

# せんきょう

社団法人 日本船主協会

2006

9

●No.554●



■巻頭言	1
環境問題への地道な取り組み 日本船主協会 副会長 川崎汽船株式会社 代表取締役社長 前川弘幸	
■海運ニュース	2
内外情報	2
1. 事件の凶悪化、人的被害の拡大化傾向 —2006年上半期の海賊事件発生状況—	
■特別欄	5
第7回 海運セミナー その2 「米国航空産業の現状と航空政策」 財団法人運輸政策研究機構 国際問題研究所長 羽生次郎	
■CSRコーナー	14
「飯野海運グループのCSR活動について」 飯野海運株式会社 ステークホルダーリレーションズマネジメント・ 調査グループ 安全環境室長 鈴木康昭	
■船の紹介	17
ほくれん丸 / 川崎近海汽船株式会社	
■国際海事World~webから~	25
ボルチック(海運)取引所	
■Washington 便り	26
海運日誌(8月) 28	海運統計 30
船協だより 29	編集雑感 36
■囲み記事	
・《特別ゼミナール》モノを船で運ぶには?~自動車輸送の流れ(個人編)~	20

# 環境問題への地道な 取り組み

日本船主協会 副会長  
川崎汽船株式会社 代表取締役社長 前川弘幸



2006年夏、1994年に次ぐ記録的な残暑であった。7月まで比較的涼しかった東京都心も8月に入りヒートアイランド現象もあいまって酷暑に見舞われた。船舶は他の輸送モードに比しエネルギー効率が優れているといわれているが、地球温暖化防止はじめ、地球環境への負荷軽減は我々にとって引き続き社会的使命をもった重要な課題であり、ハード・ソフト両面で地道な取り組みが求められる。

ハード面では、川崎汽船の場合、船舶で年間約4百万トンの燃料油を消費し、CO<sub>2</sub>約12百万トン、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）約0.3百万トン、SO<sub>x</sub>（硫黄酸化物）約0.2百万トンを排出している。燃料価格高騰の折から経済的側面も然ることながら30万トンクラスのVLCCの輸送量に換算して約14隻分に相当し、少なからぬ量の点で環境への影響についても重く受け止めている。これら有害物質の排出量減少は酸性雨・大気汚染の防止、地球温暖化の軽減につながることになる。最近では造船会社技術陣との共同作業を通じ電子制御エンジンを搭載した船舶が登場した。同エンジンはエコノミー・エミッションの2モードを備え、燃料噴射・排気弁開閉のタイミングを電子的にコントロールし、NO<sub>x</sub>の削減、燃費向上によるCO<sub>2</sub>削減を実現、特にエミッションモードの場合、NO<sub>x</sub>の発生量はエコノミーモードに比べて約1割削減することができる。

また、海外では船舶停泊中に電力を陸上から供給することにより着岸・荷役中の本船発電機からの排気ガスを事実上ゼロ・エミッションとする取り組みも始まろうとしている。

ソフト面では我々にとってもっとも基本的なことである安全運航の確保が、地球環境への負担軽減に寄与することは論を待たないことを指摘しておきたい。乗組員のうっかり、ちょっとした判断ミスが重大海難を引き起こし、環境に重大な影響を与える可能性がある。世界規模で海事技術者に対する教育方針の策定、教育研修プログラムやカリキュラムの拡充をはかり、安全運航を支える海事技術者を育成していくべきである。また、海外での植林プロジェクトに協賛といった社会貢献的な取り組みも必要である。

環境問題への取り組みにはこのような施策をこつこつと地道に積み重ねていくことが肝要と考える。



## 内外情報

# 1 事件の凶悪化、人的被害の拡大化傾向 —2006年上半期の海賊事件発生状況—

国際商業会議所 (International Chamber of Commerce = ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau = IMB、詳しくは本誌2005年9月号P.20~21参照) より、2006年上半期に同海賊情報センター (クアラルンプール) に連絡のあった海賊事件 (未遂事件も含む) の報告書が発行されました。

概要は以下のとおりですが、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、関係各社におかれましても、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

### [2006年上半期 IMB 海賊レポート概要]

全世界における2006年上半期の海賊事件報告件数は127件で、昨年同期と同じ件数であった。

地域別に見ると、東南アジアでの発生件数は、51件 (うちインドネシア33件、マラッカ海峡3件) で、昨年同期より8件の減少となったものの、世界全体の約40%にあたる事件が同地域で発生しており、依然として発生率が高い状況が続いている。

(また、本レポート発行後の情報によれば、下半期に入ってから、マラッカ海峡で再び海賊事件発生件数が急増していることから、依然警戒が必要である。)

今期、インド亜大陸海域では26件の事件が発生しているが、このうちバングラディッシュでは、昨年同期の発生件数が8件であったのに対し、今期は22件と急増している。これらの事件はすべて同国のチッタゴンで発生しており、IMB PRC (Piracy Reporting Centre) では特に警戒するよう注意を促している。

また、紅海/アデン湾、ソマリアを中心に、アフリカ地域も昨年同期27件から今期32件と増加傾向が続き、特にソマリアで人質や誘拐が多発している。

全体としては、2003年から海賊事件発生件数は減少しているものの、人質、身代金目的で誘拐された乗客・乗員は合わせて169人 (昨年同期41人) に急増している。また、昨年殺害された乗客・乗員は0人であったが、本年は上半期だけで6人が

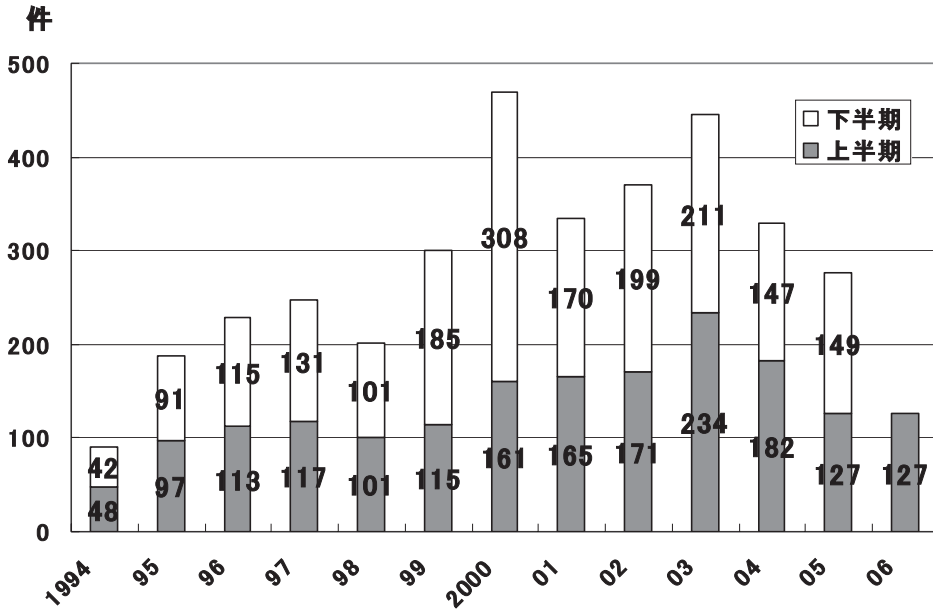
殺害されており、事件の凶悪化、人的被害の拡大傾向にあるといえる。〔表1～4〕参照

〔主な事件の概要〕

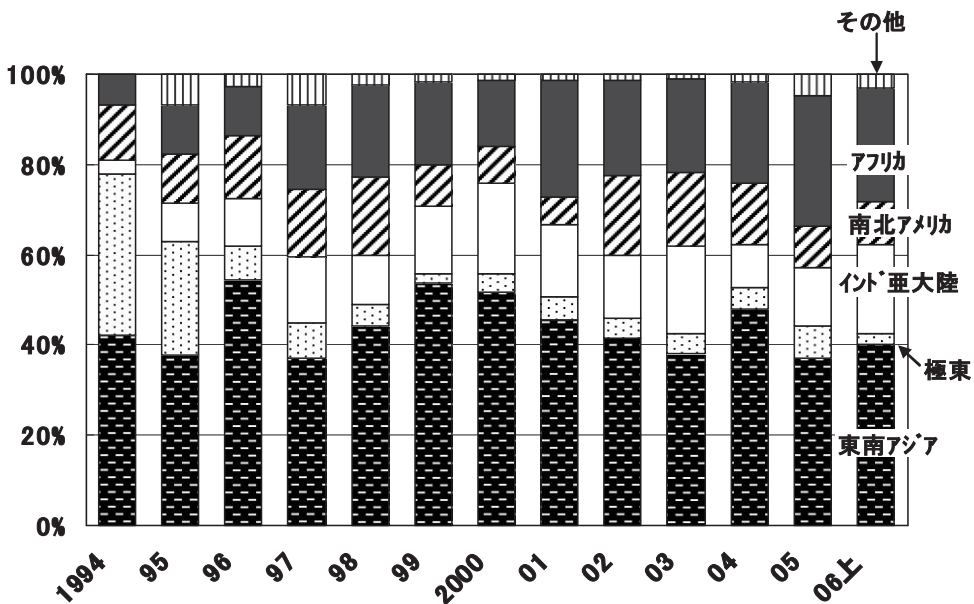
(1) 2006年1月6日、インドネシアの一般貨物船“MV Alfa Gemilang”がサンピットからペラワンへ航行中にハイジャックされた。サンピット出

港前、本船船長は5人の渡航者を乗船させたが、出航の翌日、その5人に本船を乗取られた。さらに3人の海賊が合流し、1月10日、8人の本船乗組員とサーベイヤーはフィリピンのTawi-Tawi島に上陸させられたが、3人の乗組員は本船と共に海賊に連れ去られ、いまだ消息は不明である。

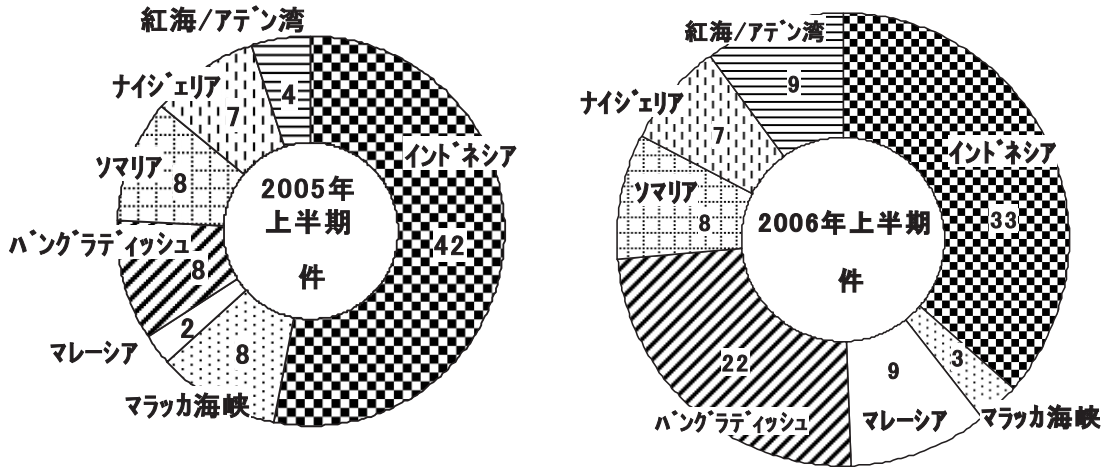
〔表1〕 海賊発生件数推移



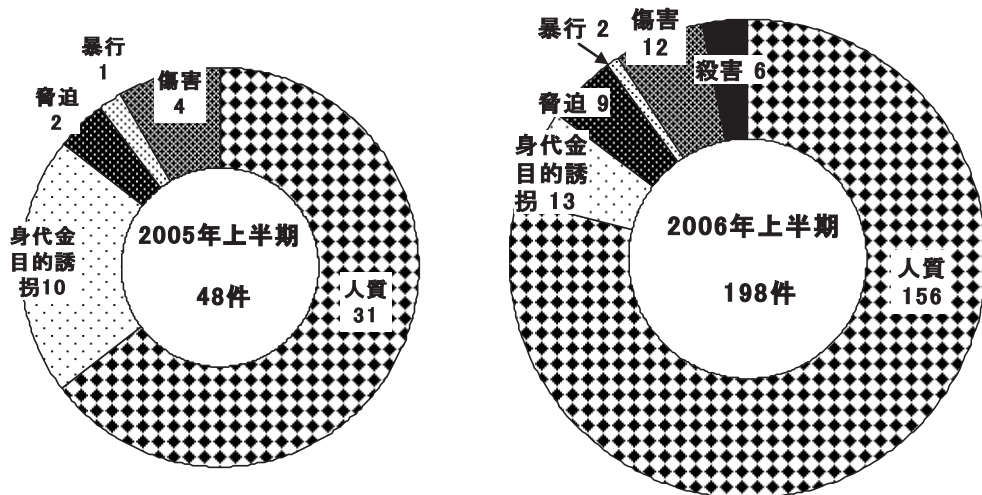
〔表2〕 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



[表3] 主要7か国・地域の海賊発生件数（昨年同期比較）



[表4] 乗組員の被害状況（昨年同期比較）



- (2) 2006年2月19日、バングラディッシュ・チッタゴンに錨泊中の一般貨物船“Germana”（リベリア籍）が海賊に襲われた。5人の海賊は、エンジン故障を装い船に近づいてきた。角材を持った海賊3人が船尾から乗り込み、乗員に暴行を働いたうえ、船内の備品を奪い逃走した。チッタゴンの港湾当局は、直ちに、海上警察を海賊捜査にあたらせた。
- (3) 2006年4月4日、韓国のトロール漁船“Dong Won No. 628”がソマリア沖を航行中に銃で武装した海賊に襲撃され、ハイジャックされた。海賊8人は本船を乗っ取った後、沿岸海域へ向か

った。25名の乗員全員が人質に取られており、船舶と乗員を解放するため、現在も交渉中である。この件は、IMBからソマリア近海を警戒する各国合同の艦船にすでに通報されており、現在、同船がソマリア沿岸近くにいることが把握されている。

- (4) 2006年4月26日、中国籍漁船“Jinghai03012”が南シナ海の南沙諸島沖で13人ほどの武装した海賊に襲われた。海賊は、自動小銃で4名の乗組員を殺害、3名に重症を負わせ、船内の備品を盗み逃走した。この事件はフィリピン当局が現在調査中である。（海務部：伊東）

## 第7回 海運セミナー その2 「米国航空産業の現状と航空政策」

■ 財団法人運輸政策研究機構 国際問題研究所長 羽生次郎氏 ■

当協会は6月19日（月）に会員会社を主な対象として第7回海運セミナーを開催いたしました。8月号に引き続き講演内容をご紹介します。

講師：羽生次郎（はにゅう じろう）氏

1946年生まれ。1969年東京大学経済学部卒業後、同年運輸省に入省。運輸政策局長、国土交通審議官等を経て2002年より運輸政策研究機構副会長兼国際問題研究所長。94年～98年まで旧運輸省航空局審議官次長として、米国をはじめ数多くの国々との航空協定で日本側の首席代表を務め、特に日米航空協定の不平等問題の解消実現に大いに貢献した。

羽生でございます。皆様ご承知のとおり、国際的な交通産業といえますと、日本では海運と航空だけで、残念ながら鉄道・自動車は陸続きがないのでありません。海運と航空は似ているところも違うところもありますし、歴史的に見れば、グロチウスの時代、16世紀からの秩序と、20世紀、戦後になってようやく秩序ができたものとかかなりの相違がありまして、政府の規制の程度なども大分違います。

そのような違いはあるものの、お互いに自由化の方向を目指して、国内にはカボタージュが両方も存在するなど、似ているところもあります。そこで、アメリカの航空産業、これが非常に面白いというか、危機的な状況に至ったこともありますので、その辺を中心にお話ししたいと思います。

まず、アメリカの航空産業はどのぐらいの規模かをお話ししておかないといけません。1940年代



▲財団法人運輸政策研究機構 国際問題研究所長 羽生次郎氏

に国際航空ができて以来、アメリカの航空産業は一貫して世界のリーディング産業でした。いまの規模で言いますと、人/kmベースで、世界の全航空旅客輸送の3分の1、貨物輸送で言いますと、全世界の4分の1強をアメリカがやっています。2位の国は旅客でアメリカの6分の1以下、貨物で4分の1以下です。ということは、圧倒的に大きなシェアと市場を誇っていることになります。片や売上で見ますと、だいたい旅客ベースでアメリカの1,000億～1,050億ドルぐらい。それに貨物がさらに200億ドルぐらい加わるということですから、旅客ベースで11兆～12兆円、貨物が2兆円ぐらい加わるという規模です。

日本はと言いますと、日本航空、全日空、NCA（日本貨物航空）、その他、旅客も貨物も小さい企業も入れまして、だいたい2兆8,000億～3兆円ぐらいの規模ですから、アメリカの4分の1以下の規模になります。

アメリカの航空産業は、規模だけではなく他の面でもリーディング産業として機能してきました。例えば、規制緩和でも、世界で初めて1978年頃、自分の国内産業を規制緩和して完全自由競争にしましたし、賛否両論ありますが、国際的にもオープンスカイという政策を入れています。それから、技術の面でもいち早くジャンボ機、広胴機を入れました。それから、ビジネスプラクティスの面でも、ハブ・アンド・スポークと言いまして、これは港でも似ていますが、大きな港を選んで、そこにフィーダーで集めてくるという手法を旅客の分野でも初めて入れました。それから、ある意味では独占寡占のなせる業ではありますが、需要の価格弾力性に応じて、いわゆる運賃負担力の多い者からはお金を取るという政策を旅客の面で入れました。それまでは、だいたい公共交通機関というのは一律ですが、そういうことをしない新たな運賃政策を入れました。

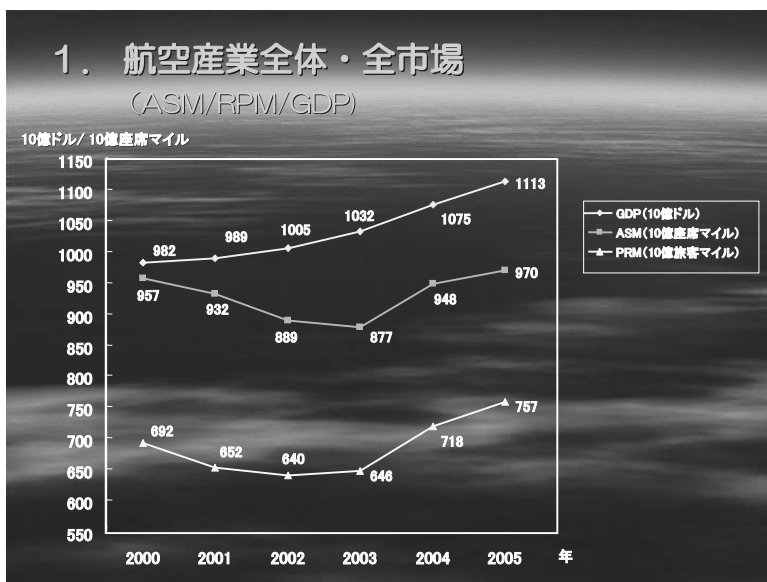
このように、技術、ビジネスプラクティス、規制、あらゆる面で世界のトップを走ってきました。

ところが、そのアメリカ航空産業がこの4～5年、特に2001年の9・11を契機に相当ひどい目に遭っています。一番上の線はGDP(国内総生産)です。アメリカ経済は好調ですから、GDPは右肩上がりになっています。ところが、その下の線がアメリカ航空産業全体の供給量です。ASM(アベレージ・シート・マイル)という、座席数に走ったマイルを掛ける。例えば、200座席ある飛行機が500マイル走ると

10万座席マイルになるという、供給力を表します。その下の線がRPM(レベニュー・パッセンジャーズ・マイル)と言いまして、お金を払った旅客、例えば500人が500マイル走ると25万マイルになるという、需要を表します。これを見ると、通常は、GDPが右肩上がりになりますと交通産業は派生需要ですから、だいたい下がるということはないのですが、アメリカ航空産業の場合だけ2000～2003年にかけて、GDPは上がっているけれども供給量・需要量とも下がっています。それからまた上に転じているということで、これは非常に不可思議な現象です。

さらに中を見ますと、航空産業の中が2つに割れて、勝ち組と負け組とがはっきり出て、負け組の影響があまりに大きいので下へおりているわけです。どう2つに分けるかといいますと、アメリカの航空産業でいわゆる大手企業(ネットワークキャリア)、アメリカ人は「レガシィキャリア」と呼んでいますが、大手6社があります。日本で言えばJALとANAだと思っていただいて差し支えありません。それに対してローコストキャリアというのがあります。日本ではAIR DOなどです。こういったもので、ローコストキャリアのほうは極めて好調で、レガシィキャリアの「レガシィ」はど

【図1】





んどんなくなつて、相当ひどい目に遭っているということから、このような状態になっているわけです。

もう一つ特徴的なことは、この危機的な状況は、実は2003年に底をついています。2003年～2005年以後、ほぼGDP、あるいはGDPを凌ぐ勢いで上がっておりますから、少なくとも需要のほうは元の趨勢に戻りそうな勢いで増えています。したがって、航空産業は不況だという意見は成り立ちません。経済自体も好況、航空産業自体も2つに分かれて、一方のグループだけが不況で、一方のグループの影響が大きすぎて需給が落ちている。しかし、底をついた以降からは上がっているということですから、これは航空産業自体に問題が起きたということを表しています。

次に、先ほど申しましたいわゆるネットワークキャリアの業績は、2000年は50億ドル近い黒字を上げていましたが、2001～2005年と、5年続けて赤字です。2001、2002年は100億ドル近い赤字を出しています。それが2003、2004年になつても一向に赤字が直らないという状態です。ちなみに、2001～2005年までのネットワークキャリアの赤字合計額は、約320億ドルになります。邦貨換算で4兆円弱になるわけですから、12兆円の企業で4兆円の赤字を出すというのは大変なこととして、ほぼ全企業が倒産してもおかしくないような状態です。しかし、アメリカがそこは手厚く保護しまして、この間に1兆5,000億ぐらい政府が直接補助しており、これがカンフルになつて、なんとかもっている。一応、毎年100億ドル近い損害を出すところからは脱しましたが、2005年、9・11から4年経つてもまだマイナスになつており、これは誠に由々しき事態です。

それに対して、いわゆるローコストキャリア、サウスウエストという有名なローコストキャリアほか10社ぐらいありますが、中小企業と見ていただければ結構です。これは感心なことに、どのようなことがあつてもこの産業自体黒字を出しています。企業の規模が小さいので額は大きくありませんが黒字である。2005年が実は一番厳しくて、

これがまた面白いところですが、ネットワークキャリアの赤字幅が減ったときにローコストキャリアの黒字幅が減っています。いずれにせよ、この5年間対照的な業績を成しています。

ユニット営業損益に関しては、この5年間、ネットワークキャリアはずっと赤字を出しており、ローコストキャリアは黒字です。ただし、これも数字の魔術があり、黒字を出しているもののこの原因は、サウスウエストというローコストキャリアのなかの大手が出しているわけで、ほかのローコストキャリアは実は相当参っているという状態です。

次はローコストキャリアの状態です。ローコストキャリアはGDP以上の伸びで供給量も増やし、需要も増えている。特に2001年の9・11というのは、ローコストキャリアには影響を与えていない。したがって、ある意味で、事故としては大きな損失をネットワークキャリアに与えましたが、基本的にはビジネスプラクティス、あるいはネットワークキャリアのビジネスにまずいところがあったが故に、あれだけの格差が出たということを証明しているのだと思います。

しかし、このローコストキャリアの伸びも永遠に続くものではありません。実は2002～2004年迎りと、2004～2005年を比べますと、彼らのこの勢いにも少し翳りが見えてきています。これは恐らく、2006年になるとオイルコストが響いていますから、かなりはっきりしてくると思います。それと、競争が非常に激しくなつてネットワークキャリアも相当コストを下げた結果、コスト差が少なくなつていることも反映しています。いずれにせよ、2001～2005年まではローコストキャリアは非常によくやったので、アメリカ航空産業全体としては、なんとか面目を保っている状態ではないかと思えます。

次に、具体的にこの競争の結果どうなつたか。2000年がネットワークキャリア、つまり大手企業が一番よかった状態です。このときには旅客数で3億8,700万人ぐらい。これが2005年では旅客数が減っています。それに対してローコストキャリア

【図2】

#### 4. 6大ネットワークキャリアと ローコストキャリアの国内市場比 (RPM)

	2000年		2005年	
	旅客数	RPM	旅客数	RPM
NC	387 (436)	364 (379)	332 (432)	350 (396)
LC	112	79	158	134
LC/NC	29/100 (26/100)	22/100 (21/100)	48/100 (37/100)	38/100 (34/100)

は、112から158まで増えています。つまり、こちらが30%以上減っているときに、向こうは2割ぐらい減っているように見えるわけです。そうすると、やはりネットワークキャリアは回復していないのではないかと当然疑問が出るわけですが、実は、ネットワークキャリアはローコストキャリアと競争するために業務委託をし始めて、不採算路線や非常に小さい路線、フィーダーサービスをする一部をリージョナルキャリアという自分の子会社みたいなところに運航委託した結果減っているの、実態は、旅客数でも2000年と2005年はほぼ変わらない。それでも、増えていないという状態です。一方、ローコストキャリアは完全に増えている。この結果、LC/NCを見ると、2000年は旅客数だと29/100であったのが、2005年は48/100。10対3から10対5という具合にシェアが変わってきた。仮に、先ほどのリージョナルキャリアの分を大手企業に換算しても、26/100から37/100になった。僅か5年間で5割以上のシェア変動があったわけです。片やシェアを5割増やし、片やシェアを25%減らすという事態です。これを需要量のRPM(有償旅客マイル)に直しても同様の傾向が見られます。

したがって、この5年間でアメリカの中の航空市場というのは完全に構造変化があり、大手キャ

リアのシェアが減ってその分をローコストキャリアが取ったということが明らかに見えるわけです。多分、このシェアは、今後大体この辺で頭打ちで続くというのが、アメリカの中の方の業界人、あるいは学者の分析の結論です。それはなぜかと申し上げますと、【図3】はユニット費用です。その産業、例えば、大手企業でかかったコストを1,000億ドルとしますと、その1,000億ドルでお客を何人、何マイル運んだか。1,000億人で1兆億人マイル運んだとすると、

1人/1マイルお客を運ぶのにいくら費用がかかるかというわけです。これを比較しますと、上が6大ネットワークキャリア、下がローコストキャリアです。2002、2003年ぐらいですと、差が大きくなっていますが、2004、2005年になると差が縮まっています。これは明らかに大手企業が合理化に成功したということです。ところが、ローコストキャリアはやはりコスト削減に限界があって、上がりだしたということを示しています。なぜかという、これはオイル代が多いと思われませんが、それだけではありません。この間にローコストキャリアは大幅にネットワークを拡大したので、それに伴う人件費、あるいは機材の調達費、空港におけるいろいろな施設の準備、こういうものが要ったので拡大したものとおもわれます。いずれにせよ、競争状態は相当切迫しています。

特にネットワークキャリアを見ますと、一見コストを削減していないように見えますが、実はこの間に非常にオイルの値段が上がったわけで、その分を人件費カットその他で吸収した結果、この程度になっているということが読み取れるわけです。

次に、人件費をさらに内訳で見ますと、ネットワークキャリアの場合、最盛期の2002年にはユニット人件費、1人/1マイル運ぶ当たりの人

件費が4.58と、史上最高でした。それが3.44と、約3割以上、この3年で賃金カットあるいは合理化をやったわけです。そこで1つ疑問になるのは、2001年に不況があったのに、なぜ2002年に人件費が一番高くなるのかということですが、アメリカの労働組合というのは、交渉した内容を即日実施するのではなくて、1～2年前から協議を始めて、値上を実行に移すことを経営者がOKするのが1～2年後になるので、その結果2002年が一番高い時期になったわけです。

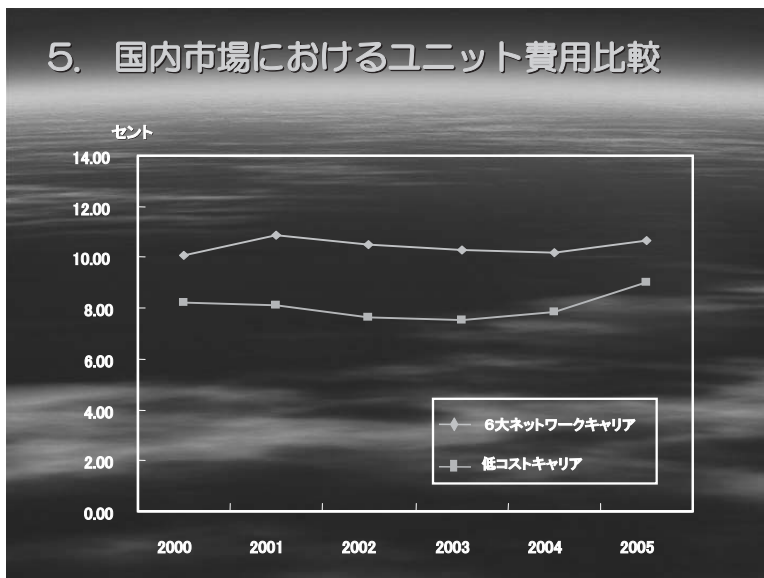
ちなみに、どうして高くなったかといいますと、これは2000年に理由がありまして、ユナイテッドという航空会社、アメリカで1～2を争う大手企業ですが、ここの経営者が非常に大きな人件費、特にパイロットの人件費を上げました。アメリカのビジネスマンは、当然ながら目は株主に向いておりまして、株主に配当をしなければ彼らはやっていけないわけですから、多少労働組合に譲歩しても、ストをさせないために人件費の値上をOKしてしまふ。そして、そのツケはどこへいくかというと、運賃に回すわけです。6大ネットワークキャリアは、言わば寡占体でありまして、アメリカの市場を分割して、その中で自分が価格コントロールできる権利を空港毎に持っているわけです。

から、要するに、自分でコストを上げた分を消費者に負担させるという構造になっていました。では、誰を狙うかといいますと、運賃負担力が多いところ。例えば、同じシカゴからロサンゼルスに行くにしても、1～2ヵ月前からプランを立てて遊びに行く人には、ものすごく安い。ところが、ビジネスマンが「明日行く」と言うと、猛烈に高い値段をかける。同じ「ロサンゼルスーシカゴ」の値段がだいたい30倍ぐらい違う。このような運賃のコントロールをする。恐らく、「企業が払うのだから大丈夫だろう」と思ってやっていたわけですが、これがあまりに極端だと、当然企業のほうでも目をつぶれないわけです。そうかといって、シカゴからロサンゼルスまで車で行くわけにもいかなないし、たいした鉄道がありませんから、どうしても飛行機に乗らざるを得ない。競争者がいなければ、否応なく高い値段でも払うことになって、こういう運賃構造が出来上がったわけです。

ところが、ここへきて、あまりの苛斂誅求の厳しさに、少し不便でもローコストキャリアに乗ろうという動きが出てきました。例えば、シカゴはオヘア空港ですが、これはアメリカンとユナイテッドのネットワークで、ほとんどの時間帯のスロット、発着枠の8割か9割を取っている。したが

って、ローコストキャリアが入ろうと思っても入れない。ちょうど羽田と一緒の状況だと思っていただければ結構です。しかし羽田とシカゴの違いのところは、若干、シカゴの中心部から離れるけれども、ミッドウェーという空港がありますから、車で行くのは時間がかかって不便でもいいから、ミッドウェーから行こうという人が増えたわけです。そうしますと、結局、ネットワークキャリアの持っていた独占・寡占体制が崩れる。これがどんどん広がって、ネッ

【図3】



トワークキャリア離れを生んできた。そして、ローコストキャリアに需要がシフトした。これが大きな一因です。

いずれにせよ、2000年当時はそういうメカニズムがまだできていませんから、労働組合と交渉して上げた分は運賃に転嫁できるという安易な経営手法、ある意味では、アメリカ航空産業の経営者はモラルハザードに陥ったわけです。ユナイテッドがそういう形でパイロットと交渉して高い人件費を出しますと、当然ほかの会社も追随せざるを得なくなる。その影響が2002年、ちょうど彼らの不況の最中にピークにきた。もちろん、そうなるコストカットをするのですが、なかなか難しい。企業が破産宣言をして、破産法の手続に入って初めて、組合との協定、労働協約を裁判所が無効にできるので、それによって下げた。その結果、このような急激な人件費カットができた。ちなみに、これは人件費の単価だけではなく、この間にアメリカの航空産業を離れた労働者数は約10万人と言われているので、相当な規模の合理化ができたということを示しています。

次は燃料費です。これもまた面白いところでありまして、2002年頃はバレル／23ドルぐらいの原油価格ですから、当然その分がケロシン油にも反映しておりまして、ほとんどネットワークキャリアとローコストキャリアの差はありませんでした。ところが、2003年から差が出てくる。ユニット燃料費ですから、ローコストキャリアのほうが遥かに、1マイル／人当たりの燃料費が安くて、ネットワークキャリアのほうが高くなっています。これはというと、確かに燃料額全体はネットワークキャリアのほうが長距離路線を持つから多いのですが、長距離路線になれば、ユニット当たりの燃料費が落ちていいはずなので、なぜかということです。大きな理由として、この2005年までにアメリカの6大ネットワークキャリアの1社は、なんとローコストキャリアに吸収されました。残り4社（ユナイテッド、デルタ、ノースウエスト、コンチネンタル）は破産法の手続に入っています。破産法の手続に入りますと余計な投資ができない

ので、オイルの先物買いができません。時価で市場から持ってこないといけなくなる。一方、余裕のあるローコストキャリア、いずれも破産法の手続に入っていないキャリアは、さらにその次の年、あるいは2年、3年後に向かってのオイルを手当できてしまう。したがって、ローコストキャリアの中の雄であるサウスウエストなどという会社は、2005年も2006年も、たぶんバレル／30ドル以下で自分の全オイル消費の6～7割をカバーできているということになっています。これは、ある意味ではギャンブルがプラスに出たとも言えることかもしれませんが、オイルコストをヘッジして、成功したためにこうなっているというところがあります。

いずれにせよ、破産法の手続によって、労働協約というのは確かに無効にできますが、そのぶん経営の制約も当然あるわけですから、オイルの先物ヘッジができなくなった。その結果、差が出てくる。多分、現在ローコストキャリアとネットワークキャリアの差の半分ぐらいはオイルの額の差である。その差がコストの差に出ているのだと思われまます。これから先、2006年はどうなるかということでは、これから先もバレル／70ドル、ケロシンもそれを反映したとなると、アメリカの大手キャリアの経営回復というのは、これだけの人件費削減にもかかわらず相当厳しいものがある。多分、今年度も需要は相当回復しますが、赤字を出すか、それできなければトントンというところになると思われます。

次はイーロードですが、これも航空業界特有の言い方で馴染みのないところだと思います。早く言えば、お客が1マイル運ばれるときに運賃をどのぐらい払ってくれるかということです。これによって、運賃が全市場的にどのレベルにあるかがわかるわけです。2000年頃を見ますと、お客が1人1マイル運ばれるのに14.76セント、6大ネットワークキャリアの場合は払ってくれました。その間、ローコストキャリアにも12.27セント払ってくれました。ところが、これがどんどん落ちてきました。なぜかということ、お客の大企業離れ、あまりにも激しい運賃格差に基づく収奪をやる。あるいは、

経済学的に言えば、需要の弾力性に応じて価格をつけるという独占的な行動が嫌気を生んで、どんどんローコストキャリアに移っていった。ローコストキャリアのほうは、そもそも12.27セントというのは彼らにとっては充分競争するレベルですから、さらに下げられる。逆に、彼らのコストを下げることによって6大ネットワークキャリアをもっと苦境に陥らせるということから、下げてきました。一番下がったのが2004年の段階で、まだオイルの値段がそれほどでもないときには、ローコストキャリアの場合、10.2セントまで落ちた。6大ネットワークキャリアも11.62セントまで落ちました。この辺が運賃水準の底を打った段階です。

ところが、そこから上がりだした。上がり方を見ると、ローコストキャリアの上がり方のほうが激しいわけです。何しろローコストキャリアのほうは、コストは構造的には安いのですが、それほど体力のある企業ではありませんから、本当の底を打ってしまうとなかなか懐で解消することができないことになります。一方、大企業のほうも、何しろ320億ドルの金を失くしたわけですから、体力がなくなってくる。現在まだノースウエストとデルタ、2大航空企業は破産法の手続中でありますし、これからどうなるかわからない。USエアという会社はローコストキャリアに吸収される。6社のうち3社は、1社は潰れ、2社は再建中。再建が成ったユナイテッドとコンチネンタルも苦戦中、アメリカンも苦戦中という状態です。

これは、一つは競争激化によるもので、不況でも需要減でもない。今迄の運賃が取れる者から取れる、寡占でもって取れるという構造が改まり、その結果激しい競争が起きた。今はオイルの高騰もあり、競争が収斂に向かっているという状態ではないかと思えます。ローコストキャリアと6大ネットワークキャリアとの格差が減っている状況が読み取れると思えます。

今度は費用項目を具体的に見てみますと、この3年間で様変わりしました。今迄は、航空会社の費用は主に3つありました。4つのところもありますが、まず人件費が4割ぐらい。燃料費が1割

5分ぐらい。それから、日本の航空企業の場合は代理店費用といえますか、流通コスト。それから、航空機の費用。この4つなのですが、アメリカの場合は先見の明があって、代理店手数料のようなものは落ちています。多分、アメリカの航空企業の場合、全費用に占めるそうした流通コストは7～8%になっています。ところが、4割だった人件費が、今の状態だと26%まで下がり、11%だった燃料費が22%に上がっています。それから、アメリカのネットワークキャリアの場合もう1つ、運行委託費というのがあります。彼らの子会社のリージョナルキャリアというのにかなりの部分の不採算路線、あるいは、短い距離のフィーダーサービスの路線を運行委託していて、これが多分14～15%いっています。いずれにせよ、大きい部分というのは人件費と燃料で、燃料費が格段に増えたということです。

次にローコストキャリアのほうを見ますと、これも同じ傾向が出ています。ただ、程度の違いは、こちらのほうが人件費比率が大きくなったことです。いくらローコストと言っても限界がありますので、他のものは非常にセーブしている。燃料費は、ヘッジしているかどうかの差で、他のものは努力をして減らしていますが、人件費の比率はこれ以上なかなか減らないというところにきているのではないかと思えます。それでもまだ大手キャリアと比べますと、人件費比率が5%ぐらい差があるのが特徴です。ただ、このオイル高騰によって、たぶん船社の皆さんもそうだと思いますが、コスト構造が大幅に変わったというのが読み取れるわけです。

次に、なぜアメリカの航空、特にネットワーク産業、大企業というのは高コストであるかを調べました。一つはハブ&スポークという、要するに、海運用語で言えばフィーダーサービスをする、そして貨物を集めてくるというものですが、これがなぜ貨物ではなく旅客の場合うまくいかないか。あるいは、高コストになったかという理由です。

ハブ&スポークというと、一昔前は非常に脚光を浴び、日本の周辺の国も随分つくりました。韓



国は仁川、中国は上海、香港に広げる、タイのバンコクも2つ空港をつくる、マレーシアもシンガポールの真似をしてつくるといふ具合に、だいたい東南アジア一帯が空港ブームになって、いずれもハブ&スポークと言いましたが、実はそんないいものではありません。特に旅客の場合はそうです。なぜかといいますと、1つの空港にフィーダーサービスをして集めると、確かにその分、その空港の需要は膨らみますが、当然のことながらターミナルのスペースやゲート、チケットカウンターなどの空港施設を確保しなければなりません。それから、荷物や旅客をハンドリングする要員を出さなければなりません。当然、いままでAからBと行ったのなら要らなかったのですが、AからBへ行くのにCを経由したわけですからA-CとB-Cが出てくれば当然負担がかかるわけです。

もう一つ、飛行機の場合オイルを一番使うのは離着陸ですから、いままで、例えばニューヨークからロサンゼルスに直通で行っていたのをシカゴ経由で行けば、当然オイルも、人も、施設もかかることになるわけです。それから、需要に合わせた各種の飛行機を持たなければいけない。

そういうことから、ハブ&スポークというシステムは生まれからして高コストなものです。にもかかわらず、なぜやったかという、高運賃が期待できる。1つのところに集客して、運賃負担力のある人、急いでいる人から高く取る、ゆっくり行く人から少なく取るということができたわけです。従って、そのシステム、高運賃というのが壊

れた途端に、当然このハブ&スポークにも害が及んでくる。では、全部なくせばいいかという、そうもいかない。確かに、ある程度お客を集めてくるというのがありますし、今迄飛んできたところを急にやめるわけにもいかないわけで、だんだんハブ&スポークも取捨選択されているという状況です。これで実際に生産性が低下するかといいますと、従業員1人当たりの提供座席数を比べますと、従業員1人当たり3,000近い座席数をローコストキャリアは提供する

のに対して、大手キャリアはやっと2,000になった。これも不思議なことで、だいたいローコストキャリアのほうはB737のような小さい飛行機を使っているわけですが、小さい飛行機を多く使っているほうの生産性が高く、大きい飛行機を含めて使っているほうが生産性が低いという状態になっているわけです。これはハブ&スポークが高コストをもたらしている理由だと思われます。

では、このネットワークキャリアはどうするか。国内は、非常な競争で、仮に収斂状態にあっても低い運賃で安定するわけで、これから運賃が高くなることはなかなかない。もちろん、オイルが上がればオイルサーチャージという面で取れますが、それはほとんど原価分で、それ以上取ると今度はローコストキャリアが出てきてシェアを取っていきますから、そうすると国内はだいたい低い運賃安定になるわけです。そして、その唯一の出口が国際線です。2000年、アメリカの大手キャリアが栄耀栄華を極めたときですが、そこでは僅かに10億ドル程度の黒字しか国際線では出していません。それからずっと2001、2002、2003年と赤字が出ています。ただ、赤字の程度が国内線より遥かに低い。2004年になると、アメリカの大手企業がリストラをし、かなり贅肉を削いだ状況になると8億ドル、2000年とほぼ同等レベルの黒字を出しています。さらに、2005年になると16億ドルというかつてない大きな黒字を国際線を出しています。2005年に国際線で16億ドルの黒字を出しているにもかかわらず、トータル32億ドルの赤字ですから、国内線

では50億ドル近い赤字が出ています。ということは、当然のことながら彼らは、今後、国際線に出ていくことになります。どこかという、一番1人当たり運賃負担力の高いラテンアメリカ、次が大西洋です。太平洋はといいますと、日本が一番運賃負担力があってアメリカ企業は出たいのですが、日本の場合は発着枠が足りないのではなかなか来られないところであります。これからアメリカの大手キャリアが贅肉を削いだお陰で国際線の競争が非常に強くなってくるのではないかと思います。

イーロドの推移を見ると、2005年は11.72というのが国内線です。12.47がラテンアメリカ。それから、国内線に迫っている11.07というのが大西洋。太平洋は依然として低い。アジアのキャリアは日本を除いて相当コストが低いので、低い。そういう感じになっておりまして、これからアメリカの大手企業が出ていくのは、ローコストキャリアほどの熾烈な競争もない、国際線にこれからいよいよ出てくると予想されます。そういう意味では、国際旅行をする方にはいい時代が来るのかもしれない。

最後になりますが、簡単に日本の航空利用者はいかにひどい目に遭っているかというのを示します。2003年までですが、当時の為替レートで、それから、日本はキロで出ているのでマイルに直してみますと、日本の大手企業の費用というのは大体1座席1マイル当たり15.54です。アメリカのローコストキャリアと競争して負けているアメリカのキャリアは10.09ですから、1.5倍ぐらい日本のキャリアのほうが高い。ましてやローコストキャリアに比べると、たぶん2倍ぐらいの差が出ると思います。すなわち、日本の大手航空企業というのは非常にコストが高い。

次にイーロドです。いったい、1人1マイル当たりどのぐらい運賃を払ってくれるのかといいますと、2003年を見ますと、日本の国内線では、お客が1人1マイル乗ると23セント払ってくれます。アメリカの場合、国内は12セント、約半分です。ということは、いかに日本の航空企業というのは

高い運賃水準にいるかを示しています。ちなみに、国際線は国際競争がありますから、国際線における日本の大手航空企業のイーロドも、アメリカの国際線のイーロドも極めて近くて、12.98対10です。それに対して国内線は、22.98対12.14です。ただ、これでも規制緩和されていますから、政府の力ではどうしようもないというのが説明だと思えます。いずれにせよ、もう少し競争政策を取らないと困るのではないのでしょうか。

競争政策はどうやったら取れるかといいますと、アメリカと違い日本は羽田空港のほうに、厚木も横田もありませんので、羽田空港の発着枠を新規企業に優先的に割り当てるようなことをやらない限り、この趨勢は変わりません。しかも、日本の航空企業の運賃というのは、たぶん新幹線の運賃に準拠していると思えますから、新幹線の運賃が安くならない限り彼らは変えてこない。そうしますと、いつまで経っても日本の消費者は高い飛行機に乗らざるを得ないということになるわけです。

以上、簡単にアメリカの航空産業の現状をお話ししました。アメリカもちょうど競争が一段落という状態になっています。今迄のなかでわかったこととして、航空政策当局に我々が言っていることは、アメリカは完全に規制緩和したわけですが、規制緩和をしてもこういう状況になったわけです。したがって、本当に競争を維持するためには規制緩和だけではダメなのだとことを示しているのだと思います。やはり新規企業が入れるようにしておかないといけない。いままでのアメリカの航空産業を支えてきた航空経済理論に誤りがある。すなわち、航空産業というのは規模の利益がないとか、自由にすればいつでもコンテストビリティがあるのだというのは間違っていて、やはり規模の利益がある。インフラの制限がある。だから、新規企業をいつも優先するようなシステムを用意しておかない限り、寡占化、そして極めて強烈な運賃格差といいますか、負担力に応じて運賃をつけるシステムというのが残ってくると思えます。

どうもありがとうございました。

# 「飯野海運グループの CSR活動について」

飯野海運株式会社 ステークホルダーリレーションズマネジメント・調査グループ 安全環境室長 鈴木康昭

はじめに

企業活動は、ステークホルダーとの双方向の対話の中で鍛えられ、向上するものだという認識が社会で共有されつつあります。当社でも CSR 推進担当部署が「ステークホルダーリレーションズマネジメント・調査グループ」という名称を持っており、その重要性を認識しています。社会の持続可能性の達成に貢献する存在でなければ、企業自身の持続可能性は達成されないという基本的な考え方のもとで、取り組みを展開し継続的な改善を図ってまいります。

## 1. 「安全が全てに優先する」

2004年以降「安全・環境報告書」を CSR レポートとして発行していますが、発行当初から当社の経営理念の第一に掲げている「安全」に重点をおいています。「企業の社会的責任」(CSR: Corporate Social Responsibility)への関心が高まり、経済・環境・社会などのはば広い側面で企業市民としての行動が求められるようになってきています。当社でも社会の一員としての責任を認識し、多様なステークホルダーとの関係を意識した活動を行っています。そのなかにあってもあくまで「安全」に強くこだわるのは、そのことによって当社の従業員と業務に携わる関係者がより一層安全に対して高い意識を持つことにつながるからです。

当社の主要事業は海運業と不動産業です。海上輸送は我が国の輸出入貨物量の99%以上を占めています。当社も独自の価値を創造することを追及し、日本の産業に不可欠な輸送サービスを提供してきました。また、不動産業では、東京都心に快適なオフィス空間を提供し、「人にやすらぎを与え

る空間づくり」に携わり、生み出した価値をステークホルダーに適切に配分することに努めております。

「安全」は平時にはあまり意識されませんが、一度損なわれるとその重要性が改めて認識されるという特徴を持っています。これは多くの人命を預かるビル賃貸事業でも同様です。

## 2. 「サステナビリティ・ビジョン実現に向けた ISO の活用」

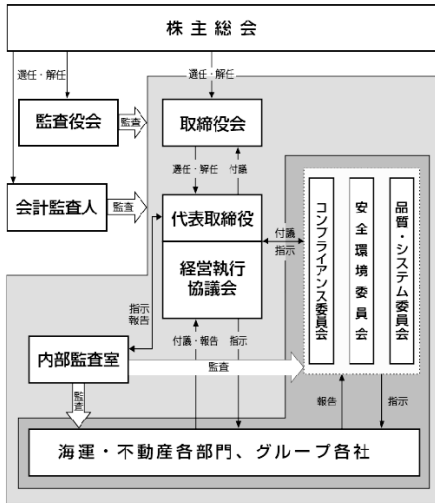
当社では、品質、健康、安全、保安、環境に関する方針を定め、マネジメントシステムを確立して目標の達成と活動の継続的改善を目指しています。PDCA (Plan-Do-Check-Action) というマネジメントサイクルは ISO9001や14001にも定められていますが、マネジメントの基本的な考え方です。ISO の規格に定められた特別なものは考えておらず、企業統治の基盤として整備・活用しています。国際的な規格認証では海運業の主要子会社イイノマリサービス(株)が1994年に ISM コードおよび ISO 9002 の認証を取得、2002年に ISO9001、14001で先行取得しましたが、2004年に当社でも ISO9001、14001の統合認証を海上運送業で、2005年にはビル賃貸業に範囲を拡大して取得しました。さらに不動産業の主要子会社でビル管理会社のイイノ・ビルテック(株)も両方の認証を受け、本体および主要子会社の全般でマネジメントシステムを確立していることが当社の特徴のひとつです。

財務的目標と社会的目標の達成を両立させ、当社を取り巻くリスクを適切にマネジメントすることを、統合的なマネジメントシステムによって実現します。このマネジメントシステムの運用を通



じて、ステークホルダーへの十分な配慮、法令・社会的規範の遵守、人的資源の活用を行うことによって、経営理念を実践することが、私たちに課せられた使命であると認識しています。

### 3. コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方



当社グループは、コーポレートガバナンスを「企業を構成する様々な主体（ステークホルダー）間の利害を調整し、効率的な企業活動を実現するための枠組み」と考えています。そのため、取締役会をはじめとする各経営組織における意思決定および業務の執行については、法の定める趣旨、株主、従業員およびその他のステークホルダーとの

関係に配慮し、常に最良の経営成果をあげられるよう不断の努力を重ねています。

当社は、取締役会および監査役会により、業務執行の監督および監査を行っています。重要事項の決定、取締役の業務執行の監督を行うために原則として毎月1回定例取締役会を開催し、また社外監査役2名を含む監査役4名で構成される定例監査役会を原則として毎月1回開催するとともに、会計監査人、監査役、代表取締役社長直属の内部監査室が相互に連携して監査に当たるいわゆる三様監査体制をとっています。

さらにグループ会社社長も構成メンバーとするコンプライアンス委員会、安全環境委員会、品質・システム委員会からなる三委員会体制に基づき、当社グループ全体のリスク管理の徹底を図っています。

### 4. リスクマネジメント体制（平常時と緊急時）

#### (1) 平常時のリスクマネジメント体制

当社グループでは、コーポレートガバナンスの体制として三委員会体制をとっており、これが平常時のリスクマネジメントの体制にもなっています。

法務（コンプライアンス）リスクについてはコンプライアンス委員会が、情報システムリスク・事務リスクについては品質・システム委員会



飯野海運(株)緊急対策本部
本部長：社長 事務局：SRM・調査グループ 設置基準：重大な緊急事態発生時・大規模自然災害、重大な海難事故・ビル事故・情報システム事故発生等

※飯野海運グループ全体の緊急対策本部を兼ねる。

イイノ・ビルテック(株)
緊急対策本部 本部長：イイノ・ビルテック(株)社長 事務局：イイノ・ビルテック(株)総務・業務部総務担当 設置基準：大きなビル事故発生時・火災・水災・漏水・その他事故によるビル利用者など人的被害、テナント財産・貸室・建物設備の毀損時

イイノマリンサービス(株)
緊急対策本部 本部長：イイノマリンサービス(株)社長 設置基準：海難事故発生時・漏油・ケミカルによる海洋汚染、衝突、座礁事故、火災、機関故障、緊急傷病、死亡者・行方不明者発生時

飯野システム(株)
緊急対策本部 本部長：飯野システム(株)社長 設置基準：大きな情報システム事故発生時・情報システムを介しての重要情報の漏洩発生時、半日以上の情報システムの停止見込み時

※上記設置基準に拘らず、本部長の判断により各対策本部の設置・廃止を決定できる。

環境委員会が担当して、効果的なリスクマネジメント政策の立案と対応推進を遂行しています。

各委員会には関連する関係会社社長もメンバーとして参画しており、また、各委員会の傘下には関連する主要関係会社の委員会を設置しています。

## (2) 緊急時の危機管理体制

当社グループにおいては、緊急事態発生時には、社長を本部長とする緊急対策本部を設置して対応します。上図のように緊急対策本部の設置基準を設定しておき、重大な緊急事態発生時には速やかに緊急対策本部を設置し、迅速に適切な対応行動を取り、被害の最小化と早期の事業復旧ができるよう危機管理体制を整備しています。

また、緊急対策本部はグループ各社個々ではなく、各社が連携しグループとして一体的な体制として設置します。なお、本部長は各社の社長とするとともに、社長不在時の代行順位を定めています。

## 5. 安全環境会計の考え方

当社では2003年度から独自の考え方による安全・環境会計を集計・発表しています。コスト対効果を分析し、効果的な施策実施につなげるとともに、安全・環境情報を統合的に表現し開示することが狙いです。安全会計は、事故の「回避」「予防」、損失「軽減」に取り組むことにより、リスク「保有」や「保険による移転」によるロスの縮小を目指しています。環境会計は、「環境保全」や「環境評価」に取り組むことで、当社が負担する「内部負担環境ロス」と社会が負担する「外部負担環境ロス」の低減を目指しています。

### おわりに

本文は本年9月末発行予定の「安全・環境報告書2006」をもとに作成しました。

当社グループのCSR取り組み詳細に関しましては、以下ウェブサイトをご参照下さい。

<http://www.iino.co.jp/kaiun/ir/anzen.html>

### ☆せんきょう CSR キャンペーン☆

近年、海運業界のみならず各企業においてCSR(Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任)への取り組み・重要性が高まりつつあります。この現状を踏まえ、当協会では会員企業各社におけるCSR活動の参考となることを目的に、取り組み実態アンケートを行うとともに、本誌上にて先進的に対応する企業等の事例をご紹介します。(次回は新和海運株式会社の予定)

#### <これまでの記事とこれからの予定>

2006年5月号	CSRに関する当協会会員アンケート結果		
同6月号	株式会社商船三井	同9月号	飯野海運株式会社
同7月号	日本郵船株式会社	同10月号	新和海運株式会社
同8月号	川崎汽船株式会社	同11月号	日本経済団体連合会

# ほくれん丸 / 川崎近海汽船株式会社



## 船の主要データ

- 1) 船名：ほくれん丸
- 2) 総トン数：13,950G/T
- 3) 全長：173.3m
- 4) 幅：26.6m
- 5) 航海速力：23.5ノット
- 6) 建造：2006年6月
- 7) 船種：ロールオン・ロールオフ貨物船  
四層甲板貨物船  
(乗用車甲板含む)
- 8) 就航航路：釧路～日立

組員を合わせた最大人員は28名となっています。

## 安定性の向上

本船装備として、積荷の航海中の安定性を重視し、RORO船として初めてフィンスタビライザーとアンチローリングタンクの両方を搭載、航海中の波浪による影響を低減し、安定性を大幅に高めて

## 本船の特徴

### 船型大型化で積載台数アップ

12mシャーシ換算で130台、これ以外に乗用車（商品乗用車）64台を積載可能。(旧ほくれん丸の台数：12mシャーシ100台、乗用車なし)また、ドライバー用の居住区を12人分設置し、乗



▲A甲板



▲日立港に接岸した本船

います。また、ビルジキールを拡幅し1m程度に大型化することで横揺れを防止します。さらに安定性向上のため、RRS (Rudder Roll Stabilizer) と呼ばれる『船体動揺低減装置』を設置し、船体の傾きを自動的に制御する最新装備を取り入れました。

### 安全性の向上等

電子海図をはじめ、操船性を向上させるため、ブリッジにはワンマンコントロールを可能にするジョイスティック（操船装置）を装備し、エンジン出力、舵およびスラスターの3操作をこのジョイスティック1つで操作し、それぞれ自動で計算し、同時に制御することで高い操船性能を実現しました。また、従来から装備したAIS(船舶自動識別装置)に加え、GPSによるサテライトコンパスで通常のジャイロを補完するとともに、オートパイロット機能を備えるなど、最新の計器類を全般的に網羅しています。

### 環境対応型・燃費改善

本船には、最新のバイオ技術による生ごみ処理装置などの環境対応の装備がされています。

また、主機には、2サイクルエンジンを採用し、潤滑油使用量の削減を図れる「アルファ注油システム」を装備しています。さらに、プロペラは省エネ型の可変ピッチプロペラ（CPP）を装備し、当社として初めてPBCF（プロペラボスキャップフィン）を取りつけ、省エネを追求しました。

### 船の生い立ち

荷主の要望に最大限応じるため、荷役設備の改善や

航海の安全性向上を図り、最新鋭の航海計器、操船装置を装備し、同船種に求められる安定性を格段に向上した新『ほくれん丸』が、2006年6月にリプレースされ、就航いたしました。ここに、新『ほくれん丸』としての新たなページの第一歩を踏み出しました。旧『ほくれん丸』の誕生の背景は、1992年(平成4年)、ホクレン農業共同組合連合会が、将来生乳の道外への移出量が急増することを予想、「高速貨物船による安定的かつコスト競争力のある生乳輸送」の実現に向け検討を始め、当時の主要船社10数社が輸送方法の提案を求められました。最終的に当社の案（ロールオン・ロールオフ荷役方式等）が採用され、今治造船株式会社に建造発注し、1993年7月に「ほくれん丸」が誕生しました。

また、同年にモーダルシフト（トラックから海上、鉄道輸送への転換）が提唱され、時を同じくして、北海道から首都圏へ新鮮な生乳を高速船で輸送する、モーダルシフトを実践する最適船となりました。

### これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

～道東／首都圏を毎日結ぶ

海の超高速サービス～

RORO 船として、高速23.5ノットの「ほくれん

丸」が2日に1便体制の定期発着により、釧路／日立間を20時間で結び、集荷から3日目配送を可能にしました。また、同型第2船「第二ほくれん丸」が1997年に就航し、2隻体制によるデイリー運航が開始され、これまで以上に顧客のニーズに対応した輸送体制が確立しました。

本船は、釧路から日立向けに、生乳(牛乳)輸送を主体とし、生鮮野菜、果物、畜産品、鮮魚、紙製品、木材製品を輸送し、日立から釧路向けに、一般雑貨、商品乗用車、建設機械、故紙等の輸送を行っております。



▲流氷の中を航行、物資を運搬。写真のように流氷が釧路港内を埋めつくすこともあります

間で、交わされることもあるそうです。大概は陸地の見えるところが『西』になるのですが。

### ほくれん丸エピソード

#### 方向がわからない?!

釧路も日立も『霧』の名所のため、天気の良い日や夜間など、ふと『今日はどっちに向いて走っているんだ?』という質問(冗談!)が乗組員の



◀流氷の釧路港に接岸風景。本船ランプウェイが岸壁に向かって降りていくところ。流氷でこれ以上岸に近寄れません(ブリッジより岸壁を望む)

### 三等航海士Mさんの手記

入社して2年たった頃の思い出です。

三陸沖の濃霧時期に入ると、視界は当然制限されるので、気持ちも晴れ晴れしません。そんな時、気持ちを少しでも明るくしようと自分の部屋で「花」を育て始めたことがありました。毎朝水をやり、弱ってくれば栄養剤を補給し、大時化の時にはしっかり固縛して大事に大事に育てていましたが、下船日が決定した時にはうれしさのあまり、花のことはすっかり忘れており、船に残したまま下船してしまいました。手塩にかけて育てた花は未だに行方知れずです。

## 《特別ゼミナール》

# モノを船で運ぶには？～自動車輸送の流れ(個人編)～

当協会には日々個人の方からも多くのお問い合わせが寄せられます。その中で「自動車を海外へ運ぶにはどうすればよいか？」というお問合せもよく受けます。どこに問い合わせさせてどうやって手続きをしたらよいかよくわからない。海上輸送だから、とりあえず船会社を紹介してもらおうか……」というものが多々。そこで、今回はそんな素朴で身近な疑問を解明すべく、主に個人が扱う少量の自動車はどうやって海外へ輸送されるのか現況を調べてみました。今回は、個人の車の輸出に焦点をあてていますが、モノが船で運ばれる過程の一端に触れていただけたらと思います。

## 《窓 口》

まず、「どこに問い合わせたらよいのでしょうか？」という素朴な疑問についてです。ズバリそれは車を輸出したい人が、どこまでのサービスを求めるかにより様々な窓口があります。関係手続きは、全て自分で行ってシンプルに「港～港」をお願いしたい場合であれば各船会社の窓口となる①「海運代理店」さん、輸出通関や船積み手続きも依頼する場合には②「通関業者（海貨業者）」さん、現地の輸入通関や現地指定先までの運送もお願いしたい、いわゆる“Door to Door”の場合は③「複合一貫輸送業者」さんへ問い合わせるのが近道です。受けるサービスも費用もこの順で広がってきます。①～③を兼業されている場合も多々あります。また、夫々の業者さんには業務上つながりがありますから、問合せ先が輸出者の求めるサービスを提供していなくとも、関係業者さんを紹介してもらえることがあります。これら業者さんはインターネットで検索して探すこともできます。

費用は、求めるサービスにより様々です。サービスの名称は業者さんによって様々ですが、海上運賃関係費用、通関料、引き取り関係費用、倉庫関係費用、コンテナ運搬関係費用、任意保険費用、検査に関する取り扱い関係費用、書類作成手数料、現地通関関係費用、現地運搬関係費用などから成ります。

## 《どんな船で輸送されるの？》

輸送は概ね、自動車を運転したまま積み下ろしできる自動車専用船で輸送される場合と、コンテナの中に自動車を積み込んでコンテナ船で輸送される場合があります。前者は後者に比べて料金



▲自動車専用船に積載される自動車(本画像は新車です)



▲コンテナに積載される自動車

的にはリーズナブルとのことです。スペースがなかなか確保出来ず期日指定は困難とのことです。ちなみにコンテナの場合、20ft コンテナ (6 m、一般にコンテナ積載能力の目安となる '1TEU' に相当) には 1 台、40ft コンテナ (12m) には 2 台 (コンパクトカーなどは 3 ~ 4 台程度) 積むことができるそうです。

### 《必要な通関手続き》

自動車に限らず物を日本から海外へ輸送する場合には「通関」の手続きをしなければなりません。特に夏休みの時期など、ちょっとした休暇が取れると海外旅行に出かける方も多いのではないかと思います。その際国内外の空港で接するものの1つが「税関」ではないでしょうか。

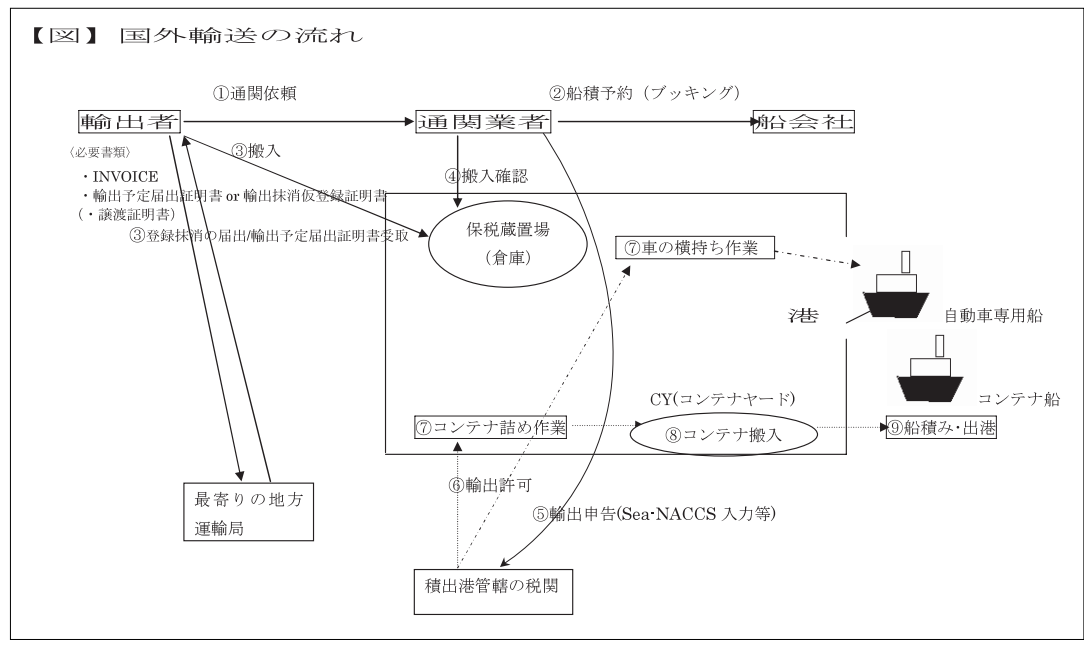
2005年7月1日より、自動車を日本国外へ輸送する場合は、たとえ個人の引越しに伴う輸出であっても、「業務通関」という企業が貿易を行うときと同様の手続きをすることとなっています。2005年の6月末迄は、海外引越のケースでは別送の付随物として「旅具通関」という比較的簡易な手続きで行われていましたが、法改正により自動車については「旅具通関」は出来なくなりました。これは盗難車の不正輸出に対する取締りの強化に伴うものです。個人が輸出する場合にも業務の場合と同じ手続きとなり、また一方で、環境面から中古車の輸入を受け入れない国もあるため、現況は、個人で自動車を国外に輸送することは手続きや現地調査など容易ではないようです。実際、個人での輸送実績は多くはなく、業者さんによっては取引のうち、個人はせいぜい数%ではないか、とのことです。その一方、この種の輸送を得意とする業者さんもある、とのことです。

### 《輸送の流れ》

それでは実際には、どのようにして個人の車は輸送されていくのか？ 個人で自分の自動車を海外へ輸送する際の流れを教えてくださいました。

#### 1. 輸出者が必要書類を準備 (または通関業者に依頼) する

- ① 自分の居住地の管轄の国土交通省地方運輸局に自動車登録抹消の申請をして、「輸出予定届出



証明書」もしくは「輸出抹消仮登録証明書」という書類を発行（輸出予定日より遡り最高で6ヶ月間発行可能）してもらいます。

- ② 通関等の際の荷物に関する INVOICE（送り状）を作成（または通関業者さんに依頼）する。
- ③ 中古車を買って輸出する場合など、申告時に自分名義（輸出申告者名）の自動車でない場合、「輸出予定届出証明書」記載内容部分の証明書記載事項の「一時抹消中所有者」欄に申告者名が記載されることによる、自動車と所有者の整合性（つまり同一であること）が求められます。

## 2. 船会社へ船積予約（または業者さんに船積予約を依頼）する。

- 1. と併行して行います。

## 3. 自動車を発送する港（仕出港）の保税蔵置場（港にある保税倉庫等保税地域）に搬入する。抹消済みなので仮ナンバーで自走してくるか、トラックで運んでもらう。（通関手続きするものは全て保税地域に保管しなければなりません）

## 4. 税関に輸出申告を行う（通関業者さんに依頼する）

- 通関業者に依頼すると許可申請は Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）と呼ばれる税関と通関業者および船会社、倉庫会社等の業者をつないだシステムで行われます。また、同じ



▲通関書類の作成



▲Sea-NACCS でのデータ入力

◀Sea-NACCS 入力画面 (Sample)



ステムで輸出許可が通知されます。

- 車の場合通関業者は輸出する自動車のデータをあらかじめ Sea-NACCS に入力しておき(輸出自動車情報登録)、結果通知書に記載された No. を使って正式な申告(輸出申告事項登録)を行います。

#### 5. 税関より輸出許可が下りたら、自動車コンテナ詰め作業(バンニング)または搬入を行う

- 税関では検査や書類審査、盗難車でないことの照会・確認等を行い(最低丸1日要している)、許可すると、「輸出許可通知書」を通知します。
- 輸出者(の委託を受けた海貨業者)は許可を確認後、自動車のコンテナ詰めを行い、船会社のCY(コンテナヤード:コンテナの保管場所)に搬入します。自動車専用船の場合はTRS(Terminal Receive Service:前受け場所)へ搬入、TRSがない場合には本船当日船側出しとなります。



▲ホイールにキズがつかないようにして、しっかり固定

#### 6. 本船へ積込、仕向地(港:輸出先国)へ向けて出港

- 船会社は、各国到着後引取の際に必要な船荷証券(B/L)を発行します。

#### 7. 送り先の国の港へ到着、同じく各国の保税蔵置場へ搬入、現地国諸所手続きへ

##### 《業者さんのアドバイス》

- 現地港にまで運んだものの、その国の法律や規制によって自動車がその国に輸入できなかったり、高額な関税・諸手続き費用がかかり現地調達の方が割安なケースも多いため、まずは自ら輸出先の調査等事前準備をしっかりと行って検討することが大切です。
- 通関の検査でインボイス(送り状)と内容が異なると輸出許可が下りません。たとえば、トランク内にインボイスに記載の無いものが入っていたりすることがあります。もちろん許可は下りません。また、ガソリンは多少の距離を走れる程度入れておくことが出来ます。
- 盗難警報機は外してください。コンテナ詰め後に鳴ることがあります。様々な荷物を詰めたコンテナが並ぶ中では、何が鳴っているかの判断が付きません。
- 居住地の運輸局でご用意いただく「輸出予定届出証明書」記載の輸出予定日は、最高期間の6ヶ月(後)で申請していただくことをお勧めします。手続き中に輸出予定期間を過ぎてしまうと税関からの許可が下りないので再申請することになってしまいます。

##### ★その他の輸送方法 ～レースに出場する車等の輸出は? (ATA カルネ) ～★

通常の輸出手続のほか、旅行やビジネスで一時的に自家用車を国外へ輸送する場合には、有効期限内(最長1年)の再輸入を前提としてATAカルネ(通関手帳)を利用する方法があります。

これはATA条約(物品の一時輸入のための通関手帳に関する条約)という国際条約に基づき、職業用具、商品見本、展示会への出品物などの物品を加盟国へ一時的に持ち込む場合、カルネ

を発行してもらい利用すると税関で免税扱いの一時輸入通関が手軽にできるというものだと思います。現在63の国と地域で利用が可能とのことです（各国によって利用状況は異なります）。

ATA カルネの詳細については、

(社)日本商事仲裁協会

<http://www.jcaa.or.jp/carnet-j/c-index.html> をご参照ください。

\* \* \*

個人による国外への自動車輸送は車の輸出全体から見ると割合は、とても小さいようです。それだけ、情報量が少ないということでしょうか。本稿で個人の自動車が船で運ばれる過程を垣間見ていただくことができましたら幸甚です。車を輸出しよう、という方は事前にいろいろ調べてみてくださいね。

(総務部：高橋・長嶋)

〈インフォメーション・問い合わせ先〉

\* Sea-NACCS については

(独)通関情報処理センター

<http://www.naccs.go.jp/index.html>

\* 輸出入については

財務省関税局（税関）

<http://www.customs.go.jp/index.htm>

税関の自動車輸出入に関するインフォメーションについては

[http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/extsukan/ippan/006extsukan5006\\_jr.htm](http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/extsukan/ippan/006extsukan5006_jr.htm)

\* 通関業者の団体

(社)日本通関業連合会

<http://www.tsukangyo.or.jp/>

\* 国際通運業（国際複合運送事業者）の団体

(社)インターナショナルフレイトフォワードーズ協会

<http://www.jiffa.or.jp/index.html>

\* 貿易のしくみ等については

(独)日本貿易振興機構（JETRO）

<http://www.jetro.go.jp/indexj.html>

※本稿作成にあたり、旭運輸(株)、アポロマリン(株)、(株)ジャパンエクスプレスのご担当の皆様より様々なご助言・ご協力を頂きました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。



# 国際海事 World~Webから~

## ボルチック(海運)取引所

名称：The Baltic Exchange (ボルチック (海運) 取引所)  
所在地：38St Mary Axe, London, EC3A8BH, United Kingdom  
Tel: + 44(0)-20-7623-5501 FAX: +44(0)-20-7369-1622  
HP: <http://www.balticexchange.com/>  
加盟：世界45ヶ国520社、1600人の代表 (2004年4月現在)  
会長：Mr.Anthony Cooke (任期は2年間)

海上輸送の船積運賃取引を行う取引所。積み荷を求めている世界中の船舶と、輸送のための船舶を求めている世界中の貨物（主としてばら積み貨物）を結び付ける業務を行う。また船主とオペレーター（運航業者）との間での定期用船契約※<sup>1</sup>や船舶の売買の仲介なども行う。

その会員は取引主体（用船主、船主等）、ブローカーのほか、金融機関、海事弁護士、専門家、保険や関連団体など多岐におよぶ。法人会員520社のうち、約400社は英国の企業である。The Baltic Exchange Limited (“The Company”)により12~15名の取締役、12名までの選出された株主（会員会社が主）、3名までの選出された取引所メンバー（株主である必要はなし）により構成される取締役会で運営されている。

ロンドンの金融街シティにあった商人や船主が集う Virginia and Baltic Coffee House を起源とし、1823年、海運市場取引に対する規則を構築する委員会が形成され、現在の取引所の原点となった。1857年には The Baltic Company Limited (ボルチック社) が設立され、1900年にはライバル市場だった The London Shipping Exchange 等と合併。1985年には世界初の運賃先物取引 (FFAs) 市場がスタート、また初の船積運賃の市場指標である Baltic Freight Index がスタートした。現在、海運市況の代表的指標である BDI (Baltic Exchange Dry Index: 総合運賃指数、不定期船※<sup>2</sup> 運賃のベンチマーク) をはじめとする43もの指標を毎日発行し、日々のマーケット情報を伝えている。

※<sup>1</sup> 貸渡業者（船舶所有者＝船主）が所有する船舶に船員を配乗して、用船者（借り主）に一定期間貸渡す契約であり、船長およびその他の乗組員を用船者の指揮命令下に置くこと。用船者は一定額の用船料を支払い、船舶所有者は船員の配乗を始め、修繕、船用品の調達などの船舶管理責任を負う。

※<sup>2</sup> 特定の航路を定めずに、貨物の有無により不定期に運航される船舶

### 一口メモ~市場における海上運賃の変動要因

日々変動する海運市況。その要因として、以下のようなものがあげられます。

- 船舶の市場への供給量（新造船・解撤船のバランス）
- 物資の需給状況（荷動き状況）
- 季節的な圧力（気象・天候による影響をうける）
- 燃料油価格（船舶の運航コストのうち1/4~1/3は燃料油にかかるため）
- （航路の）要衝の要因－海峡、運河、重要水路の状況（紛争やテロ、船舶輻輳航路での衝突などでこれらが閉鎖となると、供給ルート等に変化が起るため）
- 市場の動向（マーケットによる先読みが実際の需給に影響する）

国際海事 World~Web から~は海運に関係のある国際的な海事機関・団体等の HP にアクセスし内容をご紹介します。掲載内容以外の情報につきましては各機関にお問合せください。このコーナーは今回で最終回となります。ご覧頂きましてありがとうございました。  
(コーナー担当：総務部・長嶋)



## Washington便り

# ベビーブーマー(米国版団塊の世代)

去る7月6日にブッシュ大統領は、60歳の誕生日を迎えました。冒頭から私事で恐縮ですが、実は私も大統領と同じ1946年の生まれで、この11月には60歳の大台に乗ります。ご参考までに、同じ1946年に生まれた日本の有名人は、例えば芸能界で言えば、市川団十郎、堺正章、美川憲一、大原麗子、倍賞美津子、吉田拓郎といった人々です。目を米国に転じると、1946年生まれには、映画人では、シルベスター・スターローン、トミー・リー・ジョーンズ、ライザ・ミネリ、ファラ・フォーセット、ステイブン・スピルバーグ、オリバー・ストーンといった人々がいます。しかし何と言っても、1946年を有名にしたのは、米国の前大統領ビル・クリントン、現大統領のジョージ・W・ブッシュが共にこの年の生まれだからでしょう。

日本のいわゆる団塊の世代は、1947年から1950年生まれを指しますので、米国のベビーブーマーも同じような年代だろうと思う方が多いかもしれませんが、米国のベビーブームは、日本よりはるかに長期間続いたので、米国ではこの1946年から1964年までの18年間に生まれた人々をベビーブーマーと呼びます。米国では、第二次大戦が終り、兵士が帰還した1946年には、前年に比べ20%以上も多い350万人の赤ちゃんが生まれ、本格的なベビーブームが始まりました。2003年の推計ですが、米国のベビーブーマーの人口は約7700万人、全人口の37%を占めております。

ベビーブーマーは当然のことながら、現在の米国社会では極めて支配的な地位を占めており、50州の知事の内41州、上院議員の50%、下院議員の63%がベビーブーマーで占められております。

しかし、1946年から1964年の18年間といっても、

1946年は、豊かな米国もテレビ放送が始まったばかりで、まだ第二次大戦の余波はいくらでも残っていました。一方1964年といえば、米国は既にベトナム戦争に突入しており、多くの若者は、英国生まれのThe Beatlesに熱狂的していた時代です。従って年代によって、育った生活環境や価値観も異なるこの18年間に生まれた人々を、一律にベビーブーマーとひとくくりにするのは、無理があるようです。米国でも戦争直後の1946年から1950年に生まれた人々を Early Baby Boomer と呼んで、他のベビーブーマーと区別することもあるようです。私が日頃仕事で付き合っている米国人にも、私と同年代の Early Boomer が多数おりますが、彼らに自分達の年代を象徴するものは何かと尋ねますと、多くの人達が、ベトナム戦争、兵役拒否、反体制運動、ヒッピー、ウッドストック音楽祭、マリファナ、ビートルズと答えます。日本であれば、さしずめ全共闘運動、反戦フォークソングあるいは少し時代が下がって神田川と言ったところでしょうか。そのベビーブーマー達が、今や米国でも日本でも彼らが否定した体制の中核を占めていることは間違いありません。

日本では、「団塊の世代」が定年年齢を迎え、社会・経済に様々な影響が出ると予想される「2007年問題」が、最近脚光を浴びておりますが、米国の Early Baby Boomer (以下ブーマー)は何に関心を持ち、日本の「団塊世代」とは、何が共通で何が違うのでしょうか? このような視点から、米国のブーマー達の事を調べてみますと、さすがに情報大国の米国、余りの情報の多さにびっくりします。ブーマーを対象としたウェブサイトは無数にあります。大きく分けて過ぎ去った過去を懐

かしむもの（昔のおもちゃ、食べ物、音楽、映画、テレビ・ラジオ番組、ドライブインシアター等）と、現在のブーマー達が関心を持つ項目に焦点をあてたものがあるようです。本稿では、後者の方を紹介したいのですが、限られた紙面ではごく一部しか紹介できないのが残念です。

現役からの引退を数年後に控えて、米国のブーマーも日本の団塊世代も、関心を持つ項目は極めて共通しているのは興味深いものがあります。ブーマー向けの雑誌やウェブサイトを見ると、ライフスタイル、財テク、住宅、IT、旅行、グルメ、ガーデニングとお馴染みの話題が多いのですが、何が彼等の最大の関心事かといえば、やはり「健康」に関する話題に行き着くようです。

ブッシュ大統領が40歳で断酒し、現在は健康そのもので毎朝5時半起床、7時には仕事を開始することはよく知られています。ちなみに彼は182cm、89kgといいますから、若干太り気味かもしれません。しかし、毎日ジムで体を鍛えているので、平常時の脈拍47、コレステロール値178、体脂肪率16%と言われており、これは、同年代の平均をはるかに上回る健康体です。大統領に限らず、ブーマーにとって、引退後の健康をいかに維持・改善するかは大きな問題です。日本でも団塊世代の同窓会・クラス会の最大の話題は、病気と健康と言いますから、洋の東西を問わず、関心を持つことは同じです。昨年の米国政府統計では、55歳から64歳の年代では、2人に1人が高血圧、5人に2人が肥満となっておりますから、日本よりも事態は深刻かもしれません。ブーマーを対象としたウェブサイトで、私が出会った健康に関する質問の一端は、次のようなものです。

正しいサプリメントの取り方

海外旅行中の食生活

禁煙（嫌煙大国の米国でもブーマーの31～38%はまだタバコを吸っています。）

スポーツクラブを長続きさせるには

老眼鏡の選び方



▲走るブッシュ大統領（ホワイトハウスのHPより）

年齢に合った減量法

賢い医療保険のかけ方

ヨガ・気功・東洋医学の効果

アンチエイジング（現在米国の50代の女性人口は2000万人と言われております。）

精力回復（バイアグラ・レヴィトラを超える新薬は？）

こうして見ると、米国のブーマーも日本の団塊も同じ悩みを持っていることが分ります。しかし、現在の日本では定年後の生活も、最近「熟年離婚」、「老親の介護」「年金制度の破綻」と言った、どちらかと言えば暗い側面に焦点をあててとらえる事が多いのに比べ、米国では、Happy Retirementという言葉に象徴されるように、引退後の生活を人生で最もばら色の時代と肯定的にとらえる傾向が強いように思われます。もちろん米国も日本と同じような問題を抱えていることはあるのですが、離婚は熟年に限らず日常茶飯事、子供との同居も少なく老後は老人ホームに移り、物事を全てポジティブにとらえる米国社会の特徴がこのような違いを生むのでしょうか。

（北米地区事務局ワシントン事務所長

牧野 直成）



**4** 国土交通省は、2007年度予算の概算要求の骨子となる「国土交通省重点施策」を発表した。海運関係では、「スーパー中樞港湾プロジェクトの充実と深化」「日本籍船倍増計画」等が盛り込まれた。

**4** オーストラリア政府は、外航船社間協定の独占禁止法適用除外制度を定めた「1974年取引慣行法」第10章 (Part X) 見直しの検討結果を発表し、条件付で存続 (制度維持) が認められることとなった。

**8** 国土交通省とルーマニア交通建設観光省は、日本船に配乗するルーマニア人の海技資格証明書を承認する取り決めを締結した。これによりルーマニアの海技資格証明書保有者が日本の承認試験に合格すれば、職員として日本籍の国際船舶に乗り込むことが可能となった。外国人の海技資格証明書を承認するのは8ヶ国目となる。

**11** 社会保険庁は、船員保険事業の適切な運営を図ることを目的とした「船員保険事業運営懇談会 (座長：岩村正彦・東京大学大学院教授)」の第2回会合を開催した。

**21** アジアを中心とする国際物流の基盤整備を官民あげて推進するための「国際物流競争力パートナーシップ会議」第1回会合が開催された。

**29** 国土交通省は、外航分野のトン数標準税制創設などが盛り込まれた平成19年度税制改正要望事項を発表した。

**29** 国土交通省は、平成19年度予算概算要求内容を発表した。海運関係では、スーパー中樞港湾プロジェクトの充実と深化に524億円 (国費) 等が盛り込まれた。

**31** 国土交通省は、日本の船員教育制度や体制のあり方について検討する「船員教育のあり方に関する検討会 (座長：宮下國生・大阪産業大学教授)」外航部会の第2回会合を開催した。



# 船協だより

## 公布法令（8月）

- ⑨ 海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（政令第277号、平成18年8月18日公布、平成18年10月1日施行）
- ⑨ 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律施行令（政令第278号、平成18年8月18日公布、平成18年10月1日施行）

## 国際会議の予定（10月）

会議名：IMO 第55回海洋環境保護委員会（MEPC 55）

日 程：10月9日～13日

場 所：ロンドン

会議名：IMO 第92回法律委員会（LEG92）

日 程：10月16日～20日

場 所：パリ

会議名：1992年 IOPC 基金第11回総会等

日 程：10月23日～27日

場 所：ロンドン

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年8月	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	6,340	5,428	912	17.5	27.4
2006年1月	5,008	5,362	▲ 353	13.5	27.0
2	5,850	4,903	947	20.7	30.3
3	6,816	5,848	968	18.0	25.3
4	6,129	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,323	381	18.9	18.0
6	6,271	5,465	805	14.5	18.3
7	6,321	5,462	859	14.2	16.8

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2005年9月	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83
12	118.64	115.72	121.35
2006年1月	115.45	114.10	117.71
2	117.87	116.25	118.95
3	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32

(注) 財務省貿易統計による。

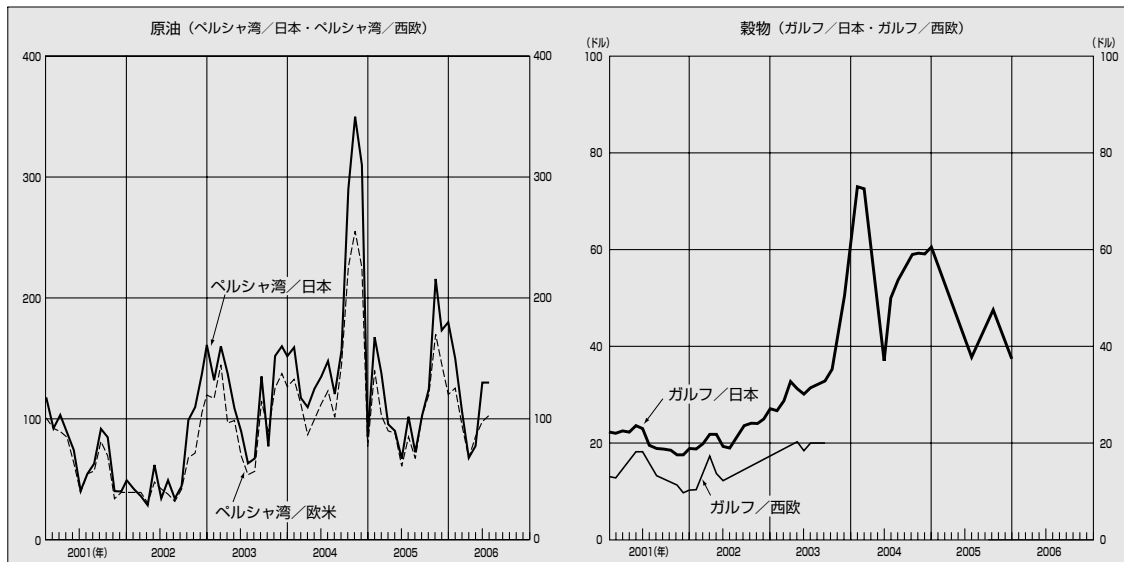
## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2005 12	4,463	0	4,463	1,415	299	0	2,663	0	0	86	20,639	2,393
2006 1	8,962	0	8,962	3,165	489	24	5,277	0	7	0	27,818	4,405
2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282
3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957
4	8,381	0	8,381	2,205	1,277	80	4,755	0	64	0	28,633	5,346
5	9,858	300	9,558	3,045	347	14	6,090	0	61	0	32,392	7,986
6	4,675	0	4,675	970	95	0	3,610	0	0	0	26,563	12,140
7	4,317	0	4,317	1,580	17	0	2,715	0	6	0	20,588	11,132
8	5,107	0	5,107	857	0	0	4,250	0	0	0	20,162	16,143

(注) ①マリタイム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。





#### 4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00	150.00	100.00	132.50	87.50	140.00	112.50	125.00	85.00
3	117.50	70.75	137.50	75.00	106.50	66.50	112.50	60.00	102.50	75.00	95.00	57.50
4	110.00	77.50	96.00	80.00	68.00	50.00	87.50	67.50	90.00	72.50	67.50	55.00
5	125.00	71.25	90.00	62.50	77.50	67.50	100.00	69.50	88.25	62.50	85.00	55.00
6	135.00	114.00	67.50	52.50	130.00	82.00	112.50	87.50	61.25	50.00	97.50	70.00
7	148.00	120.00	102.00	73.75	130.00	91.00	123.00	95.00	85.00	62.50	102.50	80.00
8	121.00	97.50	72.50	56.50			102.50	87.50	67.50	60.00		
9	157.50	83.50	102.50	62.50			145.00	75.00	102.50	65.00		
10	290.00	156.00	125.00	90.00			225.00	117.50	120.00	87.50		
11	350.00	265.00	216.00	135.00			255.00	167.50	170.00	130.00		
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

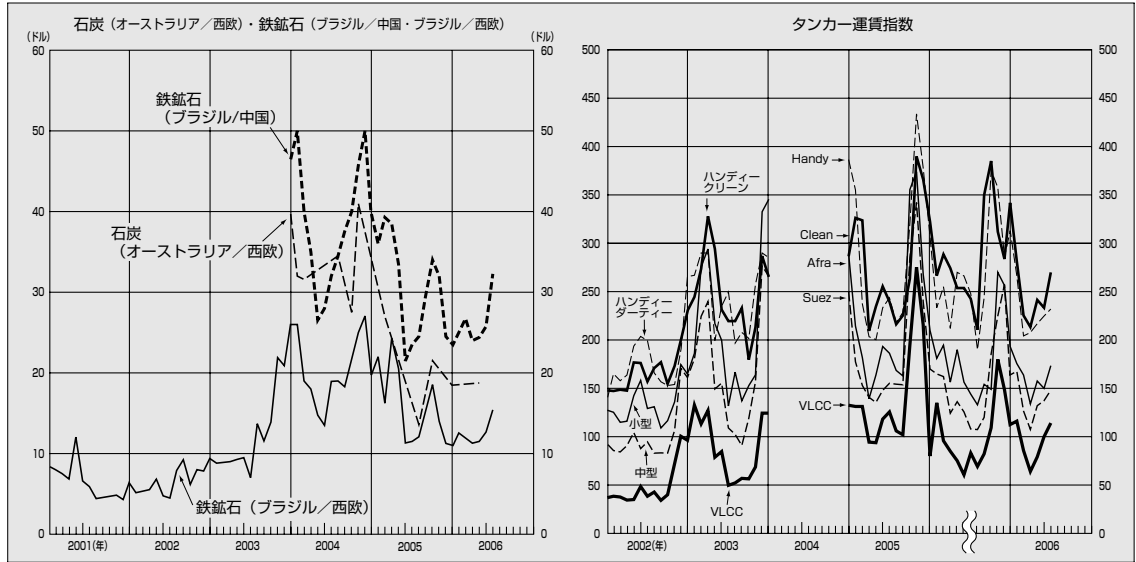
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75		37.45				
2								
3								
4								
5								
6								
7	37.75	37.50						
8								
9								
10		47.50						
11								
12								

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭（オーストラリア/西欧）・鉄鉱石（ブラジル/中国・ブラジル/西欧） (単位：ドル/トン)

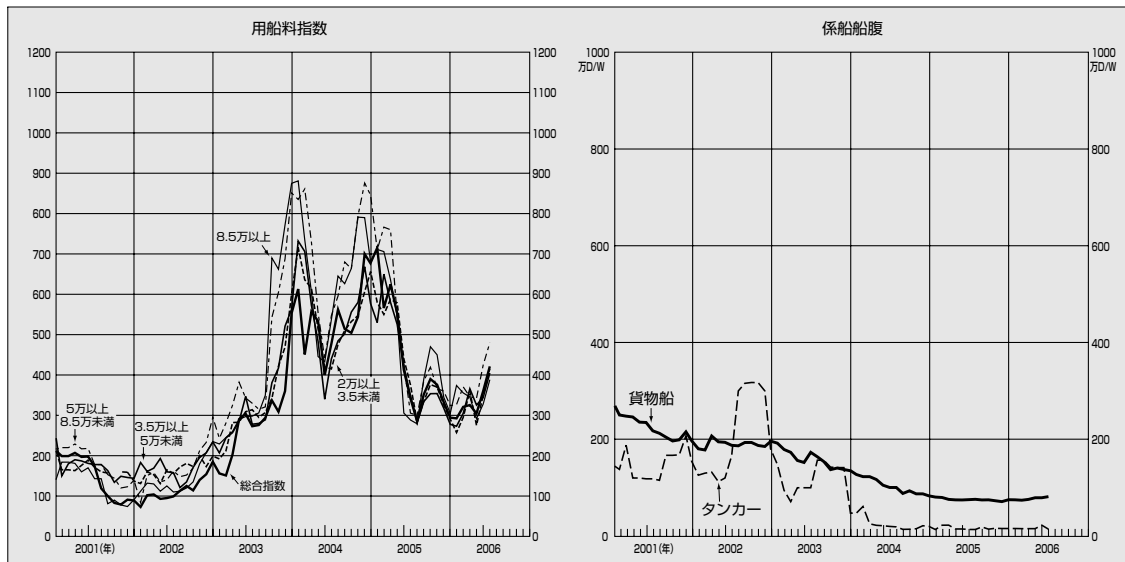
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	18.45	16.20	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	24.99	21.00	22.00	17.25	—	12.50
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	26.75	18.50	—	16.20	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	24.00	20.90	24.25	22.75	11.25	9.85
5	—	—	18.75	—	33.40	21.50	24.30	19.70	20.50	13.25	11.50	10.50
6	—	—	—	—	21.50	16.68	25.75	22.00	11.25	10.00	—	12.70
7	—	—	—	—	23.50	19.00	32.25	23.75	11.50	9.25	—	15.40
8	13.60	—	—	—	24.50	17.50	—	—	12.15	10.30	—	—
9	—	—	—	—	29.50	26.00	—	—	—	—	—	—
10	21.50	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	—	14.00	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	—	—	—	—	—
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	—	—	—	—	—
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



### 8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003		2004		2005		2006					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685	-	295	305	371	356	321	2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810	-	360	366	346	345	325	2,495
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737	-	275	325	342	291	304	2,495
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586	-	351	344	424	328	359	2,739
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307	-	415	405	479	389	421	3,191
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169	-	-	-	-	-	-	3,191
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949	-	-	-	-	-	-	-
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949	-	-	-	-	-	-	-
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991	-	-	-	-	-	-	-
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624	-	-	-	-	-	-	-

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。  
 ②用船料指数は1985年=100。  
 ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	2004						2005						2006					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145	-	-	-	-	-	-
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194	-	-	-	-	-	-
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149	-	-	-	-	-	-
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173	-	-	-	-	-	-
12	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171	-	-	-	-	-	-

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

# トン数標準税制キャンペーン

トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

## トン数標準税制による法人課税方式(例)

(運航船舶の純トン数×係数×運航日数) × 法人税率  
 利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、  
 好不況にかかわらず税額は一定です。

## 従来の法人課税方式

(収益－費用) × 法人税率

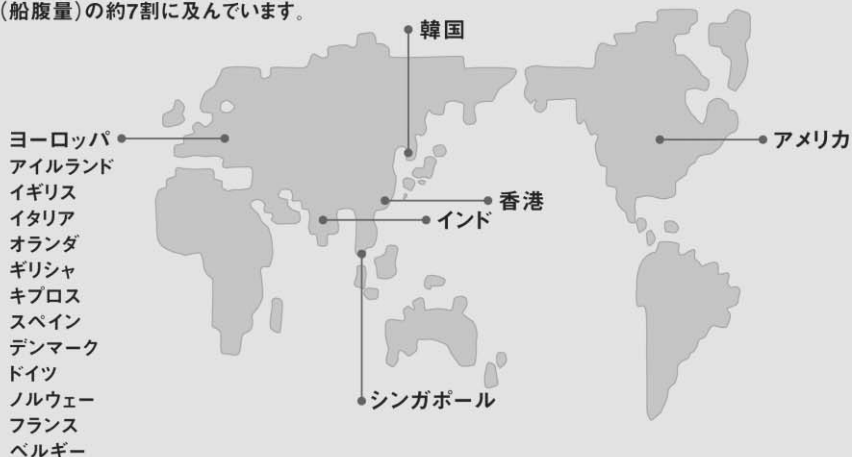


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、  
10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、  
世界の商船隊（船腹量）の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。

## 国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置づけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



## 海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に関係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

## 国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港湾などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。  
(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp  
なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。

## 編集雑感

今年も横浜関内の「せんたあ画廊」で柳原良平氏の個展が開かれ、会社帰りにいそいそとでかけた。今年のテーマは「船と港と造船所」。飛鳥II、にっぽん丸などのおなじみの客船に加えて、常石造船、今治造船などの造船所を題材とした油絵、切絵などの作品が並べられていた。同氏の個展は毎年楽しみにしている。いつも素敵な奥様と一緒に笑顔で迎えてくれるのが嬉しい。画廊の前の書店で販売している著作をもっていくと誰にでも気さくにサインをしてくれる。数年前に訪れた時はちょうど中田横浜市長が訪問していた。

私は30年近く前から同氏のファンであり、海運業界に入る際に大きな影響を与えた二人のうちの一人なのである。同氏のことを知る機会がなければ、おそらく全く別の人生を歩んでいただろう。

高校生の時、銀座ソニービルでサントリーの懐かしいCM展が開催されていた。昔のアンクルトリスのCMを見て、このキャラクターに強く惹かれた。大学生になり、同氏の著作である「みなと横浜片思い」を読んだ。私も横浜に住んでおり、同氏の横浜に対する思いをよせたこの本を読み、感動し、海運会社に興味をもち、縁あって当社に

入社した。

柳原良平氏と初めて言葉を交わしたのは、当社グループが当時運航していた客船ソングオブフラワーの事業会社に出向していた時である。同氏が同船のアラスカクルーズに乗船されたことがきっかけであったが、長年の夢がかない、感激したものだ。

同氏は横浜市の真の名誉市民であると考えている。「横浜市民と港を結びつける会」を結成し、帆船日本丸の誘致に奔走された。「みなとみらい地区」も同氏が同地区名の選考委員の一人でなければ、おそらく違った名前になっていたはずだ。

願わくば、もう少し当社の船を描いてほしいのだが、これはご立场上仕方あるまい。これからもお元気で船と港の絵を描き続け、一人でも多くの海や船のファンを誕生させてほしいものである。

ちなみに、私が船会社に入る際に大きな影響を与えたもう一人とは歌手・俳優・作曲家・画家のK氏である。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ

情報広報チーム長 高山 敦

## 編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長  
飯野 海運 総務グループ広報・IR室  
川崎近海汽船 総務部副部长  
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長  
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長  
商船三井 広報室マネージャー  
三光汽船 社長室専任副室長（経営企画担当）  
三洋海運 総務部副部长  
新和海運 総務グループ総務・法規保険チームリーダー  
日本船主協会 常務理事  
常務理事兼総務部長  
常務理事兼海務部長  
企画部長  
海務部労政担当副部长

加藤 和男  
伊藤 夏彦  
廣岡 啓  
高山 敦  
細野 直也  
鹿野 謙二  
近 寿雄  
荒井 正樹  
藤田 正数  
植村 保雄  
井上 晃  
半田 收  
園田 裕一  
山脇 俊介

## 編集後記

先日、社会人向け講座の講義を聴いて、気づかされたこと（無知な自分にはそんなことばかりなのですが…）を一つご紹介したいと思います。

「優れたトップはその会社を（visionを）一言で語るができる」…講師の方が以前グローバル企業グループS社の当時のトップI氏と会食された際、I氏はエレクトロニクス、AV、ゲーム、コンテンツと幅広く手掛ける自社を「エンタテインメント企業」、多国籍・全世界に広がる自社を束ねるvisionとして「全社員がemotionを共有すること」と表現されたそうです。

そのepisodeを耳にし、ふと、自分の業界に置き換えてみるに、「海運を（企業ではなく）一言（フレーズ）で表すとしたら何か？」「海運人にとって大切で、必要とされるskillやものとは何か？」と問われても自分は返答を持ち合わせていないと気づきました。よく「globalな業界」と言われたり、某社は「モノハコビ」と表現していましたが、それは今の時代、海運に限ったことではありません。自分なりに考えているところですが、見解をお持ちの方がいたら是非ご教示頂きたいところです。（MN）

## せんきょう9月号 No. 554 (Vol. 47 No. 6)

発行●平成18年9月20日  
創刊●昭和35年8月10日  
発行所●社団法人 日本船主協会  
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)  
TEL. (03)3264-7181(総務部(広報))

編集・発行人●井上 晃  
製作●株式会社タイヨーグラフィック  
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

