

# せんきょう

2009  
**12**  
No.593

## 巻頭言

『北極海航路の  
可能性・将来性  
について』

日本船主協会 副会長  
川崎汽船株式会社 代表取締役社長  
前川 弘幸

### 特別欄

- 2009年の海運界を振り返って
- 講演録 アデン湾における海賊対処活動について

### 内外ニュース

1. 2008年度のスエズ・パナマ両運河の通航船実態調査まとまる  
スエズ・パナマ運河通航船実態調査
2. ASF次期事務局長に当協会 園田常務理事が就任へ

## Contents

巻頭言 ..... 1

### 『北極海航路の可能性・将来性について』

日本船主協会 副会長 川崎汽船株式会社 代表取締役社長 / 前川 弘幸

特別欄 ..... 2

### 2009年の海運界を振り返って

日本郵船株式会社 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長 / 渡辺 隆典

日本郵船株式会社 調査グループ バルク・エネルギー調査チーム長 / 山本 文人

海運ニュース ..... 5



### 1. 2008年度のスエズ・パナマ両運河の通航船実態調査まとまる スエズ・パナマ運河通航船実態調査

### 2. ASF次期事務局長に当協会 園田常務理事が就任へ

囲み記事 ..... 9

### 平成21年度叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

各種調査・報告書欄 ..... 10

### 欧州共同体の海事統合政策に関する進捗について

海洋政策研究財団 主任研究員 / 今井 義久

京浜地区船主会例会(2009年10月30日開催)講演録 ..... 12

### 「アデン湾における海賊対処活動について」

海上自衛隊 第八護衛隊司令 一等海佐 / 五島 浩司氏

囲み記事 ..... 22

### ソマリア派遣部隊護衛艦「はるさめ」「あまぎり」が帰還

第2陣としての任務を果す

海運日誌(11月) ..... 23

船協だより ..... 24

海運統計 ..... 25

編集雑感 ..... 29

編集後記 ..... 29



海賊インフォ  
メーションも  
あります!

# 『北極海航路の可能性・ 将来性について』

日本船主協会 副会長  
川崎汽船株式会社 代表取締役社長 / 前川 弘幸



私事ながら今から40数年前、大学在学中、南米チリにある人跡未踏の山を初登頂し、60日間に渡りパタゴニアの氷原を踏破した。近年、同地の氷河が徐々に後退・減少しているとの話に接すると、心が痛むとともに、気候変動の影響が地球規模で広がっていることを実感する。パタゴニアから見てほぼ地球の裏側となる北極海でも夏場の氷の融解面積が年々拡大しており、2007年には北極海における海水面積が観測史上最小を記録し、今年も観測史上3番目の少なさであったと聞く。また、2008年にはベーリング海峡から北極海経由欧州・北米に至る北極海航路において、観測史上初めてロシア沿岸経由北欧に至るルート(北東航路)とカナダ沿岸経由北米東岸に至るルート(北西航路)の海水が両方同時に消滅している。このような状況が進行することは人類にとっては不幸な出来事であることは疑いが無く、そのため、わが業界も英知を集めて地球温暖化防止対策を練り上げているところであるが、北極海航路はいろいろな可能性を秘めている。

仮に北極海航路が利用可能となった場合のメリットは、北極海経由の日本から欧州への航行距離がおよそ7,000マイルと、スエズ運河経由のおよそ11,000マイルに比較し約4割短くなることにより、所要日数の大幅な短縮と燃料消費量の削減に伴う、温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)・硫黄窒素酸化物(SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>)などの排出量減少も期待できるという点である。また、極東から欧州に向かう際、日本が極東側の最終寄港地の1つとなり得るため、日本が欧州航路のハブポートの機能を担う可能性を秘めている。さらに、北極圏での資源開発を後押しすることができよう。


一方、商業ベースで北極海航路を安全に安定的に航行可能とするための課題は、ロシア沿岸を一番南側のルートで通過する場合、喫水制限のある海峡を使うことになるといったルート選定、保険の付保の扱いをどうするのか、航路の安全確保ための管制体制構築等であり、地道な検証・対応を通じて克服する必要がある。

繰り返しとなるが、地球温暖化は人類にとって好ましい方向性とは言えないが、北極海航路の可能性・将来性について、業界として継続的に情報収集・研究・問題点の検証を行っておくべきではないかと感じている。

余談ではあるが、先般、海上自衛隊の観艦式に参列する機会を得た際、横須賀基地の岸壁に旧南極観測船「しらせ」が繋留されているのを見た。リタイア後の身の振りどころが未定とのことで、かつて、先人達の冒険話に心を躍らせた身にとって、何とも複雑な思いを抱いたが、ようやく第二の人生が決まったようである。氷海での経験の積みかさねを今後の検討に生かせるならば「しらせ」の苦勞も報われるであろう。



©K.Shikano



日本郵船株式会社 調査グループ  
コンテナ・港湾調査チーム長 渡辺 隆典

日本郵船株式会社 調査グループ  
バルク・エネルギー調査チーム長 山本 文人

特別欄

# 2009年の海運界を振り返って

## 定期船市場について

2008年から2009年を通じて、世界のコンテナ海運は世界不況に翻弄されている。2008年の世界のコンテナ荷動きはプラスの伸びを維持した(4.9%、Drewry)が、2009年は二桁のマイナス成長となる可能性が大きい。マイナス成長自体が、コンテナ化の史上初である。

世界最大の航路と通称される北米航路(往航、アジアから米国へ)の荷動きは、2008年に対前年比7.7%減(PIERS)と既にマイナス成長であったが、2009年は8月までの累計で同18.9%減(同)とマイナス幅を拡大している。昨年11月から本年8月迄10ヶ月連続で前年同月比2桁のマイナスとなっており、事態の深刻さが窺われる状況である。荷動きの背景を成す米国経済は底打ち感も出ているが、雇用状況の悪さから米国GDPの7割を占める消費の本格的な回復には時日を要すると指摘されており、米国向け荷動きの本格的な回復にも時日を要するものと思われる。

同じく基幹航路である東アジアから欧州向けの荷動きも2008年に同0.6%減(Drewry)とマイナスに転落していたが、2009年は8月までの累計で同20.1%減(ELAA)とマイナス幅を拡大、一貫して前年同月比2桁のマイナスとなっており、米国同様、事態の深刻さが窺える。荷動きの背景を成す欧州経済は、一部の国で底打ちが確認され始めているが、欧

州の本格的な景気回復には米国以上に時日を要するとの指摘も多く、欧州向け荷動きの本格的な回復にも時日を要するものと思われる。

世界不況は、近年の旺盛な世界のコンテナ荷動きを主導してきた中国の輸出動向にも大きな影響を及ぼしている。中国の輸出数量指数(四半期ベース、CEIC)は、2008年第4四半期より前年同期比1.6%減とマイナスへ転落し、2009年第1四半期では同18.4%減へ急降下した。その後、2009年第2四半期では同17.7%減と横這いに転じ、第3四半期では同13.0%減とマイナス幅が縮小しやや回復の兆しを示している。この回復の兆しが中国の輸出数量の本格的な回復へ繋がって行くのか、北米航路や欧州航路の荷動き動向と併せて、今後注意深い観察が必要である。

荷動きの大きな落ち込みは、コンテナ船の需給ギャップを鮮明にし、2009年前半の運賃の更なる低下や備船料の低迷をもたらした。2009年8月末現在の世界のフルコンテナ船就航量は、4,719隻12,676千TEUで、前年同月末と比べると120隻805千TEUの増加を示し、TEUベースの増加率は7%となった。一方、シンガポール沖などの係留地で市況回復を待ち再稼動に備える待機船が、世界総船隊の10%以上を占めるに至っている。コンテナ船サービスは各社が大規模な配船合理化に取り組み、船腹



加わり、ドライ市況は10月に入り上向き、現在BDIは再び4,000台を超えて推移している。

鉄鉱石のほかに大型バルカーの太宗カーゴである石炭に関しては、中国は炭鉱事故で国内炭の出荷が減少したほか、内外価格差から輸出が大幅に減少する一方、輸入は大幅に増加した。インドも国内炭の品質が低いほか、沿岸立地の製鉄所や石炭火力発電所が増え石炭の輸入量が増加し、景気後退による先進国の需要減少分を補いドライ市況を下支えした。また、中国とインドの旺盛な原料炭輸入で主力ソースの豪州クイーンズランド州では炭鉱から積港までの鉄道輸送能力が追いつかず滞船が増大しているほか、供給余力の減少から日中をはじめアジア諸国は米国東岸から調達を開始している。滞船と遠距離輸送の増加は船腹需要を押し上げ、新造船供給圧力が高いなか船腹需給を引き締めている。

原油価格(WTI)は昨年7月に\$147/bの史上最高値を記録した後急落し、12月に\$30/b台で下げ止った。今年に入って金融危機が緩和したことから相場は反発し、6月には原油供給量の減少から7カ月ぶりに\$70/b台まで上昇した。7月に入ると米国の失業率や原油在庫が上昇し、世界景気の先行き懸念から再び\$60/bを切るレベルまで低下したが、8月には景気や原油需要の回復期待から\$70/b台半ばまで上昇し、以後\$60後半～\$80/b台で推移している。

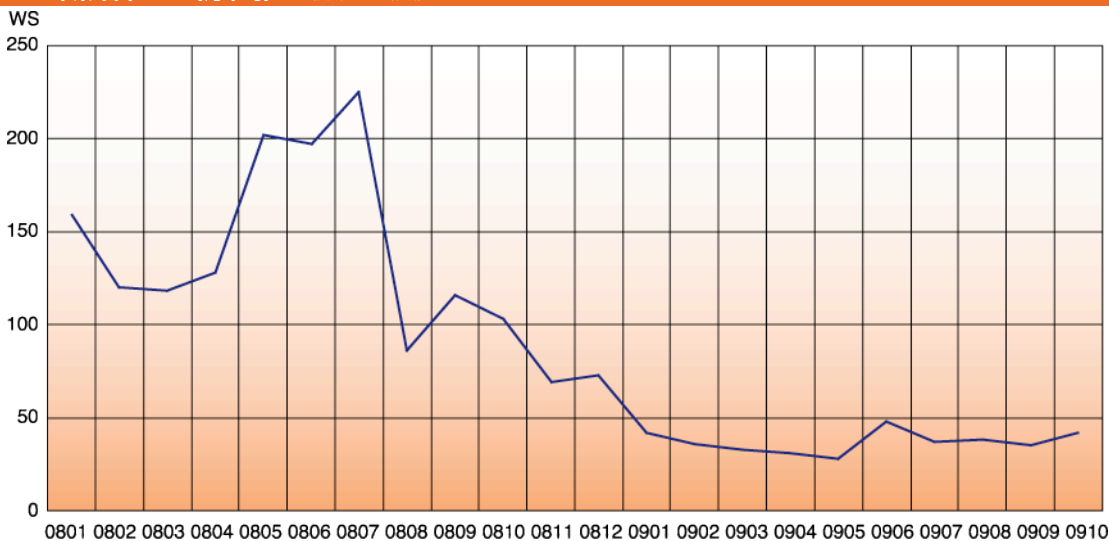
今年に入りタンカー市況は原油・プロダクトともに全船型・水域で長期低迷を続けている。下記グラフ2に示すVLCCの中東-日本の月間平均は、09年

のWS基準レートが主要航路で前年比約4割上昇したこともあるが、年間を通じWS50を切って20～40台で低調に推移している。4月には02年9月以来の低水準に沈んだ。

新造船供給圧力が高いなか、世界同時不況による石油需要の減退が重なり市況を押し下げている。中国は大量のVLCCを調達しているが、中国だけでは市況を支えきれない。また、現存するシングルハル・タンカーは90隻近くあり、シングルハルの安値に市況全体が引きずられる形が続いている。市況の本格的回復にはシングルハルの市場撤退が不可欠だが、今年前半まで解撤が進んでいなかった。8月以降ようやく解撤は動きだし、今後、解撤が進むとともに、ここにきて市況が好調なケープへの改造が再び増加する可能性もある。

今年初め、原油相場は低迷し期近物が割安な半面、先物が高くなる順ざや基調が強くなり、またWSも低迷し洋上保管コストが安かったため、トレーダーや市場関係者が現物市場で原油を買い込みVLCCを原油貯蔵に使用する動きが拡大した(トレーダーは数カ月先の先物で売りを建て、現物と先物の価格差から保管コストを差し引いた額が利益になる仕組み)。報道によると2月末には世界のVLCCの約1割に相当する船腹が使用され、今年前半は市況を下支えした。しかし、後半は洋上在庫の放出が進み、船腹需給を緩和している。石油製品でも大量のLR型や、新造VLCCが貯蔵用に転用され、市況の下支え・押し下げ要因となっている。

VLCC 中東-日本 WS (月平均) (出所: NYK作成)



# 1 2008年度のスエズ・パナマ両運河の通航船実態調査まとまる

## スエズ・パナマ運河通航船実態調査

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ならびに通航料支払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、従来より両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2008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2008年4月1日より2009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。

### 【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1社増の22社、利用隻数は1.9%増加



(2008年:1,626隻/2007年:1,595隻)した。G/Tベースでは7.3%増加(2008年:91,830千G/T/2007年:85,595千G/T)し、D/Wベースでは4.0%の増加(2008年:81,408千D/W/2007年:77,905千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9.9%の増加(2008年:91,153千トン/2007年:82,960千トン)となり、全体の支払通航料も14.3%増加(2008年:514,002千ドル/2007年:449,637千ドル)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46隻(21.3%)増加し262隻、SCNTベースで75.4%増加(2008年:6,887千トン/2007年:3,927千トン)、通航料も69.8%増加(2008年:43,221千ドル/2007年:25,447千ドル)した。コンテナ船は延べ7隻(28.9%)減少し639隻、SCNTベースでは7.8%増加(2008年:45,239千トン/2007年:41,983千トン)、通航料も11.9%増加(2008年:263,273千ドル/2007年:235,352千ドル)となった。また、自動車専用船は前年度比較で延べ39隻(6.7%)増加し618隻、SCNT

ベースで10.0%増加(2008年:32,461千トン/2007年:29,517千トン)、通航料も15.4%増加(2008年:182,829千ドル/2007年:158,392千ドル)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比較で1社増の19社となったが、利用



隻数は7.5%減少(2008年:1,129隻/2007年:1,216隻)した。G/Tベースでは6.6%減少(2008年:48,952千G/T/2007年:52,405千G/T)し、D/Wベースでは4.7%の増加(2008年:45,087千D/W/2007年:43,064千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28,528千トンとなり、コンテナ船の料率のベースとなるTEUは1,123千TEUとなった。この結果、全体の通航料では9.4%の増加(2008年:224,246千ドル/2007年:204,925千ドル)となった。([表3]参照)

船種別では、タンカーが前年度と同じく42隻であったが、PCNTベースでは5.6%減少(2008年:661千トン/2007年:700千トン)したものの、通航料は逆に24.0%増加(2008年:2,850千ドル/2007年:

2,299千米ドル)となった。また、コンテナ船が延べ42隻(13.7%)増加し348隻となり、通航料も51.4%増加(2008年:124,089千米ドル/2007年:81,965千米ドル)となった。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ147隻(26.3%)減少し412隻、PCNTベースでも24.2%減少(2008年:20,827千トン/2007年:27,467千トン)し、通航料も36.0%減少(2008年:60,488千米ドル/2007年:94,584千米ドル)となった。〔表4〕参照

### \*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。

(企画部:伊藤)

【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
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	36.0	530	37.7
2008	22	1,626	91,830	81,048	91,153	514,002	14.0	532	0.4

注) 2008年の通航料の円換算率は、2008年1月~12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=103.42円を採った。

【表2】 スエズ運河通航船実態調査 (2008.1.1~2008.12.31)

(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	262	6,966	10,017	6,887	43,221
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	11	85	5,677	10,850	6,233	21,974
自動車専用船	5	618	32,012	10,814	32,461	182,829
コンテナ船	3	639	46,801	48,897	45,239	263,273
在来定期船	1	20	302	465	272	2,418
その他船舶	3	2	72	5	61	287
合計	22	1,626	91,830	81,048	91,153	514,002

注) 社数合計の22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	13.0	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	52,405	43,064	34,813	204,925	14.7	227	8.6
2008	19	1,129	48,952	45,087	28,528	224,246	9.4	225	△ 0.9

注 1) 2008年の通航料の円換算率は、2008年4月～2009年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=100.46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 (2008.4.1～2009.3.31)

(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	4	42	661	1,085	553		2,850
鉱油兼用船	0	0	0	0	0		0
バルクキャリア	11	308	8,552	14,839	6,988		30,730
自動車専用船	4	412	20,921	6,912	20,827		60,488
コンテナ船	3	348	18,546	22,009		1,123	124,089
在来定期船	1	16	160	181	64		5,600
その他船舶	3	3	112	61	96		489
合 計	19	1,129	48,952	45,087	28,528	1,123	224,246

注) 社数合計の19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。



## 2 ASF次期事務局長に当協会 園田常務理事が就任へ

当協会常務理事・園田裕一が、ASF次期事務局長に就任することとなった(事務局長の任期は3年)。

2009年5月のASF台南総会でのASFメンバー船協会長会議において、次期事務局長の候補者を各国船協から推薦することとされ、当協会より園田常務理事を推薦していたところ、先般、各国船協会長全員の了承が得られた。

事務局長への正式な就任は、2010年5月の香港総会となるが、2010年1月1日から次期事務局長(Secretary General Designate)として、事務局のあるシンガポールで活動することになる。



ASF 次期事務局長  
園田裕一

### 参 考

#### 1. ASF (Asian Shipowners' Forum:アジア船主フォーラム)について

- 1) 沿 革 アジア地域の船主間の相互信頼と協力関係の育成を目的として、1992年に当協会の提唱によって設立。
- 2) メンバー **アジア8地域 13船主協会**  
日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN(フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州、インド。
- 3) 総 会 ● 毎年、各国船協の議長回り持ちで北から南の順で開催。ここ数年は100名強の出席者。  
● 当協会はこれまで1992年の第1回総会、1999年の第8回総会(いずれも於東京)、2006年第15回総会(於軽井沢)を主催。  
● 次回第19回総会は、2010年5月(於:香港)に香港船協主催で予定されている。  
● 日本船協からは、毎年の総会に会長/副会長他が参加。
- 4) 委 員 会 ASF総会の下には以下5つの常任委員会が設置されており、原則として年次総会の間には中間会合を開催することになっている。



ASFロゴ

常任委員会	当協会代表
SHIPPING・エコノミクス・レビュー (Shipping Economics Review Committee : SERC)	工藤常任理事 (委員長) (日本郵船 代表取締役社長)
船船リサイクル (Ship Recycling Committee : SRC)	松山副会長 (副委員長) (新日本石油タンカー 代表取締役社長)
船員 (Seafarers Committee : SC)	前川副会長 (川崎汽船 代表取締役社長)
航行安全および環境 (Safe Navigation and Environment Committee : SNEC)	芦田副会長 (商船三井 代表取締役社長)
保険法務 (Ship Insurance and Liability Committee : SILC)	林常勤副会長

#### 2. ASF事務局について

- 2007年5月の第16回ASF総会(於:韓国 釜山市)において、事務局をシンガポールに設置することで合意し、同年7月に中国船協が推薦したWang Cheng氏(当時COSCOのVice General Manager)が初代事務局長に選任された。同事務局は07年11月から活動を開始。
- 園田常務理事のASF次期事務局長就任に伴い、現在の事務局長であるWang Cheng氏は、2010年1月初旬に帰国する予定。
- 連絡先:

所在地: **Asian Shipowners' Forum**

10 Anson Road, #28-01A International Plaza, Singapore 079903

電 話: (65)6325-4737 FAX: (65)6325-4451

Email : information@asf.com.sg Website : www.asianshipowners.org

(企画部:水島)

## 平成21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11月25日(水)夕刻、海運クラブ(東京都千代田区)において平成21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21年度の受章者は、春の叙勲において旭日小綬章を受章された元東京船舶株式会社社長・稲田徹氏の1名であった。

当日は公務の間を縫ってご臨席いただいた三日月大造・国土交通大臣政務官より受章のお祝いが述べられたほか、国土交通省幹部、海運関係者等約100名の方々が参集し、稲田氏の受章を盛大に祝福した。

受章された稲田氏からは、長年にわたるコンテナ船事業を中心とした現役時代を回顧するとともに、「今回の受章は、海運業界の皆さんの代表として頂いたものと思っている。今後は生涯現役の応援団として、日本海運が世界の中で確たる地位を築けるよう応援していきたい」との受章挨拶が述べられた。

(総務部・細川)



稲田徹氏



三日月国土交通大臣政務官の来賓挨拶



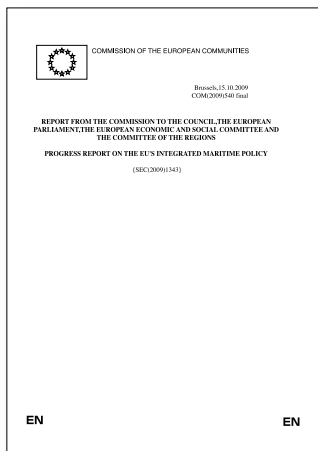
宮原会長の挨拶



前川副会長より乾杯の発声



祝賀パーティーの様相



# 欧州共同体の海事統合政策 に関する進捗について

海洋政策研究財団 主任研究員 ● 今井 義久

## これまでの経緯

欧州共同体の欧州委員会では、欧州理事会、欧州議会、欧州経済社会評議会、地域委員会に宛て、2009年10月15日に2007年10月のブルーペーパー策定以後の進捗についての報告書を提出した。

ブルーペーパー、即ち、海事統合政策は、持続可能な方法により全ての海洋の関連活動についての展開を強化するための新しいアプローチとして設けられたものであり、**one ocean , one policy**の考えを基にした行動計画についても定めている。そして、海洋と海事の統合に向けた政策の結びつきを図ることによってEUの将来ビジョンを明確にしている。

策定後2年を経た現在、海事の空間計画、統合的な監視、海洋の知識のような分野横断的な手段についてはその展開が取り分け明白であり、海洋の管理方法についての実質的な強化に結び付けることを目指していることが理解できる。また、この統合海事政策によって示された枠組みでは、次の4つの目的を達成するよう求めている。

- \* ガバナンスの構造については、より総括的で且つ協調的な手法によって統合化を促進すること。
- \* 統合政策の履行を可能とするためには、必要な知識ベースと横断的な手段を構築すること。
- \* 各分野にまたがる結束の強化とシナジーを積

極的に追求することにより、分野の諸々の政策の質の面を向上すること。

- \* 欧州全体の地域の海の特性に配慮して、上記を履行すること。

ちなみに、65の行動計画のうちの56が実行に移されており、その殆どが委員会あるいは理事会による形式を採っている。そして、多様なイニシアティブが、9つの行動計画について取られている。一方、当該進捗報告書では、将来のための6つの戦略的政策の方向についても、次のように定めている。

★報告書本文など更に詳しい内容は  
[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press\\_rel151009\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel151009_en.html)  
 をご参照ください★

## 統合海事政策の進捗概要

### 1. 海事のガバナンスの統合

EUの諸機関、加盟国、沿岸地域は、根本の統合政策の確保、結束化の推進、海事の事項にとっての課題の結びつき等の面で、特別の責務を担っている。それゆえに、海洋に影響を与える分野の政策の全てのシナジーを効果あるものにするよう、分野横断的な協力と利害関係者の協議のために役立つ構造が整備されていることが必要になる。

### 2. 海事の空間計画、包括的な海洋の知識とデータ、統合的な海事の監視に係わる横断的な政策手段の展開。

そのために、欧州委員会では、共通の情報の共

有環境の設置を加盟国に支援するために指導原則を設けている。

### 3. 海洋の戦略指令の枠組みの中で、持続の可能性を確保するために必要とされる海事のさまざまな活動に対する規制の明確化

#### 4. 海盆における地域戦略の展開

海事の分野での優先事項と政策の策定手段は、欧州の主要な海盆の独自の地球物理上の或いは政治・経済的な状況に対して適合が図られる必要がある。

#### 5. 統合海事政策の国際的な次元での展開

気候変動、海洋の生態系の保全のような課題についてのグローバルな議論の場での欧州共同体のリーダーシップの発揮は、多角的な或いは2国間の関係の中で、共同体の立場を高めることになる。

#### 6. 持続可能な経済成長、雇用とイノベーションに関する継続的な集中

EUは海事の分野の経済的な結びつきと包括的な課題を保持すべきであるが、欧州の域内の海上輸送の発展促進、EU籍の海運と造船の分野での投資の促進、クリーンな船舶プロジェクトの促進、海事政策の中でのEUのエネルギーと気候変動政策との間の更なる連携、EUの域内領域の結束政策に関する議論において海事と沿岸域の問題に十分に配慮が行われるよう確実にする。

以上のことが、課題の中には含まれている。

なお、これらの6つの戦略政策方向についての展開に関する詳しい資料は、2010年中には公表が行われる予定である。

## 参 考

- 1) 今井「欧州の海洋と海事に関する統合政策の策定に向けて」(せんきょう 2006年8月号)
- 2) 今井「新欧州海事政策—グリーンペーパー論議—、最近の動き」(せんきょう 2007年1月号)
- 3) 今井「欧州の海洋と海事に関する統合政策、将来ビジョンの策定について」(せんきょう 2007年9月号)
- 4) 今井「EUの統合海事政策のための青書("The Blue Book") および活動計画について」(せんきょう 2007年11月号)
- 5) 今井「EUの統合海事政策アプローチのためのガイドライン、—統合的海事のガバナンスと利害関係者協議の場合のベストプラクティスに向けて—」(せんきょう2008年9月号)
- 6) EC Press Release, The Integrated Maritime Policy for the EU - priorities for the next Commission, 15 October, 2009
- 7) Progress Report on the EU's Integrated Maritime Policy, Commission of the European Communities, 15 October 2009
- 8) Commission Staff Working Document, accompanying document to the 'Progress Report on the EU's Integrated Maritime Policy', Commission of the European Communities, 15 October 2009
- 9) "Developing the international dimension of the Integrated Maritime Policy of the European Union", COM(2009)536 final of 15.10.2009
- 10) "Towards the integration of maritime surveillance: A common information sharing environment for the EU maritime domain", COM(2009)538 final of 15.10.2009

# 「アデン湾における海賊対処活動について」

海上自衛隊 第八護衛隊司令 一等海佐  
五島 浩司 氏

## <はじめに>

五島です。ソマリア沖・アデン湾における海賊対処行動について、皆様はもうご存じだと認識していますので、質疑や今後の活動で参考になるご意見をいただければと思います。

## 海賊とその対応

まず、海賊について。海賊によく使われるのはイエメン国旗を掲揚したSKIFF(スキフ)と言われる小型の高速ボートです。アデン湾辺りで海賊行為を行っている船は必ずと言っていいほどイエメン国旗を掲げています。

ダウ船とスキフ、向こうでは一般的に漁業や輸送

に使われていたりする小型のボートと母船のことですが、ちょっと大きめの船がダウ船という母船、ボートがスキフで、これらはすべて木造です。どれが海賊船かという、海賊行為を行っているときに海賊船ですから、すべて海賊船ではありません。

極めて疑わしいと思われるのは、梯子を積んでいる船です。梯子は漁業には使わないだろうということで海賊行為を行いそうな疑わしい船舶です。それから、船外機を2つ付けているもの。漁業をするときに船外機は2つも要りませんから、これは商船を追いかけるために2つ付けて高速が出せるようにしているようです。こういったところが怪しいのですが、この時点ではわかりません。

「海賊と人質」というタイトルの写真ですが(【資料1】参照)、実はリラックスして海を眺めている何人かの中に海賊がいます。この丸で囲んだのが海賊で、機関銃等の武器を持っている海賊です。このリラックスした姿は、実は乗り込まれた時点で船員も諦めて抵抗もしませんから、抵抗しない船員に対しては比較的手荒なことはしないのでしょうか。1つの「海賊ビジネス」ではないでしょうか。荷物も人も人質として非常に価値があり、傷つけると身代金が下がるからです。

海賊発生状況はグラフに示すとおりです(【資料2】参照)。数字等については皆さんよくご存じと思いますが、2008年の後半はアデン湾(赤色)がほとんどでしたが、私どもが活動を開始したのは2009年3月30日から7月までは、ソマリア沖(青色)とアデン湾(赤色)が均衡しているようになっています。

これは、アデン湾に海賊対処の海軍艦艇が集中し、海賊行為をしにくくなったので、ソマリア沖に展開し始め、それに追従するようにアデン湾に展開している海軍がソマリア沖に分散し、海軍艦艇の間隙ができたために、海賊行為が多発したものと考えます。



## プロフィール

海上自衛隊 第八護衛隊司令 一等海佐  
五島 浩司 氏

1958年生。防衛大学校卒業。1981年海上自衛隊に入隊、護衛艦「しらゆき」艦長、護衛艦「みょうこう」艦長などを歴任し、2007年、呉の第八護衛隊司令となり、現在に至る。海賊関係では、本年3月～8月の間、第一次派遣海賊対処水上部隊指揮官としてソマリア沖・アデン湾で任務を遂行された。



**資料 1 海賊と人質**

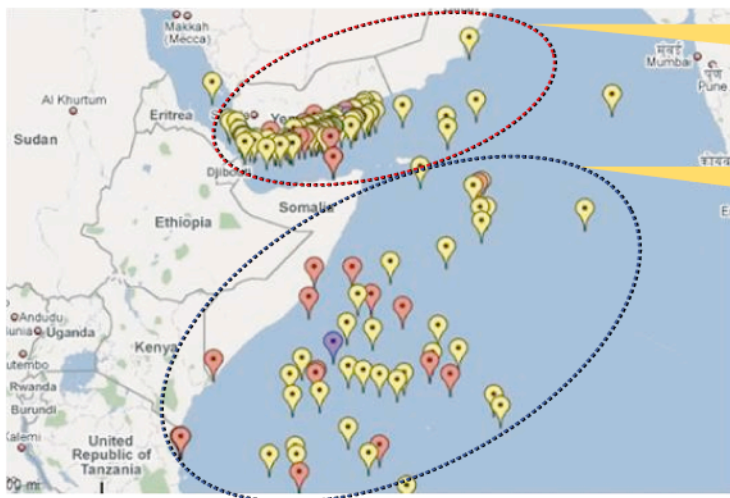
(出典:Wikipedia、米海軍撮影)

本年も、39件乗っ取り成功の事例があります。

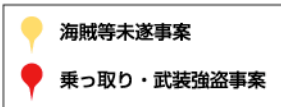
スエズを通過してヨーロッパ方面から日本、約1万3,000kmの中で、海賊多発地域としてアデン湾約900kmの部分に非常に集中しています。皆様がこれを迂回されると約6,000km、約10日の損失となるので、ある程度のリスクがあってもアデン湾を通ると聞いています。年間2万隻がアデン湾を通航しますが、そのうちの1割が日本関係船舶で海上自衛隊に強い期待がいまかかっていると自覚しています。

各国の対応ですが、「海賊制裁に必要なあらゆる措置を強化する」というソマリア沖海賊に対する国連安保理決議に基づき、EU、それから米国を中心とする有志連合(CTF151という海賊専属の部隊)、この枠組みで出て行く国もあれば、中国、ロシア、日本のように各国が独自で海軍(日本は海上自衛隊)艦艇を出している国もあります。しかしながら、日本の約2/3が入ってしまうという広さのアデン湾です。いろいろな枠組みで海軍艦艇は出ていますが、国際社会の協力、海軍艦艇の連携が必要不可欠になってきています。

**資料 2 ソマリア沖、アデン湾における海賊発生状況 (2009)**

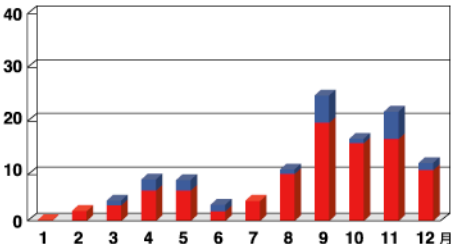


◇2009年発生状況 (10月20日現在: IMB(国際海事局) 統計等に基づき作成)

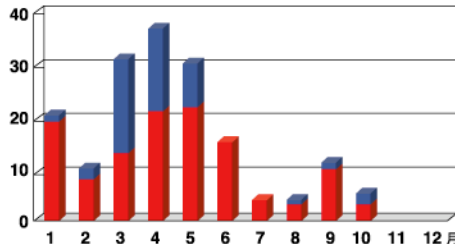


**月別発生状況**

2008年



2009年



## 海賊対処部隊の準備

私は一次隊の指揮官を命ぜられました。1月28日に準備指示をいただいて、3月13日に海上における警備行動が発令され、翌日14日に呉を出港という慌ただしさでした。準備を指示されてからいつ出港するのか全くわかりませんでしたので、あと何日準備できるのか、どこまでできるのかが全く見えない状況でのスタートになりました。プライオリティの高いものから人、物、いろいろなものの準備を進めていったのです。

3月30日に第1回の護衛を開始し、ジブチに初入港したのが4月5日です。この間3回護衛を実施しました。そして7月21日、合計41回の護衛を終了して二次隊と交替し、8月16日に呉に無事帰国することができました。

前例がない任務、任務開始までの期間が全くわからない中でまず何から準備するのか。私は海賊対処のプロでもなく、いままで弾道ミサイル防衛やイージス艦に係わる仕事をしていたので、まさか海賊対処を行うとは思ってもよらないことでした。ですから、まずどのような護衛をするかというイメージづくりから始めました。

このイメージに従って、護衛要領や、特別警戒配備(艦としてどういう警戒配備をするのか)を具体化しました。まだ見ぬ任務で、相手のあることですから作っては検討し、検証して修正して、また作ってを何度も繰り返し、最終的に固まったのが護衛任務

開始の2日前ぐらいでした。

任務の準備に加えて、人・物を揃える必要がありました。護衛艦は、現在(定員の)70~80%という現員で動いておりますし、艦の装備は海賊対処のためにできていません。

また、装備の準備と並行して、「海上自衛隊の護衛」のイメージを持って護衛申請し、事前に船舶側と調整させていただくために、「アデン湾におけるガイドライン」の日本語版・英語版を作りました。この3つを並行して実施したのが事前準備です。

それから、最終的には総合訓練をやりました。我々が護衛艦に搭載しているRHIB(リブ)という小型ボートを海賊船に見立て、SOSを聞いてから拘束するまで、そして艦上で海上保安官に渡すところまでシナリオ訓練を3つ作りました。自分が一番嫌なシナリオをわざと作り、最終的なチェックをしました。

部隊の編成は、「さざなみ」と「さみだれ」という2隻が選ばれました。約180名ずつ乗っており、海上保安庁から8名が同乗していました。

診療・救護態勢については、相手が海賊ということなので、医師、救急救命員、レントゲン医師等いろいろな人を乗せました。また、幸いなことに当隊の機動衛生班には救急救命士がおり、医務長は救急救命医で、この二人が江田島の特別警備隊というところの出身でしたので、万が一商船に負傷者等が出たときには、一次隊であれば救急救命医と救急救命士のペアをヘリコプターからロープを使って送り込むことができるという態勢を作りました。リッターリング救助という、担架に乗せてヘリに運ぶというやり方です。

## 護衛任務

護衛任務ですが、呉を出航して8月に戻るまで地球を1.7周分ぐらいしました。その中で、アデン湾での海賊任務のために走った距離が大体地球1周分です。

アデン湾の作戦海域では、A点とB点で結ばれたIRTC(International Recommended Traffic Corridor)





## 資料3 海賊事象への対応

番号	日時 (C帯)	商船の名称等	事象の概要
1	21.4.3(金) 2040	OCEAN AMBER (シンガポール籍)	護衛中、「さざなみ」より5NMの商船から「不審な、船舶に追尾されている」旨の緊急通信を受信。「さざなみ」が接近、LRAD、探照灯を使用、当該船舶は離隔。
2	21.4.11(土) 0908	PANAMAX ANNA (パナマ籍)	次回護衛開始前の漂流中、「さみだれ」より10NMの商船から、「小型船舶に追尾されている」旨の緊急通信を受信。「さざなみ」が接近、LRAD、探照灯を使用、当該船舶は離隔。
3	21.4.18(土) 1404	WERE DREAMS (カナダ籍)	護衛中、「さざなみ」より23NMの商船から「小型目標2隻に追尾されている」旨の緊急通信を受信。「さざなみ」の哨戒ヘリコプターがWERE DREAMSの無事を確認した。
4	21.4.30(木) 1622	PORTLAND CASTLE (パナマ籍)	護衛中、「不審な船舶に追尾されている」旨の緊急通信を受信。「さみだれ」の哨戒ヘリコプターを現場に向かわせ、商船の無事を確認した。
5	21.5.18(月) 1145	NOOR (マルタ籍)	護衛中、商船が攻撃及び追跡を受けているという情報を入手。「さみだれ」哨戒ヘリコプターを現場に向かわせ確認したところ、当該不審船舶の探知が得られず、元の任務に復帰させた。
6	21.6.3(水) 1653	DAYLAM (マルタ籍)	護衛中、国際VHFで商船から小型船に追われている旨の情報を入手。「さざなみ」哨戒ヘリコプターを現場に向かわせ確認したところ、不審な点は見られなかったため、元の任務に復帰させた。

と言われている推奨航路を東へ西へ護衛を実施しました。補給地となったジブチまでは、日本地図で言うと、東京都から山口県ぐらいまでの距離です。

護衛要領については、基本的には護衛艦隊が何月何日にA点発で東航するというような護衛計画を作成します。これを国交省から配布してもらって、船舶運航会社はこの護衛計画を入手して護衛を申請する。護衛開始の前に我々と各船舶が共通認識を持つガイドラインを読んでいただいて護衛に参加いただくということになります。

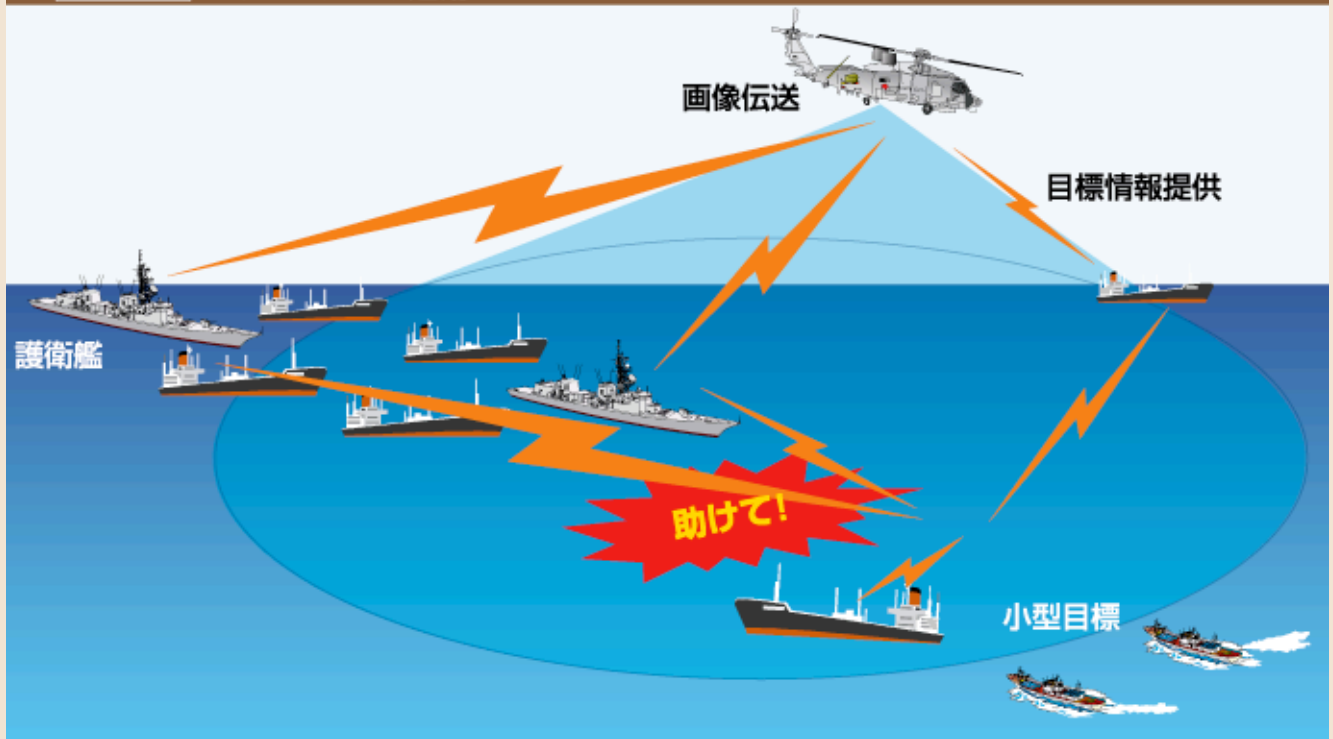
護衛の申請が終わったら自衛艦隊が護衛命令を発し、私に護衛の命令が下ります。その命令があると、具体的に護衛する船舶との調整を開始します。護衛開始の1日前ぐらいから現場では、近づいてくる船舶とメールや電話で細かいやり取りが始まります。部隊内では護衛事前調整会議を実施し、護衛開始前のチェックイン(通信系を確認して護衛陣形等を制形していく護衛前の手続き)を行います。そして、護衛の陣形を維持し、行き会い船等を避けながら、途

中で同行したいという船にも対応しながら、海賊に関する情報を収集・配布して不審船緊急通報に対応していくという流れになります。

ハイリスク船、要するに、襲われやすい船をこのときは後ろに持っていました。実は、高速で高乾舷(船の中央部で、満載喫水線から上甲板の舷側までの高さ)の船はリスクが少ないので、何かあったときには前に離脱してもらおうと思ったのです。これが後ろだと戸惑ってしまうので、速い船は前に早く抜けてもらうことで後ろのハイリスク船を中心に守ろうという陣形です。

ハイリスク船というのは一般的には5メートル未満の乾舷、15ノット未満の速力しか出ない船ですが、我々が護衛を実施していた時には8メートルの乾舷、15~16ノットを超えている船も襲われています。

怪しい船が来たときに、(陣形への)割り込みがしにくいのが大体この陣形ではないかと思い、この陣形を選びました。



ヘリコプターをどのように使用したかという、ここにいま四隻の船を守っている二隻の護衛艦の図がありますが(【資料4】参照)、船団前方数十マイルまでの船舶全部をチェックさせています。目標情報があったらすべて指揮官が1つ1つ上からの画像をチェックして指示を与えていきました。

また、護衛には関係ない船が襲われたという情報入手したときも、ヘリを向かわせてまず安全を確認する。船の安全を確認して、小型船が海賊なのかチェックする。これを何度か繰り返したところ、大体ヘリコプターや護衛艦が近づくと海賊行為を止めて逃走するということがわかりました。

我々はSOSすべてに対応しています。しかし、多いときは1日10回以上聞くこともあるので、我々が行けるときもあれば行けないときもある。エリアで行けない場所もあります。護衛を継続しながら、できるものについては対応します。自ら対応できないものについては、各国海軍に情報を流して対応してもらおう。例えば、我々は、200キロぐらい先の船からSOSを聞いて、すぐ近くの海軍のネットワークで情報を流したところ、すぐ間髪入れずに「我々が行く」と言ってくれました。

また一番素晴らしいのは、SOSを受けて「我々が行く」と言ったら、もう1つ近いところがあって、「い

や、我々のほうが近いから我々が行く」と言って、最終的にはSOSを聞いてから10分ぐらいで制圧していたという状況もありました。自分が動くだけでなく、情報交換することによってアデン湾の海賊の未然防止に寄与できたのではないかと思います。そういったことも含めれば、数え切れないほどの対応をしたと思っています。

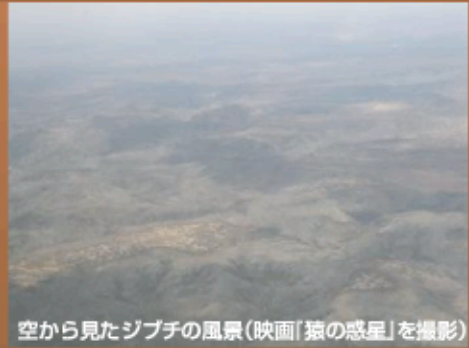
海賊船のほとんどは、ヘリコプターを発艦させて向かわせたり、自ら艦を向かわせたり対応すると、最終的に我々の艦艇の姿を見せた時点で海賊行為は取らないので、警告射撃というところまでは至りませんでした。海軍艦艇が近づいてもなかなか止めないという事例が後半になって出てきてアメリカの補給艦が撃たれるという事象が発生したことも事実です。

護衛回数は、一次隊は41回、護衛隻数121隻で平均3隻にも満たないですが、何も言わずに同行する船もありますので、私が命令を受けて護衛したのが121隻ですが、現場ではもう少し多いと思います。

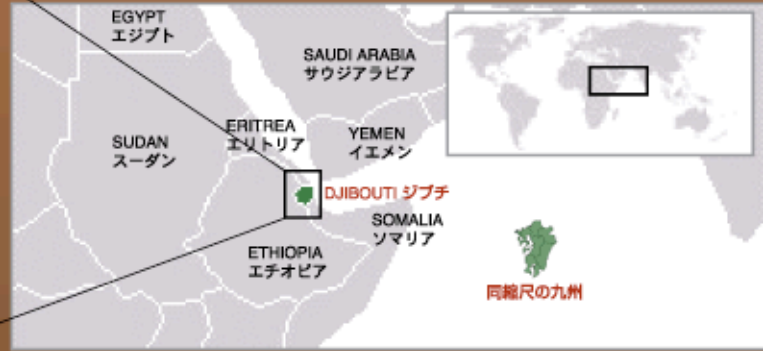
新法は日本籍船という枠組みがなくなりましたので、平均がいま7隻ぐらいになっていると聞いています。この7隻というのも、またこれに護衛、同行を要請する船がくっついているので、7隻というよりも10数隻になっているのではないかと考えてい

## 資料5 ジブチ共和国について

- アフリカの北東部に位置、アフリカの玄関
- 公用語：アラビア語、フランス語
- 面積：23,000 km<sup>2</sup>：九州の約2/3
- 人口：約86万人
- 地球上で最も暑い場所の一つ。  
6～9月は日中50℃を超えることもある。



空から見たジブチの風景(映画「猿の惑星」を撮影)



ます。私どもが護衛を実施したときに、同航船等も入れて10隻程度が一番多いときでした。

## ジブチ

これは補給地にしたジブチです(【資料5】参照)。アフリカの北東部に位置して「アフリカの玄関」と言われているところで、港としていろいろ多くの出入りがあるところで、アデン湾に展開している海軍艦艇はほとんどここを使用しています。

ジブチは九州の2/3ぐらいの大きさの国で、地球上で最も暑い場所の1つ、50℃を超えることもあります。「猿の惑星」という映画に使われたと聞いています。

他の国々の港に入港してよくあるように、水・生鮮品は日本国内と同様の条件では揃いません。水は飲料水として適していない場合もあるため、入港前には真水を満タンにする必要があります。海水を浄水して、満タンにしても、3日ぐらいいるとだいたい使うので、3日以上滞在は少し厳しいと思います。

生鮮品は、すべて空輸で輸入しています。このため野菜、肉、いろいろな食料品がこの近辺諸国の約4倍弱ぐらいの値段でした。

そして雨がほとんど降りません。派遣期間中雨が降ったのは15分間だけです。雨が降ったのは珍し

いので皆見に行きましたが、さっと止んでしまいました。したがって、砂塵が舞う中、雨も降らないので船体が激しく汚れてしまいます。電子機器等に影響があるのではないかと心配しました。ここは、実際に我々が入港したジブチ港です(【資料6】参照)。港の3つの栈橋が、大体海軍が入るところです。これは13年前に日本のODAでできた栈橋ですが、それ以来、初めて入ったのが私どもの艦です。

## 一次隊の活動を終えて

我々は海上における警備行動の任務を実施しました。日本関係船舶の護衛ということで、**日本籍船、日本人が乗船する外国籍船、日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船、または日本の積荷を輸送している外国籍船**であって、**日本国民の安定的な経済活動にとって重要な船舶**、この3つです。

我々の活動中、(3)「日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船または日本の積荷を輸送している外国籍船であって、日本国民の安定的な経済活動にとって重要な船舶」に該当するだろうと思われる船舶から、「護衛に入れてくれ」という要請が何度も直接現場でありました。

私も、日本への荷物を積んでいることを電話で聞き、日本に問い合わせをしました。事前に申請を

## ジブチ市街



## 資料6 ジブチ国際自治港



していない、登録していない船は、途中からの申請では護衛対象として認定されませんでした。要するに確認ができないというわけです。

そうすると、「我々は護衛対象船舶にはできませんが、護衛任務に支障のない範囲で一緒に行くことについては問題ありません」ということで、グループの近傍を同行してもらいました。大体同じような列に入ってください。ただし、その船について我々は護衛対処船舶と同様に注意を払いました。何ら変わらないやり方をしましたし、それについては分け隔てなくやったつもりです。

今回、新法(海賊対処法)ができましたが、単純に言うと活動そのものは大きく変わらないと思います。ただし、護衛の隻数が増えるのではないかと。単純に考えると、隻数が増えて2隻の護衛艦でできること

という、我々よりも二次隊は工夫が要るのではないかと考えています。

我々は、平均すると3隻しかいませんでした。海賊対処法施行後は、その倍以上の隻数を2隻で守るとなると、やり方が多分変わってくるだろうと思います。

いろいろなことについてまたこれから船舶サイドの皆様と話を進めていかなければいけないと思っています。

私の頭を悩ませたことは幾つかありますが、一番悩まされたのは、我々は与えられた護衛さえきっちりやっていけばいいということだけではなく、船員法の14条には「船は他船の遭難を知ったときは、自船に急迫した危険がない限り、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない」という義務規定が



あります。

ある時点で、これは両方を追い求めることができない場合があります。我々の最大の任務は護衛を命じられた船舶を安全に航行させることでありこれに優先するものではありませんが、救助を求める船舶からの緊急通信(SOS)を近傍で聞いた場合、護衛任務への影響や、発生した場所、どちらの方向からのSOSかによって対応を判断しなければなりません。例えば、船団の前方の進む方向からのSOSであればヘリを飛ばしても(船団自体が)どんどん進んでいくので母艦としては非常に安心ですが、船団の後方に飛行させるということは相対的に距離が開いていくので最終的にヘリの燃料も気になる。SOSを聞いたときに艦艇の残燃料が充分とは限らないので、その都度場所、残燃料等を考慮して、「今回は近くにいる海軍艦艇に任せよう」、「今回は我々の艦艇で行こう」とケース・バイ・ケースでできるすべてに対応したつもりですが、この2つの狭間で非常に迷うことができました。

### 助けられた感謝のメッセージ～おわりに

商船サイドから幾つかのメッセージをいただいております。これをあえてお見せするのは、我々がこのメッセージに助けられたからです。139通の感謝の電話、メールをいただきました。

最初に私が護衛対処船舶以外の救助に行っ

たときに、違法行為とか、駆けつけ警護とかいろいろな報道があり、乗員の士気が非常に低下したときがありましたが、護衛を終えて(護衛した)船舶と別れるとき、感謝のメッセージをいろいろいただきました。このメッセージは艦内の乗員が目に触れるところに掲示して、食堂付近の乗員が食堂で並んだりする場所など、いろいろなところに並べて貼りましたところ、乗員は非常に感激して、「いろいろ報道されているけれども、自分たちがやっていることは確実に感謝されているのだ」という自信を持つことができ、任務を全うできたのではないかと思います。

これを紹介したのは、皆様に感謝したいという意味です。どこの船でしたか、あるメールについては、5年ぶりに日本に帰国する船だったそうです。25年の最後の航海において我々が護衛できたということで、乗員一同感激したメッセージの1つでした。

以上、駆け足でしたが、ここからは皆様からの質疑、もしくは我々自衛隊に対する今後の要望等あれば承りたいと思います。



## 質疑応答-1



**会場：** 私どもの船も10隻近くお世話になっており、本当に感謝の気持ちでいっぱいです。自衛艦が派遣されたときは本当に喜びで、それから我々のストレスは相当解消されました。そして、いまは普通に船が通航できており、これも自衛隊のお陰で本当に感謝したいと思います。今後は、何も気にすることなく堂々とやっていただきたいと思います。

それから、その後、フランス軍、あるいはインド軍や中国軍の助けを借りたことがあります。こういった外国の船員に対して、日本国の自衛隊としてもお互いに助け合うというチームワークといったものをぜひ発展させて、我々の船が安全にいつでも通れるような態勢をつくっていただければと思います。

**五島講師：** 私どもと他国海軍との連携ですが、かなりのところまでこぎつけたのではないかと考えています。我々は、簡単に言うと直接護衛をやっている国(日本、中国、ロシア、インド)の艦艇と、それとは別に、アデン湾をエリアに分けて、エリア担当で守るというエリア哨戒をやっている海軍艦艇との中を直接護衛で行っている状況です。

護衛をしている立場からしても、エリア哨戒の海軍艦艇と情報交換するのは双方とも非常に役立つわけです。いまから行こうとする海域の担当している船に今の状況を聞く。もしくは、そのエリアに入り込もうとしている船があれば、そのエリア担当の船に連絡するのは非常に大切で、お互いにそれがいま十分連携が確立されているとあっていいぐらいだと思っています。

問題は、海軍艦艇の数が若干減って、アデン湾でちょっと間隙が空いたときに、いままで以上の連携をしないと、SOSを聞いて7分後に乗り込まれているという例もあり、1分1秒を争う状況になっています。ちょっとした情報交換の遅れが、乗っ取りという最悪の事象になってしまうので、我々はいまの状態をよしとすることなく、いろいろな工夫をこれからもすることで頑張っているところです。

1つだけエピソードをよろしいですか。海賊がいま2

種類います。1つは昔からいるベテランの海賊です。これは、したたかだし、無理もしません。ちょっと見つかったら、すぐに証拠隠滅のために武器を海中に投げてしまいます。捕まったとしても、最終的には解放されることがわかっているのです。もう一つは一攫千金を夢見た若者、要するにスキルのない(素人な)海賊です。素人は危いことをするもの。我々の護衛に近づいて来ないのは、やはりベテランです。ですから、我々が恐いのは、軍艦にも挑んでくる若い無謀な海賊です。

私は、ゲティスバーグという船(米国海軍巡洋艦)にCTF151(米国を中心とする有志連合軍)の表敬に行ったとき、実際に海賊が17人拘束されているのを見ました。そのときの連中は、ほぼベテランだと言っていました。堂々としたもので、暴れませんが、要求は激しいです。朝晩には勝手に「俺は運動する」と言って、米兵を連れて一緒に運動しています。そして、お祈りをするし、トランプを持って来いと言って、トランプをして遊んでいました。それぐらい堂々として、次に解放されたらどうしようかと考えているようでした。

**このベテランのほうは、おそらく組織で動いています。**見つけると、必ず衛星電話とGPSを持っています。つまり、地上のあるところから指令が行って、洋上と情報交換をする。海軍艦艇が通り過ぎた5分後とか10分後に襲撃されるという例がすごく増えた時期がありました。これは、まさに連携でやっていると思います。漁船の中に紛れ込んだりして、非常にしたたかなことをやってくるのもベテランです。

海賊には2種類あるということと、そういった組織で動いていることをご理解いただきたいと思います。



## 質疑応答-2



**会場：** 五島さんの第一次派遣隊には、お世話になりました。本当にありがとうございました。

1つプロの目から見てお話をお聞きしたい件があります。モンスーンの時期も過ぎ、また海賊のシーズンがやってきました。アデン湾は手厚く保護されているので、やはりだんだん南に下ってきてソマリア沖で結構事件が起きています。広い海域ですから、アデン湾のようになかなか護衛も頼みにくいところで、どういった護衛の仕方というか、防御の仕方があるか教えていただけると良いのですが、よろしくお願いたします。

**五島講師：** とても難しい話ですね。先ほどこれから工夫が必要という話をしました。具体的に細かい護衛の仕方は随時工夫していきませんが、そろそろ「A点、B点」で本当にいいのか、そこまで考えないといけないのではないかと。モンスーンの時期等関係なく、定められた2点を行ったり来たりするのか。

西側は、モンスーンの時期でも海賊が出ることがあります。東側は、ほとんど5メートル以上の強風になりますから、バブ・エル・マンデブ海峡の手前ぐらまで護衛のエリア、ポイントを季節風の時期は変えてもいいのではないかと。

また、私は10数隻だったらヘリと1艦である程度カバーできるのではないかと考えているので、2つのグループでの活動もありえるのではないかと考えています。そういった根本のところからやり直さないと小手先ではちょっと難しい可能性があります。

それとP3C哨戒機を使って活動していますが、ソマリアの東側、広いところをP3Cを使って哨戒する(見張りをする)のも1つの手段かと現場での護衛を経験して思っています。

つまり、護衛そのものをもう一回皆さんを含めて詰め直すというか、状況の変化に応じて改良していかないと、海賊が盲点を突いてきて護衛対処船舶が乗っ取られるようなことになりかねないので、まず最初に話し合いが必要になると思います。

## 質疑応答-3



**会場：** 今日はありがとうございました。船員の声を1つ紹介しますと、護衛がついているときは非常に安心して通るけれども、護衛がついていないときは通るたびに「助けてくれ、いま襲われている」というのがVHF(無線)で聞こえてくるので恐かったという話を聞きました。

あと、現地からいろいろな情報ももらっていますが、要は、対策の取られているA、B地点の両岸に事件がはみ出してきていて、実際に10月にはバブ・エル・マンデブ海峡入口の手前で2件ほど襲われた例があります。

1つ教えていただきたいのは、EU軍、CTF151もそうだと思いますが、ゾーン・ディフェンスで配置されていますが、当然、民間の商船はどここのエリアをどこが守っていて、いまその艦船がどこにいるかまでの情報はないので、それも不安の1つです。自衛官の方はエリアと艦船がどこにいるのかといった情報交換はされていますか。

1つ教えていただきたいのは、EU軍、CTF151もそうだと思いますが、ゾーン・ディフェンスで配置されていますが、当然、民間の商船はどここのエリアをどこが守っていて、いまその艦船がどこにいるかまでの情報はないので、それも不安の1つです。自衛官の方はエリアと艦船がどこにいるのかといった情報交換はされていますか。

**五島講師：** はい。

**会場：** では、それらは自衛隊とは共有して護衛をやっておられるということですね。

**五島講師：** はい。海軍関係のネットワークというか、ある1つのネットワークを持っていますが、例えば中国とかロシアとか、そのネットワークに入っていない海軍艦艇もいます。その海軍艦艇が何をしているかは、商船の皆さんも入れる(インターネット上の)チャットを使っていただくのが1つだと思います。我々は両方モニターしているので、何かあったときにはボイスとチャットと両方並行してなされると良いと思います。私どももVHFを聞き逃すことはまずありませんが、聞いている人間も時々聞こえないときがありますので、余裕があれば、襲われたというとき一人はチャット、一人はVHFで聞髪入れずにSOSを出してもらうことをしていただくと、多分近くの艦艇で「我々が行く」というのが出てきますので、そうしていただきたいと思います。

# ソマリア派遣部隊護衛艦 「はるさめ」「あまぎり」が帰還

— 第2陣としての任務を果す —

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のため、本年7月6日から同海域に派遣されていた海上自衛隊の護衛艦「はるさめ」と「あまぎり」が任務を終え、11月29日にそれぞれの母港である横須賀基地および舞鶴基地に帰還した。

同日、横須賀基地および舞鶴基地において、海上自衛隊地方総監部主催による帰国行事が催された。

「はるさめ」帰国行事には、当協会から日比野 商船三井海上安全部専任部長、鈴木 日本郵船安全環境グループグループ長、植田 川崎汽船安全運航グループグループ長および保坂海務部長他が参列し、「あまぎり」帰国行事には、当協会から半田常務理事他が参列した。

なお、両艦は、7月28日から11月2日までの間、計34回、248隻の船舶を護衛、うち日本籍船舶が2隻、わが国の運航事業者が運航する外国籍船舶が88隻であった。

(海務部・山内)

## 「はるさめ」帰国行事(横須賀)



入港中の護衛艦「はるさめ」



「はるさめ」を迎える当協会関係者



在原政夫第2護衛隊司令からの帰国報告

## 「あまぎり」帰国行事(舞鶴)



入港中の護衛艦「あまぎり」



岡田岳司艦長からの帰国報告



当協会から感謝のメッセージ





# 海運日誌

November 2009



11月25日 駐日パナマ大使表敬訪問

## 11月6日

交通政策審議会海事分科会(会長:杉山武彦・一橋大学学長)第19回会合が開催された。

## 11月11日

船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会(座長:渡邊豊・東京海洋大学海洋工学部教授)の第2回会合が開催された。

## 11月16日

国土交通省は、成長戦略会議(座長:長谷川閑史・武田薬品工業社長)の第2回会合を開催した。会議終了後、同会議の4分科会(「海洋立国」・「観光」・「航空産業」・「建設・運輸業の国際化」)の座長が発表され、海運関係の検討委員会が含まれる海洋立国分科会の座長は柳川範之・東京大学大学院経済学研究科准教授が務めることとなった。

## 11月17日

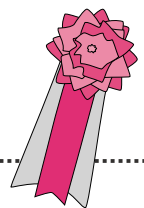
超党派国会議員、業界団体、有識者等で構成される海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)の通常総会が開催され、当協会から宮原会長他が出席した。総会後の国会議員との懇談会において宮原会長は「海運税制」や「海賊対策」について要望を行った。

## 11月23日~12月4日

IMO第26回総会がロンドンにて開催された。

## 11月25日

当協会は、平成21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.9囲み記事参照)**



# 船協だより

## 11月の定例理事会報告事項

(11月25日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 政策委員会

1. 平成22年度税制改正関連報告
2. 国土交通省成長戦略会議関連報告

### 環境委員会

1. 国際海運からのGHG削減問題
2. シップリサイクル関連報告

### 労政委員会

1. 船員保険関連報告

### 港湾関連業務専門委員会

1. 水先問題

### 海上安全委員会

1. アデン湾における海賊問題
2. 石炭運送要件にかかるBCコード対応

### 人材確保タスクフォース

1. 承認船員制度関連報告

## 公布法令（11月）

- 政 港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（政令第269号、平成21年11月27日公布、平成22年7月1日施行、一部平成21年12月1日・平成22年6月1日施行）
- 省 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第66号、平成21年11月30日公布、平成21年12月1日施行）
- 省 海上衝突予防法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第67号、平成21年11月30日公布、平成21年12月1日施行）

## 国際会議の予定（1月）

- 会議名：IMO第41回訓練・当直基準小委員会（STW）  
日程：1月11日～15日  
場所：ロンドン
- 会議名：IMO第52回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF）  
日程：1月25日～29日  
場所：ロンドン



年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	伸率	
				輸出	輸入
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	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007	83,938	73,121	10,817	11.5	8.9
2008	81,047	5,154	▲322	▲35.0	▲21.5
2009 1	3,480	4,436	▲956	▲45.7	▲31.9
2	3,526	3,444	83	▲49.4	▲43.0
3	4,184	4,175	9	▲45.5	▲36.6
4	4,196	4,129	66	▲39.1	▲35.8
5	4,020	3,724	297	▲40.9	▲42.4
6	4,600	4,094	506	▲35.7	▲41.9
7	4,844	4,867	377	▲36.5	▲40.8
8	4,510	4,329	182	▲36.0	▲41.2
9	5,110	4,587	524	▲30.6	▲36.9
10	5,308	4,503	805	▲23.2	▲35.6

(注)① 財務省貿易統計による。

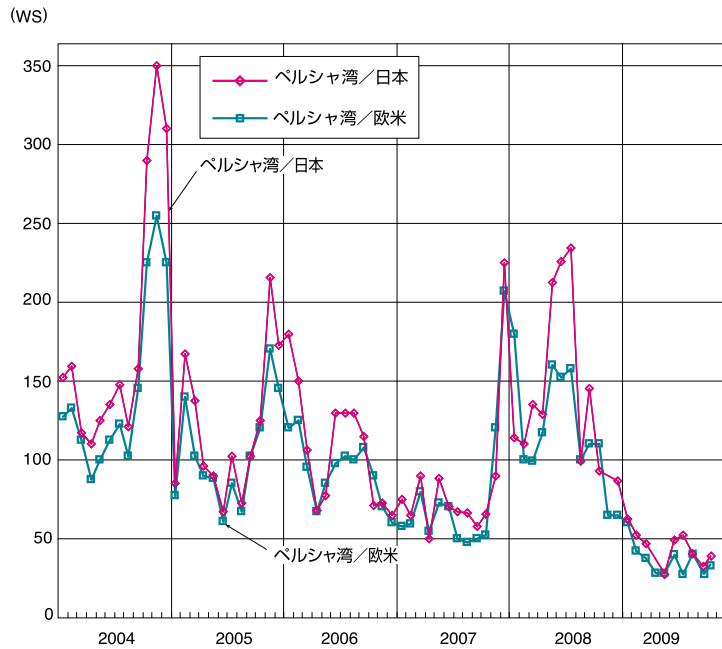
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2008	103.36	87.50	110.30
2008 11	96.81	94.20	99.75
12	91.28	87.50	95.30
2009 1	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80
3	97.87	95.40	99.25
4	99.00	96.00	100.80
5	96.27	94.15	99.30
6	96.52	94.90	98.42
7	94.50	92.60	96.80
8	94.82	92.70	97.25
9	91.44	88.90	93.15
10	90.29	88.45	92.07
11	89.19	86.00	90.70



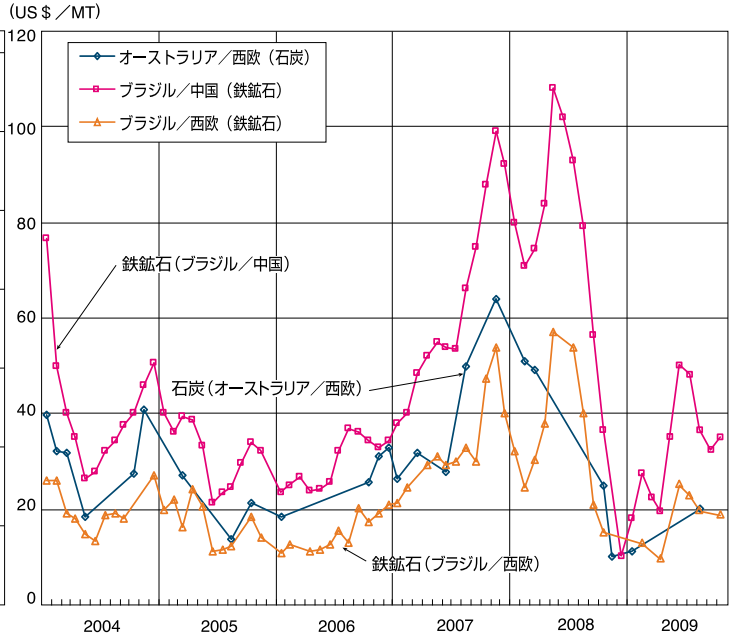
区分	合計	航海用船										定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)								Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他			
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474	
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721	
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	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 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	
2	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316	
3	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259	
4	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332	
5	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710	
6	12,130	310	11,820	1,185	115	0	10,390	0	0	130	27,253	7,338	
7	19,292	480	18,812	1,359	166	0	16,994	0	0	294	31,798	8,199	
8	14,643	65	14,578	2,421	215	0	11,910	0	0	33	22,677	2,157	
9	16,009	80	15,929	2,954	551	0	12,424	0	0	0	27,941	5,547	
10	13,312	0	13,312	1,053	101	0	12,158	0	0	0	29,017	6,629	
11	9,026	0	9,026	1,687	56	0	7,228	0	55	0	31,736	9,605	

(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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/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					
	2007		2008		2009		2007		2008		2009	
	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	75.00	47.50	114.00	85.00	62.50	43.50	57.50	45.00	180.00	74.00	60.00	32.50
2	65.00	45.00	110.00	89.00	52.50	38.50	59.00	47.50	100.00	80.00	42.50	31.00
3	90.00	65.00	135.00	92.50	47.00	36.50	80.00	54.00	99.00	75.00	37.50	22.50
4	50.00		129.25	85.00	-		55.00	40.00	117.50	67.50	28.50	17.50
5	88.50	62.50	212.50	140.00	27.00		72.50	60.00	160.00	115.00	28.50	17.50
6	70.00	63.75	226.00	165.00	49.00	41.00	70.00	50.00	152.50	130.00	39.50	19.00
7	67.50	56.00	234.00	193.75	52.25	32.50	50.00	42.50	157.50	95.00	27.50	19.25
8	66.75	56.00	99.00		40.00		47.50	45.00	100.00	65.00	40.00	25.00
9	57.50	52.50	145.00	95.00	33.00		50.00	40.00	110.00	77.50	27.50	22.00
10	66.00	51.25	93.00	70.00	39.00	37.50	52.50	40.00	110.00	72.50	32.50	23.50
11	89.75	57.50	-				120.00	45.00	64.50	45.00		
12	225.00	175.00	87.00	60.00			207.00	110.00	65.00	50.00		

(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)

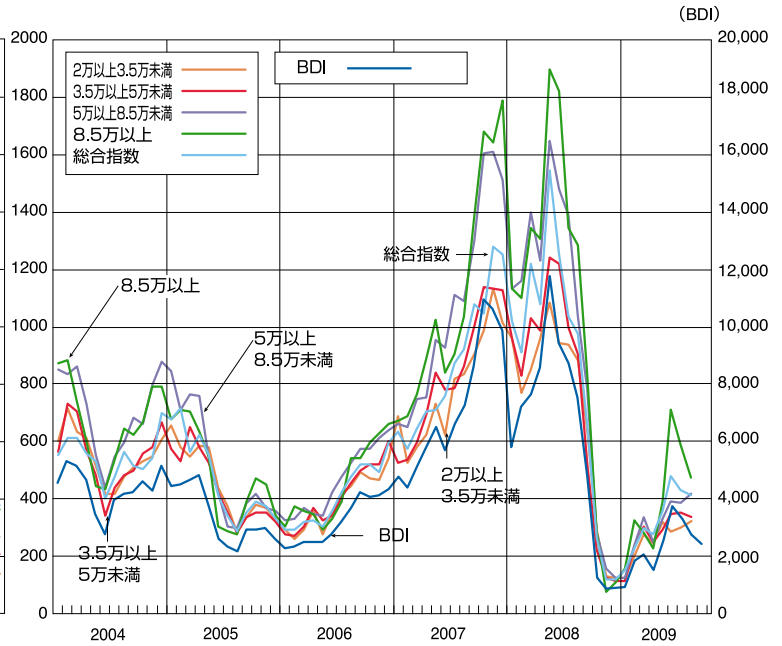
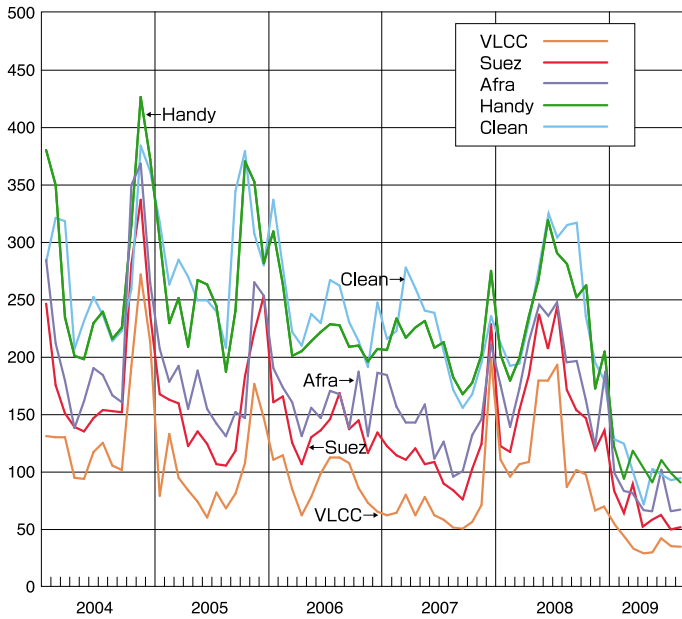
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2008		2009		2008		2009		2008		2009	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	-		11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00	-	
2	51.00		-		71.00	55.00	27.50	13.00	24.50		12.95	
3	49.00	42.00	-		74.50	62.50	22.50	6.75	30.35		-	
4	-		-		84.00	71.00	19.50	14.75	38.00		9.75	
5	-		-		108.00	93.50	35.00	20.75	57.00	47.50	-	
6	-		-		102.00	83.50	50.00	27.25	-		25.00	
7	-		-		92.75	82.00	48.00	24.80	54.00	40.00	23.00	16.25
8	-		20.00		79.00	68.00	36.50	25.00	40.00	32.00	19.75	16.00
9	-		-		56.50	39.00	32.50	22.00	21.00	19.50	-	
10	25.00	18.50	-		36.50	12.00	35.00	12.00	15.25	7.90	19.00	16.25
11	10.25	4.00	-		-		-		-		-	
12	-		-		10.25	8.20	-		-		-	

(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	2007					2008					2009				
	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215	54	84	100	125	130
2	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195	44	65	84	95	126
3	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197	33	90	82	120	105
4	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234	29	52	67	105	72
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279	30	58	66	90	103
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326	43	63	102	112	98
7	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305	36	50	66	100	94
8	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316	35	52	67	91	95
9	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317					
10	57	104	134	180	170	99	149	165	263	239					
11	72	126	148	205	198	67	121	124	175	198					
12	201	232	214	279	239	71	139	191	206	182					
平均	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 ロ.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

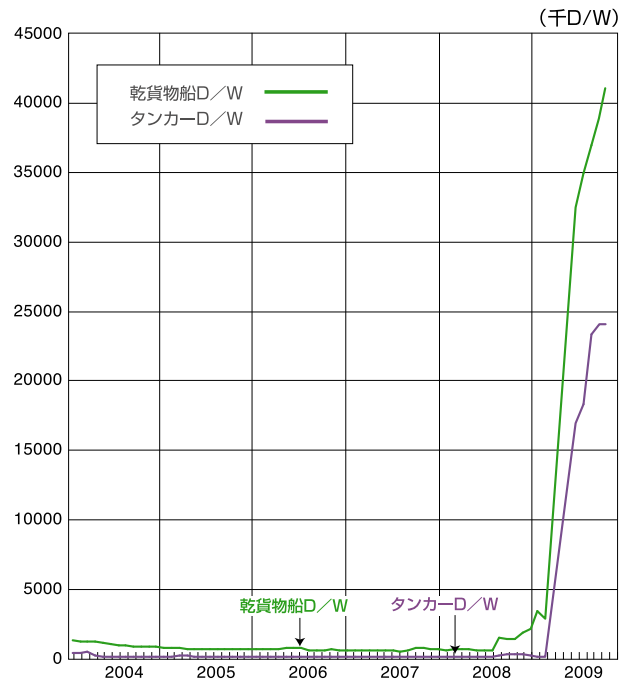
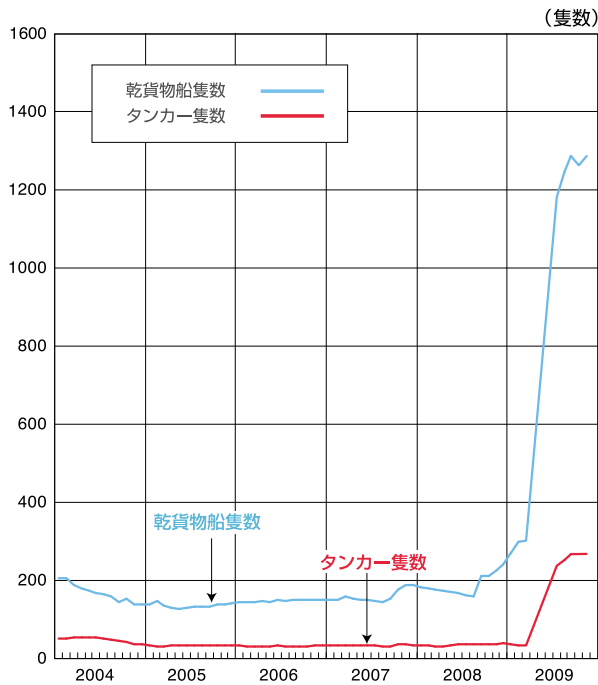
## 7 貨物船定期用船料指数

月次	2006		2007		2008		2009					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	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550	-	242	252	249	226	277	1,534
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771	-	319	292	329	389	358	2,544
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428	-	286	347	390	708	479	3,763
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737	-	296	351	386	588	426	3,324
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543	-	322	335	418	475	413	2,774
9	518	4,207	1,078	8,619	657	4,782							2,431
10	522	4,053	1,044	10,944	267	1,221							
11	493	4,121	1,280	10,647	117	868							
12	594	4,318	1,251	8,819	121	803							

(注)①「Lloyd's Shipping Economist」による。② 船型区分は重量トンによる。③ 用船料指数は1985年=100。④ 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	298	2772	3452	36	183	220
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150	301	2580	2878	35	183	219
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	1177	—	32412	237	—	16904
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146	1240	—	34916	251	—	18283
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248	1284	—	36877	270	—	23336
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330	1265	—	38849	270	—	24012
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325	1288	—	40959	270	—	24012
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360	—	—	—	—	—	—

(注) Lloyd's Inactive Vessels による。



## 編集雑感

今年もう師走。この時期は忘年会などでお酒を飲む機会も増えるのではないかなと思う。

お酒といえば、大学時代は相当飲んだ。当時は一部屋4人タテ割りの学生寮に住んでいて、とある1日はこんな感じだ。その日はとても疲れていたの、早く寝ようと思ひ、23時頃ボンクに入る。ちなみにボンクとは、部屋の入り口の両脇にある2段ベットのことだ。(もちろん上段が下級生)うとうとし始めた頃、そんな日に限って、同じ部屋の上級生が、バイト代が入ったから飲もうなどと言いつつ帰ってくる。当然、下級生には「都合」などというものは存在せず、バイト代を渡され、お酒とつまみを買出しに行かなければならない。(原則:店まではダッシュ、しかもおつりは10円以内)眠いところを起こされたので10mくらいダッシュして、後は店まで歩き、ビール数本、プラス乾き物としめり物のおつまみを買う。つまみのセンスも大切だ。一度などはつまみのスナック菓子にチョコレート系のもを買ってしまい大ブーイングを受けたものだった。両手にビールとつまみを山ほど抱え、店を出て歩きはじめ、寮まで残り10mくらいのところから、おもむろに走りだす。走る足音とビール瓶がぶつかり合うカチャカチャ音が聞こえないと上級生が不機嫌になってしまうからだ。

しばらくは同じ部屋の者同士、2、3人で飲んでいると、どこからともなく他の部屋の上級生も参加しはじめて、総勢10人以上の大宴会に発展してしまう。どんどん空いていくビールとつまみ。上級生のグラスにビールを注ぎ足し、つまみを出し、買出しに行く、を繰り返す。そして、いつのまにか意味のない乾杯が始まり、宴会は最高潮に。酒の一滴は血の一滴・・・乾杯では一滴残さず飲み干さなければならない。元々がアルコールに弱い体質なので、これでもうフラフラだ。夜も明け始め、もう終わるだろうと思ひ始めた頃、おもむろに誰かが「シメにカレーが食べたいな」などと言ひ出す。「カレー」とは、数キロ先の魚市場の中にある食堂のカレーだ。フラフラ状態のまま、そのままキャベツ入りのカレーを買いに行く。みんなでそのカレーを食べてやっと大宴会はお開き。これ以上食べられるわけがない・・・と思っていたそのカレーは結構美味しかった。

もちろんこんな飲み方ばかりをしていたわけではない。しみじみとお酒を飲みつつ、語り合ったこともある。今でも限度を超えて飲んでしまうこともあるが、適量なお酒を適度に飲む、基本的にはいつもそんな飲み方ができればいいのにと思っている。

川崎近海汽船株式会社 総務部 課長代理  
雨宮 一弘

## 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	総務企画グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部 課長代理	雨宮 一弘
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 経営企画課長	後藤 安直
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	井上 晃
	常務理事	園田 裕一
	企画部長	清野 鉄弥
	総務部長	田中 初穂
	海務部長	保坂 均
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

## 編集後記

弊誌がA4、フルカラーとなっ  
てはや1年がすぎました。今ではす  
っかりこのカタチになじみ、以前はど  
んなカタチだったか思い出せない  
方も多いのではないのでしょうか？  
(B5版、モノクロでした)

これを機に皆様からご意見をいただき、遅ればせながら"再生紙"、"SOY INK"と環境にも配慮してきたところです。そしてこのたび、お手元に届くカタチをかえてみました。

ずばり!『封筒をなくした発送』と申しまして、恩恵?をうけるのは国内限定、一冊で弊誌をお受取になっている方だけです。常々"開封"という作業が面倒だと思っていた私にとっては「なるほどネ!」と感じるのですが、如何でしょうか?

今後も皆様の意見を反映しながら成長しつづけてまいりたいと思っておりますのでお気づきの点がございましたら是非!ご連絡下さいませ。(YH)



### せんきょう 12月号 No.593 (Vol.50 No.9)

発行：平成21年12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料を徴収しています。)  
2写真提供: <http://shipphoto.exblog.jp>

## 今月の表紙

## 木材の荷役

12月といえばクリスマス。  
街には美しいイルミネーションやツリーがあふれます。さて、日本は意外にも木材の77%を輸入に依存しています(2007年)。もしかしたらこの船が運んでいるのは、遠い国のもみの木かもしれません・・・。

