

# 日本海事新聞

THE JAPAN MARITIME DAILY

2011年(平成23年)

9/20 火

第19095号

日刊(土曜・日曜・祝日休刊)

昭和17年12月28日

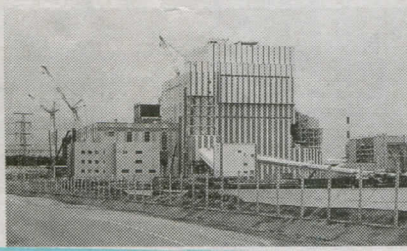
第3種郵便物認可

発行所 日本郵政  
本社 東京都港  
〒105-00  
振替口座  
FAX  
購読

第一中央汽船は16日、東京電力と新造船3隻を対象とした発電用石炭(一般炭)輸送の専用船契約を結ぶことで合意したと発表した。東電が福島、茨城の両県に建設中の大型石炭火力発電向け燃料輸送に投入する。第一中央は2013-14年竣工でアイ・エイチ・アイマリンユナイテッド(IHIMU)に9万7000重量トン型石炭船3隻を新規発注。原発事故後のエネルギー供給不足で石炭火力の重要性が高まる中、第一中央は安定した燃料サプライチェーンの構築により、新規火力の稼働に貢献する。

(3面に関連記事)

新造船発注する97型石炭船3隻は第一中央の海外子会社が保有し、民間金融機関から融資を受け、今月末にIHIMUと造船契約を結ぶ予定。同船型は広野火力の石炭輸入拠点の小名浜港(福島県)などでの荷役に最適な設計を施し、1隻当たりの年間輸送量は約80万トンを見込む。竣工



2号機を建設中の東電・常陸那珂火力

は13年6月と同11月、14年1月を予定。今回の専用船契約は、東電が建設中の常陸那珂2号機(茨城県、出力100万キロワット)、広野6号機

(福島県、出力60万キロワット)の燃料輸送が対象。両新規火力とも13年度中の稼働を計画している。東電は昨夏ごろから新規火力向け石炭船商談を

東京電力は、常陸那珂2号と広野6号の新規火力向け燃料輸送用に、さらに9万重量トン級石炭船2隻の追加商談を進めている。主要邦船社に今月

末をめどに船型や運賃などの条件提示を募っており、日本郵船、商船三井、川崎汽船、NSユナイテッドなどが候補に挙がっている。

2013年度の常陸那珂2号(出力100万キロワット)と広野6号(出力60万キロワット)の稼働により、東電の一般炭年間調達量は約400万トン増加する見通し。年80万トン輸送できる9万重量トン級石炭船で5隻分に相当し、第一中央との専用船3隻に加

前田武志国土交通相は16日、野田内閣の官房副長官に就任した竹歳誠前事務次官の後任に、同日付で宿利正史国土交通審議官を充てるなどの同省幹部人事を発表した。大臣官房技術総括審議官と



宿利氏

## 日本積み釜山トランシップ

### 「震災需要」が沈静化

今年3月に発生した東日本大震災以降、取り扱が増加していた釜山トランシップによる日本積み北米向け貨物は、夏場にかけて荷動きが沈静化したようだ。主力の博多積みが比較的早い段階で落ち着きを取り戻したほか、増加していた日本海側の港湾からの貨物についても需要が減りつつある。

今年3月に発生した東日本大震災以降、取り扱が増加していた釜山トランシップによる日本積み北米向け貨物は、夏場にかけて荷動きが沈静化したようだ。主力の博多積みが比較的早い段階で落ち着きを取り戻したほか、増加していた日本海側の港湾からの貨物についても需要が減りつつある。

米国民間統計サービス、ゼボ社の米国税関発表データによると、日本積み釜山トランシップ貨物は3月が5180TEU、4月は4466TEUといったん沈静化した。5月に5593TEUへと増加していた。6月以降は4500-4700TEU台で横ばい傾向へと移行してい

る。関係者の話によると、震災直後の4月の混乱期を経て、5月は荷主が手持ちの在庫を輸送する動きが急増していたという。震災直後は本船の日本抜港の動きもあつたが、その後寄港再開に向かったことも、トランシップ貨物の増減に影響していると思われる。とりわけ釜山に近い博多港積みトランシップ

貨物が5月は2147TEUあつたのに対し、6月以降は1100-1300TEUで推移するなど落ち着きを取り戻しつつある。また震災被害による仙台湾釜港の直航船抜港の余波を受け、トランシップ貨物の扱いが急増していた新潟港積みについても、徐々に取り扱いが減少している。

新潟港積みは3月時点では、釜山トランシップ貨物の扱いが34TEUだったのに対し、5-7月は取り扱いが急増。70年代のコンテナリゼーションではしげが不要となりテッドアウトの危機に。そこで起死回生の策として注目したのが危険品の取り扱いだっ

## 中国発コンテナ運賃 荷動き低調で軟化

中国発欧米諸国向けコンテナ運賃が軟化傾向を強めている。華南地域から北米西岸向けコンテナ運賃(海上部分、THCなど除く)は足元、40%以上を割り込み、北欧州向けもじわじわ低下。7月後半から8月中旬にかけて、弱含みだった東西航

路の運賃は一時的に反転したもの、欧米先進国の景気不安もあって再び下降している。本来なら今は中国国慶節前の駆け込み需要で荷動きが盛り上がる時期だが、とてもピークシーズンとは思えないほどスペースに余裕がある(船社関係者)状況のようだ。

## 関西物流企業のアジア戦略

### 丸一海運



970年代のコンテナリゼーションではしげが不要となりテッドアウトの危機に。そこで起死回生の策として注目したのが危険品の取り扱いだっ

特定ここ数年、ウー