

せんきょう

2008

4

社団法人 日本船主協会

●No.573●

海運ニュース

NOxおよび SOx次期規制案、承認される

—IMO第57回海洋環境保護委員会 (MEPC57)の模様について—

寄稿

小学校教育と船舶



せんきょう

4

APRIL 2008

■巻頭言	1
------	---

「安全な海」への取り組み	
--------------	--

日本船主協会 常任理事 第一中央汽船株式会社 代表取締役 社長執行役員□野村親信	
--	--

■海運ニュース	2
---------	---

■国際会議レポート	2
-----------	---

- | | |
|--|--|
| 1. STCW条約・コードの包括的見直し作業が進められる
—IMO第39回訓練・当直基準小委員会(STW39)の模様— | |
| 2. NOxおよび SOx次期規制案、承認される
—IMO第57回海洋環境保護委員会(MEPC57)の模様について— | |
| 3. 円滑なシップリサイクルのためにはすべての関係者の
協力・関与が必要との認識で一致
—アジア船主フォーラム(ASF)シップリサイクリング委員会(SRC)第11回中間会合の模様— | |
| 4. 内外の海運関係者約100名が参加
—CSG-ICS シッピング・ポリシー・セミナーの模様— | |
| 5. HNS条約改正議論がスタート
—1992年国際油濁補償基金第40回理事会等の模様— | |

■寄稿	18
-----	----

小学校教育と船舶	
----------	--

仙台市立柳生小学校 教頭□佐藤澄江	
-------------------	--

■メンバー紹介 No.10	28
---------------	----

郵船クルーズ株式会社	
------------	--

海運日誌(3月) 31	海運統計 33
船協だより 32	編集雑感 表紙3

■囲み記事	
-------	--

- | | |
|-----------------------------|----|
| ・2008年海運講習会を開催 | 20 |
| ・北九州市小倉で海上技術学校、水産高校と意見交換を行う | 22 |
| ・海運統計関係グラフ集 | 24 |
| ・日中韓国際物流セミナー(於岡山)の開催について | 27 |

「安全な海」への取り組み

日本船主協会 常任理事
第一中央汽船株式会社 代表取締役 社長執行役員

野村親信



イージス艦「あたご」と漁船「清徳丸」の衝突事件が海難審判理事所により「重大海難事件」として指定された。横浜地方海難理事所に特別捜査本部が設置され、異例の増員体制での捜査が行われるようである。これまでの報道によると、この衝突事故も不適切な見張り・航法と、船内の連絡／引継ぎ体制の不備が原因のようであるが、些細なヒューマンエラーにより尊い人命が失われるこのような海上での事故が繰り返し発生することは、誠に残念と言うほかない。

我が商船の世界では、2007年7月にISMコードが全面強制化となり、タンカー等への事前適用を含めると10年余りが経過したことになる。サブスタンダード船及びサブスタンダード船主／船舶管理者の排除を目的とするこの規則の適用により船舶管理の適切な基準が明確化され、又、船舶の運航についても各社のノウハウがマニュアルという形で纏められ、運用されるようになり、以後の船舶の安全運航に大きく貢献して来たと感じている。しかしながら、商船の運航にあってもこれらの規則の施行により事故が顕著に減少し、今後も安全運航の確保が安泰であると言う訳ではない。実際に昨年度、今年度のP&I保険料は大幅なアップとなった。船舶の大型化によるクレームの大規模化、

賠償貨物の価格の上昇、異常気象などが原因として挙げられているが、船員の技量不足によるヒューマンエラーの増加も直接的な事故増加の原因となっている。

日本では、様々な業界で、団塊の世代の2010年をピークとした市場からの退場及び少子化による労働力の減少／熟練者不足に対する懸念が、所謂2010年問題として取り沙汰されてきた。

我が海運界においても、2010年をピークにした新造船の大量竣工に伴い、必要とされる優良船員の確保／船員教育が、正に今後の安全運航を左右する切迫した問題として捉えられている。我々が事故を防止し、安全運航を維持する為になすべきことは、従前と変わりなく、ISMコードに基づいた徹底した船舶管理と各社ノウハウの詰まったマニュアルをしっかりと教育してゆくことであろう。

1960年代後半に登場した仕組船は、厳しい国際競争の中で生き抜くために日本海運にとって不可欠な存在となった。70年後半より仕組船の隻数は増大し、我々は安全確保のため様々な外国人と付き合い、船員のキーマンとして育ててきた。この30年余りの経験／実績を活かして2010年をピークとする船員問題をクリアーし、安全な海を守って行きたいものである。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 STCW条約・コードの包括的見直し作業が進められる —IMO第39回訓練・当直基準小委員会(STW39)の様様—

IMO 第39回訓練・当直基準小委員会 (STW39) が3月3日から7日にかけて英国ロンドンにて開催された。今次会合の主要議題の審議結果は以下の通り。

なお、本小委員会での合意事項については、上部委員会であるIMO海上安全委員会(MSC)にて再度審議されることとなっている。

1. STCW条約・コードの包括的見直し

前回国会合(STW38:2007年1月)から作業が開始されており、各締約国政府およびNGOからの提案について一定の整理がなされたものの、見直しについて検討を行う項目は広範囲なものとなっている。

現時点での見直し作業完了の目標年次は2010年であり、作業の原則はSTW38において以下のとおり合意されている。

1. 1995年改正版 STCW 条約の構成と目的を維持する。
2. 現行の基準を下回らないこと。
3. 条約の条 (article) は改正しない。

4. 条約中、不整合、古くなった規定、IMO 海上安全委員会(MSC: Marine Safety Committee)の指示事項、技術進歩に係る事項について検討する。

5. 効果的な意思疎通の必要性に対処する。

6. 条約遵守の柔軟性を確保し、技術革新に対応した必要な訓練および能力証明ならびに当直基準を確保する。

7. ショートディスタンスおよび陸上部門の特殊な性質および状況に対処する。

8. 海事保安に関する事項を検討する。(次回会合で主要議題として扱う予定)

〈条約見直しに関する作業の経過について〉

- 2006年1月(STW37) —現行 STCW 条約が発効して約10年が経過していることから、条約の包括的見直しを行うべきとのIMO事務局長の提案を受け、IMO 第81回海上安全委員会(MSC81)に承認を求めることとなった。
- 2006年5月(MSC81) —条約の包括的見直しの

作業を以下のとおり二段階に分けて行うことで、本議題を STW 小委員会の作業プログラムに組み込むことが承認された。

第一段階：見直すべき事項を特定する。

第二段階：具体的な見直し事項について関連規定の改正の要否について検討する。

- 2007年1月（STW38）一見直しを行うべき項目の抽出を行った結果、広範囲にわたることとなったため、作業完了目標年次が2008年から2010年に延期された。

(1) 海技免状の更新時期（条約第1章）

有効期限日より遡って6ヶ月間（わが国は12ヶ月間）を更新期間とし、新しい免状の有効期限日は旧免状の有効期限日から5年後とする旨シンガポールが提案している。これに対してわが国は、免状の更新可能な期間について具体的に規定する必要はなく、各主管庁の判断に委ねられるべきと主張したが、次回合会にて継続審議されることとなった。

(2) 当直担当者の最短休息时间（条約第8章）

当直者の疲労を予防するため、ILO 第180号条約の内容を STCW 条約に移植すべきとの提案（EU 諸国）に対し、わが国からは、規制を受ける対象船員の範囲が船内労働者全般となることについて、第8章（Watchkeeping／当直）で規定すべき事項に反している等の理由によりこれに反対した。

これについては、条約の規定がILOの関連条約と調和を図る必要の有無、現行の例外規定について意見が分かれたため、継続審議されることとなった。

(3) 電子・電気技師資格

〈合意事項〉

- 電子・電気技師を新たな資格として定義付けすること。
- 非強制規定とすることを前提に審議を継続する。
- 電気技師の能力要件は第5章にて取扱う。

船舶に搭載される電子・電気機器が複雑化していることに鑑み、機器の保守・点検を適切に実施できる体制を確保するため、電子・電気技師の資格を創設すべきとの提案（イラン等）があった。これに対し、わが国は、通常、電子・電気機器の保守・点検は機関士が通常担当しているため新たな資格を創設する必要性は低い旨主張したが、基本的には資格を新設する方向が支持された。

しかしながら、強制化の是非については意見が分かれたため、本提案の内容については機関部職員の基準を定める第3章において非強制規定とすることを前提に継続審議されることとなった。

また、ブルガリア等より1,000ボルト以上の発電機を管理する機関部職員の要件を条約の第4章（無線通信員に関する基準）に新たに追加す



▲王立園芸場（WG会場）



▲本会議場

べき提案があった。これに対してわが国は、新たな要件は不要であるとし、追加が必要な場合でも、第3章（機関部に関する基準）に追加すべき旨発言し、これをパナマ、インド、ISF等が支持した。

結局、本件については非強制要件とすることおよび第5章（特定の種類の船舶の乗組員に対する特別な訓練要件に関する基準）で取扱うべき意見が大勢を占めたため、これらについて今後ワーキンググループ（WG）にて検討されることとなった。

- (4) タンカーの船長、職員・部員の訓練および能力要件（条約第5章）

〈合意事項〉

- 取扱う危険物の種類を2種類に分割し、それぞれに能力要件を規定する。
- LNGとLPGは液化ガスとして現行通り一つの資格とする。

現行STCW条約・コード第5-1規則（タンカーの船長、職員および部員の訓練および能力要件）を取扱う危険物の種類別に2分割することについて提案があり、検討の結果以下のとおり分割することで合意した上で、海上安全委員会で再度審議されることとなった。

- 第5-1-1規則：石油タンカーおよびケミカルタンカー乗組員に関する規定
- 第5-1-2規則：液化ガスタンカー乗組員に関する規定

検討の過程において、液化ガスにかかる資格証書をLNGとLPGの2種類に分けるべきとの提案があったが、わが国を含め、反対意見が大勢を占めたため、資格証明書の種類は一つとなった。

それぞれの規則における職務細目については継続審議を行うこととなっており、かなり詳細になっているものの、業界のスタンダードであるSIGTTO要件を基に策定されているので、これより高い水準のものが求められることはないと言われる。

2. 船舶安全配員原則の見直し

〈合意事項〉

- 作業完了の目標年次を2008年から2010年に変更した。

海難の多くが、船員の疲労に起因しているとの調査結果に基づき、船舶安全配員原則（IMO総会決議A.890）の見直しについてWGにて審議されたが議論が収束しなかった。

このため、コレスポネンスグループを再設置して継続協議を行うこととなった。これに伴い、作業完了目標年次を2008年から2010年に延期することとなった。

船舶における最少安全配員数については、わが国は、①国際的に一律の基準を設定するべきではなく、②各国が疲労に至る複合的要因を総合的に勘案して決定すべき旨主張したところ、多くの国がこれに賛成の意を表した。

WGでは最少安全配員について、①最終目的に到達するためのアプローチを行い、②標準的な手順によって、③効果的に実施するとのことで合意された。

3. プレナリーでの審議事項

(1) 海難分析

オランダは自動車運搬船の横転事故に関し、船舶の復原性とバラスト水管理の問題は個別に検討されなければならない、条約・コードの第2章（甲板部職員に関する基準）に新たに追加すべきと発言した。これをスウェーデン、マーシャル諸島が支持したことからバラスト水交換に関する新たな訓練要件について今後検討されることとなった。

(2) 人的要因

ICSよりタンカー事故の絶対的な回避方法は存在しないものの、陸上および船上の関係者が適切な手順に従って効果的に訓練されている場合には、ほとんど事故が発生していないことから、有効なSafety Cultureを確立することが極めて重要であり、その観点から条約・コードの第5章の改正を検討すべきとの意見があった。

これを英国、スウェーデン、シンガポール等が支持を表明したが、いずれも陸上関係者にまでSTCW条約の要件を課すことについては反対した。

(3) BRM/ERM(船橋/機関室リソースマネジメント)

〈合意事項〉

- 管理技能やリーダーシップに関する規定を第2、3章に盛り込む。
- 船橋/機関室におけるコミュニケーションの活用に関する規定を第8章に盛り込む。

BRM/ERMの規定をコードB(勧告指針)からA(強制要件)に移行すべきとの米国提案について複数国が支持を表明したため、WGにて検討されることとなった。

WGにおいて、管理技能やリーダーシップ技能は、船橋や機関室における資源活用的一部分として第2章、第3章に含める点も同意された。

WGではコミュニケーションとリーダーシップの技能に関する新しい定義付けを行う必要があり、さらに、船橋/機関室におけるコミュニケ

ーションの活用についても新たな規則が必要であるとの意見が多かったことから、これらの点が第8章に盛り込まれることについて合意した。

(4) 船内食糧の安全性の管理等

ITF(国際運輸労連)は、船内食糧の安全性を管理するための基準をSTCW条約に盛り込むべき旨提案していた。

これに対し、わが国から食糧等の衛生管理に関する規則はILOまたはWHOの条約体系の中で担保されるべき事項であることからこれに反対したところ、多数国が賛同したことから本提案は却下された。

4. その他

条約・コードの包括的見直し作業のための会合を次のとおり開催することとなった。

- 2008年9月：中間会合
- 2009年2月：STW40
- 2010年1月：STW41
- 2010年6月：改正STCW条約採択会議(於フィリピン)

(海務部：田部)

2 NOxおよびSOx次期規制案、承認される —IMO第57回海洋環境保護委員会(MEPC57)の様態について—

国際海事機関(IMO)の第57回海洋環境保護委員会(MEPC57)が、2008年3月31日から4月4日まで、ロンドンにおいて開催され、船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書Ⅵの改正、国際海運における温室効果ガス対策、およびシップリサイクル等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. MARPOL条約附属書Ⅵの改正について

現在、船舶の排ガスに起因する大気汚染の防止については、MARPOL条約附属書Ⅵにおいて、窒素化合物(NOx)および硫黄化合物(SOx)等に関する規定が定められている。2005年7月に開催され

たMEPC53において、一層の環境負荷低減の必要性が認識されたことから、現行の規制を強化する方向で同附属書を改正することが合意された。同改正に関する具体的な検討は、2006年4月に開催された第10回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG10)より開始され、今次会合における条約改正案の承認を目標に、5回にわたりBLG小委員会において審議が行われていた。

(1) SOx規制について

現在、船舶から排出されるSOxについては、一般海域とSOx排出規制海域(SECA)とに分けて、船舶が使用する燃料油中の含有硫黄分に上限値が設けられている(一般海域4.5%、SECA1.5%)。本年2月に開催されたBLG12において

は、SOx 次期規制案として、全海域において1.0%以下の低硫黄燃料の使用を義務づける案や、SECAにおける規制のみを強化する案、および一般海域と SECA に加えさらに SOx 削減を推進する小海域（マイクロ SECA）を設け、それぞれ適切な規制値を設定する案の3つの案が纏められていた。

今次会合においては、BGL12で纏められていた案に加え、新たに提案された案を含めた審議が行われた。審議において、排出規制の強化を急進させたい欧州諸国等は、2018年から全海域において留出油の使用を義務付けることを主張したが、燃料供給国および石油業界等は、全海域における留出油の供給には20年程度の準備期間が必要であるとの見解を示した。また、わが国をはじめとする船主国・海運業界は、燃料油が安定的に確保されること、および排ガス洗浄装置等の代替措置が認められることが絶対条件であると主張し、アジア・中東諸国は、一般海域の規制値について、当面は3.5%が限界である旨表明した。さらに、欧州諸国および米国は、指定海域の規制値は0.1%とするべきと主張し、議論は紛糾した。

これを受け、議長は、各国および各業界団体の意見を取り入れた、次の内容の折衷案を提案した。審議の結果、同議長提案は、原案どおり承認された。また、代替措置についても、同等の効果があれば使用できる旨、規則に盛り込ま

れることとなった。

一般海域	3.5%—2012年1月1日から 0.5%—2020年1月1日から（※） ※：2018年時点でIMOが燃料油の需要・供給量等の確認を行い、2020年の開始が無理と判断された場合は、2025年からに変更
排出規制海域	1.0%—2010年3月1日から 0.1%—2015年1月1日から

(2) 新造船に対する NOx 排出基準について

船舶に対する NOx 規制については、現在、1次規制と呼ばれる段階にあり、エンジンの定格回転数に応じた NOx 規制値が設定されている。BLG 小委員会ではこれまでの会合において、今後の NOx 削減対策として、2011年（2次規制）および2016年（3次規制）の2段階に分けて導入する規制内容をほぼ合意されている。

(i) 2次規制について

2次規制については、現行の規制と同様の枠組み（エンジンの回転数に応じた規制値を設定する方法）とし、現行規制値より15.5%から21.8%の範囲で削減する具体的規制値について、BLG 12において合意されている。

今次会合における審議の結果、BLG12での合意内容に特段の変更は無く、次の内容とする規則案が承認された。なお、同2次規制において対象とされるエンジンは出力130kWを超えるエンジンであり（現行規制と同様）、エンジン本体の改良によって対応が行われることとなる。

実施時期	2011年1月1日			現行規制値 (1次規制)
規制値 (g/kWh)	130rpm 未満	14.4	現行規制比	17.0
	130rpm~2000rpm	$44.0 \times n^{-0.23}$	同	$45.0 \times n^{-0.2}$
	2000rpm 以上	7.7	同	9.8

n=エンジンの定格回転数

(ii) 3次規制について

3次規制については、BLG12において、わが国より提案を行っていた、IMO による指定海域（ECA: Emission Control Area）のみに、現行規制比80%削減とする規制値を適用する案が合意さ

れている。なお、同3次規制で対象とするエンジンについては、詳細な議論が行われていなかった。

今次会合においては、現行規制と同様に出力130kWを超えるエンジンを規制対象とするものの、同規制に対応するためには排ガス後処理装

置の設置が必要とされることを考慮し、合計推進出力が750kW以下であって設計または建造上の理由により主管庁が達成困難と認める船舶については、適用除外とすることが合意された。

審議の結果、BLG12での合意事項（実施時期

および規制値）には特段の変更を加えず、上述の内容を踏まえ、次の内容とする規則案が承認された。また、2012年から2013年に、技術開発の進捗状況等を踏まえ規制開始時期をレビューする規定も盛り込むこととなった。

実施時期	2016年1月1日			現行規制値 (1次規制)
規制値 (g/kWh)	130rpm未満	3.4	現行規制比 80%減	17.0
	130rpm～2000rpm	$9.0 \times n^{(-0.2)}$		$45.0 \times n^{(-0.2)}$
	2000rpm以上	2.0		9.8

n=エンジンの定格回転数

(3) 既存船に対するNOx排出規制について
 現行のNOx規制の対象外とされている既存船(2000年1月1日より前に建造された船舶)については、これらの船舶からのNOx排出量は非常に大きくなるとの認識の下、何らかの対策が必要であるとの意見が多数を占めている。これを踏まえ、BLG12においては、一定の大きさ以上のエンジンに規制を課す案(案1)、および規制適合手法が主管庁により認証されたもののみ

に規制を課す案(案2)の2つが纏められていた。

今次会合においては、規制の実効性を考慮した上で、上述の案2を中心に議論が行われ、次の内容とする規則案が承認された。なお、規制適合手法を主管庁が認証する場合に、エンジンの改造に伴う燃費悪化を2%以下とすることや、改造に要する費用に対し5年間で得られるNOx削減効果を判断指標とすることが盛り込まれた。

規制の枠組み	対象エンジンのうち、規制適合手法が認証されたもののみ規制
対象エンジン	1990年から1999年に建造された(起工した)船舶のエンジンのうち、シリンダー1本あたりの容積が90L以上かつ出力5,000kW以上のもの
規制値	1次規制値(現行規制値)
実施時期	主管庁が規制適合手法を認証し、IMOに通報してから1年後の最初の定期検査(ただし、規制適合手法(部品等)が入手できない場合で、主管庁に認められた場合は、次回年次検査まで延期可能)
規制適合手法の条件等	① 当該エンジンの定格出力を1.0%以上悪化させないこと ② 当該エンジンの燃費を2.0%以上悪化させないこと ③ 適正な費用であること (改造に要する費用が一定のコストを超えないこと)

(4) 今後のスケジュールについて
 今次会合において承認された改正案については、MEPC58(本年10月)における採択、および2010年3月の発効が見込まれている。

間(2008年～2012年)以降の新たな枠組みを2009年のCOP15において採択することが合意されたこと、これにより、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減対策についても2009年までの合意が必要であり、そのためにも本件に関する議論をこれまで以上に加速させることが不可欠となったとの報告があった。

2. 国際海運における温室効果ガス対策について
 審議に先立ち、IMO事務局長より、昨年12月の国連気候変動枠組み条約(UNFCCC)第13回締約国会議(COP13)において、京都議定書の削減約束期

続いて、今次会合に提出されている文書に基づき、GHG排出削減対策の基本原則、GHG排出削減

手法等について概要以下のとおり検討が行われた。

(1) GHG 排出削減対策に関する基本原則について
デンマーク、マーシャル諸島および海運業界団体※1から「GHG 排出削減対策に関する基本原則」について共同提案があり、大多数の国がこれを支持した。

その結果、今後の GHG に関する検討においては、次の原則を参照することが合意された。

- ① 地球規模の GHG 総排出量の削減に効果的に貢献すること
- ② 抜け道を防ぐため、拘束力を有し、かつすべての旗国に平等に適用されること
- ③ 費用に見合った削減効果が得られること
- ④ 市場歪曲性を防ぐ（少なくとも効果的に最小化する）ことができること
- ⑤ 世界貿易の成長を阻害しない持続可能な環境開発に基づくこと
- ⑥ 目標達成型アプローチに基づくものとし、特定の手法に限定しないこと
- ⑦ 海運産業全体における技術革新・研究開発の促進・支援に役立つこと
- ⑧ エネルギー効率分野における先導的技術に対応していること
- ⑨ 実用的であって、透明性があり、抜け道がなく、管理が容易であること

ただし、中国、インド、ブラジル、南ア、ベネズエラは、同原則の②項について、京都議定書第2条の「共通だが差異ある責任」※2の原則に反しているとして、同項目の削除を求め、立場を留保している。

※1 海運業界団体：ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO、OCIMF

※2 共通だが差異ある責任：『地球環境問題のような課題は、全人類の抱える問題であり先進国はもちろんのこと発展途上国にも共通の責任がある』という主として先進国側の主張と原因の大部分は先進国にあり、また対処能力においても異なっていると途上国側の主張との両者の意見を折衷して形作られてきたもの。一言でいえば、地球環境問題に対しては共通責任があるが、各国の責任への寄与度と能力とは異なっているという考え方

(2) GHG 削減対策について

① GHG 削減対策に関する IMO 決議案について
2007年7月のMEPC56において、各国から広く GHG 排出削減手法のアイデアを収集するため書面審議グループ（CG）が設置されており、今次会合にその取り纏め結果が報告され検討が行われた。

取り纏められた削減手法のうち、即時的に GHG の削減効果が期待できる以下に示す手法については、船主、造船所等による自主的な取り組みを促進するため、IMO 決議として回章することが合意され、決議案を今後検討することとなった。

- エンジンの燃焼効率の最適化
- 抵抗軽減船体／燃費効率の評価ツールの開発
- 陸上電源の利用
- 風力（風）の利用
- CO₂排出インデックス報告および環境性能による船舶および運航者の格付け
- 減速航行の実施
- 船舶の航行管制、運航管理および荷役効率の改善
- 任意インセンティブスキームの導入
- 代替燃料の使用
- 第3者機関による CO₂排出インデックスの評価スキームの導入

② 燃料油への課金について

デンマークより、CO₂排出権購入を目的として、国際海運で使用する燃料油へ課金することについて提案があり審議が行われた。

同提案に対しては、多くの国がその実効性に懸念を表明したが、欧州各国がこれを支持し、また同提案では更なる検討を要請していることから、その問題点を含め、課金の徴収方法や運用方法など具体的な実施方法について検証することとなった。

(3) CO₂排出インデックスについて

① 船舶設計時における CO₂排出インデックス（設計時インデックス）

船舶の設計時において、当該船舶のエネルギー効率がわかれば、効率の高い船舶の導入が促進され、結果的に GHG 排出の削減が期待出来るとして、船舶のエネルギー効率を評価するためのインデックス（設計時インデックス）の開発について提案があった。

設計時インデックスについては、デンマークおよび日本が同様の概念に基づく提案を行っているが、日本案では実海域を考慮した速力のパラメーターを用いるのに対し、デンマーク案では計画速力を用いる点が大きな違いとなっている。

審議において、設計時インデックスの導入による削減効果や運用の枠組みを明確にする必要があるなどの意見があったものの、大多数の国がその有用性を認め、今後、日本とデンマークが中心となり、設計時インデックスの開発およびその運用方法について検討を行うこととなった。

② 実際の船舶運航時における CO₂ 排出インデックス（運航時インデックス）

2005年7月の MEPC53において、船舶運航時において実際に排出された CO₂ の量を示す運航時インデックスを算定するための暫定ガイドラインが作成された。また、同ガイドラインに従い、2008年まで実船データを収集することとなっており、日本はこれまでに68隻分のデータを提供している。

当該ガイドラインは、収集された実船データに基づき算定方法等の問題点を見直し、2009年7月の MEPC59において最終化する予定となっていたが、**予定を一年前倒しして、2008年10月の MEPC58で最終化することとされた。**

また、同時に、運航時インデックスを用いた「効率ベース（貨物・輸送距離当たりの CO₂ 排出量）による国際海運からの CO₂ 排出ベースライン」についても検討を行うこととなった。

(4) GHG 中間会合について

国際海運からの GHG 排出削減に関する議論を加速させる必要があることから、IMO 事務局長

より、本年6月に GHG 中間会合を開催することが提案され、ノルウェーより同会合のホスト国となる用意がある旨発言があった。

事務局長提案は特段の反対もなく承認され、**本年6月23日から27日の間、ノルウェーオスロにおいて GHG 中間会合が開催されることとなった。**

3. シップリサイクル

2008年1月に開催された MEPC-ISRWG 3（第3回シップリサイクル作業部会中間会合、本誌2008年2月号P.11参照）において審議未了となっていた条約条文案の逐条審議が行われた。

(1) 非締約国リサイクル施設におけるリサイクル
ISRWG 3において、非締約国であっても安全・環境上適したリサイクル施設であれば締約国船舶のリサイクルを認める場合の特別要件について審議が行われたが、同 WG では合意にまでは至らず、本 MEPC57で引き続き検討することとされていた。

審議の結果、**本提案は否決**され、非締約国のリサイクル施設における締約国船舶のリサイクルは認められないこととなった。このため、締約国の解撤能力が十分で無い場合の方策について決議を策定することとし、コレスポンデンス・グループを設置して書面審議による検討を行うこととなった。同決議は、2009年5月開催の条約採択会議において採択される予定である。

(2) リサイクル国によるリサイクル計画の事前承認

ISRWG 3において、リサイクル計画は最終検査前にリサイクル国政府による事前承認を受けなければならないとする提案がなされ、審議の結果、概ねの支持を得たものの条約草案に取り込まれるまでには至らなかった。

今次会合においては、上記事前承認案とともにリサイクル計画の事前承認を [14] 日以内（日数は未確定）のタシット方式※₂ とする案についても審議が行なわれた。

席上、英国、オランダ、スウェーデン、ベル

ギー等から事前承認案を支持する意見が出る一方、マルタ、米国、ノルウェー、フランス等から同案がうまく機能するのか疑問が示され、条文を修正するべきとの意見もあった。

わが国からは、リサイクル国政府によるリサイクル計画の事前承認制については原則支持するものの、タシット方式ではリサイクル計画が承認済みであることの証書等がないため、船主が旗国に対してリサイクル国の承認を証明できないことから、同方式の採用は困難である旨の発言が行われた。

審議の結果、本提案の重要性は認識されたものの、条文案の修正については合意には至らず、次回 MEPC-ISRWG 4 (2008年9月～10月開催予定)において更なる検討を行なうこととなった。

※2 タシット方式：「暗黙の支持・受諾」を意味する。一定期間内に異議通告が無い限り自動的に受諾したと見做され、発効する簡易な手続き。

(3) ISO 規格との関係

ISO (国際標準化機構) では、現在、「リサイクル施設に関する ISO 規格」の策定作業が進められているが、同規格が条約に先がけて確定されると、IMO による新条約およびガイドラインとの間でダブルスタンダード化する懸念が生じ

ている。このためわが国より、ISO と IMO との間で情報交換体制を強化するとともに、ISO に対して適切な情報開示、透明性の確保を求めるべきとの提案を行ったところ、多数の国の支持を得た。

(4) その他

わが国より、条約の発効要件として、締約国の数、船腹量、解撤能力を勘案した案を提出していたが、時間的制約のため、次回 ISRWG 4 において検討することとなった。

IMO における今後の作業予定は次の通りとなっている。

- 2008年4月～8月：コレスポンデンス・グループ (書面審議)
- 2008年9月30日～10月3日：MEPC-ISRWG 4 (条約の逐条審議)
- 2008年10月6日～10日：MEPC58 (条約案の最終化)
- 2009年5月11日～15日：条約採択会議 (於：香港)
- 2009年7月：MEPC59 (関連ガイドラインの策定)

(海務部：山崎・黒越／企画部：小松)

3

円滑なシッパーリサイクルのためにはすべての関係者の協力・関与が必要との認識で一致

—アジア船主フォーラム(ASF)シッパーリサイクリング委員会(SRC)第11回中間会合の様様—

アジア船主フォーラム (ASF) シッパーリサイクリング委員会 (SRC) の第11回中間会合が、2008年3月10日、インドネシアのジャカルタで開催された。同会合には、ASEAN、中国、台湾 (SRC 事務局)、日本、韓国の ASF メンバー船主協会から19名が出席した (【資料1】参照)。当協会からは、山城聡・当協会解撤幹事会幹事 (新日本石油タンカー業務部副部長・企画グループマネージャー) および園田裕一・常務理事が参加した。

会合は、SRC 委員長である Arnold Wang 氏 (台湾船協会長) により議事が進められ、日本および

韓国船協からシッパーリサイクルに関する報告が以下の通り行われ、意見交換の結果、【資料2】のとり共同声明が採択された。

1. 日本船協

(1) シッパーリサイクル新条約の検討

シッパーリサイクル新条約に関しては、国際海事機関 (IMO) において、2009年春の採択を目指して作業が進められている。2008年1月21日より25日までの間、フランスのナントにおいて海洋環境保護委員会 (MEPC) シッパーリサイクル

作業部会第3回中間会合 (MEPC-ISRWG 3) が開催された。その概要は次の通り。

- 500G/T未満の船舶で、生涯にわたり締約国の管轄下の運航にのみ従事する船舶 (いわゆる内航船) については本条約の適用を除外する。(ただし、海外売船されるとその時点で条約の対象となる)
- 本条約の要件に適った非締約国の施設でのリサイクルを認めるとの提案を検討したところ、その趣旨は評価されたものの合意には至らず、MEPC57 (2008年3月末開催) で引き続き検討されることとなった。
- リサイクル手続きにおけるコマーシャルリスクを避けるため、「リサイクル計画は、旗国による最終検査の前に、リサイクル国の所管官庁により承認されるべき」とする提案がなされた。同提案のコンセプトについては概ねの合意が得られたものの、条文に取り込むまでには至らなかったため、MEPC57で引き続き検討が行われることとなった。
- 今後の予定
 - 2008年3月31～4月4日：MEPC57 (条約案の逐条審議)
 - 2008年6月16～20日：IMO 理事会 (条約採

択会議日程の最終決定)

- 2008年10月6～10日：MEPC58 (条約案最終化)
- 2009年5月11～15日：条約採択会議 (於：香港)

(2) 船舶のインベントリ (有害物質一覧) の作成実験

日本政府は、2007年10月から2008年2月にかけて船舶のインベントリの作成実験を行い、その結果をインベントリ・ガイドライン案に反映させた上で、修正案をMEPC58 (2008年10月開催) で提案する予定。

(3) 日本政府の基本スタンス

日本はリサイクル条約の早期採択を目指して、IMOでの議論を促進するため、積極的にさまざまな提案を行ってきており、今後もそれを継続する。日本のスタンスや提案は、海運業界を含む関係者によって検討を行い、合意したものである。日本船協もその検討に積極的に参画し、船主意見の反映に努めた。

2. 韓国船協

韓国船協では、船舶の安全と効率的な航行を損なうことのないシップリサイクル条約案を作成す



るべく、関係者の作業に協力してきた。

主要な関心事としては、現存船に対する条約の適用があるが、この点では500G/T以上の約5万隻にのぼる船舶が2013年には条約の適用を受けるだろうと報告されている。韓国船協としては、これらの膨大な数の現存船に対する検査の実施と証書の発給といった要件を満たすことは困難だろうと懸念している。

また、現行の条約案におけるシップリサイクル計画やリサイクルの準備、最終検査、有害物質の事前除去といった義務を履行することは船主にとって複雑で困難であることから、よりシンプルなシップリサイクル手続きが策定されるべきであると考えます。

(企画部：小松)

【資料1】

ASF シップリサイクル委員会 (SRC) 第11回中間会合出席者

委員長	Mr. Arnold Wang	Chairman of NACS
ASF事務局	Mr Wang Cheng	Secretary General of ASF
中国船主協会	Mr. Chen Zhengjie	Director of Safety & Technology Superintendent Div of COSCO Group
	Mr. Liu Xianhua	Chief of Technical Department China Shipping Industry Co., Ltd.

ASEAN 船主協会連合

インドネシア船主協会	Mr. Oentoro Surya	Chairman of INSA
	Mr. Soenarto	VC of INSA
	Mr. Sungkono Ali	Secretary General
	Mr. Maman Permana	Secretary
	Mr. Budhi Halim	Head of Shipping Industry Development Division
	Mrs. Carmelita Hartoto	Head of Partnership Foreign Affairs Division
	Mr. Gunadi Widjaja	General Treasurer

マレーシア船主協会	Mr. Dato'Ir Abdul Hak Amin	MASA Vice Chairman
	Capt. Intiaz Hussein	MASA Executive Secretary

ベトナム船主協会	Mr. Tran Van Liem	Head of Ship Recycling Committee of VSA, General Director of Vinashin ocean Shipping Company (Vina Shin Lines)
	Mr. Do Truong Minh	VSA

日本船主協会	Mr. Akira Yamashiro	Assistant General Manager of Nippon Oil Tanker Corporation
	Mr. Yuichi Sonoda	Managing Director of JSA

韓国船主協会
台湾船主協会

Mr. Young-Moo Kim
Mr. Bob Hsu

Secretary General of KSA
Secretary General of NACS

【資料2】

共同声明

ASF シップリサイクリング委員会 (SRC) 第11回中間会合 (ジャカルタ) にて採択 (仮訳)

アジア船主フォーラム・シップリサイクリング委員会 (SRC) 第11回中間会合が2008年3月10日にジャカルタで開催された。本会合には、ASF メンバー船協からアセアン、中国、台湾、日本および韓国の代表 (19人) が出席した。出席者リストは添付のとおり。

本委員会は、台湾船主協会が主催し、SRC 委員長である Arnold Wang 氏が議事を進行した。出席者は、インドネシア船主協会 (INSA) がインドネシア・ジャカルタでの本会合を手配してくれたことに感謝の意を表明した。

1. SRC は、IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC) で検討中のシップリサイクル条約および同条約の下で必要なガイドラインの最近の検討状況について集中的に議論を行った。安全かつ環境上適切なシップリサイクルは、シップリサイクル施設、船主、造船所、船用業者および関係国政府といったすべての関係者が協調努力しつつ積極的に追求すべきものであることを確認した。

船舶のシップリサイクル施設への円滑な移動を実施するためには、複雑でないシップリサイクル手続きが策定されるべきである。

2. 本委員会は、有害物質インベントリ (一覧表) 作成に関するガイドライン案に従い、日本政府が船舶のインベントリ作成実験を実施中であることに留意した。同実験の結果に基づいて修正されたインベントリ・ガイドライン案が MEPC58 に提出されることとなる。

SRC は、有害物質のインベントリに関する共通の様式を作成することの高い重要性を認識すると同時に、インベントリの作成には、船主がその作成にあたっての十分な情報資源と専門知識を有しないことから、船舶の建造や設備に関する専門的な知識を有する政府、船級協会、造船所、船用業者の全面的な関与が必要であることを確認した。

3. SRC は、主としてシップリサイクル施設の管理、運営、監査および第三者認証を扱う ISO30000 シリーズの規格が、シップリサイクル条約とそのガイドラインの作成に関する IMO の活動と重複していることに懸念を表明した。シップリサイクル施設に関する同 ISO 規格は、同条約案と付属のガイドラインと同じ分野にわたっている。このため本委員会は、シップリサイクル施設やシップリサイクル国などの関係者が、基礎となる文書としてどの規格／ガイダンス／ガイドラインを参照すべきなのか混乱と疑問を持つ怖れがあるダブルスタンダードは避けるべきであるということに合意した。

4. SRC はシップリサイクル条約の今後の検討に関する作業計画に留意した。同計画では条約最終案が2008年10月開催の MEPC58 に提出され、条約採択のための外交会議開催が2009年5月に予定されている。

最後に、アジア船主は国際海運業界の主要な関係者として、より安全かつ環境上適切なシップリサイクルを船主が推進するための方策について引き続き議論していくことを確認した。

4

内外の海運関係者約100名が参加

—CSG-ICS シッピング・ポリシー・セミナーの様相—

当協会は、海運先進18ヶ国当局間会議(CSG※1)が37年ぶりに東京で開催されたことを機に、CSG-ICS シッピング・ポリシー・セミナーを3月27日に海運ビルで開催した。

同セミナーには、ヨーガン・ハマー・ハンセン CSG 議長(デンマーク海事局長)をはじめとする CSG メンバー政府、国際海運会議所(ICS※2)、アジア船主フォーラム(ASF※3)など内外の海運関係者約100名が出席し、同 CSG 議長、ロバート・ホー ICS 副会長、パトリック・デカベレ ICS 理事、蛭原 公一郎 商船三井営業調査室長、園田 裕一 当協会常務理事・企画部長、石原 彰 国交省海事局国際機関条約対策室長といった国際海運界を代表する講師により、海運政策問題やアジアの海運市況などについての講演が行われた。

ハマー・ハンセン CSG 議長は「世界海運の傾向と政策課題」について講演。CSG の主目的は自由で開かれた海運市場を維持発展させることにあり、それを制限・阻害するような政策は排除すべきであるとともに、今回のようなセミナーは CSG と海運業界との連携の重要性を示すものであるとし、また、トーマス・フリードマンの著書名「The World Is Flat」を引用し、世界経済のグローバル化と発展のために海運が重要であることを強調した。また、目下の政策課題として、船舶からの大気汚染・温室効果ガス(GHG)排出、米国のコンテナ100%ス

キャニング、世界貿易機関(WTO)などを通じたオープン・マーケットの維持、資質ある船員の確保などを挙げた。船舶からの大気汚染・GHG については、競争力を歪めることのないよう国際海運に従事する全ての船舶に同様に適用できる規制が必要であるとして、国際海事機関(IMO)における作業を支持。コンテナ100%スキャニングについては、既に CSG としても懸念を表明しており、引き続き注視していくとの見解が示された。さらに国際海運市場は既に自由化されているが、WTO 貿易サービス交渉における成文化が必要とするとともに、自国の関係者を優遇する地域・国際規制については、引き続き注視していくとした。

ロバート・ホー ICS 副会長(Fairmont Shipping (HK) 社長)は「国際海運政策問題」について講演。OECD 海運委員会廃止後の海運自由化原則の監督機関としての CSG の重要性、ならびにグローバルな業界である海運にはグローバルな規制が必要とし、米国のコンテナ100%スキャニングおよび米国籍 LNG 船への米国人船員配乗要件を非難。また、CSG で継続的に取り扱われている問題として、ベネズエラの貨物留保、ベトナムの Freight Tax、インドネシアのターミナル・ハンドリング・チャージなどの問題を挙げた。コンテナ100%スキャニングについては、その後の質疑応答において、セミナーに参加していたシンガポール船主協会から



▲ハマー・ハンセン CSG 議長



▲会場の様子

もその実行可能性について懸念が表明された。

ICS 理事であり国際海運連盟 (ISF※4)、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO※5) でも要職に就くパトリック・デカベレ氏 (Brostrom Tankers SAS 社長) は、「世界タンカーマーケットの現状と将来」をテーマに講演。タンカー運賃レートと原油価格との関連性の低さなど市場動向に関する詳細なデータを示しつつ、今後のタンカー市況について、2007-12年の間に30%の輸送量の伸びが予測され、また、プロダクトタンカーの急速な増加が見込まれるが、シングルハルトンカーのフェーズアウトにより、2010年まではタンカー船隊の伸びは抑制される、などの見解を示した。

蛭原公一郎 商船三井営業調査室長は「アジア海運の市場動向と船員問題」について講演。海上輸送量と貿易額の伸びや対外直接投資の状況などを示した上で、世界海運に占めるアジア貿易の伸びを強調。また、船隊拡大に伴う船員需要の増加を指摘し、自社のリクルート・センターや船員訓練施設を紹介するとともに、CSG メンバー国に対し、船員不足解消のために海運先進国政府の資金援助が必要として協力を要請した。

園田裕一 当協会常務理事・企画部長は、「アジア船主フォーラム (ASF) の活動」について講演。ASF の歴史や組織内容を説明するとともに、ASF メンバー船主は、世界の船隊のうち38%をコントロールしているとしてその重要性を強調。また、2007年10月にシンガポールに ASF 常設事務局が設置されたことなどを紹介した。



▲蛭原公一郎・商船三井営業調査室長



▲石原彰・国交省海事局外航課国際機関条約対策室長

国交省海事局外航課国際機関条約対策室の石原彰室長は、「国際海運における CO₂ 排出の抑制」を演題に講演。国際海運からの CO₂ 排出抑制については、船舶の燃料効率の改善に焦点を当てつつ、全ての関係国が参加する単一の枠組みを策定すべきあることを強調。また、燃料効率の改善については、インデックスを用いたアプローチが有効として、海事局が開発した波や風の影響を考慮した CO₂ 排出指標に関する公式を示し、3月31日から4月4日に開催された IMO 第57回海洋環境保護委員会 (MEPC57) に提案したことを紹介した。

また、セミナー終了後に行われた当協会前川会長主催レセプションにおいては、春成 誠 国交省海事局長やセミナーに参加した内外の官民関係者が出席、一層の関係強化に向け親睦が深められた。

※1 CSG: Consultative Shipping Group

海運先進18ヶ国当局間会議。欧州、カナダ、韓国、シンガポール、日本の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、3月27-28日に開催された東京会合のような独自会合等を開催。現在の議長国はデンマーク。

※2 ICS: International Chamber of Shipping

国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年設立。本部はロンドン。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム、海運政策等について検討を行い、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。日本船主協会は1957年4月に加盟。ウェブサイトは <http://www.marisec.org/ics/index.htm>

※3 ASF: Asian Shipowners Forum

アジア船主フォーラム。当協会の呼びかけで、アジア地域船主間の相互信頼を一層緊密化させ、アジア海運の共存共栄を図ることを目的として、1992年に発足した。メンバーは、アジアの地域/国からの13船協（豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン（インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム））で構成されている。

※4 ISF: International Shipping Federation

国際海運連盟。各国船主協会を会員として1909年設立。本部はロンドン。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。IMO や ILO において、使用者を代表す

る国際組織として活動している。日本船主協会は1957年5月に加盟。ウェブサイトは <http://www.marisec.org/isf/index.htm>

※5 INTERTANKO

国際独立タンカー船主協会。1970年設立の独立系タンカー船主の団体。石油会社系もしくは国営企業以外のタンカー船主がメンバー資格を有する。本部はオスロにあるが、主要業務はロンドン支部で遂行されている。1999年に新たにシンガポールとワシントンに支部を構えた。航行の安全の確保、よりクリーンな海洋の維持、自由競争市場の構築を掲げる。 <http://www.intertanko.com/>

（企画部：本澤）

5 HNS条約改正議論がスタート —1992年国際油濁補償基金第40回理事会等の模様—

1992年国際油濁補償基金第40回理事会等が2008年3月11日から14日にかけてモナコの Sporting Complex Monaco で開催され、HNS条約の改正、および油輸送のクオリティ・シッピング推進、92年基金の事故処理案件等について審議された。

1. HNS フォーカス・グループ

HNS条約は、危険物質および有害物質の海上輸送に関する損害についての責任と補償を規定したもので、CLC条約とFC条約がタンカーによる汚染損害をカバーしているのに対し、HNS条約はHNS貨物を運ぶ船舶による汚染損害に加えて火災・爆発等もカバーしている。

本条約は1996年にIMOで採択された後、条約批准促進に向け様々な取組みがなされてきたが未だ発効には至っていない。こうしたなか、2007年10月に開催されたIOPC基金総会において「HNSフォーカス・グループ」をIOPC基金総会の下に設置して条約批准の妨げとなっている三つの問題点を検討することが決定された。

今回の初会合では、夫々の問題点について提出されたPolicy Proposalsおよびそれらを集約・修正した議長提案文書に基づき審議が進められた。

(1) 受取人の定義

船主にとって最も影響のある「受取人の定義」

について、ノルウェー等の9カ国は、梱包貨物（Packaged Goods）の最終的な受取人の把握が困難な問題を解決するため次の改正を提案した。

- 梱包貨物はHNS基金への拠出貨物から除外する。これにより受取量の報告と基金への拠出が不要となる。
- 一方で、梱包貨物に関わる事故への補償は引き続きHNS基金より行うため、その部分はバルク貨物関係者が基金へ拠出する。
- バルク貨物受取人の基金への追加負担分を減じるために、梱包貨物の船主責任限度額を引き上げる。（具体的な引き上げ額は提案していない）

また、国際P&Iグループ（IG）からは過去5年間のHNS条約対象事故に関する統計データが提出された。それによるとHNS貨物に係る事故件数126件中、船主責任限度額を超えるものは2件で、また総額では1億3,700万SDR中、船主が1億2,000万SDR、HNS基金が1,700万SDRであり、殆どが現行HNS条約における船主責任限度額の範囲内で収まっているとの報告があった。

上記提案に対して、ICSはIGデータを引き合いに船主責任限度額を引き上げる必要性は生じて

いないとしながらも、政治的な妥協案として穏当な引き上げであることを条件に提案を支持した。また、日本は提案のコンセプトへの支持を表明した上で、船主責任の問題については今後慎重な検討が必要とした。結局、本提案は多数の国が支持するところとなったが、船主責任制限の引上げ額についてはフォーカス・グループでは審議はせず最終的には改正提案の議定書を審議する外交会議で決定することとした。

(2) LNG 会計への年次拠出

LNG会計は荷揚げ直前の権原者(Title Holder)が基金への拠出者であるが、拠出者が条約の非締約国に居る場合に拠出金を確保できない可能性があるとした問題について、カナダ等の8カ国は、他の会計と同様にLNG会計の基金への拠出者を権原者から受取人に変更することを提案した。

同提案については、日本をはじめイタリア、フランス、スペインおよび韓国等のLNG輸入国からは、批准をより困難にするものとして強い反対があったものの、多くの国は問題への現実的な解決策であるとして改正案を支持した。

なお、議長は大勢が提案を支持したと評する一方で、反対意見があったことへも留意し、多くの国が批准できるような解決策の必要性を唱えた。

(3) 拠出貨物の未報告

英国等の9カ国は、条約を批准しても拠出貨物を未報告の国にはHNS基金の補償を行わないことを提案した。

条約は補償を受ける権利と義務を併せ持つもので、報告義務を履行せずに補償を受けること公正さを欠くとして、本提案が大勢の支持を得た。

2. 油輸送のクオリティーシッピング推進のための作業部会

上記作業部会では、技術面以外からの油輸送のクオリティーシッピング推進を検討している。今次会合では万国海法会(CMI)から、各国海法会へ対して実施した保険者間の情報共有と各国競争法上の関係に関するアンケート調査結果について報告があったが、回答数が少なく次回WGで再度報告することとした。また、調査結果の詳細な分析をサザンプトン大学の専門家へ委託するとしてCMIの提案については、基金事務局から費用面の問題はないとの返答があったが、各国から十分な支持を得ることができなかった。

なお、作業部会は2008年で結論を出すこととされており、今後、議長とIOPC事務局でIOPC基金総会向けにレポートを作成することとなる。

3. 国際油濁補償基金理事会

92年基金に係る油濁事故処理案件について議論された。

主な案件は以下の通り。

• Hebei Spirit

事務局および韓国より概要について説明があり、審議の結果、政府関係の債務を劣後とすることを条件に基金からの仮払率を60%にすることが合意された。

• Prestige

スペインより、同政府がプレスティージ号の船級であるABSを相手に米国で起こした訴訟について、IOPC基金がAmicus Curie(法廷の友)として書状を提出するよう要請があったが支持されなかった。

(企画部：伊藤)



小学校教育と船舶

仙台市立柳生小学校
教頭

佐藤澄江

小学校では、様々な学習を通して「船舶が私たちの生活を支える重要な役割を担っている」ということを学んでいます。では、小学校教育の中で、船舶が、どんなところで、どのように学習されているのか、詳しく見てみたいと思います。

小学校1年生では、国語の説明文(東京書籍版)の中に「いろいろなふね」という教材があります。子供たちは、この説明文が大好きです。教材文の中には、魚をとる船、火を消す船、自動車を運ぶ船などいろいろな船が出てきて、どんな役割をするのか、どんな工夫があるのかを説明しています。低学年の子供たちは乗り物が大好きなので、自分たちで船の図鑑を持ってきたり、フェリーに乗ったことのある子がそのパンフレットを持ってきたりして授業が大変盛り上がります。この説明文を勉強した後、子供たちは、自分たちが興味もった乗り物について調べて、その働きと構造の工夫を発表します。

4～6年生で行われる「総合的な学習の時間」では、地域の学習をしながら学びを深めていきます。その中で、昔、船が重要な役割を果たしていたことが学習されます。私が以前勤めていた小学校は、仙台市で唯一海水浴場があるところでした。学区内には、江戸時代に伊達藩が作った貞山運河が走っています。江戸時代は、大量の物資を運ぶ

手段は、船しかありませんでした。そこで、伊達政宗は、木材・米などの物資を運び、沿岸の土地を開発するために、松島湾と阿武隈川を結ぶ貞山運河の建設を

命じ、その運河は明治時代に完成しました。

子供たちは、貞山運河の長さなどを調べたり、昔の人がどんな道具でどのように貞山運河を掘っていったかを学習したりすることで、長い時間と大変な思いをして貞山運河が作られたことを学びました。そして、この学習から、貞山運河が伊達藩にとってどんなに重要なものだったのかを知ることが出来ました。この時、地元の方に頼んで船を出していただき、貞山運河の乗船体験をしました。このことで貞山運河の広さや重要性を更に実感することができました。このような学習が、全国の様々な地域(海辺や川の近くの学校)で、地域の素材を通して行われています。

しかし、船舶が一番扱われているのは、3年生から学習する社会科においてです。3年生では、自分が住んでいる地域や市を、4年生では県を学



佐藤澄江氏

習します。港や河川が地域や市、県の特徴として挙げられる場合は、その働きについて学習します。外国から日本にいろいろな原料や物資、食料を船舶で運ぶことで私たちの生活が成り立っていること、日本で生産されたものを外国に輸出するために船舶が重要な役割を担っていることは、5年生の日本の産業の学習でなされます。では、どのように学習されているのでしょうか。

「農業」の学習では、日本と世界の国々の食料自給率を比較し、日本の食生活は外国からの輸入で成り立っていることを学びます。大型船で外国から運ばれてくる小麦の写真を見ることで、その量の多さに、子供たちは驚きと興味をもって学習することが出来ました。「水産業」の学習では、日本は太平洋の赤道付近など世界のいろいろなところで漁をしていることを習います。世界地図に表されたグラフから、どこでどのくらいの量を獲ってくるのかを読み取り、自分の予想と違っていることを実感します。また、日本の漁業生産量は、200海里水域で漁獲量や種類が厳しく制限されたことで減っているけれど、輸入する魚の量が増えたので水揚げ量が増えていることをグラフから学びます。水産試験場や水産庁の情報をコンピュータやファクシミリで受信して、魚の獲れ具合、潮の流れ、水温などを確かめながら科学的に漁を行っていることを学びます。このほか養殖漁業や栽培漁業などの漁業の種類や漁の仕方についても学びます。

「工業」の学習では、自動車工業に重点を当てて学習しています。生産した車が、外国や国内の遠い販売店へ大型船を使って運ばれることを学びます。その他、日本の主な工業地域や工業地帯についても少し学びます。「太平洋ベルト」地帯が海沿いに広がり、発達してきたのは、海外から部品や

製品、原材料や燃料を輸入したり、部品や製品を輸出したりするために形作られたものであることを学びます。6年生では、歴史の中で船舶とのかかわりを学びます。また、博物館や郷土資料館等の効果的な活用を図って、学習を展開しています。

このように人々の苦勞、努力が現代の社会を形作ってきたということや社会の仕組みなど、大切なことが船舶を通して学ばれていることがお分かりいただけたのではないかと思います。物事を教え込むのではなく、子供たちが実際に体験したり、資料を見て考えたり、実際に見学してお話をお聞きしたりすることで、内容を実感し、生きた知識にすることができます。しかし、実際に体験できることは限られていて、時間的な制約があり、加えて資料も十分そろわないのが現状です。先日、日本船主協会からいただいたDVDの内容は、小学校で学習する内容ととても関連があり、視覚を通して分かりやすく学習することが出来るものでした。活用させていただき感謝いたします。

現在、教育の現場では、学力向上が大きくクローズアップされ、様々な教育改革がなされています。基礎的・基本的な知識の定着はもちろん大切ですが、机上で学ぶだけでなく、体験させ考えさせる学習（社会体験）を大事にしながら、社会に出たときに、自ら考えて、判断し、生き生きと活動できる人間（知識をしっかりと活用できる人間）を育てていきたいと思います。

2008年海運講習会を開催

当協会は、3月28日に平河町海運クラブ大ホールにおいて、主に会員会社の新入社員を対象とした「2008年海運講習会」を開催した。

本講習会は、1957年より半世紀以上に亘り毎年3月下旬に開催しており、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的としている。また、多くの企業の新入・若手社員が一同に会し交流する貴重な機会ともなっている。

本年は、会員会社・関係会社等業界30社から総勢217名が受講した。受講生からは、「バランスのよいプログラムで有意義だった」「業界の方々の実体験が聞けて身が引き締まった」「入社後の具体的なイメージがわいて仕事へのモチベーションが高まった」等、入社前に受講してよかった旨の意見が多数寄せられた。

講師および演題等は以下の通り。(敬称略)

<プログラム>

1. 『若き海運人への期待』 当協会副会長（日本郵船株式会社） 宮原 耕治

—親しみやすい口調でご自身のエピソードや海運の歴史を織り交ぜながらのご講演、仕事をしていく上で大切なポイントや貴重なメッセージ多数。それに共感し、モチベーションが高まった受講生がほとんど。会場からの素朴な質問にも丁寧にお答え頂き、感激した受講生も。



▲宮原耕治・当協会副会長（日本郵船社長）

2. 講演 「人生七転び八起き～ジャーナリストの体験から～」

中部大学教授（元NHK解説主幹） 齋藤 宏保

—要点をおさえたレジュメと会場と対話しながら語る口調はジャーナリストを経て現在教壇に立たれている氏ならではのもの。「どんな状況でもポジティブ思考」、「失敗をおそれない」等の数々の珠玉のメッセージに、「今後の人生における指針としたい」との受講生多数。



▲齋藤宏保・中部大学教授

3. 映画 「日本の海運」(2003年版)

—広く一般向けでドラマ仕立ての現在配布のものとは性格が異なり、「現場映像」がふんだんに使われた内容にメモをとる受講生も。

4. 豊かな人間関係構築の基本

JAL アカデミー(株) 講師 土屋 圭子

—わかりやすいレジュメと実践中心で毎年好評のマナー講座。1時間ながら中身の濃い内容に「入社前に受講できてよかった」との声多し。



▲土屋圭子・JAL アカデミー講師

5. 船長講話

ケイライン・シップ・マネージメント(株) 船長 藤丸 明寛

—受講生の大半が陸上職員の本講習会において、貴重な「海上現場」からのエピソードは毎年好評。自分の「付加価値」を大切にとのメッセージに共感者多数。会場からの質問にも一つ一つ丁寧にお答えいただきました。



▲藤丸明寛・KLSM 船長



▲お辞儀の角度を確認中（マナー講座）



▲200名を超える受講生が聴き入る



▲会話も弾むブレイクタイム

(総務部：長嶋)

北九州市小倉で海上技術学校、水産高校と意見交換を行う

—内航船員不足問題に関する海技教育機関との懇談会—

内航部会（部会長 栗林宏吉・栗林商船社長）は、3月24日（月）北九州市小倉において、内航海運事業者と海技教育機関（国立海上技術学校、水産高校）の教員による内航船員不足問題に関する懇談会を開催した。

現在、内航海運における船員需給ギャップは、海事局試算によると5年後では約1,900人、10年後では約4,500人の不足が予測されている。今回の懇談会は、内航船員不足問題について、海技教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行い、現状認識を共有して解決策の糸口を探るため開催したものである。懇談会では、各教育機関から最近の就職状況や内航海運に対する学生の意識などについて説明があり、内航海運業界からは、内航船員が不足している状況について説明した。

意見交換では、深刻な内航船員不足問題の実情を認識し、各事業者は若年船員の採用について最大限の努力をしていく旨、表明があり、一方で、内航海運事業者が教育機関に望む教育のあり方などについて、一定の共通認識を得ることができた。

内航部会では、今後もこうした意見交換の機会を設けていくことで、各種教育機関との共通理解を深め、内航船員不足問題について対応していくこととしている。

（企画部：松本）



▲海技教育機関の先生方



▲開催の挨拶をする栗林内航部会長

【資料】

海技教育機関と内航海運事業者との懇談会 参加者（順不同）

《教育機関》

国立唐津海上技術学校	指導課長	片岡英明
国立口之津海上技術学校	指導課長	森真
山口県立山口水産高等学校		
海洋技術科進路指導課	教諭	濱砂博昭

海洋技術科進路指導課	教諭	増田雄次郎
福岡県立水産高等学校	教頭	高田茂明
海洋科航海コース	教諭	柴原誠
進路指導主事	教諭	月俣誠司
長崎県立長崎鶴洋高等学校		
進路指導部	機関科長	大下隆
鹿児島県立鹿児島水産高等学校		
進路指導部	主任	川添博
熊本県立苓洋高校海洋開発科	主任	藤井清博

《海運事業者》

内航部会長

栗林商船取締役社長 栗林宏吉

内航部会 副部会長

三洋海運株式会社 取締役社長 三木孝幸

九州地区船主会議長

鶴丸海運株式会社 取締役社長 鶴丸俊輔

船舶部長 網谷昭三

船舶部海務課長 長谷部伸治

宇部興産海運株式会社 取締役船舶本部長 今澄敏夫

海務部部長 岩本米三

栄興船舶株式会社 海務部部長 河内博

神戸船舶株式会社 常務取締役業務部長 永井春久

株式会社ジェネック 海運グループ 西田井俊克

株式会社アジアマリン 管理部担当部長 岡本恭二

伯洋海運株式会社 取締役 桑野浩

株式会社商船三井 九州支店長代理 白石新一郎

日本郵船株式会社 九州支店長代理 笹井稔一

海事振興連盟 参 与 植村保雄

《事務局》

日本船主協会 理事長 中本光夫

常務理事・企画部長 園田裕一

海務部労政担当リーダー 山脇俊介

企画部課長 松本隆司

以上29名

海運統計関係グラフ集

～海運統計要覧より～

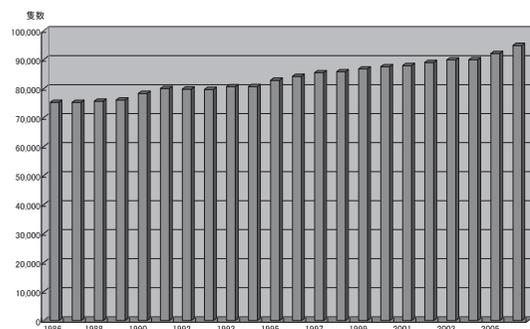
海運業界に進まれた新社会人のみなさま、また、海運関係の研究室に進まれた学生のみなさま、おめでとうございます。

新たなスタートの4月に海運業界でスタートを切ったみなさま、また、これから海運業界を目指そうとするみなさまのご参考に、当協会が毎年発行の「海運統計要覧」の統計数値の中から、いくつかをピックアップして見やすいグラフにしてみました。統計数値もグラフにすると感覚的に捉えやすくなりますね。

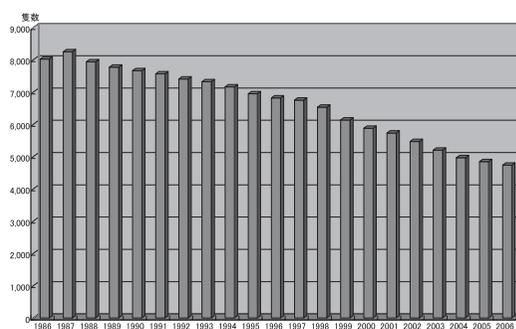
今回のグラフは、「海運統計要覧」の中の一部の統計数値からの引用です。同要覧を必要時の参照資料として、手許に1冊置かれてはいかがでしょうか。2008年版は初夏頃に発行予定です。ご予約は、当協会総務部(担当：高橋 E-mail：pub-office@jsanet.or.jp、tel：03-3264-7181、fax：03-5226-9166)宛に希望冊数(¥1,000/冊 送料別)と送付先をご連絡ください。(2007年版は完売しました)

(総務部：高橋)

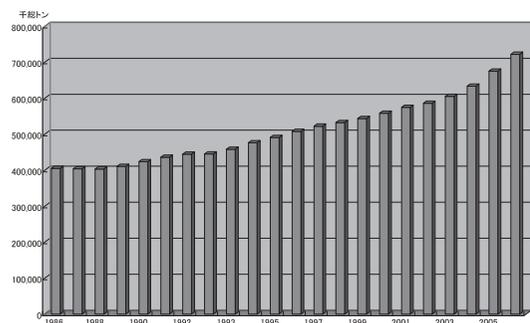
世界の商船船腹量の推移(隻数ベース)



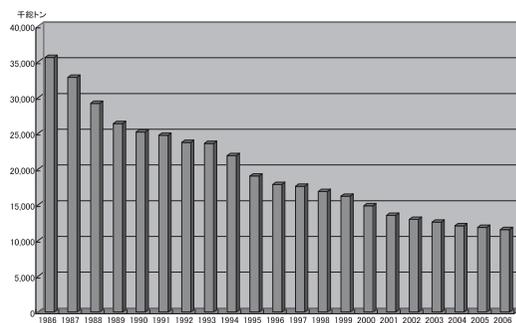
日本籍の商船(内外航)船腹量の推移(隻数ベース)



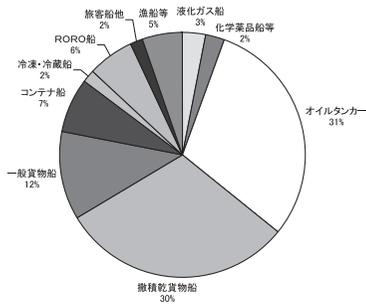
世界の商船船腹量の推移(総トン数ベース)



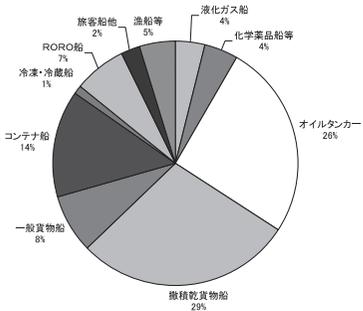
日本籍の商船(内外航)船腹量の推移(総トン数ベース)



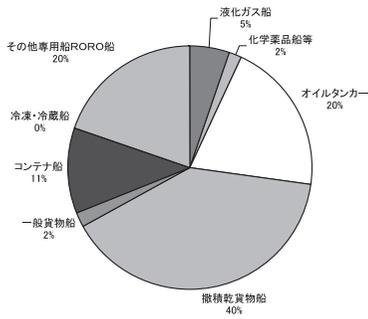
総トン数ベースでみた世界の船種別構成 (1994年)



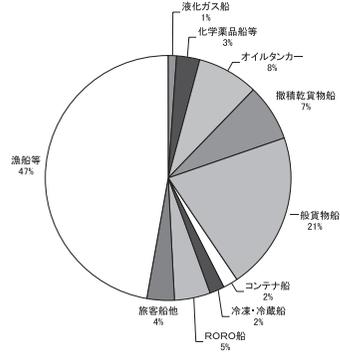
総トン数ベースでみた世界の商船船種別構成 (2005年末)



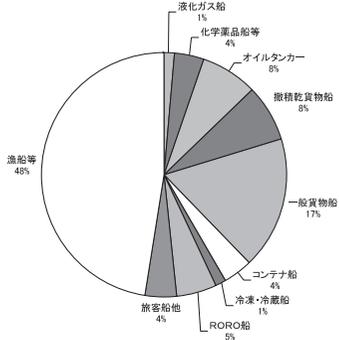
総トン数ベースでみた日本の商船の船種別構成 (2006年央)



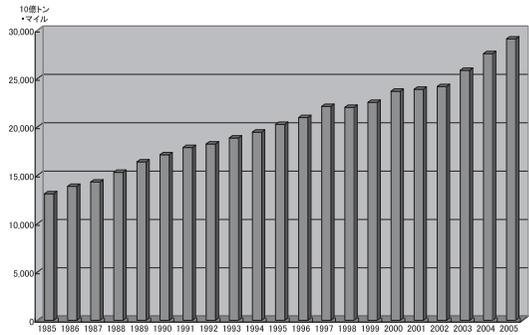
隻数ベースでみた世界の船種別構成 (1994年)



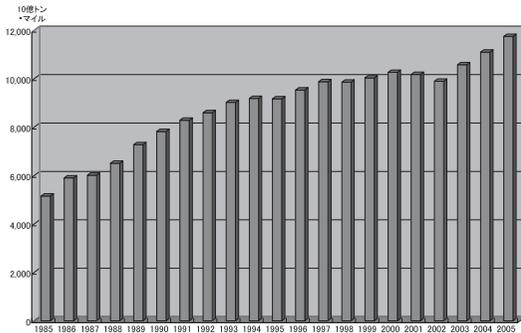
隻数ベースでみた世界の船種別構成 (2005年末)



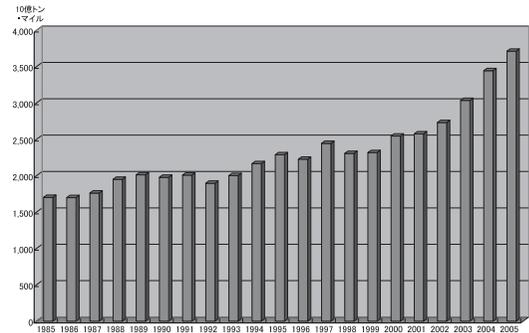
世界の海上荷動量の推移 (輸送距離)



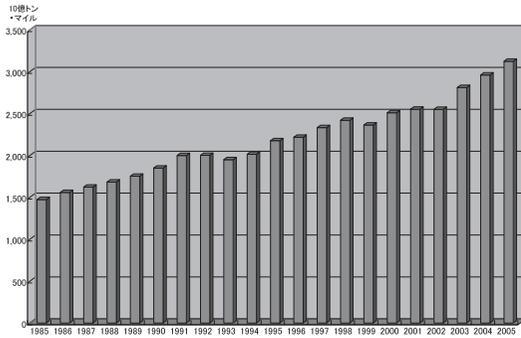
世界の海上荷動量 (石油) の推移 (輸送距離)



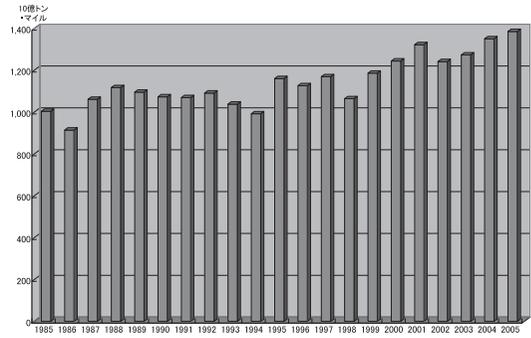
世界の海上荷動量 (鉄鉱石) の推移 (輸送距離)



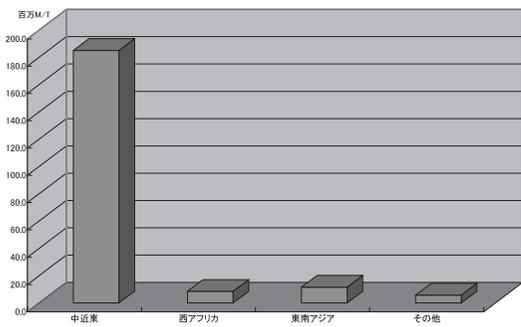
世界の海上荷動量（石炭）の推移（輸送距離）



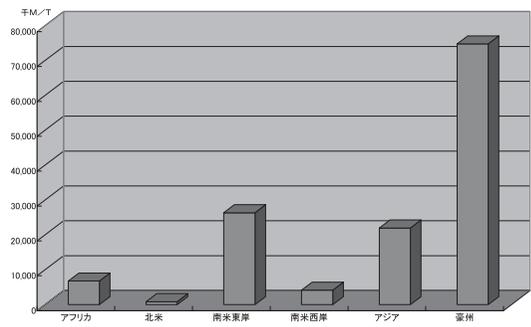
世界の海上荷動量（穀物）の推移（輸送距離）



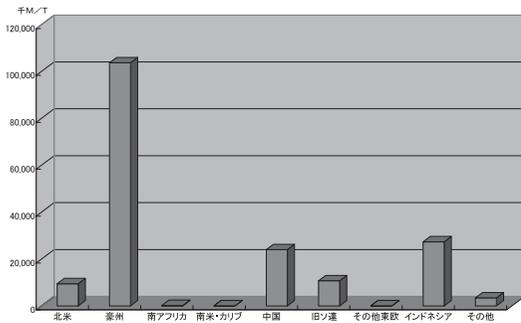
日本の算出地域別原油輸入量（2005年）



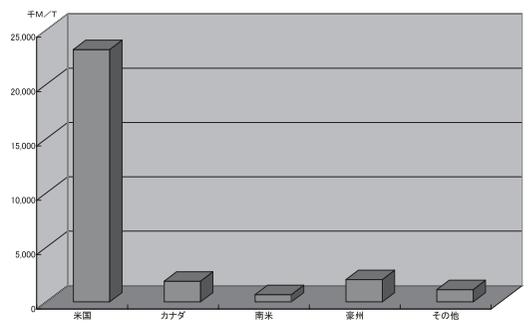
日本の算出地域別鉄鉱石輸入量（2005年）



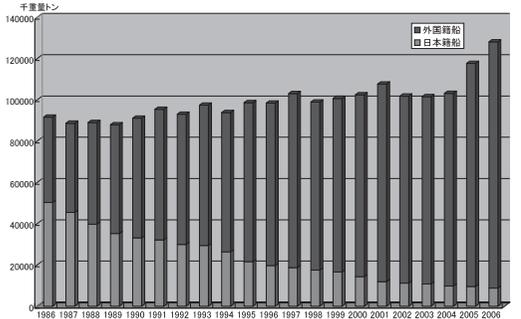
日本の算出地域別石炭輸入量（2005年）



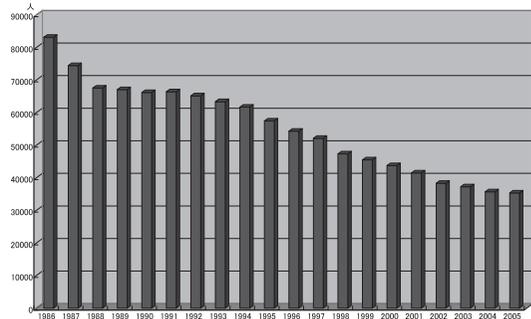
日本の算出地域別穀物輸入量（2005年）



わが国外航商船隊船腹量推移（重量トンベース）



わが国の内外航船員数の推移



日中韓国際物流セミナー(於岡山)の開催について

2008年5月17日の第2回日中韓物流大臣会合の開催に併せて、岡山県と国土交通省の共催で国際物流セミナーが開催されることとなり、現在参加申込み受付中です。

日中韓物流大臣会合は、日本、中国及び韓国の物流を担当する大臣が一堂に会し、北東アジアにおけるシームレスな物流システムの構築に向けた「行動計画」について、その進捗状況や今後の進め方に関する意見交換を行い、3国の物流分野における協力関係の促進を図ることを目的としています。日本からは国土交通大臣が、中国からは交通部長が、韓国からは国土海洋部長官が出席します。

この時を捉えて、開催地の岡山県と国土交通省が共催し、国際物流に関するセミナーが開催されます。セミナーのテーマとして「東アジア物流の『準国内化』を踏まえた今後の地方港湾と海上輸送のあり方(仮)」を掲げ、一橋大学学長杉山武彦氏による基調講演の後、3国を代表する物流関連企業のトップ(わが国からは宮原耕治・日本郵船社長)より、北東アジアにおける各企業の戦略や取り組みについて発表があり、聴衆者との意見交換が予定されています。セミナー後には、セミナー参加者による懇親会が予定されています。(詳細以下ご参照)

参加費用は無料で、現在申込み受付中です。申込みやお問合せは、以下をご参照ください。

国際物流セミナースケジュール

1. 主催者挨拶(岡山県石井正弘知事)
2. 三大臣挨拶(日本国国土交通大臣、中国交通部長、韓国国土海洋部長官)
3. 基調講演(一橋大学 杉山武彦学長)
4. 発表①(日本郵船株式会社・宮原耕治社長)
5. 発表②(中海集団物流有限公司<China Shipping Logistics>任曉賓<Ren Xiaobin>副社長)
6. 発表③(大韓通運・李国東<Lee Kookdong>社長)
7. 質疑応答・意見交換
懇親会(セミナー終了後17:15を目処に開始)

日時・場所など

日時: 2008年5月17日(土曜日) 14:00-17:00 ※13:30開場

場所: ホテルオークラ岡山別館「瑞光の間」(岡山県岡山市門田本町4-1-16)

アクセス: 【タクシー】JR岡山駅から約15分、岡山空港から約40分

【路線バス】「操南台団地行き」に乗車、「ホテルオークラ岡山」で下車

【路面電車】「東山行き」に乗車、「終点」で下車。タクシーで3分

<http://www.okayama.hotelokura.co.jp/access/index.html>

参加費用: 無料。但し、事前にFAXにて申込みが必要。

参加要領: 以下アドレスの参加申込フォームより4月28日(月)までに申込む。

<http://www.pref.okayama.jp/>(組織で探す→産業労働部→企業立地・物流推進課)

その他: 日本語、中国語、韓国語による同時通訳

問合せ先: 岡山県産業労働部企業立地・物流推進課 / 入江、川上(086-226-7375)

国土交通省政策統括官付参事官(物流政策)付 / 重田、大野(03-5253-8799)

メンバー紹介

No.10 郵船クルーズ株式会社

主要データ

会社概要

会社名 郵船クルーズ株式会社
(英文名 NYK CRUISES CO., LTD.)
本社所在地 100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2
設立年月日 1989年1月5日
資本金 20億円
従業員数 130名(陸上社員92名、海上社員38名)
事業内容

1. クルーズ客船「飛鳥Ⅱ」の保有、運航、クルーズ商品の企画開発、集客。
—「飛鳥Ⅱ」(1990年6月クリスタル・ハーモニーとして竣工、2006年1月飛鳥Ⅱに改装)
2. クルーズ客船「クリスタル・シンフォニー」及び「クリスタル・セレニティ」を運航する日本郵船株の在ロサンゼルス子会社CRYSTAL CRUISES INC.の日本地区販売総代理店。
—「クリスタル・シンフォニー」は1995年4



▲代表取締役社長 今崎 慎司

月竣工

—「クリスタル・セレニティ」は2003年7月竣工

3. 客船「飛鳥Ⅱ」に関連するロゴ商品の企画・販売。

主要取引金融機関 三菱東京UFJ銀行、住友生命保険

株主 日本郵船株式会社

航行区域 外航・近海・内航

主要航路 日本近海、アジア、オセアニア、世界一周

旅行業免許 国土交通大臣登録旅行業 第892号



郵船クルーズ株式会社

▲ロゴマーク



▲ASUKAのロゴマークとファンネルマーク

歴史

- 1989年 1月 「クリスタル クルーズ ジャパン株式会社」として設立
- 1990年 9月 現社名に社名変更
- 1991年 10月 郵船スワイヤークルーズ株式会社を合併
- 2000年 3月 日本郵船(株)／飛鳥シップ(株)より「飛鳥」を購入
- 2006年 1月 CRYSTAL CRUISES INC. 運航の「クリスタル・ハーモニー」を購入、「飛鳥Ⅱ」に改装
- 2006年 2月 「飛鳥」を売却
- 2006年 3月 「飛鳥Ⅱ」就航

入会日&所属案内

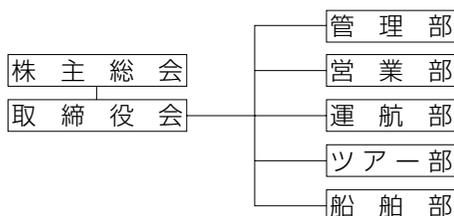
2005年 4月 1日 (京浜地区船主会所属)

所在地&周辺案内



皇居を望む東京駅前の丸の内にオフィスがあります。丸の内は近年の再開発でタワービルとおしゃれなブティックが立ち並ぶ地区に生まれ変わりました。

組織図



ホームページ紹介

トップページ画面

<http://www.asukacruise.co.jp/>



ある社員の会社生活

～ホテル部所属社員のある一日～

「五感を豊かに刺激する」、これが飛鳥Ⅱの食のテーマです。味はもちろん、見た目や香り、食感・リズムなど、あらゆる面でご満足いただけるようなお料理をお出ししたいと思っています。

飛鳥Ⅱのディナーでは、基本的にフランス料理のコースを主にしていますが、クルーズによっては、和食や中華、イタリアンなどの食事もお出ししています。また、フランス料理では、素材や味に変化をつけて、お好みのものをお選びいただけるメニューをご用意しています。例えば、スープなら自家製コンソメ、冷製、ポタージュのもの。メインも乗客の嗜好にあわせ数種、またデザートはケーキなどに加え、その場でアイスクリーム、フルーツとリキュールなどをフランベ（素材にお酒をたらし火にかけてアルコール分をとばします）した熱々のソースをかけたデザートなど。このほか早朝のコーヒータイトムから午前午後夕方のライ

トスナック、夜食もあり、終日対応しています。

長期のクルーズでは、お客さまに飽きられることのないよう、たとえば世界一周クルーズ約100日間のディナーでは、同じメニューとなることはありません。長期の場合、お客様の年齢層は平均約70歳。洋食ばかりでなく、和食も多く盛り込みバリエーション豊かなメニューを考えるようにしています。

今日は、世界一周航路の途中で積込む食材についての打ち合わせを行いました。この準備についてはかなり前からとりかかります。もちろん途中の寄港地でも現地の製品の積み込みは行われますが、700名を越える日本人シニア層の乗客に、色や形、大きさの揃った食材を用意することは容易ではありません。特に和食の食材は（朝・昼食は毎日洋食と和食をご用意しています）、なかなか外地

では揃わないため、予め日本から追走コンテナで途中の港に送ります。2008年の世界一周では、途中寄港地のベニスとニューヨークに、それぞれ40フィートコンテナ計4本を送る予定です。

ご参考までに、昨年の世界一周クルーズで乗船客用食料品消費量を一部ご紹介します。

精米=11,200kg、味噌=1,340kg、砂糖=2,780kg、卵=150,000個、トマト=約25,000個、大根=約3,500本、牛乳=15,000ℓ、ミネラルウォーター=59,400ℓ、サラダ油=7,200ℓ

様々な催し物やエンターテイメント、プールやスパなどのリラクゼーション、寄港地での小旅行とともに、船上での食事はクルーズの重要な要素を占めます。より満足度の高いものを提供するため、探求は続きます。



▲ASUKA II 写真（ベニスにて）



が行われた。

31 IMO 第57回海洋環境保護委員会 (MEPC) が
 4 ロンドンにて開催された。
 4 (P. 5 海運ニュース参照)
 日

3 IMO 第39回訓練・当直基準小委員会 (STW) が
 3 ロンドンにて開催された。
 7 (P. 2 海運ニュース参照)
 日

10 ASF シップリサイクリング委員会 (SRC) 中間
 日 会合がインドネシアのジャカルタにて開催さ
 れた。(P. 10 海運ニュース参照)

10 交通政策審議会海事分科会 (会長：馬田一・
 日 日本鉄鋼連盟会長) の第15回会合が開催され、
 新たな船舶交通安全政策のあり方について中
 間とりまとめが審議された。

11 IOPC Fund 92年理事会等がモナコにて開催さ
 3 れた。(P. 16 海運ニュース参照)
 14 日

27 CSG (海運先進18ヶ国当局間会議) - ICS シッ
 日 プング・ポリシー・セミナーが東京にて開催
 された。(P. 14 海運ニュース参照)

27 交通政策審議会港湾分科会 (分会長：黒田
 日 勝彦・神戸大学名誉教授) の第29回会合が開
 催され、「わが国産業の国際競争力等を図るた
 めの今後の港湾政策のあり方」について答申



船協だより

3月の定例理事会報告事項

(3月26日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制関連事項等
2. 国際船舶への日本人船・機長配乗要件撤廃問題
3. CSG-ICS シッピングセミナー／レセプションの開催について

海上安全・環境委員会

1. 船舶の排ガス規制見直しへの対応
2. 地球温暖化防止に関する動向
3. 環境セミナー（5/29）の開催
4. ASF シップリサイクリング委員会第11回中間会合

内航部会

1. 内航船員不足問題に関する海技教育機関との懇談会

港湾関連業務専門委員会

1. 水先制度改革について

公布法令（3月）

- ⑥ 港則法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第8号、平成20年3月4日公布、

平成20年3月20日施行)

- ⑥ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令(厚生労働省令第72号、平成20年3月31日公布、平成20年4月1日施行)

国際会議の予定（5月）

会議名：IMO 第84回海上安全委員会（MSC）

日程：5月7日～16日

場所：ロンドン

会議名：ICS/ISF 年次総会

日程：5月19日～21日

場所：アテネ（ギリシャ）

海運統計

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	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	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	15.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年 3月	7,513	5,885	1,628	10.3	0.2
4	6,633	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008年 1月	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,009	966	8.7	10.2

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

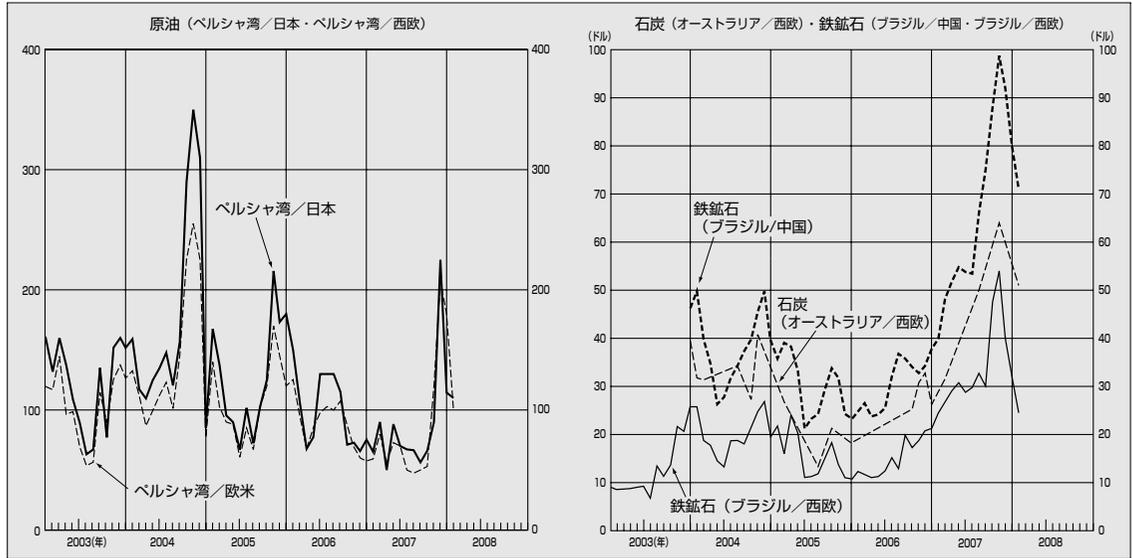
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年 4月	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	113.80	117.68
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95
2008年 1月	107.66	105.90	110.05
2	107.81	104.73	108.22
3	100.79	97.00	103.78

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				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	438	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
2007 7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310
10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	0	21,135	11,450
11	8,692	200	8,492	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981
12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	0	23,208	5,923
2008 1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	0	28,265	7,989
2	5,831	0	5,831	880	88	0	4,862	0	0	0	24,939	8,605
3	5,932	0	5,932	1,511	108	0	4,310	0	0	3	24,714	6,687

(注) ①マリティム・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。



4. 原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00			95.00	57.50	80.00	54.00		
4	68.00	50.00	50.00				67.50	55.00	55.00	40.00		
5	77.50	67.50	88.50	62.50			85.00	55.00	72.50	60.00		
6	130.00	82.00	70.00	63.75			97.50	70.00	70.00	50.00		
7	130.00	91.00	67.50	56.00			102.50	80.00	50.00	42.50		
8	130.00	90.00	66.75	56.00			100.00	85.00	47.50	45.00		
9	115.00	105.00	57.50	52.50			107.50	85.00	50.00	40.00		
10	71.00	67.50	66.00	51.25			89.50	65.00	52.50	40.00		
11	72.50	60.00	89.75	57.50			70.00	60.00	120.00	45.00		
12	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

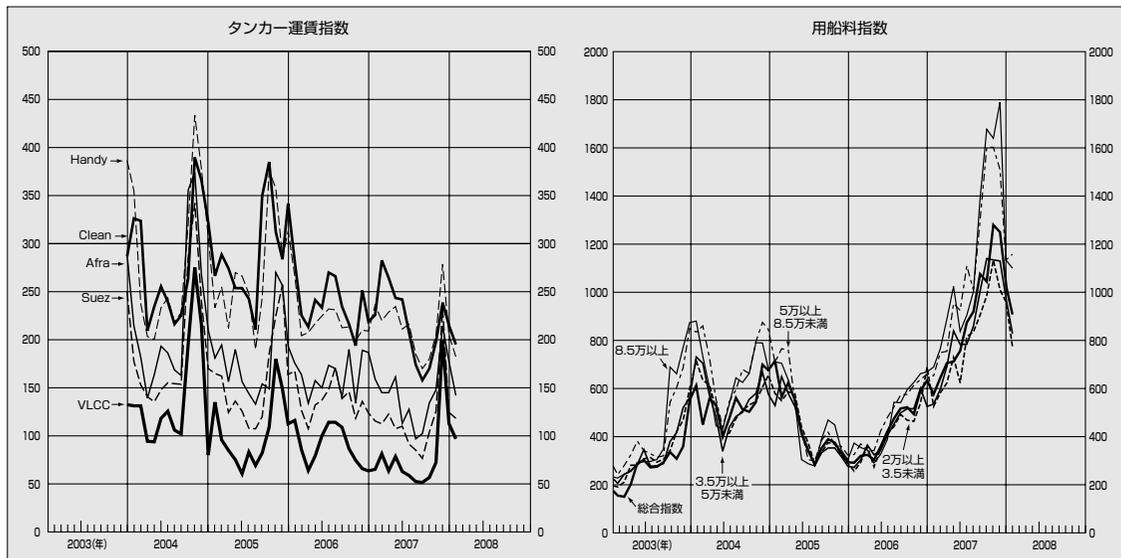
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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

(単位：ドル／トン)

月次	オーストラリア／西欧(石炭)				ブラジル／中国(鉄鉱石)				ブラジル／西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50	—	—	—	38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—	—	51.00	—	40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	—	24.50
3	31.80	30.50	—	—	48.30	39.00	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	52.00	44.00	—	—	29.25	—	—	—
5	—	—	—	—	55.00	51.00	—	—	31.00	27.30	—	—
6	27.75	—	—	—	54.00	40.75	—	—	29.10	28.60	—	—
7	—	—	—	—	53.50	27.50	—	—	30.00	24.10	—	—
8	50.00	—	—	—	66.00	59.50	—	—	32.80	28.00	—	—
9	—	—	—	—	75.00	66.00	—	—	—	30.10	—	—
10	—	—	—	—	88.00	20.80	—	—	47.50	46.50	—	—
11	64.00	58.00	—	—	98.88	85.00	—	—	54.00	44.00	—	—
12	—	—	—	—	92.00	82.50	—	—	40.00	—	—	—

(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グラフの値はいずれも最高値。



6. タンカー運賃指数

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

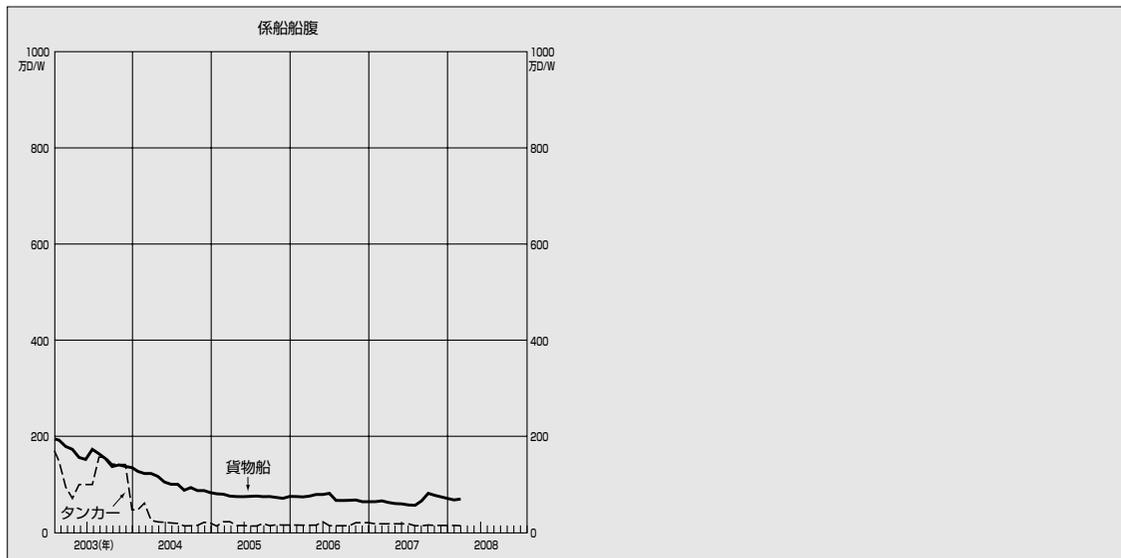
(注) ①「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型

7. 貨物船定期用船料指数

月次	2005		2006		2007		2008						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～	総合指数	BDI
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172							7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782							
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521							
6	412	2,586	359	2,739	759	5,672							
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601							
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289							
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619							
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944							
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647							
12	332	2,624	594	4,318	1,251	9,848							

出所: 「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。②用船料指数は1985年=100。③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。



8. 係船船腹量の推移

月次	2006						2007						2008					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158
2	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190						
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190						
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191						
7	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191						
8	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150						
9	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150						
10	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165						
11	150	623	689	34	135	205	188	801	782	37	110	160						
12	151	623	640	34	135	205	187	871	745	36	109	158						

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

トン数標準税制の法案通過も目前まで来ているが、ねじれ国会の中、ガソリン税やら日銀総裁・副総裁候補などの問題で国会が混乱しており、お預けの状態となっている。また肝心の政省令の詰めがまだできておらず現在、当協会の意見も聴しつつ、国交省、財務省が急ぎ検討しているところである。できるだけ早期に法案が通過して早く安心したいものだ。

ところで、来年度（平成21年度）税制改正であるが、船舶の特別償却制度が平成21年の3月31日に期限切れとなるために、本年度に同制度の延長要望を行なわなければならない。しかし、例年以上に環境はよくない。

例えば、本年2月28日の衆議院財務金融委員会である議員が『長期にわたる企業関係租税特別措置ということで、この一番長いものが50年以上続いている。船舶の特別償却ということでありますが、この船舶の特別償却を特別措置する政策目的についてお聞かせいただきたいと思います』と切り出して、租税の一番長いものとして船舶特償をとりあげた。国会でもすでにこのような形で話題に取り上げられている。

また、最近の某新聞の社説でも特定業界の既得権となった租税特別措置の代表例として船舶特償を引き合いに出しており、「なかには敗戦後の船舶と船員の不足から脱出するため1951年に導入された『船舶の特別償却』など目的や対象を少しずつ変えながら半世紀以上も温存されているものもある。政策的な狙いで設けた特例がいつの間にか特

定産業の既得権になり使命を終えても廃止できなくなることを示している」と書かれている。

そのほかにもいくつか昨年末ごろから本年はじめごろにかけて新聞や雑誌の租税特別措置に関する特集記事などで船舶特償が特定業界の既得権化された租税の代表例として紹介されている。

わが国の償却制度は平成19年度に抜本的に改正が図られ、250%定率法という従来と比べて早期の償却が可能となるような税制改正が行なわれた。この250%定率法に船舶特償18%を加えて船舶取得後5年間の償却可能範囲を計算するとわが国の場合約68%となる。

一方、ドイツ、デンマーク、イギリスで76%、フランスでは94%、アメリカは84%となっている。このようにこれら国々と比べると船舶取得後5年間の償却可能範囲が著しく劣っている。いまだにこのような状況にあるので船舶特償はわが国外航海運の国際競争力確保の観点から最低限必要な制度である。

ねじれ国会ということでもあり、また上述のとおりすでにいろいろなところで船舶特償が既得権化された税制の例として槍玉にあげられているような状況で、同制度維持への対応は例年になく非常に厳しいものとなりそうである。21年度税制改正では海運関係の他の団体や神戸、愛媛等の有力船主筋とも結束をはかり、関係方面にこれまで以上に強く理解を求めていく必要がある。

日本船主協会 企画部政策担当部長 清野 鉄弥

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長
飯野海運 総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船 総務部課長代理
川崎汽船 IR・広報グループ 情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ グループ長代理兼調査チーム長
商船三井 広報室マネージャー
三光汽船 社長室長
三洋海運 総務部副部長
新和海運 総務グループ 総務・法規保険チームリーダー
日本船主協会 常務理事兼総務部長
常務理事兼海務部長
常務理事兼企画部長
企画部政策担当部長
海務部労政担当リーダー

裏 啓史
伊藤 夏彦
酒矢 雅久
高山 敦
宮本 佳亮
鹿野 謙二
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
井上 晃
半田 収
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

先月号にYHさんが書いていらっしゃるのとおり、この欄は今年から3人のローテーションになりました。いかがでしょうか？個人的には上欄の「編集雑感」同様、いろいろな考えやエピソードを聞くことができ、面白いな～なんて思います。YHさんのお話で計算したら今年の1月迄でジャスト連載50本！よく書けたなあ…ネタ切れも結構実はあったんですよ～YHさま、というところで今後も他の方の執筆をみなさまと一緒に楽しみにしたいと思います。(MN)

せんきょう4月号 No. 573 (Vol. 49 No. 1)

発行●平成20年4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
製作●株式会社タイヨーグラフィック
定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

