

Shipping Guide

元旦

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部306円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：（03）3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：（03）3435-7892（編集・広告・スケジュール）・7896（販売） 郵便振替口座 東京0-63646

No. 9,909 〈臨時増刊号〉

Monday, January 1, 2018

© Shipping Guide



WESTWOOD SHIPPING LINES

JAPAN-U.S.A. / CANADA

— WEEKLY & FIXED DAY —

CONTAINER / BREAKBULK

General Agents in Japan:
SENWA MARITIME AGENCY, LTD.
Tokyo: 5733-7203 Osaka: 6262-5323

2018年 主要航路の展望

荷動き堅調も船腹過剰で運賃の上値抑制

2017年のコンテナ船業界は海外船社のM&A（企業の合併・買収）による合従連衡、アライアンスの再編が一段落。世界的な経済回復でコンテナ荷動きは過去最高を記録した模様で、運賃市況もどん底の2016年から回復しコンテナ船社の業績も黒字に好転した。2018年は国際通貨基金（IMF）が世界経済の成長率を2017年の+4.2%から2018年は+4%に鈍化を予想、新造大型船の就航が相次ぎ、引き続き船腹過剰圧力で、運賃市況の上値が抑制、船社の船腹調整への努力がいつそう求められることになりそうだ。

北米航路

往航の荷動き4年連続最高更新

米国の景気拡大に伴アジアから北米向けコンテナ荷動きは2017年も米国の堅調な設備投資、個人消費と中国の景気持ち直しを受け、2016年を上回るペースで成長、日本海事センターのJOC-PIERSデータをもとに

まとめた1-11月のアジア18カ国・地域から米国向け往航コンテナ荷動き量も1,514万7,526TEUと前年同期比6.1%増加し過去最高、2017年は43万5,000TEUを超えれば年間の過去最高を更新する見通し。

米小売業協会（NRF）と調査会社の Hacket Associatesが毎月の米国小売業向けコンテナ荷動きをまとめて6カ月先まで予測するPort Trackerの最新レポートでも2017年は年間で前年比6.4%増の2,000万TEUと過去最高を記録するとみている。トランプ政権による保護貿易的政策や

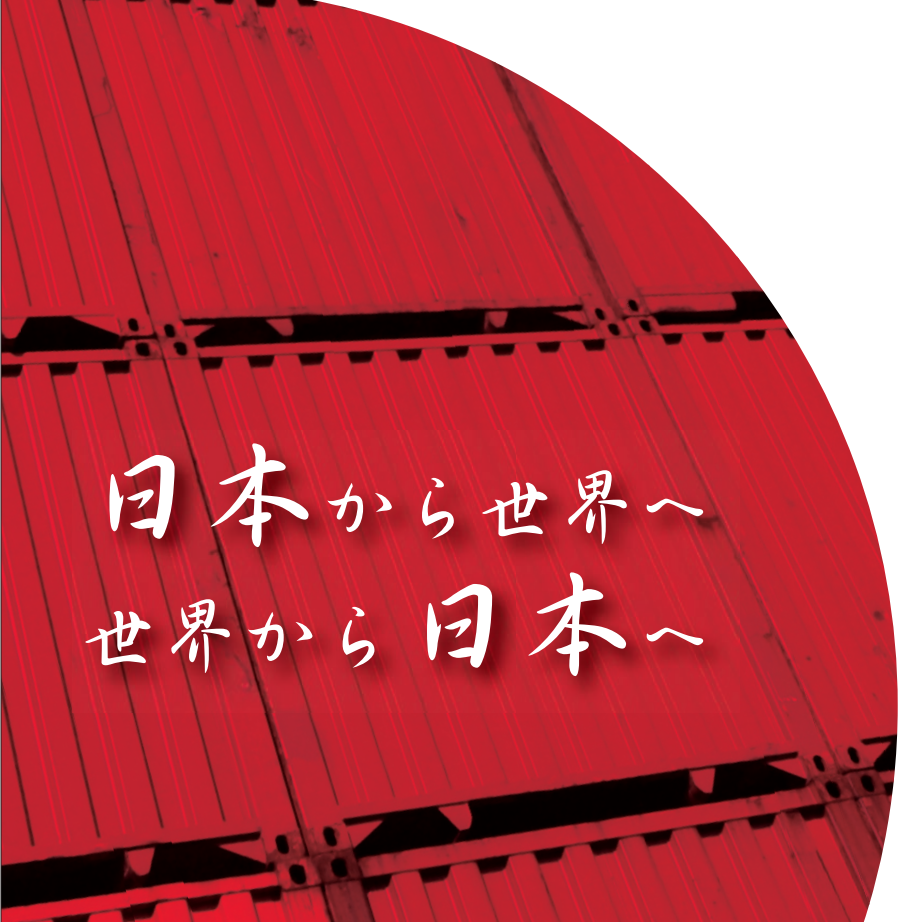
NAFTA（北米自由貿易協定）撤退などの政治リスクの危険は残りつつも、来年以降も景気に大きなマイナス要因は見られず、1月は前年同月比0.5%減の167万TEU、2月は11.6%増の160万TEU、3月は2%減の150万TEU、4月は3.6%増の166万TEUと予測した。

一方、北米からの復航は日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた1-8月累計で前年同期と同水準の447万450TEUだった。全体として荷動きは増加傾向にあるが、シェアの20%を占める「紙・板紙

類及びその製品」（包装資材向け古紙など）が1~7月累計で10.1%も減少していることから、2017年は前年並みの681.9万TEUにとどまると予想されている。米国から中国向け古紙の約15%を占めるMIX古紙が2017年末で輸入禁止となることなどで2018年は小幅マイナスになると見られている。

荷動きの好調はコンテナ船社の積み高も押し上げ、日本船社の2017年度の北米向け往航積み高推移をみると、日本郵船が上期で25.6%増の49.6万TEU、下

期も10.8%増の49.2万TEU、通期で17.6%増の98.8万TEUを見込み、商船三井は上期で22.2%増の47.9万TEUと伸ばし、川崎汽船も上期が5.0%増の52.4万TEU、下期も0.6%増の50.2万TEU、通期で2.9%増の102.6万TEUを見込んでいる。海外船社の2017年1-9月累計積み高をみても、Hapag-Lloyd（独）が前年同期比17%増の141.7万TEU、OOCL（香港）が33%増の133万9,875TEU、COSCO（中国）が30.4%増の174万9,080TEUと2ケタの大幅な増加を記録してい



日本から世界へ
世界から日本へ



信永海運株式会社
TEL: 03-5405-7600（代表）FAX: 03-5405-7400
フリーダイヤル：0120-549-489
横浜：045-210-0766 名古屋：052-209-9388
大阪：06-6220-2800 福岡：092-452-8025
仙台：022-742-5022
Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.



日本主要港を網羅してアジア主要港へ



永い経験と実績を活かした
迅速で確実な
Full Container配船サービスを
提供しております

<http://www.nsl-japan.co.jp>
<http://namsung.co.kr>

日本総代理店 **南星海運ジャパン株式会社**
NAMSUNG SHIPPING JAPAN, LTD.
〒101-0044 東京都千代田区豊台2丁目9番12号 神田能力ビル1階
東京 TEL (03) 5843-6100 FAX (03) 5843-6110
大阪 TEL (06) 6535-9011 FAX (06) 6535-9013
横浜 TEL (045) 228-2080 FAX (045) 228-2082
富山 TEL (0766) 45-0006 FAX (0766) 45-0007

る。

大型化で船腹増加

これに対し、日本郵船調査グループの資料によると、2017年8月末現在のアジア／北米航路のコンテナ船腹量は328.4万TEU前に比べ4％増加、隻数は横ばいの430隻だった。船型別では10,000TEU以上が13隻増加、3,000～4,999TEU型は19隻減少し平均船型は415TEU大型化し7,738TEUとなった。

2017年6月末現在で北米西岸航路は37ループのサービスがり、就航船は246隻、他航路への延航を調整すると217隻・161万8,848TEUと1年前よりループ数は4ループ、隻数は40隻、船腹量

も15％減少した。アライアンスの船腹量シェアはOcean Allianceが34％、THE Allianceが29％、2Mが17％で全体の80％を占めた。北米東岸航路は19ループで就航船は216隻・167万9,799TEUで1年前よりループ数で4ループ減少したが、隻数は3隻、船腹量も18.3％それぞれ増加、アライアンスのシェアはOcean Allianceが42％、THE Allianceが25％、2Mが24％で合計91％を占めた。

北米向け荷動きの60％以上を占めるアジア／北米西岸航路には13,000TEU型船によるサービスが出現、8,000～9,000TEU型によるサービスが主力となる一方、アジア／北米東岸航路

はパナマ運河拡張で13,000TEU型も登場し船腹供給が増加し、夏場の繁忙期も運賃が伸び悩んだ。

最大の出荷国である中国積みスポット運賃の動向を上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の動向でみると、1-2月に中国の春節前の出荷ラッシュ効果で上昇したものの、年末まで大幅な回復は遅々として進まなかった。

1月中旬には西岸向け2,211ドル／FEU、東岸向け3,594ドル／FEUを記録したが、2月、3月、4月と下落、西岸向け1,400／FEU、東岸向け2,424ドル／となったあと、5月に下げ止まったものの、ピークシーズンに入った7月、8月も下落が続き、9月も中国の国慶節へ向けた出荷ラッシュが期待されたが、中国の環境規制で予想を下振れ、西岸向けが1,547ドル／TEU、東岸向けが2,218ドル／TEUへ下落、10月、11月も船社の値上げも短命に終わり、月間平均では下落傾向を示した。

太平洋航路安定化協定（TSA）が公表しているTSA Revenue Index（2008年＝100）を推移をみると、1月は北米西岸／IPI向けは79.09と前月比5.5ポイント上昇、北米東岸・ガルフ向

けも74.03と前月比7.48ポイントも上昇し2カ月ぶりのプラス。2月、3月、4月と下落傾向が続き、5月に上昇に転じたが6月に再び下落、7月は2カ月ぶりの上昇、8月も上昇を続けたが、9月には再び下落、北米西岸／IPI向けで75.67北米東岸・ガルフ向けで63.95となった。

北米航路は一昨年の韓進海運（韓国）の経営破綻で上昇した運賃市況が船腹過剰で下方修正されたが、米国経済の回復に伴う往航荷動きが堅調な伸びをみせて需給が改善しチキンゲーム前の水準に回復し、2018年も2017年と同様の水準が続く見通し。ただ、欧州航路

欧州航路

荷動きは往復航で伸び加速

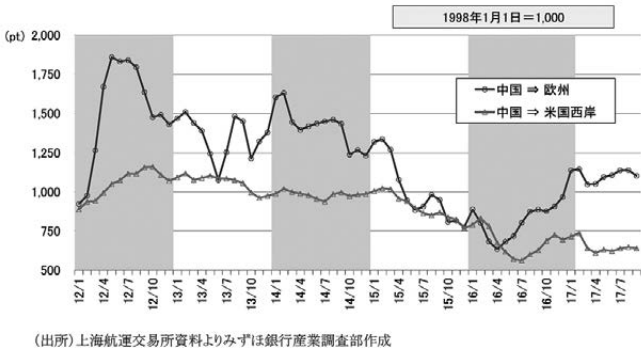
欧州委員会によると、2019年までのユーロ圏（19カ国）の実質GDP成長率（前年比）の見通しは、2017年が＋2.2％に、18年は＋2.1％、19年は＋1.9％とした。1％台前半程度とされるユーロ圏の潜在成長率を上回る成長が続く見込み。英国の質GDP成長率は、2017年は前年比＋1.5％と2012年以来の低い伸びながら、大幅な減速は回避し、2018年も同＋1.5％と概ね安定的に推移すると予想する。ただし、EU離脱交渉が暗礁に乗り上げ、英国の無秩序な離脱リスクが高まった場合には、2018年末にかけてマインドの落ち込みやボンドの再下落が進行し、景気は大きく下押しされる見通し。ロシア経済は2016年末以降、持ち直しがかけてマインドの落ち込みやボンドの再下落が進行し、景気は大きく下押しされる見通し。ロシア経済は2016年末以降、持ち直しがかけてマインドの落ち込みやボンドの再下落が進行し、景気は大きく下押しされる見通し。ロシア経済は2016年末以降、持ち直しがかけてマインドの落ち込みやボンドの再下落が進行し、景気は大きく下押しされる見通し。

2017年のアジアから欧州向け荷動き量は1-10月累計で往航が1,324万995TEUと前年同期比4.7％増、復航が581.2647万T3,403EUと伸びが加速した。

アジアの主な仕出し国では中国が5.0％増の955万TEU、韓国が8.0％増の92万TEU、ベトナムが8.9％増などと好調だった半面、日本は5.4％減の35万TEU、台湾が6.8％減の28万TEU、香港も11.5％減の19万TEUと不振、主な仕向け地は英国が2.4％増の185万TEU、ドイツが横ばいの156万TEU、オランダが146万TEUなど上位国が堅調でロシアも14.9％増の59万TEUと復調した。

復航の仕出し地別では英国が8.8％減の52万TEU、ウクライナが24.7％減の11万

コンテナ運賃市況推移



（出所）上海航運交易所資料よりみずほ銀行産業調査部作成

からの大型船のカスケーディング（転配）が続き、船腹過剰の状態を脱するのは難しく、本格的な運賃回復は2019年以降になるものとみられている。韓国海洋水産開発院（KMI）は2018年のアジア発の北米向往航は米国経済の回復に伴う需要の

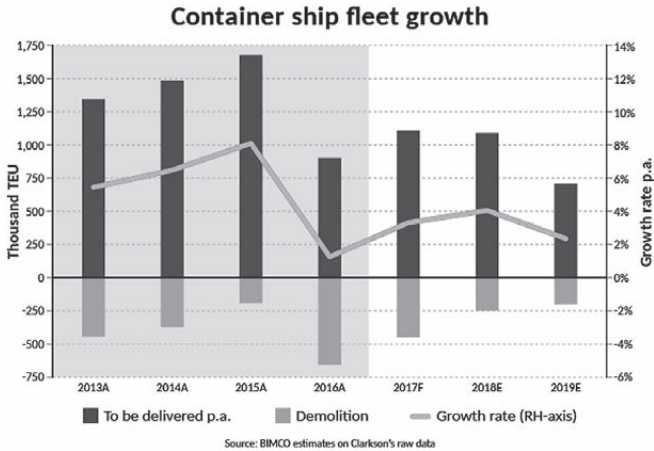
伸びが続き、平均消席率が79％と今年並みを維持し、運賃は北米西岸が今年の1,522ドル／FEUから1,600ドル／FEU、北米東岸は2,555ドル／FEUから2,600ドル／FEUと船社の船腹調整で競争激化前の水準を回復するとみる。

ートの60％でトランジットタイムが短縮化された。

日本郵船の2017年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、2017年6月末現在で東アジア／北欧州航路には17ループに190隻、他航路への延航分を調整すると184隻で、船腹量は275万6,502TEUで1年前よりループ数は変わらず、隻数は5隻減少、船腹量は0.3％の微増で、船型は13,000TEUが主流で、18,000TEU型が18隻増加、13,000TEU型が39隻減少、13,000TEU型以上が全体の190隻の約90％を占めて大型化が進んでいることが改めて浮き彫りになった。

秋にはCMA CGM（仏）、MSC（スイス）が2年間の中断後、22,000TEU積みの超大型コンテナ船（ULCS）をそれぞれ9隻、11隻の新造船を発注した。AXL-Aphaliner（仏）の調査だとこれらが2019年末から引き渡しされると、アジア／欧州航路に就航するULCSは現行の59隻から46隻増え、105隻に達する見通し。ただ、新たなULCSの建造計画で船腹過剰の再燃も懸念されるが、14,000～22,000TEU型が登場しても同航路のコンテナ船腹量は2018年に7％増え、2019年には4％増に減速するだけで、それよりも既存の8,000～

コンテナ船腹推移



A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2017-2019 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 30% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.

EVERGREEN GROUP

緑の持つ力

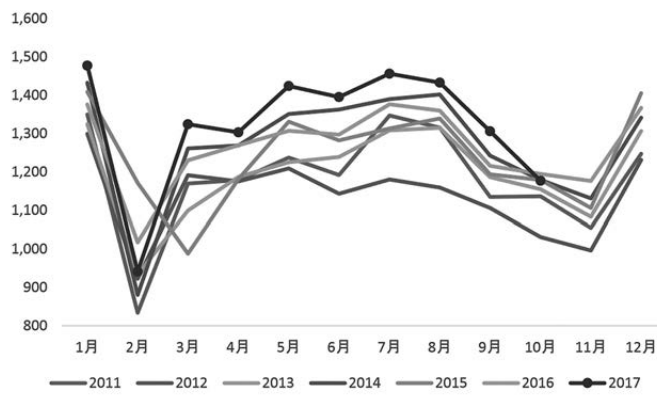
美しい未来をナビゲート

EVERGREEN LINEは
最先端の船舶技術を持つ
30隻の最新エコL型コンテナ船隊を
効率的に世界五大陸110ヶ国で運航いたします
海上の緑の船団－エバーグリーン
みなさまと共に地球を守り
持続可能な航行をお約束します

Lloyd's List Global Awards 2013において
Awards for Environmental Excellenceを受賞
Lloyd's List Awards
Global 2013

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

欧州往航荷動き推移



出所: CTS 社

13,000TEU型のアジア／地中海航路などへのカスケーディング（転配）が問題とした。

荷動きが好調に推移する中、中国出しスポット運賃も1月は春節前の駆け込出荷で9%上昇し1,090ドル／TEU、2月、3月は下落が続ぎ、4月には新アライアンスによる船腹調整で短期的に船腹量が増動したが全体的な輸送規模は安定し上昇に転じた。5月も上昇したが6月に再び下落、7月に小幅上昇したが、8月以降は下落傾向が続ぎ、12月下旬は800ドル／TEUまで下がった。

韓国海洋水産開発院（KMDI）は往航で平均運賃が昨年の690ドル／TEUから今年は898ドル／TEUへ底離れしたが2012年の1,379ドル／TEUの水準までにはとどかず、来年も平均消費率が今年の77%を維持し、平均運賃も今年並みの水準で推移すると予測する。ただ、超大型コンテナ船の就航が相次ぐことが市況上昇の重石になるとみている。

地中海航路

需要増も大型船の転配懸念

2016年のアジア／地中海航路のコンテナ荷動き量はCTSの統計によると、アジアから西地中海・北アフリ

カ向け荷動き量はイタリア・フランス・スペインの経済堅調で前年比4.9%増の269万TEU、東地中海・黒海向けも9.2%増の289万TEUと2015年のマイナスからプラスに転じ、2017年も2月と10月に落ち込んだほかは9月まで前年同月を上回った。

Drewry（英国）によると、2017年のアジアから地中海向け荷動き量は旧正月の影響で第1四半期（1-3月）が低調だったが、4-8月の5カ月間の平均増加率は7.8%と好調で、1-8月累計で5.7%増加した。

西地中海向けは1-8月累計で5.2%増加、イタリアは平均を下回り、フランスも輸入ゲートウェイがマルセイユから北欧州諸港に移り減少し、スペインがいぜんとして西地中海のけん引役となっている。一方、東地中海は1-8月累計で6.1%増と好調。ギリシャは経済問題で輸入が10%減少、黒海はロシア、ウクライナの経済回復で好調で、コンテナ船の消費率も4月の90%をピークに低下傾向をみせたが80%の高水準をで推移、年末にかけて不需用期に大型新造船が就航し運賃は軟化した。

2018年もコンテナ船腹量は欧州航路に新造の19,000

TEU型が就航し、既存の16,000TEU型が地中海航路にカスケーディング（転配）

中南米航路

主要国景気堅調で荷動き増

中南米諸国は世界経済の拡大で一次産品輸出が増加に転じたことなどで経済情勢が好転し、主要6カ国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、コロンビア、メキシコ、ペルー）全体の実質GDP成長率は2016年の▲0.8%から2017年は＋1.5%とプラスに転じ、2018年は＋2.2%に加速する見通し。ブラジルは1次産品輸出の増加に加え、レアル安効果と輸出先の景気回復で工業製品輸出も持ち直し、消費も回復、世界経済に大きな波乱がない限り、穏やかな成長を続ける見込みで、実質GDP成長率は2016年の▲3.6%から2017年は＋0.6%のプラスに転じ、2018年は＋2.0%へ加速するものと予想されている。

アルゼンチン経済も持ち直ししており、エネルギー価格の上昇や為替相場の減価による輸入品価格の上昇も一巡、消費マインドも回復、実質GDP成長率は2016年の▲2.2%から2017年は＋2.5%、2018年は＋2.7%に改善する見込み。

メキシコは経済のファンダメンタルが底堅く推移、製造業も米国での生産回復に助けられ2016年全般の減速から脱しつつあり、消費マインドも持ち直し、外交面で北米自由貿易協定（NAFTA）の再交渉、内政面では大統領選など政治情勢によっては穏やかな回復基調に変調をきたす可能性があるが、実質GDP成長率は＋2.3%から2017年

されることで運賃に下方圧力がかかることが懸念されとしている。

やや低下となる見通し。ベネズエラは経済危機・政治混乱が深刻化しデフォルト（債務不履行）となる可能性が高まっている。

南米西岸、船腹減少

南米西岸航路では日本郵船が商船三井、APL（シンガポール）と協調配船する中南米西岸航路のAMCサービスを廃止し、昨年4月末からMaersk Line（デンマ

ーク）の南米西岸航路のAC1、AC2、AC3サービスのスロットを利用し、AM1、AM2、AM3の名称で定曜日ウィークリーサービスを開始、商船三井も4月末から日本郵船、APL（シンガポール）と協調配船する中南米西岸航路のAMCサービスを廃止し、4月末からMaerskのAC1、AC2、AC3サービスのスロットを利用し、Asia

Agents: C.K. MARITIME CO., LTD.
URL: <http://www.ckm.co.jp>
Tokyo (03) 3271-1311 Osaka (06) 6264-7631



Commitment to Service

The Port of Long Beach was recently named Best North American Seaport by the readers of Asia Cargo News, an honor we've received for 19 of the past 22 years.

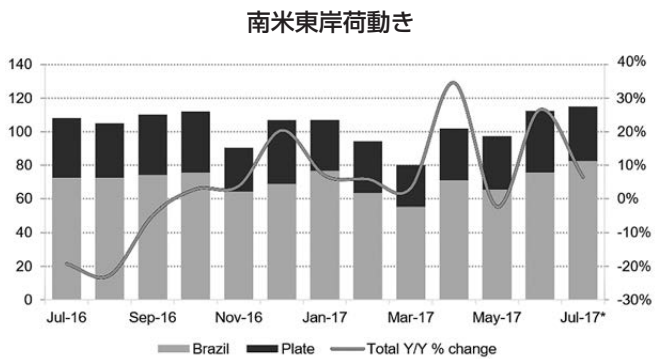
Here in Long Beach the greenest, most advanced and efficient cargo-moving technology is coupled with unrivaled customer service. polb.com/trade



Kazuhiko Futagawa, Japan Representative
Tel: 045-367-2103

迎春
PAN OCEAN
Pan Ocean is the best choice

Agents in Japan: Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd.
www.panocean-container.co.jp/
Tokyo: (Tel) 03-5425-3701 (Fax) 03-5425-3704 Osaka: (Tel) 06-4707-7900 (Fax) 06-4707-7901

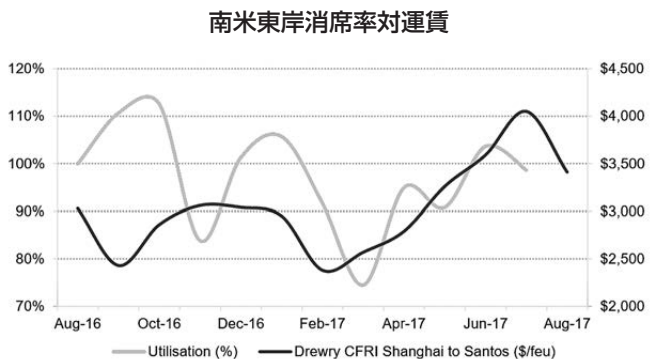


Mexico1～3（AM1～3）の名称で定曜日ウィークリーサービスを開始した。

日本郵船の2017年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、東アジア／中南米航路における2017年8月末現在のコンテナ船腹量は101万3,000TEUと1年前に比べ2%減と2年連続で減

少、隻数も10隻減って120隻となった。船型は10,000TEU超が8隻増加した一方、5,000～7,999TEU型は18隻減り、船腹の大幅削減と船型の大型化によるスロットあたりのコスト削減が推進、改善を図った。

南米東岸、運賃4ケタ維持



アジアから南米東岸向け荷動きはCTS（英国）のデータによると、過去数年の低迷から脱し、2017年1-7月累計で71万TEUと前年同期比11%増加し、うちブラジル向けは49万TEUで18%増加したがアルゼンチン・ウルグアイ向けは22万TEUで3%減少していぜん低調

に推移、アジアから南米東岸向けは年間で130万TEUと前年比11%増加するが、2015年より5%、2013年比では15%低い水準にとどまる見通し。

こうした中、スポット運賃は2017年1月はいぜん主要国の経済が低迷、輸送需要も減退したが船社の船腹

抑制措置や出荷ピークを支えに平均消席率は約90%と横ばいで推移し、市況も1,000ドル／TEU近くに上昇し上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の平均値は2,505ドル／TEUで前月比16.8%上昇、2月は春節後の輸送需要回復がみられず需給が緩み1,910ドル／TEU、3月は1,751ドル／TEUへ下落したが、4月は全体的に輸送需要が安定、2,466ドル／TEUへ40.8%も大幅上昇、5月も荷動きが増加、3,071ドル／TEUと24.5%上昇した。

下期は6月がブラジルの1-3月期GDP成長率が前期+1.0%と8カ月連続マイナスに終止符を打ち、輸送

需要も回復すると同時に船腹供給量も安定し、良好な需給を維持、3,518ドル／TEUへ14.5%上がり、7月に入っても荷動きが高水準を維持すると同時に船腹規模の抑制効果で、需給タイトとなり、3,664ドル／TEUで3,000台を維持したが、8月には2,973ドル／TEUへ18.9%下落、9月も市況が弱含みで、輸送需要の増加力も乏しく、需給はやや悪化、上海出港船の平均消席率も緩やかに低下、運賃は前月の高水準から大幅な下落に転じ2,654ドル／TEU、10月には2,505ドル／TEUに下落したが12月には3,000ドル台へ値戻りしている。

豪州・NZ航路

長期低迷期脱し運賃上昇

豪州経済は2017年4-6月期に1991年7-9月期以来26年にわたる景気拡大期間の世界最長記録を塗り替えた。息の長い成長を続ける要因は、資源輸出の拡大だけでなく、流入人口の増加を背景とした内需の堅調な拡大、さらには農畜産品などの非資源輸出、観光や教育などのサービス輸出の拡大したことで、当面はこうしたプラス要素に加え、インフラ等の公共投資の拡大が下支えとなって堅調な景気拡大が続く見込みで、2017年の実質GDP成長率は+2.5%、2018年は+2.7%に加速する見通し。

Drewry（英国）の調査によると、アジアから豪州向け荷動きは2017年第2四半期（4-6月）に前年同期比11%減と2012年以来の大幅な減少となり、上半期（1-6月）で北アジア発が77万3,000TEUと前年

同期比3.5%減、東南アジア発が34万5,000TEUで7.5%減少し合計で5%落ち込んだ。1-9月累計のアジアからオセアニア向けは289万9,000TEUで前年同期より4.1%減少している。

需要減退にもかかわらず船腹量は大きく変わらず、5月からHamburg Sud（独）／Maersk（デンマーク）／商船三井／MSC（スイス）が北東アジア／オセアニアで新サービスのYoYo/CAE/Panda Serviceを開始、日本郵船の2017年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、東アジア／オセアニア航路の就航船は141隻・57.9万TEUと1年前に比べて隻数で1隻増加、船腹量で3%増加、船型別では5,000～7,999TEU型が14隻増えた一方、3,000～4,999TEU型が17隻減少、船型のアップグレードが図られた。Drewryによると船腹量は9

月に前年より8%増加する一方、東南アジア発は需要減に対応し秋には約10%削減した。

こうした中、主力の中国出し貨物のスポット運賃を上海→メルボルンの上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の推移をみると、長い低迷期を経験した上半期から下半期に入り好調が続いた。2016年は平均523ドル／TEUに低迷していたが、2017年は1月に839ドル／TEUへとしたあと、2月646ドル／TEU、3月457ドル／TEU、4月434ドル／TEU、5月461ドル／TEU、6月346ドル／TEUと下落の一途をたどった。

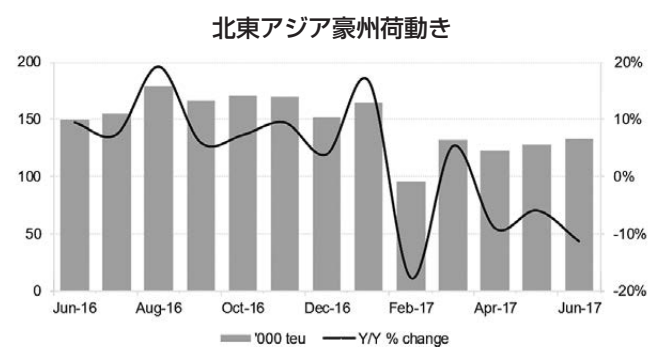
しかし、需要期を迎えた6月に346ドル／TEUへ反騰、7月390ドル／TEU、8月500ドル／TEU、9月694ドル／TEU、そして10月末には1,000ドル／TEUを超え、11月中旬には1,362ドル／TEUとSCFIを公表以来7年間の最高を記録し、12月初旬も1,100ド

ル／TEUの高水準を保持した。12月もスペース不足で満船に近い消席率を維持、需要のピークが2018年の1月第2週から第3週まで続くとみられた。

NZ経済好調

ニュージーランド経済は好調で、2016年第3四半期のGDP成長率は、前年同期比+3.5%で、先進国の中ではトップレベルの高成長を続けている。主力の酪農産業で乳製品価格が改善基調にあることに加え、移民、観光客の増勢により国内消費が堅調であることが背景。

2017年も4-6月期の実質GDP成長率は前年同期比+2.5%と1-3月期と同水準で底堅く推移した。ただ、最大都市オークランドなどで住宅市場が弱含んでいることがあり、ニュージーランド全体の経済が減速傾向をみせ、大手銀行ウエストパックは2018年の実質GDP見通しを下方修正、2019年と2020年



については見通しを上方修正している。

アジア／ニュージーランド協議協定（ANZDA）メンバーは2017年の運賃修復計画の一環で4月1日250ドル／TEU、5月1日100ドル／TEU、7月1日200ドル／TEU、9月1日200ドル／TEUを実施している。サービス面ではMaersk

Line（デンマーク）が9月中旬からニュージーランド南島に位置するウェリントン港・CentrePortの利用を再開した。2016年11月の地震でダメージを受けたガントリークレーン2基の復旧工事が9月までに完了し再稼働することに対応したもの。

アフリカ航路

資源国の経済回復で需要増加

国際通貨基金（IMF）によると、サブサハラ（サハラ砂漠以南）アフリカの成長率は、国により大きな差があるものの、17年+2.6%、18年+3.4%に達すると予測。将来的に成長率は徐々に高まると予想、財政健全化の必要性が公共支出を抑制するため、人口増加率をやや上回る程度にとどまる。ナイジェリアは、石油の価格低迷や生産途絶による16年の景気後退から回復、油生産の回復や農業分野の堅調持続により17年の成長率は+0.8%と予測。しかし、外為市場の分断化、銀行システムの脆弱性が、中長期的な経済活動の重石となるとみる。南アフリカ

は、一次産品の輸出価格の好転および堅調な農業生産にもかかわらず、政治不安の高まりが消費者や企業のマインド面を押し下げており成長率は17年+0.7%、18年+1.1%にとどまると予測する。アンゴラは、16年の石油生産量の下修正の反動から17年の成長率は+1.5%）、資源輸入国の経済見通しは概ね明るく、17年の成長率は+3.9%、18年は+4.4%に高まると予測する。

南アは運賃1,000ドル台

南アフリカではここ数年にわたり政治的な混乱が続いているが、足下では世界の経済の自律回復に伴い外需

を中心に底入れの動きがみられるほか、昨年以降の国際商品市況の底入れを反映して交易条件指数も改善基調を強めるなど、景気の押し上げにつながる兆しは出つつある。

こうした経済情勢のもと、CTS（英国）の統計によると、2017年1-9月累計のアジアからアフリカ南部向けコンテナ荷動きは96万TEUで前年同期比8.2%増加した。日本郵船の2017年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、東アジア／アフリカ航路には2017年6月末現在で120隻・101万3,000TEUのコンテナ船が就航、1年前に比べて隻数で10隻減少、船腹量で2%減少、船型は10,000TEU型以上が8隻増加する一方、5,000-7,999TEU型は18隻減

少し、船腹量の大幅削減と船型の大型化によるコスト削減が図られた。

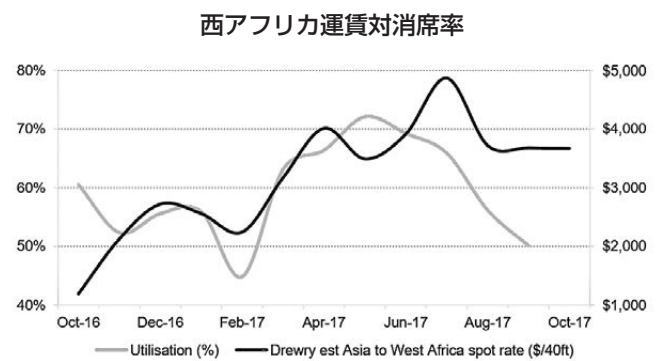
運賃動向を上海→ダーバンの上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の推移で見ると、2015年は年間平均で687ドル／TEU、2016年は576ドル／TEUに低迷していたが、2017年に入り1月は1,342ドルに高騰したが、2月は970ドル／TEUへ1,000ドルを割り込み、3月は790ドル／TEUへさらに落ち込んだが4月には1,103ドル／TEUへ再び1,000ドル台へ乗せ、5月には1,143ドル／TEUへ上昇を続けた。しかし、6月も1,239ドル／TEU、7月は1,403ドル／TEUへアップしたが、8月が1,349ドルドル／TEU、9月が1,285ドル／TEU、10月には1,221ドル／TEUへ下降傾

向を続け、12月初旬は1,208ドル／TEUまで落ちている。

東アは物量が豪州に匹敵

ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジの5カ国が加盟するEAC（東アフリカ共同体）は、1996年に本格的な活動を開始して以来、発展を遂げてきた。1997年には、ケニア、ウガンダ、タンザニア三カ

国のシリングを互換可能にしたり、地域統合のための政策調整を行ったりするなど、積極的に活動を進めている。域内貿易が他のRECより活発であるEACはアフリカ経済統合のロールモデルとなりつつある。アフリカ東部・南部地域のコンテナ取扱量は約800万TEUと豪州に匹敵するもので、米国並みの3.23億人の人口を抱え、経済成長による所得



年 頭 の 辞



一般社団法人 日本船主協会
会 長 武藤 光一

新年あけましておめでとうございます。

2018年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年の世界経済は、一昨年半ばからの景気回復基調に力強さが増し、地政学的・政治リスクによる先行きの不透明感はありませんでしたが、世界の貿易量の伸びが経済成長率を下回る現象、所謂スロートレードからは脱却できたようです。これは、コンテナ荷動きの回復や中国の資源輸入量の伸びなどによるもので、2018年以降についても堅調な貿易量の伸びが見込まれています。また、わが国においても、海外経済の回復を背景とした輸出の伸びなどが景気の緩やかな回復をもたらし、海運業界においても、コンテナ船やドライバルク船の市況が低迷期を脱するなど、ようやく薄日が差してきました。

明るい兆しが見えてきたとはいえ、海運業界には重要課題が山積しており、昨年6月の日本船主協会会長就任以来、わが国海運のさらなる発展に貢献すべくこれまで取り組んでまいりました。

厳しい国際競争の中で「インフラ産業のインフラ」として国民生活や経済活動を支えている日本の海運が健全であり続けるためには、経営環境の整備、特に世界と同等の条件下で競争できるイコールフットィングの実現が重要です。その一環として、平成30年度税制改正に向け、「登録免許税」「固定資産税」の特例措置の延長について、国土交通省と緊密に連

携し、関係各方面へ要望した結果、何れもほぼ要望通りの内容で延長が認められました。これも、国会の諸先生方、国土交通省はじめ関係省庁の皆様のご尽力の賜物です。また、造船業界や経団連をはじめとした関係者の皆様からも多大なご支援をいただきましたことを、この場をお借りして心から厚く御礼申し上げます。

また、再拡充された「トン数標準税制」については、本年4月より適用開始となりますので、円滑な実施に向け、引き続き関係の皆様のご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

さて、これら経営環境の整備をはじめ、当協会の基本活動として取り組んでおりますのが海運の重要性に関する国民の認知度向上です。昨年の夏も例年通り「船ってサイコ～」と題し、商船の一般公開をはじめとしたイベントを全国各地で展開しました。複数のイベントで募集人数を大きく上回り、約5,000人の皆様に船に親しんでいただくことができました。

また、学習指導要領の改訂を契機に、日本における海運の重要性が授業や校外学習で扱われるよう、商船の見学会や教育関係者や教師・児童との交流などに業界を挙げて注力してまいりました。

このような活動は継続していくことが重要です。本年も次世代を担う子供たちに海運の重要性を理解してもらえよう、海事産業界が一丸となり、あらゆる機会を通じて広報活動を展開してまいります。

昨年は、船舶に関連する環境規制として、バラスト水管理条約が9月に発効しました。バラスト水処理に係るデータの収集・分析は本年から始まりますが、船舶の運航に支障をきたす制度とならないよう引き続き対応しなければなりません。その他にも、SOx規制の強化やGHG排出量削減目標の設定などの対応すべき課題があります。順次強化される環境規制が合理的なものとなるよう、国土交通省をはじめとする関係省と協議して積極的にルール作りに関与し、適切に対応してまいります。

一方、航行安全の確保に目を向けると、各国政府による海賊対処行動等により沈静化していたソマリア沖・アデン湾でのハイジャック等の行為が昨年再び活発化する動きを見せるなど、依然として一般商船が脅威にさらされている状況です。昨年10月には派遣海賊対処行動の自衛隊の活動拠点等であるジブチを訪問し、改めて現地の関係の皆様のご尽力に対する感謝の意を強くしました。海運業界も引き続き自衛措置を講じてまいります。各国のこのような活動による抑止は不可欠であり、海賊の根絶に向けた活動を継続していただきたいと願っております。最後となりますが、当協会は、わが国海運が安定的な海上輸送を通して国民生活や産業活動に引き続き貢献していけるよう一層努めてまいりますので、本年も皆様のご指導、お力添えを賜りますよう、お願い申し上げます。

増加や貧困層の減少、経済多様化で、25年後には4,200万TEUへ拡大が予想されている。東ア地域では貿易・産業振興を促進、地域の社会・経済統合へ向けた動きが活発化し経済成長が期待されるなか、交通インフラ整備計画が打ち出され、日本と中国が援助で競っている。

東・南アフリカ地域のコンテナ取扱量は2020年まで700万TEUに拡大する見通し。オランダの海運コンサルタント、Dynamar B.V.が隔年で発行している東・南アフリカコンテナトレードの報告書によると南アは政治的な問題で2016年のコンテナ取扱量は前年比1%減少したが、2015-20年の年平均成長率は3.2%が見込まれる一方で、東ア・インド洋諸島は約10%成長、20年には初の700万TEU超えを予想している。

西アは荷動き増加傾向

Drewry（英国）のレポートによると、アジア／西アフリカ航路における2016年のコンテナ荷動き量は前年比12%減の120万TEUと前年の10%減・130万TEUから2年連続で2ケタの落ち込みとなった。2017年は第2四半期（4-6月）で33万TEUと前年同期比3%増加し堅調に推移した。今年7-9月期で前年同期比7%増加し、2014年10-12月期以来の伸びとなった。4-6月期の3%増から2年ぶりに上振れし、1-9月累計では前年同期から3.2%増え90万TEUを超えたが年間では120万TEU程度にとどまり、最近のピークだった2014年の150万TEUを下回る水準になった模様。

運賃面ではアジア／西アフリカ協議協定(AWATA)が2017年上期のビジネスプランとして1月1日、3月1日、4月1日、5月1日、6月1日発効で運賃をそれぞれ

500ドル／TEU引き上げを計画、さらに9月1日に500ドル／TEU、10月15日に750ドル／TEU、1月1日に750ドル／20'・1,500ドル／40'に修復を計画した。

スポット運賃は上半期に上昇も下半期に中折れ。アジアから西阿向け最大の出荷国である中国からの輸出コンテナ貨物のスポット運賃の推移を上海→ラゴスの上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)で見ると、2016年平均が1,182ドル／TEUに低迷していたものが、1月に1,651ドル／TEUの高騰したあと、2月が1,444ドル／TEU、3月が1,525ドル／TEU、4月が1,936ドル／FEU、5月が2,226ドル／TEUと2,000ドル台へ乗せ、6月が2,442ドル／TEU、7月が2,581ドル／TEUと上昇を続けた。しかし、8月には2,044ドル／TEUへ急落、9月は1,376ドル／TEUと1,000ドル／TEU台へ逆戻り、10月は1,242ドル／TEUへさらに落ち込み、12月初旬には1,300ドル／TEUへ小幅上昇し、浮き沈みが激しい年となった。

一方で、サービス面ではMaersk Line（デンマーク）／CMA CGM（仏）が今年2月に中断した4,500TEU型5隻によるWAX2/FEW5を隔週で再開した。COSCO（中国）／Gold Star Line（香港）は4,200TEU型6隻による隔週の南ア経由西阿サービスのWAX5/FA3を開始したが、数航海で中止、MSC（スイス）は13,000TEU型によるAfrica Expressで南航のダーバン寄港をやめ西阿直航配船を展開中。これにより8～9月に船腹量が15%増加したものの、COSCO/GSLのサービス中止で12月は13%増にとどまる。突然再開となればスポット運賃はすぐに約25%下落すると予測、需要が改善し来年はさらに加速

西アジア航路

需要増も船腹過剰が重石に

国際通貨基金（IMF）の経済見通しでは、中近東、北アフリカ、アフガニスタン、パキスタンにおける2017年の成長率は+2.6%と16年の+5.0%から大幅に減速すると予測。

イランが16年の急成長から鈍化することやOPEC合意の延長で石油輸出国による減産が18年3月一杯まで行われることが背景。18年の成長率は、石油輸入国の内需の強まりや石

する見込みの中、船社がさらに過度の船腹追加に慎重になるかどうかが先行きを左右することになりそうだ。

油輸出国の生産回復を映じ、+3.5%に高まるとみる。サウジアラビアは、17年の非石油部門の成長は幾分強まろうが、OPEC延長合意を順守する結果、石油部門の実質GDP成長率が低下し、全体ではほぼ横ばい、18年はOPEC合意の終了に伴い石油生産が増加に転じるため、成長率は+1.1%に高まると予測する。パキстанは中パ経済回廊関連投資や民間部門における信用拡大の恩恵を受け、経済見通しが改善し、成長率は17年+5.3%、18年+5.6%を予測。エジプトは財政や対外的な不均衡の是正、

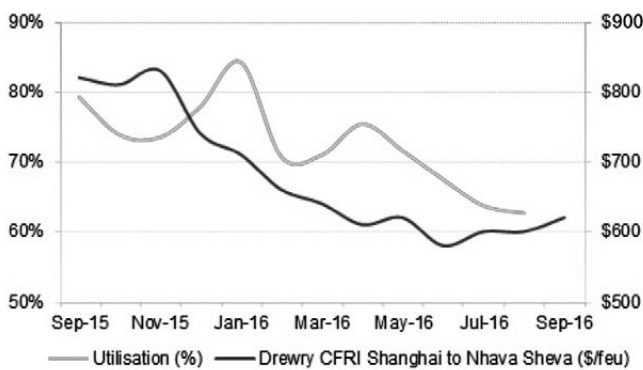
競争力の回復、雇用の創出などをめざす改革に支えられ、17年度の成長率は前回と同じ+4.1%、18年度+4.5%、インドの成長率は2016年11月に実施された紙幣交換政策、すなわち高額紙幣廃止による一時的な混乱と、先頃導入された物品・サービス税の影響により2017年の数四半期は鈍化したが中期的には加速すると予想している。

中東航路

2018年は大きく変わらず

2017年のアジア／中東航路は年初から中国の春節前の出荷ラッシュとなり、Drewry（英国）の調べによると、1-9月累計で355万3,000TEUと前年同期比3.6%増加した。ただ、第3四半期（7-9月）には

南アジア消席率対運賃

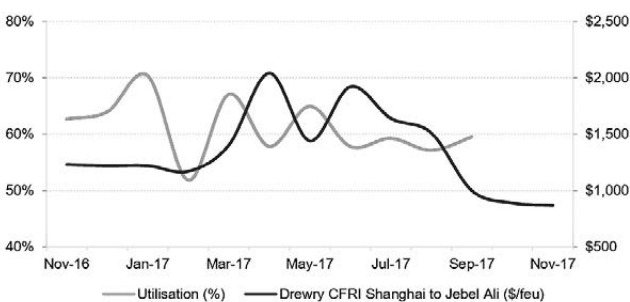


月間平均で4万TEUと減退し消席率も60%と低調で運賃市況も下落傾向をみせた。

アジア／中東協議協定(IRA)は日本を含む極東発貨物を対象に毎月のように運賃修復計画を打ち出した。しかし、主要仕出し国の中国積みスポット運賃(上海→ジェベル)は、上半期まで好調だったが下半期に急落した。

船社の新規サービス開始に伴う大型船が増加し消席率が低下したことによる。1月は上海出港船の平均消席率は90-95%を維持し、市況も安定する中、春節前の出荷増で全体的に回復したが、春節後の2月は599ドル／TEU、3月も588ドル／TEUと下落が続いた。その後も4月に857ドル／TEUとプラスに転じたが、5月は743ド

中東消席率対運賃



ル／TEUへ下落、6月には911ドル／TEUへ回復したあと下半期は下落の一途となった。8月は仕向け地の消費減退が影響し、貨物確保競争で船社が値下げしたことから低迷が続き609ドル／TEUへ下落、9月は419ドル／TEU、10月は419ドル／TEU、そして12月初旬には360ドル／

TEUまで落ち込んだ。2018年は船社の貨物誘致合戦が激しく、新規サービスの開設も容易ではなく、航路環境に大きな変化はないものと予想される。

印パは需要増で船腹増も

2017年もインドの経済成長に伴う荷動き増加に

対応し船社のサービスの増設が相次いた。CTS（英国）の統計によるとインドの経済成長を背景にアジアから南アジア向け荷動きは中東向けを上回り、2017年7-9月期は前年同期比7.3100%増と2015年4-6月期の10%増に続く伸びを記録し、1-9月累計で402万6,000TEUと前年同期

比7.1%増と400万TEUの壁を突破した。一方で相次ぐ新サービスで相次ぎ船腹量の増加した。

運賃面では2017年もアジア／南アジア協議協定（ISAA）が運賃修復計画を実施、まずラマダン（断食月）へ向けが輸送需要の増加を見込み3月22日、4月1日、22日の3段階でス

リランカ向け100ドル／TEU、パキスタン向け200ドル／TEUを修復したのを皮切りに、その後も6月5日、15日に各200ドル／TEU・400ドル／TEU、7月1日と15日に各150ドル／TEU・300ドル／FEU、8月1日、15日に各150ドル／TEU・300ドル／FEU、9月15日に150

ドル／TEU、10月15日と29日に各200ドル／TEU、11月19日、12月3日に各200ドル／TEU、12月17日（10日発効100ドル／TEUに下方修正）、24日に各200ドル／TEUと毎月のように多段階の修復を狙い、2018年は1月1日に100ドル／TEUの引き上げを発表している。

アジア域内航路

需要増もサービス増設相次ぐ

2017年のアジア新興国は外需をけん引役に景気の押し上げ圧力や資金需給環境の改善が内需を押し上げる動きもみられ、こうした動きを反映して、NIESの実質GDP成長率はスロートレード解消で2017年は景気上振れで2016年の＋2.3%から＋3.1%へ上昇するが、2018年が＋2.5%、2019年が＋2.4%とペースダウン、ASEAN5は2017年が＋5.3%、2018年が＋5.1%、2019年が＋5.1%と予測されている。

NIESのうち台湾は輸出が大幅に加速するなど外需をけん引役に2016年の＋1.4%から2017年は2.6%、2018年は＋2.2%、2019年は＋2.0%にとどまり、香港は輸出が再び拡大基調に転じ、2016年の2.0%から2017年は＋3.6%、2018年は＋2.6%、2019年

には＋2.4%に減速していく見通し。韓国はTHADD（高高度ミサイル防衛システム）配備を巡る中国の報復にもかかわらず、世界経済の回復で輸出が大幅に加速し2016年の＋2.8%から2017年は＋3.2%と久々に3%を上回ものの2018年は＋2.6%、2019年は2.5%にとどまり、シンガポールは世界的な貿易の伸びに底入れ感が出て輸出が加速し、2016年の＋2.0%から2017年は3.0%と3年ぶりに3%を達成するが、2018年は＋2.6%、2019年は＋2,0%へ減速していく見込み。

ASEAN5はインドネシアが輸出好調や個人消費が下支えしたがペースは落ち、2016年の＋5.0%から2017年は＋5.1%にとどまるが2018年は＋5.3%、2019年も＋5.3%へ順調な契機拡大が続く見通し。

アジア域内運賃推移

(日本海事センターまとめ)

積地	向け地		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
Yokohama (Japan)	Hong Kong	2016年	20ft	510	520	520	520	520	550	540	550	550	540	520
			40ft	760	780	790	790	790	820	820	820	830	810	790
		2017年	20ft	520	520	520	520	520	540	530	540	540	540	580
			40ft	780	780	790	790	790	800	790	800	800	790	810
		前年比	20ft	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-1.8%	-1.9%	-1.8%	-1.8%	0.0%	11.5%
Yokohama (Japan)	Laem Chabang (Thailand)	2016年	20ft	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.4%	-3.7%	-2.4%	-3.6%	-2.5%	2.5%
			40ft	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.4%	-3.7%	-2.4%	-3.6%	-2.5%	2.5%
		2017年	20ft	470	490	440	530	530	470	440	450	450	460	460
			40ft	790	800	710	860	860	760	700	720	710	730	730
		前年比	20ft	460	460	460	490	480	500	500	510	500	500	510
Yokohama (Japan)	Jakarta (Indonesia)	2016年	20ft	740	750	750	790	770	800	790	810	800	800	810
			40ft	1210	1210	1210	1210	1210	1210	1210	1210	1210	1210	1210
		2017年	20ft	550	540	540	670	590	550	550	580	560	560	560
			40ft	830	830	840	990	910	840	890	870	860	870	870
		前年比	20ft	570	570	580	590	580	600	610	600	600	620	560
Yokohama (Japan)	Jakarta (Indonesia)	2016年	20ft	880	880	860	870	860	880	890	880	890	910	860
			40ft	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360	1360
		2017年	20ft	3.6%	5.6%	7.4%	-11.9%		1.7%	10.9%	3.4%	7.1%	10.7%	0.0%
			40ft	6.0%	6.0%	2.4%	-12.1%		-3.3%	6.0%	-1.1%	2.3%	5.8%	-1.1%
		前年比	20ft	3.6%	5.6%	7.4%	-11.9%		1.7%	10.9%	3.4%	7.1%	10.7%	0.0%

TOKO LINE

東興海運株式会社

TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511

MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661

TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

http://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

ANCC

ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION

政府公認検数・検量・検査機関

輸出入貨物荷捌・検品と立会検数業務、木材検量業務

コンテナ中品検査・船積前検査・アジアマイマイガ検査

放射線量測定検査業務と証明業務

外国産農産物の検査・検量・検数の証明業務

理化学分析業務（輸出入食品、一般食品、放射能核種分析）と証明業務

ISO9001 認証取得

一般社団法人 全 日 検

代表理事会長 代 永 政 秀

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号

TEL (03) 5765-2113 FAX (03) 5440-3396

http://www.ancc.or.jp

支社 北日本支社（東北支部・北海道事業所） 関東支社（横浜支部・東京支部）

中部支社（名古屋支部・北陸事業所） 関西支社（神戸支部・大阪支部）

西日本支社（九州支部・中国支部） 理化学分析センター（神戸支部内）

アジア新興国の経済成長率の推移と予測

	2015	2016	2017	2018	2019
中国	6.9	6.7	6.8	6.5	6.3
インド	7.5	7.5	6.1	7.3	7.7
NIEs	2.2	2.3	3.1	2.5	2.4
韓国	2.8	2.8	3.2	2.6	2.5
台湾	0.8	1.4	2.6	2.2	2.0
香港	2.4	2.0	3.6	2.6	2.4
シンガポール	1.9	2.0	3.0	2.6	2.5
ASEAN5	4.9	5.0	5.3	5.1	5.1
インドネシア	4.9	5.0	5.1	5.3	5.3
タイ	2.9	3.2	3.9	3.5	3.4
マレーシア	5.0	4.2	5.9	4.9	4.9
フィリピン	6.1	6.9	6.5	6.4	6.4
ベトナム	6.7	6.2	6.6	6.3	6.4

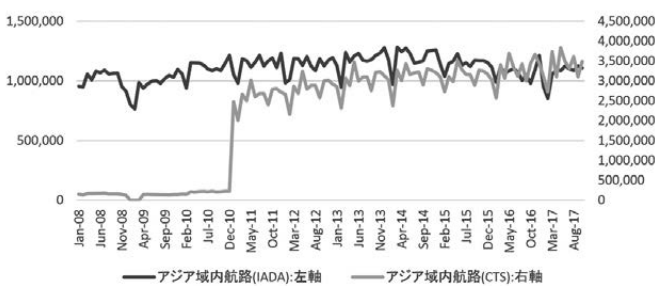
(出所)CEIC より作成、予測(影部分)は第一生命経済研究所。
加重平均は米ドルベースの GDP でウェイト付け。2017～19 年は
2016 年実績を使用。

約は4月1日発効で200ドル／20'・400ドル／40'、半年契約の場合は4月1日と10月1日発効でそれぞれ100ドル／20'・200ドル／40' 修復するガイドラインを設定したほか、再三にわたる運賃修復を実施、上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI、上海→シンガポール)でみると、2016年は平均で69ドル／TEUに低迷していたものが、2017年に入ると1月に103ドル／TEUへ上昇、2月100ドル／TEU、3月112ドル／TEU、4月129ドル／TEUと10ドル台を維持したあと、5月には179ドル／TEUへ上昇、6月177ドル／TEU、7月181ドル／TEU、8月165ドル／TEU、9月148ドル／TEU、10月154ドル／TEU、11月

168ドル／TEUと比較的高水準で推移、12月上旬も160ドル／TEU台をキープした。
みずほ銀行産業調査部の資料によると、アジア域内航路の荷動きは2014年をピークに減少傾向をみせていたが、2017年第2四半期(4-6月)から増加に転じ、2017年は第1四半期(1-3月)の低調な推移の影響で前年比2.5%減の1,295.2万TEUを見込むものの、2018年は2.5%増の1,327万TEUへ回復に転じ、ASEAN、中国の経済発展により総合の経済的結びつきがの緊密さが増し、生産・分業体制のいっそうの進捗が進み、今後5年間の荷動きも1.0%の伸びを予想する。
また、韓国海洋水産開

アジア域内航路コンテナ輸送量推移

(日本海事センターまとめ) (単位: TEU)



年頭の辞



一般社団法人 日本造船工業会

会長 加藤 泰彦

明けましておめでとうございます。

新しい年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

さて、昨年を振り返りますと、世界景気は緩やかに拡大を続け、概ね堅調に推移して参りました。米国では、好調な企業業績に支えられ、ニューヨーク株式市場のダウ工業平均株価が史上初めて2万ドル台まで上昇しました。

わが国においても、企業収益の増加、失業率の大幅な改善、賃金の上昇などが進み、東京株式市場では、日経平均株価が20年ぶりに2万円台を回復するなど、アベノミクスによる経済政策の効果が目に見える形で現れてきています。今年、わが国経済がデフレから完全に脱却して安定した経済成長を達成する年となることを期待したいと思います。

昨年、海運市況は、好調な米国経済、減速していた中国経済の持ち直しなど世界的な景気の拡大を受け、ようやく回復の兆しが現れ始めてきました。しかし、海運市況が本格的に回復するには、海上荷動量の増加と老齢船・不採算船のスクラップが進むことで船腹過剰の状態が大幅に改善されることが必要です。そのためには今しばらくの時間がかかるものと思います。

一方、造船市況におきましては、船腹過剰に起因する新造船需要の低迷が続く、受注量は一昨年に比

べれば増加しましたが、思うように受注が進まない我慢の一年でした。しかし今年、2020年からSOx(硫黄酸化物)とCO₂(二酸化炭素)の排出規制が強化されることを踏まえた船主の対応が具体的に始まり、改造や代替建造の需要が増えてくるものと期待しております。現在、本会会員会社全体としては、約2年半分の手持工事量を確保しておりますので、今こそ中長期的な視点に立って、慎重な経営を続けることが肝要であると考えます。

昨年、日本造船工業会の会長に就任した際、わが国造船業が取り組むべき重要課題として、「経営基盤の強化」、「技術基盤の強化」、「国際協調の推進」の3つのテーマを掲げて、業界としての施策を着実に実行して参りました。その中でも、わが国造船業の競争力の源泉である「技術優位性の向上」と、これを支える「優秀な人材の確保と育成」については、特に重要と考えており、わが国造船業の競争力を維持していくためにも、「技術の更なる進歩」と「優秀な技術系人材の育成と確保」に向けた努力を続けて参ります。

さらには、わが国の強みである海事クラスターとの連携を深化させ、CO₂(二酸化炭素)、NOx(窒素酸化物)及びSOx(硫黄酸化物)の排出規制強化に対応した高環境性能船の開発、LNG燃料船など新たな船舶の開発を加速させ、わが国造船業が誇る先端技術の革新を

続けて参ります。

また昨年、IMO(国際海事機関)においてNGOステータスが認められたASEF(Active Shipbuilding Experts' Federation)の活動を通じて、国際的な基準・規格に対する戦略的な対応、JECKU造船首脳会議を通じた「公正な競争に向けた世界的な規律ある商業的慣行制度」確立など国際協調の推進につきましても、より一層努力して参ります。

現在、IoT・AI・ビッグデータといった新技術の導入によって、従来の「ものづくり」の常識が覆され、その革新のスピードは今後さらに加速していくものと期待されています。今後もわが国造船業が魅力ある「ものづくり産業」として、未来に向けて持続的な成長を続けていくためにも、これらの新技術の活用を積極的に進め、業界一丸となって最大限の努力を行っていく所存であります。

最後に、「優秀な人材の育成と確保」につきましましては、その基本となるのが安全で健康な職場づくりであります。安全管理は企業経営の最も重要な責務であり、これまでも安全衛生対策の強化を進めて参りました。今年も気を引き締め、労使一体となって「事故を起こさない、起こさせない」ための活動に全力で取り組んで参ります。

引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

発院(KMI)は世界海運の展望で、アジア域内航路も平均運賃が今年の145ドル／TEUから来年は160ドル／TEUへ上昇するが、

いぜんとして2012年の250ドル台を大きく下回る水準にとどまると予測している。今年の国別の平均消費率はタイで104%、ベ

トナムが97%、中国が95%、日本が91%、韓国が85%と高水準を示し、大型船のカスケーディング(転配)の影響が予想

したよりも小さく、新興市場での競争が激しくなっているが、船社による運賃競争を自粛する動きが続くとみている。

～信頼のブランド NKKK～

International Surveyor & Inspector



一般社団法人 日本海事検定協会

創立1913年(大正2年)2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKK

代表理事会長 三宅 庸雅

- 船舶安全法に基づく危険物検査 ● 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析 ● 入出庫一貫検定 ● コンサルタント

本社：〒104-0033 東京都中央区新川1丁目16番3号 住友不動産茅場町ビル6F
TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <http://www.nkkk.or.jp>
事業所・事務所：全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
理化学分析センター：北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

輸出入貨物の検数・検量及び検査に関する証明業務



JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会
THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION

代表理事会長 関口 忠孝

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL(03)3543-3212

<http://www.jctc.or.jp/>

国の港湾中長期政策「PORT 2030」今夏にまとめ

G・バリューチェーン支える 海上輸送網構築など8本柱

コンテナ物流の世界的な変容とともに港湾物流も変化を見せ、逆にクルーズ観光面での港湾が急浮上するなかで港湾管理者、さらにはそれをコントロールする国の港湾施策も多様化している。54年前の東京五輪は日本の復活のビッグイベントだったが、それから60年近くを経る2020年の東京五輪の開催は「平成」の終焉と新時代への転換を促すビックイベント。そうした社会経済の変容で港湾も大きく変わる。いま国土交通省がかつての大航海時代の港湾政策に代わる中長期の新港湾政策（PORT2030プログラム）を打ち出すべく議論に真っ最中。交通政策審議会港湾分科会による16年4月から6回の審議と有識者懇談会での2回にわたる議論を踏まえてこの12月19日に国交省として「PORT 2030」を中間的にとりまとめた。2030年頃の将来を見据え、わが国経済・産業の発展や国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後とくに推進すべき港湾政策の方向を示すもので、今夏に最終的にとりまとめる段取りだが、一部はすでに18年度予算でも先取りしている。（国交省はパブリックコメントを今年2月28日まで受け付けている）

中間とりまとめでは、基本認識として、グローバル化の進展に伴いヒト・モノ・情報の流れに大きな変化が生じ、特に製造業では、多くの企業が国境を越えた国際分業体制を構築し、高度なサプライチェーン

マネジメントを展開。先行き東南アジア地域全体が生産拠点およびマーケットとして成長し、将来はインドなど含む南アジア地域、さらには中東や中南米地域も加わり、世界経済の多極化がよりいっそう進む

ことを予想。一方で研究開発やマザー工場の優位性確保を目指して、生産工程を一部「国内回帰」させる動きも見られるなど、製造業のサプライチェーンは分散化・階層化が進んでおり、それを支えるため最新の情

報通信技術（ICT）を活用した革新的なロジスティクスサービスを展開する動きも始まっているという。国際輸送においては、コンテナ船の大型化による寄港地の絞り込み、パナマ・スエズ両運河の拡張、北極海航路の活用、中国の「一帯一路」政策など地球規模での物流再編や、アジアにおけるクルーズ需要の爆発的増加といった大きな変化も起きている点も重視。

もっとも国内では、今後

さらに加速する少子高齢化やそれに伴う人口減少と労働力不足は国内物流にも変革を促し、ライバル企業同士の連携による共同調達・共同輸送、船舶・鉄道輸送へのモーダルシフトなどの動きが進みつつある一方、国土の強靱化への強い要請も含め、国内外の激変する環境の中で我が国の経済・産業を支え豊かで潤いのある国民生活の実現へのわが国の港湾が果たしうべき役割は何かについて、従来の政策の枠組みにとらわれず幅広い観点から検討および議論を重ね、下記の8本柱に集約している。

2030年のわが国港湾が果たすべき役割は3点

2030年のわが国港湾が果たすべき役割として（1）列島を世界につなぎ開く（Connected Port）（2）新た

な価値を創造する空間（Premium Port）（3）第4次産業革命を先導するプラットフォーム（Smart Port）という3つを掲げ、あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ“フィジカル＆サイバープラットフォーム”へと進化を唱えている。（1）ではグローバルSCM、農林水産品輸出、越境ECなども活用して世界を稼ぐ／人手不足に対応し国内輸送を支える／再生部品輸出や越境修繕サービスなどのサーキュラーエコノミーの取り込み／アジアのクルーズ需要のさらなる取り込みや寄港地の全国展開、国内市場の開拓、（2）では地域の価値を向上させ、観光客や市民を引き寄せる美しい「コトづくり」空間／ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開／資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生／地球環境や海洋権益の保全、（3）に関してはAIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化／様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに海外展開やスマー



高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.



**We Cover All Asian Ports
to/from
Japan**

**迎春
2018**

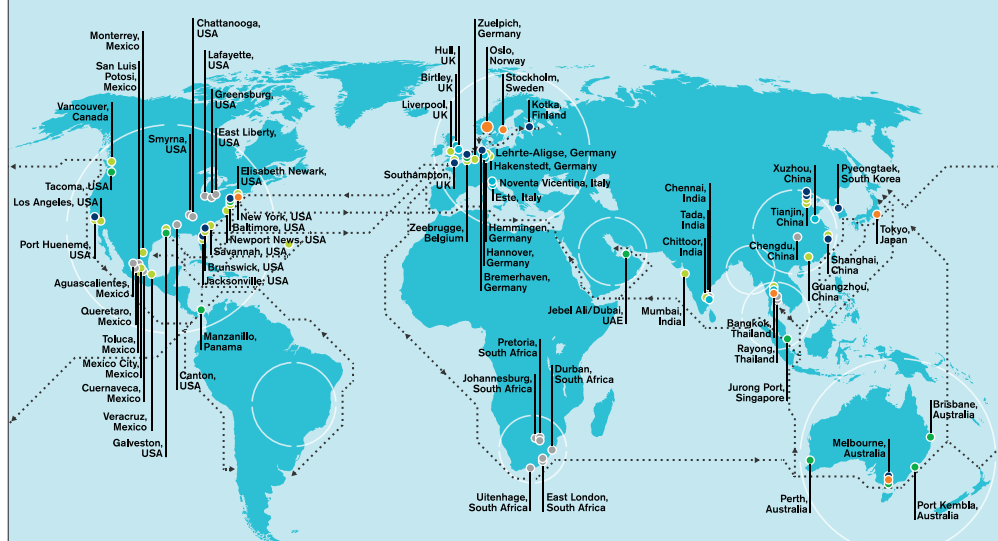


KMTC (JAPAN) Co., Ltd.

Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661

KMTC's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr> / KMTC(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>

happy new year 2018



a seamless journey

Travelling with WWL simplifies your factory to dealer journey all over the world. From ocean to inland, we tailor our services to find the most efficient path for your products. Our global network features expert solutions and ultra-flexible RoRo ships, adaptable to all transportation challenges enhanced by seamless connections to various types of inland transportation possibilities.

So leave the details to us and know that you are in reliable hands.



**WALLENIUS WILHELMSEN
LOGISTICS**

Visit our website www.2wgloball.com

トワーク化を促進する、と している。

政策の方向性でクルーズアイランド化 港湾のスマート化・強靱化や海外展開も

それを踏まえた政策の方向性について、グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築／持続可能で新たな価値を創造する

国内物流体系の構築／港湾・物流のグリーン化／新たな資源エネルギーの受け入れ・供給などの拠点形成／列島のクルーズアイラ

ンド化／ブランド価値を生む空間形成／情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化／港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開、の〈8本の柱〉を掲げた。うちG・バリューチェーンと海上輸送網および国内物流体系の構築を以下にとりあげた。

＜グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築＞

国際コンテナ戦略港湾機能強化やコンテナシャトル、高規格ロジセンターなど4項目の施策を方向付け

施策の方向性として一つは東南アジアへのシャトル航路を戦略的に重要な航路と位置づけ、国内地域・主要港からの直航サービスを強化し貨物輸送のリードタイムを短縮することで企業の立地競

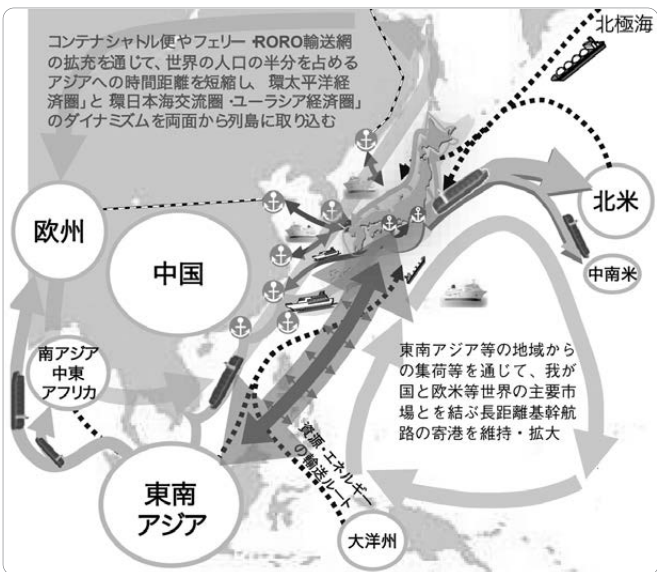
争力を向上、また日本海側における集貨航路の構築にも取り組む。

二つ目は国際コンテナ戦略港湾のさらなる機能強化と国内外からの集貨などを通じて日本と欧米など世界の主要市場とを

結ぶ長距離基幹航路の寄港を維持・拡大しわが国立地企業の国際競争力を支える効率的で安定した貿易物流サービスを提供する。

三つ目は貿易の最前線である港湾背後地で新たな価値を創出し外貨を稼ぎ雇用を創出するため工業製品から農林水産品物まで含め高度な流通加工、検疫、発送などの機能を有し、信頼性の高いMade in Japanブランドと一体となった物流を核とする新たな高規格ロジスティクスセンターの形成を促進する。

四つ目には引き続き経済成長が見込まれる東アジア地域を中心として協議会などを通じて貨物の共同輸送を促進すること



や国際フェリー航路・Ro/Ro船、コンテナシャトル航路便の強化によって国際シームレス輸送の拡

充で企業のサプライチェーンマネジメントの高度化に、より柔軟に対応できる、多様な速度帯から

なる重層的な航路網を形成、国際フェリー・Ro/Ro輸送システムの海外展開も目指す。

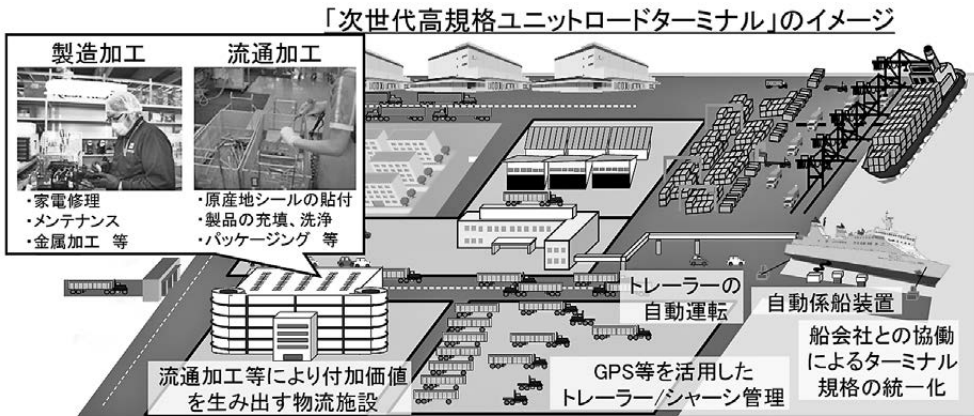
＜持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築＞

高規格の外内貿ユニットロードターミナルの近接化など

施策の方向性として、一つは環境に優しく将来的な労働力不足の改善に寄与し災害時などには機動的な輸送手段となる内航フェリー・Ro/Ro航路を将来にわたって維持・発展させるため船会社との協働によるターミナル規格の統一化を進めるとともに行政機関、荷主、運輸事業者・物流事業者などの連携による貨物の共同輸送を促進すること、二つ目は国際コンテナ戦略港湾への集貨などに寄与し、柔軟かつスピーディでシームレスな海陸一貫輸送網を形成するため

埠頭再編による外内貿ユニットロードターミナルの近接化、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保などを行う。また内航フェリー・Ro/Roターミナルにおいてトラック、シャシーなどのオペレーションや車両の決済を効率化する情報通信技術、船舶の自動離着桟システムなども実装した「高規格ユニットロードターミナル」を展開する。三つ目として首都圏臨海部などにおける経済活動の集中、企業によるサプライチェーンマネジメントの高度化・効率化に

応するため臨海部空間の利用再編や面的再開発を進めるとともに臨海部用地を政策的に極力安価に供給し物流施設の再配置や更新の促進を通じて物流全体の効率化、国内交通の混雑緩和および災害時のリスク分散を図る。四つ目は離島を含む地域の農林水産物品などの輸出・移出出荷のための港湾機能の強化、厳しい自然条件に対する船舶の入港環境の改善などにより地域の産業振興、離島における生活環境の改善および交流人口の増大に貢献する、ことをうたって



World-Wide Services Through Ours

謹賀新年

Seven Seas Shipping Co., Ltd.

HAMBURG SÜD
THE SHIPPING GROUP
Hamburg Süd

ALIANCA
Alianca (Brazilian Flag)



SINOTRANS Japan



United Ocean Lines

Tokyo: 03-3523-3692 Osaka: 06-6264-7541

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider



Tokyo 03-3523-3491



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

Providing the Vital Link to All Asia,

Middle East & South America

謹賀新年



General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**

Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

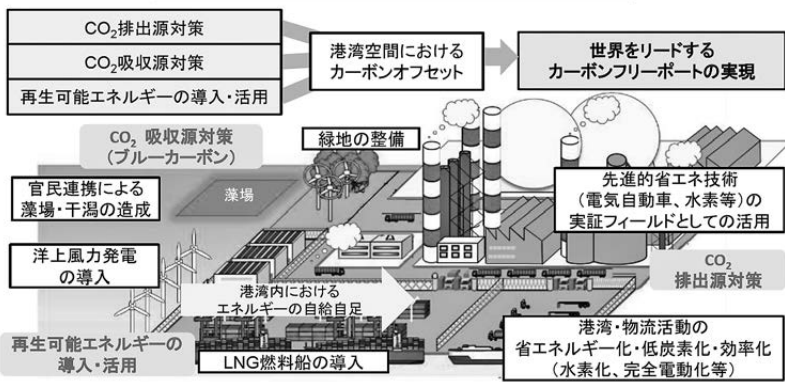
いる。

中長期政策検討で民間の企業などと懇談会でも聴取

国土交通省は港湾分科会で検討を進めると同時に中長期政策の検討に向けた検討会も17年8月の第1回を皮切りに、昨年内に4回開催し港湾政策の目指すべき方向性を示すため民間企業などから有識者を招き意見を聴取し物流、産業、防災、新技術の活用などの様々な観点から検討を深めている。初回は内航物流の戦略について取り上げ、10月の第2回目はシームレス輸送での

国際フェリー・RORO輸送と臨海部の倉庫業・物流作業でのロジスティクスを取り上げている。そこでは国際フェリー・Ro/Ro輸送と臨海部のロジスティクス産業に関する港湾政策施策の方向性としてスピーディでシームレスな国際フェリー・Ro/Ro輸送体系の充実による地域産業の活性化／新たな付加価値を生み出す臨海部のロジスティクス空間の創出を柱に据え、生産性向上の

「カーボンフリーポート(仮称)」のイメージ



ための港湾機能の充実(ICT技術によるターミナル運営の効率化、保税地域制度の活用などによる荷役作業の迅速・円滑化など)、地域主導の貨物の共同輸送の促進と新規航路開設、国際フェリー旅

客の誘致や高規格ロジスティクスセンターの整備、港湾機能再編・倉庫集約などによるロジスティクス産業用地の確保などが挙げられており、これらは中間まとめでも触れている。

操作化やCTゲート前の車両位置情報送信など迅速な作業に向けた実証実験については16年度から横浜、神戸の両港で実施中なので、これに上乘せするかたちでターミナル運営の高度化実証事業に取り組んでいく。これを受けて港湾におけるAIやIoT、自動化技術を組み合わせ世界最高水準の生産性と労働環境の良い「AIターミナル」(コンテナタ

ーミナル)の実現へAIなどを活用したターミナルオペレーションの効率・最適化を実証することを18年度の新規事業(制度)に取り上げている。

新規制度のなかで船舶の排ガスの国際的な規制強化に対応した船舶のLNG燃料使用増加を踏まえ横浜港ですすでに取り組み中のバンカリング拠点の形成に向けた港湾での必要な施設整備に対する支援制度も創設、3分の1の国庫補助を行いバンカリング船やローディングアーム付き栈橋などの整備に向け公募委託の民間事業者の事業推進を後押しする。

このほか、クルーズ船の受け入れ環境の整備へ4%増の143億円を計上、前述の官民で連携し客船ターミナルなどを設ける「国際クルーズ旅客機能高度化事業」も実施。さらに新規で昨年各港で問題化した港湾での特定外来生物(ヒアリなど)の定着防止対策について港湾施設を改良する際の支援補助も創設する。港湾関係税制では国際クルーズ

拠点形成港湾などで整備の旅客施設などの固定資産税の非課税措置の明確化や港湾の耐震対策推進のための特例措置も延長・拡充(法人税5年間／固定資産税3年間)する。

17年度補正予算でヤード内RTG遠隔操作加速

同じタイミングで公表した国土交通省の17年度補正予算では生産性革命などに向けて実施すべき施策に118億円を組み、このなかで18年度の「AIターミナル」を先取りするかたちの生産性向上(国費5,100万円)で国際戦略港湾のコンテナターミナルでヤード内荷役の高度化に向けたRTGの遠隔操作化の取り組みを加速する。

一方で、農林水産物の輸出拠点などの港湾整備(同31.84億円)も予算化し、輸出促進のための港湾施設および飼料用穀物の輸入拠点港湾の整備を急ぐほか、18年度予算での取り組みの前にクルーズ船の受け入れ環境の改善(同50億円強)も予算化している。

(荷主のSCM高度化、陸運の運行計画への活用)の3項目。検討会では、コンテナ搬出入情報とコンテナ車両位置情報を関係事業者間で共有・活用することでこれら3項目を踏まえ方策の早期実現へ議論を進めている。ドライバー情報、貨物情報、車両位置情報を活用してゲート処理およびヤード内荷役作業を効率化することとしている。

京浜港のトピックス

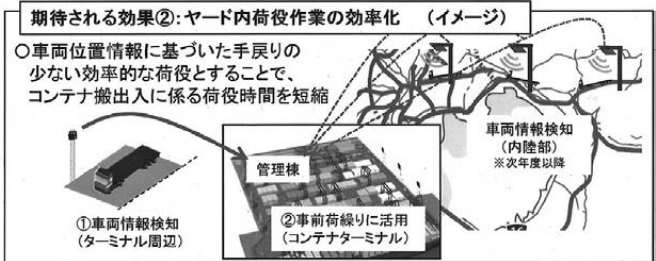
関東地整局は横浜港ICT活用コンテナ輸送効率化検討会

国際コンテナ戦略港湾政策にも関連して関東地方整備局(国土交通省)は「ICT(情報通信技術)を活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」を16年12月15日に発足させてICTを用いて港湾でのコンテナ輸送の効率化の実現を目的に横浜港南本牧埠頭をケーススタディとして民間の港湾物流関係者や行政機関などで具体的な方策を検討する場として立ち上げた。まる1年経過したが、コンテナ船の大型化の進展によるコンテナターミナル(CT)周辺の渋滞悪化が懸念されるなかで、その対応などを狙う。3年後の本格運用に向けて方策を打ち出すべく、4回目の検討会を踏まえ今年春先の1月以降に南本牧地区の南本牧コンテナターミナル(三菱倉庫ほか)と神奈川県トラック協会海上コンテナ部会の協力で試験運用を実施する。

次年度以降も実施予定で、合わせてシャシーを陸運事業者間で共同利用することで効率的なシャシー運用を目指す実証実験を17-18年度の2年間横浜港で実施する。

検討会のテーマは (1)

ゲート処理の効率化(貨物情報などの事前共有による作業の迅速化／ゲート処理のICT化)(2)ヤード内荷役作業の効率化(事前登録情報および内陸コンテナ車両位置情報の活用による荷繰り時間の削減)(3)内陸コンテナ車両位置情報の可視化



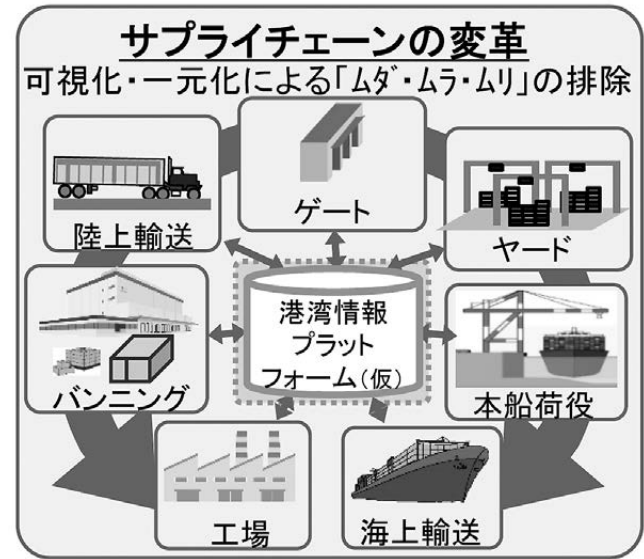
阪神港のトピックス

Sea & Seaトライアル輸送を開始 阪神国際港湾が越～神戸～米国で

一方で阪神港では国の戦略港湾施策の一環でアジア広域集貨への対応ともからんで阪神国際港湾が昨年秋(11月下旬)から、神戸港をトランシップ(T/S)拠点としたSea & Sea トライアルを実施し、ベトナムから神戸T/Sによる米国向け貨物の試験輸送を展開。神戸港と大阪港で構成する阪神港は、日本／北米直航航路拡充のため東南アジアからの広域集貨を推進中で、

昨年3月にはアジア広域集貨プロジェクトチームを立ち上げ、コンテナ貨物の神戸港T/Sの取り込みを検討しトライアル輸送に乗り出した。

トライアルは、神戸港に寄港する異なる船社の船腹を組み合わせ、NVOCCが東南アジア～神戸港～北米を一貫輸送するオペレーションを確認するもので、コンテナ詰め替えを避けるための調整や、NVOCCの仮陸揚げ



謹賀新年

EASTERN CAR LINER

Challenging The Oceans

あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に効率よく海上輸送することを常に心がけております。

イースタン・カーライナー株式会社

〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
天王洲パークサイドビル5階
自動車船本部
電話 03-5769-7631 FAX 03-5769-7632
在来・多目的船本部
電話 03-5769-7633 FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社

〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
ヒューリック江戸橋ビル4F
電話 03-5204-0251 FAX 03-5204-0257
名古屋支店 電話 052-218-5800 大阪支店 電話 06-6243-2200
福岡支店 電話 092-734-2611 川崎営業所 電話 044-280-2977

物流トレンドは医薬品／危険品、そして食品・農水産品 共通項は低・定温と冷凍冷蔵コンテナ・倉庫も、課題あり

ここ数年の国内／国際物流のトレンドは医薬品／危険品、そして食品・農水産品と目され、海運、航空、フォワーダー・NVOCCのターゲットとして集荷営業で競っている。いずれも輸出入に絡むロジスティクス商品が多い、とりわけ農水産品は政府あげて輸出に力を入れ、2019年度には農水産品輸出1兆円を掲げているが、16年度の時点で7,500億円と達成率70%という現状で今一歩。ここで官民あげて拍車をかけようとしている。中国やアジア諸国は経済が成長し、いわゆる「富裕層」を超えて「中間層」が育ってきたことで消費財ニーズが強くなり、日本からの「食」の輸出もそうした背景が語られる。医薬品は人口増加、高齢化社会ということや医薬・医療技術の進歩と合わせて医薬そのものと一体で物流ニーズがグローバルに高まっており、一方で危険品は、いわば化学品とイコールで、従来は危険品アイテム（IMDG Code）の範ちゅうになかったものも危険品アイテムとされるものが増え、かつ危機・危険管理・安全意識高揚もあって物流ニーズが出ている。日本からの輸出は自動車関連はともかく“大物”が減り、残された商品が危険品、そして食品・農水産品とあって物流事業者も群がってその獲得に力を入れているが、これらは今後さらに物流商品としての伸びしろが大きい。

農水産品輸出の受け皿で港湾整備

国土交通省は暮れの17年度補正予算で農水産品の輸出拠点としての港湾整備で予算措置を講じた（別項港湾編）。輸出促進のための港湾施設および飼料用穀物の輸入拠点港湾の整備を急ぐというもので、さしあたり北海道内の苫小牧港、石狩湾新港を中心に北海道内の港湾（6港）を対象に港湾での庇（天井）付きの水深250mバースのほか、港

湾・その近接地で農水産品を保管する冷凍冷蔵倉庫建設や温度管理装置の導入に対し費用の3分の1を補助する支援制度を新設し政策誘導していく。国交省では石狩湾新港、苫小牧港を当面の対象にしていくそう。農水産品の輸出の8割は海上コンテナを利用しているが、課題は温度管理にあるため、港湾サイドでその対応を図っていく。

苫小牧港には道内最大級の冷凍冷蔵倉庫 苫小牧埠頭が食の国際物流拠点の形成へ

その具体例となるのが苫小牧埠頭の食の国際物流拠点の形成。北海道の農水産・畜産物など「食」の高いポテンシャルと苫小牧港が持つ物流拠点としてのアドバンテージを活用し多様なニーズに対応可能な多温度帯対応、鮮度管理に有効なCA（Controlled Atmosphere）貯蔵機能、環境対応での自然冷媒利用、省エネ・省力化など次世代冷蔵倉庫のモデルとする。

同社は苫小牧港東港区国際コンテナターミナル隣接地で温度管理型冷凍冷蔵庫施設の建設・保有会社「北海道クールロジスティクスプレイス」を

12月1日付で設立した。同社では新規共同事業としてのリスク分担からSPC（特別目的会社）方式を採用、設立当初は同社が資本金を全額出資したが、事業化までに5億円程度までの増資へ支援企業に出資を働きかけるといふ。施設は今年7月に着工する。

新会社は苫小牧市内の同社内に本社を置き資本金1億円、同社の橋本哲実社長が社長を兼任。「北海道フードロジスティクス・イノベーション推進協議会」の中核企業体としての同社が計画する冷凍冷蔵庫は総事業費64億円を投じ2.1万トンの道内

最大級施設で19年上期完工予定。協議会のほか食産業や物流分野の内外専門企業との連携を図る考え。苫小牧港唯一の大型港湾型冷凍冷蔵倉庫として道内食品出荷の安定

化・平準化／道内産品の混載・共同化／空港と連携した輸出入体制の強化など物流の高度化を通じて道産品の移輸出拡大、食関連産業の高付加価値化を目指している。



苫小牧発台湾・香港向け小口混載サービスで北海道産品の輸出促進

その苫小牧港では17年秋に北海道産品の輸出入

進を目的とする北海道国際流通機構（HIDO）と苫

小牧港利用促進協議会の手で、苫小牧港発の台湾・香港向け海上小口混載サービスで道内11都市で説明会を開催したうえで輸送サービスを展開。苫小牧港利用促進協は北海道開発局と連携し台湾、香港向けの苫小牧港発海上コンテナによる小口輸送サービスを開始し、18年度以降は苫小牧港発FCLでの輸出を拡大、北海道産品の海外での価格競争力向上を目指す。

北海道国際流通機構は輸出を望む道内企業を会員に、海外の卸・アンテ

ナショップ、EC販売など販売チャネル企業10社が出資する社団法人で、道内企業と自治体のコネクトや輸送サービスの手配、輸出事務代行を手がけることで道内と海外を結ぶ窓口として機能、北海道産品の輸出促進をあと押ししている。現在海外企業10社を通じ韓国、中国、香港、台湾、シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、ベトナムの9カ国に販売が可能。会員向けに輸出代行、ロジスティクス、小口輸送も手がける。

輸出道産品の海上小口混載も 官民連携で苫小牧港発の台湾向けサービス

前述の動きを受けて生鮮だけではないが食品の混載のケースで北海道開発局、苫小牧港利用促進協議会、北海道国際流通機構（HIDO）の3者は官民連携による苫小牧港発台湾向け海上小口混載コンテナ輸送サービスを昨年11月初旬に開始。札幌市内の弘和通商の構内倉庫で輸出貨物を集約し苫小牧港から日本郵船のコンテナ船で基隆に輸送。3者では引き続き道産品などの輸出コンソリ貨物を集約した輸送サービスを拡大する。苫小牧発台湾向けLCL混載は、常温品

（道産野菜／菓子／加工食品／飲料／調味料など）を常温コンテナに、冷凍品（海産物／スイーツ／加工食品など）をリーフコンテナに積み込み混載仕立て（1本ずつ）にし、苫小牧港コンテナターミナルに持ち込み本船積みし輸送する。北海道開発局は6月にHIDOとの間で連携・協力して北海道産品の輸出促進を図る協定を結んでおり、これに基づき海上小口混載コンテナ輸出の取り組みを苫小牧港利用促進協議会とも連携して進めている。今回はその一

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 田村 修二



自らが変革する強い意志を持ち、 物流業の更なる発展を

平成30年の新春を迎え、謹んでお慶びを申し上げます。

昨年は、米国の新政権による各種通商協定の離脱・見直しを始めとした保護主義的政策への転換、北朝鮮のミサイル連続発射、世界各地におけるテロ事件の発生等、これまでの国際的な枠組みや秩序を揺るがすような事態が発生しました。

一方、国内では大手企業によるデータ改ざん等の品質不正問題が次々と表面化し、企業においてもそれぞれの対応に追われた1年でした。

物流連では、昨年1年間を通じ、様々な活動を実施してまいりました。「物流を等身大で見ていただき、その重要性を認識していただく」活動として、会員企業のご協力のもと、大学寄附講座、学生を対象とした物流業界研究セミナー・インターンシップ・物流見学ネットワーク等を継続して実施した他、新たな取り組みとして小・中学校の教科書に物流をより多く取り上げて頂く働きかけを行いました。

「社会インフラとしての物流機能強化」の取り組みでは、物流連が提言書を提出し、国交省の検討会に参画し議論を重ねてきた内容が、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」（手引き）としてまとめられ、国交省から公表されました。

「国際的な課題への取組み強化」については、海外物流戦略ワーキングチームにおいて、アセアン各国の検討を行ってきましたが、昨年は過去5年間の調査で残されたマレーシア、シンガポール、ブルネイの現地実態調査を行いました。

アセアン経済共同体（AEC）発足により域内交流が活発化する中、当該地域には多くの日系物流企業が進出していることから、今後も課題の解決や進出にあたっての支援を官民連携で行ってまいります。

本年は、これまで行ってきた活動が実を結び、物流業界の発展に役立つものとなるよう一層充実した取組みを行っていきたく考えます。

景況は国内外とも拡大基調が続き、国内企業の業績が2年連続で過去最高となる一方、東京オリンピック・パラリンピック開催を控え、人手不足の状況はこれまでにない厳しいものとなることが予想されます。このため、昨年公表された総合物流施策大綱の方向性を踏まえ、業界全体が自ら変革する強い意志を持ち、各施策を実行に移す年になると考えています。

物流連としても、官民連携、他産業との連携を一層強化するとともに、物流業界からの発信力を高めてまいります。

新しい年を迎えるにあたり、本年が物流業界にとり飛躍の年となることを祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。

手続きなどの現実性を探る。

初回の輸送では日本通運がNVOCCとして協力荷主であるキャノンの貨物を40'HC（ハイキューブ）コンテナ1本で輸送手配し、ベトナムのハイフォンから協力船社のSITC（中国）が神戸まで輸送し、神戸T/Sにより日本郵船がロサンゼルス港まで輸送。ハイフォンを出発、18年月3日神戸に仮陸揚げ、昨



環でHIDOのネットワークで集約した貨物を苦小牧港から台湾に輸出するもので、これら貨物は今年1月に台湾で開催の物産展兼商談会で販売する。同サービスは、HIDOが輸出者となって輸出書類

の作成や各種証明書の取得をすべて代行することで輸出の初心者でも簡単に輸出できる仕組みとなっており、開発局ではさらに道産品の輸出拡大を通じて地域活性化へ支援していくとしている。

18事業者連携の総合効率化計画認定 東京団地冷蔵の再整備で輸送網集約

ごく直近の動きでは、これとは別に国土交通省が昨年12月下旬に東京団地冷蔵などから申請のあった総合効率化計画を物流総合効率化法に基づき認定した。昨年10月の改正物流総合効率化法では複数の者による連携を新たな認定要件の1つとしているが、今回の案件は18事業者の連携によるケースで1計画あたりで最多と

なっている。総合効率化計画として認定されたのは東京団地冷蔵の再整備事業に伴う輸送網集約事業。冷蔵倉庫や食品物流を手がける18の事業者が連携し、分散していた保管施設の集約による構内での横持ち輸送の削減や「入庫コンテナ共同管理システム」（トラック予約受付システム）・共用トラクタの導

入による入庫業務の効率化で、CO₂排出量の削減とともにトラックドライバーの荷待ち時間を削減する。東京団地冷蔵は保管・荷さばき・流通加工で五十嵐冷蔵、松岡冷蔵、山手冷蔵、ニチレイロジスティクス関東、マルハニチロ物流、東洋水産、日水物流、兼松新東亜食品など13社、輸送で二葉、ユニエックス、大東港運、ナカムラロジスティクスの4社と連携し9棟に分散している施設を2棟に集約、構内の車両動線の整理、大型車両や海上コンテナに対応したトラックヤードの整備などで出庫やコンテナ入庫業務を改善し施設内の環境付加低減、省力化を図るもので今年3月に業務を開始予定

という。コンテナ搬入用トラックと港内輸送用共用トラクタを分けて使用し、保管施設の集約で構内各棟

国際物流戦略チーム（関西）の取り組み 医薬品や食の輸出で関空貨物ハブの機能強化

近畿地方整備局など産官学で構成する国際物流戦略チーム（関西）は昨年秋の幹事会で「今後の取り組み2016-2017」が改定期を迎えるのに伴う「2018-2020」策定案をとりまとめ、今年3月の本部会合で正式決定するが、そのなかで「医薬品輸送の高品質化」についての取り組みを示した。そこでは、日本の空港内では初となる徹底した温度管理が可能な医薬品専用の定温庫として60社を超え

間の横持ち輸送削減とCO₂を90%削減、トラック予約受付システムでコンテナの入庫業務効率化で荷待ち時間は40%減らす。

る荷主企業に利用されている「医薬品専用共同定温庫（KIX-Medica）」および2015にオープンした「医薬品輸出梱包対応施設（KIX-Medipac）」について引き続き利用者の増加を図るとともに医薬品セミナーで関西国際空港の医薬品輸送の高品質化についていっそうの浸透を狙う。また関西国際空港で医薬品貨物を取り扱うサプライチェーン全体の一貫した品質向上を図ることと、より安全で高品質

な医薬品輸送を実現するとしている。＜生鮮貨物ハブ空港へ向けた取り組み＞」では、13年からの関西国際空港を拠点に食輸出に取り組む「関西・食・輸出推進事業協同組合」と連携し食輸出に必要なプラットフォームを構築し生鮮貨物ハブ空港へ向けて整備を進める。また14年立ち上げの関西フードエクスポート&ブランディング協議会の活動、新たにシンガポールやドバイといった国への展開も実施するとともに、15年に関西国際空港にオープンした前述の日本の空港で初の大規模食輸出施設「KIX-Coolexp」を活用し今後さらに日本食輸出の拡大に取り組んでいく考えを盛り込んでいる。

物流企業の「医療・医薬物流」事情

日通 は成田に大型冷凍・冷蔵施設を稼働 徹底した温度管理体制でニーズ取り込み

医療・医薬品物流の動向で、昨年後半以降でも話題が豊富。物流企業の取り組みにスポットをあてると、日本通運は昨年7月中旬に成田地区の自社物流センター内に大型冷凍・冷蔵施設「Narita Temperature Controlled HUB」を新設、営業を開始した。医療・医薬品、化学品（危険品）、電子材料など厳格な温度管理を要する

航空貨物輸送の需要増に対応するもので、高品質な温度管理サービスを整え需要を取り込みつつある。成田空港から約5kmに位置する日通の成田空港物流センター一般棟2階で、床面積1,320㎡。15-25℃（定温）、2-8℃（冷蔵）、-20℃以下（冷凍）の3温度帯に対応し、温度を常時システム管理することでバリデーション（妥当性

確認）結果を提示できるほか、設定温度条件から逸脱した場合はシステムで即時認識できる徹底した温度管理体制が敷かれている。非常用バックアップ電源を設置、定温庫内でのリーファーコンテナ給電、防塵床・防虫・内壁静電防止仕様も採用し高品質を確保している。

丸全昭和 は顧客向け倉庫温湿度管理システムを導入・運用

丸全昭和運輸は昨夏（7月）にレキットベンキナー・ジャパンに対して医薬品GDPガイドラインへの対応に向けて医薬品（医薬部外品、一般品も含めて）の流通過程における倉庫保管時の品質の完全性を維持する目的で倉庫温湿度管理システムを新たに導入し、運用を開始した。

三菱倉庫 大阪茨木に医薬品対応で2.3万㎡の物流センター 「ライフイノベーションセンター」にも拠点

倉庫の角度から医療・医薬品物流で古くから実績のある三菱倉庫は昨年5月に大阪府茨木市で「茨木4号配送センター」を建設し今年7月に完工予定。同社の医薬品配送センター集積地

に新たな医薬品対応倉庫を稼働させ保管・配送機能を強化するのが目的で、約51億円かけ2万5,100㎡の敷地の一部に免震構造で5階建て延べ床面積2万3,500㎡（別棟で危険品庫などの490㎡の施設）の大型施設。医薬品専門の運送子会社DPネットワークと展開中のGDP対応医薬品保冷配送サービス「DP-Cool」の配送

中継ターミナル（ドックシェルターに直結した保冷荷さばき場）を設けPICS/GDPガイドラインに準拠したサービスを手がける。全室空調、全床防塵仕様で、環境対応では太陽光発電（169kW）・高効率空調設備を施し、全館LED照明を採用。また非常用発電機、地中燃料タンクを設置し停電にも備え災害にも強い物流施設。名神高速道路・茨木ICに至近で西日本向け配送センターに最適という。その三菱倉庫は8月に再



A HAPPY NEW YEAR 2018

KYOWA LINE

JAPAN, SOUTH EAST ASIA, CHINA, KOREA, TAIWAN / MICRONESIA, SOUTH PACIFIC ISLANDS, PAPUA NEW GUINEA & AUSTRALIA SERVICES



KYOWA

KYOWA SHIPPING CO., LTD.

東京：03(5510)1992 大阪：06(6533)5821
inquiry@kyowa-line.co.jp
Kyowa URL http://www.kyowa-line.co.jp/

Ben Line Agencies (Japan)'s Worldwide Principals



Alcatel-Lucent Co. (France)
Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)
ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore)
Asset Maritime Security Service (U.K.)
Combi Lift GmbH (Germany)
Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China)
EAS International Shipping (China)
Global Marine Systems (U.K.)
Kestrel Global Logistics (U.K.)
M&S Logistics (U.K.)
Nile Dutch Africa Line (Netherlands)
Port of Houston Authority

Scottish Development International (U.K.)
Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore)
Siem Car Carriers (U.K.)
Swire Shipping (Singapore)
TE Subsea Communications LLC (U.S.A.)
Thames Port (U.K.)
The Shipping Corporation of India Ltd. (India)
Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.)
Tyco Tele Communications (U.S.A.)
UAFI (Indian Ocean Islands & Mozambique)
Yew Choon Pte. Ltd. (Singapore)

Ben Line Agencies (Japan) Ltd.

4th Fl, Shinagawa TS Bldg., 2-13-40 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-0075 Japan
Tel: (03)6718-0704 Fax: (03)6718-0717
logistics.it@benline.co.jp http://www.benlineagencies.com

生・細胞医療の産業化拠点「ライフイノベーションセンター」（川崎市川崎区）に新たな物流拠点を開設。同拠点には液体窒素タンクやメディカルフリーザーなどの超低温バンキング設備を設置し、ドライシッパー（凍結搬送容器）を用いた輸送にも対応。同社はこれを通じてこれまで医薬品物

流で培ったノウハウを活かし、再生・細胞医療向け物流への取り組みを強化する。同センターはライフサイエンス産業・研究機関の集積が進む川崎市殿町地区に神奈川県を主体とする公民共同で整備された4階建て延べ床面積約1万6,000㎡の再生・細胞医療の産業化拠点。

郵船ロジスティクス

製薬大手Astrazenecaと物流パートナー 欧州で医療・医薬品物流を強化

医療・医薬品輸送・物流ビジネスを強化している郵船ロジスティクスの国内外での対応も目に付く。昨年10月に英国の製薬会社大手のAstrazeneca plcと戦略的グローバルパートナー契約を更新した。原薬の調達、医薬品の輸配送まで、製造から販売までの全工程にまたがるサプライチェーン業務を請け負っており、欧州域内の輸配送処理を英国国内のコントロールタワーで一括管理し、定温混載輸送サービス Pharma Superhighwayによる高効率、高品質な輸配送サービスを実現し、今回の更新では、郵船ロジによるサービス品質の向上、プ

ロセス改善、新ソリューション展開がAstrazenecaから評価された。

郵船ロジはアムステルダム空港、フランクフルト空港でEU基準の医薬品物流の輸送品質基準GDP（ Good Distribution Practice）を取得し、航空輸送オペレーションとPharma Superhighwayを組み合わせたサービスを展開する。

このほか、今春にはベルギー・アントワープの倉庫を約8,000㎡拡張、またオランダ・ローゼンタール近郊にも1万1,000㎡の医薬品専用倉庫を新設し、独自のサプライチェーンソリューションを強化拡充する。

郵船ロジ・阪急阪神など関西国際空港で 医薬品物流 CEIV認証の取得を目指す

その郵船ロジスティクスはじめ阪急阪神エクスプレスなど6社で構成する関西エアポートを中心とした国際航空輸送関係5社と構成するKIX Pharmaコミュニティは昨夏にEUで法制化された医薬品物流の輸送品質基準GDP（ Good Distribution

Practice）が日本でも適応を求められる傾向が強くなってきたのを受け、来年夏までに関西空港において国際航空運送協会（IATA）が策定した医薬品温度管理輸送品質認証プログラム、CEIVファーマの認証を取得する取り組みを始めている。

ANAが日本の航空会社で初めてIATAの CEIVファーマ認証を取得

一方でエアキャリアの医療・医薬品物流への対応で全日本空輸（ANA）も昨年11月に日本の航空会社として初めてIATAが策定した医薬品輸送の国際品質認証「CEIVファーマ」を取得。CEIVファーマ認証は、欧州連合（EU）や世界保健機関（WHO）が定める適正物流基準（ Good Distribution Practice：GDP）などの国際基準を満たした航空輸送にかかわる品質保証。医薬品という人の生命にかかわる重要な商品の品質保証は、その製造過程から流通過程まで求められており、今後は高い品質管理に基づく医薬品輸送体制が輸送業者の選定

条件となっていくことが予想されている。ANAでは国際航空貨物拠点の成田空港で、医薬品輸送にかかわる人員体制、訓練、品質管理、ハンドリング

鈴与は昨秋に医薬品物流強化へ組織 今年央にはニプロとの医薬品物流倉庫

港湾物流で清水港基盤の鈴与は昨年秋（9月）の組織改編で医薬品の物流サービスの拡大のため設置した医薬品サービス事業準備室を廃止し、独立した医薬品サービス事業部として本格的

年 頭 の 辞

日本海運貨物取扱業会

会 長 石 黒 明 博



平成30年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

平素より日本海運貨物取扱業会に対しましてご理解とご支援を賜り心より厚く御礼申し上げます。

昨年 of 我が国の経済は、停滞した内需に代わり、世界経済の回復と円安に支えられた輸出が主導し、日本経済は安定的に拡大しているとされています。また、我が国の物流は、好調な国際物流と同様に、国際コンテナ戦略港湾の阪神国際港湾株式会社や横浜川崎国際港湾株式会社など、国内各港においてもコンテナ貨物の取扱量が昨年を上回る回復傾向にあると見られています。

このような情勢の中、我が国の物流業界は、好調な国際物流とともに、世界的に変革する物流環境に対処する、我が国の国際コンテナ戦略港湾施策による集貨、創貨、国際競争力の強化に係る施策を、さらに深化させ加速する必要性に迫られています。

このため、国土交通省では、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することによって、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力の強化に繋ぐこととして、また、国際コンテナ戦略港湾への集貨支援策として、国内外からの集貨活動にも新たな支援を、そして創貨活動では、戦略港湾の背後に立地する物流施設の整備に新たな支援を決めています。次に、国際競争力の強化策となるAIやIoT、それに自動化技術を組み

合わせることによって、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の早期実現を図り、急速に進む世界的な物流環境の変革に対処するとしております。

当海貨業会では、国によるこれから戦略港湾施策は海貨業界にも関わるところが多く、積極的に協力することとしております。

この物流環境の世界的な変革に迫られる課題は、当海貨業会にも山積しています。

その一つとして、港湾におけるターミナル周辺交通渋滞の解消であります。この交通渋滞の解消に取り組む、国土交通省港湾局によります「ICTを活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」では、今年度の1月から横浜港南本牧ふ頭において実証実験を繰り替えし、2年後の運用を目指しています。この交通渋滞の解消は、各ターミナルの渋滞を解消するばかりでなく、物流の効率化に繋がるものであり、全国各港の港湾管理者や物流関係者において、早期の運用に期待しているところであります。

次に、二つ目として、改正SOLAS条約発効後1年6カ月たちましたが、国際的に条約の求める手続きにおいて、各国の対応に乖離が見られる状況となっています。この乖離事項は、輸出コンテナの総重量計測値の誤差に係る厳しい許容範囲の設定、我が国の搬入票による情報伝達対応、情報伝達の

EDI化と情報伝達項目内容の範囲などにに見られ、特に、我が国から輸出するトランシップ貨物に影響とならないよう、各国の対応に注視し、事前の対策を図ることが必要とされている。このため、国土交通省海事局が開催するこの検討委員会に積極的に参画し、今後の条約改訂の動きに向け、事前に関係者と合意できる対策案を準備し、即時に対応できるよう準備することとしている。

三つ目として、昨年の10月に更改された第6次NACCSシステムに合わせ始動した、改正通関業法等による輸出入申告官署の自由化に係る変化への対応、さらには道路法等の改正による「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」などについて、海貨業界は新たな規制等への対応について強く求められています。

この山積する課題の中、海貨業界においては、物流の高度化と効率化を図る一方で、物流の安全と物流コストの低減、さらには物流の情報化などの課題に 대응するため、港湾物流に関わられます皆様の的確なご意見とご指導を頂きながら、この課題に積極的に取り組むこととしておりますので、引き続きご支援を賜りますようお願い申し上げますとともに、関係各位のますますのご繁栄とご健勝を祈念申し上げます新年のご挨拶とさせていただきます。

めの国際基準（GDP：Good Distribution Practice）に基づく厳格な品質管理が求められる一方、国内の物流業界に限ると保管倉庫や輸送トラックなどのハード面を含め品質確保に向けた対応は不十分

医療・医薬、食品輸送にも通じる技術開発

東芝DSLが「輸送品質見える化・分析クラウドサービス」

東芝デジタルソリューションズ（TDSL）は昨年11月に温度管理輸送を要する食料品や医薬品などを取り扱う物流企業向けに「輸送品質見える化・分析クラウドサービス」を販売。荷物や車両に取り付けたセンサー機器から輸送環境の温・湿度、衝撃データをクラウド上に収集し上・下限の管理ルールと輸送業務情報と

な状況にある。加えて厚生労働省も医薬品の偽造品流通問題を契機にGDP基準の制度化を本格的に検討しつつあることから、両社で手を組んでこれらに対応することになっている。

の関係性を可視化・分析し物流企業の輸送品質の維持・改善活動を支援する。同サービスは冷凍・冷蔵食品、生鮮食料品、酒類、医薬品、フィルムなどの化成品のように日常的に輸送環境状態を把握する必要がある荷物について、温度や湿度、衝撃など輸送環境と輸送業務情報の可視化と分析を可能にするもので、東芝IoTアーキテクチャーSPINEXに基づき開発された。このほかトッパンフォームズがワンウェイ保冷ボックス、日立製作所は温度検知インクを昨年央にそれぞれ開発している。





戌(犬)の英語あれこれ

謹賀新年

皆さまにとって今年は昨年よりもよい年になりますよう祈念いたします。

ところで、皆様の初夢(a dream you had on the first or second night of January)はいかがでしたか。やや古いたとえですが、昔から初夢のベスト・スリー(best threeは和製英語で、英語では three best)は「一富士二鷹三茄子」です。これを英語では For the first dream of the New Year, an eggplant is good, a hawk is better, and Mt. Fuji is best. といいます。優先順位が日本語と英語では逆になり、日本語では一番か

ら始めますが、英語では三番目から始めます。これは日英語の発想の相違に起因します。

犬年はdog yearか

今年は戌年です。早速ですが、英語で言ってみてください。「簡単じゃないか。This year is the dog year. だろう」という人が多いのではなかろうか。残念ながら間違いです。This year is the year of the dog.が正解です。

dog yearは「コンピュータやinternetなどの変化が激しく時間の経つのが極めて速い情報世界の1年」のことです。犬は年を取るの

が速く1年で人間の約7年分の年を取ることから、dog yearと言われるようになったわけです。dog ageは、犬の年齢ではなく、「長い間」という意味です。ほかにもdog ~ やdog-tired形の単語がありますが、「犬」と直接関係のないことを意味する場合がありますから要注意です。dog-tiredはvery tiredのことです。the dog daysは「犬の日々」ではなく、the hottest period of the yearのことです。暑さに弱い犬が最もイライラする時期ですから、the dog daysには生理期間(女性の)という意味もあります。

犬のいろいろ

犬は可愛く、人間の最良の友です。1701年に、A dog is man's best friend.という諺が英語の文献に初めて出ました。A dog is the only friend you can buy for money. (犬は金で買える唯一の友)とも言われています。拙宅にも可愛い雪のような真っ白いマルチーズがいます。名前は「ユキちゃん」です。「雪」と「幸」の意味です。

いろいろな犬がいます。国際畜犬連盟公認の犬種は343種類で、そのうち、日本のJKC(ジャパンケンネルクラブ)公認は190種です。英語では、dogはあくまでも一般的に「犬」の総称として用いられています。子犬はpuppy, pup, whelp, 獺犬はhound, 雌犬はbitch, she-dog, female dog, 雄犬はmale dog, he-dogなどといいます。

ワンワンかバウバウか

犬の鳴き声も日本語と英語では違うようです。米国勤務になり、日本で飼っていた愛犬を連れて米国で住んでいると、「ワンワン」ではなく「バウバウ」と鳴くようになるのでしょうか。東日本大震災後の支援への感謝の気持ちとして、2012年7月にロシアのプー

犬が鳴く(動詞)

犬にも喜怒哀楽の感情があるかどうか知りませんが、鳴き方も一様ではありません。鳴き方を表現する主な動詞は、bark(吠える)、bay at ~ (〜に吠える)、gnarr(怒ってうなる)、gnarl, grow, snarl(うなる)、howl(遠吠えする)、wawl(鳴き喚く)、whine(クーンと鳴く、くんくん鳴く)、woof(ウーと低くうなる)、yap, yip(子犬や小型犬がキャンキャンと吠え立てる)、yirr(ウーッとうなる)、yowl(もの悲しい声を大きく長く発する)などです。

犬の鳴き声(擬声語)

調べた範囲では、犬の鳴き声は下記の通りです。

BOW-WOW, ARF-ARF; RUF, ARUFF; WOOF, WUF; URRR, MMURR; GROWF, GRR, RRR; OOO; OWOOO; ROWF, URF, WRUFF, WUF, WURF, YOWP

犬の名前ベストテン

赤ちゃんの名前にも流行があり、毎年少しずつ変化しています。同じように犬の名前も時代とともに変わります。参考のため、最新の犬の名前ベストテンを紹介します(ただし、調査機関や時期によってベストテンが異なります)。



謹賀新年

2018

YANGMING (JAPAN) CO., LTD.
http://www.yangming.co.jp/

Unhindered Worldwide Service

HOME PAGE : <http://www.djship.co.kr/>
<http://www.dongjinagency.jp/>

DONGJIN SHIPPING

迎春 Your Best Shipping Partner

Container & Conventional Service
Japan/Korea
Japan/China
Japan/South East Asia

—General Agent in Japan—
東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.
Tokyo TEL : 03-3548-2928(代) FAX : 03-3548-2918
Osaka TEL : 06-6120-2100 FAX : 06-6120-2098

日 本		米 国	
(男の子)	(女の子)	(Boy)	(Girl)
ソラ	ハナ	Max	Bella
レオ	ココ	Charlie	Lucy
コタロウ	モモ	Buddy	Daisy
マロン	モコ	Cooper	Lola
チョコ	サクラ	Jack	Luna
コテツ	モカ	Rocky	Molly
リク	チョコ	Bear	Sadie(セイディ)
マル	マロン	Duke	Sophie
ルーク	リン	Toby	Bailey
フク	ナナ	Tucker	Maggie

日本では、マロンとチョコが男の子と女の子の両方に付けられています、アメリカでは両方についている名前はありません。

戊年生まれの守り本尊
 戊年生まれの人々の守り本尊は虚空蔵菩薩（Akasagarbha）です。限らない福德円満と大いなる知恵を授けてくださる菩薩です。
 では、筆者から戊年生まれの皆様へ！
 May Akasagarbha bestow upon you infinite, good luck and peace and also profound wisdom!（虚空蔵菩薩が皆様に限らない福德円満と大いなる知恵をお授けになりますように！）

皇后陛下も戊年生まれ
 来年の5月1日から上皇后陛下になられる皇后陛下も戊年のお生まれです。「生類憐みの令」で有名な徳川綱吉ももちろん戊年生まれです。その他、本居宣長、大隈重信、小泉八雲、森鷗外、牧野富太郎、黒岩涙香、平塚雷鳥、上田敏、高浜虚子、山田耕柞、石川啄木、白洲正子、伊藤深水、谷崎潤一郎、瀬戸内寂聴、大河内傳次郎、東海林太郎、加藤治子、黒澤明、三浦綾子、丹波哲郎、菅直人、羽生善治など（以上、日本人）。
 外国人については、十二支は無関係ですが、一応、参考のために「戊年」生まれの著名人を紹介します。
 ジョルズ・ビゼー、ステューブン・フォスター、ギー・ド・モーパッサン、サマセット・モーム、マザー・テレサ、ジェラルド・フィリップ、ピエール・カルダン、ハンク・アーロン、ソフィア-ローレン、ブリジット・バルドー、ビル・クリントン、ユリ・ゲラー、オー・ヘンリー、周恩来、マドンナなど。

犬好き
 5代将軍徳川綱吉、篤姫、竹久夢二、谷崎潤一郎、川端康成、草笛光子、上野英三郎（忠犬ハチ公の飼い主）、中野孝次、名取裕子、ビクトリア女王、エリザベス女王（2世）、ウイダ（英国の女流作家Ouida.『フランダースの犬』の作

者で犬を30匹も飼っていた）、スタインバック、フォークナー、ロシアのプーチン大統領など。

犬嫌い
 13代将軍徳川家定（「犬好きの」篤姫の夫）、勝海舟、太宰治、芥川龍之介、トルーマン、ジェイムズ・ジョイスなど。犬好きの篤姫と犬嫌いの夫、徳川家定が犬のことで喧嘩しなかったのだろうか。喧嘩しても問題なかったことでしょう。「夫婦喧嘩は犬も食わない」といいますから。
 ところで、このことわざを英訳すれば、Even a dog does not eat a quarrel between husband and wife. となります。しかし、これは単なる直訳ですから外国人に通じません。詳細については後述します。

犬猿の仲
 「犬」を含む慣用句や諺の中で最もよく知られているのは「犬猿の仲」です。しかし、英語では猿が猫に变身して「猫と犬の仲」になります。英語では、To agree like cats and dogs.（猫と犬の間柄）といいます。面白いことに、語順が「犬と猫の仲」ではなく、逆になって、猫が犬の先になります。日本語の白黒、老若、衣食住、東西南北は英語では、black and white; young and old; food, clothing and housing; north, south, east and west のように語順が変化します。
 なお「犬猿の仲」は特に夫婦の仲が悪いことを意味します。英語では、They lead a cat-and-dog life. または They are cat and dog. ともいいます。夫婦に限らず、「彼らは犬猿の仲だ」を They are on cat-and-dog terms. といいます。

犬と猫
 上記の cat and dog には、俗語で、（株式が）投機性が強いので危ない、という意味もあり、cats and dogs は「投機性が強く安値の有価証券、三文有価証券」を意味することがあります。そして、口語では、fight like cat and dogは「しょっちゅう喧嘩する」「激しく口論する」「とことん戦う」

という意味を表します。
 It's raining cats and dogs. は、ひどい土砂降りだ、という意味です。猫と犬のけんかのように騒々しいから、という説と、北欧神話では、猫が雨、犬が風の象徴であることから、という説があります。

犬は人に、猫は家につく
 飼い主が転居すると犬は飼い主について行きますが猫はそのまま家に残る、という意味です。筆者は猫を飼ったことがないのでよく分かりません。『NEW斎藤和英大辞典』では次のように英訳されています。

A dog attaches himself to his master, while a cat attaches herself to the house.
 ところが、類義の英語の諺があります。それは、Dogs remember faces, cats places. です。faces は飼い主の顔、places は飼われていた場所（＝家）を指します。facesとplacesの語尾は-z音で脚韻を踏んでいることに注意してください。これで、「犬は人につき猫は家につく」は日英両語に共通した認識事項である、と言えそうです。

夫婦喧嘩は犬も食わぬ
 「犬猿の仲」の夫婦はよく喧嘩しますが、大抵、些細なことが原因ですから、じきに収まります。他人が本気になって仲介するほどのものではありません。何でも口にする犬でさえ、そっぽを向いてしまうほどです。「夫婦喧嘩と夏の餅は犬も食わない」という諺もあります。

この諺を Even a dog doesn't eat a quarrel between husband and wife. と直訳しても英語話者には全く通じません。英語では It doesn't pay to act as mediator for a couple who are having a quarrel.（喧嘩している夫婦の調停役は割に合わない）、It is unwise to interfere in a couple's quarrel.（夫婦喧嘩に口をはさむのは愚かなことだ）のようにいいます。

犬も歩けば棒に当たる
 犬年の今年はどうなるのでしょうか。Nobody knows. です。ところで、この諺は二通りに解釈されます。(1) じっとしていればいいのに、あちこちうろつくから、人間の振り回す棒に当たって叩かれる羽目になる。つまり、出しゃばると思わぬ災難に遭う、という意味です。(2) あちこちうろついていると、意外な幸運に巡り合う

ことがある、という意味です。(1) では棒が「災難」を、(2) では「幸運」を表しますが、現在は主に（2）のように解釈されています。英語では、The dog that trots about finds a bone.（歩き回っている犬は骨を見付ける）といいます。災難にあう（1）の場合の英語の表現については dog は登場しません。If you are too forward, you are likely to meet with disaster.（出しゃばり過ぎると、恐らく災難にあうだろう）といいます。



Love me, love my dog.
 これはよく知られている諺です。文字通りに和訳すれば「私を愛しているなら、私の犬も愛して」という意味です。中学生でも分かります。愛犬家の女性が結婚する相手の男性に、このようにいう場面を想像することができます。ところが、これはこの諺には二つの意味があるのです。
 英国人は動物愛護家としてもよく知られていますが、少なくとも諺においては、犬は可哀想なほど虐待されているのです。「新約聖書」の「マタイによる福音書」（7：6）の中に、Do not give dogs what is holy, and do not throw your pearls before swine. という言葉が

あります。「神聖なものを犬に与えてはならず、また真珠を豚に投げてはならない」という意味です。ずっと以前、犬は「病原菌をまき散らす忌むべき動物」と見なされていたのです。

しかし、12世紀の中頃にフランスの修道士ベルナールが「私を愛する人は私の犬をも愛す」と言いました。その後、犬は「軽蔑すべき卑しいもの」と「愛すべき、好ましいもの」という二つの意味を持つようになりました。そして、夫婦でも友達でも、お互いに相手の良い点も悪い点も受け入れるべきだ、という解釈が一般的になりました。

Give a dog a bad name and hang him.
 「犬に悪い名をつけて絞殺せよ」という意味ですが、これだけでは意味が分らないと思います。具体的にいいますと、「この犬は狂犬病にかかっている、と世間に言いふらして、その犬を絞殺する」という意味です。動物をむやみに殺してはいけませんが、狂犬病にかかった犬だから殺しても他人から非難されない、ということになります。He who would hang his dog gives out first that he's mad.（犬を殺すには狂犬呼ばわりするに限る）もよく似た諺です。
 実は、これは単に犬に関する諺ではないのです。この場合の his dog は、今まで自分のために尽くしてくれた大事な人を指します。そのような大切な人を必要としなくなると、追放したり失脚させたりするには、事実でなくても、もっともらしい理由を探し出して、世間に吹聴すればいいのだ、ということです。恐ろ

しいことです。まさに「邪魔者は殺せ」です。He that has an ill name is half hanged.（悪評を立てられた人は殺されたも同然）という諺さえあります。

Every dog has his day.
 どんな犬にも絶頂期がある、という意味です。これはギリシャの伝記作家プラタークの言葉です。シェイクスピアの『ハムレット』の中にも dog will have his day. という言葉が出てきます。his day は、良いとき、得意な時期、絶頂期、という意味です。
 これは、逆境にあえいでいる人や悲運をかこつ人に対して「現在、どんな惨めな状態にあっても、人生には少なくとも一度はあなたにとってよい時期が必ず訪れます」と言って激励する言葉です。
 今年がどういう年になるか分かりませんが、Each of you will have a happy year.（皆様にとって良い年でありますように）

dog's disease にご用心
 最後に皆様に警告します。dog's disease にかからないように注意してください。このように書くと「人を馬鹿にするな！『犬の病気』にかからないように、とは何事だ！」とお叱りを受けそうです。
 dog's diseaseは、オーストラリアの俗語で、influenza（略して flu）のことです。犬の病気ではありません。人間の病気です。
 なお、十二支の動物や諺に関心のある方は拙著『動物にたとえる英語表現事典』（丸善プラネット）、『日英ことわざ文化事典』（丸善出版）をご覧ください。

KANSAI LINE

CONVENTIONAL LINER SERVICE
TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM

株式会社関西ライン

KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.

TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869

Shipping Guide

新春特集号

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部306円
 発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
 TEL：（03）3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
 FAX：（03）3435-7892（編集・広告・スケジュール）・7896（販売） 郵便振替口座 東京0-63646

（16）〈臨時増刊号〉

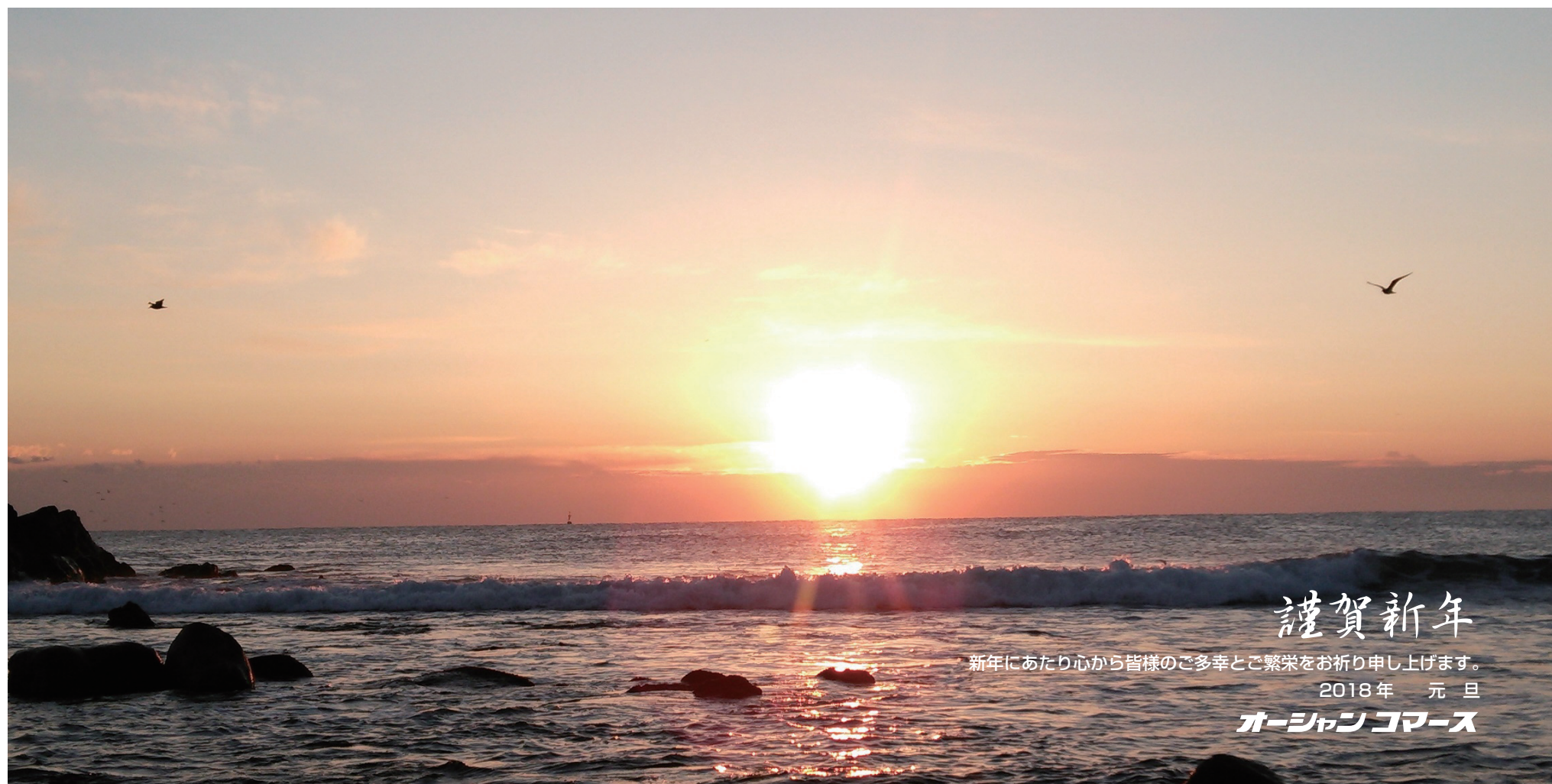
Monday, January 1, 2018

© Shipping Guide

Unmatched Reach and Service Capabilities
 Expansive global network and extensive suite of ancillary services allows Vanguard to offer more direct routes at the greatest frequency and more competitive rates than any other NVOCC in the market today.

VANGUARD
 LOGISTICS SERVICES

Tokyo : 03-5642-6501
 Osaka : 06-6203-7558
www.vanguardlogistics.jp www.vls-global.com



謹賀新年

新年にあたり心から皆様のご多幸とご繁栄をお祈り申し上げます。

2018年 元旦

オーシャンコマース



LOGIX セイノーロジックス株式会社
 SEINO LOGIX CO., LTD.

物流の「困った」を解決！お気軽にお問い合わせください！
 ホームページ URL: <http://www.logix.co.jp/>

横浜 本社 〒220-6011 横浜西区みなとみらい2-3-1 クイーンズタワーA 11F TEL:045-682-5315 FAX:045-682-5306
 大阪 支店 〒541-0052 大阪市中央区安土町1-8-15 野村不動産大阪ビル 12F TEL:06-6260-1031 FAX:06-6260-1037
 名古屋支店 〒460-0003 名古屋市中区錦2-9-27 NMF名古屋伏見ビル 8F TEL:052-221-7221 FAX:052-221-7230

雨降って
 地固まる

 ugh times
 Make
 Opportunities.

msc for the real world
msc.com