

せんきょう

2007

12

社団法人 日本船主協会

●No.569●

2007年 海運界10大ニュース



■巻頭言 「里山から、里海へ」 日本船主協会 副会長 株式会社商船三井 代表取締役社長 ■ 芦田昭充	1
■特別欄 2007年の海運界を振り返って 株式会社商船三井 営業調査室室長代理 ■ 白井潔人	2
■2007年 海運界10大ニュース	4
■海運ニュース	6
■国際会議レポート	6
1. 燃料油高騰などコスト増要因に重大な懸念、タンカー市況上昇の可能性にも留意 —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20回中間会合の様様— 2. バラスト水管理条約の2009～10年建造船の扱いに懸念 —アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)第14回中間会合の様様—	11
■内外情報	11
1. 外国人船員の労働協約改定交渉が妥結 —2008年／2009年 IBF協約改定交渉の様様—	11
■メンバー紹介 No. 8 飯野海運株式会社	21
海運日誌(11月) 26 船協だより 27	海運統計 28 編集雑感 32
■困み記事	
<ul style="list-style-type: none"> • 当協会栗林内航部会長、冬柴国土交通大臣へ燃料油高騰問題について陳情 • 平成19年度叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催 • 海上保安庁との海賊対策訓練を実施 • 当協会中本理事長、トン数標準税制について • 事業者が利用し易い制度が導入されるよう要望 • 船社／荷主業界が定期船海運を巡る諸問題について意見交換 	14 16 17 18 20

「里山から、里海へ」

日本船主協会 副会長 芦田昭充
株式会社商船三井 代表取締役社長



やや旧聞に属するが、NHK で夏に放送された「世界里山紀行」に魅了された。国内の里山の四季と人々の生活を描くシリーズの一環で、舞台を海外へ移した3回シリーズだった。

北欧フィンランド。国土の7割が森に覆われた「森と湖の国」。非常に心引かれたのは「各々自分で決めた木を持っており、何かあるごとにその木と語らう」こと。「森には精霊が住んでいる」と人々は信じ、亡くなると木肌を削って名前や生没年を刻む風習が残る。刻印を覆って木肌が伸び、森と暮らした人の思いを優しく包み込んで行く。

ポーランドでは、北東部のビエブジャ・ナレフ湿地帯が舞台に。冬が終わると雪解け水が湿原に流れ込み、湿原は緑織りなす草原へ。周囲の酪農家の生活を、湿原の花々や樹木が美しく装っていく。コウノトリをはじめ星の数ほどの鳥たちが湿地へ子育てに訪れる。人々も「水辺に響き合ういのち」の一部だ。

第3回。300種近いという「竹の宝庫」・中国の雲南省へ。竹の恵みに抱かれて食器や漁具、家に橋も竹で作る人々の営みと文化に、胸震わせた。

「自分たちは竹から生まれた。だから竹に生きる虫は私たちの兄弟だ」と言う。人は竹で作られた揺りかごで育ち、死して後も竹の中に遺骨の一部をまつられる。そして新しい竹林が育っていく。

いささか長くなってしまった。私が観たものは、里山を舞台にして生きる人々のひたむきな生活だった。日本において（さびれつつある里山もあるが）そこに暮らす方々の努力で美しい里山はまだまだ守られている。注目したいのは、里山に対比する「里海」。里海とは「人間が生活して自然が守られ、お互いが共存できる海や干潟」という意味だ。東京近郊では、東京湾最奥の三番瀬などが代表的だろう。汐の香り。緑の海藻や桜色の貝殻。波のさざめき。素早いカニ。潮だまりの小魚の影。上空のシギ・チドリ。里海は生命に満ち、生活や

漁そして娯楽の場でもある。そのような里海の砂浜を埋め立て、護岸で固めて「人々を海から遠ざけよう遠ざけようとする」ような風潮では、豊かな里海も汚れて疲弊し、関心も遠のいていく。

海洋国家ニッポン国民の心も、問われている。ナショナルトラスト運動発祥の地・イギリス。自然のままの美しい海岸線が都市部以外では守られているのが上空からも見え、大変感心する。同国「ナショナルトラスト」協会が1965年から取り組んだ海岸線保存計画「ネプチューン計画」。自然海岸を守るために一般会員が寄付を出し合い、同国の海岸約4800kmのうち約1100kmを取得したという。時間は流れるのではない、人が時間を動かすのだ。身近な海を守り、海への興味・関心を醸成していく取り組みが、国民一人ひとりに一層求められている。

海を事業の舞台にする我々海運業界もまた、里海の保護に無関心であってはならない。ひとたび海難事故を起こせば、油濁汚染などで命あふれる里海に多大なダメージを与えてしまう。当協会でも「地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつ」との認識に立ち、2001年に「環境憲章」を策定。

「地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全」「環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化」などの行動指針を制定。会員各社も技術開発や環境教育など、具体的な行動に着手されている。

半面で、港湾や海運があらゆる産業活動と市民生活を支える社会基盤であることも重要な事実だ。港湾などの開発に際しては環境保全へ十分に配慮し、自然環境保全と開発の共存点を見出す努力が大切だ。利用時には謙虚な気持ちと、里海や海洋保護の心を忘れてはなるまい。

里山から里海へ。深い想いにかられた2007年であった。

2007年の海運界を振り返って

株式会社商船三井 営業調査室室長代理 白井潔人

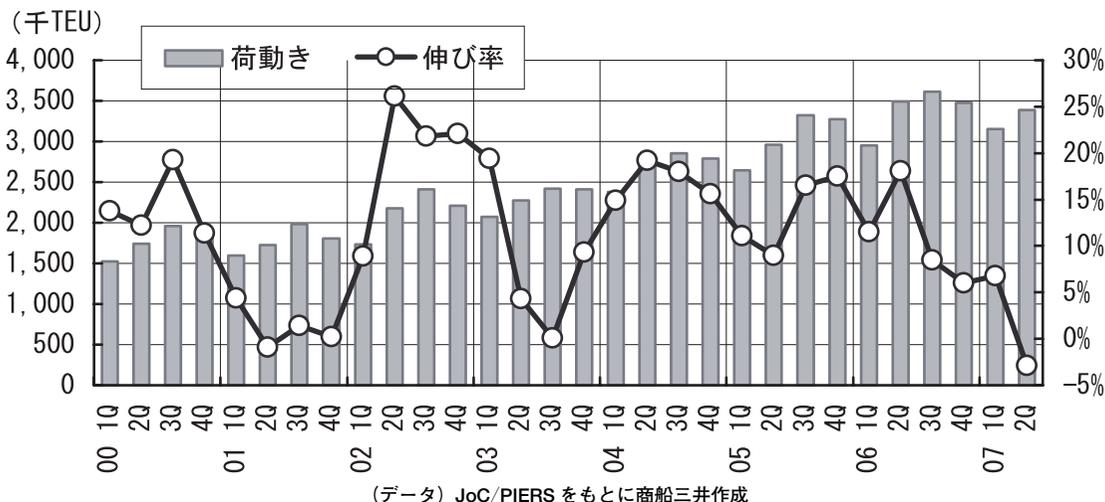
2007年も原油などの一部の貨物を除いて旺盛な荷動きと大型船の発注ラッシュに沸いた年であった。コンテナの荷動きでは、アジア/北米航路(東航)はJoC/PIERSの統計データが不手際で発表数値が混乱するといったおまけまでついたが、2007年は6%以上の荷動き増となったと見込んでいる。2006年の伸び率が約11%であったことから2007年の伸び率は鈍化したと言えるが、住宅関連貨物の伸びは2006年から緩慢となっており、2007年の荷動きに対するサブプライム問題の影響は軽微だったと判断できる。住宅関連貨物はアジア出し貨物の2割強を占めるが、米国は消費の60%を40%の富裕層が支えていると言われ、この富裕層がサブプライム問題の直撃を免れたことと年間250万人増加するという米国の人口増加による旺盛な生活物資需要が、2007年の米国向けコンテナ荷動きを支えたと考える。

もう1つの基幹航路であるアジア/欧州航路(西航)では、EU-15諸国の安定した経済成長と旧ソ連

邦、東欧、トルコといった地域での旺盛な貨物需要との相乗効果により、2007年の西航サービスの伸び率は20%に達するとみている。輸出国をみると、この航路においても中国の存在感が圧倒的に大きく、西航貨物の60%以上を占めている。世界的な最適地生産の波が欧州全土にも及んだということになるが、この旺盛な貨物需要は当面持続すると見込んでいる。

2007年は旺盛な貨物需要予測をもとに、大型コンテナ船が大量に発注された年でもあった。10,000 TEU超の大型コンテナ船の発注は2007年だけで100隻以上発注されたが、これらの新造船が登場するのは2010年以降であり、それまでは北米航路投入船の欧州航路への転配などで凌ぐことになると予想される。燃料油節減のためにスピードを落とし、投入船を増やすことによってスケジュールを維持しようという船会社もあり、2008年も南北航路も含め各航路において高い

図表1 アジア/米国四半期別荷動き推移 (2007年9月速報値)



消席率が続きそうである。

次に、資源・エネルギー輸送である。タンカーは国際原油価格の指標であるニューヨーク先物市場のWTIが年初の1バレル=50ドル台から11月末現在で1バレル=100ドル目前まで急騰するなど原油価格の高騰が原油トレードにも影を落とし、日本、米国、欧州など主要消費国・地域の原油輸入量が伸び悩み、タンカースポット市況は低調に推移した。ただし、中国の輸入量は依然として前年比10%を超える伸びを見せており、11月下旬からワールドスケールが上昇しているのが救いである。

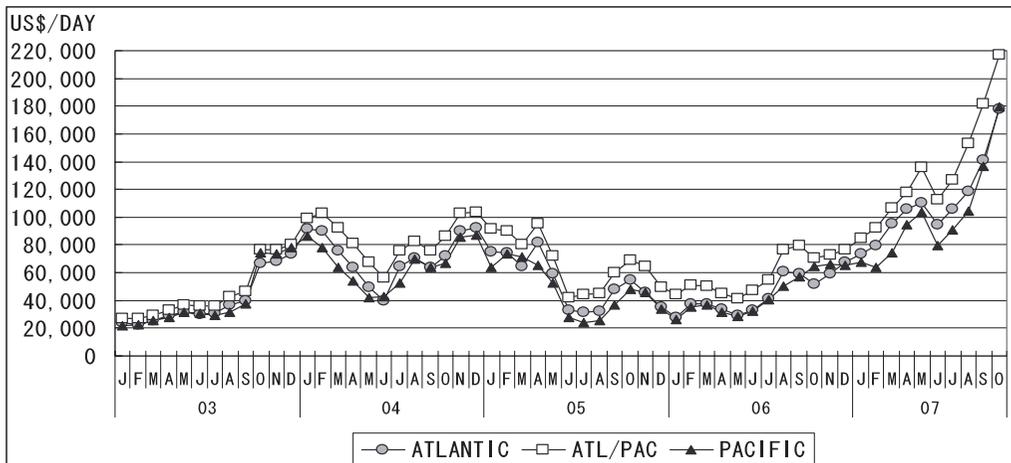
タンカーには明るい話題は少なかったが、ドライバルク部門においては海上運賃/傭船料ともに記録的な高値を日々更新するという誰もが予想しえなかった高値相場が出現した。その伏線は2007年4月以降の輸入鉄鉱石価格交渉が早期に決着したことにある。2006年度の価格交渉は大幅値上げの提案により交渉は膠着状態となり、最大の輸入国である中国が19%の値上げを受け入れたのは5月下旬で、それまで低迷していたドライバルクマーケットは中国の値上げ受入れ表明を機に上昇に転じたのであった。2007年度価格交渉は中国の宝山鋼鉄が前面に出て鉱山会社と交渉したが、2006年12月下旬に9.5%の値上げであっさり決着し関係業界を驚かせた。この早期妥結により、中国向け鉄鉱石は遅滞なく船積みされ、16万トン以上のCAPEXSIZE 傭船料2007年5月には、ブラジル/中国・日本でUS\$ 136,000 (月間平均値)、太平洋水域でUS\$ 104,000 (同) まで上昇した。さすがに6月に

入ると息切れしたが、7月以降再度上昇に転じ、11月にはブラジル/中国・日本で25万ドル、大西洋水域で20万ドル、太平洋水域で18万ドルという歴史的なレベルまで駆け上がったのである。今回の傭船料の大幅上昇の背景としては、鉄鉱石の海上荷動きが790百万トンと前年より9.6%増加し、かつ、ブラジル/中国という遠距離輸送が活況を呈したことがいちばん大きな要因として挙げられるが、石炭全体の海上荷動きも8億トンとボリュームでは鉄鉱石を凌駕し、鋼材輸出では中国が日本を抜いて世界一になるなど主要貨物の海上輸送量の増加により大型船から小型船まで全ての船種で傭船料が上昇したことが大きな特長である。

傭船料市況の高騰を受け、日本、韓国と中国の造船所は新造船発注ラッシュが続いている。特に中国は、政府が当初計画した数値を大幅に上回るペースで大型船建造ドックの新増設の計画が相次ぎ、これら造船所へのCAPEXSIZE などの大型船の発注が急増している。特に、2010年には16万トン以上のCAPEXSIZE の竣工予定数が200隻を越すような状況になっている。中国と韓国における急激な建造能力の増加に対して、主機エンジンや鋼材などの資機材の供給が追いつかないのではないかと懸念もあり、計画通り就航するかが2010年以降の海運市況を左右する大きなファクターのひとつとなっている。

(注) WTI=米国テキサス州沿岸部で産出する原油で米国向け原油価格の指標油種。

図表2 CAPEXSIZE 傭船料の推移 (16万トン以上)



(データ) BALTIC DRY INDEX をもとに商船三井作成

2007年 海運界10大ニュース

1. トン数標準税制の創設が与党税制改正大綱に盛り込まれる

平成20年度与党税制改正大綱に外航海運業界念願の「トン数標準税制の創設」が盛り込まれ、平成20年度から導入される見通しとなった。これにより海外の海運主要国との税制上のイコールフットイングの実現に向けて前進することとなり、わが国外航海運の国際競争力が大きく改善することが期待される。

また、同大綱において平成20年3月末をもって適用期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」、「外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置」等についてもほぼ要望どおりの内容で延長が認められた。

2. 水先制度改革／改正水先法が施行

改正水先法が2007年4月1日に施行され、等級別の免許制度の導入、水先人会の法人化および日本水先人会連合会の設立、三大湾水先区の統合など水先制度改革の諸施策が実施された。

水先料金はこれまでの省令料金から1年間の猶予期間を経て上限認可制へと移行するとともに、特別会費制度が廃止され、海事関係公益事業およびその支援体制についても新たな枠組みが構築された。また、水先人養成制度の創設に合わせ、海技振興センターによる支援事業がスタートした。

3. IMO で環境・安全に関する条約改定作業が進展

近年、環境・安全への関心が高まるなか、IMO（国際海事機関）においても環境保護・航行安全に関する検討が活発に行われている。

船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）附属書Ⅶに規定されるNOxおよびSOxなどの排出基準の改正作業が2008年の最終化に向けて進められたほか、現在、国／船級ごとに異なる船体の構造基準について、国際的に合意された一定の要件を設定する目標指向型の新造船構造基準に関する検討などが進められた。

国土交通省はIMOにおける規制強化の動きに対応

するため、国内で戦略的・技術的検討ができる体制を整備しており、当協会としても、IMO 対応の強化のため欧州地区事務局に技術顧問を配置した。

一方、ポスト京都議定書の枠組みが2009年の具体化を目前に審議されているなか、IMO においても船舶からの温室効果ガス削減に向けた議論が活発化している。当協会は、この議論に資するため実船におけるデータの提供に積極的に協力した。また、当協会が自主的に取り組んでいる環境自主行動計画において、外航海運からの2008～2012年度における輸送トン当たりのCO₂排出量の削減目標を1990年度比10%から15%に引き上げ、さらなる削減に努めることとした。

4. マラッカ・シンガポール海峡において、世界で初めて航行安全・環境保全に関する国際的な協力の枠組みが設置

国際的に重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関して、IMOも参画し、沿岸国・海峡利用国等の関係者による国際協力体制の構築に向けた議論が行われてきた。

2007年9月、シンガポールにおいて開催された国際会議において、世界で初めて、国連海洋法条約の規定に則り、国際海峡における沿岸国と多数の利用国等による航行安全・環境保全に関する国際的な協力の枠組みが設立された。さらに、同枠組みの下に推進される具体的なプロジェクトが沿岸国より提案され、多くの国から支援が表明された。

同海峡の航行安全・環境保全を促進する取り組みにおいて、当協会をはじめわが国のみが約40年に亘り支援を行ってきたが、今後、この枠組みに基づき支援体制が具体化されていくこととなる。

5. 旺盛な荷動きを背景に外航海運各社は増収増益

外航海運各社の2008年3月期の業績は、燃料油価格の高止まりなどの収益圧迫要因はあるものの、旺盛な荷動きを背景に軒並み増収増益となる見通し。このようななか、海運各社は急増する輸送需要に応

えるため積極的に船隊増強を進めており、造船業はじめ海事関連産業も活況を呈する状況となっている。

6. 燃料油高騰の影響深刻化

原油価格の指標である WTI は、4 年で約 3 倍に高騰し、2007 年 11 月には \$90 ドル/バレル台後半と過去最高を更新している。原油価格高騰に伴い、バンカー価格、国内 A・C 重油価格は継続的に高騰し、とりわけ国内 C 重油においては、3 年前のレベルと比較し約 9 割の上昇となり、内航業界全体の燃料油費用負担額は年間約 710 億円 (2005 年度比) の増加となった。内航海運業界では、運航コストの過半を占める燃料油の負担増により大多数を占める中小企業事業者の企業体力を脆弱化させ、死活問題となるなど影響は深刻なものとなっている。

11 月には当協会、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陳情書を国土交通大臣に手交し、これら事業者の窮状を訴えた。これを受け同省は、日本経済団体連合会などに対し、運賃等への転嫁など燃料費コスト負担へ理解を求めた。

7. 国際船舶の船・機長配乗要件の撤廃および外航日本人船員 (海技者) 確保・育成のための新たなスキームの開始

2007 年 6 月、国際船舶における外国人承認船員の就業範囲を船・機長まで拡大する通達が発出されるとともに、1 回目の外国人船・機長の承認試験が実施され、国際船舶の日本人船・機長配乗要件が撤廃された。

一方、外航日本人船員 (海技者) 確保・育成スキームについては、2007 年 10 月、第 1 期生 10 名 (航海士 8 名/機関士 2 名) の育成が開始された。

8. 外国人船員問題への取り組みの強化

FOC 船の外国人船員労働条件に関する 2008 年/2009 年 IBF*協約改定交渉が数次の交渉を経て妥結した。近年の世界海上荷動量の増大に伴い世界的に船員の需給関係が逼迫する中で、職員と部員の賃金の分配や先進国出身部員の雇用を促進する基金 (DER 基金) の創設等を巡り交渉が難航したが、TCC (23 人乗組み標準船の総賃金) の 8%引き上げと上級職員への重点的配分、および DER 基金の 2008 年より 2 年間の導入等を主な内容として 11 月に一連の交渉が

終了した。本交渉に際して、当協会は交渉に直接関わった国際船員労務協会と密接な連携を保ちバックアップに務めた。

さらに当協会は、国土交通省が主催したアジア地域における船員の資質向上に関する専門家会合への参画や、国際船員労務協会と共同して取り進めたフィリピン人キャデットへの航海訓練所練習船での訓練のトライアル実施等、外国人船員問題への取り組みを深めた。

*IBF: International Bargaining Forum (FOC 船に乗組む船員の労働条件の交渉を行う場)

9. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度問題につき、日欧で今後のあり方を模索

2007 年 9 月、欧州委員会は、定期船同盟に対する EU 競争法適用除外制度が廃止される 2008 年 10 月以降に同競争法を海運に適用する際のガイドライン案を発表。一定条件の下での船社間の情報交換を認めるとともに、不定期船プール協定は本質的には同競争法に抵触しないものとした。正式なガイドラインは 2008 年 10 月までに発表される。

国内では、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会においてわが国適用除外制度について審議され、現在のところ、船社間協定について利用者からの大きな不満は見られず、今後のあり方は、関係者の意見等を踏まえつつさらに専門的な検討を行うとする答申が取りまとめられる予定 (12 月 20 日)。

なお、アジアでは、中国の競争法制定 (8 月) およびインドの競争当局執行権限付与 (9 月) など、競争法制整備の動きがあった。

10. 海洋基本法が施行

海洋の諸問題に総合的、計画的に対処して、新たな海洋立国を目指す海洋基本法が 2007 年 4 月に超党派の議員立法にて成立し、同年 7 月 20 日より施行された。初代海洋政策担当大臣に冬柴鐵三国土交通大臣が就任し、内閣に内閣総理大臣を本部長とする総合海洋政策本部が設置された。

外航海運業に関連しては、「海洋産業の健全な発展」が第 5 条で規定されているほか、基本的施策として第 20 条で「効率的かつ安定的な海上輸送の確保」、および第 24 条で「海洋産業の振興及び国際競争力の強化」が規定されている。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1

燃料油高騰などコスト増要因に重大な懸念、 タンカー市況上昇の可能性にも留意

—アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)
第20回中間会合の様様—

2007年11月21日、台北において、ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) の第20回会合が開催された。

同会合は、2007年2月28日の第19回会合(於沖縄)に続くもので、ASF メンバー船協から6カ国/地域の代表16名が参加、当協会からは芦田 SERC 委員長(当協会副会長、商船三井社長)をはじめ4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、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。議論の主要点は以下のとおりである。

① 世界経済

米国のサブプライムローンによる混乱を誘因とする不確実性が、世界経済に徐々に広がって

いることに留意し、現実的な市場展望に基づかない過剰反応を慎み、世界経済の動向を注意深く見守ることを認識した。

② ドライバルク/タンカー部門

- ドライバルク：市況は中国の鉄鉱石輸入の激増による荷動き量の大幅増加、豪州などにおける長期滞船による船腹需給の逼迫、市況関係者の強気な投機などにより高水準にあることが報告された。
- タンカー：米国内原油生産能力の増加による同国の原油輸入減少、原油高騰、シングルハルトンカー(SHT)のフェーズアウト停滞などにより、市況は弱含みで推移している一方で、米国の在庫原油の減少、冬場の需要増、SHTの撤退促進などに対し市況が反応する可能性があることに留意した。

③ 定期船部門

- 太平洋トレード：米国の住宅市場の低迷によって住宅関連製品の荷動きは低迷したものの、日

常雑貨や建築関連製品の堅調な荷動きにより、前年同期比約7%増加した。消席率は90%以上と高水準で2008年も船腹需給関係は引き続き均衡するとの見解で一致した。

- アジア域内トレード：特に中国／日本発着の荷動きが高水準で推移したことから、市況は力強い成長を維持したと報告され、更に、インド／パキスタン／中東などの貨物量が約20%台の伸び率で拡大していることが認識された。
- コスト増問題：燃料価格、米国内陸鉄道料金の高騰などコスト増と米国サブプライムローン問題への警戒が不可欠であることを再確認した。また、米国／ベトナム／インド等における港湾能力の不足、インフラおよび港湾混雑に関する諸問題についても報告があり、顧客から求められている効率的なサービス水準を維持するために、アジアコンテナ船社のCEOは強いリーダーシップ、高度な商業的判断、綿密な経済分析でこれら問題に対処するよう強調された。

④ 独禁法適用除外制度

- 中国では8月に独占禁止法が可決、インドではインド競争委員会(CCI)に対し2002年競争法を施行するための権限を与える法案が採択された。会合は、海運業界が効率的な経営を行う上で独禁法適用除外制度は必要不可欠であり、全ての貿易国の利益になる点を強調した。また、ASFが様々な国／地域における進捗状況について共通認識を共有することが極めて重要であることに合意した。

⑤ その他

- 米国向けの全コンテナについて、2012年7月までに外国の積出し港で放射線検出装置とエックス線検査装置を用いて100%スキャンの実施を求める法案が可決された。出席者は、同法は全コンテナを船積み前にスキャンすることの実行可能性、装置の入手可能性など実施上の疑問を投げかけるもの、との懸念を表明した。

(企画部：笠原)

【資料】

2007年11月21日、台北
(2007年11月26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20回中間会合 (台北) 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20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16名の代表が出席し、2007年11月21日に台北で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 世界経済

本会合は、本年10月の7か国財務大臣・中央銀行総裁会議 (G-7) 声明で言及されているように、世界経済は力強い成長が5年目に入っていることに留意する一方、最近の数週間において、米国のサブプライムローンによる混乱を誘因とする不確実性が、—これが世界貿易にどのような影響を与えるかを判断するのは時期尚早であるもの—世界経済に徐々に広がっていることに留意した。出席者は、現実的な市場展望に基づかない (過剰) 反応を慎しみ、世界経済の動向を注意深く見守るよう要請された。

2. ドライバルク／タンカー部門

1) ドライバルク市況は、中国の鉄鉱石輸入の激増による荷動き量の大幅増加、豪州及びその他諸国における長期滞船による船腹需給の逼迫、市況関係者の強気な投機などを要因として、前例のないほどに高水準にあることが報告された。出席者は、限られた世界の造船能力によって当面は船腹供給の増加もみられないであろうことも考慮し、近い将来に市況に悪影響を及ぼし得る経済要因が現れる可能

性は低いものと思われるとの見解で一致した。

2) タンカー部門については、中国の2007年1 - 8月の原油輸入量が前年同期比約15%増であるものの、米国国内原油生産能力の増加による同国の原油輸入の減少、原油の歴史的な高騰、及びシングルハルトンカーのフェーズアウト停滞などにより、市況は弱含みで推移していることに留意した。しかしながら、出席者は、米国の在庫原油の減少、冬場の需要増、西アフリカから中国など長距離輸送需要の増加、並びに一定量のシングルハルトン VLOC が VLOC (Very Large Ore Carriers: 巨大鉄鉱石船) 又は FPSO (Floating Production, Storage and Offloading systems: 浮体式海洋石油生産貯蔵積出設備) に改造される予定であり市場からの撤退が見込まれること、等の要因に対し市況が反応する可能性があることに留意した。

3. 定期船部門

- 1) 北米太平洋トレードについては、2007年上半期における全体の貨物量が、米国の住宅市場の低迷によって住宅関連製品の荷動きは低迷したものの、日常雑貨及びその他建築関連製品の比較的堅調な荷動きにより、前年同期比約7%増加したとの報告がなされた。出席者は、出席率は90%以上の高水準にあり、船腹需給関係は2008年も引き続き均衡したものとなるだろうとの見解で一致した。
- 2) アジア域内トレードに関しては、東アジア、特に中国及び日本発着の荷動きが高水準で推移したことから、市況は力強い成長を維持したとの報告がなされた。更に、インド、パキスタン及び中東など西アジアの市況は、貨物量が約20%台の記録的な伸び率となり、拡大していることが認識された。
- 3) しかしながら出席者は、一定の運賃修復がなされてはいるものの、上記航路における定期船市況の現在の運賃水準では、特に燃料コストを始めとする劇的なコスト増を補填し、過去の投資を回収し、或いは将来必要となる投資を促進するのに不十分であるという重大な懸念を表明した。また、燃料価格及び米国内陸鉄道料金の高騰などのコスト増要因、並びに影を落とし始めた米国サブプライムローン問題への警戒が不可欠であることを再確認した。更に、迅速な改善が必要とされる米国のコンテナ取扱能力や、米国及び特にベトナム、インド等の一部のアジア諸国における港湾能力の不足など、インフラ及び港湾混雑に関する諸問題についても報告があった。これらの点に関し会合は、各顧客から求められている広範かつ効率的なサービス水準を維持するためには、アジアコンテナ船社の CEO は、強いリーダーシップ、高度な商業的判断及び綿密な経済分析をもってこれら問題に対処するよう求められていることが強調された。

4. 定期船海運に対する独禁法適用除外制度

中国、インド、日本、シンガポール及び EU などにおいて、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しが行われていることが留意された。特に、中国では8月に独占禁止法が可決され、一方インドでは、インド競争委員会 (CCI) に対し2002年競争法を施行するための法令上の権限を与える法案が採択された。会合は、独禁法適用除外制度は将来の世界貿易の拡大に対応すべく海運業界が効率的な経営を行う上で必要不可欠である、という長期に亘り確立された SERC の立場を再確認するとともに、同制度は全ての貿易国の利益になる点を強調した。出席者は、ASF が様々な国と地域における本件の進捗状況について共通認識を共有することが極めて重要であることに合意し、SERC メンバーは、上記の国における関係者が適用除外制度の必要性を正しく理解することを支援するため、必要とされる行動をとるべきことに合意した。

5. その他

- 1) 最近米国において、同国向けの全てのコンテナについて、2012年7月までに外国の積出し港で放射線検出装置とエックス線検査装置を用いて100%スキャンを実施するよう求める法案が可決された、との報告がなされた。出席者は、同法は、全てのコンテナを船積み前にスキャンすることの実行可能性及び当該装置の入手可能性など多くの実施上の疑問を投げかけるものである、との懸念を表明した。この種の仮想上の考え方が世界のサプライチェーンマネジメントに甚大な混乱をもたらすという最悪のシナリオを避けねばならないということが強調された。
- 2) 出席者はまた、海賊、武装強盗及び WTO 海運交渉など、その他の最近の課題についても意見交換を

行った。

【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20回中間会合

日 時：2007年11月21日 (水)

場 所：台北 (Grand Formosa Regent Taipei)

出席者

委員長

芦田 昭充

日本船主協会 副会長 (商船三井 社長)

メンバー

〈中国船主協会〉

Mr Xu Guibin

(Executive Vice Chairman, CSA)

〈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 Sumate Tanthuanit

(President, Regional Container Lines Group)

〈ベトナム船主協会〉

Capt Tran Van Quy

(President & CEO, Transport and Chartering Corp. (Vietfracht))

〈香港船主協会〉

Mr Allan T S Wong

(Managing Director, OOCL (Asia Pacific) Ltd.)

〈日本船主協会〉

佐藤 実

(日本郵船 副社長)

木村 修一

(川崎汽船 コンテナ船事業グループ グループ長代理)

喜多澤 昇

(商船三井 執行役員)

〈韓国船主協会〉

Mr J S Lee

(Senior Vice President, Managing Director of Container SBU, 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 Tony 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 (日本船主協会常務理事)

本澤 健司 (日本船主協会企画部係長)

笠原 永子 (日本船主協会企画部)

2 バラスト水管理条約の2009～10年建造船の扱いに懸念 —アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)第14回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)の第14回中間会合が、2007年11月30日(金)、タイのバンコクにおいて開催された。会議には、ASFメンバーである中国、香港、日本、韓国、台湾、ASEAN(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)の各船主協会より26名が出席したほか、オブザーバーとしてアジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)より参加があった。当協会からは、SNECの委員を務める前川弘幸会長(川崎汽船社長)の代理として佐々木真己同社執行役員、および事務局より半田收常務理事が参加し、船舶の航行安全および環境保全に関する多くの案件について審議した。

同会議の審議のうち特記事項は以下のとおりである(SNECプレスリリースより)。

海賊および武装強盗

SNECは、2007年第1～3四半期の世界の海賊および武装強盗事件が増加していることに懸念を持って留意した。アフリカ地域における発生は91件と、世界全体の50%近くに上り、今や最も危険な地域に位置づけられる。その増加は特にソマリアおよびナイジェリアにおいて顕著である。現在までにソマリア沖において13件のハイジャック事件が報告されており、これは2006年に発生した件数(5件)の約3倍に当たる。

さらに、東南アジア地域においては59件が報告されており、2006年から大きく減少したが、未だ世界全体の約30%を占め、発生件数が2番目に多い地域に位置づけられることに留意した。この59

件のうち45件は、船舶が着岸中または錨泊中の盗難であるが、14件は船舶が航行中に発生している。

SNECは、マラッカ・シンガポール海峡通航船に対する海賊行為の抑止対策に関して、沿岸3ヶ国政府の取り組みを評価する。沿岸3ヶ国による共同の航空・海上パトロールは、海峡における海賊行為の抑止に効果を挙げており、SNECは、この取り組みの継続を沿岸3ヶ国政府に強く求めることとした。

また、すべての船長に対し、海賊多発地域を航行する場合には引き続き警戒するよう注意喚起し、ソマリア沖を航行する船舶の船長には、陸岸から200マイル以上沖を航行するようアドバイスすることとした。不幸にも海賊に狙われた場合は、その方面に配置されている米英海軍にすぐに支援を仰ぐべきである。

マ・シ海峡における航行安全・環境保護の推進

2007年9月、マラッカ・シンガポール海峡に関するIMOシンガポール会議が開催され、海峡の航行安全および環境保全に関する沿岸国および利用国間の協力の枠組み(Co-operative Mechanism)が設置された(本誌2007年9月号P.2参照)。

SNECは、ここに至る沿岸3ヶ国の努力を高く評価し、Co-operative Mechanismの概念について支持することを改めて確認した。SNECは、Co-operative Mechanismが沿岸国、利用国およびその他関係者間の対話を促し、緊密な協力関係の構築に資することを確信している。さらに、Co-operative Mechanismが、国連海洋法条約第43条の規定に則り、地域の海事関係者の協力関係を強化するもの

と期待されている。

SNECは、さらに、フォーラムへ参加し、意見、見解または提案を示す用意があることを表明した。

船舶からの大気汚染防止

SNECは、外航海運業界が、他の業界と同様に、海洋および大気環境の保全を積極的に推進していく重要な役割を担っていることを再確認した。これに関し、IMOがSO_x削減策に関する非公式な官民合同の専門家グループに包括的な検討を要請したことを強く支持した。

また、SNECは、船舶からのCO₂排出量は低く見積もられており、実質的に温暖化に対するインパクトは航空機より大きいとした最近の報道に懸念を持っている。この報道は非常に大きな誤解と混乱を招くものである。

SNECは、世界貿易量の90%以上を担う海運が、貨物輸送で最も環境にやさしい輸送モードであることを強調したい。貨物1トンを1マイル輸送する際のCO₂排出量を比較すると、海運は航空の少なくとも30倍以上、トラックの5倍以上効率的である。他の輸送モードから海運への転換により、海運は、国際輸送におけるCO₂排出量の削減に貢献できるものと確信している。SNECは、引き続きCO₂排出量のさらなる削減のための調査研究に支援を行っていく。

Ballast Water Management

SNECは、現在、多くの新造船の発注を抱える船主が直面している問題について懸念を持って留意した。バラスト水管理条約の要求の下、2009年1

月1日以降に建造される船舶は有害水生生物を除去するための特別な処理装置の搭載が求められる。問題は、IMOの基準に適合する正式に型式承認されたバラスト水処理装置が非常にわずかしか実用化されていないことである。

SNECは、2007年11月30日に採択予定のIMO通常総会に提案された決議案を支持する。同決議案は、2009年1月の搭載期日を延長する効果があり、各締約国に自国の港湾に寄港する船舶に対し、一定期間、同条約のD-2規則に規定される基準に適合することを求めないよう勧告している。

SNECは、2009年1月1日から2010年12月31日までに建造される船舶の扱いについて懸念を持っている。これらの船舶は「現存船」として扱われるべきである。本問題についてはIMOにおいて解決されることを望む。

(注)：バラスト水管理条約では、船舶の全バラスト水タンク容量により段階的にバラスト水排出基準(D-2規則)が適用され、2009年に建造されるバラスト水容量5,000m³未満の新造船が最も早く条約要件が適用されることとなっている。

D-2規則では、排出するバラスト水中に含まれるプランクトン、細菌類など水生生物の含有量を制限しており、同規則に適合するためには、バラスト水処理装置の搭載が必要となる。

同条約の規定は、当該処理装置が2009年までに実用化されることを想定して策定されている。そのため2009年以降に建造される船舶を「新造船」とし、D-2規則を即適用することとなっている。一方、処理装置の実用化が難しいと考えられた2009年より前に建造された船舶は「現存船」として扱われ、猶予期間が与えられており、バラスト水容量1,500m³~5,000m³の船舶は2015年1月1日、1,500m³未満の船舶は2017年からD-2規則が適用されることとなっている。

(海務部：斎藤)

内外情報

1 外国人船員の労働協約改定交渉が妥結 —2008年/2009年IBF協約改定交渉の様相—

2008年1月1日よりのFOC船に乗り組む外国人船員の労働条件を交渉するIBF(International Bargaining Forum)交渉が、4月13日よりJNG(Joint

Negotiating Group：使用者側交渉団)とITF(International Transport Workers' Federation：国際運輸労連)間の要求書交換を以ってスタートし、そ

の後数次にわたる中央／地域交渉を経て11月に妥結した。

今回の交渉においては、近年の世界海上荷動量の大幅な増大に伴い、世界的な船員（職員）の需給バランスが逼迫する中で、職員と部員の賃金の分配や先進国出身部員の雇用を促進する基金（DER基金）の新設を巡り交渉が難航した。交渉経緯および妥結の内容は、概要以下の通りである。

(1) 中央交渉

第一回シドニー（5月24日～25日）、AD HOC 東京（7月4日）、第二回釜山（7月25～26日）を経て、去る9月26～27日にロンドンで開催された第三回交渉で妥結となった。主な改定点は以下の通りであるが、実際の賃金表の改定等詳細は地域交渉に委ねられた。

1) 賃金改定（Total Crew Cost=TCC 改定）

- ① TCC 増額：総月額 \$ 54,850（2007年 \$ 50,787、\$ 4,063/隻/月増、8%アップ）
- ② 職員／部員配分限度：職員への最大配分率63%を63.5%に拡大
- ③ 賃金／基金配分限度：85/15を84/16に変更

2) DER（先進国部員）問題

ISEG* + KSA（韓国船協）および IMEC で別々の基金（DER 基金）を設立することに合意。徴収額は \$ 10/月/人とし、2008年1月1日より徴収が開始されるが、基金の運用規則は2008年に協議される。また、基金の継続の是非について2009年末までに協議し、結論を出す。

* ISEG = 国際船員労務協会およびエバーグリーン

3) ILO 海事労働条約の先行取り込み

多くの項目が議論されたが、コスト関連項目で合意されたのは、傷病船員の送還時給与改定（基本級を基本給＋時間外手当に）と、船員死亡時の埋葬料の船主負担のみ。いずれも実質負担は極小と見積もられる。

その他、ILO との研究グループを設立し、IBF 協約を MLC に照らして見直す勉強会を行うことに合意した。

(2) 地域交渉

最も多くの外国人船員が所属する AMOSUP 関連の協議が国船協と全日海（AMOSUP）との間で10月18日より開始され、11月1日の第3回交渉において妥結した。

地域交渉においては、AMOSUPはここ2年間のベソ高の進行（対ドル約18%）および比国 CPI 上昇（14%）を背景に需給状況が緩やかな部員においても相応の値上げ（AB 船員で \$ 50/月/人）を求めていたが、国船協としては上級職員への IBF 賃金表を大幅に上回る水準での支払いが一般化する現状の下、中央交渉で決まった大枠の中で上級職員への配分を増やし部員給与の上昇をなるべく抑える方針で交渉を行った結果、賃金表（【資料】参照）の通りで妥結した。

なお、DER 基金については賃金表に組み込まず、別の扱いとすることになった。

また、AMOSUP以外の組合に所属する外国人船員に関する国船協と全日海との協議も同時に終了し、その内容は AMOSUP との協定に沿った内容となっている。

（海務部：佐藤）

この賃金表での実質的な船主負担の増は以下の通りと試算される。

	1隻当たり実質負担増（月額）	増加率	日本船主年間負担増
23名配乗ベース	約 \$ 3,030	5.93%	約75億円
TOP 4 * を除く23名ベース	約 \$ 1,376	2.69%	約34億円
TOP 4 を除く20名ベース	約 \$ 1,082	2.49%	約27億円

（試算前提）IBF 協約適用運航隻数1,800隻、115円/ドル

* TOP 4 = 船長、機関長、一航士、一機士

* 実質負担とは賃金表の内、実際に船主の支払いとなる項目のみをピックアップするとともに、賃金表外の負担（AMOSUP 組合費、DER 基金）を加えたもの。

【資料】 IBF JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA 2008-2009

No.	Rank	Wage element											Fund element											Grand Total in US\$			
		B/Wage (173hrs)	Comm FOT	Fixed SVA	GOT	L/Pay 9days	SBS	P/F	IMO	D&D	EFA	HMC	Wage Total	SSS	AMS MD	TLF	WPF	SLR HOME	PAG-IBIG	ISCA	ESF*	EDCTN OTH	JSU WF		Fund Total		
1	Master	1,781	1,325	750	-	534	54	80	50	24	20	5	4,623	33	30.5	18	5	34	10	4	10	692	44	880.5	5,503.5		
2	C/Off	1,350	1,005	170	-	405	54	80	50	24	20	5	3,163	33	30.5	18	5	34	10	4	10	428	30	602.5	3,765.5		
3	2/Off	936	697	-	-	281	54	80	50	24	20	5	2,147	33	30.5	18	5	34	10	4	10	244	20	408.5	2,555.5		
4	3/Off	825	614	-	-	248	54	80	50	24	20	5	1,920	33	30.5	18	5	34	10	4	10	203	18	365.5	2,285.5		
5	R/Oppt	936	697	-	-	281	54	80	50	24	20	5	2,147	33	30.5	18	5	34	10	4	10	244	20	408.5	2,555.5		
6	C/Engr	1,675	1,247	660	-	503	54	80	50	24	20	5	4,318	33	30.5	18	5	34	10	4	10	634	41	819.5	5,137.5		
7	1/Engr	1,350	1,005	170	-	405	54	80	50	24	20	5	3,163	33	30.5	18	5	34	10	4	10	428	30	602.5	3,765.5		
8	2/Engr	936	697	-	-	281	54	80	50	24	20	5	2,147	33	30.5	18	5	34	10	4	10	244	20	408.5	2,555.5		
9	3/Engr	825	614	-	-	248	54	80	50	24	20	5	1,920	33	30.5	18	5	34	10	4	10	203	18	365.5	2,285.5		
10	E/Engr	936	697	-	-	281	54	80	50	24	20	5	2,147	33	30.5	18	5	34	10	4	10	244	20	408.5	2,555.5		
11	BSN	599	-	-	446	180	54	50	36	24	20	5	1,414	33	30.5	18	5	34	10	4	10	111	13	268.5	1,682.5		
12	AB	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
13	AB	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
14	AB	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
15	OS	415	-	-	309	125	54	50	30	24	20	5	1,032	33	30.5	18	5	34	10	4	10	41	10	195.5	1,227.5		
16	1-OLR	599	-	-	446	180	54	50	36	24	20	5	1,414	33	30.5	18	5	34	10	4	10	111	13	268.5	1,682.5		
17	OLR	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
18	OLR	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
19	OLR	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
20	WPR	415	-	-	309	125	54	50	30	24	20	5	1,032	33	30.5	18	5	34	10	4	10	41	10	195.5	1,227.5		
21	C/Cook	599	-	-	446	180	54	50	36	24	20	5	1,414	33	30.5	18	5	34	10	4	10	111	13	268.5	1,682.5		
22	Stwrđ	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
23	Stwrđ	564	-	-	420	169	54	50	30	24	20	5	1,336	33	30.5	18	5	34	10	4	10	96	13	253.5	1,589.5		
Seniority Allowance													1,400											253.5	13	266.5	1,666.5
Grand Total		18,689	8,598	1,750	5,316	5,609	1,242	1,450	908	552	460	115	46,089	759	701.5	414	115	782	230	92	230	5,000.5	437	8,761	54,850		

賃金配分率	職員	29,095	63.128%
	部員	16,994	36.872%
	合計	46,089	100.000%

※ESF（新日本人・海技者育成基金）について、賃金表においては、現行通りの表記としているが、2008年、2009年の2年間、暫定的にその支払いを5米ドルとすることを別途確認書により確認を行なった。

当協会栗林内航部会長、 冬柴国土交通大臣へ燃料油高騰問題について陳情

—原油価格高騰問題に対する陳情—

近年の原油高騰が続く中、燃料費の上昇が多くの内航事業者に深刻な影響を及ぼしている。

当協会では、モーダルシフトの推進による物流効率化対策、地球温暖化対策等の重要な課題に取り組み内航海運業界の活性化を図っていくためにも、昨年に引き続き、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、11月14日、冬柴鐵三国土交通大臣および松島みどり国土交通副大臣に陳情書（【資料】参照）を手交し、内航海運事業者の窮状を訴えた。



▲冬柴国土交通大臣に説明する栗林内航部会長

当協会を代表し陳情を行った栗林宏吉内航部会長からは、冬柴大臣に対し、燃料油の高騰が年初から40ドル/KL上昇し、このまま高騰が続けばコスト負担に耐えられない事業者が出るとともにモーダルシフトを担う定期航路の縮小、撤退などによる国民経済への影響に懸念が示された。さらに「石油

石炭税の減免等の措置」をはじめ、本問題について抜本的解決策を政府としても検討いただきたい旨、訴えた。

冬柴大臣からは、同要望を踏まえ、日本経団連、日本商工会議所のトップへ運賃等への転嫁など燃料費コスト負担についての理解を求めていくことや地方の運輸局長が地元の荷主へ理解を求めていく取り組みを行っていくことについて明言した。



▲松島国土交通副大臣へ陳情書を手交（左から岡本日本長距離フェリー協会会長、栗林当協会内航部会長、松島国土交通副大臣、山上日本内航海運組合総連合会副会長）

（企画部：松本）

【資料】

平成19年11月14日

国土交通大臣 冬柴 鐵三 殿
国土交通副大臣 松島みどり 殿

社団法人 日本船主協会 会長 前川 弘幸
日本内航海運組合総連合会 会長 上野 孝
日本長距離フェリー協会 会長 岡本 豊

高騰する船舶用燃料油・潤滑油価格の運賃転嫁について

謹啓、時下益々ご清栄の段お慶び申し上げます。

さて、近年原油価格は高騰を続けており、運航船社が購入する国内船舶用燃料油価格も、平成17年1／3月期1KL当たりA重油40,900円、C重油30,800円であったものが、本年7／9月期では、A重油は67,850円（66%増）、C重油は58,450円（90%増）まで急激に値上がりしております。

さらに、今後決まる本年10月以降の燃料油価格は、原油価格が過去最高値を更新して高騰を続けていることから、A・C重油ともに更なる値上げとなることは必至であり、コストに占める燃料費の割合が極めて高い内航海運及び長距離フェリーにとって一層厳しい状況に至ることが見込まれています。また、船主が購入する船舶用潤滑油も同様に値上がりしており船主経済を圧迫しております。

中小企業が大多数を占める国内海運事業者は、バブル崩壊後の景気の低迷と荷主企業の物流合理化の波をもろに受けて、企業体力が脆弱化しており、事業を継続する上で死活問題となっております。

もとより、運賃等については、当事者間の相対取引によって決定されるものでありますが、大手荷主との交渉力の格差はいかんともし難く、燃料油・潤滑油価格の高騰に伴うコストアップに対して十分な負担をして頂けない荷主が多く、その対応に苦慮しているのが現状です。

このままでは、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は必至です。

つきましては、高騰した燃料油・潤滑油価格の運賃等への転嫁について、関係者のご理解とご支援を頂けるようご協力を頂くとともに内航海運及び長距離フェリーへの抜本的な支援策の構築をお願い申し上げます。

謹 白

平成19年度叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、例年、海運関係で叙勲・褒章を受章された方々を招いて祝賀パーティーを開催している。

平成19年度は、秋季に旭日重光章を受章された株式会社商船三井元会長・堀憲明氏をお招きして、11月28日(水)に海運ビルにおいて開催した。

当日は、公務ご多忙の中、松島みどり国土交通副大臣をはじめ、多数の国土交通省幹部のほか海運関係者約100名が祝福に参集し、会は盛会裡に終了した。

(総務部：筒井)



▲平成19年度秋季旭日重光章受章者
堀憲明氏 (株式会社商船三井元会長)



▲前川会長より開会の挨拶



▲松島国土交通副大臣より来賓挨拶



▲パーティーの様様

海上保安庁との海賊対策訓練を実施

2007年12月5日、海上保安庁、(株)商船三井および当協会は、合同で海賊対策官民連携訓練を実施した。同訓練は、南シナ海をマラッカ・シンガポール海峡に向けて航行中のパナマ籍タンカー「KAMINESAN」(総トン数159,813トン)が、海賊に襲撃され、付近哨戒中の巡視船「しきしま」が現場に急行するという想定の下、緊急時の伝達訓練を主として行われた。関係者間の連絡は円滑に行われ、訓練は無事終了した。

(訓練概要)

- ① 「KAMINESAN」は、不審な高速船に追われたため、船舶保安警報装置(SSAS: Ship Security Alert System)により船舶管理会社の商船三井タンカー管理(株)に通報するとともに、蛇行操船や消火ホースによる放水により、海賊の乗り込みを回避する行動をとった。
- ② 通報を受けた船舶管理会社は、海上保安庁、国土交通省、(株)商船三井および当協会に管理船が海賊に襲撃されているとの連絡を行った。
- ③ 海上保安庁は、南シナ海の公海上を哨戒中の巡視船「しきしま」に対し、「KAMINESAN」の航行海域に急行し救助するよう指示した。
- ④ 「KAMINESAN」の回避行動の結果、海賊は本船への乗り込みをあきらめ、逃走した。巡視船「しきしま」は付近海域の安全と乗組員の無事および本船に損傷がないことを確認し、訓練は終了した。

(海務部：山本)



▲タンカー「KAMINESAN」

▼巡視船「しきしま」



当協会中本理事長、トン数標準税制について 事業者が利用し易い制度が導入されるよう要望

—海事振興連盟「長崎タウンミーティング」の様態—

超党派議員で構成する海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）は、11月10日（土）、長崎県長崎市（長崎全日空ホテル グラバーヒル）に於いて、『長崎タウンミーティング』を開催した。

同会合では、国会議員と長崎を中心とした内航・外航海運業界、造船業界、旅客船業界の関係者約140名（主な参加者は【資料1】参照）が参加し、地域海事関連産業振興のために「造船業界の技能・技術の伝承」、「離島航路の振興」、「内航海運および外航海運の現状と課題」などについて意見交換を行い、同連盟「長崎決議」（【資料2】参照）を取りまとめた。

特に同会合において、内航海運代表として長崎地区海運組合の日向啓理事長から船員不足が深刻化しているなか船員確保のための学校・教育機関の拡充や燃料油高騰などへの国の政策支援について訴えた。

また、外航海運については、当協会中本光夫理事長より、トン数標準税制について、事業者が利用し易い制度が導入されるよう強く要望した。

なお、同会合は、今治、広島、神戸に続き開催したもので、各方面への意見反映が期待される。

（企画部：松本）



【資料1】

海事振興連盟『長崎タウンミーティング』主な参加者

《国会議員》

主 催	高木 義明	衆議院議員（海事振興連盟 副会長）
	衛藤征士郎	衆議院議員（海事振興連盟 副会長／事務総長）
	北村 誠吾	衆議院議員
	谷川 弥一	衆議院議員
	山田 正彦	衆議院議員
	富岡 勉	衆議院議員
	犬塚 直史	参議院議員
	大久保繁重	参議院議員

《来賓関係》

金子原二郎	長崎県知事
藤井 健	長崎県副知事

田上 富久	長崎市長
黒田 成彦	長崎県議会総務委員長
春成 誠	国土交通省 海事局長
染矢 隆一	国土交通省 大臣官房技術審議官
大黒伊勢夫	九州運輸局長

《発 言 者》

和仁 正文	三菱重工業 執行役員長崎造船所長
井筒 龍介	長崎地域造船造機技術研修センター 会長
村木 文郎	九州旅客船協会連合会 会長
堀 一	国土審議会 離島振興対策分科会委員
日向 啓	全国海運組合連合会 長崎地区海運組合 理事長
中本 光夫	日本船主協会 理事長

【資料 2】

平成19年11月10日
海事振興連盟

海事振興連盟 長崎決議

ここ長崎は、対馬、壱岐、五島列島など数多くの島々から成り、古くから外交や貿易の玄関口としての役割を果たし、また、造船業、離島での生活に欠くことのできない数多くの離島航路事業など海事関連産業が集積する海事都市でもある。

本日、海事振興連盟長崎タウンミーティングを開催し、地域海事関連産業振興のために「造船業界の技能・技術の伝承」、「離島航路の振興」、「内航海運および外航海運業の現状と課題」について議論した。

当連盟としては、これらの議論を踏まえ、地域海事関連産業の振興を図るために、

- ① 造船関係においては、団塊の世代の退職に伴う2007年問題が深刻であり、このため中堅・若手社員を中心とした人材確保と技能・技術の伝承
- ② 離島航路については、燃料費の高騰に伴うコスト増への対応、離島住民のライフラインの維持
- ③ 内航海運については、船員不足に対応した人材の確保・育成の推進、内航船の代替建造促進、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施等
- ④ 外航海運については、海事各産業への波及効果も大きいことから、外航海運業の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るためのトン数標準税制の実現といった施策の推進が、極めて重要な課題であることを認識し、関係者一体となって、その実現に向けた支援に取り組んでいく。

また、海事関連産業の振興及び、それによる人材の確保のためには、海事活動とこれを支える海事産業の重要性を国民に訴え、世代を問わず広く国民が海に親しむ機会を増加させることが重要であり、それを促進する具体的な広報活動を強化する必要がある。

同時に、自然と歴史文化に恵まれた長崎県における観光と旅客船事業を振興することにより、国民に海の楽しさを提供するとともに、海岸線が都道府県で最も長く、風光明媚な長崎県をアピールし、新規観光需要の開拓による地域経済の振興をはかることも肝要である。

当連盟としては、このような活動に対し必要な協力を惜しまない。

以上、決議する。

船社／荷主業界が定期船海運を巡る諸問題について意見交換 —コンテナ・ SHIPPING ・フォーラム—

定航海運を巡る最近の国際状況や需給動向について、日本発着の定期船社、関係荷主が意見交換を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力、国土交通省の後援の下、2007年11月26日に東京（千代田区平河町海運ビル）で開催された。

7回目となる今回のフォーラムでは、第1部で国土交通省外航課岡西課長が国内外の独禁法適用除外制度の最近の動向について基調講演を行い、日本において同制度の見直しを行う際には、独自の国益に沿って是非を判断すべきとの見解を示した。

また、フォーラム第2部では船社側から2008年の北米・欧州各コンテナ航路の需給見通しや、運賃修復計画について説明が行われた後、荷主との間でパネルディスカッションが行われた。

（企画部：水島）



メンバー紹介

No.8 飯野海運株式会社

主要データ

会社概要

商号 飯野海運株式会社
IINO KAIUN KAISHA, LTD. (IINO LINE)
創業 1899年(明治32年)7月
本社 〒105-0011
東京都港区芝公園一丁目7番13号
本店 〒100-8506
東京都千代田区内幸町二丁目1番1号
海外事業所 ドバイ
現地法人 シンガポール、コネチカット、ロンドン
資本金 13,091,775,488円
主要事業内容 海運業、不動産業、流通小売業

グループ会社 イイノガストランスポート(株)、イイノマリンサービス(株)、(株)イイノ・メディアプロ、イイノ・ビルテック(株)、千代田石油(株)、Iino Singapore Pte. Ltd.、Iino UK Ltd. 等59社



▲入居する芝大門フロントビル外観



IINO LINES



▲ロゴマーク(上)とファンネルマーク(下)



▲代表取締役社長 杉本 勝之

従業員数 単体 132名（陸上88名、海上44名）
 連結 530名
 発行可能株式総数 440,000,000株
 発行済株式の総数 111,075,980株
 株主数 9,316名
 主要株主 東京海上日動火災保険株式会社、日本
 マスタートラスト信託銀行株式会社（信
 託口）、川崎汽船株式会社、株式会社み
 ずほコーポレート銀行、ステートスト
 リートバンクアンドトラストカンパニ
 ー505008、三井物産株式会社、日本ト
 ラステイ・サービス信託銀行株式会社、
 株式会社損害保険ジヤパン
 上場取引所 東京（第一部）、大阪（第一部）、名古屋
 （第一部）、札幌、福岡

企業理念

経営理念 1. 安全の確保が社業の基盤
 2. よいサービスと商品を社会に適正
 な価格で安定的に供給
 3. 顧客ニーズに迅速・的確に対応
 4. 法令を遵守し社会と環境に十分配
 慮
 5. 株主、そして役職員へのリターン
 充実を目指し企業価値向上を志向

行動憲章 1. 社会への貢献と企業価値の向上
 2. 法令遵守と社会秩序の維持
 3. 差別の廃絶・人権の尊重
 4. 安全の重視
 5. 環境保全
 6. 顧客尊重
 7. 情報開示とコミュニケーション

歴史

明治32年 飯野寅吉、京都府舞鶴市に飯野商会を
 創立し、曳船による石炭運送業および
 港湾荷役業に着手。
 大正7年 飯野商事株式会社を設立し、飯野商会

の事業一切を継承。

大正11年 飯野汽船株式会社を設立し、飯野商事
 株式会社請負の海上輸送を分離継承。
 昭和4年 当社最初のタンカー「第一鷹取丸」竣工。
 昭和6年 わが国初の本格的な外航タンカー「富士
 山丸」竣工。
 昭和16年 飯野商事株式会社を飯野海運産業株式
 会社に商号変更し、さらに飯野汽船株
 式会社と合併。
 昭和19年 飯野海運産業株式会社を現在の商号で
 ある飯野海運株式会社と改称。
 昭和24年 東京証券取引所に上場。（以降大阪証券
 取引所他6証券取引所に上場）
 昭和25年 戦後わが国初の大型タンカー「隆邦丸」
 竣工。
 昭和26年 バンコック定期航路、インド・パキス
 タン定期航路およびニューヨーク定期
 航路開設、定期航路経営に本格的に進
 出。
 昭和28年 飯野不動産株式会社を設立。
 昭和33年 飯野ビル竣工。同ビルに本社移転。イ
 イノホール営業開始。
 昭和38年 当社初の外航LPG船「豊洲丸」竣工。
 千代田石油株式会社（新日本石油株式
 会社との合併会社）を設立。石油小売
 業に進出。
 昭和39年 海運集約に際し、定航部門を分離して
 新たに設立した飯野汽船株式会社に譲
 渡し、これと川崎汽船株式会社とが合
 併した。以来タンカー・不定期貨物船
 経営を主力とする。
 昭和45年 当社初のパナマックスバルカー「第5
 全購連丸」竣工。
 昭和47年 第1世代VLCC「東邦丸」竣工。
 昭和49年 イイノマリサービス株式会社を設立。
 船舶管理業務を行う、翌年わが国初の
 仕組船混乗化を実現。
 平成3年 インドネシアLNGプロジェクトに参加、

翌年当社初のLNG船「エルエヌジーヴェスタ」の共有船主となる。

平成9年 飯野不動産株式会社と合併。

平成12年 当社初のケープサイズ型石炭専用船「Blue Island」竣工。

平成15年 当社グループが運航管理を行う大型LNG船「SK Sunrise」竣工。
ドバイ駐在員事務所開設。

平成16年 ISO9001、14001認証を取得。
ロンドンに現地法人 IINO UK LTD. を設立。
コーポレートガバナンスの体制強化のため、執行役員制度を導入。

平成18年 IINO Singapore Pte Ltd. (平成14年4月設立) にて運航業務開始。

平成19年 小型ガスタンカー部門をイイノガストランスポート株式会社に分社。
飯野ビル建替え計画にともない芝大門フロントビルに本社事務所移転。

入会日・所属地区

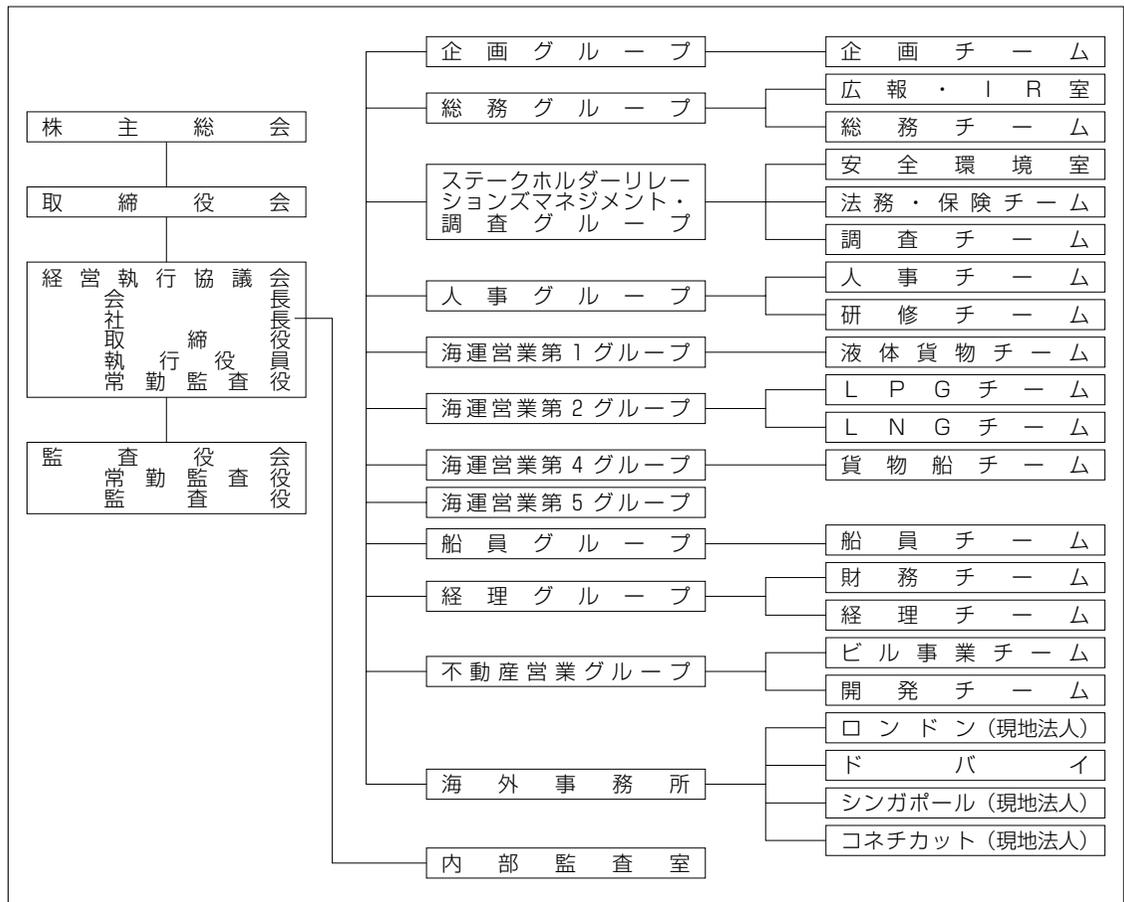
1947年6月5日（京浜地区船主会所属）

所在地&周辺案内

当社は昭和35年以来、自社所有の東京都千代田区内幸町の飯野ビルに本社事務所を構えておりましたが、同ビルの建替え計画に伴い、2007年11月26日より港区芝公園の芝大門フロントビルへ移転しました。

飯野ビルは、直結の東京メトロ千代田線霞ヶ関

組 織 図



駅ほか地下鉄3駅とJR新橋駅が徒歩圏内にあり、緑豊かな日比谷公園に面していました。新事務所も都営浅草線・大江戸線大門駅ほか地下鉄3駅とJR・東京モノレール浜松町駅が徒歩圏内にあります。また、近隣には増上寺・芝公園があり、東京タワーが間近に望める好環境にあります。

大門、浜松町駅周辺には飲食店が多くあります。移転後間もない事もあり、筆者を含む多くの当社社員は、その中からそれぞれのランチ・ナイトスポットを探す事が日課となっています。



〒105-0011 東京都港区芝公園1-7-13芝大門フロントビル
(03) 5408-0356 (代表)

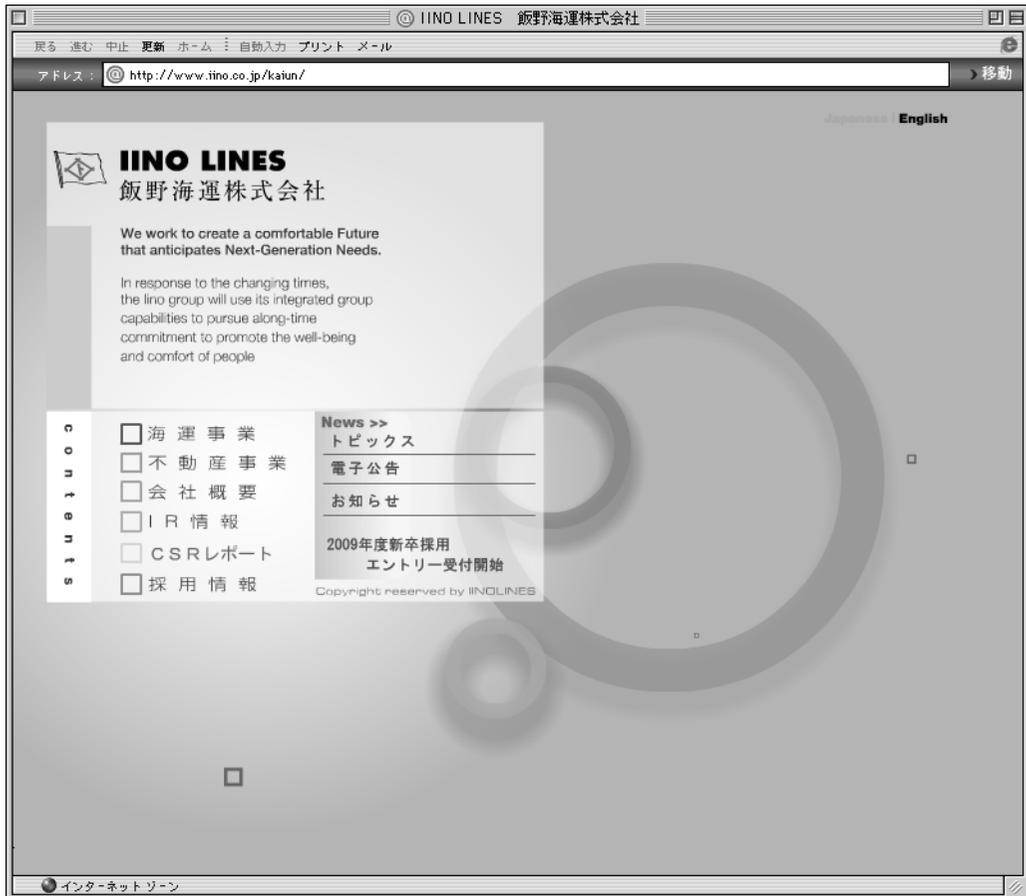
▲会社周辺図

【最寄り駅】

- 都営浅草線・大江戸線 大門駅 A 6 出口より徒歩 2 分
- 都営三田線 御成門駅 A 2 出口より徒歩 6 分
- 都営三田線 芝公園駅 A 3 出口より徒歩 7 分
- JR 浜松町駅 北口より徒歩 6 分

ホームページ紹介

トップページ画面(<http://www.iino.co.jp>)



ある社員の乗船実習記

早起きとワッチと朝日

内地の港を出港後、最初の実習は一等航海士との4-8ワッチでした。海図の読み方と位置のPlotting方法、航海計器や航海中の書類の説明を受けました。深夜3時半に起きることはなかなか大変でしたが、船から見る夜明けは空が水色とピンク色のグラデーションに染まり本当に美しいものでした。船は24時間動いているのだから乗組員も24時間誰かしら働いている。それを実感したワッチ期間でした。

そしてシンガポールへ！

噂のシンガポール海峡

朝6時にまだ暗いブリッジに行くとき既に船長が操船指示を出していました、航路上には浅瀬が多く、満船のVLCCともなるとかなり限られた所しか航行できません。実際に本船の左舷側（インド洋から太平洋へ向かう航路）に満船のVLCC4隻が行儀良く連なって進んでいるのが見られました。他にも本船の左右前後には大小様々な船が走っており、海上での交通整理の重要さと、操船ミスがあれば多くの船を巻き込む大惨事になり得る恐さを実感しました。

とにかく暑い日々

マラッカを過ぎインド洋に入ると日差しも強く、真夏の天候でした。太陽の下にいるのが大好きな私は、空いた時間が出来るたび外で日光浴をしていました。

そんな中、実習は機関部へと移ります。機関部では発電機の開放点検・整備作業を行い、ピストンリングを磨くなど簡単な作業の手伝いと、M0チェックに同行させてもらいました。エンジンルームは停泊時よりも数十度気温が高く、機械音も大きく、この環境での日々の作業はとても過酷なものだと実感しました。オフィスにいる時は船は24時間止まらず動いて当然、と思っていたのですが、その「当然」を実現するために日々の整備作業に機関部の方達がどれほど汗を流しているのを知

り、船が止まらずに動いていることの有り難味を感じました。

初めての中東

ペルシャ湾は想像していたよりもずっと海がきれいだったことに驚いたのと、砂塵によって水平線がぼやけて視界が10マイル程しかなく、インド洋のハッキリした水平線とは全く違うことに驚きました。海が変われば水平線も変わるのですね。

積地での荷役当直中はクルーにいろいろな縄の結び方を教えてもらったりしていました。これが出来なければデッキ作業はさせないぞ、甲板長に冗談で脅され練習しましたが、これはなかなか覚えられません！

夜通し見学

復航のシンガポールで補油を行いました。夜中～早朝にかけての補油です。

夕食後、暗いだけに緊迫感が強く感じられるブリッジへ。船長はパイロット、船食、Immigration、Bunker BargeなどとVHFでやりとりを行い、非常に忙しそう…

翌朝の出港までほとんど寝ずに見学していたので次の日からまた8時～5時の昼の生活に体を戻すのが大変でした。オペレーション上、深夜の補油や出港はよくあることですが、一度生活時間がずれるとこんなに大変なのかと思いました。こんなところで苦労したのは私だけかもしれませんが…。

動く船

今まで停泊中の船しか見たことがなかったため、パイロット、補油、Anchor Down/Up、Drifting、深夜&夜明けのワッチ、360度海、中東、野生のイルカ…これらは全て私の想像の中だけの世界でした。船で起こることは全て遠い世界で起こっていることのような気がしていましたが（実際遠いですが）、今回船の生活を体験したことで仕事により現実味が出てきました。1つの作業の裏には大勢のクルーの力があることを今後忘れないでいたいと思います。

（当社船員親睦団体の機関誌「潮誌」より抜粋）



- 5 海洋・沿岸域政策懇談会（座長：栗林忠男・慶應義塾大学名誉教授）の第4回会合が開催された。
- 9 「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」の第2回会合が開催された。
- 10 当協会は、海事振興連盟「長崎タウンミーティング」に参画し、トン数標準税制の導入などについて意見交換を行った。（P. 18囲み記事参照）
- 12 アジア諸国が船員を取り巻く諸問題について国際的な取り組みを検討する「アジア地域における船員の資質向上のための専門家会合」が東京にて開催された。当協会はわが国外航海運企業の現状と、外国人船員の育成の取り組みについてプレゼンテーションを行った。
- 13 自民党の政務調査会「海運・造船対策特別委員会（委員長：村上誠一郎衆議院議員）」および自民党の国会議員で構成する「海事立国推進議員連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）」の合同部会が開催され、トン数標準税制に関する決議が採択された。同決議は冬柴国土交通大臣、額賀財務大臣および増田総務大臣に提出された。（本誌2008年1月号に掲載の予定）
- 16 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（部会長：杉山武彦・一橋大学学長）の第7回会合が開催された。

- 20 ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会（SERC）第20回中間会合が台北にて開催された。（P. 6 海運ニュース参照）
- 21 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会（部会長：杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授）の第7回会合が開催された。
- 26 コンテナ・シッピング・フォーラム（主催：日本海事新聞社、協力：当協会・日本荷主協会、後援：国土交通省）が東京にて開催された。（P. 20囲み記事参照）
- 27 超党派の国会議員等で構成する「海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）」の会合が開催され、トン数税制に関する決議が採択された。（本誌2008年1月号に掲載の予定）
- 29 超党派の国会議員からなる「海洋基本法フォローアップ研究会（座長：石破茂衆議院議員）」の第2回会合が開催され、政府が現在策定中の海洋基本計画について意見交換がなされた。当協会から中本理事長が出席し、トン数標準税制につき説明の上、導入を要望した。
- 29 交通政策審議会海事分科会（会長：馬田一・日本鉄鋼連盟会長）の第14回会合が開催され、新たな船舶交通政策のあり方について審議がなされた。
- 29 交通政策審議会港湾分科会（分科会長：黒田勝彦・神戸大学名誉教授）の第27回会合が開催され、スーパー中核港湾政策の進展状況等について報告がなされた。
- 30 IMO 第25回総会（11/19～30、ロンドンにて開催）において、「ソマリア沖における海賊及び武装強盗に関する総会決議」、「バラスト水管理条約の適用に関する総会決議」などが採択された。
- 30 ASF 航行安全・環境委員会（SNEC）第14回中間会合がタイのバンコクにて開催された。（P. 10海運ニュース参照）



船協だより

11月の定例理事会の様様

(11月28日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制関連
2. ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー・コミッティーの様様
3. 外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム(第1期生)について
4. 独禁法をめぐる最近の動き
 - ① 海事分科会 国際海上輸送部会の様様
 - ② EU ガイドライン
5. 独立行政法人 航海訓練所の整理合理化関連

労政委員会

1. 2008年/2009年 IBF 協約改定交渉について

海上安全・環境委員会

1. 日本経団連・環境自主行動計画フォローアップ

内航部会

1. 船舶燃料油価格の高騰問題
2. 海事振興連盟『長崎タウンミーティング』の様様

公布法令(11月)

- ㊦ 港湾労働法施行令の一部を改正する政令(政

令第345号、平成19年11月28日公布、平成19年12月1日施行)

- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第91号、平成19年11月30日公布、平成19年12月1日施行)

陳情書・要望書等(11月)

提出日:11月14日

宛 先:冬柴鐵三 国土交通大臣、松島みどり
国土交通副大臣

件 名:船舶用燃料油価格の高騰に関する要望書
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、三団体会長の連名により、内航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。
(P.14囲み記事参照)

国際会議の予定(1月)

会議名:IMO 第52回防火小委員会(FP)

日 程:1月14日~18日

場 所:ロンドン

会議名:IMO 第3回シップリサイクル作業部会中間会合

日 程:1月21日~25日

場 所:ナント(フランス)

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11月	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	5,957	▲ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,499	1,008	13.8	8.6

(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)

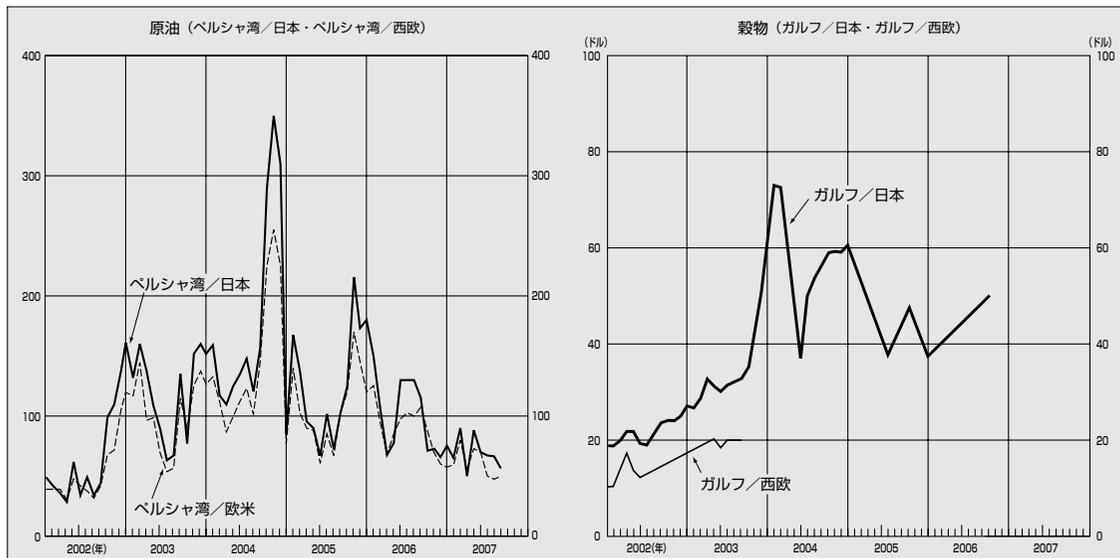
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年12月	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33

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	76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2007 3	6,221	0	6,221	2,410	0	0	3,805	0	6	0	22,093	15,155
4	4,218	0	4,218	1,240	148	0	2,830	0	0	0	19,925	14,406
5	5,560	70	5,490	1,790	350	0	3,350	0	0	0	23,402	9,479
6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819
7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310
10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	0	21,135	11,450
11	8,692	200	8,692	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981

(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	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00	50.00	90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
8	72.50	56.50	130.00	90.00	66.75	56.00	67.50	60.00	100.00	85.00	47.50	45.00
9	102.50	62.50	115.00	105.00	57.50	52.50	102.50	65.00	107.50	85.00	50.00	40.00
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		

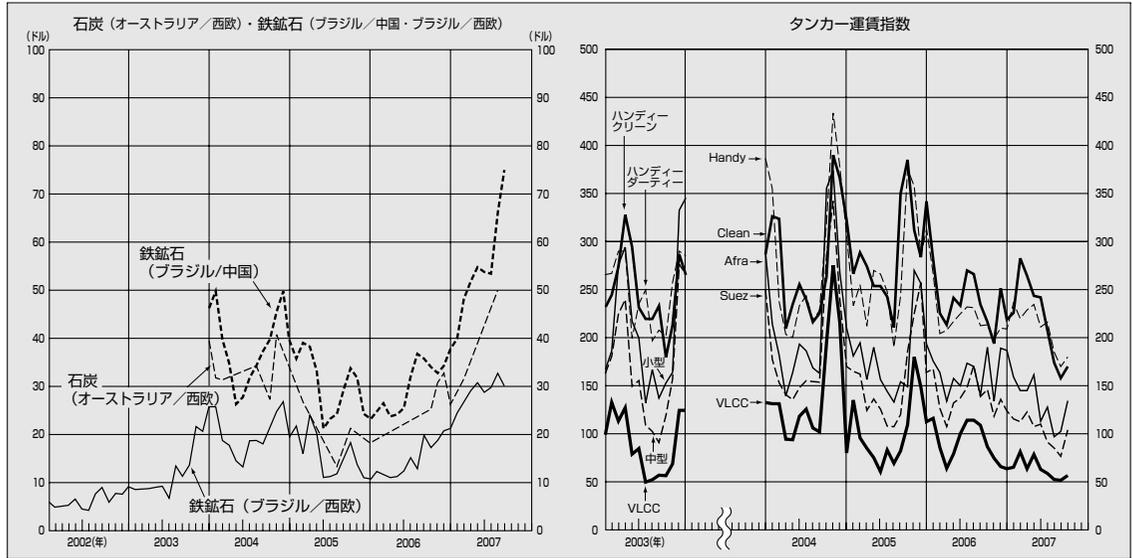
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

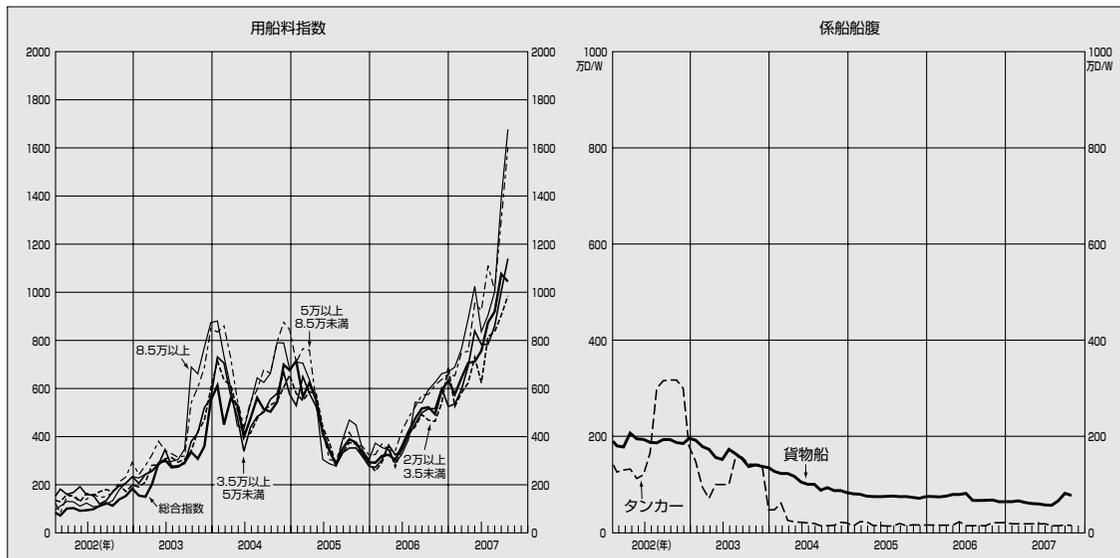
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	—	29.25
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	27.75	—	25.75	22.00	54.00	40.75	—	12.70	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	—	15.40	30.00	24.10
8	—	—	50.00	—	37.00	31.00	66.00	59.50	—	13.10	32.80	28.00
9	—	—	—	—	36.00	28.50	75.00	66.00	20.25	17.90	—	30.10
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														
	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	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170
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・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	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	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495	0	623	693	756	891	707	5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672	0	837	861	1,091	1,034	920	7,289
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207	0	905	1,003	1,300	1,389	1,078	8,619
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053	697	985	1,140	1,602	1,678	1,044	10,944
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							10,647
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															
1	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160
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

この年末年始は久しぶりに日本で迎える。2003年に米国へ転勤になり、今年の4月に帰国したので、四年ぶりである。その四年間に二回NYマラソンを走った。今年から始まった東京マラソンが模範としているマラソンで、NY市の五つの区 Borough、即ちスタテン島、ブルックリン、クィーンズ、マンハッタン、サウスブロンクスを走り抜けるレースである。エリートランナーだけでなく、世界中から大勢（昨年は約60ヶ国、約3万8千人）の市民ランナーが参加する一方、レース側のスタッフも大半はボランティアの一般市民であり、沿道を埋め尽くす数十万の観客も併せて、文字通り市民の一大祭典となっている。

レースはスタテン島とブルックリンを結ぶベラザノ橋をスタートに、諸外国からの移民街が散在するブルックリン、クィーンズを北上した後、クィーンズボロー橋を渡って有名なマンハッタンへ入る。そして大勢の観客がひしめく一番街を北上してサウスブロンクス（ヤンキーススタジアムのある区）へ抜けた後、再びマンハッタンへ戻って五番街を南下し、セントラルパークがゴールと云

う贅沢なレースである。

そのレースを2005年、2006年と走ったのであるが、タイムは夫々3時間57分59秒、3時間58分35秒であった。市民ランナーのことであるので、4時間を切れれば御の字であり、大満足のタイムである。一年で36秒タイムが悪化したのも経年劣化の愛嬌と云うべきか、鏡に映っている自分の白髪頭を見れば大納得であった。その余韻が日本に帰国後も醒めやらず、前述した東京マラソンの第二回（来年2月17日）を走るようになっていく。

このNYマラソンが毎年11月の最初の日曜日に開催された後、米国はThanksgiving、クリスマスと一年で最も華やかな時期を迎え、年末が暮れてゆく。そうした時の流れに慣れ親しんでしまったせいか、米国の年末年始にちょっぴり郷愁にも似た感情を抱きつつ、久しぶりの日本の年末年始をじっくり味わおうと思っている今日この頃である。

日本郵船株式会社 調査グループ
グループ長代理兼調査チーム長 宮本 佳亮

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 総務部課長代理
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 グループ長代理兼調査チーム長
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 常務理事兼総務部長
常務理事兼海務部長
常務理事兼企画部長
企画部政策担当部長
海務部労政担当リーダー

裏 啓史
伊藤 夏彦
酒矢 雅久
高山 敦
宮本 佳亮
鹿野 謙二
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
井上 晃
半田 收
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

師走の何かと忙しいなか、今年もまもなく暮れていきます。年末、年始、年度末といつも様々なイベントとともにいつの間にかやり過ぎ去っていくこの季節ですが、一つ一つ確実に、地に脚をつけて過ごして行きたいものです。

本年も「せんきょう」をご覧頂きましてありがとうございました。来年もどうぞ宜しくお願い申し上げます。

(MN)

せんきょう12月号 No. 569 (Vol. 48 No. 9)

発行●平成19年12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)

