

# せんきょう

2010  
**3**  
No.596

## 海運ニュース

### 国際会議レポート

1. 船体付着による有害生物の移動を最小化する  
国際的取り組みの議論が開始される

IMO第14回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG14)の様式について

### 内外ニュース

1. 水先人指名制に係るトライアル事業の拡大  
1年後の上限額見直しの際にトライアル事業の成果を反映
2. ソマリア沖・アデン湾での海賊事件が倍増  
2009年の海賊事件発生状況

## 巻頭言

『母校に

帰ろう』

日本船主協会 常任理事

三光汽船株式会社 代表取締役社長

松井 毅



## Contents

巻頭言 ..... 1

### 『母校に帰ろう』

日本船主協会 常任理事 三光汽船株式会社 代表取締役社長 / 松井 毅

海運ニュース ..... 2



#### 1. 船体付着による有害生物の移動を最小化する 国際的取り組みの議論が開始される

IMO第14回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG14)の様式について



#### 1. 水先人指名制に係るトライアル事業の拡大

1年後の上限額見直しの際にトライアル事業の成果を反映

#### 2. ソマリア沖・アデン湾での海賊事件が倍増

2009年の海賊事件発生状況



困み記事 ..... 9

#### 日本人船員(海技者)に関するDVDおよび小冊子 「海の上のプロフェッショナル」

#### 内航海運、旅客船・フェリー、離島航路への 支援などを盛り込んだ決議を採択

—海事振興連盟 尾道タウンミーティングの様式—

#### 日本船主協会の海運PR出版物等のご案内

海運日誌(2月) ..... 14

船協だより ..... 15

海運統計 ..... 16

機関誌「せんきょう」廃刊のご挨拶 ..... 20

編集雑感 ..... 21

編集後記 ..... 21

# 『母校に帰ろう』

日本船主協会 常任理事  
三光汽船株式会社 代表取締役社長 / 松井 毅



昨年6月に、私の母校(高校)から講演の依頼があり、広島県福山市に帰省する機会があった。未来を担う若い人達が、海運に興味を持ち、少しでも理解を深めてもらえればと「海上輸送と海運業の役割」という題目で約1,000人の現役高校生を対象に講演した。四方を海に囲まれた我が国の輸送手段としての船舶、資源確保と海運業の役割、安全輸送と環境保全などの観点から話しをし、反応は今ひとつであったが、海上自衛隊の護衛艦にエスコートされアデン湾を航行する船団をフィルムで紹介した現代版海賊事情には、多くの学生が大変驚いたようであった。皮肉にも海賊によって「海運立国日本の商船の役割」が認識されたといってもいいのではないだろうか。

高度成長と呼ばれた1960～70年代、日本の海運業は日本の産業の成長とともに隆盛を極め、日本人外航船員、日本籍船、ともに戦後のピークを迎え、1974年には船員数56,833名、日本籍船1,427隻となったが、その後ドル・円交換レートの円上昇の影響をもろに受けコスト競争力の低下とともに斬減し、1985年には30,013名、1,028隻となり、現在では夫々1/10に満たない2,621名、98隻のみとなっている。この間日本商船隊は海外籍船の用船と、外国人船員の配乗により世界の船腹量の12%を超えるシェアを有し、日本発着貨物の積取比率も62%を超えて維持されている。この展開の中で、航海の安全と安定した輸送サービスの技術的側

面を支え、外国人船員の教育・訓練の機能を担ってきたのは日本人船員であり、その大きな役割は、将来も変わることはないと思われる。

世界経済の拡大が進むなか、近年の世界海上荷動のトン数は年平均5%弱の増加を示し、三国間輸送を含めた日本商船隊の輸送量の伸び率も3%台を保持している。海運立国日本の復活に向けて一層の努力が必要だと考えている。

外航海運の国際的な競争基盤の確立、即ちイコールフットイングの実現とともに、船員教育に携わる大学と商船高専の卒業生のうち、外航船社に就職する割合が40%を切る状態から脱却できる環境作りにも船社なりに力を注がねばとの思いを強くしている。海事産業の一翼である造船業を中心に、昨年5月に今治市後援による海事展とシンポジウムが盛況であったこと、また最近同市で行なわれた高校生を対象として、先輩である船社代表による海運セミナーなど、地域を中心とした広報・啓蒙活動が行われていることは、海運業に身を置く者として大変心強い思いである。

母校に帰り若い人達に語りかけ、思いを伝えたなかから、海運業に身を投じようという人が一人でも掘り起こされるなら、大変喜ばしいことではないだろうか。

# 1 船体付着による有害生物の移動を最小化する国際的取り組みの議論が開始される

## IMO第14回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG14) の模様について

国際海事機関(IMO)の第14回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG14)が、2010年2月8日から12日まで、ロンドンにおいて開催され、船体付着による有害生物の移動を最小化するための国際的取り組みの議論が開始されたほか、排ガス規制実施に関するガイドラインやバイオ燃料混合物の輸送に関するガイドラインなどに関する審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

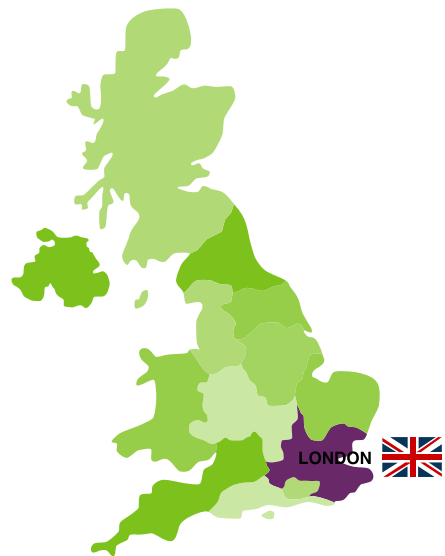
### 1. 船体付着による有害水生生物の移動を最小化する国際的な方法

2009年3月のBLG13において「船体の生物汚損に関する作業部会(コレスポンスグループ:CG)」の設置が了承され、ガイドライン(GL)案の作成など、船体付着物の越境移動の抑制のための検討が行われていた。

今次会合では、CGにて検討されていた「船体付着による有害生物の移動を最小化するためのGL案」が提出されていたが、非強制であるにもかかわらず強制要件であるかのような記述となっていたため、わが国より下記内容のコメントを提出していた。

- ① 実効性の観点から、GL案は船体に生物が付着していない状態の維持を目的とするのは適切ではなく、可能な限り生物の付着を最小限に抑えることを目的とすべきであること
- ② 船体をクリーンに保つためには、防汚塗料による対策に限定せず、水中洗浄(IWC)等の各種対策を有効に活用する必要があること
- ③ GL案ではポート・ステート・コントロール(PSC)の要件が規定されていたが、非強制のGLとしては不適切であることから、この要件を削除すること、など

審議の結果、わが国の提案は多くの国・団体の賛同を得て、同GL案は強制的表現を削除する方向で修正



された。

なお、時間の関係でGL案は最終化できなかったことから、次回のBLG15(2011年2月頃)での最終化に向けて再度CGが設置され、引き続き議論を続けることが合意された。

### 2. バイオ燃料の輸送要件

今次会合では、前回会合(BLG13)に引き続き、船上でのバイオ燃料混合作業およびバイオ燃料混合物の輸送要件に関する議論が行なわれた。

#### (1) バイオ燃料の船上における混合作業

前回会合では、航海中のバイオ燃料の混合作業を禁止することが合意されていたが、今次会合では安全確保の観点から、その旨の規則をSOLAS条約第VI章に新たに含めること、さらにMALPOL条約附属書IおよびIIにも同規定を参照する規定を盛り込むことが合意された。

また、前回会合で港における混合作業についても検討することが議長より指示されていたが、審議の結果、「港」の定義が明確でないことから、引き続き検討を継続することになった。

## (2) バイオ燃料混合物の輸送

前回会合では、バイオ燃料混合物の輸送に関するGLの検討が行われ、適用期限を2011年6月30日までとする暫定GLが策定されていた。

今次会合では暫定GL失効後に適用される正式なGLの審議が行われ、下記の取り扱いが合意された。(下線部が暫定GLとの主な変更点)

なお、本GLは、暫定GLの有効期限が切れる2011年7月1日から適用され、脂肪酸メチルエステル(FAME)、エタノールおよび植物油と鉱物油の混合物にのみ適用される。

### Band 1: 鉱物油分75%以上の混合物

- ・MARPOL条約附属書I(油)の適用対象貨物として運送する。
- ・油排出管理制御装置(OEMD)が正常に作動することが承認されたものでなければならず、正常に作動しない場合には貨物残渣および洗浄残渣はすべて陸揚げする。

### Band 2: 鉱物油分1%以上75%未満の混合物

- ・MARPOL条約附属書II(有害液体物質)の適用対象貨物として運送する。
- ・有害液体物質の中で汚染度の高い物質として取り扱われる。

### Band 3: 鉱物油分1%未満の混合物

- ・MARPOL条約附属書IIの適用対象貨物として運送する。
- ・混合物中の大部分を占める液体化学品に係る運送要件が適用される。

\*Band2によらず、三国間合意に基づき特定の商品名にて輸送することもでき、その場合、当該商品名、および査定された汚染分類等はIMOから各国に周知される。

## 3. 大気汚染防止

### (MARPOL ANNEX VI) 関係

MEPC58(2008年10月)にて採択されたMARPOL条約附属書VIおよびNOxテクニカルコードの改正により、2016年以降の建造船は、厳しい窒素酸化物(NOx)の排出規制に対応する必要がある。これに対し、わが国は大幅なNOxの削減が可能である選択式触媒還元脱硝装置(SCR)を開発するとともに、その認証方法「SCR付エンジンの認証方法ガイドライン(GL)案」をBLG13(2009年3月)に提案した。審議の結果、同GL案はBLG14で引き続き検討することで合意されていた。

今次会合において、わが国は、BLG13での審議を踏まえて修正した同GL案を提出した。わが国は、SCR付エンジンに対して検査を実施するスキームAと、大型エンジンではエンジンとSCRが別々に生産され、船上で統合されるという実態を踏まえ、エンジンとSCRを個別に検査し、船上で統合して確認試験を実施するスキームBの2つの認証方法(選択可能)を提案した。

本提案に対し、スキームBについて、NOxテクニカルコードの解釈上、分離して検査することは認められないとの意見と、実態を踏まえると不可欠であるとの意見等が述べられ、今次会合では結論に至らなかった。このため、CGを設置し、次回BLG15(2011年2月頃)での最終化を目指すことになった。

(海務部:松田・河本)



# 1 水先人指名制に係る トライアル事業の拡大

## 1年後の上限額見直しの際にトライアル事業の成果を反映

水先料金は平成20年4月1日より上限認可・届出制へと移行するとともに、併せて水先人指名制が導入された。しかしながら、こうした制度上の改正が行われたにもかかわらず、指名制は十分に機能していない状況で、また、料金の多様化等もなかったことから、当協会は改善に向けて、関係各方面への働きかけを行ってきた。また、政府の「規制改革推進のための3か年計画(再改定)」においても、水先業務の新たな引き受けルール等について検討すべきことが盛り込まれた。そのような状況下、平成21年2月に交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会(以下水先小委員会)が設置され、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成に向けた審議が進められ、平成21年6月25日開催の第4回水先小委員会において、当面「指名制トライアル事業」を実施することが適当とする報告書が取りまとめられ、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の4水先区で同事業が順次実施されている。(本誌2009年7月号P.17参照)

### 1. 指名制トライアル事業の進捗状況と 拡大計画

同事業は2つの段階に分けて実施し、まず必要な基礎データを収集することを目的として、対象範囲を限定し、速やかに短期間で行う「第一段階」が平成21年7月より順次実施され、次いで対象をより一般化して行われる「第二段階」へと移行することとされ、同年12月には、新たな料金も含んだ事前指名契約に基づく業務も一部で始まった。なお、届出られた料金の概要は、トン数加算額に関し、4万総トンを超え6万総トン以下の部分については通常料金の3割引、6万総トンを超える部分について同4割引とされている。

しかしながら、第二段階の対象範囲は第一段階と同様で非常に限定的なものであり、かつ今後の拡大スケジュールについても不透明であったため、当協会は同事業の推進に関連して、早急な対象船および対象水先区域の拡大とそのスケジュールの開示について、日本水先人会連合会に申し入れを行った。

同連合会は、当協会の申し入れに対し、4水先区におけるトライアル事業の対象船舶をまず平成22年2～3月までに4万総トン超の概ね50%(1万総トン以上の水先対象船舶の約15%)、同年9月までに4万総トン超のほぼ全船(同水先対象船舶の約30%)まで順次拡大するとの基本方針を決定した。また、2月1日に

は当協会に対し、各水先区で検討された具体的計画を提示の上、計画に沿って関係水先人会が真摯に推進を図ることを確認した旨の回答があった。さらに、2月4日に開催された第6回水先小委員会において、同計画を提示した。なお、これまでの実施状況は【別表1】の通りであり、小委員会以降に拡大時期が示されたものも含め、現時点の計画の概要は【別表2】の通りである。

### 2. 水先料金に係る上限額(自動認可額) の期限延長

現行の水先料金は、上限認可・届出制への移行に当たり、原価計算書等による個別審査を省略し、申請が出されれば自動的に認可する上限額(自動認可額)が、平成20年2月15日に公示されており、その際、今後、必要経費についての見直しが想定されること、水先料の引き下げに当たり、一部の水先区において激変緩和措置を講じていること等を考慮し、2年間の期限(平成22年3月31日まで)が付されている。このため、平成22年4月1日以降の上限額はあらためて定めることとされていた。

前述の第6回水先小委員会において、国土交通省は新たな水先料金制度の運用においては、指名制が機能し、水先人とユーザーの契約により水先料金の多様化が図られること、そしてそのような適切な市場環境が

【別表1】 指名制トライアル事業の実施状況等

水先区	対象バース 船種・船型	参画 水先人数	契約 社数	備考 (第2段階業務開始日および実績等)
東京湾	①東京大井-6/7号 コンテナ船(6万GT以上) ②川崎JFK-EA、EB 大型鉱石船(7万GT以上)	40名	3社	平成21年12月9日 平成22年1月の実績31隻
伊勢三河湾	①名古屋新日鉄F-11~13 大型鉱石船(7万GT超) ②名古屋、四日市E-1、K-9 LNG船	54名	7社	平成21年12月22日 平成22年1月の実績28隻
大阪湾	①堺大阪ガス第二工場LNG基地 LNG船(4万GT超)	50名	6社	平成22年2月1日 月間約25隻の見込み
内海	①和田~東播磨 鉱石船(7万GT以上) ②関崎~部崎 コンテナ船(全長200m以上) ③関崎~苅田 自動車専用船	43名 (第一段階)	—	実施手続中 (対象は7社)

※日本水先人会連合会からの報告による(平成22年2月23日現在)。

【別表2】 指名制トライアル事業(第2段階)拡大計画

水先区	拡大時期	対象バース	船種・船型
東京湾	2月23日以降	東京区	コンテナ船(6万GT以上)
		横浜区	同上
	7月頃	全 域	ばら積船(7万GT以上)
	8月以降	全 域	1万GT以上の水先対象船舶の約30%を目標に拡大を検討
伊勢三河湾	2月25日	全 域	コンテナ船(6万GT超) 自動車専用船(6万GT超)
	8月以降	全 域	全船(4万GT超、検討中)
大阪湾	4月1日	全 域	応募13社(4万GT超)
	7月1日	全 域	全船(4万GT超)
内海	3月中	全 域	応募7社の次の船舶(4万GT超) LNG船、自動車専用船、コンテナ船、鉱石船
	7月1日	全 域	全船社(4万GT超) LNG船、自動車専用船、コンテナ船、鉱石船

※日本水先人会連合会からの報告による(平成22年2月23日現在)。

整備されることが必要であり、現在は、まず第一に指名制トライアル事業の確実な拡大・促進を図ることが重要であるとの認識の下、指名制トライアル事業を拡大・促進する趣旨から現行の上限額の期限を1年延長し、あらためて1年後に指名制トライアル事業の実施状況およびその効果を勘案して改定することで、各水先区に積極的な取り組みを促したいとの考えを示した。

この方針に沿って、国土交通省は2月22日に現行上限額の期限を平成23年3月31日まで1年延長する旨を公示した。

### 3. 今後の取り組み

当協会としては、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするようなルールの定着が適切な市場環境の整備に向け、是非とも必要であるとの認識から、4水先区におけるトライアル事業拡大の確実な実施を求め、当面、国土交通省とともに履行状況をモニターする。また、適切な市場環境の整備に向け、今後も諸課題に取り組んでいくこととしている。

(企画部:小泉)

# 2 ソマリア沖・アデン湾での海賊事件が倍増

## 2009年の海賊事件発生状況

国際商工会議所(ICC)の下部組織である国際海事局(IMB)は、2009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、国土交通省海事局は、2009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。関係各社におかれましては、海賊事件に巻き込まれた際には、関係先への通報を徹底いただきますよう、よろしくお願いたします。

### 1. 2009年IMB海賊レポート概要

2009年に報告のあった海賊事件は、前年より113件多い406件(約39%増)となり、3年連続して増加した。地域別に見ると、東南アジア地域は減少傾向にあるものの、その他の地域で増加し、特にアフリカ地域は前年比約40%増の264件となり、発生件数全体の約65%を占めた。

#### ● アフリカ地域

アデン湾／紅海を含むソマリア周辺海域における海賊事件は、前年比倍増の217件に上った。ソマリアの海賊に対し各国に積極的な対応を促す国連・安全保障理事会決議等を踏まえ、日本を含む多くの国が艦船等を派遣しており、海賊事件は前年比倍増しているものの、ハイジャックが成功した件数を見ると、2008年に45件のところ2009年は47件とほぼ横ばいであり、各国艦船等の護衛活動の成果が現れている。

2008年は海賊事件の発生はアデン湾に集中していたが、2009年の第4四半期では3分の2がソマリア東方沖での発生となっており、発生地域が拡大する傾向が見受けられる。また、ソマリア東方沖1000マイル以上の海域においても海賊事件が発生した。

2009年の47件のハイジャック事件において867名が人質となり、死者(4名)、行方不明者(1名)も出ている。2009年12月末現在、12隻の船舶と263名の人質が未だ解放されずにいる(2010年1月末現在では12隻、245名)。

#### ● 東南アジア地域

他の地域では前年に比し増加するなか、唯一東南アジア地域は54件から45件に減少し、特にインドネシアでは28件から15件へと半減した。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が、IMBは警戒を怠ることのないよう注意を喚起している。

#### ● その他の地域

極東地域は前年比倍増の23件に上った。そのうち南シナ海は、前年の0件から13件へと急増、13件のうち12件は船内に乗り込まれ、うち数件は乗組員が船橋から追い出され、短時間だったものの、操縦不能の状態となるケースがあった。

さらに、ペルー(カラオ港等)やバングラディッシュ(チッタゴン港等)も、前年より増加しており、停泊・錨泊中の警戒が未だ必要な状況である。

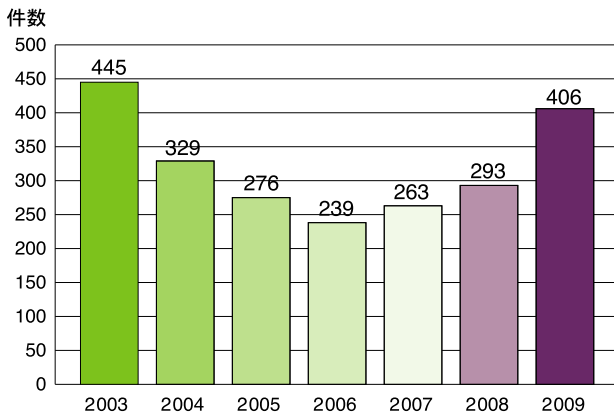
(〔表1～4〕参照)

#### 【主な事件の概要】

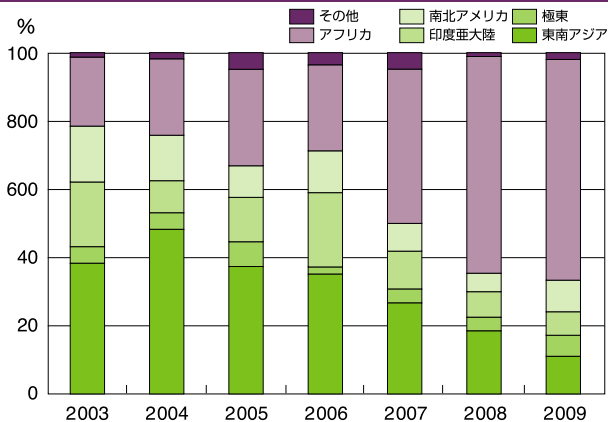
- (1) 2009年3月19日1430UTC(世界時)頃、セントビンセントおよびグレナディーン諸島籍ばら積み船'MV Titan'が、アデン湾内を航行中(北緯12度35分、東経047度21分)にAK47自動小銃と拳銃で武装した6名の海賊に襲撃されハイジャックされた。海賊は乗組員24名を人質に取り、同船を



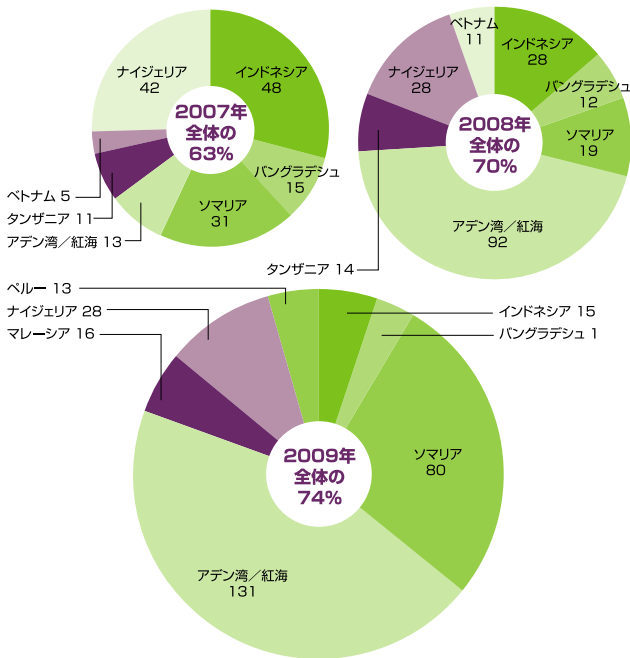
【表1】 海賊事件発生件数推移



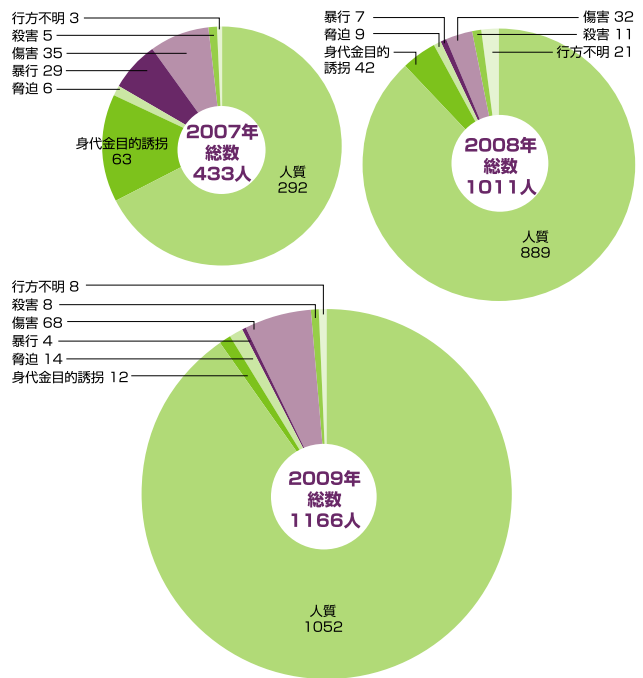
【表2】 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



【表3】 主要な海賊発生国・地域（過去3年比較）



【表4】 乗客員・乗客の被害状況（過去3年比較）



Eyl(ソマリア東海岸)へ回航した。2009年4月15日、人質、船舶共に解放された。人質を無事解放させるため身代金が支払われたと伝えられている。

- (2) 2009年4月7日1140UTC(世界時)頃、米国籍コンテナ船'MV Maersk Alabama'が、ソマリア沖を航行中(北緯06度27分、東経054度31分)に武装海賊に襲撃された。小型モーターボートから自動小銃で発砲され、結果的に乗り込まれハイジャックされた。2009年4月8日に本船は解放されたが、海賊は船長を人質に取りライフボートで逃走した。2009年4月12日、海軍は人質を救出した。海賊1名は拘留され、残りの海賊は殺害された。

- (3) 2009年11月11日0105UTC(世界時)頃、マーシャル諸島籍ばら積み船'MV Filitsa'が北緯00度35分、東経062度40分のソマリアのモガディシュの1050マイル東を航行中に武装海賊に攻撃されハイジャックされた。海賊は22名の乗組員を人質に取り、同船をソマリアへ回航した。
- (4) 2009年11月16日0942UTC(世界時)頃、ギリバス籍ケミカルタンカー'Theresa VIII'が、ソマリア沖を航行中(南緯08度00.1分、東経045度58.4分)に武装海賊に襲撃されハイジャックされた。武装海賊は攻撃を加えながら乗船した。海賊は28名を人質に取り同船をソマリアへ回航した。

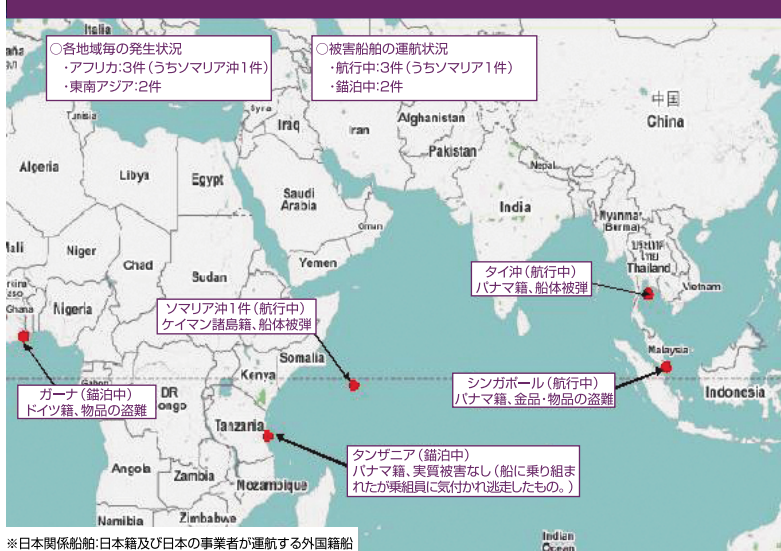
(5) 2009年12月28日0020LT(地方時)頃、パナマ籍ばら積み船'MV Nikolis'が、ナイジェリアのラゴス錨地(北緯06度20.5分、東経003度26.0分)にて投錨作業中に武装した約10名の海賊にボートから攻撃された。自動小銃で武装し、6~7名の海賊が本船に乗り込み、乗組員の私物、船用品および備品などを強奪し逃走した。乗組員のうち3名が負傷し、その中の1名は重症であった。IMB海賊情報センターは同船から被害連絡を受け、ナイジェリア当局に負傷した乗組員たちの支援を要請した。

(6) 2009年12月2日0448LT(地方時)頃、キプロス籍ばら積み船'Arya Payam'が、シンガポール海峡Tanjung Bulat沖(北緯01度18.86分、東経104度14.42分)に錨泊中、木製ボートで接近してきた5名のうちの1名が本船に乗り込み船用品を盗み出そうとした。当直航海士がこれに気付き、船内に警報するとともに、VHFにて周辺船舶へ通報した。賊は海中へ飛び込み逃走した。被害はなかった。

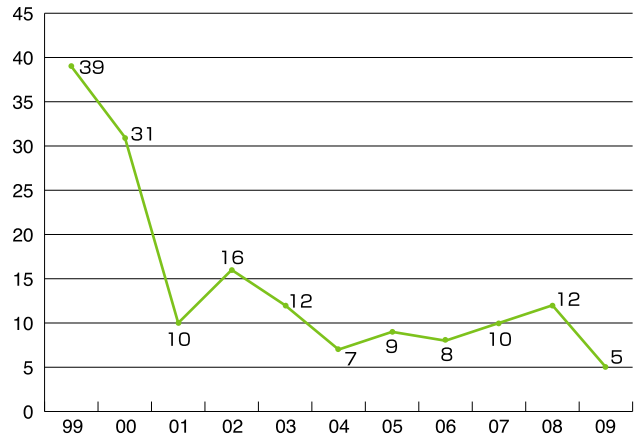
## 2. 2009年日本関係船舶における海賊等被害状況

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、2009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の状況が概要以下のとおりまとめられた。

【図6】日本関係船舶における海賊等事案について(2009年:5件)



【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)



### (1) 被害件数

2009年において、日本関係船舶が海賊に襲われた件数は5件で、昨年の12件から減少した([表5]参照)。被害船の船籍別内訳は、パナマ籍3隻、ケイマン諸島籍、ドイツ籍が各1隻、日本籍が0隻であった。

### (2) 発生海域

地域別に見ると、東南アジア周辺2件、アフリカ周辺3件(うちソマリア沖1件)発生している。

### (3) 被害状況

ソマリア沖では、ソマリア東方約900kmの海域(公海上)において、航行中の船舶が小型船から銃火器らしきものによって発砲を受け、操舵室やレーダーストに数発被弾し、追跡を受けるという事案が1件発生した。また、東南アジアでは、タイの沿岸付近(領海内)において、航行中の船舶が小型船から銃火器らしきものによって発砲を受け、居住区画に数発被弾し、追跡をうけるという事案が1件発生しているが、いずれも回避操船によって海賊の追跡を振り切っている。その他シンガポール沖を航行していた船舶に対する襲撃では、武装した賊に日本人船長等が一時拘束され、金品等が奪われる事案が発生したが、それ以外は錨泊中に発生した軽微な事案となっている。なお、被害船に乗船していた全ての乗組員に怪我等はなかった。

(海務部:山内)

# 日本人船員（海技者）に関するDVDおよび小冊子 「海の上のプロフェッショナル」

当協会は、2008年7月に「人材確保タスクフォース」を設置し、各種活動を行っておりますが、2009年、日本人船員（海技者）確保のための「船員の仕事と魅力、商船系学校を紹介するDVD・小冊子」をそれぞれ制作し、関係方面に広く配布して普及・啓蒙活動を一層強化しております。

DVDは約18分間で、外航海運会社の自動車専用船を運航する若手航海士・機関士の現場を取材した臨場感溢れるドキュメントとなっており、加えて陸上で活躍している機関士、商船系学校、さらに内航海運で働く航海士への取材等が盛り込まれております。

また小冊子は全20頁で、DVDを補完するよう以下項目についての説明をする内容となっております。

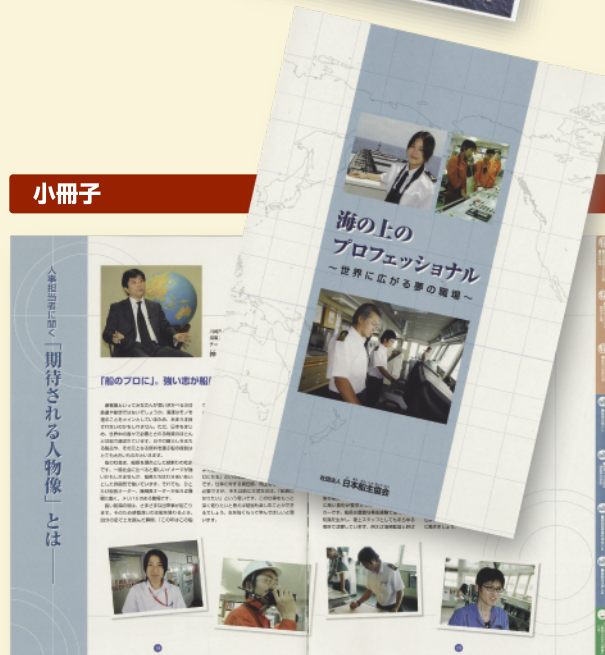
- ・ 海運の役割と重要性
- ・ 社会貢献できる仕事
- ・ 船内のしくみと船員の仕事
- ・ 船員の活躍の場
- ・ 船員の暮らし
- ・ 船員への近道は商船系の学校
- ・ 商船高等専門学校とは
- ・ 商船系大学とは
- ・ 人事担当者に聞く「期待される人物像」とは

プロフェッショナルな仕事の魅力が満載！

## DVD「海の上のプロフェッショナル」



## 小冊子



このDVD・小冊子は、中学生や高校生・教師・保護者等向けのもですが、ご希望の方には無料で配布いたします(但し送料は着払いとさせていただきます)。

つきましては、ご希望の向きは、①氏名、②会社(学校)名、③送付先住所、④連絡先(メールアドレス・電話・FAX)、⑤必要部数を記し、メール若しくはFAXにてお申し込みください。

お申し込み先

(社)日本船主協会  
海務部(労政)  
担当:宇佐美・片海

FAX:03-5226-9166

e-mail:sf-cha@jsanet.or.jp

# 内航海運、旅客船・フェリー、離島航路への支援などを盛り込んだ決議を採択



衛藤征士郎・海事振興連盟会長（衆議院議員、衆議院副議長）

超党派の国会議員等で作る海事振興連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）は、2月20日（土）、広島県尾道市において、通算8回目となる、海事振興連盟 タウンミーティングを開催した。

同会合では、国会議員と尾道市・広島県を中心とした造船、海運、旅客船・フェリー等産業界および関係官庁ならびに教育機関から約250名（主な参加者は【資料1】参照）が参加し、尾道市および瀬戸内地方における海事産業がかかえる問題をいかに解決し、発展を確保するか、等について幅広く議論し、内航海運、旅客船・フェリー、離島航路への支援を積極推進すること等を盛り込んだ「尾道決議」（【資料2】参照）を取りまとめた。

当協会からは、中本光夫理事長が出席し、トン数標準税制の拡充、船舶特別償却制度および圧縮記帳制度の恒久化など海運税制の充実ならびにわが国の貿易活動にとってきわめて重要な海域であるソマリア周辺海域における日本関係船の安全確保について要望し、決議に盛り込まれた。

（企画部：石川）

## 【資料1】

### 海事振興連盟「尾道タウンミーティング」

主な参加者（敬称略）

#### 《国会議員》

衛藤 征士郎	衆議院議員（海事振興連盟 会長）
三谷 光男	衆議院議員
和田 隆志	衆議院議員
山本 博司	参議院議員

#### 《来賓》

尾道市長	平谷 祐宏
広島県副知事	有岡 宏
広島県空港港湾部長	丸山 隆英
尾道商工会議所会頭	石川 悟
国土交通省海事局長	小野 芳清
国土交通省大臣官房技術審議官	森 雅人
国土交通省大臣官房参事官	斉藤 夏起
国土交通省海事局総務課財務企画室長	堀内丈太郎
国土交通省海事局内航課長	蝦名 邦晴
国土交通省中国運輸局長	原 克彦

#### 《発言者》

- 造船業界の現状と課題  
日本中小型造船工業会 副会長 寺西 勇
- 内航海運の業界の現状と課題  
中国地方海運組合連合会 会長 藤井 肇
- 中国地方・広島県における旅客船・フェリーの現状と課題  
中国旅客船協会連合会 会長 弓場 敏男  
広島県旅客船協会 会長 仁田 一郎
- 運輸機構との共有建造制度の現状と課題  
船舶整備共有船主協会 副会長  
中国地区船舶整備共有船主会 会長 埜野 廣文
- 外航海運業界の現状と課題  
日本船主協会 理事長 中本 光夫
- 商船高専の現状と課題  
弓削商船高等専門学校 校長 落合 敏邦

【資料2】

海事振興連盟 尾道決議

平成22年2月20日  
海事振興連盟

瀬戸内海のほぼ中央に位置し、天然の良港を持つ尾道は、平安時代以来港町として永い歴史を有しており、鉄道網・道路網の整備も得て、海陸路の要衝として発展してきた。一昨年市制110年を迎えた尾道市は、造船・海運をはじめとする海事産業が集積する海事都市として、海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、地域の競争力を強化することにより、ひいては海洋立国日本の競争力を強化するため、「海のまち」づくりを推進している。

本日、ここ尾道市において海事振興連盟タウンミーティングを開催し、造船・旅客船・フェリー、内外航海運を中心に海事産業のあり方を幅広く議論した。

一昨年秋以降の世界的な景気低迷はわが国各産業に甚大な影響を与えているが、中国地方とて例外ではない。

造船業においては、景気後退による海運市況の大幅な落ち込みの影響を受け、新造船の受注が激減している。今のところ、向こう2～3年の手持ち工事量を確保しているが、この時期にこそ、省エネ・環境を重視した高性能の船舶開発に取り組むなど競争力強化を図り経営基盤を強化していかなければならない。

旅客船・フェリー業界・内航海運は、高速道路の現行割引制度や景気後退に伴う輸送量の激減により甚大な影響を受けており、高速道路のさらなる割引や無料化が導入されれば壊滅的打撃を受けることとなる。また、現在検討されている「地球温暖化対策税」は環境に優しい内航海運に重大な影響を及ぼしかねず、同税を導入せざるを得ない場合は、課税の免除等の措置を講じる必要がある。

また、海運税制の充実を図り、内航海運の基盤強化や外航海運の国際競争力強化を進めることが不可欠である。

さらに、海事産業界において後継者不足が懸念されるなか、地域の特性を活かした人材確保・育成策を進める必要がある。

もとより、四面を海に囲まれ、生活物資や産業に必要な資源・エネルギー等を海外に大きく依存し、国内の交通・輸送体系や関連産業も「海」なくしては存立しえないわが国において、海事産業分野の維持・発展に万全の態勢で取り組んでいかなければならない。

そのために、当連盟として以下の課題に積極的に取り組んでいく。

1. きわめて厳しい状況におかれている内航海運・旅客船・内航フェリー及び離島航路に対する補助、構造改革支援の積極的推進
  2. 環境対策の一環として老朽化した内航船、官公庁船の代替建造促進による造船需要対策の推進
  3. 導入が検討されている「地球温暖化対策税」への適切な対応
  4. 交通基本法の早期制定
  5. 内航海運のカボタージュの堅持
  6. 環境対策上きわめて有効な電気推進船等の建造促進のため、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度に対する支援の充実
  7. トン数標準税制の拡充、船舶特別償却制度および圧縮記帳制度の恒久化など海運税制の充実
  8. わが国の貿易活動にとってきわめて重要な海域であるソマリア周辺海域における日本関係船の安全確保
  9. 海事産業に係わる人材の総合的な確保・育成の推進と技術・技能継承への支援
- 以上、決議する。



会場の様子

## 01 海運紹介DVD「日本の海運」 無料



DVDジャケット

### 日本の海運

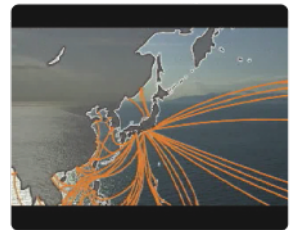
- 第1章 食材は海を越えて
- 第2章 世界をつなぐ贈り物
- 第3章 幸せを運ぶ船
- 第4章 明るい未来を運ぶため

**大好評!**  
**100,000部**  
**突破!**

2007年3月に完成した海運紹介映画「日本の海運」(18分)は、教育関係者をはじめ各方面から好評を得て、昨年2月には配布数10万本を突破するなど大変な反響をいただいております。この映画は、一般の幅広い層の方々を対象に、日常生活の中で人々が織り成す4つのショートストーリーをたどりながら、日本の海運の役割と重要性を容易にご認識いただけるようになっています。

本編は主にDVDを媒体として、教育機関・視聴覚ライブラリー・生涯学習センター・関係博物館へ配布致しましたが、これに加えて、ホームページ(<http://www.jsanet.or.jp>)にて、ダイジェスト版(1分間)をオンラインで視聴できるように一般に公開しており、希望者はさらにDVDの送付申込みもできるようにしています。

海事関係団体のイベントでの配布や博物館・見学施設での配布グッズとして、また、海事関連業界の社内教育用の他、個人の皆様からのお申込みも受付けています。



## 02 「海運統計要覧2009」 有料



**便利な**  
**ポケットサイズ!**  
**(A6サイズ)**

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者のもとより広く一般の方々の参考に供しております。

構成は以下の通りとなっています。

項目		
I 船腹	V コンテナ輸送	IX 船員関係
II 船舶の建造と消失	VI 企業財務	X 関連産業の動向
III 海上荷動と海運市況	VII 内航海運	
IV 輸送活動	VIII 港湾関係	

1部1,000円(税込、送料別)

## 03 海運PRパンフレット「Shipping Now 2009-2010」 無料



**大好評**  
**配布中!**

日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々にご理解いただくため毎年「Shipping Now」を刊行しており、現在新版(2009-2010)が好評配布中です。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、講演会やゼミの資料としても広くご活用いただけます。(別冊データ編もございます。)

# PR出版物等のご案内

## 04「日本海運の現状(2010年1月)」

無料

日本海運の  
現状を知るには  
見逃せない  
一冊！

「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、ご希望の方にはお送りしております。

### 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



## 05 学習まんが「船ってサイコー！」

無料

主に小学生以上を対象に海運の役割や重要性をまんがを使ってわかりやすく説明している親しみやすいパンフレットです。



ホームページ  
でも見られる  
よ!

### ホームページ



キッズコーナーは、船のことや環境のことなどをわかりやすく説明しています。また、Q&Aコーナーでは海や船のご質問に詳しくお答えしています。

お申し込み先

ご希望は、e-mailかFAXにて、①所属(会社名等)②送付先住所・氏名③希望部数をご記入の上、以下あてにお申し込み下さい。なお送料はご負担いただいておりますのでご了承いただきますようお願い申し上げます。

社団法人日本船主協会 総務部(広報)早瀬・長嶋

e-mail: pub-office@jsanet.or.jp / Fax: 03-5226-9166



# February 2010 海運日誌



2月24日 専門紙記者懇談会

2月1日

国土交通省成長戦略会議の「国際バルク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。

2月3日

アジア人船員国際共同養成プロジェクト推進のための意見交換等を行う、日比船員政策三者会合が東京にて開催された。

2月4日

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会(委員長:杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授)の第6回会合が開催された。(P.4海運ニュース参照)

2月5日

アジア地域のIMO理事国10カ国の海事政策担当者が集い、船員政策の意見交換を目的とした「アジア海事フォーラム」が東京にて開催された。

2月8日~12日

IMO第14回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)がロンドンにて開催された。(P.2海運ニュース参照)

2月12日

国土交通省成長戦略会議の「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3回会合が開催され、戦略港湾の選定基準決定・公募開始がなされた。

2月16日

「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3回会合が開催された。

2月18日

国土交通省成長戦略会議の「国際バルク港湾検討委員会」の第3回会合が開催された。

2月22日

交通政策審議会海事分科会船員部会の第12回会合が開催された。

2月22日~26日

IMO第53回設計設備小委員会(DE)がロンドンにて開催された。

2月22日

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5回会合が開催された。

2月23日

国土交通省政策会議の第14回会合が開催された。

2月26日

船舶からの大気汚染物質放出規制海域(ECA)に関する技術検討会議(「ECA技術委員会」)の第1回会合が開催された。



# 船協だより

## 国際会議の予定(4月)

会議名：IMO第54回防火小委員会(FP)

日程：4月12日～16日

場所：ロンドン

会議名：国際油濁保障基金(IOPC Fund)

日程：4月19日～23日

場所：ロンドン

会議名：HNS条約の改正のための  
外交会議

日程：4月26日～30日

場所：ロンドン

会議名：ICS/ISF年次総会

日程：4月28日～30日

場所：シンガポール



2月22日 顧問会議

### 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
2010 1	4,902	4,839	63	40.8	9.1

(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 月間	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
2	90.30	89.25	91.90



### 3 不定期船自由市場の成約状況

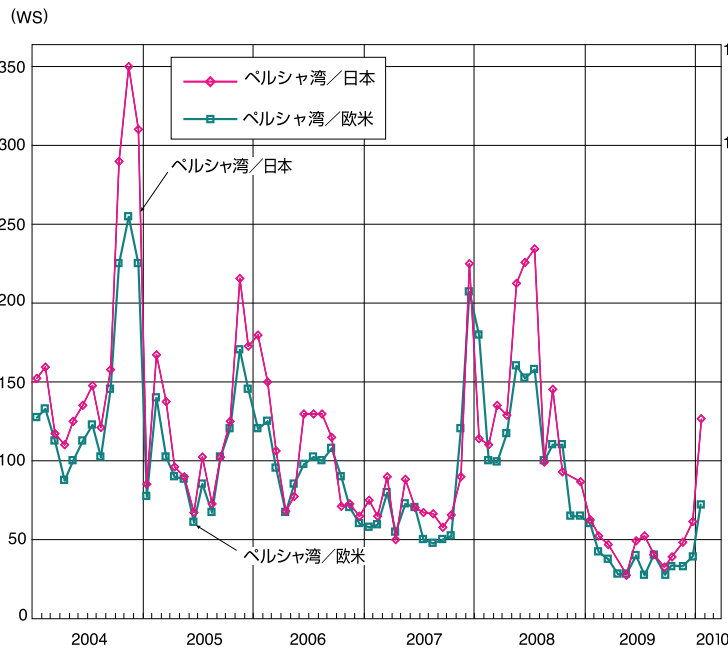
(単位：千M/T)

区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	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
2	10,619	0	10,619	2,545	320	0	7,752	0	1	0	24,473	4,514

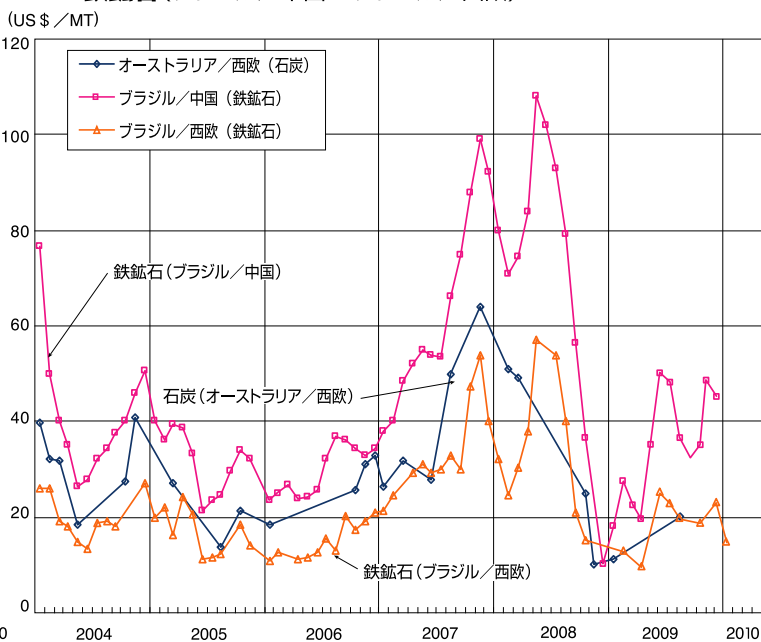
(注)① マリタイム・リサーチ社資料による。 ② 品目別はシングルものの合計。 ③ 年別は暦年。



## 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					
	2008		2009		2010		2008		2009		2010	
	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	114.00	85.00	62.50	43.50	127.50	56.00	180.00	74.00	60.00	32.50	72.50	37.50
2	110.00	89.00	52.50	38.50			100.00	80.00	42.50	31.00		
3	135.00	92.50	47.00	36.50			99.00	75.00	37.50	22.50		
4	129.25	85.00		—			117.50	67.50	28.50	17.50		
5	212.50	140.00		27.00			160.00	115.00	28.50	17.50		
6	226.00	165.00	49.00	41.00			152.50	130.00	39.50	19.00		
7	234.00	193.75	52.25	32.50			157.50	95.00	27.50	19.25		
8		99.00		40.00			100.00	65.00	40.00	25.00		
9	145.00	95.00		33.00			110.00	77.50	27.50	22.00		
10	93.00	70.00	39.00	37.50			110.00	72.50	32.50	23.50		
11		—	49.00	40.00			64.50	45.00	32.50	26.50		
12	87.00	60.00	62.50	50.00			65.00	50.00	39.75	32.00		

(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。

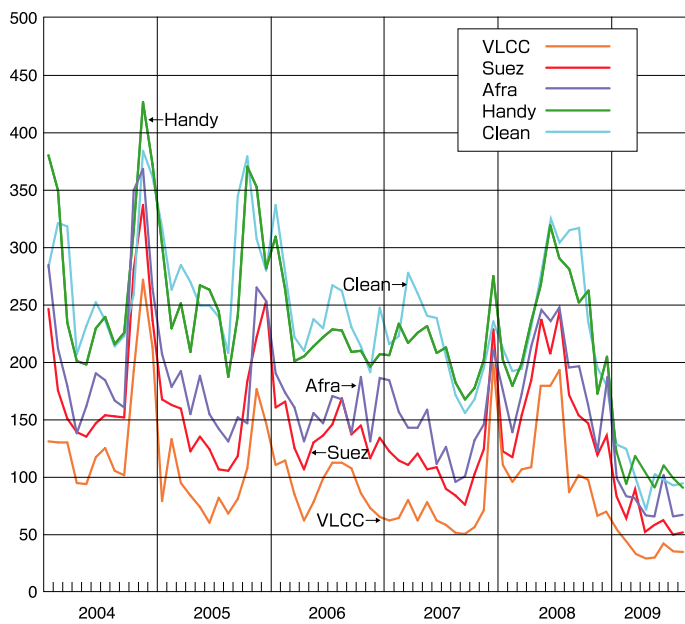
### 5 石炭 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧)

(単位: ドル/トン)

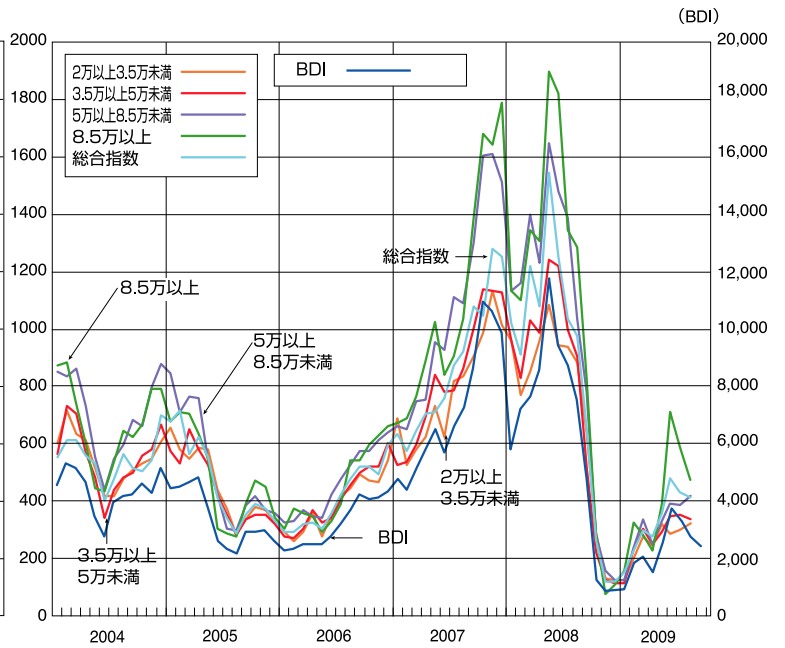
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2009		2010		2009		2010		2009		2010	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	11.25	—	—	—	18.00	9.25	—	—	—	—	14.90	14.40
2	—	—	—	—	27.50	13.00	—	—	12.95	—	—	—
3	—	—	—	—	22.50	6.75	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	19.50	14.75	—	—	9.75	—	—	—
5	—	—	—	—	35.00	20.75	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	50.00	27.25	—	—	25.00	—	—	—
7	—	—	—	—	48.00	24.80	—	—	23.00	16.25	—	—
8	20.00	—	—	—	36.50	25.00	—	—	19.75	16.00	—	—
9	—	—	—	—	32.50	22.00	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	35.00	12.00	—	—	19.00	16.25	—	—
11	—	—	—	—	48.50	36.00	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	45.00	27.00	—	—	23.00	22.50	—	—

(注) ① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(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

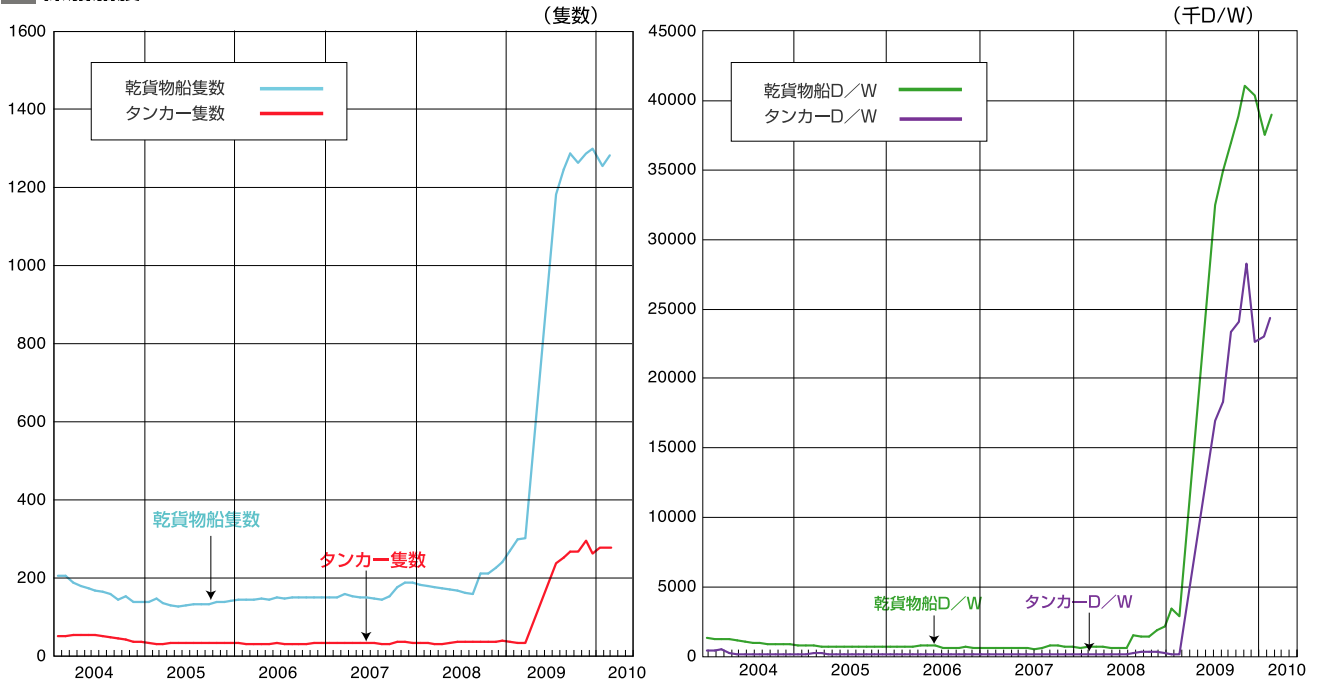
## 7 貨物船定期用船料指数

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。④BDI:(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	1280	—	38894	275	—	24343
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。



平成22年3月

読者各位

## 機関誌「せんきょう」廃刊のご挨拶

編集・発行人  
井上 晃

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は当協会機関誌『せんきょう』をご愛読賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、先にご案内申し上げましたとおり、機関誌『せんきょう』は本号をもちまして廃刊することになりました。

弊誌は、1960(昭和35)年8月、協会内部向け議事録集でありました『月報』を発展させ、当協会の取り組みや各種資料等を通じ広く海運業界の動きを多くの方にお伝えする機関誌として、新たに『船協月報』として創刊され(1993年4月より『せんきょう』)、以来半世紀に亘り通算596号発行してまいりました。これはひとえに、過去から現在に至る多くの方々のご尽力・ご支援の賜物であり、改めて深く御礼申し上げます。

今後は、当協会ホームページおよび雑誌「海運」((社)日本海運集会所発行)のページ上にて、『せんきょう』の巻頭言や内外ニュース等を継承しつつ、更なる情報発信に努めてまいり所存でございます。

今後ともみなさまの倍旧のご指導・ご支援を賜りたく、何卒宜しく  
お願い申し上げます。

敬具

URLは  
こちら!

日本船主協会ホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

## 編集雑感

郊外に住んでいる。通勤に電車で片道1時間半かかるが、混雑する電車に乗りたくないこともあり、早朝のバスで最寄り駅へ向かっている。バス停でバスを待つのも、冬至の頃はまだ夜の時分であったが、このコラムを書いている今(2月中旬)では空は既に明るい。そう言えば、庭の芝生もつい先日までは冬枯れしていたのが、今は緑づき始めたのが判る。もう、春もそう遠くないようだ。

でも春になる前に、マラソンを一つ走らないといけない。三浦国際市民マラソンと云う三浦海岸一帯から城ヶ島まで走るハーフマラソンである。電車の路線的に参加しやすく、昨年から参加している。昨年は3月1日(日)に冷たい雨の中を走った。丘陵地帯を通り抜けるコース設定のため思いのほかアップダウンが激しく、冷たい雨と相まって、予想外に消耗した記憶がある。レース会場の直ぐ近くに温泉施設があったお蔭で、風邪をひかずに済んだよう

なものであった。

今年はどうであろうか。開催予定は3月7日(日)と昨年より少し遅いが、まだまだ春は名のみ頃であろう。でも、エントリー者数が昨年も今年も約6千人と程よい人数の、ローカル色の強いレースであり、東京マラソンのような数万人単位の大規模な大会では感じられない味わいのあるレースである。参加賞が三浦大根と云うのもいい。それを家内の手料理で食すのも今から楽しみだ。

昨年同様、このレースを走って冬にさよならし、暖かい春を迎えたいものである。歴史のある「せんきょう」がこの3月号で廃刊となるのは寂寥感を禁じえないが、その傍らでまた何か新しい物事が芽吹きつつあるのではないか。そう祈念しつつこのコラムの筆を擱くこととする。

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

近況報告です。昨年3月号の本欄で、「弊会のある海運ビル周辺が建設ラッシュです!」と書きました。

1年がたち、今のところ完成したのは平河町Mタワーレジデンス。そのHPをみますとスカイラウンジ、オープンデッキ、足湯、リラックスルーム、屋上庭園を備えているとあります。そういえば昨年、新聞にビルお披露目式でOLらしき人達が足湯に浸かりながらガラス越しに国会議事堂やその向こうに広がるビル群を眺める姿が掲載されておりました。お昼休みに足湯だなんて優雅だわ~と思いついてみたものの、当然ながら入居者のみとのこと。残念。

海運ビルも古くなり、これから改修工事が始まるそうです。改修の間、新しいビルへの引越しいはないものかと思う中、なんと!弊誌が他媒体へ引越すこととなりました。

これまでのご愛読、ありがとうございました。(YH)



### せんきょう 3月号 No.596 (Vol.50 No.12)

発行：平成22年3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。)

## 今月の表紙

## 出港の春

冬が終わりを告げ、待ちにまった春の到来です。  
港の船も荷役を終えると、また新たな海原へ旅立ちます。