



ASF SERC

ASF Shipping Economics Review Committee

c/o Japanese Shipowners' Association
Kaiun-Building, 6-4 Hirakawa-cho 2-chome
Chiyoda-ku Tokyo Japan 102-8603
E-mail : int@jsanet.or.jp
Tel:+81-3-3264-7180 Fax:+81-3-5226-9166

2015年3月11日：クアラルンプール（マレーシア）

*2015年3月13日：東京で発表

<試訳> 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27回中間会合（クアラルンプール）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）の第27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23名が出席し、2015年3月11日にクアラルンプールで開催された。出席者名簿は添付の通りである。SERCメンバーは同席の顧問弁護士による監視の下、会合プログラム全体に亘って各種競争法を固く遵守の上、意見および情報交換を行った。

1. 世界経済

米国においては、緩和的な金融政策と、失業率および消費者の購買意欲の改善が相俟って、安定的な経済回復が続いており、この上昇傾向は2015年も続くものと見られる。欧州では、2014年は英国とドイツが着実な成長を示した一方で、他のEU諸国は設備投資の停滞と低インフレによる経済の低迷に悩まされている。2015年は、原油安が引き続き欧州の景気回復を後押しすることが期待されるものの、高失業率と一部の国における政情不安が回復を鈍らせる可能性も指摘されている。アジアでは着実な成長が続いており、中国は高成長から中成長の時代に徐々に移行しつつあるものの、引き続きアジアにおける経済成長の中心的存在である。インドとアセアン諸国においても、米国の需要回復に伴う輸出マインドの高まりにより、着実な成長が維持されるものと見られる。これらを総合的に見れば2015年の世界経済は緩やかな成長を維持するだろうと考えられ、加えて、原油価格が引き続き低水準に止まれば、世界経済に更なる成長が期待できる。

2. ドライバルク／タンカー部門

1) ドライバルク船

2011年以降、ドライバルク船市場は全体として困難な状況が続いているが、2014年を見ても、ドライバルク貨物の需要が総じて堅調であったにもかかわらず、船腹需給が不均衡

な状態であったことから、全船型にとって厳しい市況のままであった。

2015年も船腹過剰の状況は継続するであろうが、以下の見込みを踏まえれば、近い将来、ドライバルク船市場の需給バランスは徐々に均衡に向かうであろうと予想される。

- 新造船の竣工ラッシュは峠を越え、船腹拡大のピークは過ぎたと思われること、
- 船腹発注量の減少や一定量の既存船解撤によって、船腹量の増加が今後抑制されると
と思われること、
- コンスタントな世界経済の成長により、船腹の需要は底堅いと思われること。

2) タンカー

原油価格の下落と冬季の原油需要増が相俟って船腹需給バランスの改善が得られたことから、2014年の秋以降、タンカー市況（特に原油タンカー）は堅調に推移してきている。原油安によって、この状況は2015年も続くと見られる。しかしながら、将来的な原油需要の不確実性や、今後数年間における新造船発注が予想以上に増えるといった懸念も指摘された。

3. 定期船部門

太平洋航路とアジア域内航路におけるマクロ経済的な傾向について意見交換を行い、太平洋航路については米国の好調な経済によって需要が着実に伸びており、同航路市況も比較的堅調であることが話し合われた。この好ましい傾向は2015年も続くと見られるものの、他航路からの大型船転用が市況に影響を及ぼす可能性があるため、持続可能な事業環境の確保に向け、経済的合理性のあるアクションを自主的に行うことがアジア船社にとって重要である。

また、太平洋航路に関し、米国連邦海事委員会（FMC）が恒常的な米国港湾混雑（特に西岸）の問題を2015年の最優先課題として取り組んでいるが、この関連で、米国西岸発着の物流を著しく阻害していた、国際港湾倉庫労働者組合（ILWU）と、太平洋海事協会（PMA）の長期に亘る対立を仲裁した米国政府の尽力に対し謝意を述べたい。米国西岸における港湾状況が早期に正常化することが望まれる。

アジア域内航路については、同域内における持続的な経済成長（特に中国、インドネシア、シンガポール）により、コンテナ貨物量が着実に増加している。一方で、効率的なアジア域内貿易にとっての深刻な障害となっている恒常的な港湾混雑（特にマニラ、ホーチミン、香港、シンガポール）については深く懸念している。また、他航路からアジア域内航路に転用される大型船や、安価な燃料価格がもたらす配船数増加によって船社間の競争が激化され、市場にどのような影響を与えるか注目していきたい。

4. 独禁法適用除外制度

複数の国・地域における競争当局の最近の動きが報告され、船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、海運業界や貿易業界全体の健全な成長にとって必要不可欠であるというASFの方針を再確認した。

5. その他

1) 運河問題

スエズおよびパナマ運河における最近の状況が報告され、一方的で、唐突かつ不合理な形で繰り返される通航料引き上げを抑止すべく、両運河庁と運河利用者の定期対話メカニズムの早期創設が重要であることを改めて確認した。ASFは国際海運会議所（ICS）等の国際海運団体と連携し、同対話メカニズムの早期創設に努めるべきである。

2) 米国LNG輸出

最近の、米国LNG輸出への自国籍船利用奨励に関する米国議会の動きが報告された。ASFはICS等の国際海運団体と連携し、米国政府に対してこのような自国籍船保護策の導入を抑えるよう働きかけ続けるべきである。

3) 船舶からのCO₂排出に係る報告義務に関するEU独自規則

EUがこのほど、船舶からのCO₂排出に対する金銭的罰則制度導入のステップとも成り得る、一方的かつ地域的な規則を採択したが、この動きに対し、船舶による大気汚染防止問題関連の規制については、総合的かつ適切に対処できる唯一の国際的プラットフォームである国際海事機関（IMO）において検討されるべきであると考えられる。これに関連し、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）の締約国会議が、国際海運・航空業界に対し、緑の気候基金（Green Climate Fund : GCF）への多額の金銭的支援を課すとの考えも未だ保持していることについて懸念している。

* * *

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）は、アジアの船社の上級役員が海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討する場である。SERCの目的は、入手可能な経済データを考察し、主要貿易や海運政策の問題に関する展望を共有することにより、経営意思決定の質を高めることである。

* 本件に関する問い合わせ先：日本船主協会 企画部 中村（Tel：03-3264-7180）

備考：本試訳はご参考までに日本船主協会事務局で作成したもので、会合で採択された了解事項は英
文版が正文となります。
