

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2005

11

●No.544●



せんきょう

11

NOVEMBER 2005

■巻頭言	1
海の安全 日本船主協会 常任理事 三光汽船株式会社 代表取締役社長■松井 毅	
■海運ニュース	2
国際会議レポート	2
1. 船舶を利用したテロ行為抑止に向け改正SUA条約を採択 —SUA条約およびプラットフォーム議定書の改正に関する外交会議について—	
2. 油濁補償制度見直し議論に結論 —国際油濁補償基金第10回総会等の模様—	
内外情報	5
1. 船舶用燃料油の高騰問題について —燃料油価格高騰問題について関係方面へ理解と支援を求める—	
■寄稿	8
台風の活動の長期的な変動と情報の適切な利用 気象庁 予報部 予報課 太平洋台風センター 技官■羽田 純	
■国際海事World & webから	12
国際労働機関 ILO	
■Washington Report	14
海運日誌(10月) 11	海運統計 17
船協だより 16	編集雑感 表3
囲み記事	
・パンフレット「Shipping Now 2005」の発行	7

海の安全

日本船主協会 常任理事
三光汽船株式会社 代表取締役社長

松井 毅



ロイズ保険組合は、本年6月、新たに他の水域と共にマラッカ海峡及び隣接諸港についても船舶戦争保険除外水域に指定し、日本の主要損害保険各社は、本年9月1日より同水域に割増保険料率を適用するようになった。日本の原油輸入量の8割超が通過するだけにこの決定には大きな影響が生じるとして反響を呼んだ。ロイズ保険組合が戦争・テロ危険の専門コンサルタントにより示された、同水域での海賊行為が、自動兵器など高度の武器を使用するようになってきたこと、組織的なグループとして行動していること、また身代金目的に誘拐を行うケースが増加していること、そして海賊がテロリストと殆ど区別がつかなくなっているというアドバイスを受けてのことである。

国際商業会議所（ICC）・国際海事局（IMB）のレポートによれば、世界の船舶襲撃事件は2004年に全世界で325件発生しており、全世界的には減少する傾向にあるがマラッカ・シンガポール海峡においては30件と増加傾向にある。1日あたり200隻を越える大型船舶が通過していると言われているこの海峡での事件数が意味するものは、地政学的な位置の重要性からは決して小さいものでなく、二次災害の脅威から環境に対する影響も強く懸念されている。

国際航行に使用されているこの海峡の安全・治

安は領海を接する各国の海上警備機関に委ねられているが、その連携体制の充実が一層求められている状況にあって、船社も最終的には自衛責任があるだけに手を拱いているわけにはいかない。当社管理船でも不審船の接近を受けたり、追跡を受けたことが何度かある。幸い、警戒態勢をとっているため早期発見ができ、いずれも難を免れている。多くの船社同様、当社管理船舶に1,000メートル先の地点で活字を拾えるという投光器をブリッジに設置し、ドリルの充実と見張りを強化するなど船舶保安体制の強化に努めている。

おりしも、10月8日 war pool を形成する日本の損害保険会社はマラッカ海峡が戦争保険の除外水域に変わらないことを承知したうえで、インドネシア側寄港地を除いて割増料率を零とした。IMOによる各種勧告、わが国当局による旗国にとられない自主警備対策の環境整備にむけての取り組みと地域間協定策定の推進、そして船社等の自助努力等が評価されたものと思うが、これらの努力が実り、同水域の安全が確保され、除外水域から除かれるよう望んでやまない。



● 国際会議レポート ●

1 船舶を利用したテロ行為抑止に向け改正SUA条約を採択 —SUA条約およびプラットフォーム議定書の改正に関する外交会議について—

海洋航行の不法行為防止（SUA 条約）および大陸棚プラットフォーム不法行為防止議定書（プラットフォーム議定書）の改正に関する外交会議が、2005年10月10日から14日までロンドンのIMO 本部で開催された。

SUA 条約は、1985年に地中海でイタリア客船がパレスチナ・ゲリラに乗っ取られ、人質が殺害された事件を受け、シージャックに関する国際条約の整備のためプラットフォーム議定書とともに1988年に採択されたものであった。

その後2001年の米国同時多発テロ事件を受け、従来の航行の安全に加えて船舶または大陸棚に所在する固定プラットフォームを利用したテロ行為を抑止すべく2002年からIMO 法律委員会で条約改正が検討されてきた。

今回の会合は、これまで検討されてきた条約改正に係る議定書案を最終化・採択するもので、97カ国が参加した。

SUA 条約については、これまでのIMO 法律委員会での議論同様、外交会議においてもインド・パ

キスタンといった核拡散防止条約（NPT）未加盟国がNPTの原則をSUA 条約に盛り込むことは（条約改正に関する）そもそもの委託事項の枠を超えており、また、大量破壊兵器に関する議論はIMOの管掌範囲を超えているとの主張を繰り返した。更に両国は、「核関連物質等の輸送」および「汎用品（BCN 兵器—生物（Biological）／化学（Chemical）／核（Nuclear）兵器—の設計・生産に繋がる設備等）の輸送」に係る改正案は、NPT 加盟国と非加盟国を差別するものであり、ひいては非加盟国の核物質平和利用権に支障を及ぼすものであるとして改めて異論を唱えた。一方、ロシアは犯罪化の対象となる汎用品の範囲が各国総意に基づく明確なものとされていないとして、再三にわたり強い異議を唱えた。

こうした異論に対し、現案はこれまで十分時間をかけて議論し尽くされた結果により纏められたものであるとの見方が大勢だったため、議定書は大きな変更点もなく採択され、今回の決定事項を纏めた Final Act（最終文書）の各国署名により外

交会議が締め括られた。

採択された議定書は、IMO 事務局により公用語である 6 カ国語に翻訳された後、2006年 2 月14日から 1 年間で各国の署名期間として設定され、12 カ国が批准してから90日後に発効する。これにより、シージャック犯罪を主な対象としていた従来の SUA 条約(2005年10月現在締約国126カ国/世界商船船腹量の約 8 割をカバー)の範囲がテロ行為にも拡大されることになる。本議定書による主な条約改正点は以下の通り。

(1) 対象犯罪の拡大

テロの意図を持って爆発性物質・有害物質等を船舶に対して使用、もしくはそれらを船上で使用・排出することによる死傷行為、または、テロ行為に使用されることを知った上で爆発性・放射性物質/BCN 兵器/それらの原料/設計・生産に繋がる設備を輸送することが SUA 条約による犯罪化の対象に含まれた。

(2) 公海上での臨検に係る制度

締約国は、当該船舶のテロ犯罪行為関与を疑うに足る合理的な理由がある場合には、旗国の承諾の下に臨検を行うことができることとなった。臨検には旗国承諾が前提となっているが、当該旗国が条約批准の際(もしくは批准後)に、臨検要望国の照会から 4 時間以内に回答しなければ自動的に臨検を承諾する条件を受け入れることを IMO に通知していた場合は、旗国承諾がなくとも他国の臨検が可能となる。また、締約国は臨検実施においては以下を遵守するよう規定されている。

—海上における人命の安全を脅かさない必要性について配慮すること

—本船乗組員が基本的な人間の尊厳を尊重した方法で、かつ国際人権法を含む国際法の規定に従って取り扱われること

—船長は臨検の意図を通知され、最も早い時期に船主および旗国と接触する機会を与えられること

—船舶の不当な拘留または遅延を回避するための合理的な努力をすること。

また、臨検の結果、臨検行為を正当化する根拠が見つからなかった場合、締約国は臨検に伴う損害・損失を補償することが義務付けられている。

一方、大陸棚の固定プラットフォームを利用したテロ行為の抑止を目的としたプラットフォーム議定書については、特段の大きな議論もなく採択され、改正 SUA 条約に係る議定書同様、2006年 2 月14日から署名期間が始まるものの、発効要件は 3 カ国批准かつ改正 SUA 条約議定書の発効後に発効することとされた。

SUA 条約見直しに際し、ICS および ISF はテロ抑止を目的とした条約改正を強く支持する一方で、船主の合法的な商業利益および船員の人権保護の確保を訴えてきたが、最終的な条文は海運業界の懸念にある程度配慮した内容となった。

今後、わが国政府においても、改正 SUA 条約議定書の早期批准に向け、国土交通省・外務省・法務省等の関係省庁間で準備が進められることになっている。

(欧州地区事務局：中村)

2

油濁補償制度見直し議論に結論

—国際油濁補償基金第10回総会等の模様—

1992年国際油濁補償基金条約の第10回総会等が2005年10月17日から21日までロンドンの IMO 本部で開催された。

1. 1992年基金条約総会

国際油濁補償基金では2000年より基金作業部会で現行油濁補償制度の見直しについて審議が行われており、2005年 3 月開催の同作業部会には条約

改正の是非、および改正するならどの案件を改正するかといったことについて最終勧告 (Final Recommendation) を取り纏めることとなっていたが、船主責任については条約見直しを支持する側と条約改正によらず業界の自主的負担 (国際 P&I グループ (以下、IG) の volunteer scheme) による解決に委ねるべきとする側で意見はほぼ互角に分かれたため最終勧告を取り纏めることが出来ず、作業部会からの勧告なしに今次総会で最終的な結論を出すこととなっていた。(本誌2005年4月号P.4参照)

(1) 条約改正について(船主責任限度額の見直し)

船主責任に関する条約改正については、これまでの作業部会で意見が大きく二分されていたことから数回に渡り結論の先延ばしを繰り返していた。

今次会合では、作業部会を継続 (新たな委託事項で立ち上げる) して条約改正を審議することを主張する11カ国 (日、英、仏等) の共同提案、条約改正に反対し現行条約の維持とともに作業部会の活動終了を主張するギリシャ提案、および条約改正を行わないことを条件に業界の自主負担を拡大するとした IG 提案を中心に議論が行われた。

最大の焦点である船主責任の見直しに関する条約改正を行うことの是非については、改正賛成の立場からは限定的な改正 (Limited Revision) を支持するもの、また改正反対の立場からは良好に機能している現行制度を変更する必要はないとして加盟国のコンセンサスが無いなか改正を行うことに抵抗を示すなど、これまでの作業部会と同様に夫々の見解が繰り返され賛否は大きく分かれたままお互いの溝が埋まることはなかった。最終的には、条約改正に対する支持が加盟国のマジョリティー (議長のカウントによると、11カ国提案支持が23カ国、ギリシャ提案支持が28カ国) を得ることが出来なかったため、条約改正の議論はこれ以上進めないこととし、総会の議題から削除することが決定された。

一方、IG より提案のあった自主負担の拡大

(STOPIA の92CLC 全加盟国への適用および TOPIA) については、業界間の負担割合の問題を解決する現実的な提案として、条約改正反対派を中心に支持を得るところとなった。上記の通り、条約改正議論に決着が着いたことから、今後は IG 提案の実施を原則進めていくこととなったが、提案の文言や前提条件について改善を求める国もあったことから、基金事務局長と業界で検討の上、2006年2月に開催予定の次期総会で具体的な審議が行われることとなった。

(2) 油のサブスタンダード輸送に関する作業部会の設置

2005年3月開催の同基金作業部会で IG より提案のあった油のサブスタンダード輸送に関する新たな作業部会の設置について、その是非を今次総会で結論を出すこととなっていた。(本誌2005年4月号P.5参照)

本件に関し議長からは、同作業部会の焦点は IMO の領域である技術的側面に踏み込むものではなく、あくまで経済的側面からクオリティー・シッピングへのインセンティブやサブスタンダード船へのデイスインセンティブを検討することである旨説明があったが、依然としてサブスタンダード船は IMO で取り扱うべき問題であり当基金での検討には反対する国もいくつかみられた。しかしながら、日本をはじめマジョリティーは作業部会設置を支持したことから、今後は、作業部会の委任事項に関するドラフトを関心国等で検討することとし、それを2006年2月開催予定の次期総会において審議することとなった。また、IMO との関係を懸念する見解に対して豪州から提案のあった IMO と IOPC 基金との合同作業部会設置の可能性についても検討を行うこととした。

(3) その他

基金事務局長の任期が2006年10月末をもって満了することから、次期事務局長立候補者のあいだで選挙が行われ、Willem Oosterveen 氏 (オランダ) が次期事務局長に選出された。就任は2006年11月から4年間となる。

2. 1992年基金理事会および1971年基金運営評議会

1992年基金の運営問題について詳細な検討が行われたほか、エリカ、プレステイジを始めとする事故処理案件について審議、情報提供が行われた。特筆すべき事項としては、プレステイジ号事故に関する被害国への支払い率について新たな暫定補償手続きが提案された。具体的には、基金に対して認められる最終の推定値に基づき支払割合を決定し、現在までの査定額に基づき西、仏、葡の3各国間で仮配分するもので、基金は過払いを防止するため各国からの保証を受けるとしたものである。このような補償手続きは本来条約が想定しているものではなかったが、これを前例としないこと、今後もモニターしていくことで原則支持を受け、仮払い率が15%から30%とすることで

了承された。一方でスペインが行った同船舶の船骸からの油抜き取り作業を補償の対象とするか否かについては議論が分かれ今後更なる検討が必要とされた。

また、1971年基金に関する事故の最新情報について報告があった。

3. 追加基金総会

追加基金に達する事故も起こっていないことから、基金の運営問題についてのみ審議された。なお、新たな条約批准についてイタリアが10月に批准(2006年1月より発効)、またベルギーが10月乃至11月に批准を予定しているとの報告があった。

(現加盟国数は日本を含め12カ国)

(企画部：伊藤)

内外情報

1

船舶用燃料油の高騰問題について

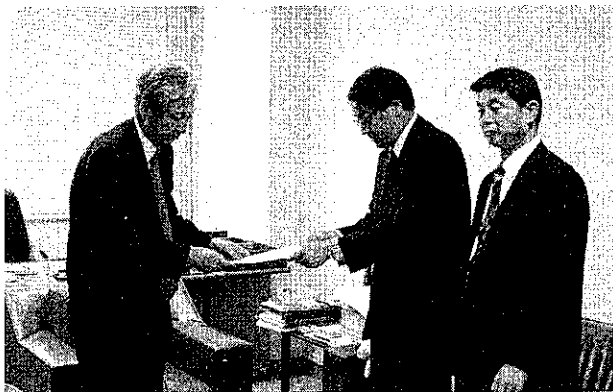
—燃料油価格高騰問題について関係方面へ理解と支援を求め—

内航船の運航コストの相当部分を占める燃料油価格が最近の原油高を背景として急激に高騰しており、多くの事業者に深刻な影響を及ぼしている。

原油価格の指標となるWTI(アメリカが産出する代表的原油で世界の原油市況の指標)が昨年からの上昇の一途をたどり、一時70ドル台に近づく状況となり、それに対応し、内航船用燃料油は、1キロリットル当り2004年7～9月期でA重油4万750円、C重油3万1,000円から2005年7～9月期で

A重油5万1,800円(11,050円UP、27%増)、C重油4万1,600円(10,600円UP、34%増)と大幅に値上がり、10～12月期には更にそれぞれ数千円の上昇が見込まれている。

内航船舶の約6,200隻が1年間に輸送する貨物の量は、約4億5,000万トン、消費燃料は274万KLにも及び、燃料油A重油、C重油の上昇が年間1万円値上がりすることで約274億円ものコストアップとなる(【資料1】、【資料2】参照)。このまま



▲国土交通省星野海事局長へ陳情書を提出する栗林内航部会長、高松日本長距離フェリー協会副会長



▲関谷勝嗣海事振興連盟会長に陳情書を提出

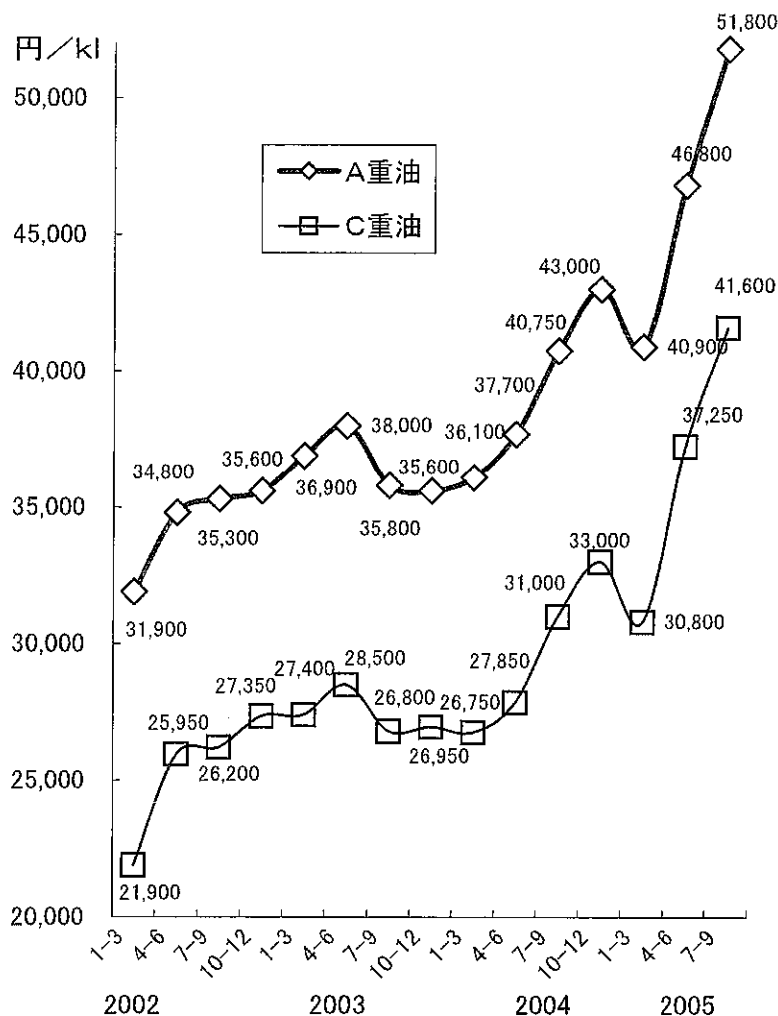
【資料1】

燃料価格の上昇による内航海運業界コストアップ額

内航海運	A重油	B・C重油	計
内航消費(年間) 国土交通省 内航船舶輸送統計年報	1,055千KL	1,689千KL	2,744千KL
1KLあたりの上昇額	¥10,000	¥10,000	—
コストアップ額(年間)	約105億円	約169億円	約274億円

【資料2】

内航船燃料油価格の推移



では、長期低迷する運賃に加え、燃料油の高騰がのしかかり、多くの事業者の経営に深刻な影響を与えることが懸念される。

こうした状況から、当協会、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会の連名で、去る10月17日、国土交通省の北側大臣、日本経済団体連合会の奥田会長に、また10月21日に海事振興連盟関谷会長、同連盟内航分科会山本会長、衆議

院林国土交通委員長、参議院羽田国土交通委員長に陳情書を手交した（【資料3】参照）。その中で「近時の燃料油の著しい値上がりは内航海運および長距離フェリー事業者にとって死活問題となりつつあり、既に事業者の一部にあっては航路休止や航路撤廃を検討し実施に移すところも出ている」旨窮状を訴え、これら事業者の置かれている状況についての理解と支援を求めた。

また、10月18日、日本経団連で「原油高騰の影響に関する懇談会」が開催され、運送事業者団体（日本内航海運組合総連合会、全日本トラック協会）、石油精製・元売事業者、国土交通省、荷主等が出席した。懇談会では、はじめに経団連奥田会長より、燃料油価格高騰にどう対応するかは、原則として個々の運送事業者や荷主等の問題であるが、今回の燃料油の高騰が著しいことから、関係者の状況について説明を聞くとともに意見交換をする主旨で懇談会を開催した旨説明があった。引き続き原油価格の高騰に伴う燃料油価格の上昇が与える影響についてそれぞれの立場から説明が行われた。

内航海運業界からは当協会内航部会栗林部会長（栗林商船株式会社社長）より、船舶用燃料油の高騰状況、内航運賃の状況、燃料油高騰の荷主負担の状況などについて説明があり、燃料油価格高騰に対する理解と協力を訴えた。

国土交通省からは星野海事局長より、内航海運の新しい価格体系への移行について行政としても協力して行きたい旨の発言があった。そのほか出席者から、石油石炭税の減免措置も強く要望していったらどうか、合成繊維業界などでは原料高、燃料高の二重の影響を受けているなどの発言があった。

（企画部：松本）

【資料3】

平成17年10月

国土交通大臣	北側 一雄 殿
海事振興連盟会長	関谷 勝嗣 殿
日本経済団体連合会会長	奥田 碩 殿
海事振興連盟内航分科会長	山本 公一 殿 (衆議院議員)
参議院国土交通委員長	羽田雄一郎 殿 (参議院議員)
衆議院国土交通委員長	林 幹雄 殿 (衆議院議員)

社団法人 日本船主協会
会 長 鈴木 邦雄
日本内航海運組合総連合会
会 長 真木 克朗
日本長距離フェリー協会
会 長 谷口 征三

船舶用燃料油の高騰問題について

謹啓、時下益々ご清栄の段お慶び申し上げます。

さて、既にご案内の通り、最近の原油価格の著しい上昇を受けて、内航船や長距離フェリーの運航コストの過半を占める、燃料油の価格は高騰しております。

内航船や長距離フェリーの運賃は、バブル崩壊後の国内海上輸送量の低迷と物流合理化の波をもろに受け10数年にわたり低迷しており、近時の燃料油の著しい値上がりは、中小零細企業が9割強を占めるこれらの事業者にとって死活問題となりつつあります。

国内の基幹的輸送手段である内航海運及び長距離フェリーによる安全・安定輸送に致命的な悪影響がでることが懸念され、とりわけモーダルシフトを担う RORO 船、コンテナ船及び長距離フェリーにとっては燃料消費量が大きくこの影響は甚大であり、既に生活物資輸送を担う事業者の一部にあっては航路休止や航路撤廃を検討し実施に移すところも出てきております。

つきましては、このような内航海運事業者・長距離フェリー事業者の置かれている状況についてのご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます。

謹 白

パンフレット「Shipping Now 2005」の発行

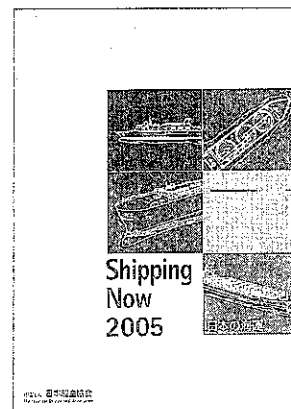
当協会では、日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界を始め広く一般の方々に理解していただくための一助として、パンフレット「Shipping Now 2005」を刊行いたしました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したものです。企業の研修・大学の講義資料等をはじめ幅広くご利用いただいています。

ご希望の方は、当協会総務部（広報関係：TEL 03-3264-7181、FAX 03-5226-9166、e-mail: pub-office@jsanet.or.jp）までお問合せください。

なお、パンフレットの項目は以下の通りです。

- 豊かさの原点を支えるシーロード
 - ・暮らしを運ぶ
 - ・エネルギーを運ぶ
 - ・産業を運ぶ
- 内航海運の活躍
- 環境問題への取り組み
- 船員育成への取り組み
- 船のいろいろ
- 日本海運の現況と課題
- 安全運航への取り組み
- 総合物流への挑戦
- 海運用語集



(総務部：高橋)



台風の活動の長期的な変動と情報の適切な利用

気象庁 予報部 予報課 太平洋
台風センター 技官

はだ じゅん
羽田 純

1. はじめに

2004年(平成16年)、日本では「平成16年7月新潟・福島豪雨」、「平成16年7月福井豪雨」、「平成16年(2004年)新潟県中越地震」などの自然災害が相次ぎ、台風を含めたこれらの自然災害による死者・行方不明者は306名(内閣府編『平成17年版防災白書』による)に達しました。その中でも台風による死者・行方不明者は200名を超え、台風による犠牲者の占める割合が大きいことがわかります。

台風による災害を防ぐためには、台風についての知識を深めた上で最新の台風情報を適切に活用することが大切です。そこで今回は、気象庁の解析により判明した台風の活動の長期的な変動と、気象庁が発表する台風情報を見る際の注意点について述べます。なお、台風の活動の長期的な変動に

ついては、気象庁が2005年(平成17年)10月28日に公表した「異常気象レポート2005」でより詳しく述べていますので、興味をお持ちの方はホームページ(http://www.data.kishou.go.jp/climate/cpdinfo/climate_change/)をご覧ください。

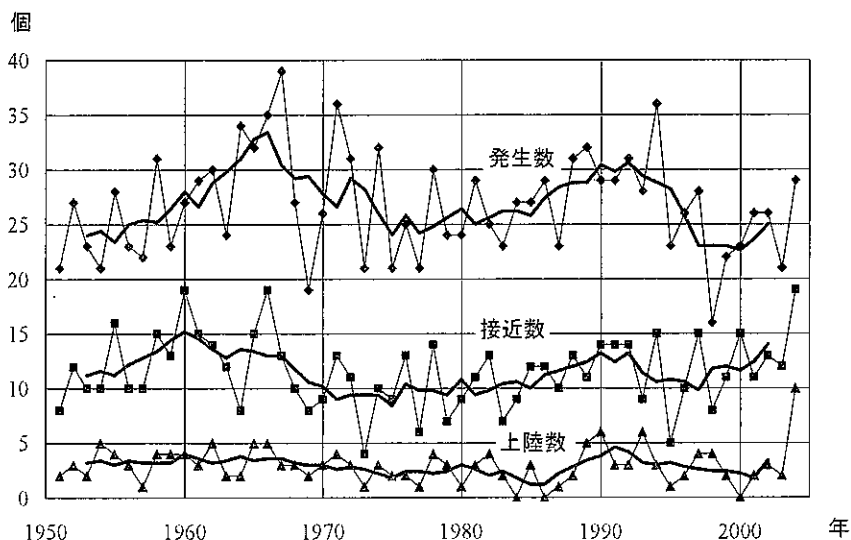
2. 台風の発生数などの長期的な変動

図1は、1951年(昭和26年)以降の台風の発生数、日本への接近数(台風の中心が全国のい

ずれかの気象官署から300km以内の領域に入った数)および上陸数の変動を示しています。発生数は1960年代中頃と1990年代はじめにピークが見られ、近年は比較的少ない傾向が続いています。接近数は発生数に、上陸数は接近数に、それぞれおおむね対応して変動しているように見えますが、上陸数は年間の平年値が2.6個と小さく、変動の傾向について述べるのが難しいともいえます。

2004年(平成16年)に限っていえば、発生数(29個)が平年並の一方で、接近数(19個)や上陸数(10個)は1951年(昭和26年)の統計開始以降最多となりました。これは、太平洋高気圧の中心が平年に比べて北に偏るなど、台風が日本へ接近しやすい気圧配置となりやすかったことによると考えられます。2005年(平成17年)は、10月末現在で発生数(21個)は平年よりやや少なく、接近数(12

図1 台風の発生数、接近数および上陸数の経年変化
(太実線は年々の変動を取り除くため滑らかにしたもの)



個) および上陸数(3個)は平年並となっていて、2004年(平成16年)のように平年から大きくかけ離れた状況にはなっていません。

3. 台風の強さの長期的な変動

台風の強さは、最大風速によって階級分けしています(表1)。図2は、気象衛星等による台風の観測手法が進展し、台風の最大風速のデータがそろっている1977年(昭和52年)以降で最盛期に「強い」以上の勢力となった台風の数の変動を示しています。最盛期に「強い」以上の勢力となった台風の数、おおむね10個から20個の間で変動していて、長期的には増減いずれかに偏る傾向は見られません。

図3は、「強い」以上の勢力で北上した台風の数の変動を示しています。「強い」以上の勢力を維持したまま北緯30度を越えて北上した台風数は、極端に多かった2004年(平成16年/11個)と極端に少なかった1999年(平成11年/1個)を除き、その変動にはっきりとした傾向は見られません。また、北緯35度、北緯40度を越えて北上した台風についても同様に傾向は見られません。

4. 台風情報を利用する際の注意点

これまで台風の数と強さの長期的な変動について述べました。これらについては、長期的に見て大きな変化の傾向などは見られませんでした。台風の経路や勢力は年ごとに異なりますし、

1年間のうちでも個々の台風で異なります。ですから、台風の来襲に備えるためには、最新の台風情報を入手する必要があります。現在はインターネットを介してホームページ(<http://www.jma.go.jp/jp/typh/>)にアクセスすることなどにより、以前より容易に台風情報を入手することができます。

表1 台風の強さの階級分け

階 級	最 大 風 速
強 い	33m/s (64ノット) 以上、44m/s (85ノット) 未満
非常に強い	44m/s (85ノット) 以上、54m/s (105ノット) 未満
猛 烈 な	54m/s (105ノット) 以上

図2 最盛期に「強い」以上の勢力となった台風の数の経年変化(太実線は年々の変動を取り除くため滑らかにしたもの)

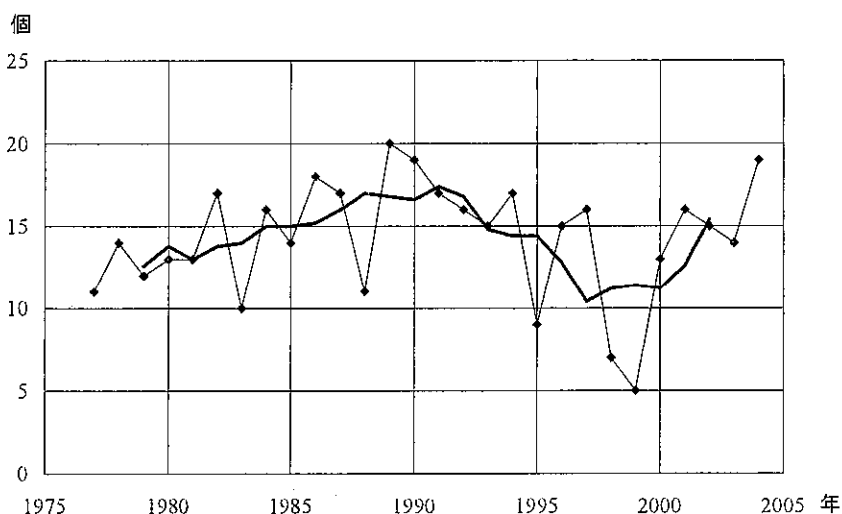
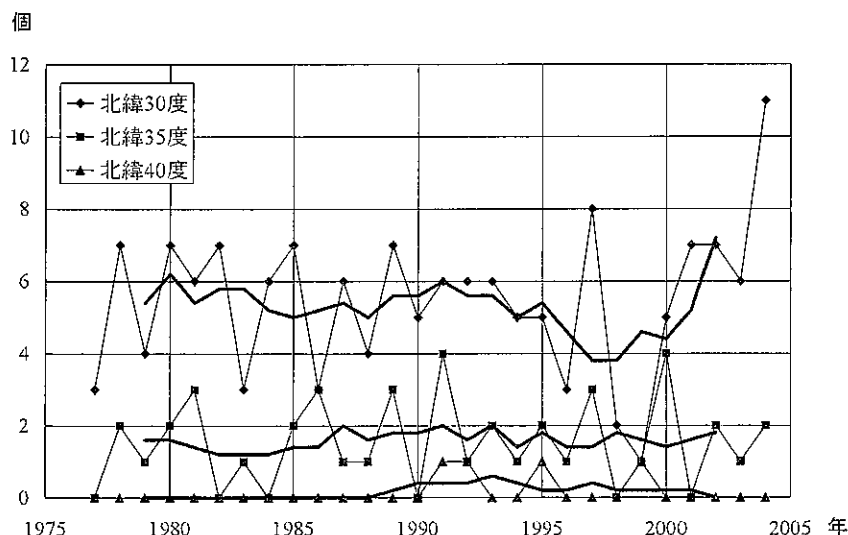


図3 「強い」以上の勢力で北緯30度以北、北緯35度以北および北緯40度以北に位置した台風の数の経年変化(太実線は年々の変動を取り除くため滑らかにしたもの)



ので、ここでは入手した台風情報を利用する際に、注意していただきたい点を述べます。

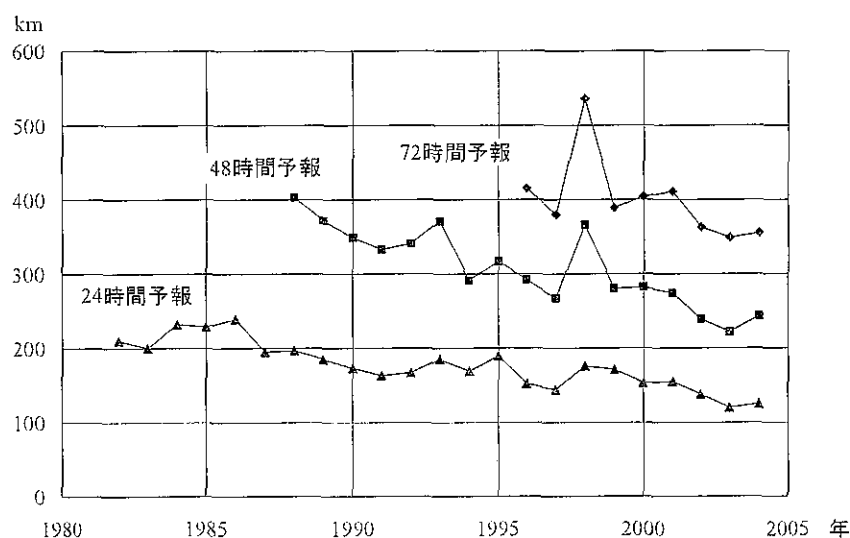
まず、台風には、最大風速による「強さ」の階級分けのほかに、風速15m/s以上の強い風の吹くおそれがある強風域の広さを示す「大きさ」の階級分けがあるということです(表2)。発達した台風では中心付近で猛烈な風が吹きますので、嚴重に警戒しなければならないことはいうまでもありませんが、「強い」勢力に達しない台風であっても、「大型」あるいは「超大型」である場合には、中心から遠く離れた地域でも風速15m/s以上の強い風の吹くおそれがあることを表しています。強風域の範囲内では、場合によっては波の高さが6m以上の大しけとなることがありますので、船舶の航行にあたって十分留意する必要があります。

次に、中緯度に位置する日本に台風が接近するようなときには、台風によって吹く風が陸上の地形の影響を受けたり、台風が温帯低気圧に変わり始めたりすることなどにより、台風の中心付近で最も強い風が吹くとは限らないということです。

表2 台風の大きさの階級分け

階 級	風速15m/s以上の強風域の平均半径
大 型 (大きい)	500km (270海里) 以上、800km (425海里) 未満
超 大 型 (非常に大きい)	800km (425海里) 以上

図4 気象庁が発表した24時間後、48時間後および72時間後の台風の進路予報の年間平均誤差の経年変化



台風の中心付近ではなく、むしろ中心から離れた所で特に強い風が吹いていると気象庁が判断したときには、1～6時間ごとに発表している台風に関する気象情報の中で、通常の「中心付近の最大風速は〇〇メートル」という表現ではなく、単に「最大風速は〇〇メートル」と記述します。また、現在最も強い風が吹いている地域や今後強い風の吹くおそれがある地域について記述し、警戒を呼びかける場合もありますので、情報の内容に注目して利用してください。

5. おわりに

気象庁は、防災に役立ち、利用にあたってわかりやすく、精度が高い台風情報を目指して改善を進めています。その1つの例として、台風の進路予報の精度の向上が挙げられます。図4は、気象庁が発表した台風の24時間後、48時間後、72時間後の進路予報の年間平均誤差の経年変化を示しています。近年の48時間予報の誤差は約20年前の24時間予報の誤差の水準にまで改善し、近年の72時間予報の誤差は約15年前の48時間予報の誤差の水準にまで改善

していることがわかります。

今後は、こうした予報そのものの精度の向上はもとより、台風の影響が及ぶ範囲のどこで特に風や雨が強いのかといった、より詳細な情報を提供できるように技術開発を進めていく予定です。



6 国土交通省は、「内航ケミカル船への新構造設備基準等の適用に関する検討会」第1回会合を開催した。2007年1月1日のMARPOL条約附属書ⅡおよびIBCコードの2004年改正が発効することに伴い、内航ケミカル船輸送に対し規制強化がなされることに関し、新基準の概要説明、論点整理を行った。

10 SUA 条約改正の外交会議がロンドンにて開催された。

14 (P. 2 海運ニュース参照)

13 当協会と全日本海員組合は「船員・船籍問題労使協議会」の第5回会合を開催した。

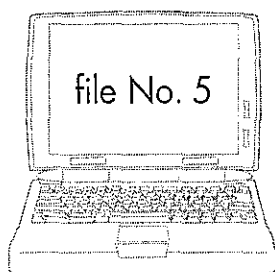
17 当協会は、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会とともに船舶用燃料油の高騰問題についての要望書を北側国土交通大臣らに提出した。

(P. 5 海運ニュース参照)

17 IOPCF (国際油濁補償基金) 総会等がロンドンにて開催された。

21 (P. 3 海運ニュース参照)

18 日本経団連は、「原油高騰の影響に関する懇談会」を開催し、燃料油価格高騰に対する状況について運送事業者団体等より説明・荷主との意見交換が行われた。



国際海事 World~Webから~

— 国際労働機関 ILO —

名 称：International Labour Organization（国際労働機関）

所在地（本部）：4, route des Morillons, CH-1211 Geneva 22, Switzerland

Tel: +41 22-799-6111 Fax: +41 22-798-8685

<http://www.ilo.org/>

<http://www.ilo.org/public/japanese/region/asro/tokyo/> (ILO駐日事務所/日本語)

事務局長：Mr. Juan Somavia（チリ、1999年～）

加 盟：178ヶ国（政府レベル）

設 立：1919年

各国の政府、使用者代表、労働者代表で構成され、社会福祉の向上と労働条件の改善を目的としている。1919年ベルサイユ条約により国連（国際連盟）とともに誕生し、現在は国連の専門機関の一つ。日本は1951年に再加盟し、1954年から常任理事国となっている。

ILOの中でも特に海運に関係があるのは社会対話総局・部門別活動局の海運・港湾・漁業・内航部門であり、ここでは主に海上労働基準の普及促進を行っている。最近のトピックスとしては、60以上もの海事関連労働条約等を1つにする海事統合条約*案の検討が、政・労・使三者で構成される作業部会により進められ、来年2月の海事総会で審議の上、採択される予定である。

*ILOでは船員労働に関し、31の海事条約と1議定書、条約に付随する23の勧告を採択しているが、批准する国が少ない等、条約の多くは国際的な実効を伴っていないのが現状。これら条約を統合した1つの条約・勧告を作成し批准の拡大・実効性の向上を目指すもの。

< 議決機関 >

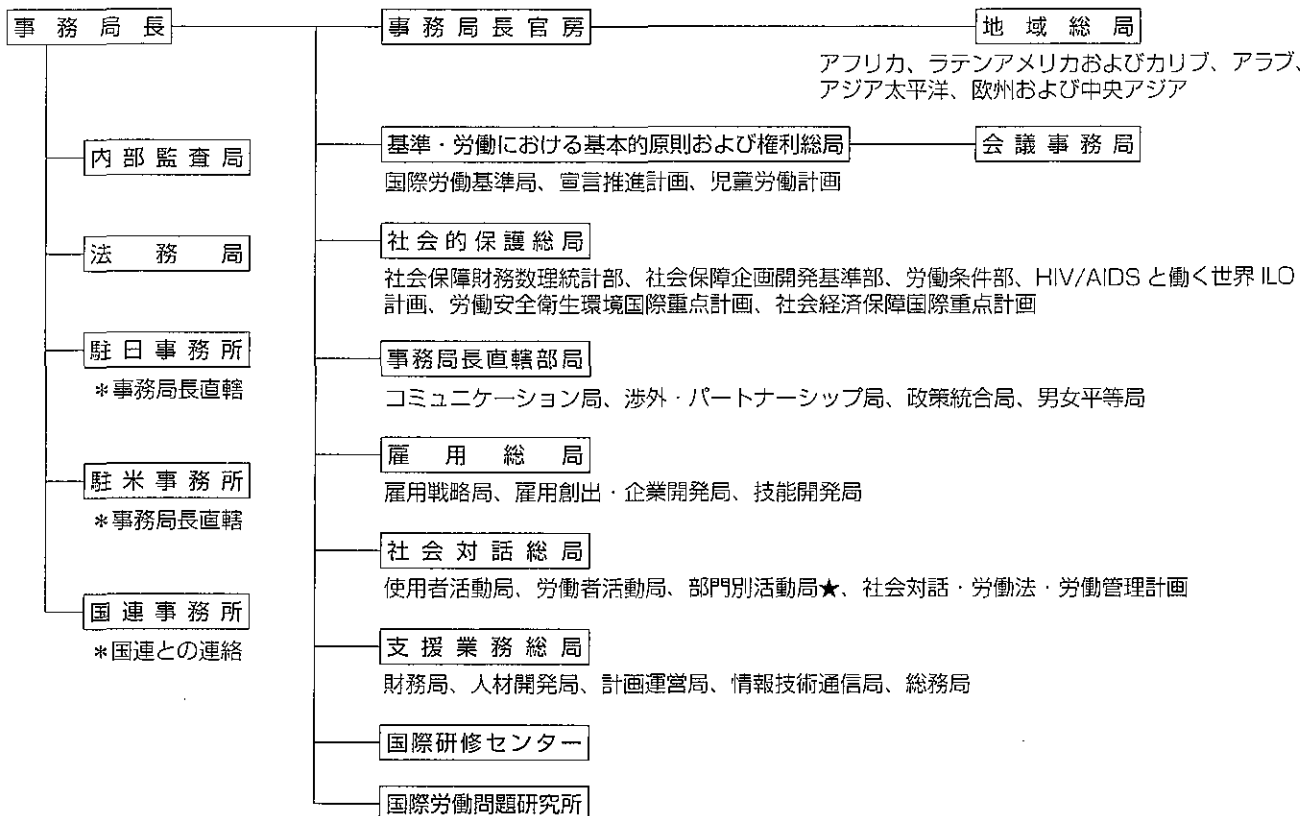
* International Labour Conference：国際労働総会。年1回6月開催、最高議決機関。

国際労働基準の採択を行ったり、機関の予算の承認や理事の選出を行う。全メンバー国から政府(2)・使用者(1)・労働者(1)計4名の三者代表とアドバイザーが参加。

* Governing Body：理事会。年3回開催され、ILOの政策を決定し、採択に向けた総会提出プログラムや予算を計画する。また、事務局長の選出も行う。政府（28ヶ国・内常任10ヶ国、それ以外は3年に1度地域区分を考慮の上選出）・使用者(14)・労働者(14)計56のメンバーおよび66のサブメンバーから成る。

* Committee, Sub-committee, Working Party：理事会の下に現在12設置されている。

<事務局> International Labour Office (国際労働事務局)



★部門別活動局 (SECTOR) <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/themes/sa.htm>

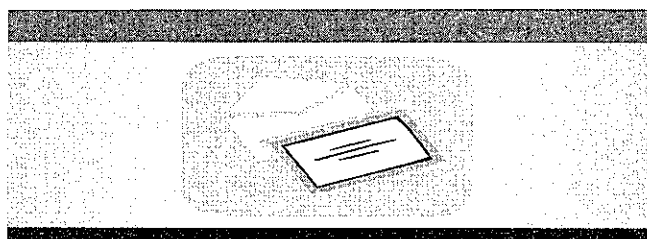
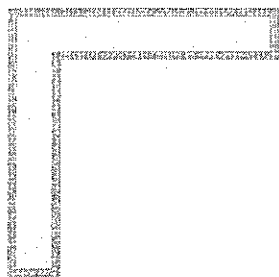
特定の経済部門における労働・社会の発展について三者間での情報交換を促進し、労働問題解決支援のために時事的部門別の問題の調査や技術的支援を行なう。SECTORの主な活動は、各部門に関する最近の問題について議論や意見交換のための国際会議を開催し、結果をガイドライン等で提供することである。

部 門 (4チーム・22部門)

部門別活動局長：Ms. Cleopatra Doumbia-Henry

- 産業Ⅰ：卑金属（鉄・銅等）製造、化学産業、機械・電子技術、鉱業（鉄鉱石等）、石油・ガス生産、繊維、自動車等
- 産業Ⅱ：農業等、建設、食糧等、林業・紙業等
- 公的および私的サービス：商取引、教育、金融サービス等、保健、ホテル・観光業等、メディア・文化等、郵便サービス等公共サービス、公共輸送、電気・ガス・水道
- 海事産業：海運・港湾・漁業・内航

国際海事 World～Web から～は海運に係のある国際的な機関・団体等の HP にアクセスし内容をご紹介します。コーナー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。
(コーナー担当：総務部・長嶋)



Washington便り カトリナ^①の落し物

ここ数年の異常気象が経済大国アメリカを揺るがしている。私が赴任した21世紀最初の年2001年から北米大陸では大降雪、ハリケーン、洪水、旱魃、山火事、竜巻等の自然災害が頻発し、次々に史上記録を塗り替えてきた。

殊に今年はハリケーンの当たり年である。発達した熱帯低気圧は西太平洋地域ならば「台風」、インド洋では「サイクロン」、太平洋東部や北大西洋西岸地域およびカリブ海では「ハリケーン」と世界各地で呼び名が変わる。ハリケーンは毎年6月1日から6カ月間に発生した熱帯低気圧を呼称で識別し、その終息まで監視される。命名は女性と男性の名前をアルファベット順に交互に混用する。個人名の少ないQWXYZの5つの頭文字は使用しない。今年は最後のWILMAでアルファベットを使い切り、次に使用されるギリシャ語のアルファベット名が登場した。これは米国最初の気象観測記録が残る1851年以来154年振りの珍事である。

北米地域ではハリケーン（最大風速33メートル以上）を含む熱帯低気圧（台風判定基準と同等）は一般に西高東低の関係にある。北米大陸西岸では年14個、東岸およびカリブ海では10個が平均値である。今年はこれが逆転した。ハリケーンの季節を一ヶ月残した現時点で前者が15個（ハリケーン7個）と略平年並みであったが、後者は23個の熱帯低気圧の内13個がハリケーンへ成長し猛威を振るった。

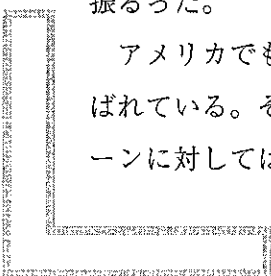
アメリカでもフロリダ州はハリケーン銀座と呼ばれている。そのため、フロリダ州を襲うハリケーンに対しては、州政府と連邦機関FEMA（連邦

緊急事態管理庁）が概ね首尾よく対応してきた。

8月下旬、ルイジアナ州とミシシッピ下流域を直撃したハリケーン・カトリナはフロリダ州と些か趣を異にしていた。最高レベル5に次ぐハリケーンの猛威と甚大な被害状況のみならず連邦の救援活動を巡り何かギクシャクしたのが見え隠れした。

フロリダ州とルイジアナ州は同じ南部の温暖な地域である。両者は富裕アメリカ社会の断面からは別の顔をもつ。その指標のひとつとなる全米貧困率は2000年の11.3%から2004年の12.7%と悪化し続けている。フロリダ州は12.2%と全米平均を下回るが、ルイジアナ州（19.4%）は隣のミシシッピ州（21.6%）に次いで全米貧困率二位を占める。事前に察知できるハリケーン襲来への初期動作でその差が表面化した。自家用車で他の安全地帯へ避難できる層とできない層に分かれたのだ。避難できない層の多くの人々が深刻な被害を受けた。

ブッシュ政権内の重要スタッフの不在などでカトリナ襲来への初動が遅れた。ルイジアナ州は親民主党で通っており、民主党の州知事およびニューオーリンズ市長からカトリナ上陸の4日も前に緊急救援要請を受けたFEMAが上陸の5時間後に初めて稼働体制に入った。同じ日、FEMAを所轄する国土安全保障省がアメリカ赤十字社の食料援助に待ったをかけた。周辺諸州からの物資援助も同じ対応に終始した。近隣国カナダの救援部隊は米国空域への進入を拒否された。これがカトリナ被災後一日の出来事である。結局、被災者が



外部からの救援物資を手にしたのが4日後であった。ブッシュ大統領の実弟が知事を勤めるハリケーン銀座・フロリダ州では経験したことのない事態が起きた。「緊急災害対策のプロ」を任ずるFEMAはその煽りを受けてブラウンFEMA長官が罷免された。

最大の被災地ニューオリンズはフランス文化の香りを残す観光都市で海面レベル以下の低地に立地していることは広く知られている。カトリーナ襲来時の高波などで防水用の堤防が決壊し、市内の殆どが冠水した。現地州政府や同市自治体はその原因として「ルイジアナ州に冷たい連邦政府と議会の補助金不足」を示唆し不満を表した。一方、「連邦の歳出をコントロールする連邦議員などが堤防補強ではなく地元の選挙区へ利益誘導する」とか、「請負業者との不適切な関係」を報ずる記事なども目に留まった。

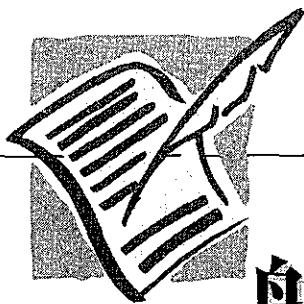
ワシントンではFEMAの適切な対応の遅れなどが原因で事態が深刻化すると、連邦議会の民主党と政権党の共和党の双方からブッシュ政権批判の声が沸き上がった。これに対して、ブッシュ大統領は被災地を三度も訪れ、連邦政府の災害対策が本物であることをアピールした。また、被災者救済と復興のために二度に亘る緊急補正予算を組み、総額623億ドルの連邦援助を決めた。額のレベルは史上最大の連邦災害対策費となった。最終的に投入される復興費が最大2,000億ドルに達すると連邦議会予算局と行政管理予算庁が試算した。ハリケーンひとつの自然災害が連邦財政へのインパクトで9.11テロ攻撃を遥かに超えた。

顧みれば、ブッシュ政権がクリントン政権を引き継いだ時、連邦政府の財政は2,360億ドルの大幅黒字であった。9.11テロ事件の緊急対策で連邦予算が著しく膨らみ、連邦の台所事情は後続のアフガン・イラク戦争の戦費拡大などで2004年度には4,120億ドルという史上最悪の赤字状態に陥っている。小さな政府を標榜するブッシュ政権がこの4年間で6,480億ドルも財政を悪化させたことを意味する。経済指標として並行比較される貿易収支も2005年上半期ベースで3,428億ドルと過去最大の赤字を記録した。所謂「双子の赤字」が史上最悪の状態にある中、今年のアメリカ経済は概ね3.8%前後の成長率と好調そのものである。カトリーナの財政出動がこれから本格化し、先が見えないイラク戦争の重い財政負担と併せアメリカ経済に深刻な影を落とすことが懸念される。

昨年、9.11テロ事件を梃子に「国土保安」(Homeland Security)司令官色を際立てさせ二期目の当選を果たしたブッシュ大統領がいま後世に名を残すレガシー造りに躍起である。9.11テロ事件の負の遺産を順風に変えるのに成功してきた大統領がカトリーナの重い負債を再び順風に変えるかどうか、衆目が集まっている。大統領は期せずして自然界のとんでもない落とし物を拾い運命を切り拓く戦いがこれから始まる。これが失敗に終わると、大統領が名誉あるレガシーを歴史に刻むのは容易ではない。

(北米地区事務局ワシントン事務所長

岡 哲夫)



船協だより

陳情書 要望書等 (10月)

提出日：10月17日

宛 先：北側 一雄国土交通大臣、奥田 碩日本
経済団体連合会会長

件 名：船舶用燃料油の高騰問題について

要 旨：当協会、日本内航海運組合総連合会、日
本長距離フェリー協会は、三団体会長の
連名で原油高を受けた船舶用燃料油価格
の高騰問題に対する理解と支援を求めた。

提出日：10月21日

宛 先：関谷海事振興連盟会長、山本同連盟内航
分科会長、林衆議院国土交通委員長、羽
田参議院国土交通委員長

件 名：船舶用燃料油の高騰問題について

要 旨：同 上

国際会議の予定 (12月)

会議名：第2回 IMO／バーゼル条約／ILO 共同作
業部会

日 程：12月12日～14日

場 所：ジュネーブ

会議名：ASF シッピング・エコノミックス・レビ
ュー委員会 (SERC) 第18回中間会合

日 程：12月12日～13日

場 所：東京

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
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年10月	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,503	293	1.4	18.7
6	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,971	954	8.8	17.4

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年(月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
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
2004年11月	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	104.68	108.08
6	108.63	106.82	110.40
7	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40
9	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90

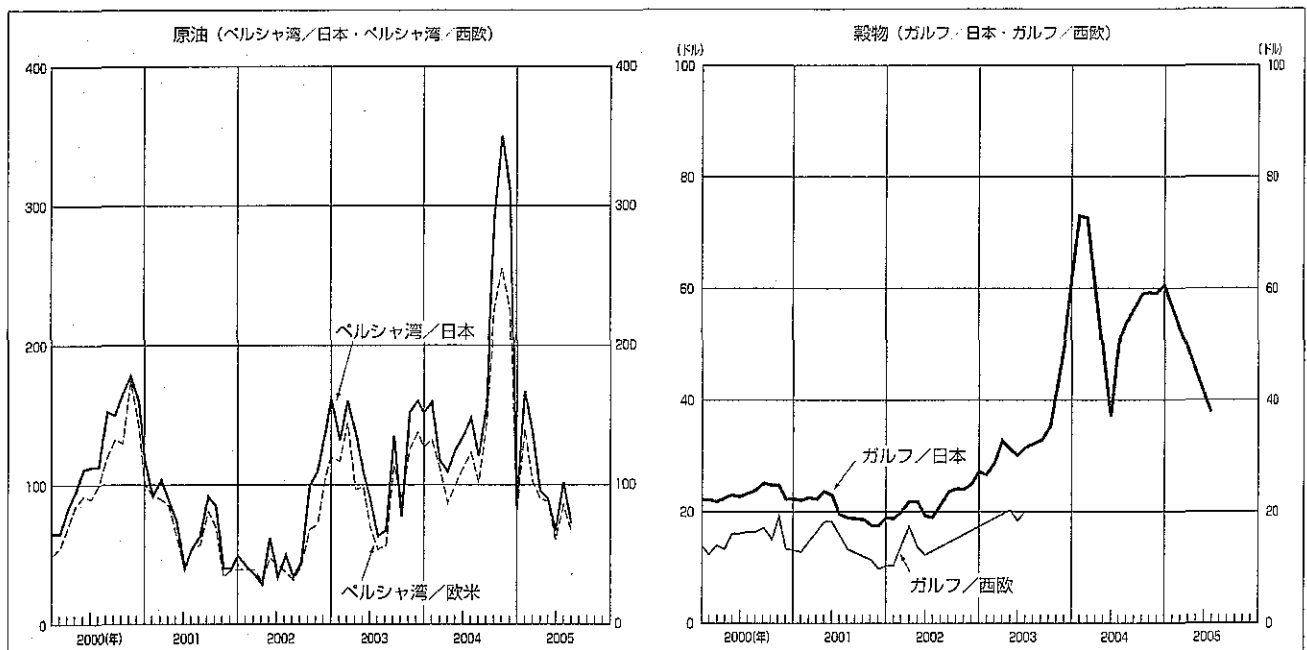
(注) 財務省貿易統計による。

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	
年次													
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581	
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	2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594
	3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773
	4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
	5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844
	6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902
	7	9,311	0	9,311	3,596	478	27	5,028	52	130	0	27,463	3,052
	8	4,359	0	4,359	1,870	463	16	2,010	0	0	0	23,263	4,646
	9	4,977	0	4,977	1,860	332	0	2,785	0	0	0	26,997	5,912
	10	7,265	70	7,195	1,750	495	14	4,925	0	11	0	29,425	5,296

(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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	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	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
6	90.00	56.00	135.00	114.00	67.50	52.50	70.00	52.50	112.50	87.50	61.25	50.00
7	63.75	45.00	148.00	120.00	102.00	73.75	54.00	42.50	123.00	95.00	85.00	62.50
8	68.00	41.00	121.00	97.50	72.50	56.50	57.50	40.00	102.50	87.50	67.50	60.00
9	135.00	70.00	157.50	83.50	—	—	115.00	50.00	145.00	75.00	—	—
10	78.00	42.50	290.00	156.00	—	—	90.00	47.50	225.00	117.50	—	—
11	152.50	102.50	350.00	265.00	—	—	126.50	75.00	255.00	167.50	—	—
12	160.00	133.75	310.00	85.00	—	—	137.50	95.00	225.00	97.50	—	—

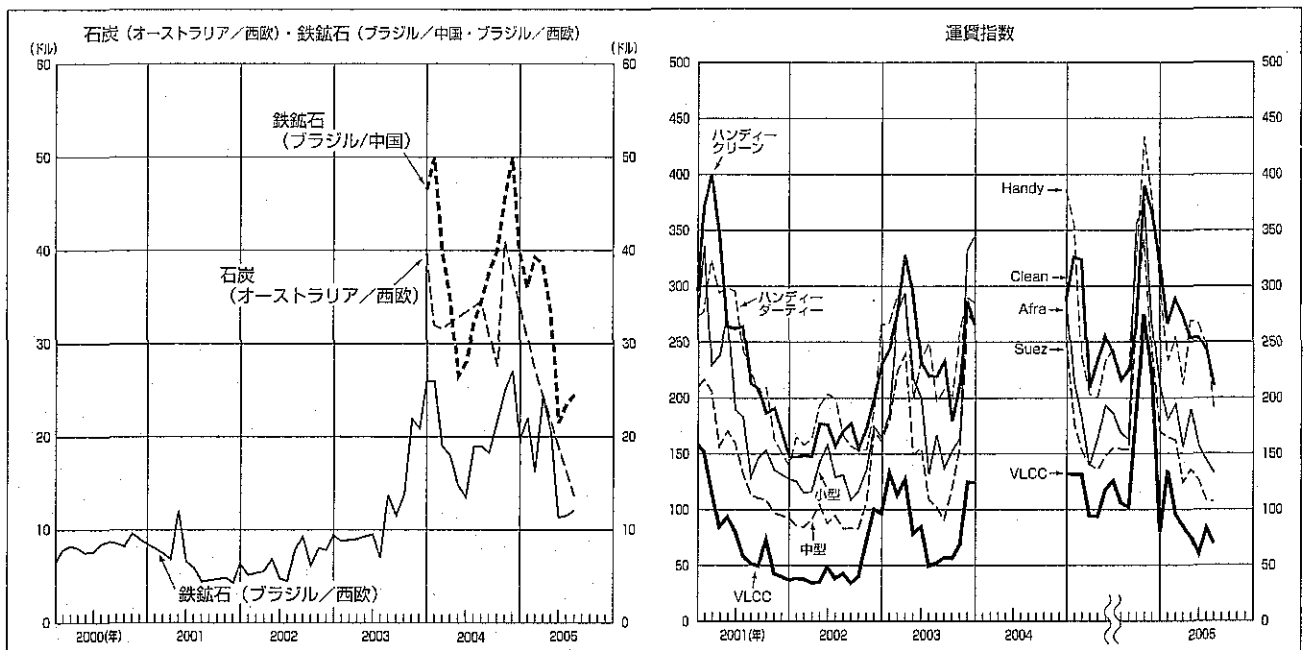
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	60.50	59.75	—	—	—	—
2	73.00	—	—	—	—	—	—	—
3	72.50	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	37.00	—	—	—	—	—	—	—
7	50.00	46.50	37.75	37.50	—	—	—	—
8	53.75	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	—	—	—	—	—	—
11	62.50	—	—	—	—	—	—	—
12	61.00	—	—	—	—	—	—	—

(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)

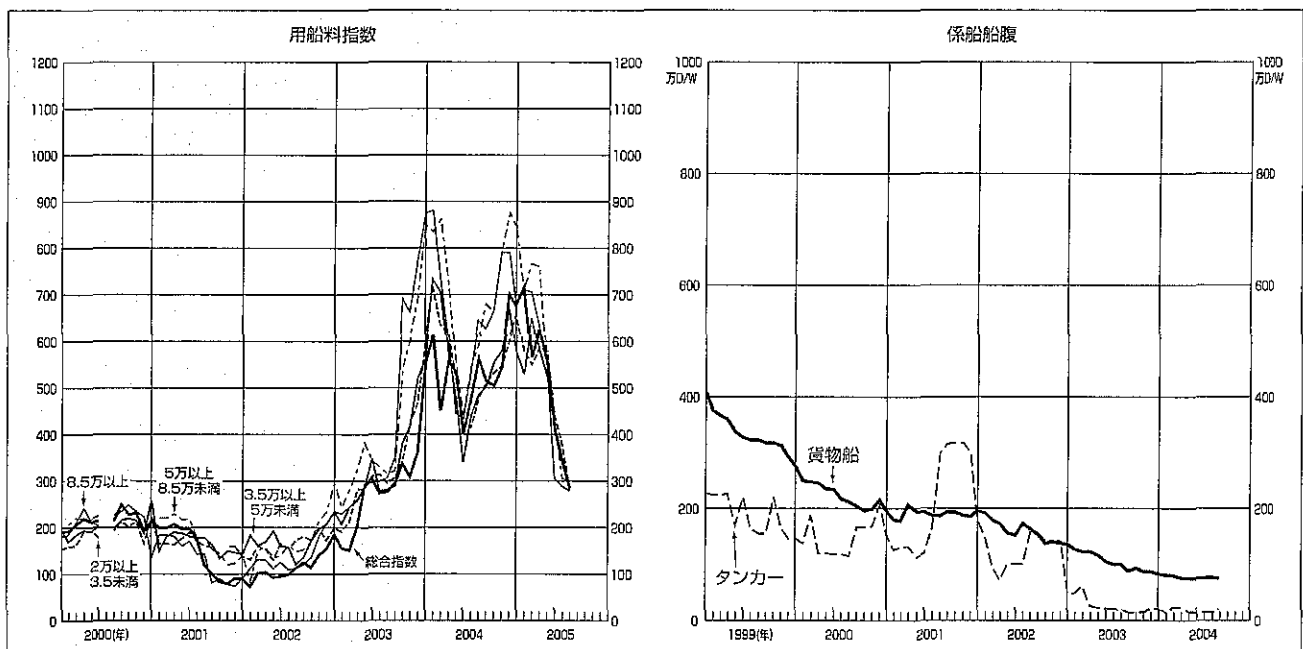
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	32.00	—	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	31.65	—	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	16.20
4	—	—	—	—	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	18.30	—	—	—	26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
6	—	—	—	—	28.00	22.90	21.50	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—	—	—	—	32.00	—	23.50	19.00	18.90	16.90	11.50	9.25
8	—	—	13.60	—	34.50	10.20	24.50	17.50	19.00	14.90	12.15	10.30
9	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50	—	—
10	27.50	—	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	41.00	—	—	—	45.80	40.00	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	27.10	22.50	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケープサイズ (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														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	—	—	—	—	—
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	—	—	—	—	—
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	—	—	—	—	—
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	—	—	—	—	—

(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	2002		2003		2004		2005						
	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～	総合指数	BDI
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	588	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762	-	440	421	422	306	412	2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971	-	375	350	305	288	342	2,307
8	113	992	276	2,322	562	4,180	-	284	281	300	279	285	2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214	-	-	-	-	-	-	2,949
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602							
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176							

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	2003						2004						2005					
	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	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148						
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162						
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218						

(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

海運業界にとって「トン数標準税制」の実現は悲願である。

オランダ（1996年導入）を皮切りに、ノルウェー、ドイツ、英国、デンマーク、韓国、アメリカ、インド、イタリアといった国々が導入を果たし、今や同税制は世界標準になった感がある。当協会でも、かなり前から、国土交通省とも協議しながら、実現の途を探っているが、導入国における自国海運の位置付けなり重要性がわが国と大きな差があること、税制の直間比率の違い、すなわち、法人税への依存が高いわが国において右から左の実現というわけにもいかないこと等、越えるべきハードルが高いことも事実である。

しかし、既にオランダが導入して10年。現在の外航海運が享受している好況をオランダの船会社も受けているということを前提にすれば、膨大なキャッシュフローの差が彼我の間についていることは想像に難くない。このまま同税制がわが国で導入されないか、もしくは導入国で競争条件の不正さ等の理由で同税制が廃止されない限り、アガサ・クリスティではないが、気がつけば、日本から日本の船会社が居なくなってしまうという状況も生まれる。そうしないためには“トン数標準税制のわが国版”の検討と併行して、同税制のわが国への導入を強く訴えていかねばならない。ただ、訴えていくべきポイントは方面によって少しずつ異なろう。

財政当局に対しては、既に同税制が世界標準であること、言い換えれば、なぜわが国海運だけが劣った条件で競争しなければならないのか。国会／世論に対しては、これまでも湾岸戦争など国際紛争勃発時にも輸送の維持に努めるなど、いざという時に果たしてきた、わが国海運の役割とその貢献を嫌味なく表現していくこと。また、産業界・国民には、生産・生活を支える物資の長期安定輸送を提供するにはわが国海運が不可欠であること等を訴え、同税制がわが国にとって違和感のない状況に持っていくことが大事ではなかろうか。

問題は多岐にわたるこの運動をどのように展開していくかだが、「トン数標準税制」という大掛かりな制度の導入を図るにはそれなりの周到な準備（必ずしも時間をかければ良いというものではない）と、業界挙げての覚悟が必要となろう。

10年前、それまで業界の悲願であった「海の日の休日化」が実現した。それまでは単なる業界内のテーマに過ぎなかった海の日の祝日化運動を業界外に拡大、全国展開まで持っていったことが大きい。

同様の運動を繰り広げるかどうかは別として、まず燎原に火をつけるには、海運業界人がこの税制に自らの“夢”を注ぎ、実現に向けて一歩踏み出す必要がある。この月報もその道標としての役割を果たしたいものだ。

日本船主協会 常務理事 植村 保雄

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 社長室経営企画課長
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
海務部長
企画部長
総務部長
海務部労政担当副部長

加藤 和男
石川 達也
廣岡 啓
高山 敦
細野 直也
鹿野 謙二
遠藤 秀己
荒井 正樹
藤田 正数
梅本 哲朗
植村 保雄
半田 収
園田 裕一
井上 晃
山脇 俊介

編集後記

今や日常に大きな存在感を持つインターネットとその社会。海運業界でも各社が工夫を凝らしたサイトを設置しています。

以前参加した経済関係のセミナーの中で、ブログについての対談があり、ブログは諸刃の剣ではあるが今後ビジネスにおいても広報等の有力な媒体になるかも知れないといわれていました。本来の「クチコミ」としての威力は勿論のこと、企業の経営トップらが利用すればその経営者の人物像や経営方針がわかり、消費者（潜在顧客）や投資家にとってその人物への信頼等につながり、ひいてはその企業へのファン（顧客）や投資を促すことにもなります。その対談に参加していたネット企業の社長も自分の考えや企業の姿勢を伝えるツールの一部として利用しているのだそうです。また、実際に小売・サービス業等では販促に活用している事例も見られます。

HP・掲示板・メルマガ・ブログ等の力が拡大しつつある今、HPの充実は無用のこと、これらを何らかの形で海運広報に活かさないかと考えるこの頃です。（MN）

せんきょう11月号 No. 544 (Vol. 46 No. 8)

発行●平成17年11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●梅本哲朗
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)