

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

3

●No.560●



■巻頭言	1
海運業界の今 日本船主協会 常任理事 第一中央汽船株式会社 代表取締役社長 野村親信	
■海運ニュース	2
国際会議レポート	2
1. ケミカルタンカー等の爆発防止対策について審議 —IMO 第51回防火小委員会 (FP51) の模様—	
2. 長距離船舶識別追跡システムの運用詳細定まらず —IMO 第11回通信・捜索救助小委員会 (COMSAR11) の模様—	
3. パナマ運河通航料値上げ案に重大な懸念 —アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第19回中間会合の模様—	
内外情報	10
1. トン数標準税制の進捗状況 —第12回海事分科会の模様—	
2. 独禁法適用除外制度に関する内外の動き	
3. 海賊事件は世界全体で3年連続減少、バングラデシュ海域では急増 —2006年の海賊事件発生状況—	
■船の紹介	24
FREEDOM ACE (フリーダム エース) / 株式会社 商船三井	
海運日誌 (2月) 28	海運統計 30
船協だより 29	編集雑感 34
囲み記事	
• 海運紹介映画「日本の海運」の制作について	20
• 今治にて、平成19年度税制改正に伴う船舶特別償却制度の新たな設備要件についての説明会を開催	21
• webを見よう!!	22

海運業界の今

日本船主協会 常任理事
第一中央汽船株式会社 代表取締役社長

野村親信



我が国経済は1965年11月から57ヶ月間に亘り戦後最長の景気拡大を続け「いざなぎ景気」と呼ばれたが、昨年11月には期間において遂にそれを超え、成長率は当時に比較してかなり低いものの未だその成長を維持している。

景気の拡大を輸出に大きく依存している日本の景気がこのように持続的成長を遂げているのも、輸出の相手国である米国や欧州の経済が好調であることが主な要因であることは言うまでも無い。加えて、これだけ我が国も含めた世界経済全体の好調が続いているのは、ここ数年の中国・インドを中心とした新興経済圏の飛躍的な経済成長に負うところが大きいのも異論の無いところであろう。

このような世界経済の急成長が世界的荷動き量の増大をもたらし、2003年の秋口から急騰し始めた不定期船市況は4年目に入った現在も高レベルを維持している。もともと海運というビジネスは世界単一市場の中で激しい国際競争に晒されており、特に我が国の海運界は1970年代以降円高と言う固有の命題を抱え苦難の連続であったと言える。その後邦船各社は為替対策の一環として便宜置籍船や外国船員配乗への切り替えを一層進めたり、その他様々な合理化を実行することにより冬の時代を乗り越えたからこそ、現在の好市況を享受し好業績を上げることができているのである。

四方を海に囲まれ資源に乏しい我が国は、自国

では生産できない資源・エネルギー、食料などを大量に輸入し、付加価値を付けて輸出することで経済の基盤を築いてきた。

こう言った国際間の物流に従事してきた海運は、これまで我が国経済の発展に重要な役割を果たしてきたし、これからも益々重要度を増して行くことは疑いの無いところであるが、残念ながら今までの社会の海運に対する認知度は余り高くなかったと言わざるを得ない。

しかしながらここに来て「トン数標準税制」の要望を行うなどの当協会を中心にした地道な活動が続けてきた結果、海運業界に対する政治の反応などは予想外に大きくその重要度の認識が相当高まってきている。海運業界が見直され、その重要性が認知されることは大変喜ばしいことであるが、同時に社会的責任も益々増大してきていることを我々は肝に銘じておかなければならない。

今まさに「日本にとっての海運」を国土交通省交通政策審議会の海事分科会にて6月の取り纏めを目指して議論していただいている。委員の皆様には将来を見据えて我が国の海運業界を伸ばすことこそ国益に繋がってゆくことを再認識いただいた上で議論を尽くしていただければ幸いである。またその議論の結果が我々海運業界の経営の進むべき方向性と一致し日本の海運の明るい未来像を示すものであることを期待したい。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 ケミカルタンカー等の爆発防止対策について審議 —IMO 第51回防火小委員会(FP51)の様様—

2007年2月5日から9日まで、ロンドンのRoyal Horticultural Hallsにおいて、第51回防火小委員会(FP51)が開催された。主要議題は、20,000DWT未満のタンカーへのイナートガスシステム搭載義務付け、固定式炭酸ガス消火装置の二段階操作要件の遡及適用等についてであった。

同委員会での審議概要は次のとおりである。

1. 20,000DWT 未満のタンカーへのイナートガスシステム搭載義務付けについて

20,000DWT 未満のタンカーへのイナートガスシステム(IGS)の搭載義務付けについては、2006年5月のIMO 第81回海上安全委員会(MSC81)において、今後の作業予定等について審議が行われ、防火小委員会(FP)および設計設備小委員会(DE)において検討を行い、同検討結果を2007年10月のMSC83に報告することが合意されていた。

そのため、今次会合では、(1)IGSの新造船への適用、(2)IGSの現存船への適用について審議が行

われた。

(1) IGSの新造船への適用

審議において、多くの国がIGSの搭載により火災/爆発事故の危険性を減少できると認識しつつも、IGSの適用に関し、次のとおり問題点等の意見が出された。

- ケミカルタンカー等の爆発事故は、通常の手順を無視するなど人的な要因が事故に結びついており、IGS搭載の有無は関係ないこと
- 人的な要因を排除するため、荷役(Operation)に関する指針が必要なこと
- ケミカルタンカーの荷役手順は通常のタンカーと全く異なり、IGSの運用が複雑になること
- ケミカルタンカーでは、貨物タンク内が作業場所となり、IGSを適用した場合の窒素ガスによる酸欠の潜在的な危険性が高まること
- 小容量の貨物タンクでは静電気の問題は発生しないことから、小型タンカーの危険性は大型タンカーに比べて極めて低いこと

上記指摘を踏まえ、今後の検討方法について、次のとおり合意された。

- IGSの有効性およびケミカルタンカーの運航に合致した適用を考慮し、「低引火性物質を運送する油およびケミカルタンカーの爆発を防止するための措置」について、2年を目処に、関係小委員会（FP、DE および BLG（ばら積液体・ガス小委員会））の新規作業項目とすること
- (2) IGSの現存船への適用
- 現存船へのIGSの適用については、多くの国から、次のとおり問題点が指摘された。
- ケミカルタンカーの荷役手順は他のタンカーとは異なり、複雑であることから、IGSの運用が新造船同様複雑になること
 - IGSの性能基準が存在しないことから、現存船への搭載の可否が判断できないこと
 - 対象となる貨物が特定されておらず、適用対象船舶が不明であること

一方、荷役手順については、現存船にも適用可能であることから、運用上の有効な火災／爆発防止対策（手段）を検討すべきとの意見もあり、審議の結果、次のとおりとすることが合意された。

- ① 新規作業項目では、新造タンカーのみを対象とすること
- ② 上記検討結果により、要すれば、低引火点の貨物を輸送する現存船（油およびケミカルタンカー）について、適切な措置を検討すること

上記、新造船および現存船に関する合意事項は、当会合からの勧告として、MSC83に報告されることとなる。

2. 固定式炭酸ガス消火装置の二段階操作要件の遡及適用について

1994年10月1日以降に船舶へ搭載される固定式炭酸ガス（CO₂）消火装置については、火災安全設備のための国際コード（FSSコード）で規定される「2つの独立した制御装置」が、海上人命安全

条約（SOLAS条約）により要求されている。今次会合において、本要件を同日より前に搭載された当該CO₂消火装置へ遡及適用することの可否について議論が行われた。

日本およびギリシャは、容積の小さい機関室への適用については要件を緩和すべきとの意見を表明したが支持されず、機関室および貨物ポンプ室の当該消火装置に対し、本要件を2009年7月1日（日付は仮）以降の入渠の時期より遡及適用することが合意された。

今後は、本年10月に開催されるIMO第83回海上安全委員会において日付等に関して確認され、同要件は承認される予定である。

3. 非常用消火ポンプの揚程に関するIACSの統一解釈について

国際船級協会連合（IACS）は、非常用消火ポンプの揚程に関する規定（FSSコード12章2.2.1.3）に対する統一解釈を採択し、2005年1月に開催されたFP49に提出していたが、要件が厳しすぎるとのわが国からの指摘を受け、IACS内部にて同統一解釈の再検討が行われていた。

その後、2006年1月に開催されたFP50において、同解釈の改正案がIACSより提出され、今次会合において審議を完了することが合意されていた。

同改正案では、当該ポンプの満足すべき揚程を以下の場合に分けて算出し、それより容量の大きいポンプを搭載することが規定されている。

- 通常航海状態として、船舶の上下動（ヒープ）と縦揺れ（ピッチ）および横揺れ（ロール）との組み合わせにより算出された揚程。
- 港内航行状態として、プロペラが1/3水面に出ている状態において決定される揚程。
- ただし、バラスト水交換中や荷役中の状態は考慮する必要なし。

今次会合において、わが国は、プロペラが1/3水面に出ている状態は常識的な運航とかけ離れていることから、85%程度の没水状態に緩和すべきであると提案した。一方、国際海運会議所（ICS）は、同改正案で規定されているヒープおよびピッ

チの状態は小さすぎであり受け入れられず、また、バラスト水交換中や荷役中の状態も考慮に入れるべきとの見解を示した。

審議の結果、ピッチとヒープに関する検討を IMO

復元性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF) にて行った上で、次回 FP52 において再検討されることとなった。

(海務部：黒越・山崎)

2 長距離船舶識別追跡システムの運用詳細定まらず —IMO 第11回通信・搜索救助小委員会 (COMSAR11) の模様—

国際海事機関 (IMO) の第11回通信・搜索救助小委員会 (COMSAR11) が、2007年2月19日から23日までの間、ロンドンの Royal Horticultural Halls において開催され、長距離船舶識別追跡システムの運用要件、E-Navigation 戦略等について審議が行なわれた。

概要は次のとおりである。

1. 長距離船舶識別追跡システムについて

(1) 経緯

長距離船舶識別追跡システム (LRIT: Long Range Identification and Tracking) とは、2001年9月の米国同時多発テロを契機に、国際的な保安対策の構築を求める米国が提案した制度であり、締約国が衛星通信を利用して、洋上の何れの場合においても航行中の船舶の識別符号および位置情報等を把握することを可能とするものである。LRIT は船舶に対し、1日4回の位置および船舶情報を旗国に対し発信することを要求するシステムであるが、これにより得られたデータは旗国、沿岸国および寄港国が利用する事が出来る。

(2) 検討結果

今次会合では昨年12月の MSC82 での決定に従い、LRIT の運用コストの扱いを中心とした検討が行われた。

原則として船舶は LRIT 通信に掛かる費用負担を求められない事とされている。また、同船舶データは搜索救難 (SAR) 活動への活用が期待されているが、SAR 活動におけるデータ費用は無償とされている。

更に、船舶は旗国に対しデータ通報を行わな

ければならないが、必ずしも旗国がデータを利用する必要が無い事となっている。

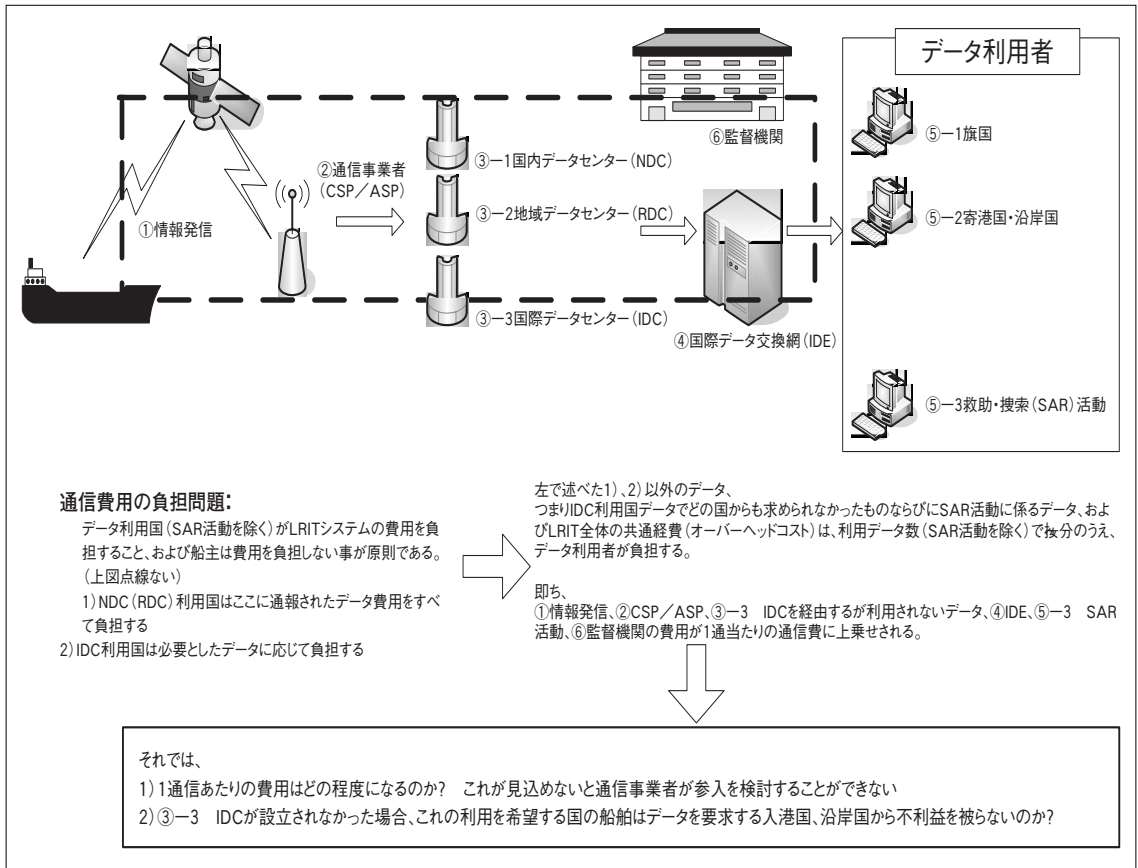
この考えの下、次の整理が行われた。

- ① 国内データセンター (NDC)、地域データセンター (RDC) を設立し、これを利用する国は、自国籍船の基本通報に掛かる費用を負担すること
- ② これ以外の共通経費 (オーバーヘッドコスト：図参照) については利用に応じ各データセンター (DC) が負担すること
- ③ 現在はどの程度のデータ利用が生ずるのか予測が立たず、1通あたりのデータ料金 (コスト) が確定出来ない状況である。このため、次回作業グループ (6月開催) で課金問題について検討すること。これに関し、締約国はどれぐらいの量のデータを利用する予定であるか見積もりを報告すること。

なお、国際データセンター (IDC) および国際データ交換 (IDE) に関して米国が暫定的にその機能を提供する用意がある旨表明しているが、LRIT の全容が明確になっておらず、会合では、米国に対し、次回海上安全委員会 MSC83 で再度提案することを要請した。

(3) その他

今回、マーシャル諸島は英国企業と契約して NDC を設け、自国籍船舶約900隻に対し、LRIT 通信試験を行った結果を報告した。これによると、不正確な位置表示の発生、旧型の装置では通信が確立できず、換装、すなわち船主費用負担が生ずる懸念などの問題があったとしている。



IDC については米国がその設置に積極的であるものの、特定国が世界の船舶の動静を把握できてしまうことに各国が懸念を示している。

一方で、各国の反対により IDC が設立されないとすれば、IDC へのデータ通報で対応しようとする旗国船の航行上、問題が生ずる可能性が考えられる。

つまり、IDC を利用しようとしていた国籍の船舶に対しては入港国あるいは沿岸国が、自国の NDC (または RDC) を通じてデータ通報を行った場合のみ当該船舶の入港あるいは沿岸通過を許可する可能性が考えられることなどである。このような問題への明確な解答は出ておらず、課金問題を含め、LRIT 運用に関する今後の議論には注意が必要である。

2. E-Navigation 戦略

船舶の安全およびセキュリティ向上を目的と

する船陸システム構築を目指す、E-Navigation 戦略※が昨年より開始されたが、今次会合ではこの基本思想について意見交換が行われた。

この戦略の実現には船員への負担増とならず、信頼性・セキュリティが維持でき、共通する通信技術で運用される必要があり、例えば電子海図の各情報を自動で判断し、航行安全に寄与する装置および同装置への常時最新情報の提供なども要素として考えられる。

なお、設備としては搜索救助を目的とした既存の GMDSS 機器では不十分であり、ブロードバンドの活用が必要であるとの認識が示された。

※E-Navigation 戦略については総合的な航海システムの発展と捉え、我が国も昨年設置されたコレスポンスグループに参画し、策定を目指している。

(海務部：小松・平尾)

3

パナマ運河通航料値上げ案に重大な懸念

—アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)
第19回中間会合の様相—

2007年2月28日、沖縄（宜野湾市）において、ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）の第19回会合が開催された。

同会合は、2005年12月の第18回会合（於東京）に続くもので、ASF メンバー船協から6カ国／地域の代表19名が参加、当協会からは芦田 SERC 委員長（当協会常任理事、商船三井社長）をはじめ5名が出席し、率直かつ活発な意見交換の後、了解事項を採択して会合を終了した。（了解事項、出席者リストは【資料1】、【資料2】の通り）

会合では、太平洋およびアジア域内コンテナ航路の需給見通し、ドライバルク／タンカーの市況動向のほか、パナマ運河通航料値上げ提案や独禁法適用除外問題など海運を取り巻く重要事項についても議論された。議論の要点は以下のとおりである。

① 定期船部門

- 太平洋トレード：2007年の需給関係はよりタイトになると期待される一方、特に米国内輸送費を中心とする高コスト状況に深い懸念が示された。高品質サービス維持のため、運賃の修復と運航コスト上昇分回収の必要性に関する荷主の理解改善に向け最大限努力すべきとの認識を共有した。
- アジア域内トレード：力強い中国経済やベトナム市場の急成長を踏まえ、2007年のコンテナ荷動きは引き続き好調と予想される一方、低い用船料や船腹カスケード効果による供給過剰の懸念が共有された。
- 荷主との良好な関係を促進する必要性を再確認し、その一例として東京で開催された「コンテナ・SHIPPING・フォーラム」が報告された。アジアにおける荷主／船社間の建設的な関係を増強するため、対話に基づく努力を継続していくことで一致した。

② ドライバルク／タンカー部門

- ドライバルク：2007年は特に中国での旺盛な貨物需要により市場は着実に拡大を続ける。2007-2008年には新造船引渡し予定の減少が見込まれていることを踏まえ、需給バランスの改善が予想された。
- タンカー：中国／その他新興地域における輸送需要の伸びにより、低調傾向にある市況は改善されるとの見方で一致した。また、シングルハル・タンカーのフェイズ・アウトが将来の市況を左右する大きな要素であることが認識された。

③ パナマ運河庁（PCA）通航料値上げ提案

- 急激な値上げを3年という短期間に実施しようとする提案に対し重大な懸念が表明された。現ASF議長（韓国船協会長）に対し、ASFを代表してPCAに強い反対を申し入れる意見書を提出するよう求めることに合意した。

④ 独禁法適用除外制度

- 大多数の国での好ましい動きに留意する一方、EUが定期船同盟に対する包括適用除外の廃止を決定したことに懸念を表明した。
- 同制度は国際貿易需要に必要とされる投資能力を維持するため不可決であり、市場安定メカニズムを廃止することはサービスを不十分にする危険性がある。船社間協定が果たしている重要な役割を政府や荷主など関係者の理解を得るため継続的に努力する。

⑤ その他

- 最近のベトナムのWTO加盟、アジアにおけるFTA（自由貿易協定）の進行が荷動きに与える好影響、国際海上物品運送条約の新草案の動向についても意見交換が行われた。

（企画部：笠原）

【資料1】

2007年2月28日、沖縄
(2007年3月5日東京で発表)

了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第19回中間会合 (沖縄) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第19回中間会合は、ASF メンバーであるアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会から19名の代表が出席し、2007年2月28日に沖縄で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 世界経済の概要

出席者は、世界経済、特に米国及びアジア経済の動向について意見交換した。会合では、2006年第4四半期に3.5%*のGDP成長を記録した米国経済は、住宅市場の鈍化にもかかわらず、安定した個人消費と資本投資を背景に2007年も緩やかながら持続的なペースで成長を継続するとの予測に注目した。東アジアの状況については、しっかりと中国経済を主な要因とした力強い経済成長が続くであろうと予測された。これに関連し、会合は、ベトナムのWTO加盟がアジア経済に更なる前向きな効果をもたらすであろうとの見方で一致した。

*2007年1月30日発表の公式速報値

2. ドライバルク／タンカー部門

- 1) ドライバルク部門については、中国向け鉄鉱石をはじめとする荷動きの着実な増加を背景として、2006年の市況は概ね好調だったことが報告された。2007年のドライバルク市場は、順調な世界経済の成長と、特に中国での旺盛なドライバルク貨物需要により、着実な拡大を続けるであろうとの期待が示された。会合は、同マーケットが新造船引渡しのピークとなった2006年を持ち堪え、更に2007年および2008年には同引渡し予定が減少傾向になると見られていることから、需給バランスの改善が予想されることを認識した。
- 2) タンカー部門については、原油価格が反落した2006年秋以降、市況が例年になく低調傾向にあることが報告された。しかしながら、出席者は中国およびその他新興地域における輸送需要の伸びにより、市況は改善するであろうとの見解で一致した。また、将来の市況は、2010年までのシングルハル・タンカーのフェイズ・アウトが如何にスムーズに行われるのか、そして、良好な地政学的状況が条件とはなるものの、同フェイズ・アウトに関連してどの程度の新規船腹が市場に投入されてくるのかに大きく左右されるであろうということが認識された。

3. 定期船部門

- 1) 会合は、太平洋トレードでは貨物量の二ケタ成長にも関わらず、低迷した運賃に加え、急騰した燃料費、高額な米国内輸送費と港湾費用等のコスト増により、2006年はほとんどの定航船社が業績不振だったことにつき、遺憾の意を共有した。2007年の市況見通しについては、米国の良好な経済動向を勘案すれば、東航の荷動き量は9%から12%増加すると見られる一方、実際に利用可能な船腹量は同

荷動き量と同等か、もしくはそれを下回る程度の増加になるものと思われ、よりタイトな需給関係となることが期待される。一方、特に米国内輸送費を中心に引き続き高コスト状況に対し、深い懸念が示された。会合はこのような状況を踏まえ、太平洋トレードに従事する全ての CEO は、高品質サービス維持のため、運賃の修復と運航コスト上昇分回収の必要性に関する荷主の理解改善に向け、最大限の努力を継続すべきであるという共通理解に達した。

- 2) アジア域内トレードに関しては、旺盛な貿易量が維持されるであろうこと、そして力強い中国経済が引き続きアジアの好調なコンテナ荷動きを支える原動力となるであろうことが認識された。これに関連し、ベトナムにおけるコンテナ市場の急成長がアジア域内トレードにもたらす追加的な好影響に特別な注目が示された。一方、出席者は低い用船料と他航路からの船腹カスケード効果により供給過剰が起ころうることに関し懸念を共有した。また、特に燃料油価格をはじめとする高コスト状態が船社にとってのマイナス要因となっていることが留意された。このような状況を踏まえ、会合は、現状の運賃水準は近年のコスト上昇による損失を補填できる程度のものではないこと、従って十分なサービスの維持と高まる需要への対応に必要とされる設備投資に向け、認可された航路協定における更なる運賃修復に向けた努力が極めて重要であるとの見解で一致した。
- 3) 出席者は、航路市況に関する荷主のより良い理解を得るため、荷主との良好な関係を促進することが不可欠であることを再確認した。この点に関する船社努力の一例として、日本政府関係者および東京に拠点を置く荷主／船社の出席の下、2006年6月と11月に東京で開催された「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム」の様子が報告された。SERC 会合は、アジアにおける荷主と船社間の建設的な関係を増強するため、対話に基づく最大限の努力を継続していくことで一致した。
- 4) 更に CEO は、太平洋およびアジア域内の両航路において、自社、とりわけ各地域の営業部門に対し、コストを正確に反映し、かつ経済的に持続可能な運賃政策に基づいて指揮していくよう要請された。また、実際の市況と予測データとが頻繁に食い違うことによる無用の混乱を避けるべく、海運業界は第3者の市況予測に対し慎重に対応すべきことが指摘された。

4. 定期船海運業に対する独禁法適用除外制度

競争法に関連し、豪州・中国・香港・日本・シンガポール・EU における最近の動きが報告された。SERC メンバーは、大多数の国における好ましい動きに留意する一方、EU が定期船同盟に対する包括適用除外の廃止を決定したことに懸念を表明した。出席者は、健全な海運業界と、増加する国際貿易需要を支えるために必要とされる投資能力とを維持するためには、独禁法適用除外制度が不可欠であるという ASF の長年の立場を再確認した。この長年に亘り築き上げられてきた市場安定化メカニズムを廃止することは、未曾有の貿易成長下において投資やサービスを不十分なものとする危険性があり、除外制度はまさに貿易業界全体に利益をもたらすものである。各船社は、貿易を支える上で船社間協定が果たしている重要な役割について、政府や荷主など関係者の理解を得るための継続的な努力を行うべきであることが合意された。

5. その他

- 1) パナマ運河庁 (PCA) が通航料値上げ案を最近発表したことが報告された。第3の閘門建設資金を確保する手段として、全船種を対象に2007年から2009年に亘り、1年当たり平均約10%の値上げが提案されている。提案された値上げ額は容認し難い高額なもので、特にコンテナ船・タンカー・自動車専用船のコストに重大な影響を及ぼすものと思われる。出席者は、PCA 提案は明らかに船社の事業計画に

大きな影響を与えるものであるとの重大な懸念を表明した。一方、スエズ運河岸が2007年3月に相当な通航料値下げを公表するとの情報を踏まえ、パナマ運河の代替ルートの採算性が真剣に検証されることになる。会合では、向こう3年間のパナマ運河通航料値上げ提案は、より長期間に分散して実施されるべきとの考えで一致した。議論の結果、SERCは現ASF議長（注：韓国船協会長）に対し、ASFを代表してPCAに通航料値上げ案への強い反対を申し入れる意見書を出すよう求めることを決定した。

- 2) 最近のWTOの動向が報告された。会合ではドーハ・ラウンド交渉の再開に歓迎の意が示された後、海運業界における既存の自由貿易慣行を成文化するため、各出席者は、サービス貿易に関する一般協定(GATS)に海上輸送サービスを盛り込む重要性について引き続き訴えていくよう改めて要請された。また、会合は世界貿易に好ましい影響を与えるであろうベトナムのWTO加盟を温かく歓迎した。
- 3) アジアにおける自由貿易協定(FTA)と二国間のダイナミックな経済関係の拡大が、アジアの経済と荷動きに前向きな影響を与えていることが留意された。出席者は、こうした展開が引き続き促進されていくことへの期待感を確認した。
- 4) 国際海上物品運送条約の新草案に関する最近の動向が報告された。同条約案は国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)で審議されており、主にコンテナ輸送における貨物の滅失や損傷に関する運送人の責任と賠償範囲に統一性を与えるためのものである。同条約案は、海上輸送とインゲーマーダル輸送の両方を対象としている。出席者は、新条約の動向について細心の注意を払うよう要請された。

【資料2】

アジア船主フォーラム (ASF)
 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)
第19回中間会合

日 時：2007年2月28日(水)

場 所：沖縄(ラグナガーデンホテル)

出席者

委員長

芦田 昭充 日本船主協会常任理事(商船三井社長)

メンバー

〈中国船主協会〉

Mr Yutaka Ikemoto (Vice President, China Shipping Container Japan Co., Ltd)

Mr Jiang Hong Shou (Vice President, Sinotrans Japan Co., Ltd.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈インドネシア船主協会〉

Mr Jaka A Singgih (Group Managing Director, Bumi Laut Group)

〈シンガポール船主協会〉

Mr Goh Teik Poh (Senior Vice President, Global Operations & Network, APL Co. Pte Ltd.)

〈タイ船主協会〉

Mr Teoh Tee Hien (Executive Vice President (Trade), Regional Container Lines Group)

〈ベトナム船主協会〉

Mr Vu Huu Chinh (Vice President, Vietnam National Shipping Lines)

〈香港船主協会〉

Mr Yao-Tsu Chien (President, OOCL (Japan) Ltd)

〈日本船主協会〉

清水 俊雄 (川崎汽船専務取締役)
 薬師寺正和 (商船三井専務執行役員)
 石田 忠正 (日本郵船副社長)
 井上登志仁 (商船三井経営企画部部長代理)

〈韓国船主協会〉

Mr J S Lee (Executive Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)
 Mr C K Yoo (Executive Vice President, Head of Container Business Div.,
 Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Arnold Wang (Chairman, Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.)
 Mr C K Ong (President, U-Ming Marine Transport Corp.)
 Mr Randy Chen (Director, Wan Hai Lines Ltd.)
 Mr Tony B C Chow (Senior Executive Vice President, Wan Hai Lines Ltd.)
 Mr R B Chiou (Senior Executive Vice President & Executive Officer of
 Liner Business Group, Yang Ming Marine Transport Corp.)

弁 護 士

Mr Jeffrey F Lawrence (Partner, Sher & Blackwell)

事 務 局

園田 裕一 (日本船主協会企画部長)
 中村 憲吾 (日本船主協会企画部係長)
 笠原 永子 (日本船主協会企画部)

内外情報

1 トン数標準税制の進捗状況 —第12回海事分科会の模様—

トン数標準税制（以下、トン数税制）については、昨年末に取りまとめられた平成19年度与党税制改正大綱において、「法律整備を前提に、平成20年度の税制改正において具体的に検討する」との結論が得られ、今後は審議会等において検討していくこととなった。(本誌2007年1月号P.2参照)
 平成19年2月8日、国土交通大臣の諮問機関で

ある交通政策審議会（会長：御手洗富士夫・日本経団連会長）に対し、冬柴鐵三・国土交通大臣より、今後の安定的な海上輸送のあり方についての諮問があり（諮問第50号）、同審議会は下部組織の海事分科会（分科会長：馬田一・日本鉄鋼連盟会長）に審議を付託した。これを受け、第12回※海事分科会が2月16日（金）に開催され、当協会からは、

鈴木会長が出席した。(※これまでの通算回数)

同会議では、はじめに冬柴大臣より挨拶があり、続いて海事局より諮問内容の説明および海運の現状(①国際海上輸送確保関係「世界経済の動向、不定期船部門・定期船部門の動向、我が国外航海運の動向、諸外国の海運を巡る状況」、②内航事業関係、③ヒューマンインフラ関係、④その他(造船)」について配布資料(省略)に基づき説明があった。

引き続き、自由討議が行われ、渡文明委員(石油連盟会長)や梶本晃章委員(電気事業連合会副会長)から、「我が国外航海運業の国際競争力の強化のためにも、ぜひ諸外国において導入されているトン数税制を我が国にも導入していただきたい。諸外国に比して遜色ない海運税制の導入が、我が

国の資源安定供給に資するものである」旨の発言があった。

今後については、海事分科会に、「国際海上輸送部会」と「ヒューマンインフラ部会」の2つの部会を設置し、本年6月までにそれぞれ5回の会合を行い審議し、中間取りまとめ(答申)をすることが決定された。また国際海上輸送部会については、7月以降も引き続き、関係課題について審議していくこととしている。

トン数税制については、国際海上輸送部会において審議することとされており、当協会からは鈴木会長が委員として海事分科会および両部会に参画し、トン数税制の実現に向け、鋭意意見反映していく。

(企画部：宇佐美)

【資料1】

交通政策審議会

会長 御手洗 富士夫 殿

国海総第415号
平成19年2月8日

国土交通大臣
冬柴 鐵三

交通政策審議会への諮問について

国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第50号

今後の安定的な海上輸送のあり方について

諮問理由

四面を海に囲まれた我が国は、海を通じて経済と国民生活を支えており、安定的な海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題である。

現在、外航海運は、世界的な荷動きの増大により活況を呈しているが、世界の海運会社間の競争は激化の一途を辿っている。一方、我が国外航海運は、商船隊の中核たる日本籍船が、国際競争力の喪失から極端に減少し、これに伴い外航日本人船員も大幅に減少するなど、我が国経済、国民生活の向上にとって不可欠の安定的な国際海上輸送の確保の面において危機的な状況にある。また、内航海運にあっても、船員の高齢化、後継者不足が顕在化し、国内物流の基幹としての安定的な輸送の確保の面において憂慮すべき事態となっている。

我が国がグローバルな国際経済社会の中において、海洋国家として、また、貿易立国として、今後とも持続的成長を遂げていくため、外航海運が果たすべき役割、日本籍船の増加、外航日本人船員の確保

・育成を中心として将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するためいかなる海事政策を展開すべきか、また、内航海運においても人材の育成という課題を克服し、我が国経済の根幹としての機能を今後とも果たすためいかなる方策を講ずべきか、本審議会のご意見を賜りたく諮問するものである。

【資料 2】

国交政審(海)第 1 号

平成 19 年 2 月 9 日

交通政策審議会海事分科会

分科会長 馬田 一 殿

交通政策審議会

会 長 御手洗 富士夫

交通政策審議会 海事分科会への付託について

国土交通大臣から本審議会に対し諮問第 50 号「今後の安定的な海上輸送のあり方について」がありましたので、交通政策審議会運営規則第 8 条第 1 項の規定に基づき海事分科会において審議され、その結果を報告されるようお願いいたします。

【資料 3】

国際海上輸送部会およびヒューマンインフラ部会の設置について

(根拠法令) 国土交通省設置法 (平成 11 年法律第 100 号)

交通政策審議会令 (平成 12 年 6 月 7 日政令第 300 号)

1. 組織図

交通政策審議会	国土交通省設置法	第 6 条、第 14 条
海 事 分 科 会	交通政策審議会令	第 6 条
部 会	交通政策審議会令	第 7 条 調査審議事項に応じて設置する

2. 設置する部会

当面、次の部会を設置する。

○国際海上輸送部会

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について調査審議する。

○ヒューマンインフラ部会

優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成について調査審議する。

【資料 4】

国際海上輸送部会およびヒューマンインフラ部会の日程

【国際海上輸送部会】

第 1 回部会 3 月 19 日 (月) 15～17 時

第 2 回部会 4 月 13 日 (金) 16～18 時

第 3 回部会 5 月 18 日 (金) 10～12 時

- 第4回部会 6月8日(金) 14～16時 中間とりまとめ骨子
 第5回部会 6月28日(木) 14～16時 中間とりまとめ
 7月以降も審議予定

【ヒューマンインフラ部会】

- 第1回部会 3月12日(月) 13時半～16時
 第2回部会 4月19日(木) 13時半～16時
 第3回部会 5月24日(木) 13時半～15時半
 第4回部会 6月13日(水) 13時半～15時半 中間とりまとめ骨子
 第5回部会 6月27日(水) 13時半～15時半 中間とりまとめ

【資料5】

平成19年2月16日

交通政策審議会 海事分科会 委員名簿

(敬称略、会長及び会長代理を除いて五十音順)

海事分科会委員

- | | | |
|------|-------|-----------------|
| 会 長 | 馬田 一 | (社)日本鉄鋼連盟会長 |
| 会長代理 | 杉山 雅洋 | 早稲田大学大学院商学学術院教授 |
| | 圓川 隆夫 | 東京工業大学教授 |
| | 松田 英三 | (株)読売新聞社論説副委員長 |
| | 山村レイコ | 国際ラリーライダー |

海事分科会臨時委員

- | | |
|-------|----------------------|
| 赤塚 宏一 | 神戸大学監事 |
| 秋山 昌廣 | (財)シップ・アンド・オーシャン財団会長 |
| 今津 隼馬 | 東京海洋大学理事 |
| 太田 和博 | 専修大学商学部教授 |
| 大日向正文 | (株)旭硝子株式会社執行役員 |
| 岡部 正彦 | (社)日本物流団体連合会会長 |
| 越智 忍 | 今治市長 |
| 栢原 信郎 | 国際船員労務協会会長 |
| 河野真理子 | 早稲田大学法学部教授 |
| 來生 新 | 横浜国立大学副学長 |
| 佐々木幹夫 | (社)日本貿易会会長 |
| 杉山 武彦 | 一橋大学学長 |
| 鈴木 邦雄 | (社)日本船主協会会長 |
| 南部 鶴彦 | 学習院大学経済学部教授 |
| 西岡 喬 | (社)日本造船工業会会長 |
| 深澤 句子 | (株)パソナ取締役専務執行役員 |
| 藤澤 洋二 | 全日本海員組合組合長 |

真木 克朗	日本内航海運組合総連合会会長
榊本 晃章	電気事業連合会副会長
松尾 正洋	日本放送協会解説委員
宮下 國生	大阪産業大学経営学部教授
村木 文郎	(社)日本旅客船協会会長
山口 公生	日本政策投資銀行副総裁
渡 文明	石油連盟会長

【資料6】

交通政策審議会 海事分科会 国際海上輸送部会 委員名簿

(敬称略、五十音順)

氏名	現職
馬田 一	(社)日本鉄鋼連盟会長
松田 英三 臨時委員	(株)読売新聞社論説副委員長
赤塚 宏一	神戸大学監事
秋山 昌廣	(財)シップ・アンド・オーシャン財団会長
太田 和博	専修大学商学部教授
岡部 正彦	(社)日本物流団体連合会会長
河野真理子	早稲田大学法学部教授
佐々木幹夫	(社)日本貿易会会長
杉山 武彦	一橋大学学長
鈴木 邦雄	(社)日本船主協会会長
南部 鶴彦	学習院大学経済学部教授
西岡 喬	(社)日本造船工業会会長
藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
榊本 晃章	電気事業連合会副会長
山口 公生	日本政策投資銀行副総裁
渡 文明	石油連盟会長

【資料7】

交通政策審議会 海事分科会 ヒューマンインフラ部会 委員名簿

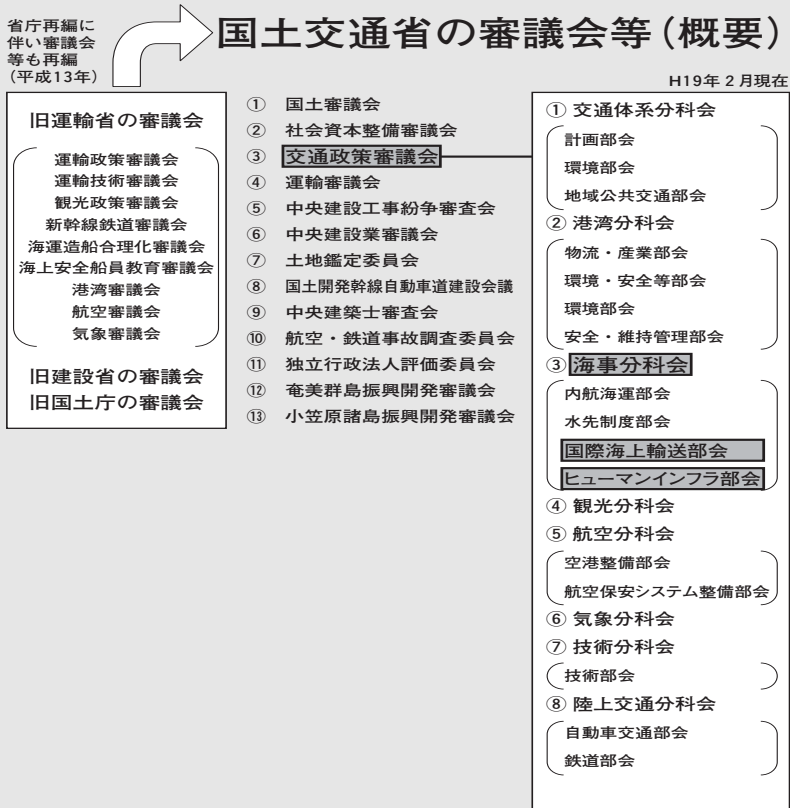
(敬称略、五十音順)

氏名	現職
杉山 雅洋	早稲田大学大学院商学学術院教授

山村レイコ 臨時委員	国際ラリーライダー
赤塚 宏一	神戸大学監事
今津 隼馬	東京海洋大学理事
大日向正文	(株)旭硝子株式会社執行役員
越智 忍	今治市長
栢原 信郎	国際船員労務協会会長
來生 新	横浜国立大学副学長
鈴木 邦雄	(社)日本船主協会会長
深澤 句子	(株)パソナ取締役専務執行役員
藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
真木 克朗	日本内航海運組合総連合会会長
松尾 正洋	日本放送協会解説委員
宮下 國生	大阪産業大学経営学部教授
村木 文郎	(社)日本旅客船協会会長

【資料 8】

国土交通省の審議会等（概要）



国土交通省のホームページ情報を参考に当協会が作成

2 独禁法適用除外制度に関する内外の動き

外航船社間協定に関する独禁法適用除外制度(除外制度)に関する日本、米国、香港の最近の動きを以下の通り取りまとめた。

(1) 日本

海上運送法で定められる我が国の外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度(除外制度)に関し、公正取引委員会は2006年12月6日、前回の海上運送法改正(1999年)時の制度維持理由は今日では成立していないとして、同法と外航海運業を所管する国土交通省に制度の要否の検討を期待する旨を明らかにした。これを受けた国交省は同日、同省としては除外制度は適正に機能していると認識するものの、今後制度のあり方について十分に検討を行うことを表明している。(詳細は本誌2006年12月号P.12参照)

その後、国交省による検討については、既存の日本海運振興会海運経済委員会(委員長:杉山武彦・一橋大学学長、メンバーは学識経験者・国土交通省海事局・当協会・荷主協会から成り、04年5月に発足)*1を中心として進められることが明らかにされた他、07年夏以降、国交省の交通政策審議会海事分科会(分科会長:馬淵一・日本鉄鋼連盟会長)においても審議が行われる見通しである。

*1 日本海運振興会は07年4月1日付で日本海事財団との統合が予定されているが、新法人(日本海事センター(仮称))においても海運経済委員会の活動を引き継ぐ組織が設置される予定。

(2) 米国

2004年に設置された独禁改革委員会(AMC)は、反トラスト法適用に関わる全分野に関し検討を行っており、海事法による適用除外も検討項目に加わっている。本件に関しては、船社はWSC*2が中心となってコメント提出や公聴会への出席等を行い、現行制度維持を求めている。

07年1月11日に開催された公開会議では、報告書の骨子案および大統領・議会への勧告案が

検討された。(添付【資料】参照)会議資料および意見交換では、海運に関する特段の言及はなかったものの、勧告案は除外制度(一般)の要件を厳しく規定し、制度の立証責任は除外制度を享受する側に求めるなど、制度は必要最小限に留めるべきとのAMCの考え方が反映されたものとなった。

今後、07年春~夏頃には最終報告書が取りまとめられ、大統領および議会に提出されるものと見られる。なお、報告書の取り扱いについては、大統領・議会に委ねられることとなる。

*2 WSC(World Shipping Council:世界海運評議会):米国発着の世界の主要船社28社による団体。本部:ワシントンDC。邦船社では、川崎汽船、商船三井、日本郵船が加盟。

(3) 香港

香港ではこれまでのところ、いわゆる競争法や競争当局が存在していない。このため、1997年12月に設置された競争政策諮問委員会(COM-PAG)が競争政策の検討を開始し、2006年6月にはCOMPAGの傘下に設置された競争政策検討委員会(CPRC)が分野横断的な競争法新設を推奨する報告書を公表している。

これを受け、06年11月6日、香港政府経済発展及勞工局は、香港の競争政策のあり方に関する論点ペーパー(Discussion Document)を公表し、07年2月5日を期限としてコメントを募集した。今のところ、この結果等は公表されていないが、船社サイドは、香港定期船協会(香港発着定期船社からなる団体。香港船主協会とは別組織)が中心となり、外航海運に対する適用除外制度策定の必要性を働きかけている。

(企画部:山上)

【資料】

AMC*暫定勧告案（Tentative Recommendations 07. 1. 11）概要

〈適用除外・適用免除関連の主要事項〉

- 自由競争を制限する行政措置（反トラスト法適用除外制度（以下「除外制度」）および価格・参入規制等の経済規制）は、原則として消費者の利益を阻害するものであり、可能な限り規制緩和を推進すべき。
- 除外制度を認める場合は、以下の場合に厳しく限定されるべき。
 - ① 制度を享受する側が反トラスト法に基づく賠償責任を負うこと。（当協会注：現在、海事法による適用除外の範囲内の行為に関しては、反トラスト法による損害賠償請求は不可能）
 - ② 除外制度が目指す社会的目標が、競争を通じて得られる消費者福祉を上回るものであること。
- 除外制度を求める者は、上記②および、除外制度がその目的を達成するにあたって最も競争制限的でない手段であるとの証拠を提出すべき。
- 除外制度導入にあたっては、議会はその範囲を可能な限り限定し、かつ制度を期限（サンセット条項）付のものとするべきであり、裁判所は、除外制度を可能な限り狭く解釈すべき。

〈その他〉

- ロビンソン・パットマン法（1936年制定、差別的価格設定を禁止。立法主旨は、大手チェーン店による安売りに対する中小小売店の保護）は廃止すべき。
- ステイトアクション理論に基づき、団体（電力会社等）の行為が州政府の認可と積極的監視を条件に適用除外となる場合、裁判所は最高裁判例を踏まえた厳格な審査に努め、効果の大半が州外に及ぶ行為には、適用除外を認めるべきではない。なお、同理論を法制化する必要はない。
- 知的財産分野や技術革新分野等、変化の激しい新興分野に対応する目的で現行反トラスト法を改正する必要はなく、他産業同様の競争分析手法を用いるべき。
- 連邦取引委員会と司法省反トラスト局は合併に係る調査等を実施するにあたり、両者の協調体制を確立するとともに、調査の迅速性・透明性向上に努める必要がある。
- 当該分野の専門家であれば容易に発明できるもの（自明性の発明）に対して特許を与えることは、特許の乱造、特許訴訟の頻発、特許関連技術への参入障壁、等の弊害を生じるおそれがあり、競争や技術革新を阻害する。
- 競争法に関する米国と他国との協力関係の構築を進展させていく必要がある。
- 経済規制下にある産業に対しても、反トラスト法を可能な限り適用するよう努めるべきであり、反トラスト当局と規制官庁は規制措置と競争に関する協議を行っていく必要がある。

*独禁改革委員会（Antitrust Modernization Commission）

反トラスト法全体の見直しを行うため2004年に設置された委員会。大統領及び議会から任命された12名の委員（主に学識経験者）により構成され、2007年春に大統領・議会に報告書を提出する予定。

3

海賊事件は世界全体で3年連続減少、バングラデシュ海域では急増

—2006年の海賊事件発生状況—

国際商工会議所（International Chamber of Commerce = ICC）の下部組織である国際海事局（Inter-

national Maritime Bureau = IMB）は、2005年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）の報告書を発行した。

また、国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等から2006年に日本関係船舶が受けた海賊行為等による被害状況を調査し、その結果を公表した。

これらの概要は以下のとおりですが、関係各社におかれても、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、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。

1. 2006年IMB海賊レポート概要

2006年に報告のあった海賊事件は239件で、昨年より37件、約13%減り、3年連続の減少となった。世界各地域で海賊発生件数は減少傾向にある。

世界全体の約35%を占めた東南アジア地域での発生件数は、昨年の102件から83件と約19%の減少となった。特に世界で最も海賊事件発生件数の多いインドネシアにおいて、件数が昨年の79件から50件に減少した。これは海賊に対するインドネシアの法的執行機関および海軍の存在が、発生件数減少に大きく起因していると報告書では分析している。

昨年、事件が急増したソマリアを含むアフリカ地域も61件の発生と昨年から約24%の減少となったが、ソマリア沿岸での身代金目的のハイジャックやナイジェリアの誘拐等、生命を脅かす凶悪な事件は依然として発生している。

世界各地域で海賊発生件数が減少する一方、インド亜大陸地域では、昨年の36件から53件へ唯一発生件数が増加している。この53件の内、47件の海賊事件がバングラデシュで発生しており、インドネシアの50件に次ぐ世界第2位の海賊事件発生国となった。特にバングラデシュ・チッタゴン港で、停泊・錨泊中の船舶が襲撃されるケースが急増していることから（46件）、報告書では、同港を世界で最も危険な港として警戒するよう呼びかけており、バングラデシュ政府の事件への対策が十分でないとしている。（[表1～3]参照）

[主な事件の概要]

- (1) 2006年7月2日、インドネシア時間の9時30分頃、航行中のインドネシア籍「Pacific Spirit」号が、マラッカ海峡において、重火器で武装した海賊に襲撃された。同船は、インドネシア・北スマトラ Lhokseumawe へ国連の津波救済物資を運ぶチャーター船であった。軍の作業着を着た6名の海賊は、貨物書類を見せるように要求し、現金と乗組員の私物等を奪い立ち去った。その際、船長に対し、この件を報告した場合、次回同じ航路を通過する際に殺害すると脅した。

翌日の7月3日、ほぼ同じ場所で同じような時刻に、国連津波救済物資輸送船「Bintang Samudra」（インドネシア籍）が12人の海賊に襲撃され、現金、燃料等を奪われた。海賊はアチェ州独立派のゲリラである自由アチェ運動（GAM）のメンバーを名乗っていた。

- (2) 2006年2月17日20時55分頃、シンガポールの貨物船「Name Withheld」号が、バングラデシュ・チッタゴンに錨泊中、10名の海賊に襲撃された。海賊は乗組員1名を人質に取り、暴行を加え、縛り上げた上、喉元にナイフを突きつけ脅した。当直の航海士が警報を鳴らし乗組員が集められたが、海賊はロッカーを壊し、船用品を奪って逃走した。船長は沿岸警備隊と港湾当局にこの件を報告したが、沿岸警備隊が捜査のためにやって来たのは翌日であった。

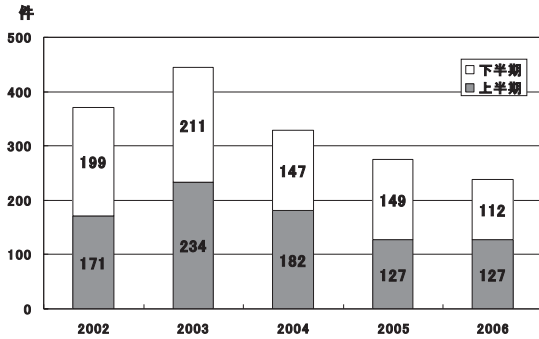
また、同船は同年3月4日深夜、同じ場所で錨泊中に12名の海賊に乗船されそうになり、一旦は退けたものの、約4時間後に再び襲撃され、海賊に乗り込まれた。この件に関しても、沿岸警備隊および港湾当局に報告している。

- (3) 2006年11月1日19時30分頃、セントキッツ＆ネーヴィス籍の一般貨物船「MV Veesham I」号が、ソマリア Elmann 沖を航行中に武装した海賊にハイジャックされた。海賊は同船を Obbia（北方）へ向かわせ、船長以下14名の乗組員と同船の解放の見返りとして身代金を要求した。

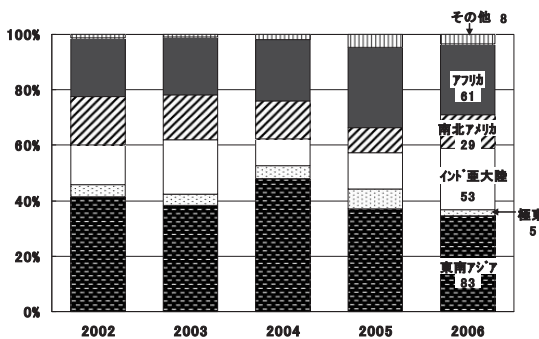
11月7日、イスラム法廷連合（The United of Islamic Court）の民兵が、銃撃戦の末、海賊から

同船を奪い返した。この銃撃戦で海賊2名が負傷したが、乗組員に怪我はなく、同船は船長に引き渡された。この件に関し、身代金は払われてはいない。

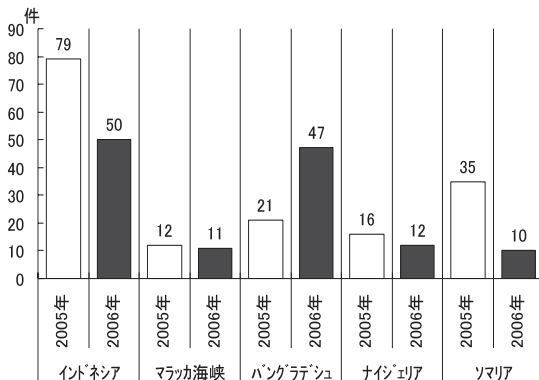
[表1] 海賊発生件数推移



[表2] 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



[表3] 主要5か国・地域の海賊発生件数(昨年比較)



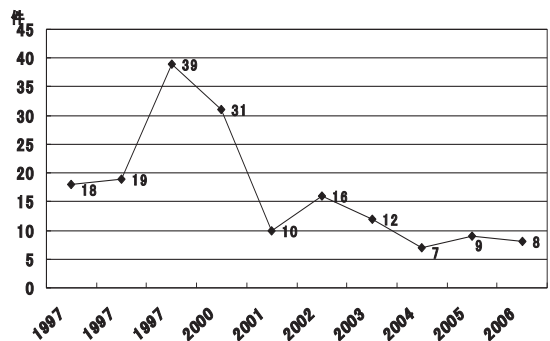
2. 国土交通省わが国関係船舶における海賊被害状況

国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等から報告のあった、2006年における日本関係船舶(邦船社が所有、運航、用船している外航船舶)の海賊等の被害状況について取りまとめた。

(1) 被害件数

2006年において、わが国関係船舶が海賊に襲われた件数は8件で、昨年の9件から減少した([表4]参照)。被害船の船籍別内訳は、パナマ籍7隻、バヌアツ籍1隻となっており、日本籍はなかった。また、被害船舶のうち、日本人が乗船していた船舶は2隻であった。

[表4] わが国関係船舶における海賊行為等による被害発生件数の推移(過去10年)



(2) 発生海域

地域別に見ると、バングラデシュとタンザニア沖で1件ずつ発生した事案以外は、インドネシア周辺海域で発生している。

(3) 被害状況

海賊行為等による死者、行方不明者および負傷者はなかったが、海賊に縛り上げられ金品を強奪される事件があった。また、昨年は航行中に襲撃されるケースが多かったが、2006年は錨泊中、停泊中に襲撃されるケースが8件中6件であった。

(海務部：伊東)

海運紹介映画「日本の海運」の制作について

当協会は、このたび海運紹介映画「日本の海運」(18分)を制作いたしました。この映画は、一般の幅広い層の方々を対象に日本の海運の役割と重要性を日常生活の中で人々が織り成す4つのショートストーリーをたどりながら、自然にご認識いただけるように作成しています。本編の構成は以下の通りです。

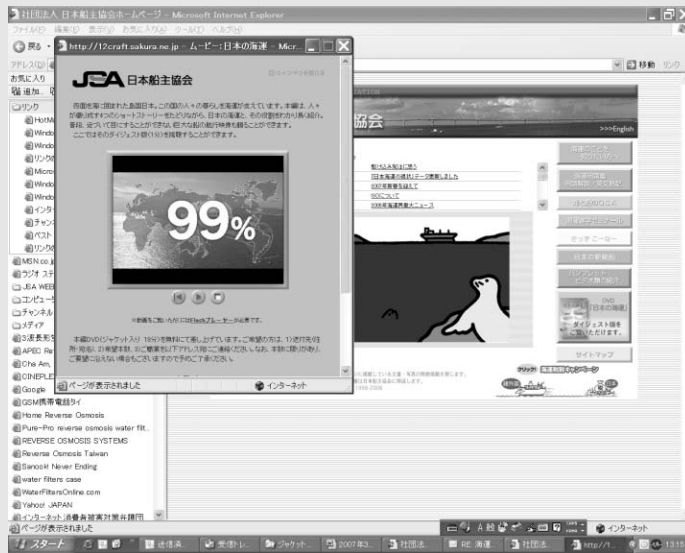


▲DVD ジャケット

【日本の海運】

- 第1章 食材は海を越えて
- 第2章 世界をつなぐ贈り物
- 第3章 幸せを運ぶ船
- 第4章 明るい未来を運ぶため

本編は、主にDVDを媒体として、教育機関・視聴覚ライブラリー・生涯学習センター・関係博物館、各種イベントにて無料で配布していくことに加え、協会ホームページ(<http://www.jsanet.or.jp/index.html>)にてダイジェスト版(1分間)をオンラインで視聴できるようにし、併せて希望者にはDVDの送付申し込みもできるようにしており、幅広く多くの方々にご覧いただいて海運の理解促進に努めることとしています。



▲当協会 HP の映画ダイジェスト版視聴画面

本編は、各種講演会・ゼミの資料や配布物としてもご利用いただけます。本DVD(無料)をご希望の方は、上記ホームページからの他、送付先住所、宛先、希望本数を当協会総務部(広報関係:FAX 03-5226-9166、e-mail:pub-office@jsanet.or.jp)までお申し込みください。

なお、本数に限りがありご要望に沿えない場合もございますので予めご了承ください。

(総務部:高橋)

今治にて、平成19年度税制改正に伴う船舶特別償却制度の新たな設備要件についての説明会を開催

当協会は、去る2月27日愛媛県今治市において、当協会会員をはじめ四国域内の外航船主、造船事業者など地元海運関係者50名以上の参加を得て「平成19年度税制改正に伴う船舶特別償却制度の新たな設備要件」についての説明会を開催した。

当日の説明会では、はじめに当協会植村常務理事より、平成19年4月1日以降適用となる海運関係係制の概要についての解説があり、平成18年12月14日に発表された自由民主党平成19年度税制改正大綱で発表された「トン数標準税制」の扱い、「船舶償却制度の延長」、「国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例の延長」、「スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において整備される荷さばき施設等に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置」「償却制度の改善」などについて説明（詳細については本誌2007年1月号P.2参照）があった。

その後、国土交通省海事局総務課課長補佐禮田英一氏より『船舶等の特別償却制度』の新たな設備要件全般について配布資料（省略）に基づき詳細な説明が行われた。

地元海運会社、造船事業者から多くの質問があり、特に特別償却制度の維持は、海運事業を行う上で不可欠であるとの意見が多く、同制度改正による影響など多くの関心が寄せられた。

※平成19年4月以降適用される船舶特別償却制度の財務省告示の公表後、同制度概要について当協会会員各位宛報告するとともに本誌4月号に掲載いたします。

（企画部：松本）



▲平成19年度海運関係係制の概要を説明する当協会植村常務理事、右は国土交通省海事局総務課課長補佐禮田英一氏



▲船舶特別償却制度の新たな設備要件についての説明会の模様

JSA
社団法人日本船主協会
webを
見よう!!



① オピニオン



当協会機関誌「せんきょう」に掲載された巻頭言をご紹介します。

当協会は1998年11月のホームページ開設以来、海運業界の取り組みを初めてして様々な情報を発信しています。

海運トップの声である「オピニオン」や「海賊インフォメーション」、「統計データ」などの情報もお届けしています。さらに、「海運雑学ゼミナール」には、各種情報が満載です。また、人々の暮らしを支える海運業界を紹介するDVD「日本の海運」のダイジェスト版もご覧いただけます。

海運・海・船のことなら当協会のWEBページをぜひご覧ください。

② プレスリリース



協会からのお知らせを随時掲載しています。

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

1. 世界経済の概観
世界経済は、特に中国がアジア経済の中心として発展を遂げ、過去で、2004年第4四半期は、世界経済の成長を牽引する重要な役割を果たした。アジアは、世界経済の成長を牽引する重要な役割を果たした。2007年1月、世界経済の成長を牽引する重要な役割を果たした。2007年1月、世界経済の成長を牽引する重要な役割を果たした。2007年1月、世界経済の成長を牽引する重要な役割を果たした。

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

アジア船主フォーラム(ASFF)シャッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第1回中間報告の概観と概観

2. 船主と船主の責任
船主と船主の責任は、中国向け航運市場の拡大と船舶の需要の増加を背景として、2006年の航運市場の成長を牽引する重要な役割を果たした。2007年1月、船主と船主の責任は、中国向け航運市場の拡大と船舶の需要の増加を背景として、2006年の航運市場の成長を牽引する重要な役割を果たした。2007年1月、船主と船主の責任は、中国向け航運市場の拡大と船舶の需要の増加を背景として、2006年の航運市場の成長を牽引する重要な役割を果たした。

『日本の海運』

当協会では、海運をより多くの方々にご理解いただけるよう海運紹介映画「日本の海運」(18分)を制作しました。ホームページからは、そのダイジェスト版(1分間の動画)が、どなたでもご覧いただけるようになっており、ご希望の方には併せてお申し込みができるようになっています。



JSA 日本船主協会

国産を旗に国産から島国日本。この国の人々の暮らしも海運が支えています。本編は、人々の暮らしを4つのショートストーリーでたどります。日本の海運と、その役割をわかり易く紹介。巻頭、途次で目にするのができない魅力的な映像を撮ることもできます。ここではそのダイジェスト版(1分)を掲載することができます。



※動画をご覧いただくにはFlashプレーヤーが必要です。

本編DVD(ジャケット入り 18分)を無料にて寄らせています。ご希望の方は、1) 送付先(住所・宛名)、2) 希望本数も以下アドレス宛にご連絡ください。なお、本誌に限りがあり、ご希望に添えない場合がございますのでご了承ください。

3 統計データ

海運に関する様々なデータを掲載しています。関連の出版物もお問合わせください。

4 環境コーナー

海運業界の環境問題への取り組みなどをご紹介します。



5 海運用語集

海運業界でよく使われる用語を解説しています。英文略語の解説もあり、人気のコーナーです。



6 海と船のQ&A

海と船に関する様々な疑問を読み物形式でやさしく、わかりやすく解説しています。





FREEDOM ACE (フリーダム エース)

／株式会社 商船三井



船の主要データ

- 1) 船名 フリーダム エース
(FREEDOM ACE)
- 2) 総トン数 60,175トン
- 3) 重量トン 19,093トン
- 4) 全長 199.99m
- 5) 船種 自動車専用船
- 6) 積載台数 6400台 (基準小型車換算)
- 7) 航海速度 20.65ノット

船の生い立ち

2005年2月、三菱重工業神戸造船所で竣工しました。2004年から2006年にかけて竣工した12隻シ

リーズの第4船で、主に日本を中心とするアジアから、欧米やアフリカなどに向けた輸出完成車輸送に従事しています。竣工以来、旺盛な輸出需要に支えられ、大車輪で世界を駆け回っています。

当社の自動車船隊は、現在90隻を数えるに至っていますが、完成車の海上輸送荷動きは今後も中長期的に堅調に推移すると見込まれ、更なるサービスの充実が求められています。また現有船隊中には一部高齢船も含まれることから、船腹需要の拡大に対応することと、最新の安全運航設備を備え、当社グループも開発に加わって実現した新たな環境対応を施し、更にはHSE (Health, Safety & Environment)にも配慮した最新鋭の船舶により

高齢船をリプレースしていくことも念頭に、積極的な新造整備による船隊の拡充を行っています。環境負荷を増大させることなく拡大する市場ニーズに的確に対応できる船隊構成で、各トレードに適正船型を配していきます。

本船の特徴

環境にやさしい商船三井の自動車船

FREEDOM ACE の船型は、船首端部を斜めにカットしラウンド形状にし、更にも上甲板船側部に全長にわたる段差を設けるという画期的なアイデアで省エネを実現し、2003年のシップ・オブ・ザ・イヤーを受賞した COURAGEOUS ACE がベースとなっています。

自動車船は、その独特の船型から風圧を受ける面積が大きく、風にあおられ斜めに進む「斜航」の発生率が他の船型より大きくなっています。燃費効率を下げるこの「斜航」を軽減したのが、ユニバーサル造船との共同研究で生まれた COURAGEOUS ACE の船型で、以降、商船三井の新造自動車船は、すべてこの船型を採用、さらに進化を続けています。

省エネルギーや荷役効率の向上などに種々の工夫などを凝らした、商船三井の新鋭自動車船 FREEDOM ACE の主な特徴をご紹介します。

- ① 喫水線以下の船型を、従来型より推進抵抗を8%削減する超スリム型省エネルギー・デザインとした。
- ② COURAGEOUS ACE 以降採用している船首部分のラウンド形状を引き続き採用することに加え、甲板上の船側部にある船内換気装置カバーの天井部分の角を取ることで（特許取得）更に風の抵抗を軽減した。

- ③ ①②により合計約14%のCO₂削減効果が期待できる。
- ④ 万一の座礁の際も燃料油の流出リスクを大幅に軽減する、二重底構造の燃料タンクを採用し、海洋環境に配慮した。（当社と三菱重工業で特許出願中）
- ⑤ メインエンジンシリンダへの潤滑油の注入方法を、噴射式に変えることで、潤滑油の消費量を削減するうえ、排気ガス中の粒子状物質を約30%減らす。
- ⑥ 全層背高車対応のデッキ構成、上層階層に直結する可動式ジャンピングスロープの導入などにより、荷役効率を飛躍的に向上させた。
- ⑦ 係船装置の最適配置を行うと同時に、アンカーなど艀装品を左右非対称に配置した結果生じたスペースを利用し、積載可能台数を増やした。
- ⑧ 12層のカーデッキのうち2層が、可動式。背高車の積載数に応じて高さを調節できる。
- ⑨ ④⑥を従来の概念にとらわれず、設計段階から見直したことにより、従来は両サイドのタンクで非常に狭くなっていた下層デッキの船内を、当シリーズからは上層デッキと同じ船幅の広い船内を確保し、荷役の安全性を飛躍的に向上させた。
- ⑩ ギャレーから出た残飯を航海中に発酵させ有機物にかえる装置を備えており、日本帰着時に陸揚げ後、有機肥料として無料で配布し好評を得ている。

フリーダムエースエピソード

日本－中東間の航海を終えて

原油等の天然資源価格の高騰で潤う中東地域への自動車輸送も増えています。日本で満載した完



成車を各地に届けるこの航路は、入出港で忙しい航路です。昨年秋の航海では、シンガポールまで約7日の航海、その後11日でホルムズ海峡までの4ヶ所に寄港し、その後ペルシャ湾内は5日で7ヶ所に寄港しました。

昨年この航海に、入社3年目の陸上社員が研修乗船しました。まさに、この航路の配船計画を担当する社員が運航の現場を経験し、日々の業務に活かしてゆくことが目的です。研修生のスナップを織り交ぜながら、運航中のFREEDOM ACEを紹介します。

中東では、土木建設が盛んなので、この航路には建設機械が多く積載されます。積みつけの前には入念な打ち合わせをします。通常は、ホールドの高さは途中で変えませんが、必要に応じて臨機



応変に対応、可動デッキの機能を存分に活かします。また、ラッシングの確認は甲板部総員体制で行います。

航海中の健康管理

航海の間は、荷役中でない限り、毎日13時に体操をします。体操の時間は、心身をリフレッシュし、午後からの仕事への気合を入れるひとときであり、太陽の光をたくさん浴びて、健康管理の一助にする時間でもあります。体操は、ラジオ体操第一および第二。甲板上の拡声器から、自動車船の広々とした甲板に聞きなれたメロディが聞こえます。



日本から中東向けの航路では、シンガポール、インドや中東諸国の港に、日本で積んだ車を降ろ

してまわります。着岸、荷役、離岸と緊張の度合いがもっとも高い2週間ほどがすぎたあとのバラスト航海中には、ホールド内でジョギングやバトミントン、甲板ではバスケットボールなどで、思いっきり心身をリフレッシュします。しかし、これもつかの間、日本への入港が2日後にせまると、次の航海のプランが届きます。背高車の積載数などにあわせ、カーデッキの高さを調節し、次の航海に備えます。



ペルシャ湾から日本（船長の回想から）

ペルシャ湾を出ると冬のインド洋はべた凧。一路日本に向けて快調に航行中、本社から次の航海の連絡が入った。9日までに日本に帰着すれば、北米東岸向けに配船されるとのこと。しかし、シンガポールから先の南シナ海では時化も予想され、最新鋭のFREEDOM ACEでもかなり厳しいスピードが要求される。パナマ運河を越えたことのない船長は、ニューヨークの自由の女神に会えることを祈って主機をフルに回した。

しかし、シンガポール海峡を抜け、南シナ海に入ると北からの季節風が予想通り強まり、海は大時化、船は上下に激しくピッチング、急激に速力が落ちてしまった。安全第一、自然には逆らえな



▲パナマ運河を越える FREEDOM ACE

い。おさまることのないピッチングで、9日の日本帰着は不可能と本社に連絡、遅れた場合は11日起こしのアフリカ航路に配船されるとのこと。かくして、船長5航海目のアフリカ行きが決定し、正月は、南アフリカの洋上で迎えることになった。



▲元旦。ブリッジに集合し記念撮影



5
9
日

IMO 第51回防火小委員会 (FP51) がロンドンにて開催された。(P. 2 海運ニュース参照)

16
日

「交通政策審議会海事分科会 (分科会長: 馬田一・日本鉄鋼連盟会長)」の第12回会合が開催された。(P. 10 海運ニュース参照)

16
日

「船員に係る労働契約・労働時間法制検討会 (座長: 野川忍・東京学芸大学教授)」の第7回会合が開催された。

19
日

IMO 第11回無線通信・搜索救助小委員会 (COM-SAR11) がロンドンにて開催された。

23
日

(P. 4 海運ニュース参照)

27
日

平成18年2月に採択されたILO 海事労働条約の批准および国内法化にむけた「ILO 海事労働条約国内法化勉強会 (座長: 野川忍・東京学芸大学教授)」の第6回会合が開催され、中間とりまとめが決定された。

27
日

当協会は、今治市において平成19年度税制改正に伴う船舶特別償却特別制度の新たな設備要件についての説明会を開催した。
(P. 21 囲み記事参照)

28
日

ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第19回中間会合が沖縄にて開催された。
(P. 6 海運ニュース参照)



船協だより

公布法令（2月）

- ⑥ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第4号、平成19年2月14日公布、平成19年4月1日施行、一部平成20年4月1日施行）

陳情書・要望書等（2月）

提出日：2月14日

宛先：海上保安庁 石川長官、杣田交通部長
件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要旨：毎年、「こませ網漁業」が海上交通安全法上の航路を含む備讃瀬戸海域で行われるが、その盛漁期である3月から6月にかけては、これによる航路閉塞という事態が度々発生している。この結果、航路通航船舶は航路外航行を余儀無くされ非常に危険な状況が発生し、あるいは航路入航の中止などに至る場合もある。このような状況では船舶の座礁・衝突事故という重大海難の発生が懸念されることから、航路内に少なくとも300メートルの安全な可航水域を確保する事などについて配慮願いたい。

国際会議の予定（4月）

会議名：IMO 第11回ばら積み液体およびガス小委員会（BLG11）

日程：4月16日～20日

場所：ロンドン

会議名：ASF 船舶保険・法務委員会（SILC）第12回中間会合

日程：4月17日

場所：香港

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
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
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2006年2月	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	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7
2007年1月	5,953	5,955	△1,907	18.9	11.1

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

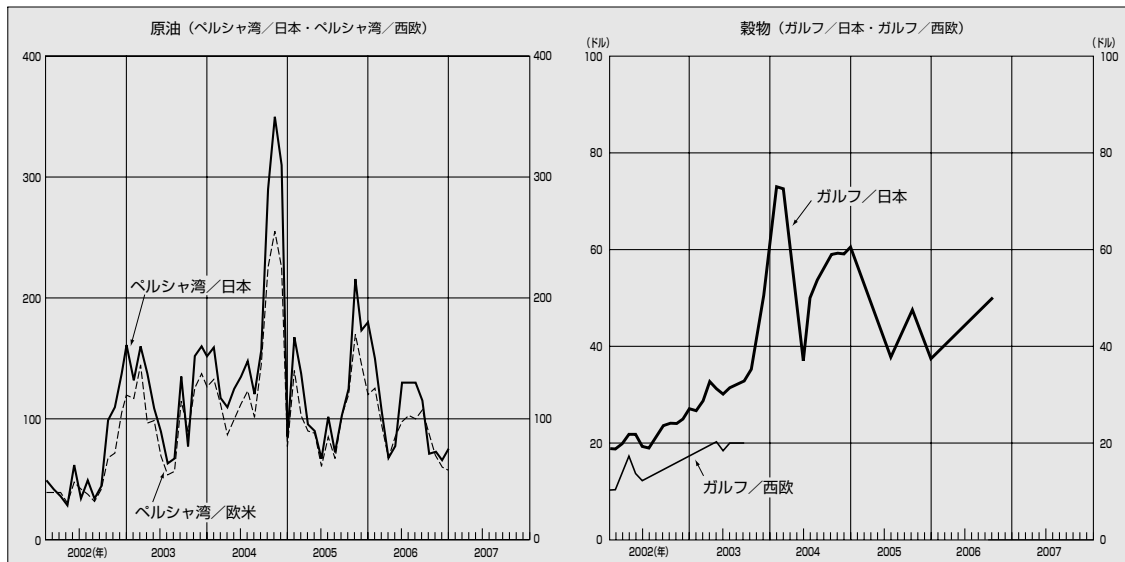
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年3月	117.31	115.82	118.86
4	117.13	114.30	118.67
5	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48

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
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
2006	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 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
9	7,312	0	7,312	1,485	285	28	5,480	0	94	0	24,416	9,361
10	6,992	0	6,992	1,550	534	0	4,858	0	50	0	25,679	6,450
11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137
2	6,144	0	6,144	810	70	44	5,220	0	0	0	23,640	13,636

(注) ①マリティム・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					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	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	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00			140.00	112.50	125.00	85.00		
3	137.50	75.00	106.50	66.50			102.50	75.00	95.00	57.50		
4	96.00	80.00	68.00	50.00			90.00	72.50	67.50	55.00		
5	90.00	62.50	77.50	67.50			88.25	62.50	85.00	55.00		
6	67.50	52.50	130.00	82.00			61.25	50.00	97.50	70.00		
7	102.00	73.75	130.00	91.00			85.00	62.50	102.50	80.00		
8	72.50	56.50	130.00	90.00			67.50	60.00	100.00	85.00		
9	102.50	62.50	115.00	105.00			102.50	65.00	107.50	85.00		
10	125.00	90.00	71.00	67.50			120.00	87.50	89.50	65.00		
11	216.00	135.00	72.50	60.00			170.00	130.00	70.00	60.00		
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

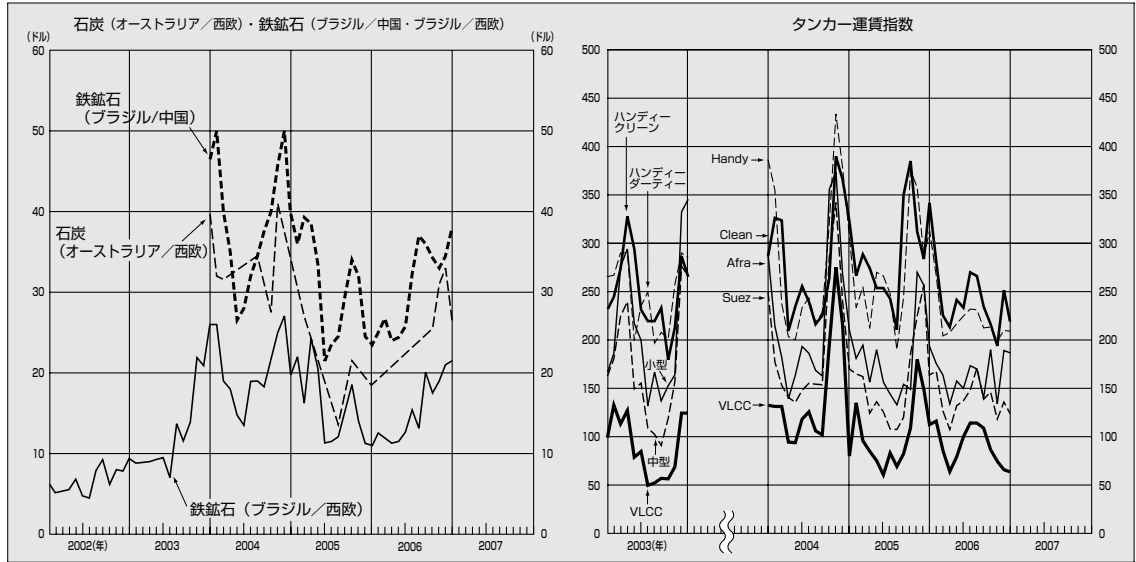
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45							
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10	50.50	50.25						
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)

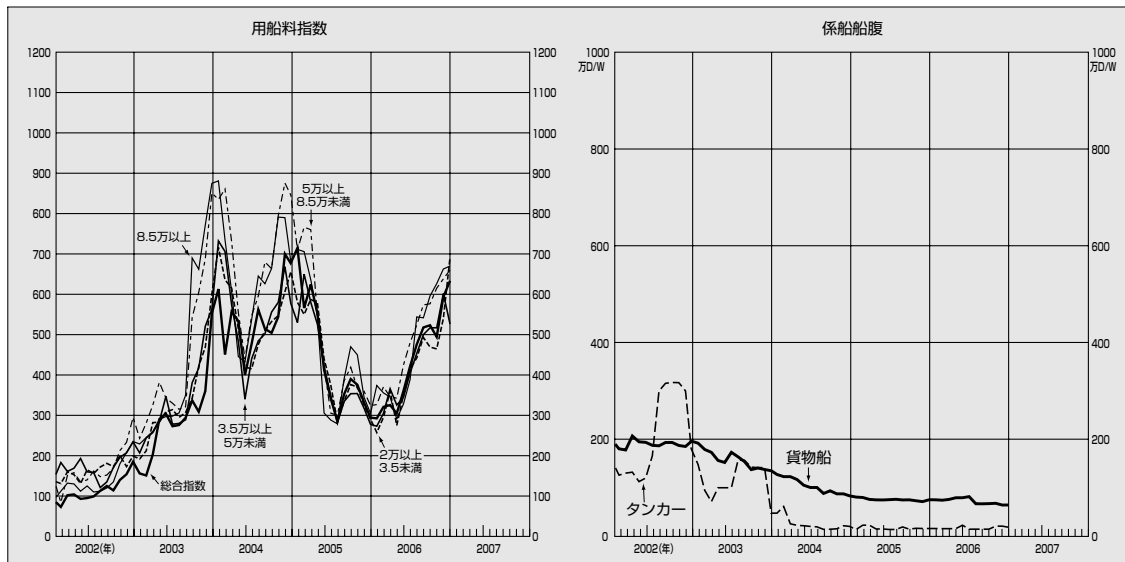
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20			23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	26.50		24.99	21.00			12.50			
3	—	—			26.75	18.50			—			
4	—	—			24.00	20.90			11.25	9.85		
5	—	—			24.30	19.70			11.50	10.50		
6	—	—			25.75	22.00			12.70			
7	—	—			32.25	23.75			15.40			
8	—	—			37.00	31.00			13.10			
9	—	—			36.00	28.50			20.25	17.90		
10	25.50	—			34.25	29.00			17.50	13.45		
11	31.00	—			33.00	29.50			19.00	15.50		
12	33.00	—			34.45	31.50			21.00	20.50		

(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														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342					
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	63	124	187	209	219
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225					
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213					
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241					
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233					
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271					
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266					
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234					
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217					
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194					
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251					
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4					

(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・ターティ: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	2004		2005		2006		2007					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	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328							4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493							
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495							
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495							
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739							
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191							
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318							

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	2005						2006						2007					
	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	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	152	642	642	34	135	189
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172						
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170						
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170						
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170						
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227						
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151						
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151						
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151						
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151						
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205						
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205						

(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。

編集雑感

妻の兄に誘われて、生まれて初めて水戸の偕楽園へ行って梅を観てきた。

娘の高校受験のこともあり、昨年のお盆に田舎（いわき市小名浜）に帰省して以来、約半年ぶりの家族4人揃っての遠出であったせいも、小学校5年生の息子が一番喜んでた。

上野発の特急列車に1時間程ゆられて偕楽園臨時駅に降り立つと、水戸の梅まつり期間限定のサービスとのことだが、水戸の梅大使なる着物姿の綺麗なお嬢さん達が出迎えてくれた。常磐神社の参道の石段を登り東門から園内に入ったが、途中の参道沿いには、土産物屋や露店が立ち並びまるで縁日のような賑わいであった。学生の頃から幾度となく帰省等で常磐線を利用する度に、車窓を流れる景色の一部としか認識していなかったが、広大さと梅の木の多さに吃驚した。

ボランティアガイドの説明によると、偕楽園は、金沢の兼六園、岡山の後楽園とともに日本三名園のひとつに数えられ、水戸藩第九代藩主徳川斉昭

公によって造られ、園内には約100品種、3,000本もの梅の木が植えられている。斉昭公は、戦の備えとして梅の実を蓄えておく目的で、江戸屋敷の梅の実を集めて水戸に送り苗を育てさせ、偕楽園や水戸藩の藩校であった弘道館に植えさせたばかりではなく、領民の家々にも植えることを奨励したとされる。それは、弘道館に建っている「種梅記」の碑文に、「實則含酸止渴為軍旅之用 嗚呼有備者无患」と記されているとのことであった。

幕末のこの時期、列強との戦を視野においていたのかどうかは定かでないが、食糧自給率が低下しているこの国の現状を、斉昭公は、嘆いているのだろうか。

後世にこのような素晴らしい名園を残して頂いた先人達の労苦に感謝しながら、花の美しさと香りを堪能して帰途についた。

三洋海運株式会社

総務部 副部長 荒井 正樹

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ部長
飯野 海運 総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船 総務部副部長
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 社長室副室長（経営企画担当）
三洋海運 総務部副部長
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長

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 収
園田 裕一
山脇 俊介

編集後記

もう10年以上の付き合いになるこの時期の訪問者～それはスギ花粉。

一度発症してしまうと現在のところ完治は難しいようで、今年こそはと毎年かすかな希望を抱きつつ、現実に打ちのめされる日々が続いています。対策の研究も商品も年々進んでいて、昨年はネトル等のハーブティーやヨーグルト、一昨年は甜茶を飲み続け（そして途中で挫折）、今年も新商品を試してみましたが、効果は見えず。体質改善とは一朝一夕にいかないものです。

ビジネスにおいても、直ぐに結果が出ない業務等に出会ってしまった場合には地道な努力や積み重ね、忍耐が必要なこともあります。業界にはこの春も多くの新しい方が入社されますが、どんな場面に直面してもそれを越えて大きく飛躍されることをお祈りしております。（MN）

せんきょう3月号 No. 560 (Vol. 47 No. 12)

発行●平成19年3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●株式会社タイオグラフィック
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)

