令和8年）
6月
45号
曜・日曜・祝日休刊）
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 2026

木材規制も楽々クリアー
cordstrap®
ワイヤー・帯鉄を使わない画期的ベルトラッシングシステム
オランダ生まれのポリエステルベルト資材
株式会社 山本商会 TEL: 045-750-5621 FAX: 045-750-5625
コードストラップ 検索

岐本金属 三井E&Sドック取得
千葉 海洋土木・船舶修繕 想定

金属スクラップのリサイクル・輸出などを手掛ける岐本金属（本社＝東京都江東区、宮口幸治社長）は3月31日、三井E&S（旧三井造船）が千葉県市原市に所有するドック設備を取得した。旧三井造船グループが2021年3月末まで造船事業で活用していた千葉工場跡地で、ドックとしての特徴を生かし、大型船の修繕・解体、海洋土木、浮体式風力発電などの事業者へのリースを想定している。宮口社長は「活用計画については既に複数社と交渉している」と語る。

宮口社長

岐本金属が今回取得した土地は計22万1940平方㍍で、40万㌧級タンカー（ULCC〈超大型原油タンカー〉）の建造実績があるドックエリア。3本のドックと500㌧吊りゴライアスクレーン1基、排水ポンプなどの設備を継承する。

岐本金属は大規模な土地と施設を必要とする事業者に貸し出す。宮口社長は対象となる事業の候補としては浮体式風力発電設備や海洋土木関連の大型構造物の組み立て・解体を挙げる。

海洋土木に使われる大型ケーソンや、洋上風力発電での実証設備などは一定期間後、撤去・解撤する必要があるが、これらの一時保管・解撤が可能な設備・土地を有する施設は限られており、需要が高いとみている。

取得したドックの現在の様子

また、浮体式洋上風力発電は「洋上風力産業ビジョン」（第二次）で、40年までに15㌐㍗の案件形成目標が掲げられている。今後、周辺での浮体式洋上発電開発なども考えられ、資材の蔵置・出荷拠点となる基地港湾での活用もあり得る。

初期の案件としては、老齢化したガントリークレーンの撤去・解体作業での使用が有力とみられる。

船舶の解撤・修繕なども有力な用途だ。

「高市政権の発足以降、造船分野が注目され、多用途への転換活用を支援する流れもできている。これを後押しと捉え、活用の道筋を探したい」（宮口社長）

21年にはIHIが旧愛知事業所（愛知県知多市）の土地・建物などの一部を、産業廃棄物処理を手掛けるオオノ開発に売却。同社は船舶解撤への活用を計画している。岐本金属が取得したドックはこれに続き、造船用の土地・設備を解体・リサイクル拠点として再活用する事例となる可能性がある。

三井E&Sは21年3月、千葉工場での最終船を引き渡し、同7月には玉野艦船工場（岡山県玉野市）でも最終船を引き渡し、国内での建造事業から撤退した。

千葉工場跡地を巡っては再利用の方法に注目が集まっていた。後背地は既にファンドなどに売却済みで、残るドック設備と周辺の土地について、岐本金属が名乗りを挙げた格好だ。宮口社長は「千葉県出身者として、地域に貢献できる事業に活用したい」と語る。

岐本金属が今回取得したドックエリアの詳細は、1号ドック＝長さ500㍍×幅45㍍／47㍍×深さ10・5㍍▽2号ドック＝長さ400㍍×幅72㍍×深さ12㍍▽3号ドック＝長さ200㍍×幅72㍍×深さ12㍍。

■美浜区に自社バース

岐本金属は製鋼原料となる鉄スクラップや非鉄金属スクラップの回収、切断加工、船積みまで、リサイクルに関わる一連の作業を手掛ける。千葉市美浜区に自社バース「美浜シッピングヤード」を所有し、国内のほか台湾、ベトナム、インドネシア、バングラデシュなど海外に向けた鉄スクラップの輸送も行う。自社で商流もコントロールし、集荷から用船、現地での引き渡しまで一貫で対応できるのが強みだ。

美浜シッピングヤードの自社バースは水深12㍍で、最大5万3000㌧級のバルカーの接岸が可能。

Interview
新トップに聞く
未知に挑戦し価値創造

る会社を目指す」

「社名のマリテックスは旧3社の社名（Marine、Technology、Expert）を融

デジタルマインドを持った人材が活躍するようになるだろう」

「従来は何ごとも比較的やコンサルティングを行っているが、シミュレーターのソフトは自前でつくっている。船舶の挙動、風

トの認証を得ることができる。洋上風力発電や海開発など向け特殊船の材育成に貢献していき

コンテナ運賃
総合指標横ばい
緊急サーチャージ 上昇基調続く

アジア発のコンテナ運賃は上昇基調に一服感が見られる。英調査会社ドゥルーリーが2日発表した世界コンテナ運賃指標WCI（ワールド・コンテナ・インデックス）によると、世界平均の総合指標は前週比0・4%高の2287㌦（40㌳当たり、以下同）とほぼ横ばい。北米、欧州航路がいずれもわずかな値動きにとどまった。ただ、中東情勢の緊迫に伴う燃料供給不安を背景に主要船社が緊急燃料サーチャージの導入を進めるほか、主要航路で運賃値上げを発表しており、当面は上昇基調が続きそうだ。

ホルムズ海峡の混乱が長期化し、燃料供給の逼迫と価格上昇が続いている。アジアではシンガポールや中国など主要ハブ港でも燃料需給が引き締まりつつあり、船社は減速航行や代替補油、緊急燃料サーチャージの設定で航行を継続している。

2日付の欧州向けは、上海発ロッテルダムが前週比横ばいの2543㌦、同ジェノバが2%高の3529㌦だった。前年同週比ではロッテルダム向けが1割高、ジェノバ向けが16%高い。

ドゥルーリーの「コンテナ・キャパシティ・インサイト」によると、4月6日週のアジア―欧州航路の欠航は4便で、供給は安定している。ただ、船社による緊急燃料サーチャージの導入が相次いでおり、同社は今後数週間、スポット運賃が上昇するとみている。

北米航路は、上海発ニューヨーク向けが1%高の3434㌦、ロサンゼルス向けが1%安の2663㌦だった。前年同週比ではニューヨーク向けが1割安、ロス向けが2%安の水準。中東情勢を背景に、主要船社は米当局に対して緊急燃料サーチャージの30日前通知義務免除を申請するなど値上げ姿勢を強めており、北米航路も今後上昇圧力が強まりそうだ。

物流連
燃料危機で声明
ホルムズ封鎖 共同配送・調整金呼び掛け

日本物流団体連合会（長澤仁志会長）は3日、ホルムズ海峡の事実上の封鎖に伴う燃料供給危機に関する声明を発表した。日本は「燃料供給の量的不足と価格の急騰という二重の危機」に直面しており、物流業界でも燃料調達に支障が出、「サプライチェーン全体の維持を根底から揺るがす事態になっている」と説明。共同配送の推進や燃料サーチャージの導入などへの理解と協力を訴えた。

トラック業界や宅配業界では一部で燃料油の供給停止や制限に直面している。内航・外航海運でも供給制限や給油を受けたい港での重油調達での支障が出ているという。

「ものが届かない」最悪の事態を回避するため、物流業界としては最大限の努力を続けていくが、危機は「一業界のみで克服できるものではない」。荷主企業、関係事業者、さらに国民の理解と協力が不可欠として、▽納品リードタイムの柔軟な設定、共同配送の推進など物流・配送の効率化への協力▽燃料サーチャージの導入や運賃・料金改定への理解▽限りある燃料を分かち合う当事者が等しく節約に取り組む必要性への理解―を求めた。

MSC
北米西岸航路を改編
寄港削減で定時性向上

コンテナ船世界最大手MSCは2日、アジア―北米西岸航路ネットワークを見直し、「オリエント」「セントーサ」「チヌーク」の3サービスを改編すると発表した。寄港地の削減や順序変更を通じて港湾混雑の影響を抑え、スケジュールの安定性と定時性の向上を図る。

オリエントは、初寄港地をハイフォンから青島に変更し、オークランド寄港を取りやめる。寄港数削減と寄港順序の見直しにより、混雑リスクを低減し、安定運航を志向する。新ローテーションは青島▽寧波▽上海▽釜山▽ロングビーチ▽青島。改編後の第1船は、4月17日青島出港の「MSC UBERTY VIII」。

セントーサはハイフォンを新規追加し、寄港網を拡充する。従来ルートに比べてトランジットタイムの改善も見込む。新ローテーションはシンガポール▽ポートケラン▽レムチャバン▽ブ▽ハイフォン▽塩門▽ロングビーチクランド▽釜山▽シンガポール。改1船は4月3日シール出港の「MSENZA」。

チヌークサービイフォン寄港を取る。スケジュール裕を確保し、遅延