

せんきょう

2009

2

No.583

Shipping FLASH

ソマリア沖海賊対策で防衛相が 海自艦艇の派遣準備を指示

海運ニュース

1. アデン湾での海賊事件が激増

2008年の海賊事件発生状況

2. スエズ・パナマ両運河とも 通航料支払い実績が増加

運河通航船実態調査結果まとまる

巻頭言

『Change』

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長
杉本 勝之



Contents

巻頭言 1

『Change』

日本船主協会 常任理事 飯野海運株式会社 代表取締役社長 / 杉本 勝之

Shipping **FLASH** 2

ソマリア沖海賊対策で防衛相が 海自艦艇の派遣準備を指示

写真で見る当協会の要望活動



記者に囲まれる前川会長

海運ニュース 5



1. アデン湾での海賊事件が激増

2008年の海賊事件発生状況

2. スエズ・パナマ両運河とも通航料支払い実績が増加

運河通航船実態調査結果まとまる

困み記事 12

新年賀詞交換会の開催

平成20年度 叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

『日本海運の現状(2009年1月)』の発行

関西海事教育アライアンスに寄付講議協力

商船教育創始者『近藤真琴・岩崎弥太郎展』に協力

新造船見学会に資料提供

海賊問題で緊急会合、麻生総理に申し入れ - 海事振興連盟 -

『クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2008』の授賞式が開催される

- 社団法人 日本外航客船協会 -



『日本海運の現状(2009年1月)』

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck Vol.10 20

『常楽世界に向けて』

有限会社東京速記 代表取締役社長 / 大賀 令子

船の紹介 その14 22

POSITIVE PIONEER イースタン・カーライナー株式会社

ロンドン便り FROM >>> LONDON 26

英国失敗談苦勞談 その1

技術顧問 / 井上 幸一
(欧州地区事務局勤務)

海運日誌(1月) 25

船協だより 28

海運統計 29

編集雑感 33

編集後記 33

海賊インフォメーションも
あります!

『Change』

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長 / 杉本 勝之



Change(変革)をスローガンにしたオバマ米大統領が就任した。就任セレモニーを見ていると列車での移動、宣誓に使う聖書など第16代大統領リンカーン氏の故事になっていた。南北戦争という国家分断の危機の中、奴隷解放を行い、ゲティスバーグ宣言で人民の政府を謳い上げ、国家の再統合に身を捧げた同氏に自らを重ね合わせ、国民の団結を促したかったのだろう。そしてファーストレディとなったミシェル夫人の手を取りながらの徒歩でのパレードは9.11で脅かされた米国の安全と威信を取り戻すのだという決意を内外へアピールしているように見えた。注目すべきは彼の舵取りで米国のどの部分がどう変わるのかという点だ。国際政治の多極化の流れを容認するのか、ユニラテラリズムと訣別できるのか、特に中東政策は気になるところだ。彼はその就任演説の中で、「America is a friend of each nation, and every man, woman and child who seeks a future of peace and dignity. And we are ready to lead once more.」と言っている。経済問題も待ったなし、初仕事は金融錬金術の後始末。問題を実体経

済に波及させ、世界を巻き込んだ責任を感じているのであれば米国は自らを変えなければならないだろう。「What is required of us now is a new era of responsibility.」この言葉はとても重いものだ。

さて、変わらねばならないのは我々海運業界も同じである。いつか落ちる、もうすぐ下がると心配しながら4年間、うれしい誤算と言い続けてきたが、いざ落ちてみれば想像を超える大暴落。最初は行き過ぎた過熱市況がOvershootされたものと考えられていたが、実体経済の傷の深さを知るに、厳しい現実を突きつけられた形だ。あと2年は続くと言われて暗い気持ちになる。しかし慌てることはない。これはいつか来た道、構造不況業種と言われたのはつい数年前のことだ。市況変動への対応法は未だ忘れてはいない。否応なく変わらざるを得ない時の潔さは過去の経験からこの業界が持ち合わせている強みであろう。

しかし、それだけで良いのか、そのような受身の姿勢でよいのかという焦燥感が残る。パラダイムシフトと言われた世界の変化はその速度を増しこそはすれスローダウンすることはないだろう。その激流を乗り切るために、今まで通りの対応で良いのかどうかももう一度考えなければならない。歯を喰いしばって守らねばならないことと、躊躇せずに変えるべきことを見極める必要がある。それには変化を恐れず自らを変えていくことが必要だ。勇気と揺るぎない信念をもって。我々にそれができるか？

『Of course, Yes we can !』



February
2009
Shipping
FLASH

ソマリア沖海賊対策で 防衛相が海自艦艇の 派遣準備を指示

政府は、ソマリア沖・アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している状況に鑑み、1月28日、麻生太郎内閣総理大臣および関係閣僚による安全保障会議において、自衛隊法第82条による海上警備行動を発令し、海上自衛隊艦船をソマリアへ派遣する方針を固めた。これを受け、浜田靖一防衛大臣は、海上自衛隊へ艦船の派遣に向けた準備を指示した。

防衛省が2月3日に発表したところによると、当該海域にはヘリコプター運用能力に優れた護衛艦「さみだれ」と「さざなみ」の2隻の派遣が予定されている。

護衛艦「さみだれ」



護衛艦「さざなみ」

当協会は、当該海域を航行するわが国商船の安全確保のため、昨年9月、「アデン湾航行安全対策本部」を設置するとともに、早急に具体的対策を講じるよう政府へ要望してきた。概略は以下のとおり。

2008-4-22 ↓ 冬柴鐵三国土交通大臣(当時)に、日本籍大型原油タンカーが不審船からの発砲で被弾した事件の発生を踏まえ、安全確保のための万全の対応を要望



2008-9-12 ↓ アデン湾航行安全対策本部 設置(本部長:寛孝彦新和海運社長)(本誌2008年10月号)

2008-10-10 ↓ 金子一義国土交通大臣に前川会長が面会し、海賊事件が頻発する状況に鑑み、海賊を防止するより効果的かつ具体的な対策を要望(本誌2008年11月号)



2008-11-26 ↓ 定例記者会見において、前川会長は、日本の艦船を派遣することも含めて早急にできる具体的対策の実行を政府に求めたい旨をコメント

2009-1-5 ↓ 麻生太郎内閣総理大臣、河村建夫内閣官房長官に前川会長が面会し、まずは現行法の枠組みでの海上自衛隊艦船の即時派遣を要望(本誌2009年1月号)

2009-1-7 ↓ 当協会と全日本海員組合は、現行法の枠組みでの海上自衛隊艦船の即時派遣を政府へ要望する共同声明を発表



2009-1-15 ↓ 海事振興連盟の会合において、一日も早い対策の実施へ協力を要請。同連盟は、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の派遣の早急な実施が極めて重要との認識で一致し、その実現に取り組むとする決議を採択

2009-1-15 ↓ 浜田靖一防衛大臣に前川会長が面会し、海賊問題への対応について協力を要請

2009-1-16 ↓ 海事振興連盟 中馬弘毅会長は、麻生太郎内閣総理大臣に面会し、1月15日の同連盟決議に基づき、海上自衛隊艦船の派遣の早急な実施を要望



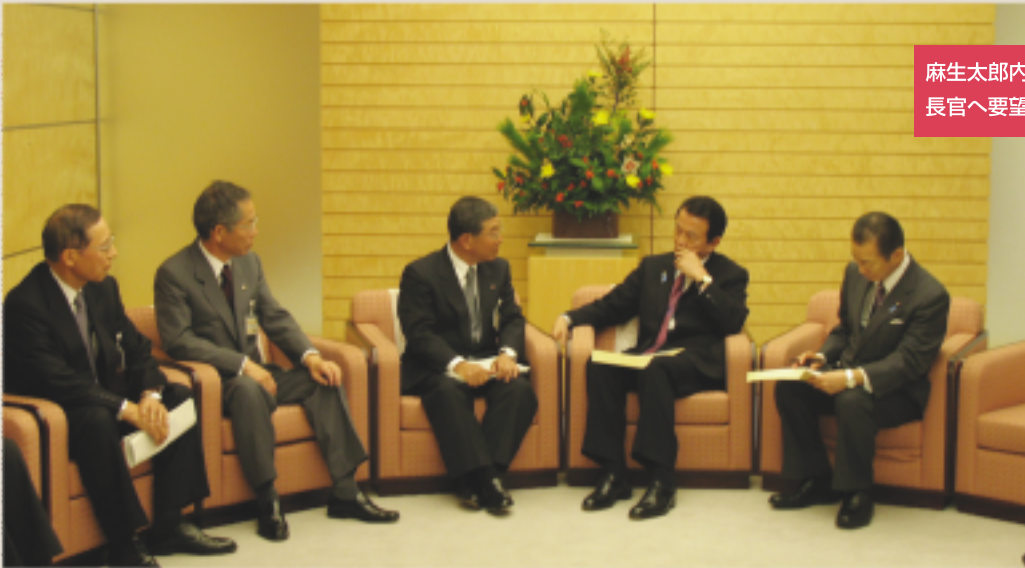
写真で見る当協会の要望活動



アデン湾航行安全対策本部 第1回会合(写真中央は眞孝彦本部長)(2008.9.17)



金子一義国土交通大臣へ要望書提出 (2008.10.10)



麻生太郎内閣総理大臣・河村建夫内閣官房長官へ要望書提出 (2009.1.5)

浜田靖一防衛大臣へ協力を要請 (2009.1.15)



海事振興連盟による麻生内閣総理大臣への要望書提出 (2009.1.16)



(海務部：斎藤)

1

アデン湾での海賊事件が激増

2008年の海賊事件発生状況

国際商業会議所(ICC)の下部組織である国際海事局(IMB)は、2008年に世界で発生した海賊等事案について報告書を発行しました。

また、国土交通省海事局外航課は、2008年に日本関係船舶が受けた海賊行為等による被害状況について調査結果を公表しました。

これらの概要については以下のとおりです。

なお、政府等関係機関に対して、防止対策の強化を要請する上で実態把握が重要となりますので、関係各社におかれましては、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. 2008年IMB海賊レポート概要

2008年に報告のあった海賊事件は、昨年より30件多い293件(約11%増)となり、2年連続して増加した。地域別にみると、アフリカを除く地域は減少または横ばいであるのに対し、アフリカ地域は昨年比約58%増の189件となり、発生件数全体の64%を占めた。

アフリカ地域での最多発地域はアデン湾/紅海(92件)である。ソマリア東海岸での事件(19件)も含め、ソマリアの海賊が関係する事件は合わせて111件に上る。昨年、同地域での発生件数が43件であったことから比べると、約158%の激増である。2008年、同地では42隻がハイジャックされ、815名が人質となり、殺害(4名)、行方不明(14名)も出ている。2008年12月31日現在、13隻の船舶と242名の人質が未だ解放されずにいる。2008年6月以降、国連・安全保障理事会で、ソマリアの海賊に対し連合軍が積極的な対応を取れるよう決議が採択されており、今後、その成果が期待される。

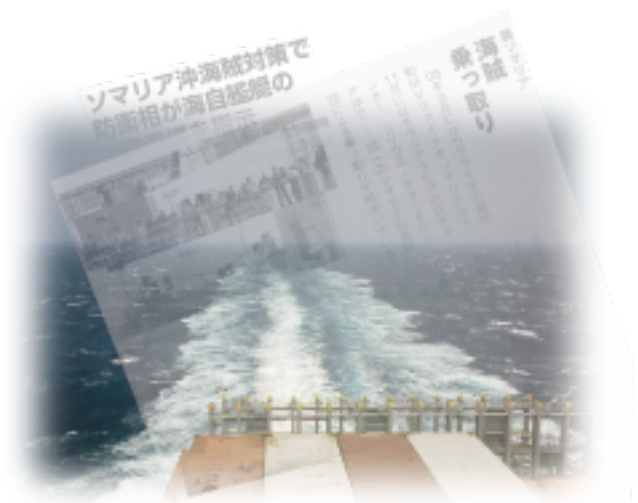
また、アフリカでは、アデン湾、ソマリア沖だけでなく、ナイジェリアでも依然深刻な事件が続いている。2008年、ナイジェリアはアデン湾に次ぐ世界第2の海賊多発地域となった(40件)。ナイジェリア南東部の石油生産地域であるニジェールデルタでは、政治的目的から石油産業を狙った乗組員の誘拐が39件も発生しており、全世界の誘拐件数42件のほとんどがこの地域での発生となっている。また、2004年以降、タン

ザニアでも海賊事件が増加しており、アデン湾以外のアフリカ地域も警戒する必要がある。

一方、これ以外の地域では、昨年より海賊事件の発生件数が減少している。

東南アジア地域の発生件数は、昨年の70件から54件に減少し(約23%減)、特にインドネシアでは43件から28件へと減少した。沿岸地域各国の協力体制が確立され、警備が強化されたことにより、同地域では2003年より減少傾向が続いている。

また、インド亜大陸地域のバングラデシュ(チッタゴン港)も、停泊・錨泊中の警戒が未だ必要である状況だが、2年連続して発生件数が減っている(12件)。(〔表1~4〕参照)



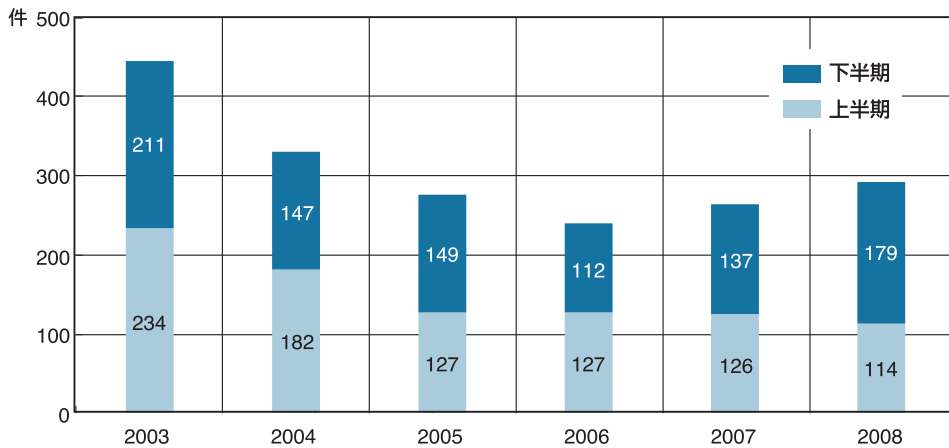
【主な事件の概要】

- (1) 2008年7月20日、パナマ籍ばら積み船がアデン湾のイエメンAl Mukalla南東沖を航行中にソマリアの武装海賊にハイジャックされた。同船は船舶保安警報装置(SSAS)を作動させるとともに、海賊に乗り込まれたことを有志連合軍へ通報した。海賊は乗組員21名を人質に取り、同船をEyl(ソマリア東海岸)へ回航し抑留した。10月9日、人質、船舶共に解放された。
- (2) 2008年8月21日、パナマ籍ケミカルタンカーがアデン湾を航行中に自動小銃等で武装した海賊に攻撃されハイジャックされた。船主および付近を航行していた船舶がIMB Piracy Reporting

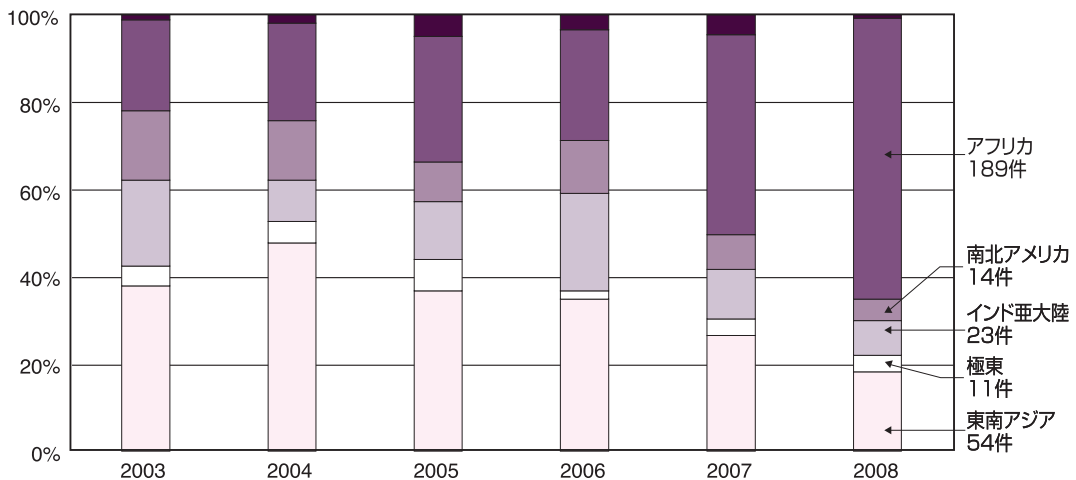
Centre (PRC)に連絡を取り、IMB PRCより有志連合軍へ直ちに救援要請が行われたものの、同船の乗組員19名が人質に取られた。同タンカーは可燃性の化学品を積載し、フランスのFosからインドに向けて航行中であった。有志連合軍は、同船がハイジャックされた後も監視を続け、Eyl(ソマリア東海岸)に停泊させられていることをつかんでいた。10月9日、人質、船舶共に解放された。

- (3) 2008年9月25日の現地時間16時ごろ、戦車や軍用車輛等を積載したベリーズ籍Ro-Ro船"Faina"号がソマリアの東岸沖を航行中に海賊にハイジャックされた。同船はHobyo(ソマリア東海岸)

【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



に現在も停泊させられている。乗組員21名が人質となったが、その内ロシア人船長が心臓発作のため死亡したと伝えられている。現在も解放に向けて交渉中である。

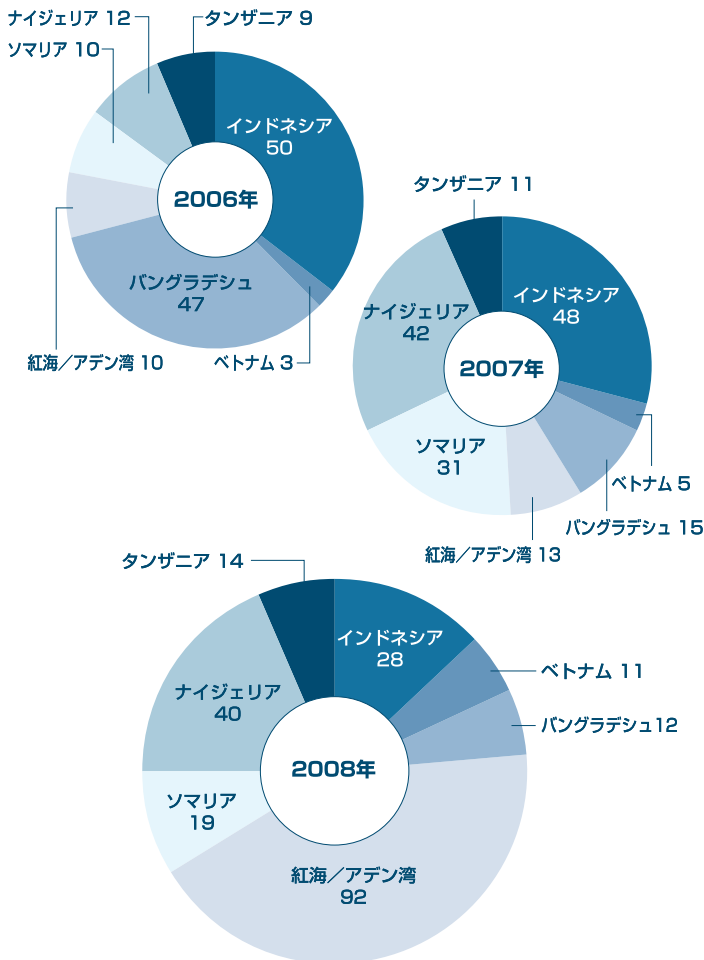
- (4) 2008年11月15日、リベリア籍大型原油タンカー "Sirius Star"が、アデン湾を避け喜望峰へ向けケニア南東450マイル沖を航行中、武装海賊によりハイジャックされ、乗組員25人と共に抑留された。(後に2009年1月9日に解放された)
- (5) 2008年11月16日、香港籍の貨物船 "Thor Galaxy" がナイジェリアのWarri Riverを航行中に武装海賊に襲撃された。海賊は数隻のスピードボート

で接近し、警告の空砲を1発発射して船舶を停止させ、梯子を下ろすよう要求した。同船は海賊にハイジャックされ、彼らのベース基地において、19名の乗組員とともに抑留された。後に船舶と共に解放された。

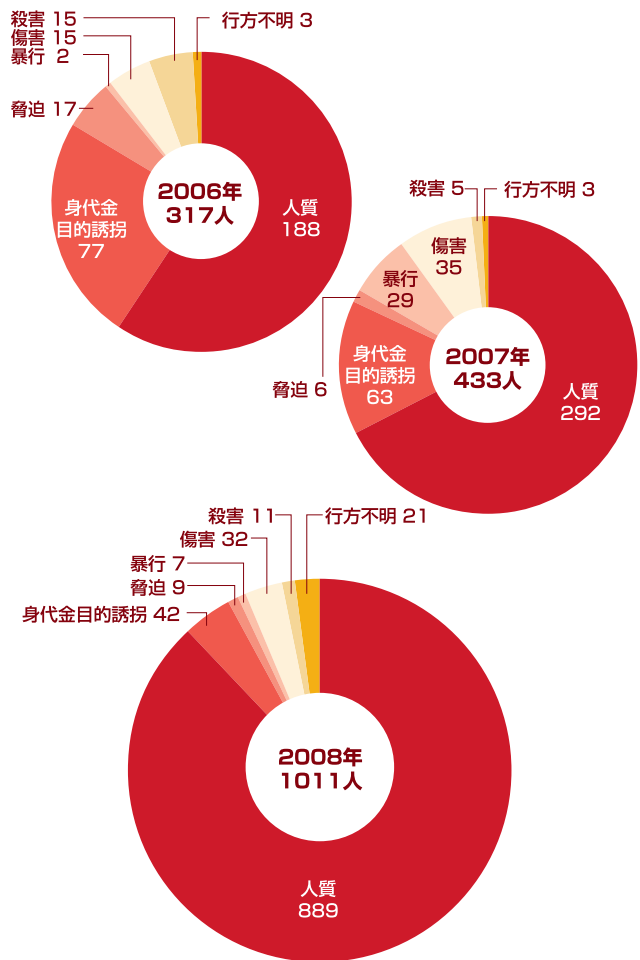
2. 2008年日本関係船舶における海賊等被害状況

国土交通省海事局において、わが国外航海運事業者等からの報告を基に、2008年の1年間に日本関係船舶(日本籍船および日本の事業者が運航する外国籍船)が海賊等から受けた被害状況の概要が次のとおりまとめられた。

【表3】 主要7か国・地域の海賊発生件数 (過去3年比較)



【表4】 乗組員・乗客の被害状況 (過去3年比較)



(1) 被害件数

2008年において、日本関係船舶が海賊に襲われた件数は12件で、昨年の10件から増加した（[表5]参照）。被害船の船籍別内訳は、パナマ籍7隻、香港籍、アンティグア・バーブーダ籍、ドイツ籍が各1隻、日本籍が2隻であった。また、被害船舶のうち、日本人が乗船していた船舶は1隻であった。

(2) 発生海域

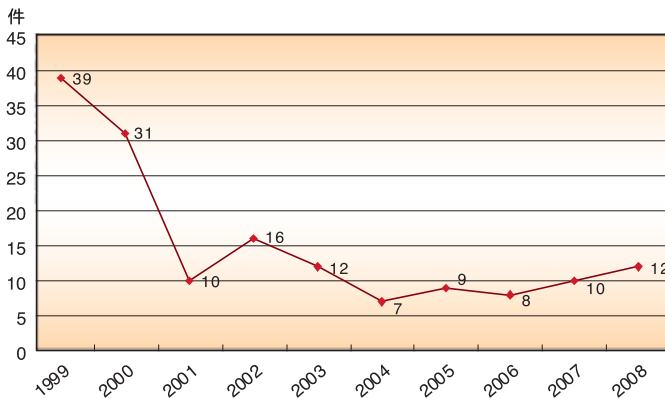
地域別に見ると、東南アジア周辺5件、インド周辺2件、アフリカ周辺5件（うちアデン湾3件）発生している。

(3) 被害状況

アデン湾では発砲、追跡等の被害が3件発生しているが、いずれも回避操船等で海賊を振り切っている。その他の被害は窃盗が主であり、乗組員への被害はなかった。

（海務部：伊東）

[表5] 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）



[表6] 日本関係船舶における海賊等事案について（2008年：12件）



※日本関係船舶:日本籍船及び日本の事業者が運航する外国籍船

2 スエズ・パナマ両運河とも通航料支払い実績が増加

運河通航船実態調査結果まとまる

当協会は、毎年会員各社の運航船舶(外国用船を含む)について、スエズ、パナマ両運河に係る通航実態並びに通航料支払い実績の調査を実施しており、今般、その結果がまとまった。

調査対象期間は、従来より各運河運営団体の会計年度に合わせて調査しており、本年度においても、スエズ運河については2007年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2007年4月1日より2008年3月31日までとした。

なお、通航料については用船契約によって用船者等が支払う場合があるため、通航料の支払い実績が不明のものがあつた。このため、表中の通航料支払い実績は、調査回答船社が確認できる範囲での実績を集計したものである。

また、2004年より、パナマ運河におけるコンテナ船の通航料は、従来のPCNTベースからTEUベースの料金とする課徴方式に変更となっているため、今回の調査から延TEUを記載することとした。

[スエズ運河]

スエズ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で5社増の21社、利用隻数は20.7%増加(2007年:1,595隻/2006年:1,322隻)した。G/Tベースでは39.3%増加(2007年:85,595千G/T/2006年:61,426千G/T)し、D/Wベースでは48.8%の増加(2007年:77,905千D/W/2006年:52,359千D/W)であった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数(*1 SCNT : Suez Canal Net Tonnage)ベースでは43.2%の増加(2007年:82,960千トン/2006年:57,929千トン)となり、全体の支払通航料も36.0%増加(2007年:449,637千米ドル/2006年:330,653千米ドル)となった。([表1]参照)

船種別で見ると、タンカーが前年度比較で延べ32隻(17.4%)増加し216隻、SCNTベースで47.1%増加(2007年:3,927千トン/2006年:2,670千トン)、通航料も30.9%増加(2007年:25,447千米ドル/2006年:19,440千米ドル)した。コンテナ船は延べ145隻(28.9%)増加し646隻、SCNTベースでも70.6%増加(2007年:41,983千トン/2006年:24,607千トン)、通航料で42.5%増加(2007年:235,352千米ドル/2006年:165,140千米ドル)となった。また、自動車専用船は前年度比較で延べ68隻(13.3%)増加し579隻、SCNTベースで17.3%増加(2007年:29,517千トン/2006年:

25,167千トン)、通航料も27.6%増加(2007年:158,392千米ドル/2006年:124,149千米ドル)となった。([表2]参照)

[パナマ運河]

パナマ運河の利用状況は、通航船社数が前年度と同数の18社となり、利用隻数は5.3%減少(2007年:1,216隻/2006年:1,284隻)した。G/Tベースでは33.9%増加(2007年:74,286千G/T/2006年:55,484千G/T)するとともに、D/Wベースでは11.8%の増加(2007年:47,622千D/W/2006年:42,608千D/W)であった。

また、コンテナ船以外の船種の料率の基本となるパナマ運河トン数(*2 PCNT : Panama Canal Net Tonnage)ベースでは58,688千トンとなり、コンテナ船の料率のベースとなるTEUは1,127千TEUとなった。この結果、全体の通航料では14.7%の増加(2007年:204,925千米ドル/2006年:178,590千米ドル)となった。([表3]参照)

船種別では、タンカーが前年度比較で延べ4隻(10.5%)増加し42隻、PCNTベースで57.3%増加(2007年:700千トン/2006年:445千トン)、通航料も153.5%増加(2007年:2,299千米ドル/2006年:907千米ドル)と前年に比べ大幅な増加となった。また、コンテナ船が延べ9

隻(3.0%)増加し306隻となり、通航料は19.6%(2007年:81,965千米ドル/2006年:68,536千米ドル)の増加となった。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ88隻(13.6%)減少し559隻、PCNTベースでも11.2%減少(2007年:27,467千トン/2006年:30,925千トン)したものの、通航料は10.4%増加(2007年:94,584千米ドル/2006年:85,643千米ドル)となった。
〔表4〕参照

(企画部:小松)

*1 スエズ運河トン数

(SCNT : Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

*2 パナマ運河トン数

(PCNT : Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

〔表1〕 スエズ運河通航料支払実績推移

会計年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△ 7.7	195	△ 12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△ 6.5	205	5.1
2002	11	842	43,126	38,010	42,898	189,060	12.0	237	15.6
2003	13	1,034	51,053	48,155	52,018	243,051	28.6	282	19.0
2004	13	1,203	61,481	55,102	60,543	307,470	26.5	333	18.0
2005	14	1,209	61,014	56,543	58,233	303,102	△ 1.4	334	0.3
2006	16	1,322	61,426	52,359	57,929	330,653	9.1	385	15.3
2007	21	1,595	85,595	77,905	82,960	449,637	36	530	37.7

注) 2007年の通航料の円換算率は、2007年1月~12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=117.79円を採った。

〔表2〕 スエズ運河通航船実態調査 (2007.1.1~2007.12.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	10	216	4,062	6,729	3,927	25,447
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	10	121	7,249	14,067	6,899	27,129
自動車専用船	5	579	29,176	9,994	29,517	158,392
コンテナ船	3	646	44,773	46,226	41,983	235,352
在来定期船	1	26	39	627	353	3,025
その他船舶	3	7	296	262	281	292
合計	21	1,595	85,595	77,905	82,960	449,637

注) 社数合計の21は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

[表3] パナマ運河通航料支払実績推移

会計年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4
2002	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293	16.3	122	13.0
2003	14	835	32,525	27,883	30,810	102,157	1.9	122	0.0
2004	13	941	38,710	31,875	39,908	115,424	13	124	1.6
2005	17	1,011	42,158	35,998	40,083	136,981	18.7	155	25.0
2006	18	1,284	55,484	42,608	51,111	178,590	30.4	209	34.8
2007	18	1,216	74,286	47,622	58,688	204,925	14.7	227	8.6

注 1) 2007年の通航料の円換算率は、2007年4月～2008年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=110.96円を採った。
 注 2) 2005年5月より、コンテナ船に対する通航料は、TEU当たりの料金とする課徴方式に変更となったため、2007年度調査から延PCNTにはコンテナ船の分を含まないとした。

[表4] パナマ運河通航船実態調査(2007.4.1～2008.3.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社 数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	延千TEU	通航料
タンカー	5	42	832	1,378	700		2,299
鉱油兼用船	0	0	0	0	0		0
バルクキャリア	9	294	7,838	13,142	6,445		25,272
自動車専用船	4	559	27,513	9,480	27,467		94,584
コンテナ船	3	306	15,993	18,867		1,127	81,965
在来定期船	1	12	117	136	99		443
その他船舶	3	3	21,993	4,619	23,977		362
合 計	18	1,216	74,286	47,622	58,688	1,127	204,925

注) 社数合計の18は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

海運雑学 ゼミナール

313 スエズ運河: 紅海から地中海へスエズ運河 を通して移住した魚

スエズ運河は、1869年の開通以来、ヨーロッパとアジアを結ぶ最短ルートとして膨大な貨物や人を運んできた。ところがスエズ運河には人間以外にも利用者がいた。紅海の魚たちである。

地中海は、サンゴ礁が群生する紅海よりも水温が低く、一方の紅海は地中海よりもかなり塩分が濃い。運河の中間部や途中にあるビッター・レイクスという湖の塩分濃度は、紅海よりもさらに高い。

こうした環境の違いを乗り越えて、紅海から地中海に渡った魚が見つかったのは、運河開通のわずか33年後のことだった。現在、紅海を原産地とする魚の種類は少なくとも41種。これに軟体動物や甲殻類などを加えれば、地中海に生息する紅海原産の海洋生物の種類はさらに多い。

外来種は在来種を押しつけて繁殖するのが普通だが、地中海では在来種の生物相にほとんど影響を与えることなく、紅海からの外来種が共存している。その理由は明らかではないが、紅海は多種多様な魚がひしめく

わば魚種の過密地帯。一方の東地中海はもともと在来の魚種が少なかった。紅海から移住した魚たちにとっては未開拓のフロンティアのようなもので、そこには新しい種を受け入れる余地が、まだ十分残っていたのではないかと考えられている。

こうした外来種は、現在、東地中海の重要な漁業資源となっており、運河開削計画の推進者フェルディナンド・ドゥ・レセップスに敬意を表し「レセップスの移住者(レセプシアン・マイグラント)」と呼ばれている。

せんきょうホームページ「海運雑学ゼミナール」より



海運用語集も
あります!

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

新年賀詞交換会を開催

当協会は、平成21年1月6日(火)正午より、海運クラブ(東京・千代田区)において恒例の新年賀詞交換会を開催し、国土交通省はじめ関係官庁、海事関係団体、会員会社など関係者総勢約520名参加のもと、新しい年の門出を祝った。

当日は、前川弘幸会長の主催者挨拶に続き、公務多忙の中で臨席いただいた金子一義国土交通大臣より来賓を代表して挨拶いただき、宮原耕治副会長による乾杯の発声の後、歓談に移り賀詞交換会は盛会のうちに終了した。

なお、昨年に続き海難救助のボランティア活動を支援する「青い羽募金」(日本水難救済会運営)へ参加費の一部を募金協力した。

(総務部:細川)



主催者を代表して挨拶する前川会長



新年の挨拶を述べる金子国土交通大臣



乾杯に当って挨拶する宮原副会長



盛況を呈した会場の模様

平成20年度 叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、平成21年1月28日(水)夕刻、海運クラブ(東京都千代田区)において平成20年度叙勲・褒章における海運業界の受章者を招き受章祝賀パーティーを開催した。

平成20年度の受章者は、春の叙勲において旭日大綬章を受章された元株式会社商船三井社長・生田正治氏、同じく春の褒章において黄綬褒章を受章された前旭海運株式会社社長・田淵啓仁氏の2名であった。

当日は公務の間を縫ってご臨席いただいた加納時男国土交通副大臣をはじめ国土交通省幹部、海運関係者等約150名の方々が祝福に参集し、祝賀パーティーは盛会裡に終了した。

(総務部:細川)



生田正治氏



田淵啓仁氏



加納国土交通副大臣の来賓挨拶



前川会長の挨拶

新谷顧問より乾杯の発声



祝賀パーティーの様様

「日本海運の現状(2009年1月)」の発行

当協会では、各種海運資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状(2009年1月)」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本の海運の最新の状況等を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員、内航海運の4つの柱で構成されております。

当協会ホームページにも掲載しておりますが、ご希望の方には、無料でお送りしておりますので、e-mailまたはFAXにて
①会社名、②送付先、
③希望部数をご記入
のうえ、右記までお申し込み下さい。

お申し込み先

(社)日本船主協会 企画部(担当:利岡)
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
TEL:03-3264-7174 FAX:03-3262-4757
E-MAIL:pln-div@jsanet.or.jp



「日本海運の現状(2009年1月)」掲載項目

I 世界海運とわが国海運の輸送活動

1. 主要資源の対外依存度
2. わが国貿易に占める海上貿易の割合
3. 世界の海上輸送量と船腹量推移
4. わが国商船隊の輸送量推移
5. わが国商船隊の船腹量推移
6. わが国商船隊の構成
7. わが国商船隊の積取比率の推移
8. 世界の船齢別船腹量
9. 世界の商船建造量と竣工予定
10. 世界の船舶解撤量の推移

II 海運経営

1. 海運市況
2. わが国商船隊の運賃収入の推移
3. 外航海運企業の損益状況
4. 外航海運企業の財務内容
5. 対米ドルレート為替相場の推移
6. 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率の比較

7. アジア/北米航路及び日本/アジア航路におけるコンテナ輸送の現状
8. 一船当たりの年間船員費の例
9. 諸外国の海運強化策一覧
10. 主要国の海運強化策の概要
11. トン数標準税制一覧
12. 日本と欧州主要国の船舶償却制度の比較
13. タックスヘイブン対策税制

III 外航船員

1. 外航船員数の推移
2. 年齢・階層別の船員数

IV 内航海運

1. 国内輸送機関別にみた貨物輸送の推移
 2. 内航海運の企業規模
 3. 内航海運暫定措置事業
 4. 内航燃料油価格の推移
- [付録] 海運年表

(企画部:本多)

関西海事教育アライアンスに 寄付講義協力

大阪大学大学院工学研究科、大阪府立大学大学院工学研究科、神戸大学大学院海事科学研究科が海事教育に関するアライアンスを組み、さらに産官学連携を進め、国際的な海事分野の教育・研究の一大拠点を目指すことを目標として、2007年10月末に三大学研究科間の包括連携協定の締結がなされたが、このアライアンスの第一弾として2008年4月より三大学大学院の連携授業が開講された。



講義会場の大阪大学中之島センター(中央)

各大学の先生の授業に加え、海事に関して第一線で活躍する人を講師に迎え、院生が日替わりで聴講することができるプログラムで、前期15日間、後期15日間の全30日間、各日3時限づつで全90回講義が行われ、聴講生は半期で6単位を取得できる。

このプログラムに当協会からは2008年10月16日から2009年1月22日までの間、「海上物流と海運産業」と題し、海運の採算や船舶建造計画、航路設営、運航の効率化、安全運航と船舶管理、世界海運の今後など、海運会社の最前線で活躍する専門家8名を講師として計15回の講座を寄付し、アライアンスに協力するとともに海運に関する理解促進に努めた。
(総務部・高橋)



講義の様子(第13回)



聴講の様子

商船教育創始者 『近藤真琴・岩崎弥太郎展』に協力

去る平成21年1月10日から25日迄の間、船の科学館(東京都品川区)において、「商船教育創始者 近藤真琴・岩崎弥太郎展」が開催された。



この催しは国家の興隆には海運が要であり、商船を操る船員の育成が急務であるとした商船教育創始者の建学の思いを心に浮かべ、明治六大教育家の一人である近藤真琴、三菱の礎を築いた実業家である岩崎弥太郎が築いた商船教育、それを受け継いだ商船教育の現状をパネル展としてまとめ、商船教育創始者展実行委員会が主催して開催されたものである。



隣接の棧橋で行われた練習船海王丸出航の様子

本パネル展の開催は、1月10日に船の科学館に隣接する航海訓練所の岸壁で行われた練習船海王丸の遠洋出航式に合わせ、同船の出港後にテープカットが行われ、1月25日までの開催期間中2750余名の入場があった。



当協会は人材確保タスクフォースの活動の一環として、船員について紹介しているパンフレット等を提供、入場者に配布し、若年者に向けたPRを行った。
(総務部:高橋)

新造船見学会に資料提供

去る1月25日(日)に川崎汽船(株)ならびに三井造船(株)による新造船(ケープサイズバルカー)の見学会が三井造船(株)千葉事業所で開催され、地元の高校生や小学生グループ、一般の方々、メディア関係者など約170名が参加した。



参加者が見学した新造船



堤常務の挨拶

その後、一行は4組に分かれて本船に移動し、晴天のデッキにて三井造船の担当者より本船について判りやすい説明を受けた。続いてキッチンや食堂、船長室などを見学、ブリッジでは船長・機関長他のスタッフにより説明が行われ、興味深く聞き入った。

本船の見学に先立ち、川崎汽船(株)の堤常務執行役員より暮らしに係わるものは多くが船によって運ばれてきている旨判りやすく説明があり、若者には是非海運を目指して欲しいとのメッセージが贈られた。

船ってサイコー!
制服姿もサイコー!



見学の様子

海ってサイコー!
大人になったら……



見学の様子

当協会は催しに配布資料としてDVD「日本の海運」や学習マンガ「船ってサイコー」などを提供協力した。

(総務部・高橋)

海賊問題で緊急会合、麻生総理に申し入れ

— 海事振興連盟 —

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)は1月15日、ソマリア沖・アデン湾で頻発する海賊問題の対策を検討するため、東京都内で緊急会合を開催した。同会合には国会議員67名(本人32名、代理35名)の他、当協会から前川弘幸会長はじめ宮原耕治・芦田昭充両副会長および多数の会員会社関係者、関係省庁幹部、全日本海員組合などが出席した。

前川会長は、「わが国商船隊の安全確保のため、まずは現行法の枠組みでの海賊対策が一日も早く実施されるよう支援・要望を賜りたい」と要望、続いて宮原・芦田両副会長からも船社の実状を挙げ善処方要望した。

これら要望を受け、上記会合において「ソマリア沖・アデン湾を航行する船舶と船員の生命の安全確保のため、国連決議に基づき、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の派遣を早急に実施することが極めて重要であるとの認識で一致し、その実現に取り組んでいく」ことを内容とする決議を採択した。

その後、同連盟は、翌1月16日、中馬会長他幹部が首相官邸に麻生太郎内閣総理大臣を訪ね、決議内容の早期実現を要望した。

(審議役:植村)



麻生総理に申し入れ



会合の様様



会場風景

『クルーズ・オブ・ザ・イヤー 2008』の 授賞式が開催される — 社団法人 日本外航客船協会 —



去る2月2日(月)に「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2008」の授賞式が千代田区平河町の海運ビルにて行われた。この催しは、旅行業界の健全な発展に寄与したクルーズ旅行商品を対象とし、特にオリジナリティーに溢れ、かつ、わが国のクルーズ・マーケット拡大に貢献した商品を企画造成、実施した旅行会社等を顕彰することによりモチベーションの向上を図るとともに、一般消費者に対し良質のクルーズ旅行商品・サービスの提供を図ることを目的とするもので、社団法人 日本外航客船協会(会長：松平誠郵船クルーズ(株)会長)が主催し、開催されたものである。

グランプリには、にっぽん丸「飛んでクルーズ北海道」((株)JTB北海道、商船三井客船(株)、北海道クルーズ振興協議会、小樽市)が選出され、「フライ&クルーズによる新たなマーケット開拓に大きく貢献。全てのクルーズが満室で、しかも初乗船者が74%を占めたことは、クルーズの潜在需要の大きさを改めて示すとともに、日本のクルーズ史に残る企画となった。地域の活性化にも寄与。」と評された。続いて優秀賞2点、特別賞3点が選出された他、ベスト・クルーズカップル・オブ・ザ・イヤーには、「優雅で知的、かつ親しみやすいイメージが、クルーズにぴったり。今、クルーズに乗って頂きたい、ホンモノがわかる落ち着いたカップル」として高橋英樹・美恵子夫妻が選出された。



(総務部：高橋)

出来事から 思うこと

~On the Promenade Deck

vol.10



有限会社東京速記 代表取締役社長

大賀 令子

『常楽世界に 向けて』

私は現在、速記業務の仕事に23年間携わっており、仕事の内容は人の発言・音声を文字化するという細かな根気の要る仕事である。仕事先は多方面にわたり、国の委員会、各分野のセミナー、シンポジウム、インタビュー、座談会等であるが、特に出版社の仕事は政治・経済、社会一般から芸能面と幅広いため、好むと好ま

ざるとにかかわらず情報量が必然的に蓄積されていくのは大変有難いことである。

仕事の多くは守秘義務のため、ここでは何ら差し障りない世相の話を中心にさせていただきたいと思う。というのも、私自身日々の生活をどう有意義に過ごせるかに関心があるので、それにまつわる内容をタイトルとさせていただいたが、いまの閉塞した社会情勢等の根源とも言える、特にバブル期前後から今日に至る間の思いを織り交ぜて述懐させていただきたい。

まず、毎日目に触れるニュースの記事、特に家族間での殺傷事件、そして紛争の過酷さに傷む子供たちの姿を見るにつけ心が痛むが、過去に遡り、警告を発していた方々の言葉が頭を去来する。

バブル期、物づくり企業トップの多くの方が、理系の社員までが給与のいい金融系に行くことには大変危機を抱かれていたのを思い出すが、その種の言葉はバブルの喧騒にかき消され、現実を立ち止まってしっかりと物考える雰囲気やマスコミを含め、多くの国民からも薄れ、安楽さに流されていった感が拭えない。

例えば、家族を例にとると、多くの親は外に快楽を求めがちだし、子供は受験勉強に忙しく、親子の団樂は少なくなり、ともにメリハリの効いた生活感がなくなっていったのではないだろうか。特にそのころ、子供たちが「責任感」「罪悪感」というものをあまり感じない人種に変容していく姿に違和感を持ったのを思い出す。

あれから20数年が過ぎ、気がつけば若者たちが連続して起こす事件で明白になったように、すさまじいほどの孤独感、出口が見出されないまま追い詰められ、生きていくのに疲れた姿がテレビ・雑誌のニュース等で目の前にさらされている。いま、この様相に、なぜだろう、どうすればいいのだろう、教育だ、何だと論議が盛んだが、特に子供を持つ親の心配と不安の声は尽きない。

たまたま去年の暮れ、いまの世相について女性誌のインタビュー記事があり(私事で恐縮だが、週刊誌の急ぎの仕事が突然に舞い込むと徹夜の仕事になる)、既に掲載済みなので名前を出させていただくが、美

輪明宏氏の、いまの若者のファッション・その他についての話が面白かったのでご紹介してみたい。

男子がズボンを腰下に下げたルーズな格好が気になるところだが、あの格好はアメリカのヒッピーたちから発祥した服装で、上流層では決してあんな格好はしないということから、^{ひととき}頻り駄の話に及んだ。

当時の風潮の中では、真面目だったり、礼儀正しかったりするの「ダサイ」とか言われ、どちらかというに変人扱いだった。しばらくそんな時代が続いたが、幸いなことに、いま爽やかで礼儀正しく、大人に大好評のハンカチ王子・斎藤佑樹さん、ハニカミ王子・石川遼さん、フィギュアスケート・浅田真央さん、このような雰囲気の人たちが登場してきたことを挙げ、社会全体が前述のバブル以降の世相に飽き、類似の韓流スターが大流行になったのも、その顛末であるということであったが、なるほどと納得。

さて、2つ目に得心したのは最近の複数企業の経営トップインタビューであるが、オンリーワンというか、独自の手法で不景気にあまり左右されないところが中心であったが、多くの企業の「企業理念」の根本が「世のため人のため」であった。

ここでは、それぞれの言葉の奥にある「真理に沿った行い」という話に心惹かれた。心惹かれた理由は、これもたまたまさせていただいた『論語』(必要に迫られての文字化)のお陰で、話の中身に理解がより深まったのである。

真理に沿った生き方をし、たゆまぬ努力を続けることで不安も少なく、喜びで操業しておられることに深く感銘を受けた。私見であるが、『論語』で影響を受け、感じ取ったことから翻って考えるに、バブル期に陥った心、人としての生き様をもう一度自己に問いかけ、真理に沿って実践していけば、お互いを思い合う融和の生活が生まれるはず。その小さな一歩をそれぞれが踏み出せば、いまの得体の知れぬ閉塞感が少しずつ打開されてくのではないだろうか。

多くの方々のお話を聞かせていただき、勉強させていただいた中で感じ取ったのは、直面した困難を厭わず勇気を持って挑戦するという。取り組みれば、その結果に自信がつくはず。その自信でもう一歩と前進することで、お互い苦悲に同化しての思いやり

が持て、住みやすい世の中が変わっていくはずだということ。

最後に、お忙しい海運関係諸兄のために、『論語』の中から知り得たほんの一片の一語であるが、孔子の言葉をご紹介させていただいて筆を置きたい。

孔子の言葉に、「三知」がある。

1つは「生知」で、これは特別に知ろうと思わないけれども、生まれながらにして自ら知っているというもの。

2つは「学知」で、学んで之を知ること。

3つは「困知」で、何か物事にぶつかって苦しみ、その苦しみの体験から知ること。「困知」は、商売などで苦しみ、もがきあぐんでいるときのいろいろなことが勉強になる。

この「三知」というのは、「知る」だけではなく「実行」に移さなければならない。

「実行」の1つは、みずから安心して行う「安行」で、生まれながらにして当然、人間の道として行っていくべきもので「生知安行」。

次は、学ぶことによって利益が伴う「利行」で「学知利行」。

それから勉め行う「勉行」、知るだけではなくて行わなければいけない「困知勉行」。

この「生知安行」「学知利行」「困知勉行」を「三行」といい、ここに至ることが大事である。頭で悟っただけではなく、実行に移すことが大事であるということ。

有限会社 東京速記

<http://homepage2.nifty.com/tokyosokki/top.htm>

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck
は、客船に乗船し、船上で出会った人は、普段接する機会のない世界の人でした…とのイメージで、業界外のその道の専門家に職務や出来事を通して思ったこと、感じたことを自由にお話いただき、異業種や異分野における見方や価値観を探るコーナーです。



船の紹介 その14



自動車専用船 (PCTC)

あらゆる貨物をあらゆる地域へ
大海原への挑戦はつづく……

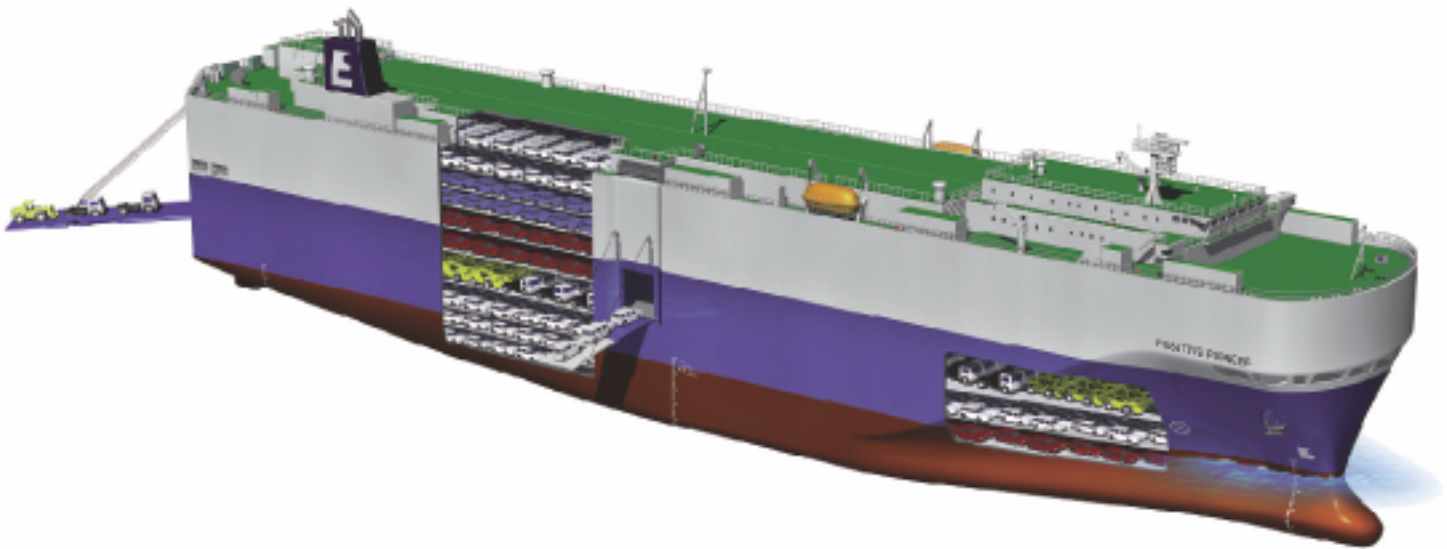
POSITIVE PIONEER

イースタン・カーライナー株式会社

船の主要データ

船名 : POSITIVE PIONEER
船種 : 自動車専用船(PCTC)
総トン数 : 43,810 トン
純トン数 : 13,143 トン
重量トン数 : 10,967 キロトン
全長 : 180 メートル
航行速度 : 19.9ノット
積載台数 : 3,930RT





船の生い立ち

本船は、三菱重工・下関造船所で建造された最新鋭の自動車専用船(PCTC)であり、最大積載台数は3,900台(基準乗用車換算)です。

当社が8年前に中近東航路の配船を開始した頃は、自動車・建設機械メーカーの輸出が好調になり始めた時期でもあり、背低の乗用車の輸出増はもとよりRV車やトラック、建設機械の輸送ニーズが高まる一方でした。

それに対し、当時の当社自動車専用船隊は、背低車用のカーデッキ構成を中心とした800-2500台積で構成されていた為、カーデッキの背高率が高く超重量級の車両にも対応した新時代のPCTCの投入が急務でした。

2004年8月当社のグループ会社が船主の同型船M/V POSITIVE STARを本シリーズ第1番船として就航、中近東航路に投入され、輸送能力の増大・効率性の高さが確認されました。

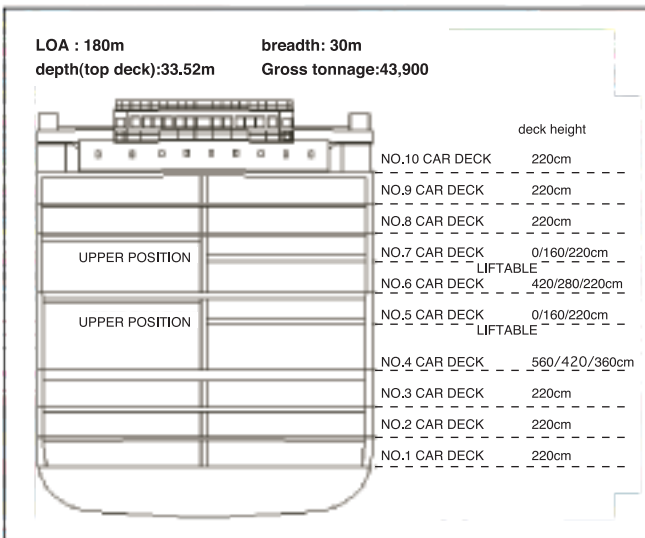
M/V POSITIVE STARの就航から半年後の2005年2月に本船 M/V POSITIVE PIONEERが就航、中近東航路に投入され、当社自動車船隊にとっては、大きな変革期となりました。

現在は引き続き、日本～中近東航路に投入され、当社PCTCのフラッグシップ的な存在になっています。

本船の特徴

最新のPCTCトレンドをしっかりとおさえつつも、ランプウェー強度などを思い切った仕様にするなど、当社PCTCのフラッグシップの名に恥じない「積み付け効率重視の構造」になっており、近年の車両背高化への対応だけでなく、従来は分解積載する必要があった超重量級の建設機械等も完成状態のまま積載可能にするなど、貨物の多様化に柔軟に対応できるようになっています。

- 全層、背高車対応のカーデッキ(最も低いカーデッキでも220cmの高さ)を10層配し、そのうち2層は2段階のリフトブルデッキとなっています。
- ランプウェー強度はこのクラスとしては驚愕の100トン、さらに高さ5.6mのエントランスを配しています。
- ジャンピング・スロープウェーの採用(積み付けデッキまでの距離の最短化)や艙内スロープの傾斜角を小さくする事(車高の低いスポーツタイプ車等への対応)で、迅速かつ安全な作業性を実現しています。

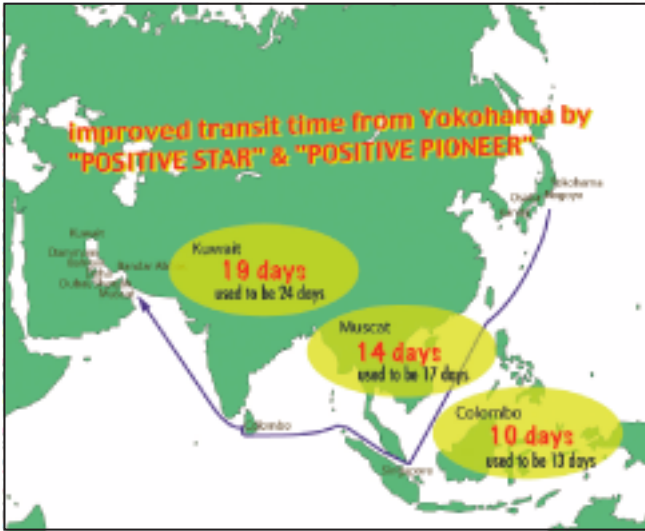


現在の活躍状況

現在、本船は日本～中近東航路を年間約9航海し、寄港地は、日本が横浜・名古屋・神戸をはじめ 大手自動車メーカーの専用埠頭でも貨物を積み込み、外地はペルシャ湾隣接各国やインドに入港しています。また、中東向けの地下鉄なども輸送しています。

トランジットタイムは、日本～中近東の往航を約19日間と、従来型船から約5日間もの大幅短縮を実現しています。

また、2008年11月2日には、石川県の金沢港大浜多目的国際ターミナル供用開始式典の折、同港に寄港する代表的な船舶として起用され、同ターミナルに初入港し、大手建設機械メーカーの貨物を積み込みました。なお、この模様は新聞各紙でも報道されました。





海運日誌 January 2009

1月5日

● 当協会は、アデン湾の海賊問題に関し、麻生太郎内閣総理大臣および河村建夫内閣官房長官に現行法の枠組みの中での海自艦艇の即時派遣を要望した。
(本誌2009年1月号P.12参照)

1月6日

● 当協会は、新年賀詞交換会を東京にて開催した。
(P.12囲み記事参照)



1月8日

● 港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会の第5回会合が開催され、港湾手続の統一化・簡素化の進捗状況調査(第2回)の結果が公表された。



1月9日

● 当協会前川弘幸会長と全日本海員組合藤澤洋二組合長は、アデン湾における海賊事件が頻発している状況に鑑み、現行法の枠組みの中での海自艦艇の即時派遣を要望する共同声明を発表した。

● 与党「海賊対策等に関するプロジェクトチーム(座長:中谷元衆議院議員および佐藤茂樹衆議院議員)」は第1回会合を開催した。

1月15日

● 当協会は、アデン湾の海賊問題に関し、浜田靖一防衛大臣に海自艦艇の即時派遣の実現に向け協力を求めた。



1月15日

● 超党派の国会議員などから成る海事振興連盟(会長:中馬弘毅衆議院議員)は、ソマリア沖・アデン湾における海賊対策についての会合を開催、当該海域を航行する船舶と船員の生命の安全確保のため、国連決議に基づき、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦艇の派遣を早急に実施することが極めて重要であることを確認し、その実現に取り組んでいく、とする決議を採択した。同連盟は翌1月16日、麻生太郎内閣総理大臣に同決議に基づき要望を行った。(P.18囲み記事参照)

1月16日

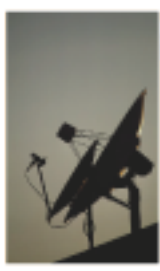
● ICC(国際商業会議所)のIMB(国際海事局)海賊レポートセンター(PRC)は、2008年に全世界で発生した海賊等事案に関する年次報告を発表した。それによると、海賊事件は293件発生しており(2007年は263件)、アフリカ以外での地域では減少または横ばいであるものの、アフリカ地域(特にアデン湾)のみ、前年比69件増と顕著な伸びが見られた。(P.5海運ニュース参照)

1月19日

● 交通政策審議会海事分科会船員部会(部会長:杉山雅洋・早稲田大学商学大学院教授)の第3回会合が開催され、新水先制度の定着に向けた水先小委員会が設置された。

1月19日~1月23日

● IMO第13回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR)がロンドンにて開催され、海上で救助された人の取扱いやAIS電波の衛星検知などについて検討された。



1月21日

● 国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対象とした2008年のわが国関係船舶における海賊等被害状況調査結果を発表した。それによると、2008年1年間に海賊等の被害(単に船舶に乗り込まれたものを含む)を受けた船舶は12件(前年は10件)あり、発生箇所としては主に東南アジア(5件)やアフリカ周辺(5件、内3件はアデン湾)となっている。(P.5海運ニュース参照)

1月22日

● 与党「海賊対策等に関するプロジェクトチーム(座長:中谷元衆議院議員および佐藤茂樹衆議院議員)」会合が開催され、海賊対策等に関する検討の中間とりまとめが行われた。

1月23日

● 交通政策審議会海事分科会(分科会長:杉山武彦一橋大学学長)の第18回会合が開催され、「新交通ビジョン」を踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正について答申がまとめられた。



1月26日~1月29日

● IMO主催によるソマリア周辺海域海賊対策地域会合が、ソマリア周辺16ヶ国およびソマリア暫定連邦「政府」の参加により、ジブチ共和国のジブチにて開催され、「西インド洋及びアデン湾地域における海賊及び武装強盗の抑止に関する行動指針」および関係決議が採択された。

1月28日

● 当協会は、平成20年度叙勲・褒章受章者祝賀パーティーを東京にて開催した。(P.13囲み記事参照)

● 政府は、麻生内閣総理大臣と関係閣僚による安全保障会議において、自衛隊法による海上警備行動を発令し、海自艦艇をソマリアへ派遣する方針を固めた。これを受け、浜田防衛大臣は、海自へ派遣に向けた準備を指示した。また、国土交通省は、民間対応の窓口となる「海賊対策連絡調整室」を同省海事局内に設置した。(P.2 SHIPPING FLASH参照)

1月30日

● 「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」実施計画検討会の第2回会合が開催された。



UNITED KINGDOM
IRELAND
LONDON

FROM >> LONDON

ロンドン便り

英国失敗談苦勞談

その1

ロンドンで暮らし始めて体験した様々な失敗と苦勞を2回に分けて報告致します。

技術顧問 井上 幸一 (欧州地区事務局勤務)

1. ロンドンでの教会探し

私はプロテスタント系のキリスト教徒です。日本にいる時も日曜日の午前中は特別なことがない限り家内と教会に通っていました。1週間に1度、教会で牧師さんの説教に耳を傾け、日頃の生活態度を振り返って見るのも決して悪くないことです。

習慣とは恐ろしいもので、こちらに着任した早々、日曜日には教会に行きたいという思いで、教会探しを開始しました。当時の秘書のRuthanneが親切にインターネットを使って、私の住いから通いやすい教会を幾つかリストアップしてくれました。東京の教会の牧師さんからもロンドンでの日本語礼拝を紹介されていましたが、せっかくロンドンに住むのに、日本人だけの集いに参加するのもなんだかつまらない思いがし、Ruthanne作成リストの上から順番に訪問してみることにしました。

ロンドンでの最初の日曜日、Fulham Roadの教会を訪ねました。教会に入るなり、優しい顔の黒人の牧師さんが現れ歓迎してくれました。直ぐに名刺を頂き牧師さんの名前を見ましたら、「オクバンジョ」さんでした。ははーんと思って礼拝室に入りましたが誰もいません。やがて礼拝が始まるにつれ三々五々信者が入ってきました。全員が黒人の方です。そして鮮やかな民族衣装に身を包んだ4、5人の女性が入場して決定的に理解しました。そうです。ここはナイジェリア人の教会だったのです。礼拝の半ばに一人の白人女性が加わりましたが、結局信者の殆ど全てがナイジェリア系の方々でした。礼拝が終わり次第、午後

は友達と会う約束があるとか、何とか言いつくろって早々に去ろうとしましたが、朝入ってきた入り口に鍵がかかっている出られません。やっと他の信者が気づいて開けてくれましたが、セキュリティ上の理由で、礼拝中は施錠しているのだそうです。

ロンドンでは想像していた以上に黒人が多い街です。多いのはナイジェリア系と西インド(カリブ海)系の黒人です。ですが黒人には結構敬虔なクリスチャンが多いのです。結局、現在通っているHammersmithにある教会に落ち着きましたが、ここも西インド系の方々を中心に、黒人の方が信者の約4割を占めます。

2. スピード違反

ロンドン市街の道は大変に複雑で覚えるのにとっても苦勞します。

ロンドン到着早々はレンタカーに乗っていましたが、2ヶ月半ほど経って注文した車が到着、その車を初めて運転した日にスピード違反で捕まりました。私の車のスピードメーターはマイル/時(英国でのスピード表示はこちら)とkm/時のダブル表示になっており、どっちがどっちだと迷っている最中だったと思います。その時は何事もなく収まり、約1ヶ月後に不幸の手紙が送られてきました。手紙の内容はざーっとこういう具合です。「何月何日何時にこのナンバーの車が、この道を制限速度、時速30マイル/時のところを36マイル/時で走行していた。運転していたのはあなたですか。こちらには確固とした証拠写真がある。言いたいことがあれば文書で提出せよ。」

因みに36マイル/時は、約58km/時に相当します。この違反をした時は、たまたま付近の高速道路で車転覆の重大事故があり閉鎖されたため、その高速道路へ向かう一連の道路は大渋滞で、カーナビが急に行

Stratford upon Avonにあるシェイクスピア生家の前にて



程を変更しろと指示してきたためそれに従い、結果、ここはどこなのだろうかと道路標識を探していたところで、スピード制限には無頓着でひたすら前の車との車間距離を保っていただけでした。この不幸の手紙にどう答えようか、英国の運転に未だ慣れていなかったと泣いてみようか、とも考えてみましたが、泣き言無用、正直に自分が運転していた事は間違いないと答える事にしました。その約2週間後、もう1通の手紙が届きました。

その内容は「あなたはスピード違反で捕まるのは初めてなので、特別に講習を受けるチャンスを与える。講習を受ければ、通常の罰金60ポンドと減点3点は免除する。(因みに減点15点に達すると免許です。)但し、講習受講料として95ポンド支払え。また、講習は違反



を犯した時から数えて4ヶ月半(140日)後までに完了しなければならない。」というものです。

せっかくの体験なので講習を受けてみようと思いましたが、念のため、英国の友人に相談したところ、95ポンドと60ポンドとの差額35ポンドで3点分の減点を買ったと思えば安いもので、

講習を受けるべきだと勧めてくれました。まず95ポンドを支払い、その受領を確認後、講習業者(英国警察下の民間業者/独立法人のような団体です。)から詳しい案内があり、講習の申し込みを電話かインターネットでせよと指示がありました。

インターネットで講習の空きを調べたところ直近は結構埋まっていて、結局予約が取れたのは制限期間ギリギリの1月の末になりました。遅刻は一切認めないというので、講習開始の30分位前に講習場所に到着、正直いいますと、約1週間前に昼休みを利用してその場所を事前に訪問、確認しておきました。同じ運命の人が約20名、寒い中を辛抱強く待っていました。結局2名の方は現れませんでした。その人たちは95ポンド

取られた上に、更に60ポンドの罰金と3点減点が科せられるのです。

講習はコンピューターを使った模擬テストと座学合わせて2時間半くらいのものですが、学ぶことは結構多く、95ポンド払った価値はありました。ポイントはこうです。過去、実際に起きた交通事故をその現場写真をみせながら説明され、「30マイル/時で走行中、子供をはねた場合、その子供が生存する確率は80%、35マイル/時になるとその確率は50%に下がり、40マイル/時になると10%にまで下がる。この低速走行時の10マイル/時のスピード差は子供の生命にとって決定的な差になるのだそうです。」

3. 駐車違反

皆さんもご存知のStratford upon Avonにシェイクスピアの生家を訪ねた時でした。

広い駐車場ががらんと空いていました。日本の駐車場の様に入口と出口にバーがあるわけではありません。有料駐車場とかの表示も全くありません。見渡しても回りに料金徴収の料金箱も見当たりません。当然フリーの駐車場と思い込んだのが間違いでした。

たまたま、この前の週に訪問したストーンヘンジの駐車場がフリーの駐車場であったため、こどもそうに違いはない、なんて親切な町だと勝手に考えたのが運のつきでした。見学から帰ってみるとワイパーに白い紙が挟まっているではないですか。読むと「駐車料金を払った形跡がないので、罰金60ポンドをStratford upon Avon市に支払え、2週間以内に支払えば半額で許す。」というものでした。良く見渡してみると、遙か遠くに料金支払い箱がありました。親切な方が心配そうに近づいてきて、自分の領収書を私に渡し、これを郵送して、単に掲示しただけだと言えは勘弁してくれるとアドバイスしてくれましたが、結局は正直に30ポンドの小切手を郵送しました。それにしても、誰もいない様に見えて、しっかり監視しているのです。そんな人手があるのなら、出口で確実に料金徴収してくれた方が遥かに判りやすいと思いませんか？まるで罰金を取るために仕掛けているとしか思えません。

英国は、ヨーロッパが一般にそうですが、人の失敗、無知を厳しく事後指摘する暗い面を持っています。

船協だより

陳情書・要望書 1月

提出日：1月5日

宛 先：麻生太郎 内閣総理大臣・総合海洋政策本部長
河村建夫 内閣官房長官

件 名：アデン湾における海賊事件への即時対応
について

要 旨

国連決議に基づき、海賊対策に関する新法制定も視野に入れつつ、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船のソマリアへの派遣を早急に実施するよう要望した。

提出日：1月15日

宛 先：浜田靖一 防衛大臣

件 名：アデン湾における海賊事件に関する内閣
総理大臣宛要望書について

要 旨

麻生首相に、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の即時派遣を要望した趣旨を踏まえ、防衛省においても、海賊問題への対応に協力するよう要望した。

国際会議の予定 3月

会議名：IMO第13回
バルク液体およびガス小委員会 (BLG)

日 程：3月2日～6日

場 所：ロンドン

会議名：IMO・MEPC温室効果ガス(GHG)削減
対策作業部会第2回中間会合

日 程：3月9日～13日

場 所：ロンドン

会議名：日本・フィリピン船員政策フォーラム

日 程：3月12日

場 所：東京

会議名：IMO第52回設計設備小委員会(DE)

日 程：3月16日～20日

場 所：ロンドン

会議名：国際油濁補償基金(IOPCF)92年基金
理事会

日 程：3月23日～27日

場 所：ロンドン

会議名：IMO第95回法律委員会(LEG)

日 程：3月30日～4月3日

場 所：ロンドン

海運用語集も
あります!

日本船主協会ホームページ

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



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	定期用船	
				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	4,0938	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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年8月	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008年1月	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,451	357	3.7	4.5
6	7,154	7,035	119	▲ 1.9	16.5
7	7,629	7,546	82	8.0	18.3
8	7,054	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7,364	7,278	87	1.5	28.9
10	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
11	5,325	5,550	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4
12	4,832	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5

(注)① 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	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
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
2007	117.79	108.25	123.95
2008	103.36	87.50	110.30
2008年3月	100.79	97.00	103.78
4	102.45	99.83	104.70
5	104.14	102.85	105.66
6	106.90	104.25	108.25
7	106.81	104.79	108.10
8	109.28	107.55	110.30
9	106.75	104.30	108.90
10	100.33	93.60	105.90
11	96.81	94.20	99.75
12	91.28	87.50	95.30
2009年1月	90.41	88.55	93.90



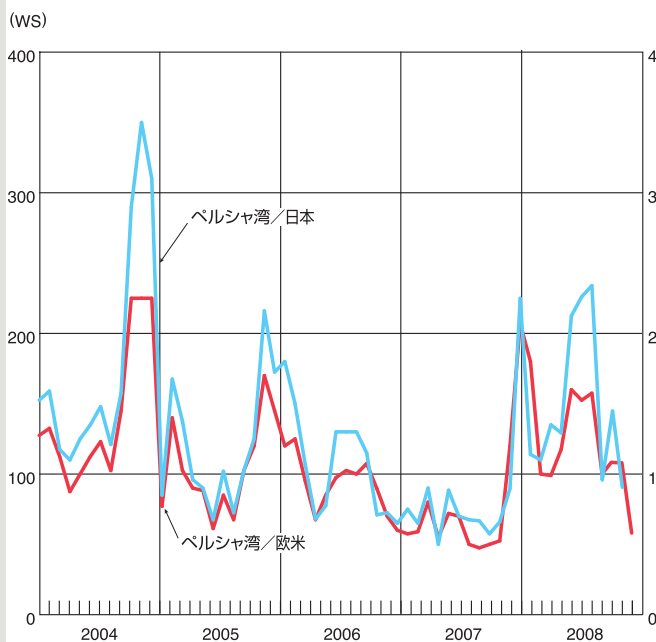
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

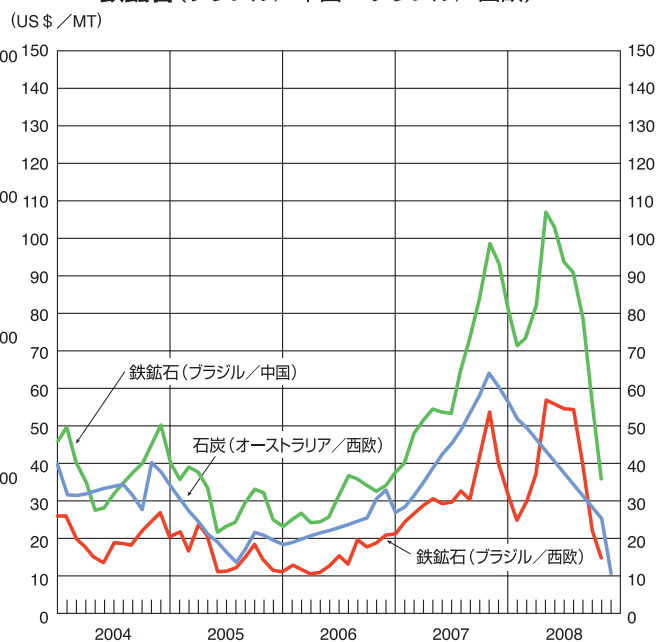
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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	73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2008	106,656	1,100	105,556	28,455	2,799	25	73,956	263	41	17	296,316	84,522
2008 7	8,781	0	8,781	1,385	136	0	7,208	52	0	0	25,365	7,643
8	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341
9	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634
10	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601
11	6,292	0	6,292	3,300	600	0	2,240	152	0	0	20,306	3,880
12	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
2009 1	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101

(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。

原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)



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)



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					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	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	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00		129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50	212.50	140.00	85.00	55.00	72.50	60.00	160.00	115.00
6	130.00	82.00	70.00	63.75	226.00	165.00	97.50	70.00	70.00	50.00	152.50	130.00
7	130.00	91.00	67.50	56.00	234.00	193.75	102.50	80.00	50.00	42.50	157.50	95.00
8	130.00	90.00	66.75	56.00	99.00		100.00	85.00	47.50	45.00	100.00	65.00
9	115.00	105.00	57.50	52.50	145.00	95.00	107.50	85.00	50.00	40.00	110.00	77.50
10	71.00	67.50	66.00	51.25	93.00	70.00	89.50	65.00	52.50	40.00	110.00	72.50
11	72.50	60.00	89.75	57.50	—		70.00	60.00	120.00	45.00	64.50	45.00
12	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② 率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 グラフ値はいずれも最高値。

5 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)

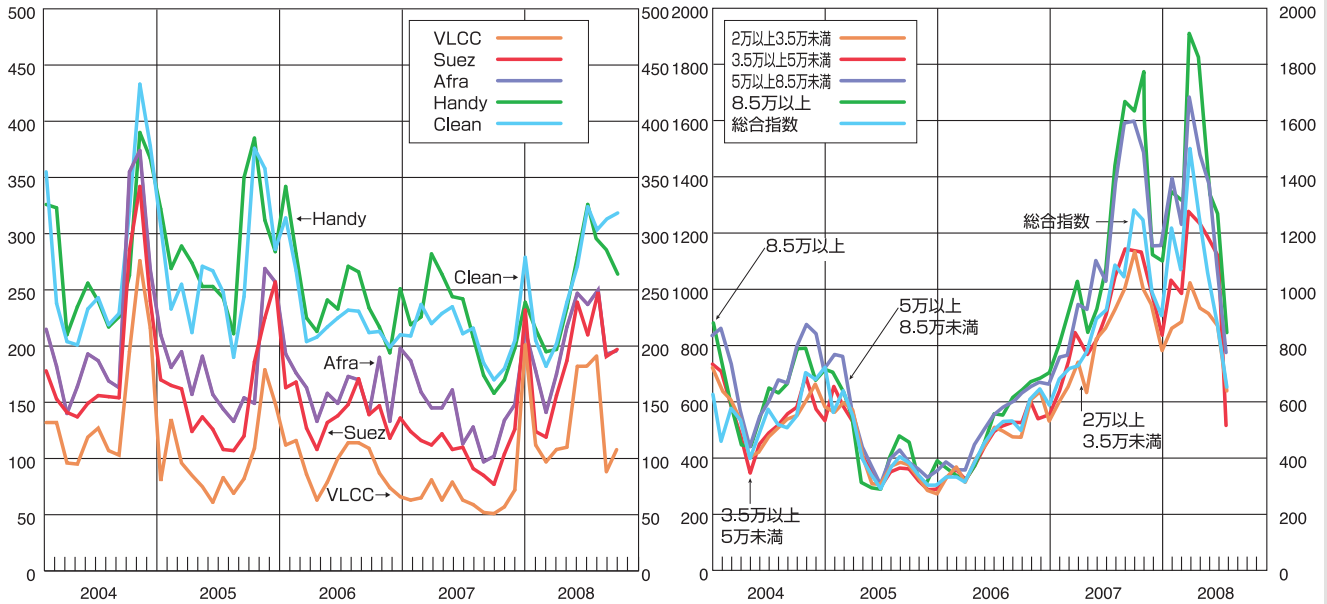
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50	—	—	—	38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—	—	51.00	—	40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	—	24.50
3	31.80	—	49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—	—	—	30.35
4	30.50	—	—	—	52.00	44.00	84.00	71.00	—	29.25	—	38.00
5	—	—	—	—	55.00	51.00	108.00	93.50	31.00	27.30	57.00	47.50
6	—	—	—	—	54.00	40.75	102.00	83.50	29.10	28.60	—	—
7	27.75	—	—	—	53.50	27.50	92.75	82.00	30.00	24.10	54.00	40.00
8	—	—	—	—	66.00	59.50	79.00	68.00	32.80	28.10	40.00	32.00
9	50.00	—	—	—	75.00	66.00	56.50	39.00	30.10	—	21.00	19.50
10	—	—	25.00	18.50	88.00	20.80	36.50	12.00	47.50	46.50	15.25	7.90
11	—	—	10.25	4.00	98.88	85.00	—	—	54.00	44.00	—	—
12	64.00	—	—	—	92.00	82.50	—	—	—	—	—	—

(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 グラフ値はいずれも最高値。



タンカー運賃指数

用船料指数



6 タンカー運賃指数

月次	2006					2007					2008				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305
8	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317
10	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170	—	—	—	—	—
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198	—	—	—	—	—
12	66	136	189	210	251	201	232	214	279	239	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(注)①「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 イ.VLCC:20万トン以上 □.Suez:12~20万トン ハ.Afra:7~12万トン ニ.Handy:2.5~7万トン ホ.Clean:全船型

7 貨物船定期用船料指数

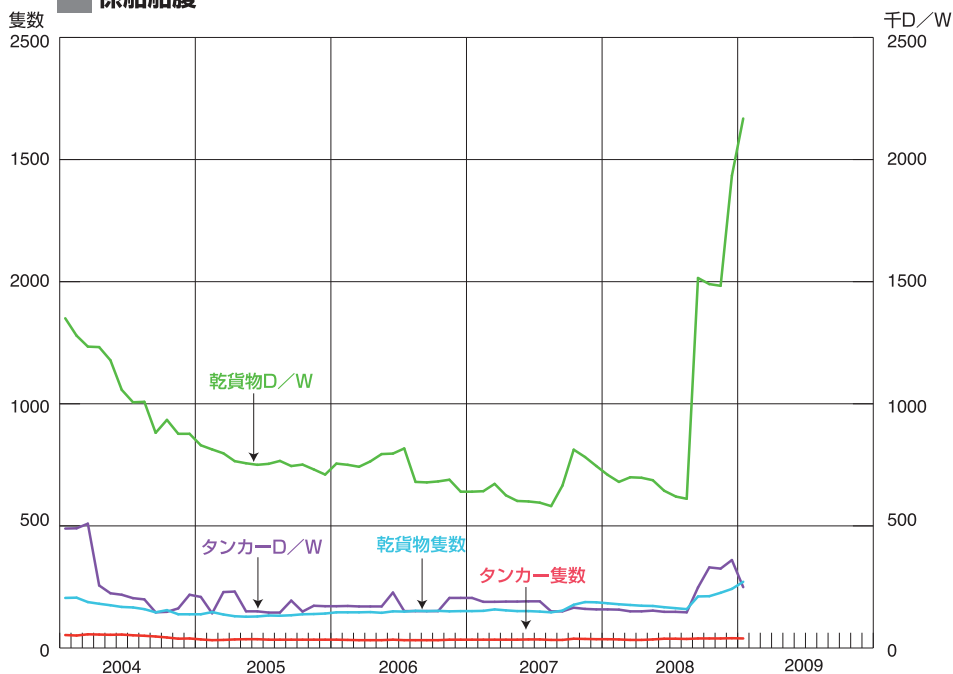
月次	2005		2006		2007		2008						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,399	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,230	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521	1,875	1,083	1,242	1,646	1,896	1,544	11,771
6	412	2,596	359	2,739	959	5,672	0	941	1,217	1,478	1,823	1,250	9,428
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601	929	939	997	1,388	1,346	1,036	8,737
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289	0	885	905	1,035	1,283	976	7,543
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619	0	637	520	782	828	657	4,782
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944	—	—	—	—	—	—	1,221
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647	—	—	—	—	—	—	—
12	332	2,624	594	4,318	1,251	8,819	—	—	—	—	—	—	—

出所:①「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。 ③ BDI: (Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8 係船船腹量の推移

月次	2007						2008						2009					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			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	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249
2	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157						
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150						
4	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150						
5	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153						
6	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148						
7	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148						
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146						
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248						
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330						
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325						
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360						

(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

米国で新しい大統領が就任した。第44代大統領バラク・オバマ氏である。就任式は推定200万人の群集が見守る空前のイベントであった。

ワシントンの連邦議会議事堂からリンカーン記念堂まで、約3キロ続く広大なモールが夥しい群集に埋め尽くされている光景は正しく圧巻であり、その醸し出す高揚感、テレビを通じて日本でも感じた人が多かったのではないだろうか。

就任式翌日1月21日の日本は、朝からこの話題で持ち切りの感があった。会社の最寄駅に着いたら、就任を報ずる新聞の号外が配られていて、普段は足も止めないような小父さん達(自分もその一人である)が列を成して受け取っていたが、誰もが嬉々とした表情で紙面を眺めているのが印象的であった。

このコラムを書いている時点では未だそうした高揚感が漂っているのであるが、これが何時まで続くのだろうか。このコラムが読者に届く2月下旬ころは未だ続いているだろうか。何しろ、オバマ大統領自身が就任演説で述べている如く、「我々が直面する挑戦は本物だ。容易に解決することはできない」のである。1月20日の米国株式市場で株価が大幅に下がり、大

統領就任当日の下げ幅としては米国史上最大となったことも、新大統領の行く道程の困難さを示している。

でも、彼ならきっと何かやってくれるのではないか。何せ、アフリカ系初の大統領となった人物である。筆者も米国に住居した経験があるが、アフリカ系の大統領など夢物語としか考えられなかったものである。それを実現したオバマ氏であれば、人々の期待を更に良い方向へ裏切ってくれるかも知れない。そして、海運界も世の識者の期待を良い方向へ裏切ることが出来たら、等々とりとめのない思いが頭の中を駆け巡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 宮本 佳亮

編集委員名簿

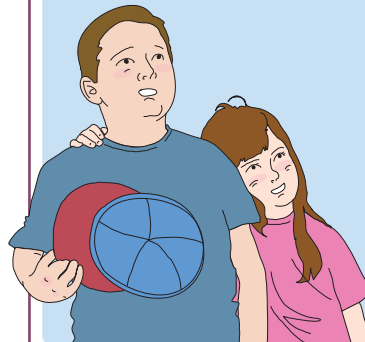
第一中央汽船	総務グループ次長	裏 啓史
飯野海運	総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船	IR・広報グループ	
	情報広報チーム長	高崎 俊明
日本郵船	調査グループ・グループ長代理	宮本 佳亮
商船三井	広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船	社長室専任室長	近 寿雄
三洋海運	総務部副部長	荒井 正樹
新和海運	総務グループ	
	総務・法規保険チームリーダー	吉川 誠
日本船主協会	常務理事兼総務部長	井上 晃
	常務理事兼海務部長	半田 收
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部政策担当部長	清野 鉄弥
	海務部労政担当リーダー	吉田 秀一郎

編集後記



1月下旬に海運会社と造船会社による新造船見学会に参加する機会がありました。地元の方々を中心に高校生や小学生のグループ参加もあり170名程にもなる大きな催しでした。普段の生活で貨物船に触れる機会が減多にないからか、バス4台に分乗して移動するほど人が集まるとは一般の方々の

関心の高さは想像以上でした。また、見学中に船長や機関長他のみなさんが制服姿で参加者の前に現れた時は注目度抜群。船も海技者も一般の方々から興味・関心を寄せられているとの思いを強くしました。(た)



せんきょう 2月号 No.583 (Vol.49 No.11)

発行：平成21年2月20日 発行所：社団法人 日本船主協会
創刊：昭和35年8月10日 〒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
制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎
定価：407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購買料を徴収しています。)
20頁写真提供: <http://shipphoto.exblog.jp>

今月の表紙 自動車専用船

日本の夢と技術に乗せて、大きな港に入港する自動車専用船。

長い船旅の最終地点、夕暮れにある街の港に入港する自動車専用船のイメージです。その積荷は日本の最新技術、日本の大きな夢を満載にしています。

