

せんきょう

2010
2
No.595

巻頭言

『減速航行への チャレンジ』

日本船主協会 常任理事
日本郵船株式会社 代表取締役社長
工藤 泰三

Shipping **FLASH**

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への
対応について国交大臣、防衛大臣に要望

寄稿

内航海運の現況と課題

Contents

巻頭言 1

『減速航行へのチャレンジ』

日本船主協会 常任理事 日本郵船株式会社 代表取締役社長 / 工藤 泰三

Shipping **FLASH** 2

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対応について 国交大臣、防衛大臣に要望

海運ニュース 4



1. 締約国会議に向け、 STCW条約改正原案の審議が大きく前進

IMO第41回訓練・当直基準小委員会(STW41)の結果概要について



寄稿 8

「内航海運の現況と課題」

日本内航海運組合総連合会 調査企画部長・広報室長 / 野口 杉男



囲み記事 14

商船系の国立高等専門学校がWeb講演会を開催

—当協会林副会長が講演—

第4次派遣部隊が横須賀港、佐世保港を出港

—政権交代後2度目の護衛艦隊派遣—

ロンドン便り FROM >> LONDON 16

ドイツ船主協会への訪問 本澤 健司 (欧州地区事務局駐在員)

囲み記事 18

「日本海運の現状(2010年1月)」の発行

海運日誌(1月) 19

船協だより 20

海運統計 21

編集雑感 25

編集後記 25

『減速航行へのチャレンジ』

日本船主協会 常任理事
日本郵船株式会社 代表取締役社長 / 工藤 やすみ 泰三



昨年、当社は今後取り組むべき技術開発のロードマップとして「NYKスーパーエコシップ2030」を発表した。国際貿易の9割以上を担う国際海運が、世界の経済発展を阻害することなく温室効果ガス排出削減を果たすには、画期的な技術革新が求められる。そして技術開発と並んで環境対策の両輪をなすのが運航効率の改善であり、なかでもCO₂排出削減の決め手となるのが減速航行である。当社の場合、燃料油購入にかかる費用は運航費全体の約半分を占めており、減速航行による燃料消費抑制はコスト削減のための即効薬としても期待される。

減速運航はソフト面とハード面の両方の取り組みが必要である。2005年以来全社的に取り組んできた「Save Bunker」運動では船底のクリーニングやプロペラ研磨に始まり、天候や潮流予測をもとに船の走らせ方を見直したり、港での停泊時間短縮により減速航行をする余裕を持たせるなど、当初は主にソフト面中心の対策だった。最近では船舶の運航状況を常時モニターし解析できるシステムの開発に取り組み最適運航を図ると共に、ハード面にも大きく踏み込み、燃料消費を抑える船体付加物を開発したり、新造船の設定速力の見直しを行った。また就航船でも過給機の一部を封印して主機出力を3割以上減少させるなど、低負荷域での連続運転や燃費向上にむけてあらゆる対策を動員して減速に取り組んでいる。これらハード面での対策にはコストもかかっているが、昨今の燃料油価格の高止まりにより、比較的短い時間でその

コストを回収することができ、高い経済効果を上げている。

昨年はコンテナ船大手各社がこぞって減速航行実施を発表し、これまでスピードを競う運航形態をとってきたコンテナ船業界は大きく様変わりしようとしている。減速航行を実行するにあたり一つの懸念として仕向け地までのトランジットタイムの増加が挙げられていたが、製造から物流、消費まで商品のライフサイクルを通じて省エネルギー化に心を砕くお客様のご支持が減速航行の浸透に一層の拍車をかけている。環境問題は今世紀最大の課題であり、われわれ海運界も自らの役割をしっかりと自覚して持続可能な社会の発展に貢献しなければならない。減速航行は業界一丸となって取り組むべき大切なチャレンジだと考えている。



February
2010
Shipping
FLASH

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対応について国交大臣、防衛大臣に要望

ソマリア周辺海域における海賊事件が一向に減少の兆しが見えないこと、また昨年政権が交代したこともあり、当協会 宮原耕治会長は、1月15日に前原国土交通大臣、1月18日に北澤防衛大臣に面会し、以下のとおり護衛活動の継続と護衛頻度も含めたより効果的な活動の実施について要望を行った(防衛大臣宛も内容は同一。【資料】参照)。

(海務部:山内)



前原誠司国土交通大臣へ要望書提出



北澤俊美防衛大臣へ要望書提出

【資料】

国土交通大臣・海洋政策担当大臣
前原 誠司 殿

船主海 第3号
2010年1月15日

社団法人 日本船主協会
会長 宮原 耕治

ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対応について

平素より、わが国海運業界の活動に格段のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、頻発するソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対処につきましては、国会関係、および国土交通省・防衛省・海上保安庁をはじめとする政府関係の方々のご理解・ご協力により、わが国をはじめとする各国商船の安全確保にご尽力をいただいておりますことに改めて深謝申し上げます。

この海域を通航する商船にとりまして、海上自衛隊の自衛艦および哨戒機による護衛は何にも増して心強いところですが、現地の海上自衛官・海上保安官の皆さまが酷暑と緊張の中、護衛活動にあたられていることを考えますと、感謝に耐えません。

海上自衛隊による護衛活動につきましては、直接護衛方式を採用されていることや護衛スケジュールの正確性等の理由から、内外の関係者より極めて高い評価を得ております。事実、護衛船団に対する海賊行為は皆無であり、護衛を受けた船舶からの感謝のメッセージをはじめとして、国際海事機関(IMO)および国際海運会議所(ICS)からの感謝状や、広く各国の船主団体からも感謝の声が届いております。

申し上げるまでも無く、同地域における海賊事件の根本的な解決を図るためには、ソマリア国の自立・安定を図ることが不可欠であり、わが国政府におかれましても、国連等の国際機関と連携して種々ご対応いただいていることと存じます。

しかしながら、ソマリア国および周辺海域における海賊事件は一向に減少する兆しが見えておりません。従って、海賊事件が沈静化するまでの間は自衛艦等による護衛活動の継続が是非とも必要であります。

また、最近の傾向として、海賊事件の発生海域が拡大する一方で、ソマリア沖に展開する外国艦船の減少が見込まれると仄聞しており、さらに昨年の実績を見ると、3月から5月にかけて海賊事件が多発する傾向にあることから、今後の動向に強い危機感を抱いております。

つきましては、これら事情にご配慮いただき、護衛頻度を増加するなど護衛活動をより効果的に実施するために、あらゆる手段をご検討いただきますようお願い申し上げます。

以上

1 締約国会議に向け、STCW条約改正原案の審議が大きく前進

IMO第41回訓練・当直基準小委員会 (STW41) の結果概要について

IMO第41回訓練・当直基準小委員会(STW41)が平成22年1月11日から15日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、STCW条約の包括的見直しおよび船舶安全配員原則の見直し等について審議された。

1. STCWの包括的見直し

(1) 推進出力(Propulsion Power)の定義(附属書1-1規則関係)

機関部職員の資格要件は、附属書第3章において機関出力の大きさによって定められている。この「推進出力」の定義は、附属書1-1規則中において「船舶のすべての主推進機関のキロワット表示による連続最大出力であって船舶登録証書その他公的文書に記載されているもの」と規定されているが、これを「メーカー/製造所、発表の連続最大出力」に改正すべき提案文書がSTW39において提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されていた。

事務局の修正案の「メーカー/製造所、発表の連続最大出力」は、民間企業のデータを何等の第三者による検証もなく採用することとなってしまう、国の安全確認行為を否定することにつながるとして、日本は「推進出力の大きさは、主管庁または検査機関が確認した連続最大出力を採用すべき」とした提案文書を提出していた。

STW/ISWG2修正案が採用された場合、出力制限装置を設置して本来の連続最大出力を制限した出力値を「推進出力」としている日本の運用は認められなくなることから、特にこの運用が普及している日本の内航貨物船において、現行の乗組み体制の維持が困難になるケースが発生することになる。

日本から「メーカー/製造所、発表の連続最大出力は正確である保証がなく、定義を定める条文には馴染まないため、採用すべきでない」旨を主張した



ところ、これが受け入れられ、本提案は否決された。

(2) 資質基準(コードA-1-8節関係)

STCW条約は、各締約国に対し、海技資格証明制度に関する管理システムを構築し、5年に1度、独立した評価結果をIMO事務局へ提出することを義務付けており(資質基準 A-1-8節)、提出された評価結果を通して、IMO事務局および海上安全委員会がその有効性を審査している。

この資質基準制度に関し、実効性の更なる向上のため、「IMO事務局は、各締約国より提出された独立評価結果を他の締約国の要請に応じて提供する。」旨を追記することがSTW39において提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されていた。

この提案が採用された場合、評価結果が各国に提

供されることになり、各国からの照会が増加し対応作業に追われること、また、評価対象も増加することとなり、評価実施者に影響を及ぼし、資質基準制度の信頼性を損なうことに繋がる可能性が大きいと考えられる為、最悪の場合、日本は、「提案内容は、資質基準の信頼性を失い、条約全体の実効性を弱体化させることに繋がる」としたIMO事務局のコメントを支持したが、透明性の確保および監視システムの向上を理由に、EU加盟国がその必要性を強く主張したため、議論の結果、締約国会議において再度検討することになった。

(3) 身体基準証明書(コードA-1-9節関係)

視力基準中の色覚基準を明確にすることを理由に、EU諸国より、今回新たに「正常な色覚であること」を明記する提案文書が提出されている。この提案が採用された場合、色覚の異常程度に関わらず、船員としての就業に支障をきたすおそれがある。

日本から、「正常な色覚であること」の定義が不明確であることを踏まえ、「国際照明委員会(CIE)における運輸事業従事者向けの色覚基準に関する勧告」を基準として取り入れ、「業務に支障のない色覚であることを規定すべき」旨を主張したところ、これが受け入れられ、日本の主張どおり採用されることとなった。

(4) 経過措置規定(附属書1-15規則関係)

改正条約の経過措置規定について、米国より「各国政府、教育機関、会社、受験者等の改正条約への対応に配慮すべく、十分な経過期間を設ける必要がある」との理由により、2012年1月施行、5年後の2017年1月完全施行とする案が提示されている。

改正条約の経過措置規定について、2012年1月施行、5年後の2017年1月完全施行とする案が提示されていた件については、満場一致で合意された。

(5) 機関部職員の能力要件

(コードA-3-1節およびA-3-2節関係)

機関部職員の能力要件については、体系的な形式、内容の漏れ、重複等の問題があるため、日本より「①

体系的に再編集し、理解を容易にし、②時代に適応した内容とすべく、漏れ、重複箇所を追加・削除すること」をSTW40において提出したところ、その重要性が理解されたため、以後、日本を調整役とするコレスポネンスグループにおいて各主要海運国と検討を続け、本会合に最終検討結果を提出している。

フランスと国際運輸労連(ITF)が検討時間の不足を主張する一方、多数の国等から支持する旨の発言があり、WG1における詳細な検討の後、**ほぼ日本の提案文書どおり採用されることとなった。**

(6) 電気技士資格

(附属書およびコードA第3章関係)

最新技術とコンピューター制御の導入状況に対応した資格を新設すべく、機関士の職務に含まれる電気制御装置、電気機器の運用・保守・整備に関する業務を専門職として、「電気技士」の資格要件を新たに規定すべきとした提案が複数国から提案されている。

日本は、①1995年の条約改正後、それほど多くの新技術が導入されていないこと、②電気・電子に関する知識・能力は機関士に関する能力に密接に関係していること、③新資格が導入されることにより、機関士が現場で培う技術向上の機会を減少させ、機関士の総合的な能力低下に繋がること、との理由により反対していたが、電気関係の専門職員に対するニーズが相当ある以上、統一的な資格要件を作る意義は大きいとする意見が大勢を占め、既に部員レベル及び職員レベルにおいて資格導入に向けた具体的な検討が進められている。(管理レベルの導入は保留)

電気技士の資格は、審議が保留されていた「管理レベル」の導入の必要性について議論が展開され、日本が管理レベルは不必要である旨を主張したほか、多数の国からも「職員レベル」と「部員レベル」の2つの資格要件とすべき旨が主張された。そのため、「管理レベル」は一旦削除されたが、コードB(非強制の指針)部中に残すべきとの提案が再度数か国からなされ、議論の結果、**締約国会議において検討することになった。**

また、「機関部職員の資格は電気技士の資格を包含すること」を明記すべきとした国際海運連盟(ISF)

等による提案は、多数国が支持を表明しこれが受け入れられた。

(7) 全ての船員に対する基本的な安全に関する訓練(附属書6-1規則およびコードA-6-1節関係)、救命艇および救助艇等に関する訓練(附属書6-2規則およびコードA-6-2節関係)および上級消火訓練(附属書6-3規則およびコードA-6-3節関係)

現行の附属書6-1規則、6-2規則および6-3規則に規定する訓練等の要件については、5年毎の更新講習の義務付けの対象から外れているが、現在、これら訓練項目について、船員としての専門的能力を的確に維持することを目的として、新たに「再教育訓練施設における5年毎の再教育訓練の受講および能力証明」を義務付けることが提案されている。

現行の附属書6-1規則、6-2規則および6-3規則に規定する訓練要件について、5年毎の「再教育訓練の受講」および「能力証明」の義務付けが提案されていた件については、5年毎の「能力証明」の義務付けのみが合意され、「再教育訓練の受講」の義務付けについては反対多数により否決された。

日本からは、「訓練実施の可能性について疑義があり、船員の経験や年齢を考慮すべきであること、高所からの水面への飛び込み、ライフジャケット着用での反転した救命いかだの復正に関する能力の証明については、承認された視聴覚教材を使用した講習に参加することで評価されるべきである」との発言を行い、バハマ、デンマーク等より支持されたが、長年かけて検討した内容であり、また、アメリカ案は5年ごとの再教育訓練を主張しているのではないとして、個々の生存技術に関する附属書 表A-6-1-1で船上訓練および経験で維持できる能力基準に含むことに難色を示し、アメリカ案が採用された。

なお、評価の方法については、特に規定されず、各国毎の方法での実施に任せることで意見がまとめられた。

(8) 最短休息时间規制(コードA-8-1節関係)

ILO第180号条約(船員の労働時間に関する条約)およびILO海事労働条約における最短休息时间規制

と整合性を確保することを理由に、「他の条約の規定がある場合、最短休息時間の下限を(週77時間から)週70時間まで引き下げることができる」旨を追記することがSTW39においてEU諸国より提案され、STW/ISWG2における修正案が事務局より提示されている。この提案が採用された場合であっても、日本は既に週72時間の最長労働時間規制を採用しているため支障は生じない。

STW40において「STCW条約は、社会法的な内容を含むILO条約の規定を直接引用しない」旨が既に合意されていることを踏まえ、日本からは「労使の力関係が反映される団体交渉協約の結果次第で最短休息时间数に特例を認める本案は、航行安全確保のための国際基準に盛り込む規定として相応しくない」旨の理由により反対を表明したが、EU加盟国およびノルウェーがILO条約との整合性を図る必要性を強く主張したため、議論の結果、締約国会議において再度検討することになった。

2. 安全配員原則の見直し

船舶の航行安全を確保するために必要な最小配員数を決定する際の基本的な考え方である船舶安全配員原則はIMOにおいて決議されており(Resolution A.890(21):安全配員原則)、IMO加盟国は、SOLAS条約5-14規則により、この安全配員原則に従って船員を配乗させることが要請されている。

この安全配員原則について海難事故の研究結果を引き合いに出し、安全配員原則に実効性を持たせるためには、画一された配乗規制を強制する必要があるとし、現行のSOLAS条約5-14規則中に、「各主管庁は、安全配員原則に従った監査可能で透明性の高い最小配員規制を定めること」を追加することを提案している。

この現行の船員配乗規制について、より合理的・効果的なものに改めるべく、2010年を作業完了目標として「安全配員原則の見直し」および「新たな強制規則の策定」の2点から議論が行われている。

(1) 安全配員原則の見直し

STW40における議論において、「最小配員数の基

準を一律に設定して強制すべき(500トン以上の船舶における3名以上の甲板要員の強制化等)」とする英国等の主張に対し、日本は、「最小配員数は国際的に一律の基準を設定するのではなく、疲労を引き起こす諸々の要因を総合的に勘案して各主管庁が決定すべき」旨をオランダ、ノルウェー、デンマーク等と共に主張し、ほぼ全面的に採用された。

(2) 新たな強制規則の策定

事故船舶においては安全配員原則がないがしろにされているケースが多いことを示す調査結果が報告されたことを契機として、英国および仏国より、安全配員原則の国内法制化を明確に義務付けるべくSOLAS条約5章14規則を改正すべき旨が主張されている。

「(1)安全配員原則の見直し」に関する議論については、日本からの「最小配員数は国際的に一律の基準を設定するのではなく、疲労を引き起こす諸々の要因を総合的に勘案して各主管庁が決定すべき」旨の主張が支持され、実質的に現状を維持する方向で最終化された。「(2)新たな強制規則の策定」に関する議論については、英国および仏国より、安全配員原則の国内法制化を明確に義務付けるべくSOLAS条約5章14規則を改正すべき旨が提案され、これが合意された。

なお、これら審議結果については、本年7月に開催

予定のNAV56における審議を経て、本年12月に開催予定のMSC88において最終的に検討されることとなった。

3. 船舶安全代表者の職務と訓練

IMO第82回海上安全委員会(MSC82)からの指示により、船内における安全を確立・維持するための船舶安全代表者(Ships Safety Representative)の職務および訓練についてSTW小委員会で検討を行ったが、議論が収斂しなかったため、海上安全委員会(MSC)と海洋環境保護委員会(MEPC)との合同WGにて審議を行い、それを踏まえてSTWにおいて再度検討することとなっていた。

MSCとMEPCの合同WGでの審議結果は、船舶安全代表の職務および能力要件をISMコードに盛り込むのではなく、既存のガイドラインの修正で対応すべき旨が合意され、今後、MSC/MEPC合同WGにおいて、船舶安全代表の職務および能力要件に関するガイドラインを検討してゆくこと、STW小委員会に対し、本件に関する検討の中止を指示することが合意された。

4. 議長および副議長の選挙

STW小委員会次期議長として現議長Rear Admiral Peter Brady氏(ジャマイカ)再選の提案が中国からあり、他の多くの代表もこれを支持し、再選が決定した。副議長として現副議長Mr. A. H. Kayassi氏(レバノン)再選の提案がギリシャからあり、他の多くの代表もこれを支持し、再選が決定した。

5. 次回会合

締約国会議を本年6月21日から6月25日にフィリピンで開催する予定であることが、事務局から報告があった。

(海務部・加島)



内航海運の 現況と課題



日本内航海運組合総連合会 調査企画部長・広報室長 野口 杉男

1. 内航業界の現況

1. リーマンショックの影響と対策

一昨年のリーマンショック以降、100年に一度といわれる世界同時不況に陥り、日本においても直下型不況から逃れることはできず、荷主産業も大幅減産を余儀なくされました。この結果、内航海運の輸送量も昨年の5月には前年同期比貨物船平均で35%、タンカーで15%の輸送量の減少が確認されました。特に、内航貨物船の主要貨物である鋼材の輸送量は、前年比6割減となるなど、多くの船が半腹運航を行ったりあるいは係船されるなどして内航海運業界として過去に経験したことのない緊急事態となりました。

このため、内航総連合会が、昨年春に緊急不況対策として老朽船処理対策、代替建造の促進対策、離職船員の雇用対策の3本柱の支援策導入を政府に要望したところ、総額642億円が予算要求され5月29日は経済危機対策として同案が、ほぼそのまま受け入れられ過去に経験のない国の内航海運に対する速やかな支援策が短期間で実施されることとなりました。現在実施中の3つの緊急不況対策の内容を申し上げますと次の通りです。

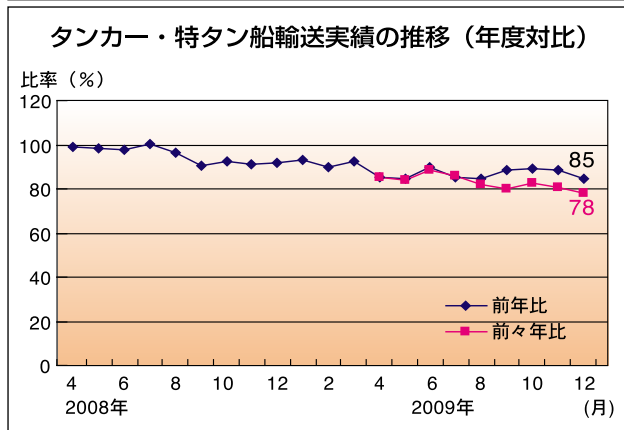
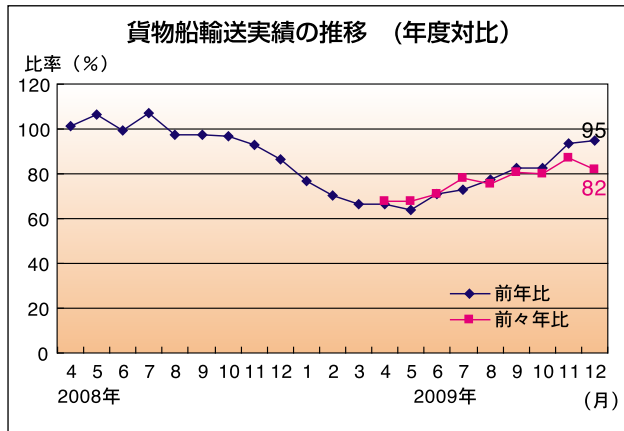
老朽船処理事業は、貨物船の輸送量が昨年度比3割も4割も減少するという異常事態のなかで相当な船腹過剰状態に陥りましたが、世界同時不況の影響から老朽船の海外売船が困難となりました。このため、暫定措置事業で解撤交付金対象外となっている

16年超船を買い上げることにより老朽船の解撤を促進し、早期に過剰船腹の解消を支援しようとするものです。このために必要な総連合会の借り入れ資金100億円について、国の債務保証を得て暫定措置事業の別枠で実施しているものです。

二つ目は、**共有建造制度を活用した内航海運活性化促進**です。平成10年以降内航船の建造が低調であるため平成20年度においては船齢14年超の船が69%を占めるほど船舶の少子高齢化が進んでしまいました。昨今の景気減退のなかでこのような状況が続けば安全問題・環境問題等に支障がでますし、造船所の転廃業等が進めば、将来の建造需要にとっても供給力が追いつかなくなる状況になります。このため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用して環境性能の良い船舶への代替建造を促進する強化策が実施されています。

三つ目の**船員雇用対策**としては、輸送量の急減による船腹過剰状態の中で船舶の解撤や係船が進行していくと考えられることから、陸上の雇用調整助成金制度と同様に事業主が雇用する船員を一時的に休業、教育訓練または出向させた場合に賃金の一部を助成する「海運事業等緊急雇用調整助成金制度」が認められました。また、内航船の減船等に伴い離職した船員を追加採用した場合、緊急雇用助成金制度の創設に加え、やむを得ず離職した船員に対し、再就職を促進するための就職促進手当支給制度も導入されました。

これらの対策は、今後の内航海運にとって極めて重要な環境整備につながる施策ですが、これら施策への申請が老齢船処理事業を始めまだ不十分な状況にあります。このため、支援策の活用を図り対策効果が得られるようその実現に努めているところです。



2. 船腹需給の推移と見通し

国内においても製造業の急激な減産と在庫調整が一段落し、昨年後半には景気浮揚策として導入されたエコポイント制度やエコカー減税等の効果が現れ、電気自動車関連を中心に企業業績も回復傾向を示すなど、景気の底を打った感じができました。

上記のグラフの通り、内航船の昨年12月の輸送実績もリーマンショックの影響のなかった前々年比82%台まで改善しています。鉄鋼の輸送量についても、2009年4月の前年比41%を底として上昇に転じ、10月は前年比70%台と遅ればせながら回復してきております。

タンカーの輸送量については、昨年度前年比90%台で推移した後、2009年4月以降は90%を割り込み、回復の兆しが見られず、昨年12月には前々年度比

78%とじり貧状況にあり、特に、黒油の輸送量は依然として前々年比で約70%に止まっています。

景気が漸く回復基調に戻り始めた昨年後半にデフレと円高の大波がまたも日本を襲ったことはご存知の通りです。政府は、11月の月例経済報告の閣僚会議で3年5ヶ月ぶりにデフレ宣言を行いました。また、11月後半には、14年ぶりに1ドル84円台まで円が急上昇しました。12月の月例報告では我が国経済の基調判断景気は、緩やかに回復しているとしておりますが、政権交代後の経済対策についても即効性のある対策がなかなかとれないことや緊張した政局も加わりましたが、求職者支援やエコ家電普及促進など7兆2000億円の追加経済対策を盛り込んでいる2次補正予算も1月28日には成立し、景気の足踏み状態は続くものの心配された二段底懸念は、後退しつつあるようです。

とはいえ内航海運の景気の回復は相当先にはずれ込むとの見通しであり、また、過剰船舶がある限り、運賃・用船料ともに回復することは難しい状況にあります。

利益の蓄積の少ない内航海運業においては、運賃・用船料の修復がない限り、船員の計画的採用、それに必要な労働条件の改善、代替建造の発注も期待できないことから、早期に過剰船腹の状況を改善し荷主の皆様の理解を得て新たな内航海運マーケットを構築して行く必要性に迫られています。

複数の船舶を持っている船主は、まだしも、全体の7割近くを占める一杯船主にとっては、所有船舶を海外売船したり解撤したりすることは、事業の休止、撤退を意味することから、その決断は生易しいことではありませんが、老齢船所有の船主の皆様に対し今年3月一杯まで実施される老齢船処理事業を活用して頂くよう訴えているところです。

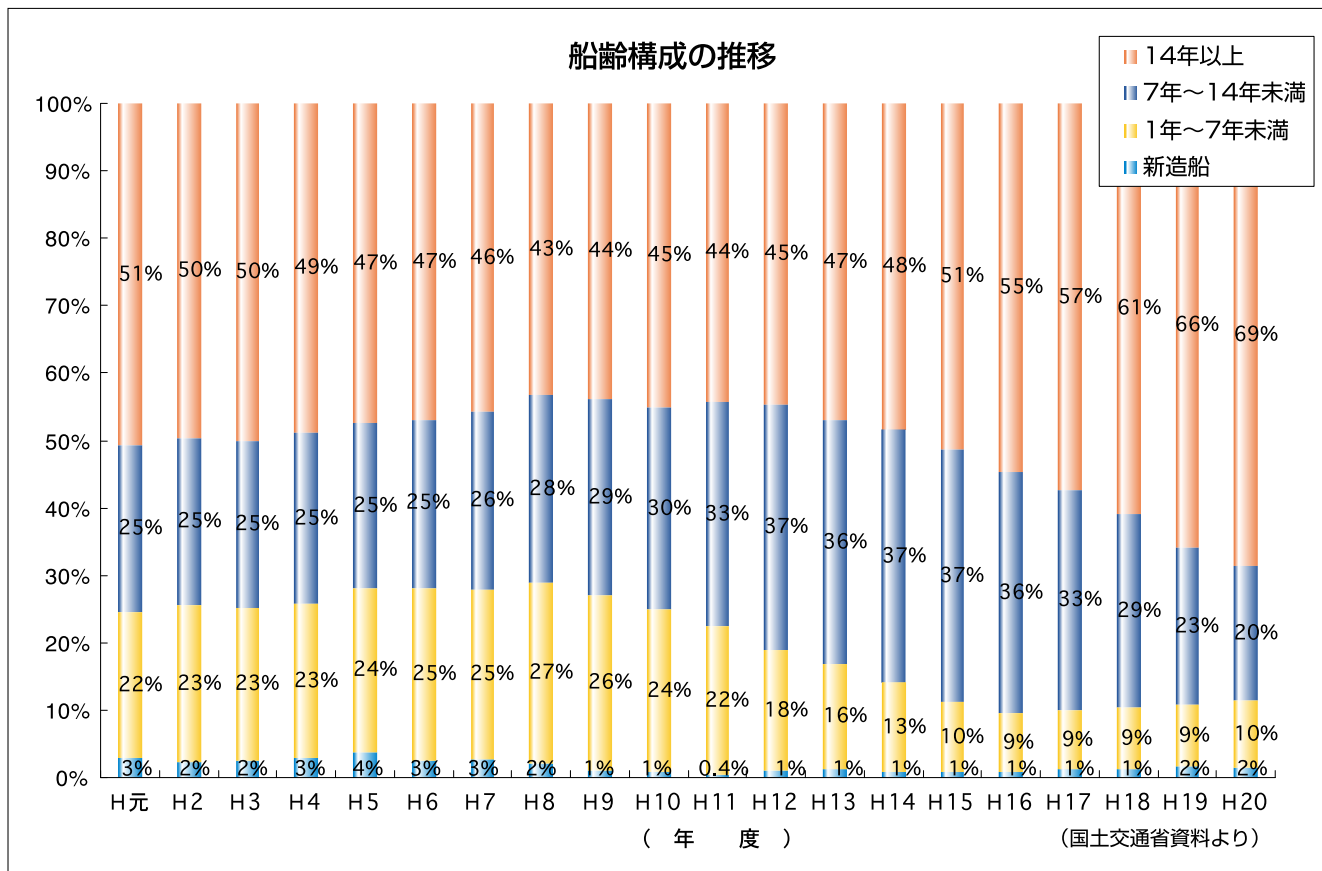
II. 内航海運の課題について

このような経済環境の激変に加え、かねてより内航海運業界の中・長期的な課題として、船舶および船員の少子高齢化、内航海運事業者の構造改善、環境対策とモーダルシフトの推進、そしてカボタージュ規制の堅持等の懸案事項が山積みとなっています。

1. 船舶および船員の少子高齢化について

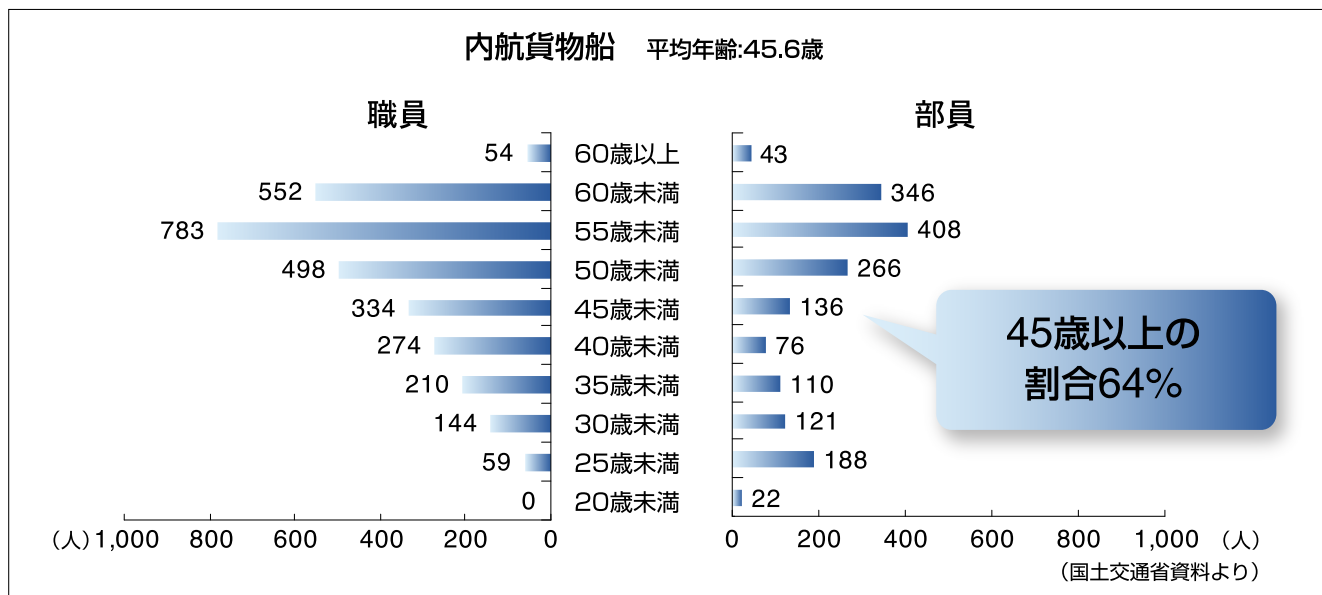
バブル経済の崩壊後、船舶の代替建造(新造船の建造)が進まず、船齢14年以上の法定耐用年数を

超える老朽船は全体の約7割とその比率がますます高まっていることが問題となっています。



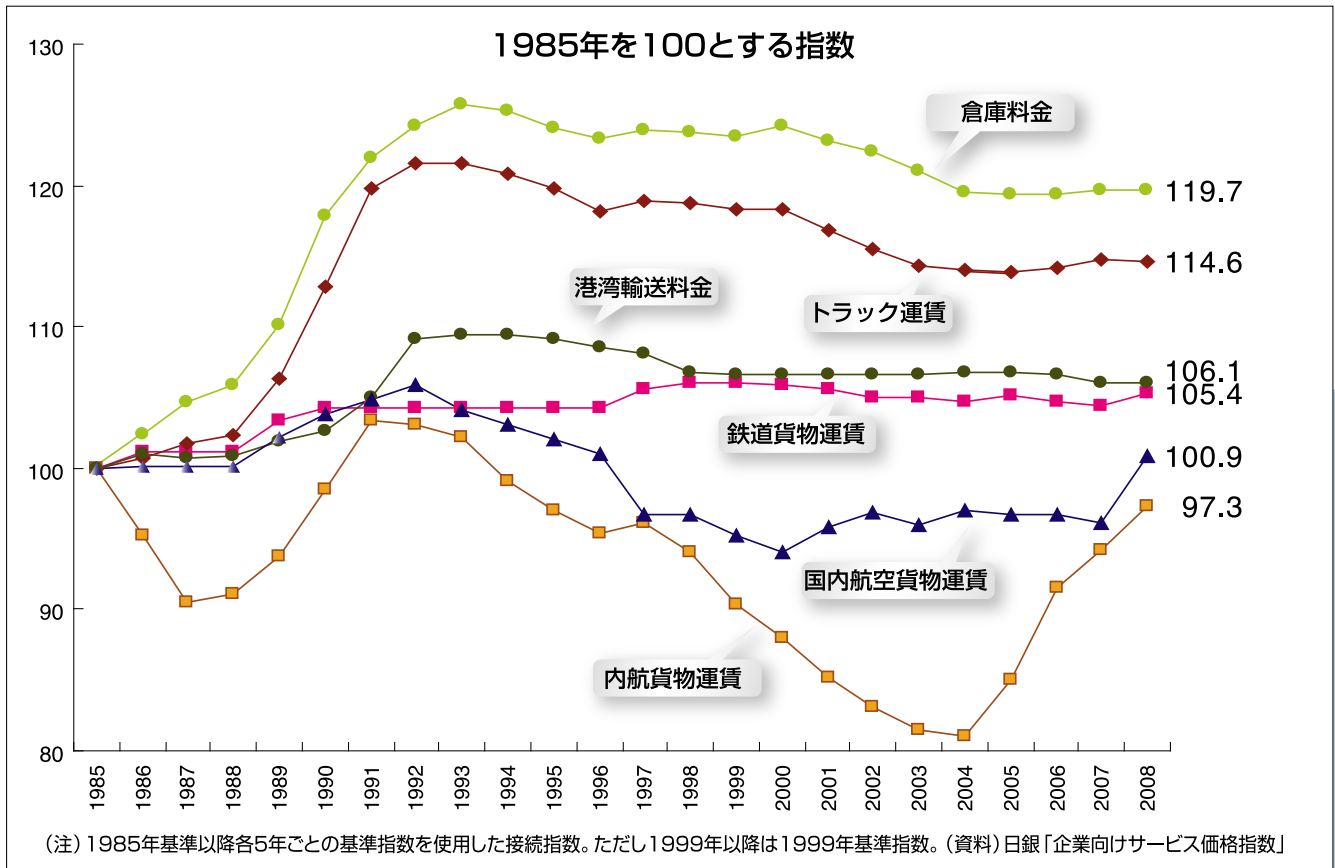
内航船員数も外航船員ほどではないものの年々減少傾向にあります。年齢構成は外航よりもゆがんでおり、団塊の世代の引退により、今後10年間で約4割の船員の減少が見込まれています。

このままで放置しておくと、船員需要と推計船員数のギャップは5年後に約1,900人、10年後には約4,500人に拡大。ギャップを埋めるためには若年船員確保のための積極的な取り組みが必要です。



これら問題の解決には、適正な労働条件の提供による若年船員の確保と船舶建造に見合う用船料の確保が必要であり、そのためにはどうしても先に述べ

た船腹需給の改善を通じ運賃レベルを回復することが必要となります。✓



2. 環境対策とモーダルシフト

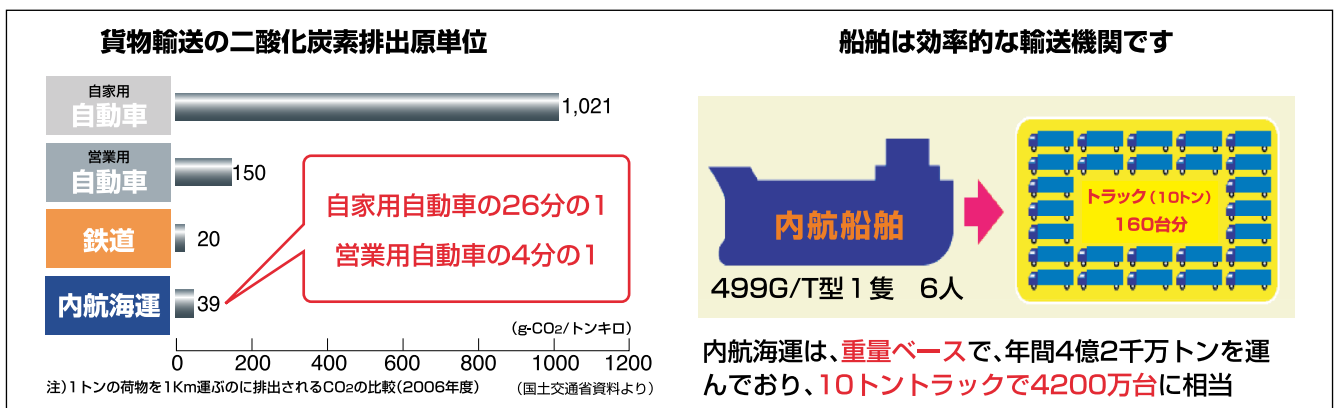
内航船は、陸上道路輸送に比べ環境に優しく、労働効率性も高く少子高齢化社会に適した輸送機関として、モーダルシフトの受け皿となっていることは皆様ご存知の通りです。

内航業界は、長距離フェリー業界および国土交通省と連携してモーダルシフト推進に貢献した優良荷主および物流事業者を表彰し、それら事業者の皆

様にエコシップマークを活用して頂き、広くモーダルシフトの重要性について社会にアピールするための事業を行っています。



しかしながら、『政府は昨年12月25日、高速道路無料化へ向けた社会実験として、10年度から普通車の料金を走行距離が長くなっても最大2000円とす



る上限料金制度を新設する方針を固めた。軽自動車は1000円、トラックは5000円を上限とする内容の報道がありました。高速道路無料化の社会実験と併用される新たな政策で、この制度が導入実施されずと、内航RORO船・コンテナ船は高速道路に対するコスト競争力が完全に失われ大きな影響を受けることとなります。

また、この様な施策は、陸送への転換・逆モーダルシフト現象によりCO₂排出量が増え、環境への悪影響、輸送効率、交通渋滞、交通事故、高速道路保全等々大きな問題が発生し、モーダルシフトを推進している国策に反する結果となることから、一つの輸送モードに偏らないフェアな交通政策を要望しています。これにつきましても、読者の皆様のご理解とご支援をお願いいたします。

3.カボタージュ規制について

ご存知の方も多いと思いますが、国交省に設置された成長戦略会議のもとに外航問題検討会および国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、外航海運と内航海運の接点となるメガ・スーパー中核港湾構想の推進策と内航コンテナ・フィーダーネットワーク構築の必要性等とカボタージュ規制の是非等が論議されています。

カボタージュ規制を歴史的に振り返って見ますと、明治政府は、江戸末期の馬関戦争の後、外国船に席捲された内航海運の回復を目指し、外務大臣陸奥宗光による不平等条約改正のための交渉を長年に亘り行った結果、漸く明治32年成立した船舶法においてその努力が結実したものです。その船舶法の第3条の規定に基づき、沿岸輸送については、法律若しくは条約に別段の定めがあるとき、外国籍船舶は海難若しくは捕獲を避けようとするとき又は国土交通大臣の特許を得たとき以外は、日本国内の港間における貨物(保税輸送中の輸出入コンテナ貨物も含みます)又は旅客の沿岸輸送を行うことが出来ないこととしています。

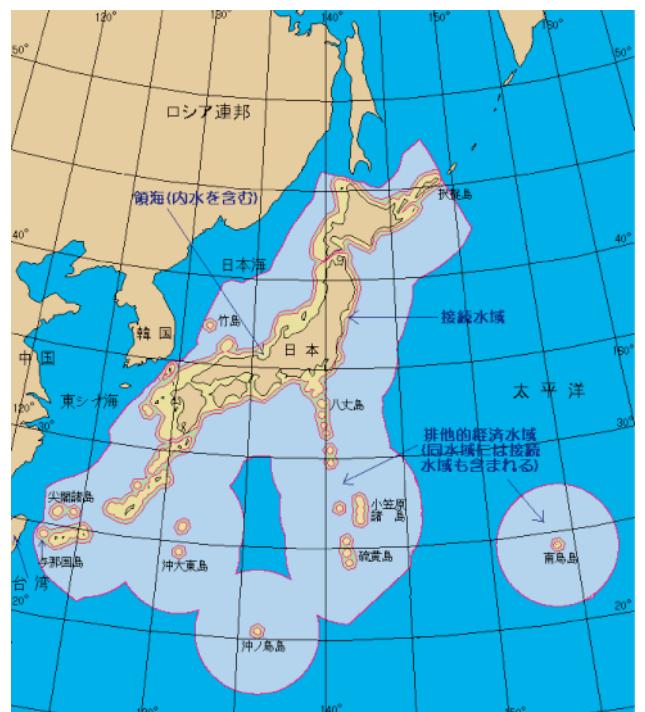
このように内航輸送を自国船に留保するカボタージュ規制は、今日においても世界の海運国において広く採用されグローバルスタンダードとして世界

共通のルールとなっています。日本は輸送量、国内輸送の活動シェアにおいて、三つの指に入る世界有数の内航海運国ですが、米国、中国をはじめ世界有数の内航海運輸送量の多い国は厳しいカボタージュ規制を行っております。

しかしながら、外航海運検討会、国際コンテナ戦略港湾委員会の一部委員からは、カボタージュ規制の緩和を各国に先駆けて実施すべきであるとの見解が示されています。内航海運業界としては、カボタージュ規制の大幅な緩和・廃止が行われた場合、以下の通り安定・安全輸送、国の安全保障が担保されないこととなることから、カボタージュ規制の堅持を主張しているところです。

【日本の経済上の安全保障】

同規制が緩和、廃止されれば、外航船と同様に数年を経ずして内航の日本籍船舶は極端に減少し、日本人船員を配乗・育成する場がなくなります。外国籍船に日本人船員を配乗して内航輸送の用に供することはあり得ず、日本人船員も雲散霧消することとなります。この結果、国内輸送を日本人自ら行うことができず、外国籍船、外国人船員に委ねることになり、経済的安全保障が確保されないこととなります。



【安全航行への危惧】

平成21年10月27日、関門航路内にて航行中の海上自衛隊所属の護衛艦「くらま」(5,200トン)と韓国/日本間航路に就航している韓国船籍のフィーダーコンテナ船「カリナ・スター」(7,401トン)が衝突し、両船とも炎上した海難事故は記憶に新しいところです。

日本近海は気象、海象の変化が激しい上、内航船は一航海の時間が短く、航海の大半が船舶交通の輻輳する海域を航行し、短時間に入出港を繰り返すなど極めて厳しい運航実態となっています。外国人船員の運航する外国籍船に我が国の船舶交通の輻輳する複雑な沿岸海域を繰り返し航行させることになれば、日本沿岸の海上交通は大変な危険性を秘めた状態となることを強く認識する必要があります。

【日本国の有事、災害、治安対策等の安全保障】

現在、内航海運は、国民保護法に基づいて指定された特定事業者に対する有事における内航輸送の従事命令(武力攻撃事態対処法に基づく住民の避難・避難住民等の救援・攻撃による災害への対処等国主導で措置)、国が災害の救助その他公共の安全維持の為に必要と認めた場合の日本籍船舶に対する海上運送法上の航海命令、地方自治体と内航海運の大規模災害時における輸送協力協定、テロ活動、領海侵犯、武器・麻薬の密輸等について海上保安庁の行う治安活動への協力要請に基づく監視活動等々の受け皿となっています。しかし、カボタージュ規制が大きく緩和・廃止されることになれば、日本籍船が大幅に減少し、国の命令や自治体への協力に応じる船はなくなります。

長大な日本沿岸および排他的経済水域における治安確保、有事や大規模災害時における対応を、外国船が増加する中で海上保安庁の船艇、海上自衛隊艦船のみで実施することとなり、その船隊規模の大幅な拡大と人員の増強が必要となり、莫大な時間と費用がかかることとなります。

そもそも日本の国内産業において、外国人船員の乗った外国船は安いからという理由で国内での営業を認めることは、日本人労働者をコストの観点か

ら排除するという考え方であり、陸上産業と同様にとっても容認できるものではありません。

国交省の基本的な考え方は、国家の安全保障、地域住民の生活物資の安定輸送、船員の雇用の確保等の観点から自国内の物資又は旅客の輸送は原則として自国船に限ることが国際的な慣行となっており、我が国においても、基本的に従来からの制度を維持することとしています。

内航業界としては、是非この方針を堅持すると同時に安易な沿岸特許を認めないよう主張しておりますので、皆様のご理解をお願いしたいと思います。

日本内航海運組合総連合会ホームページ
<http://www.naiko-kaiun.or.jp>

商船系の国立高等専門学校が Web講演会を開催

— 当協会林副会長が講演 —



講演する当協会林副会長

当協会は優秀な海技者確保のため、2008年7月、「人材確保タスクフォース(以下、人材確保TF)」を設置し、海事教育機関とも連携しつつ各種活動を行っている。

一方、商船系の国立高等専門学校(富山・鳥羽・広島・大島・弓削の5校、以下5高専)は、文部科学省の現代GP*制度を活用して、1校における講義がリアルタイムで他4校においても聴講でき質疑も可能な「Webビデオ会議システム」を整備し、教育に活用している。

今般、5高専は、2010年1月7日、富山高専(射水キャンパス)において、このシステムを活用したWeb講演会を開催し、当協会の林忠男副会長(人材確保TF座長)が「日本人船員育成への期待」と題し講演した。

当日は、5高専の教員を中心に計78名の参加者があり、「外航海運の現状と今後の見通し」、「商船高専に望むこと」等の講演について熱心に聴くとともに、活発な質疑応答が行われた。

5高専は今後もこのWeb講演会を各校持ち回りで開催するとのことであるので、当協会も可能な限り協力し、引き続き、優秀な海技者の確保に向けた地道な活動を全力で行ってゆくこととしている。

* 現代GP (Good Practice) : 文部科学省が推進している「現代的教育ニーズ取組支援プログラム」。
教育の質向上に向けた教育改革の取組を促進するため、財政的なサポートや幅広い情報提供を行っている。

(海務部:宇佐美)

五商船学科連携 WEB 講演会
富山、鳥羽、広島、大島と弓削の五商船学科による双方向・同時開催
講演: 「日本人船員育成への期待」
講師: 社団法人日本船主協会・副会長 林 忠男 様
五商船学科の多くの先生方のご参加をお待ちしております。
日時: 平成 22 年 1 月 7 日(木) 11:00~12:00
場所: 富山高専(射水キャンパス) 専攻科オープンセミナー室(2階)



会場の様子

第4次派遣部隊が 横須賀港、佐世保港を出港

— 政権交代後2度目の護衛艦隊派遣 —

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処にあたる第4次派遣部隊として、海上自衛隊の護衛艦「おおなみ」が1月29日に海上自衛隊横須賀基地を、護衛艦「さわぎり」が1月30日に同佐世保基地をそれぞれ出港した。

横須賀基地においては「おおなみ」出港にあたり、楠田大蔵 防衛大臣政務官出席の下、出港行事が行われ、佐世保基地においても「さわぎり」出港行事が行われた。当協会からは、横須賀には林副会長他が出席、佐世保には保坂海務部長他が出席し、両艦の派遣部隊の指揮官らに花束を贈呈して護衛艦の乗組員の方々に感謝の意を表した。

今後、両艦はアデン湾海域に到着次第、第3次派遣部隊の護衛艦「たかなみ」、「はまざり」に代わり、護衛活動を開始することとなる。

(海務部・山内)



楠田大蔵 防衛大臣政務官より南孝宣隊司令および隊員への訓辞



参列者の見送りと当協会より感謝のメッセージ



南隊司令等への花束贈呈



出港する護衛艦「おおなみ」(横須賀)



出港する護衛艦「さわぎり」(佐世保)

FROM >>> UNITED KINGDOM LONDON

ロンドン便り

ドイツ船主協会への訪問



2010年に入ってからイギリスは30年ぶりとも云われる寒波に見舞われ、朝夕の気温は氷点下、日中も最高気温が1~2度程度という日が続き、航空写真で見ると国全体が雪で覆われ真っ白になった時もありました。春、夏の訪れが恋しいと思いながら、今回は小職が2009年8月にドイツ船主協会(Verband Deutscher Reeder。以下「VDR」)を訪問した時のお話をさせて頂きたいと思います。

この訪問は、VDRで国際海運政策問題を担当しているDaniel Hosseusさんが、世界の主要海運国の船主協会であるVDRと当協会との協力・友好関係を深めるという目的で企画してくれました。Danielさんには、2008年3月のCSG(Consultative Shipping Group。*1)の東京会合に合わせ、当協会のアレンジで開催したICS(International Chamber of Shipping。*2)の国際海運セミナーにVDRを代表して参加してもらい、それ以降は連絡を取る機会がありませんでしたが、小職がロンドンに着任して間もない2009年6月9日にブラッセルで開催されたECSA(European Community Shipowners' Association。*3)の会議で再会しました。

VDRは、ベルリンに次ぐドイツ第二の都市であるハンブルグにあります。ご説明は不要かと思いますが、ハンブルグは、古くから港湾商業都市として発展し、コンテナ貨物用の広大な敷地を備え、造船と船舶修理用の大きなドックを有する港は、ドイツ第一、EU第二の港湾規模を誇り、大小約500の海

運関係企業があるといわれる国際港湾都市です。港湾都市といっても、エルベ川の河口から約100kmもさかのぼったところにある河川港なので、日本の港町のイメージとは多少異なります。人口は約180万人で、音楽家のメンデルスゾーンやブラームスの生誕地であり、ベートルズが下積み時代に活躍したことでも知られているそうです。

VDRは、1907年に創設され、正準会員を合わせて約240社を有する巨大な船主協会です。当協会とは異なり、船主・オペレーター等の正会員の他に、船級協会(Germanischer Lloyd)など「ドイツ商船の経済、社会、政治的利益を代表する組織」が準会員として加盟しています。

Danielさんによると、貨物船、客船、フェリー等を含めドイツには約450の海運会社があり、その全てがVDRに加盟しているわけではありませんが、総トン数では約90%を占めているそうです。また、ドイツ船主の所有船舶は、2008年5月現在で、3,448隻(72.7百万総トン)で、そのうち約60%がコンテナ船であり、同船種の所有については世界一です。

VDRの組織につきましては、Danielさんの他に、環境、海・工務、法務・税制、船員、交通政策、ロジスティ



Mrs. Ordemann



VDR&JSAスタッフ(右より、Daniel氏・Paddy・Dr Nöll・筆者)



ハンブルグの町並み



ドイツ船主協会 (VDR) の入居するビル

クス、総務・統計、広報等の問題を担当される方々がいます。各担当者は、個室が与えられ、海運アドバイザーとして業務に従事しており、2名のManaging Director (MD) が分担して担当者を監督するというフラットな組織になっています。各担当者の効率性を重んじている様子ですが、一方でMDのひとりであるMrs. Ordemannさんは、冗談半分で「個人主義の傾向が強く、隣の部屋の人が何をしているのかについて関心がないのは問題」と仰っていました。

このVDR訪問では、Danielさんが厳密なスケジュールを用意してくれたおかげで、限られた時間ではありましたが、VDRの主要スタッフと効率よく面談することができ、また、Dr. NöllおよびMrs. Ordemann両MDをはじめ、各スタッフに非常に温かく迎えて頂きました。心から感謝しています。(余談ですが、厳密なスケジュールを立てるところなどはドイツ人と日本人は似たようなマインドだと感じます)。また、Danielさんとは、ドイツと日本は世界の主要海運国の中でも共通点が多いことから、今後も緊密に協力していくことを約束してきました。

当協会欧州地区事務局の業務は、国際海事機関(IMO)やICS等の会議への対応等のほか、関係船主協会との協調・友好関係の維持・強化も重要であり、VDRのように訪問できる機会は少ないと思いますが、会議の場等を通じ、できる限り関係を築き上げていきたいと考えております。

*1: CSG(Consultative Shipping Group:海運先進18カ国当局間会議)

欧州、日、韓、星、加の18ヶ国の海運当局によって構成。1962年の発足当時は、米国の保護主義的な海運政策に対処すること等を主な目的としていたが、近年は、一部非OECD国等による海運規制への対応などCSG国に共通する海運政策対話の場。約2年毎の対米会合の他、2008年3月の東京会合のような独自会合等を開催。現在の議長はデンマーク。

*2: ICS (International Chamber of Shipping;国際海運会議所)

国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年に設立された組織で、本部をロンドンに置く。1948年に現在の名前に変更された。当協会は1957年4月に加盟。自由主義海運を標榜するとともに、船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進させることを目的とする団体。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム等に関し具体的な検討を行い、IMO等において海運業界を代表する組織として活動している。
ウェブサイト:<http://www.marisec.org/>

*3: ECSA (European Community Shipowners' Association: 欧州船主協会)

EUおよびノルウェーの船主協会が構成する船主協会。1965年創立のCAACE (Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes) が前身。1999年に現在の名称に変更。本部をブリュッセルに置く。欧州海運の利益向上を図り、海運企業が荷主と消費者利益のために自由競争市場において、欧州および国際通商に貢献することを目的とする。

ウェブサイト:<http://www.ecsa.be/>

(欧州地区事務局 駐在員 本澤 健司)

「日本海運の現状(2010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(2010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:根本)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL:03-3264-7174 FAX:03-5226-9166

E-MAIL: pln-div@jsanet.or.jp

「日本海運の現状(2010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



海運日誌

January 2010



前原誠司国土交通大臣へ海賊事件への対応について要望書提出

<p>1月5日</p>	<p>1月11日～15日</p>	<p>1月14日</p>
<p>当協会は、新年賀詞交換会を東京にて開催した。</p>	<p>IMO第41回訓練・当直基準小委員会(STW)がロンドンにて開催された。(P.4海運ニュース参照)</p>	<p>「国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議」の第2回会合が開催された。</p>
<p>1月14日</p>	<p>1月15日</p>	<p>1月15日</p>
<p>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、2009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406件発生しており(2008年は293件)、その中でソマリア周辺での事件が半数以上(217件)を占めている。</p>	<p>当協会は、ソマリア沖・アデン湾の海賊問題に対し、護衛頻度を増加するなど護衛活動をより効果的に実施するため、あらゆる手段を検討いただくよう前原誠司国土交通大臣に要望書を提出した。さらに18日には、北澤俊美防衛大臣に同様の要望書を提出した。(P.2 SHIPPING フラッシュ参照)</p>	<p>国土交通省成長戦略会議の「外航海運検討会(座長:柳川範之・東京大学大学院経済学研究科准教授)」の第3回会合が開催された。</p>
<p>1月21日</p>	<p>1月21日</p>	<p>1月22日</p>
<p>国土交通省政策会議の第8回会合が開催された。</p>	<p>「国際コンテナ戦略港湾検討委員会(座長:黒田勝彦・神戸大学名誉教授)」の第2回会合が開催された。</p>	<p>国土交通省成長戦略会議の「外航海運検討会」の第4回会合が開催された。</p>
<p>1月22日</p>	<p>1月25日</p>	<p>1月25日～29日</p>
<p>国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対象とした2009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、2009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5件(前年は12件)あり、発生箇所としては東南アジア周辺が2件(前年:5件)、アフリカ周辺3件(うち1件はソマリア沖、前年:5件)となっている。</p>	<p>交通政策審議会海事分科会船員部会(部会長:小杉丈夫弁護士)の第11回会合が開催された。</p>	<p>IMO第52回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)がロンドンにて開催された。</p>
<p>1月26日</p>		
	<p>国土交通省政策会議の第9回会合が開催された。</p>	

船協だより

公布法令（1月）

- ③ 内航船舶輸送統計調査規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第1号、平成22年1月29日公布、平成22年4月1日施行)

国際会議の予定（3月）

会議名：ASF SHIPPING・エコミックス・レビュー委員会(SERC)第22回中間会合

日程：3月1日～2日

場所：東京

会議名：IMO第14回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR)

日程：3月8日～12日

場所：ロンドン

会議名：IMO第60回海洋環境保護委員会(MEPC)

日程：3月22日～26日

場所：ロンドン

陳情書・要望書等（1月）

提出日：1月15日

宛先：前原誠司 国土交通大臣・海洋政策担当大臣

件名：ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対応について

要旨：ソマリア沖・アデン湾海域における海賊事件が減少する兆しが見えないことから、護衛頻度を増加するなど護衛活動をより効果的に実施するため、あらゆる手段を検討いただくよう要望した。

提出日：1月18日

宛先：北澤俊美 防衛大臣

件名：ソマリア沖・アデン湾における海賊事件への対応について

要旨：同上



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	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	54,181	51,775	2,808	▲376.9	▲408.4
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
11	4,991	4,619	371	▲6.3	▲16.8
12	5,412	4,868	544	12.0	▲5.5

(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 年月	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
2009	93.53	86.00	100.80
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
12	89.55	86.90	92.06
2010 1	91.16	89.20	93.30



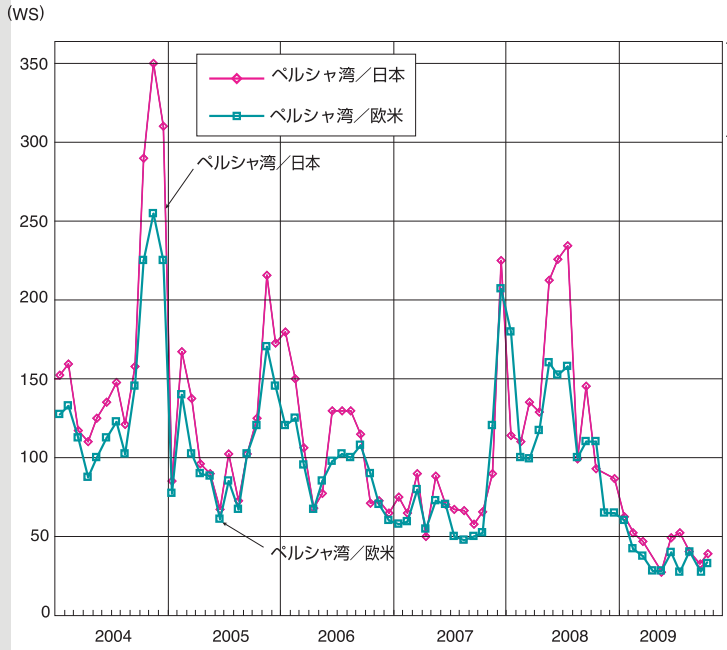
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

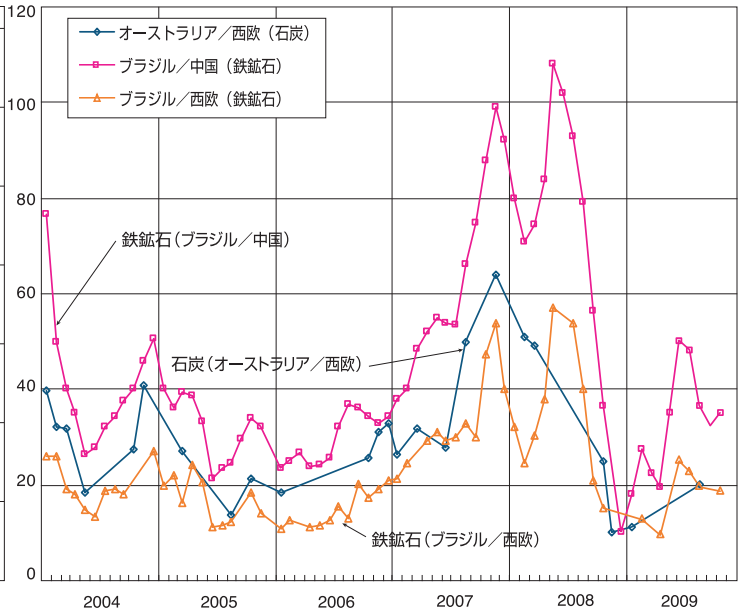
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	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
12	11,431	0	11,431	1,668	273	0	9,490	0	0	0	24,093	3,407
2010 1	11,847	0	11,847	2,043	76	0	9,592	0	0	0	24,697	8,693

(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					
	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	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	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	99.00	40.00	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	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	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)

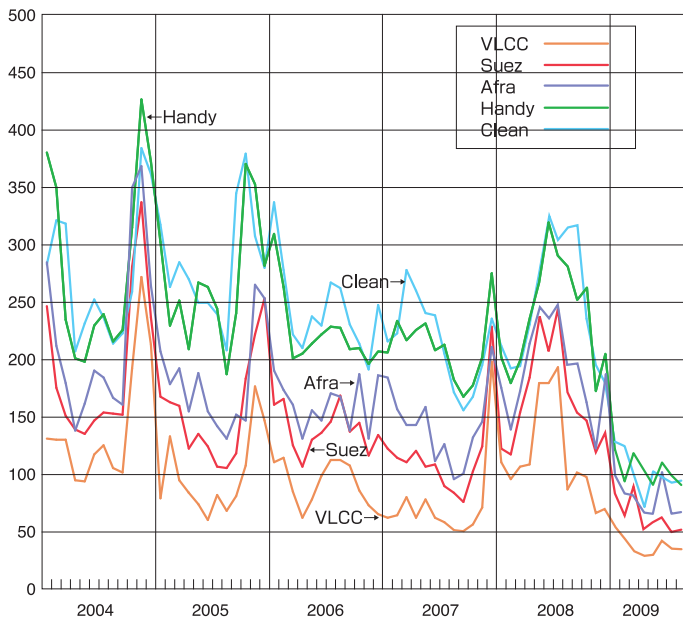
(単位：ドル/トン)

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	—	—	—	—	—	—

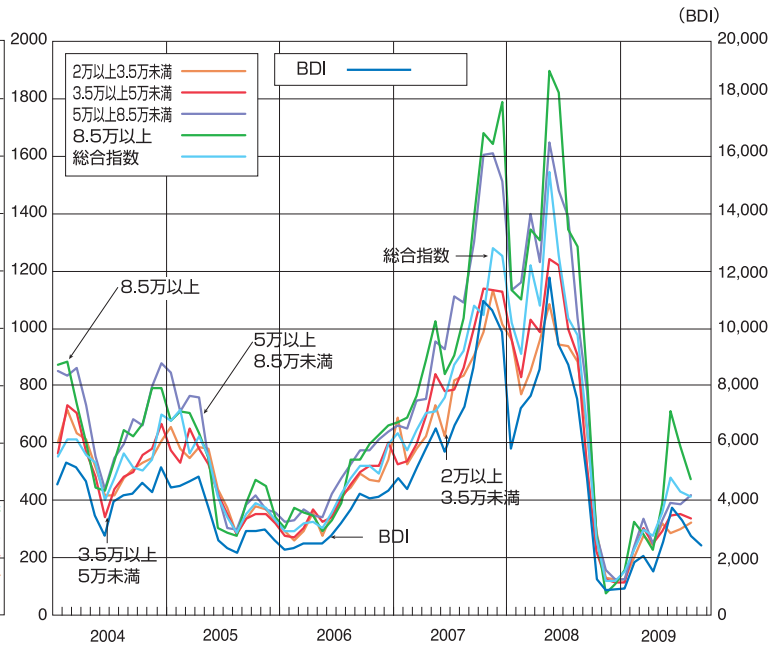
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。③ グラフ値はいずれも最高値。



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	96
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

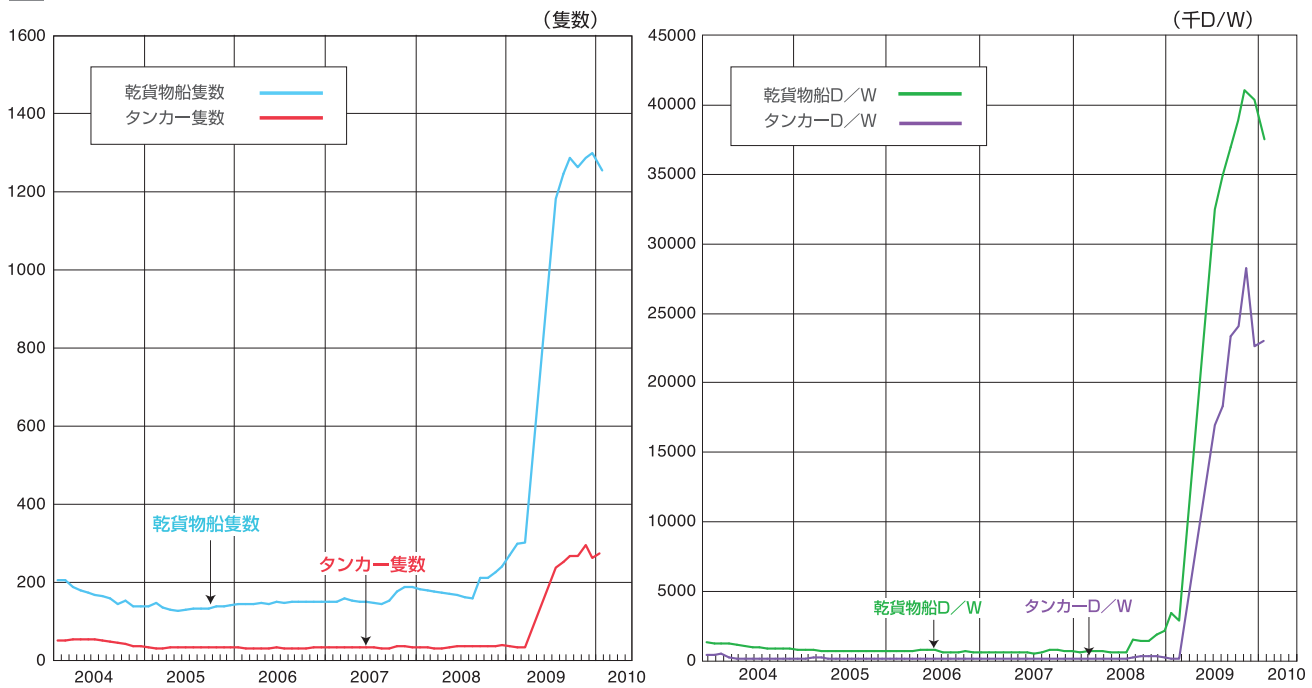
7 貨物船定期用船料指数

月次	2006		2007		2008		2009						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	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	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	2008						2009						2010					
	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	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249	1247	—	37551	275	—	23013
2	179	749	680	35	108	157	298	2772	3452	36	183	220						
3	176	710	699	33	104	150	301	2580	2878	35	183	219						
4	173	714	697	33	104	150	—	—	—	—	—	—						
5	172	668	687	35	105	153	—	—	—	—	—	—						
6	167	614	644	38	103	148	—	—	—	—	—	—						
7	163	595	615	38	103	148	1177	—	32412	237	—	16904						
8	159	584	611	37	101	146	1240	—	34916	251	—	18283						
9	211	1491	1515	39	150	248	1284	—	36877	270	—	23336						
10	212	1485	1490	39	206	330	1265	—	38849	270	—	24012						
11	226	1475	1483	39	203	325	1288	—	40959	292	—	28440						
12	242	1832	1934	40	266	360	1296	—	40625	269	—	22818						

(注) Lloyd's Inactive Vessels による。



編集雑感

年が明けて受験シーズンが始まりました。私事で恐縮ですが、昨年長男が大学を受験し、入学検定料や授業料の高さに驚きました。入学検定料1万円が3万5千円に、私が通った大学の学費は卒業した1986年と比べて2.7倍に高騰しています。その間それだけ給料が増えたとは実感出来ず、家計が負担増を受け入れざるを得ない教育費、特に大学の学費に何らかのしわ寄せがあったと思えてなりません。

総務省の提供する消費者物価指数の推移を見ても、高校に比べて大学の学費の上昇が激しく、国立も私立も80年半ばから90年半ばまでの10年間、毎年4%を超えて上昇し、8%上昇した年もありました。奨学金の返済が滞っていると云われますが、私立文系4年間の学費4百万円、私立理系で大学院まで学ぶとその倍額近い学費を金利つきで返せと言われても簡単ではないでしょう。また、一時ゆとり教育が導入され、公立小中学校の教科書は驚くほど薄くなりました。公立では学べないと私立校が人気を集め、塾に行く子供が増えました。人気がある私立校や

塾は大学並みの授業料を取ります。政府のデフレ宣言にもかかわらず、今年も授業料を値上げする学校が少なくありません。このような教育費の負担増がなくても、消費税が導入され、社会保障費の負担が増えている子育て世代の家計は昔に比べて苦しくなっています。子供を産みたくても産めないのが実情ではないのでしょうか。

IT革命によりコミュニケーションが飛躍的に進歩し、世界を舞台に働けるようになってきた今、求められているのは動かせないハードへの投資ではなくソフトパワーの育成です。学費を免除し、英語で授業を受ける事が出来る、日本人だけではなく、世界の子どもたちが夢を追える大学が日本にあっても良いと思います。一人でも多く世界で活躍出来る子どもたち、日本を応援してくれる子どもたちが育ってくれることを期待します。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ
情報広報チーム長 高崎 俊明

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
	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

昨年12月29日は、千葉港から三崎港まで臨時運航されたジェット・foilに乗ってきました。三崎港周辺で開かれる「三崎まぐろ祭り年末ビッグセール」に合わせ、市と国が共同で行う海上交通実験プロジェクト事業の実証実験として実施されたもので、市政だよりで紹介され申し込んでいたものです。

臨時運航との珍しさも手伝ってか有料ではありませんでしたが当日は往復ともに市民で満席でした。東京湾のほぼ南北を往復するような片道90分弱の行程で、冬の快晴の空の下、「海ほたる」や「風の塔」、富津岬、鋸山、みなとみらい地区、横須賀の火力発電所などが眺められる一方、洋上ではコンテナ船や、自動車専用船が航行していました。視界の中のプレジャーボートに比べると一層大きく感じられるもので、乗客の視線は自然と巨大な船に……。街中では見ることがない商船を直に見てもらおう良い機会になったのではないかと思います。(た)

せんきょう 2月号 No.595 (Vol.50 No.11)

発行：平成22年2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
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。）
1写真真提供：http://shipphoto.exblog.jp

今月の表紙

冬の港

冬から春先にかけての港は、航路によっては流氷に覆われることも。氷をかきわけて、今日も人々のために船は進んでいきます。