサックス1隻、ウルトラマックス6隻、スープラマックス2隻、ハンディサイズ1隻となっている。

メドウェーはこれまで新造船の大半を日本造船所に発注。コスタスCEOは「日本の造船所の技術力の高さは素晴らしく、環境規制にも優れて対応している」と話す。

同社のポリシーの一つに「輸送貨物を確保する」という点がある。

単なるチャータリング活動だけでなく、「われわれはドライ船主、オペレーター（運航船社）として貨物の確保を重視している」（コスタスCEO）。

こうした貨物重視の経営姿勢を持ちながら、近年は船隊整備にも力を入れてきた。

日本造船所では今治造船、新来島どっく、名村造船所に新造船を発注。12月時点で発注残は常石への1隻のほか、名村造船所に4万重量ﾄﾝ型4隻がある。

名村の新造船には、名村がグループ会社の函館どつく（北海道函館市）と共同開発した新デザインの4万重量ﾄﾝ型「HIGH BULK40E」が含まれる。既存船型の3万8000重量ﾄﾝ型の特徴だった浅喫水型などの汎用性を踏襲、40型に大型化させたことで燃費性能が向上した。

メドウェーによると名村の新造船4隻の竣工は第1船が24年4―6月、第2船が同7―9月、第3船、第4船が24年10―12月となっている。

米FMC
荷主の異議申し立て 暫定手続き案

米FMC（連邦海事委員会）は1日、改正海事法（OSRA2022）に対応したデマレージ・ディテンション（D&D、超過保管料・返却延滞料）の調査・監督機能に関する暫定手続き案を発表した。OSRA2022を巡っては、海運会社（コンテナ船社）が課徴する諸チャージに対するFMCの監督権強化が大きな焦点だった。これに関連してFMCではOSRA2022が成立した6月以降、諸チャージに関する175件の異議申し立てがあったことを明らかにした。

今回、公表されたD&Dに関する手続きは、荷主による異議申し立てに応じてFMCの調査部門が調査活動を開始。調査の結果、コンテナ船社側に問題があると判断された場合、FMCは当該船社に対して課徴が問題ないことを説明することになる。つまり、船社側がD&Dなど諸チャージ課徴が問題ないことを立証する必要が生じるという。

これを受けてFMCでは最終的に判断を下し、法律を順守していない諸チャージについて払い戻しを命じることになる。今後はパブリックコメントを経て、異議申し立てに関する正式な実施細則となる。

コロナ禍以降、サプライチェーンの混乱によって荷主が船社から多額のD&Dを課徴される事例が多発。荷主側の不満が高まっていたこともあり、船社への監視機能強化の観点からOSRA2022が成立した経緯がある。ただ、荷主による異議申し立てが殺到する可能性もあり、船社側は警戒感を強めている。

西本Wismettac
海上輸送でSC改革
集中購買 競争力強化へ

大手食品商社の西本Wismettac（ウィズメタック）ホールディングスは海上輸送を中心としたサプライチェーン（SC）改革に取り組む。これまで各事業会社・部門が個別に船社を起用してきたが、今後はグループ全体で最適化していくための体制を構築する。港湾混雑などで国際物流の混乱などが続いたが、安定した輸送の確保と運賃競争力の強化により、他社との差別化につなげる。

Wismettacグループは近年、自社での海外拠点増設や、欧州、アジアでのM&A（合併・買収）などを加速させ、事業規模が急拡大している。現在の世界での拠点は44カ所。これに伴い、貿易ルートも出発点となった日本―米国だけでなく、アジア域内、アジア―欧州といった三国間など多様化し、SCが複雑化していた。一方で、実際の船社起用などは、各現地法人や各部門の裁量に任されていた。

海上輸送の効率化はこれまでも課題ではあったが、コロナ禍で国際物流が混乱したことで、具体的な問題として表面化した。昨年開催された各拠点の主管者を集めた会議でも、船社対応などが議題に上がった。

これを受け、今春からWismettacフーズ（旧西本貿易）の辻川弘社長（西本WismettacホールディングスのSC取締役兼務）をプロジェクトの責任者として、グループ横断で海上輸送を改革する「グローバルシッピングプロジェクト」を始動。船社経験者なども外部から招聘した。

プロジェクトを主導する辻川社長は「取扱物量が多いにもかかわらず、実際の輸送手配は個別に行われ、効率の悪さが課題としてあった。グローバルビッド（国際入札）や、往復双方向で貨物がある強みを生かしたラウンドユースなどを実施することで、海上輸送の効率化・合理化を推進する。これにより、スペースの安定確保と価格競争力強化を目指す。インフレが著しい昨今で、安心・安全に適切な価格で商品を届けるために、グループ全体が一つになることは、物流コスト削減、効率アップだけでなく、お客さまへの還元につながると考えている。また、中長期的な取り組みを加味して可能性を広げていきたい」とプロジェクトの狙いを語る。

Wismettac フーズの辻川社長

現在は、集中購買を担う体制づくり、人員の強化や、グループ内へのヒアリングなどを進めている段階だ。

現在、太平洋航路では配船するほぼ全ての船社と、一部フォワーダーとも契約がある状況。来春のサービスコントラクト（SC）を視野に、集中購買を開始する方針で、船社とのパートナーシップをより強化していく。

グループ全体の2021年コンテナ物量は約41万TEUに達し、コロナ禍前の水準に回復した。22年通年ではこの数字を上回る見通しだ。

アジア―北米間の輸送が過半を占め、アジア域内、アジア―欧州間が続く。北米関連は米国向け日本・アジア食品、輸入総代理店を務めるサンキストの商材を中心とした米国発青果物などが主力で、特に日本食材については世界的なトレンドである健康志向に合致し、非日系販売店などでも取り扱いが伸びているという。また、近年はアジア各国の経済成長、生活水準の向上などを背景に、アジア域内での加工食品の取り扱いも拡大している。日本食材は今後も消費量が増加する見込みで、物量も着実に増加する。

グループとしての収益の約3分の2が加工食品、残る3分の1が生鮮や、冷凍を含む青果物で、海上輸送でも2分の1以上がリーファー貨物というのが、特色の一つとなっている。辻川社長は「これだけのリーファー貨物を動かしているグループは数少ない。品目ごとに温度帯に違いがあり、取り扱いが難しい貨物だが、船社の協力を得て、課題を乗り越えている」と語る。

Wismettacグループは1912年、神戸で貿易商社として創業し、今年創業110周年を迎えた老舗企業。生鮮品・加工食品などの貿易を軸に事業を拡大してきた。10年に持ち株会社制に移行し、15年に持ち株会社を現社名に変更、17年に東京証券取引所第1部（現プライム市場）に上場した。

VLCC軟化
中東―中国4.2万ドル
禁輸・減産 市場心理悪化

VLCC（大型原油タンカー）市況が軟化している。足元の中東―中国航路の運賃相場はWS（ワールドスケール）77・7、用船料換算で日建て4万2000ﾄﾞﾙ。「11月下旬に一時WS130近くにまで高騰したが、ここへきて一気に下げ足を速めている」（市場関係者）。中国の需要回復が進まない中で、EU（欧州連合）のロシア産原油の禁輸措置発動や産油国の減産継続表明など、輸送需要減の要素が散見され始め、センチメント（市場心理）が冷え込んでいる可能性もある。

VLCC市況は11月下旬にWS120台後半を付けたが、2週間で約40ﾎﾟｲﾝﾄﾀﾞｳン。市場関係者は「中国の需要回復が遅い。ゼロコロナ政策でいまだにロックダウン（都市封鎖）も起きている」と、中国向けの輸送需要が振るわないことを指摘する。

また、5日からEUによるロシア産原油の禁輸措置がスタート。これにより、「ロシア産原油の生産量が減少する流れになる」（市場関係者）。

さらにOPEC（石油輸出機構）プラスが4日、11月に始めた日量200万ﾊﾞﾚﾙの協調減産を今後も継続する方針を発表。動向次第では追加措置を講じる準備があると含みも持たせている。

市場関係者は「禁輸と減産は輸送需要減につながる」とし、一層の市況軟化に警戒感を示す。

最新のマーケットリポートで中東―中国のWSは77・7、用船料換算では低硫黄油（VLSFO）使用で4万2000ﾄﾞﾙ、高硫黄重油で同約5万ﾄﾞﾙ。

■需給均衡の役割期待

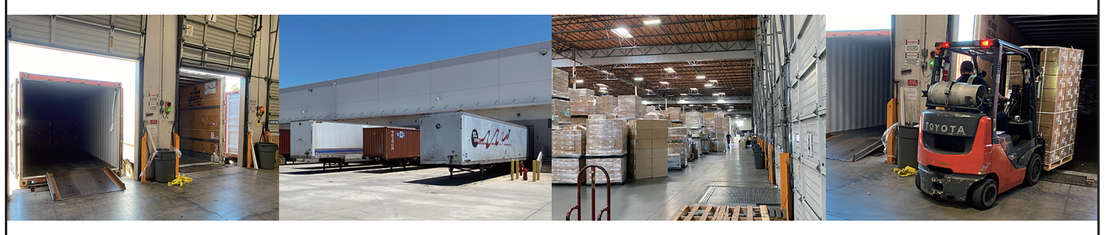
OPECプラスの減産継続発表を受け、石油連盟は5日、木藤俊一会長（出光興産社長、写真）のコメントを発表。木藤会長は今後の原油価格、需給バランスへの影響を注視する考えを示した上で、「冬場の需要期に入り、OPECプラスが需給均衡の中心的な役割を果たすことを期待している」とした。

オーナミ株式67％
センコーGHDに譲渡
日立造船

【関西】日立造船は5日、連結子会社オーナミ（大阪市）の発行済み株式のうち66・6％をセンコーグループホールディングス（センコーGHD、東京都）に譲渡すると発表した。同日株式譲渡契約を結んだ。譲渡株式数は697万49株で、譲渡価格は非開示。

株式譲渡は2023年3月31日付で行う予定。日立造船は23年3月期連結決算で株式売却益約14億円を特別利益で計上する。オーナミは1949年設立、日立造船子会社として総合物流事業を展開し、16年に完全子会社化していた。

一方、現中期経営計画で事業ポートフォリオ最適化を進める中、オーナミの脱炭素化やDX（デジタルトランスフォーメーション）を踏まえ他の物流会社との提携を検討。センコーGHDとの協業が事業機会拡大などにつながると判断した。


物流を、止めるな。
混乱の時代を乗り越えるロジスティクス・ソリューション
SCM 物流、登場。
MITSUI-SOKO
北米向けコンテナ混載サービス
多頻度輸送をもとにリードタイムを短縮、最適在庫をサポートして
物流の混乱を回避。お客様の BCP、ESG ニーズに貢献します
三井倉庫株式会社
米国デスク　usadesk@mitsui-soko.co.jp
営業推進２部営業推進課　team_scm@mitsui-soko.co.jp