

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2008

8

●No.577●



■巻頭言	1
日本人船員(海技士)の確保・育成 日本船主協会 副会長(常勤) 飯塚 孜	
■ SHIPPING フラッシュ	2
トン数標準税制② — 海事分科会答申、基本方針取りまとめる —	
■ 海運ニュース	9
■ 国際会議レポート	9
1. ECDISの搭載強制化、合意される — IMO第54回航行安全小委員会(NAV54)の様態 —	
■ 内外情報	13
1. AISの整備等を踏まえた船舶交通安全対策を策定 — 交通政策審議会海事分科会の答申 —	
■ メンバー紹介 No.13	21
宇部興産海運株式会社	
■ Washington 便り	24
海運日誌(7月) 27	海運統計 29
船協だより 28	編集雑感 表紙3
■ 囲み記事	
• MDMA等錠剤型麻薬の押収量が過去最高を記録	15
• 今治市で海の日記念シンポジウムを開催	16
• 小学校教師を対象に東京港で見学会を開催	18
• 「海運統計要覧2008」の発行	20
• 国土交通省編集「海事レポート(平成20年版)」が発行される	20

日本人船員(海技士)の確保・育成

日本船主協会 副会長 (常勤)

飯塚 孜



トン数標準税制導入の過程で、交通政策審議会等の場に於いて、日本海運の現状、課題が総点検された。順調な経営に見えても燃料高や為替の変動脅威に常にさらされる外航海運、燃料高を吸収できず赤字を余儀なくされている内航海運双方にとって、もう一つの大きな問題として、船員に関わる諸問題とそれに的確に対応する必要性があげられている。外航海運に於いては、絶え間ない円高の流れに対し昭和40年代後半以降日本人船員の削減が進み、現在では、日本商船隊乗組員の90%を外国人が占め、いわばグローバル化が完璧に実現している世界である。今更日本人船員の少なさに驚いてもしかたがないが、その数2,650人とピーク時の5%弱という現実を前に、海運企業の経営上、安全・安定運航を支える技術力の確保とその伝承の観点から将来に不安を残し、ひいては国家経済安全保障の点からも看過できずとして、船員増の必要性が提言された。一方、内航海運に於いては、少子高齢化の進展と労働環境・条件が陸上に比し魅力に乏しいことなどを理由に、船員供給が細くなり、将来の事業継続に大きな不安を残すとして、中長期的な対策の必要性が強く提言されている。

このような状況から、当協会では船員確保タスクフォースを立ち上げ、質量両面の日本人船員の維持拡大策の検討に入っている。その第一歩として、過日、現在船員教育に携わっている、大学・商船高等専門学校・海技教育機構等の船員教育機

関の先生方に集って頂き、意見交換会を開催した。様々な角度から率直な意見が披露されたが、あえて要約すると、程度の差こそあれ、船員教育の場は大変厳しい状態にあり、このままでは、日本海運界に必要十分な人材を送り出すことは難しい、というものであった。海運各社が自らの生き残りを賭けて戦うさ中、人件費を含めあらゆるコストを削減せざるを得ない事情はあったとしても、若人の就職の入り口を絞ったこと、少子化の時代に親から離れ何ヶ月も洋上生活を強いられることを嫌う親子の心情、陸の世界で比較的安易に生活の場を見出せる道があることなど、海運界および日本の社会の諸事情を反映して、船員志望者の減少を招いている状況を改めて認識させられた。

また、進路を決める前に、海に携わる船員の魅力とそこから生まれる具体的な報酬、更には将来の人生設計の青図など物心両面でのPRの不足など異口同音に指摘された。そのような指摘は格別耳新しいものではなく、先生方にとっては、言い飽きたものであるようだが、改めて真摯に受け止め誠実に対応すべき提言にあふれたものと感じた。救いの一つは、意見を述べる先生方に現状を第三者的に眺めておられる方がいなかったことである。厳しい現実を前にして、怯むことなく、教えることに情熱と喜びを感じている先生が大多数であった。トン数標準税制の成立を契機に、船員教育の現場に再び勢いをとり戻すためにも、この先生方の努力になんとか応えなくてはならないと思いつながら会議を終えた。



SHIPPING FLASH

トン数標準税制②

—海事分科会答申、基本方針取りまとめる—

トン数標準税制（以下、トン数税制）に関する改正海上運送法等（附則の改正租税特別措置法を含む）については、去る5月30日に成立、6月6日に公布され（本誌2008年6月号P.2参照）、7月17日に施行された。

また、改正海上運送法等の関連政令および一部の省令（施行規則）についても行政手続法に基づくパブリックコメント（意見の公募）等を経たうえで同日施行され、残された省令および租特の省令については7月31日施行された。

国土交通大臣の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」（以下、基本方針）については、7月17日に開催された交通政策審議会第17回海事分科会（【資料1】参照）において審議のうえ取りまとめられ、7月31日に告示された。また、認定基準については、パブリックコメント等を経て取りまとめられ、7月31日に通達が出された。海事分科会の概要は以下の通り。

1. 海事分科会（懇談会）

第17回海事分科会に先立ち、去る6月23日に海事分科会懇談会（議長（分科会長代理）：杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授）が開催され、基本方針等につき意見交換が行われた。

当協会からは前川弘幸会長が出席し、はじめに改めて海事局をはじめとする関係者への謝意を表

明した後、基本方針等の整備に際しては、先の衆参両院の国土交通委員会において採択された「附帯決議」の考え方に沿い、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること、申請者の過度の負担にならないようにすること等、適切に対応願いたい旨発言した。また、日本籍船の増加については、今後承認試験の簡素化等の課題が解決されれば増加するであろうと見込んでいること、日本人海技者の増加については、優秀な学生が一人でも多く応募してもらえるようトン数税制の要件のひとつでもある訓練をしっかり行い、加えて「人材確保タスクフォース」を立ちあげ、全力を挙げ対応したい旨説明した。

2. 第17回海事分科会

平成20年7月17日に題記分科会（議長（分科会長）：杉山武彦・一橋大学学長）が開催され、基本方針の審議が行われ、原案の修正なく答申として取りまとめられた（【資料2】参照）。また、船員中央労働委員会の廃止に伴い、当該委員会が担っていた調査審議機能を引き継ぐと共に船員政策全般に関する調査審議を行う機関として海事分科会の下に「船員部会」を設置することについても審議され、異議なく承認された。

当協会からは前川弘幸会長が出席し、「人材確保タスクフォース」が予定どおり立ち上がり、現在、

「日本人海技者を確保するための広報活動や教育 始していること等を報告した。
 機関との連携」および「承認試験の簡素化等の改 (企画部：宇佐美)
 善を求めるための活動」等について鋭意検討を開

【資料1】

交通政策審議会海事分科会委員名簿

平成20年7月17日
 (敬称略、五十音順)

分科会長	杉山 武彦	一橋大学学長
同代理	杉山 雅洋	早稲田大学大学院商学大学院教授
委員	浅野正一郎	国立情報学研究所教授
	松田 英三	前読売新聞論説委員
	宮下 正美	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	宗岡 正二	(社)日本鉄鋼連盟会長
	山村レイコ	エッセイスト・国際ラリースト
臨時委員	秋山 昌廣	(財)シップ・アンド・オーシャン財団会長
	荒木 幹夫	日本政策投資銀行副総裁
	今津 隼馬	国立大学法人東京海洋大学理事・副学長
	上野 孝	日本内航海運組合総連合会会長
	大内 博文	(社)日本船舶機関士協会会長
	河野真理子	早稲田大学法学部教授
	來生 新	国立大学法人横浜国立大学副学長
	田崎 雅元	(社)日本造船工業会会長
	藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
	前川 弘幸	(社)日本船主協会会長
	松尾 正洋	経済ジャーナリスト
	村木 文郎	(社)日本旅客船協会会長
	森本 靖之	(社)日本船長協会会長

【資料2】

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針

安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保その他これらに関連する措置（以下「日本船舶及び船員の確保」という。）に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海上運送法（昭和24年法律第187号。以下「法」という。）第34条第1項に基づき、国土交通大臣は、本基本方針を定める。

1. 日本船舶及び船員の確保の意義及び目標に関する事項

(1) 日本船舶及び船員の確保の意義

① 外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保の意義

四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。また、本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約60%、特に輸入については約65%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的

な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。この輸送の基盤である外航日本船舶及び外航日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるとともに、海上輸送の安全の確保及び環境保全、海技の世代間の安定的伝承等の観点から重要である。

しかしながら、世界単一市場たる外航海運分野における国際競争が激化する中、我が国外航海運においては、円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は、最も多かった昭和47年の1,580隻から平成18年には95隻へ、外航日本人船員は昭和49年の約5万7000人から平成18年には約2600人へと極端に減少しており、極めて憂慮すべき事態となっている。

このため、国際競争条件の均衡化に加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加について外航海運事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備し、外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保を図ることにより、安定的な国際海上輸送を確保することは、大きな意義がある。

② 内航船員の育成及び確保の意義

内航海運は国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担うとともに、国内海上旅客輸送は年間約1億人が利用しており、極めて重要な輸送機関である。また、地球温暖化対策に対する取り組みが求められる中、中・長距離フェリーや貨物船は、環境に優しい物流を目指す陸上から海上へのモーダルシフトの担い手として、極めて高い公共性を有している。これら貨物・旅客双方の内航海運の重要性を考慮すると、その人的基盤である内航船員の意義・必要性は論をまたない。

しかしながら、内航船員については、船舶の大型化による運航効率の向上と運航技術の進歩に伴い漸減傾向にあり、現在雇用の需給は概ね均衡しているが、一部地域等においては内航船員不足の状況が顕在化しており、また、45歳以上の内航船員の占める割合が64%に上る等高齢化の著しい進展、後継者不足等により、近い将来、内航船員不足の深刻化が強く懸念されている。

このため、内航船員の計画的な育成及び確保について内航海運事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備し、内航船員の育成及び確保を図ることにより、安定的な国内海上輸送を確保することは、大きな意義がある。

(2) 日本船舶及び船員の確保の目標

① 安定的な国際海上輸送を確保するためには、平成19年12月の交通政策審議会答申において、外航日本船舶及び外航日本人船員の必要規模を試算したところ、外航日本船舶は約450隻、外航日本人船員は約5,500人とされた。一方、外航日本船舶及び外航日本人船員の現状規模を踏まえれば、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、当面の取組みとして、外航日本船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とする。

② 安定的な国内海上輸送を確保するためには、平成19年12月の交通政策審議会答申において、内航船員の将来見通しを試算したところ、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性があると考えられた。このため、5年後、10年後にこれらの船員不足が生ずることのないよう内航船員の育成及び確保を図ることを目標とする。

2. 日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

我が国の海運の置かれた状況にかんがみると、海洋基本法の施行も受け、外航海運においては外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保が、内航海運においては内航船員の育成及び確保が必要であり、以下のとおり、これらに対処するための施策を実施する必要がある。

(1) 日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

今般、法において、船舶運航事業者等が基本方針に即して日本船舶・船員確保計画（以下、「計画」

という。)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとし、当該認定を受けた対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置を設けたが、同認定制度の適切な実施を確保することにより、日本船舶及び船員の確保を図ることが必要である。

このため、計画の認定に当たっては、本基本方針に従って日本船舶及び船員の確保が図られる計画である旨を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況についての的確に把握し、必要な措置を講じていない場合には勧告や認定の取消しを行うこと等により、認定制度の適切な実施を確保する。

(2) トン数標準税制の導入

本邦対外船舶運航事業者と外国の対外船舶運航事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図るため、外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、安定的な国際海上輸送を確保する。

トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶とすることにより、対外船舶運航事業者による外航日本船舶の増加のインセンティブを高めるとともに、計画認定の申請時期を平成22年1月31日までに限定することにより、計画への早期着手を促進する。

(3) 内航船員の育成及び確保に関する予算措置の導入

内航船員の高齢化の進展により著しい船員不足が見込まれるなど、内航船員の育成及び確保が喫緊の課題となっていることから、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するとともに、海事地域の振興を図るための予算措置を講じ、船員の育成及び確保に積極的な船舶運航事業者等を支援する。

具体的には、①内航海運業界のグループ化を通じた船員の計画的な育成及び確保や、②資格取得を通じた採用ニーズに即した人材の育成、③退職自衛官、女性などの新たな船員供給源からの船員の育成及び確保等、船員の育成及び確保策に計画的に取り組む事業者にインセンティブを付与する観点から、支援措置を講じる。

(4) 非常時における輸送体制の確保

国内で事故、災害等が発生した際に国内の他の地域や外国から緊急物資を輸送する場合や、外国で災害、治安悪化等が発生した際に邦人を安全な地域に輸送する場合等、非常時においても安定的な海上輸送の確保を図ることが必要である。

このように、航海が公共の安全の維持のために必要である場合において、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し、航海命令を行う。国際輸送においては、トン数標準税制の適用を受けている対外船舶運航事業者の外航日本船舶について優先的に適用する。なお、いわゆる有事及び周辺事態における海上輸送は、有事法制及び周辺事態法制に基づく措置により対応することが適当であり、海上運送法の航海命令は有事等の輸送を対象とするものではない。

航海命令を発動する場合には、当該航海に従事する船舶及び船員の安全の確保に配慮するものとする。

(5) 多様な養成課程による船員の育成及び確保

今後、船員不足が予想される中、船員の育成及び確保を円滑に進めるためには、現時点では想定されていないような新たな養成課程を含め、船舶運航事業者等の自主的な取り組みによる計画的で多様な養成課程を柔軟に認めていくことが必要である。このため、多様な養成課程による海技資格取得を柔軟に認めていくことにより、積極的に船員の育成及び確保を行う事業者を支援する。

(6) その他

我が国においては、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、これまで、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保や日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保を図るための諸施策を講じてきている。これらについて、今後も諸外国の動向等も踏まえ、更なる制度改善について検討する。

3. 船舶運航事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項

(1) 外航海運事業者が講ずべき措置

本邦外航海運事業者は、単一の国際市場で激しい競争を繰り広げているが、自ら国際競争力を維持・強化し、今後とも質の高いサービスを安定供給することが求められている。また、本邦外航海運事業者は、外航日本船舶及び外航日本人船員を確保する主体として、計画認定制度を活用し、外航日本船舶の増加や外航日本人船員の採用増（中途採用、退職者等の積極活用を含む。）、訓練の充実等に努力すべきである。外航海運業界は、業界の総意として、外航日本船舶を今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応するとともに、外航日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度という目標を掲げ、全力で努力する旨を表明しており、その実現に向けた取り組みが期待される。また、外航海運事業者は、業界の目標を踏まえつつ、具体的な計画を作成することが必要である。さらに、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームの活用による積極的採用、外航海運事業者自らの船舶を用いた乗船実習（社船実習）の推進等外航日本人船員の育成及び確保のための体制整備を行うことが必要である。

(2) 内航海運事業者が講ずべき措置

内航船員の高齢化が著しく進展し、今後は外航海運や漁業分野からの経験豊富な即戦力となる船員の参入に多くは期待できないことも踏まえ、内航海運事業者は、船員未経験者等の採用を促進し、自ら積極的にキャリアアップのための教育訓練を実施することが求められている。また、内航海運事業者は、内航船員を育成及び確保する主体として、計画認定制度を活用し、①内航海運業界のグループ化を通じた内航船員の計画的な育成及び確保や、②資格取得を通じた採用ニーズに即した人材の育成、③退職自衛官、女性などの新たな船員供給源からの内航船員の育成及び確保等に努力すべきである。

本制度の活用を含め、個々の内航海運事業者において、船員を育成し、確保を図る具体的な取組みをこれまで以上に積極的に実施することが期待される。

4. 計画の認定に関する基本的な事項

(1) 認定の申請に当たっての基本的事項

① 申請者

- (1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、対外船舶運航事業者であること。
- (2) (1)の場合以外の場合にあっては、船舶運航事業者等（日本船舶及び船員の確保を行おうとする船舶運航事業者、船舶貸渡業者、船舶管理会社その他の者をいう。）であること。

② 計画期間

- (1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、認定申請日を含む事業年度の翌事業年度の開始の日から5年であること。
- (2) (1)の場合以外の場合にあっては、認定申請日を含む年度の翌年度の開始の日から3年以上5年以下であること。

③ 申請時期

- (1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、計画期間の開始の2ヶ月前まで。
- (2) (1)の場合以外の場合にあっては、計画期間の開始の1ヶ月前まで。

ただし、法第36条に規定する船員職業安定法の特例の適用を受けようとするときは、計画期間の開始の4ヶ月程度前に申請すること。

(2) 計画の認定基準に関する基本的な事項

① 基本方針への適合性（第1号基準）

- (1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、事業内容に応じて外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加し、外航日本人船員の計画的な養成を図る計画であるかどうかを1)及び2)に基づき判断する。

1) 外航日本船舶の計画的な確保に関する基準

外航日本船舶の隻数について、5年間の計画期間内に2倍以上に増加させる計画であること。

2) 外航日本人船員の計画的な育成及び確保に関する基準

イ 外航船舶を運航する上で必要となる資格である3級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を申請者自ら行う(費用を支弁して第三者に委託して行う場合を含む。)計画であること。

ロ 外航日本人船員について、外航日本船舶の隻数に応じた人数を計画的に養成する計画であること。

ハ 外航日本人船員について、外航日本船舶の隻数に応じた人数を確保する計画であること。

ニ 外航日本人船員が減少しない計画であること。

ホ 外航日本人船員の採用増(中途採用、退職者等の積極活用を含む。)、訓練の充実等に資する具体的な措置を行う計画であること。

(2) (1)の場合以外の場合にあっては、船員(内航又は外航船員に限る。以下(2)において同じ。)を計画的に採用し、計画的に訓練し、キャリアアップを図る計画であるかどうかを1)及び2)に基づき判断する。

1) 船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者、女性であって船員(運航要員に限る。)になろうとする者又は退職自衛官のいずれかについて、採用及び訓練(退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がない場合を除く。)を行う計画であること。

2) 次のいずれかに該当する計画であること。

イ グループ化の促進に係る事業

グループ化を通じて、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、かつ、採用後に訓練を計画的に実施する計画であること。

ロ 船員の資格取得促進に係る事業

船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、これらの者が業務に従事する上で必要となる資格の取得のための訓練を計画的に実施する計画であること。

ハ 新規供給源からの採用促進に係る事業

新規供給源から船員を計画的に採用し、かつ、採用後に事業内容に応じて必要な訓練(退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がない場合を除く。)を計画的に実施する計画であること。

ニ 船員の計画雇用促進に係る事業

退職予定船員数や予備船員数の状況等を踏まえ、事業を円滑に実施するため、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者を計画的に採用し、かつ、採用後に上級資格の取得その他の訓練を計画的に実施する計画であること。

② 確実かつ効果的な実施可能性(第2号基準)

申請者の事業規模等を勘案して、計画に記載された資金の額及び調達方法が適切であるかどうかを判断する。また、当該資金の額、計画の実施体制等にかんがみ、トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成および確保が、その他の場合にあっては、船員の採用及び訓練が、確実かつ効果的に実施される見込みがあるかどうか等を判断する。

③ 計画期間(第3号基準)

(1)②に同じ。

- ④ 船員職業安定法の特例（第4号基準）
法第35条第3項第4号に定めるとおりとする。
 - ⑤ トン数標準税制の適用（第5号基準）
法第35条第3項第5号に定めるとおりとする。
 - ⑥ その他
更なる詳細については、本基本方針を踏まえ、計画の認定に関する基準として別に定めるところによる。
- (3) 計画の記載事項
計画の記載事項は、法第35条第2項に定めるとおりとする。
 - (4) 計画の再認定
計画の認定を受けた者は、計画期間が終了する場合において、再度計画を作成し、その認定を申請することができる。トン数標準税制の適用を再度受けようとする場合は、認定計画の最終年度であって、計画期間の終了の2ヶ月前までにその認定の申請を行うものとする。国土交通大臣は、認定計画に従って外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保を実施しているか否かを評価した上で、認定を行うこととする。
 - (5) 計画の勧告及び取消しに関する基本的な事項
認定事業者が正当な理由がなく認定計画に従って日本船舶及び船員の確保を行っておらず、又は行わないおそれがあると認められるときは、国土交通大臣は、必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。さらに、当該認定事業者が当該勧告に従い必要な措置を講じなかったときは、その認定を取り消すことができる。
この場合において、トン数標準税制の適用を受けている認定事業者については、租税特別措置法に基づき、減税額相当分の取り戻しが行われる。

5. 関係者の協力

近い将来、高齢化の進展等による船員不足の深刻化が確実視される中、今後、若年船員を安定的かつ計画的に確保し、円滑に海技の伝承を行って世代交代を進める必要性は高い。

このためには、青少年の海への関心を高めるための広報活動も含め、海事産業全体として人材の育成及び確保に向けた取組みについて関係者間の連携強化を図る必要がある。例えば、平成19年10月に設置された「海事産業の次世代人材育成推進会議」を活用し、官民が一体となって海事広報活動に戦略的に取り組むことが必要である。また、平成20年に開始される海洋に関わる幅広い分野での功績を挙げた者を内閣総理大臣が表彰する「海洋立国推進功労者表彰」を活用し、国民の海への関心を高めることが必要である。さらに、海事産業が集積する地域において、地域における様々な関係者が連携して海事関係の人材確保・育成に取り組む場合に、国も共同事業実施主体として参画し、地域の特性を活かした「海のまちづくり」を推進する。

6. 日本船舶及び船員の確保に関する施策の評価の実施

安定的な海上輸送を継続的に確保していくためには、国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本船舶及び船員の確保を図ることが重要であることにかんがみ、2.に掲げる諸施策の効果を検証するとともに、今後も諸外国の動向等を踏まえ、我が国における施策の充実・強化の是非を不断に検討する必要がある。

このため、毎年度、施策の実施状況について交通政策審議会海事分科会に報告することとする。また、日本船舶及び船員の確保の施策の効果について適当な時期において評価することとし、必要があると認めるときは、今後、新たな制度的枠組みについて検討を加え、必要な措置を講ずるものとする。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 ECDISの搭載強制化、合意される —IMO第54回航行安全小委員会（NAV54）の様態—

国際海事機関（IMO）の第54回航行安全小委員会（NAV54）が、ロンドンにおいて、6月30日より7月4日まで開催され、電子海図情報表示装置および航海当直警報装置の搭載強制化等に関する審議が行われた。審議の概要は以下のとおり。

1. 電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載要件の検討

2006年5月開催の第81回海上安全委員会（MSC 81）においてデンマークおよびノルウェーから提案があり、ECDISの搭載要件の検討が開始された。NAV52（2006年6月）およびNAV53（2007年7月）において、電子海図の普及状況を踏まえ、搭載強制化の是非について審議されたが合意が得られず、NAV54にて再度審議されることとなっていた。

今次会合では、ノルウェーおよび英国から同装置の搭載強制化と対象船舶および適用開始日に関する提案文書がそれぞれ提出され、多数の代表団が英国提案を支持した。

一方、既存船は総トン数10,000トン以上の船舶

に適用すること、および搭載強制化までに十分な猶予期間を設けるべきとの日本は主張したが、審議の結果、タンカーは総トン数3,000トン以上に適用されることとなった。また、ECDISの搭載を強制化する SOLAS 条約第5章の改正案が合意され MSC85（2008年11月）に送付し承認を求めることとなった。

なお、ECDISの搭載強制化に伴い、船員の教育訓練等、紙海図から電子海図への移行にあたり各国が留意すべき事項を記載したガイダンスを作成することとなった。

〈ECDISの搭載要件〉

(1) 新造船

旅客船：総トン数500トン以上、2012年7月1日以降建造船

タンカー：総トン数3,000トン以上、2012年7月1日以降建造船

貨物船（タンカー以外）：総トン数10,000トン以上、2013年7月1日以降建造船

貨物船：総トン数3,000トン以上10,000トン未満、2014年7月1日以降建造船

(2) 既存船

旅客船：総トン数500トン以上、2014年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載

タンカー：総トン数3,000トン以上、2015年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載

貨物船（タンカー以外）：総トン数50,000トン以上、2016年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載

ㄥ：総トン数20,000トン以上50,000トン未満、2017年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載

ㄥ：総トン数10,000トン以上20,000トン未満、2018年7月1日以降の最初の安全設備検査までに搭載

※ECDISの搭載が要求される最初の日から2年以内に廃船される船には、同装置の搭載は要求されない。

2. 航海当直警報装置 (BNWAS : Bridge Navigational Watch Alarm System)

居眠り等の航海当直者の異常を感知し船長等に知らせることにより、事故を未然に防ぐことを目的とするBNWASの搭載強制化は、MSC81（2006年5月）においてデンマークより提案があり検討が開始された。NAV53（2007年7月）では、デンマークより自国籍船に搭載したところ非常に高い評価があったとの報告が紹介され、既存船を含む総トン数150トン以上の全船舶に搭載強制化を求めるSOLAS条約改正提案が提出された。しかし、適用船舶の対象範囲等強制化の前に更なる検討を要する事項があるとのことからNAV54にて再度審議されることとなった。

今次会合においては、同装置の搭載強制化を主張するデンマークに対し、圧倒的多数の国が支持を表明した。日本は、2名当直体制の船舶には同装置は不要であることを提案したところ、ウクライナ、バハマおよび韓国から支持を得たが、2名

当直体制か1名当直体制であるか確認することは困難であるとの理由により、同提案は受け入れられなかった。

審議の結果、次のとおりBNWASを強制化とするSOLAS条約改正案が合意され、MSC85（2008年11月）に承認のため送付されることとなった。

既存船に対する適用日について、日本は改正条約発効後の最初のドライドック時とするよう主張したが、他のSOLAS条約第5章の規定との整合性を図る観点から、最初の安全設備(SE)検査までとすることとなった。また、同装置の性能基準(MSC.128(75))を完全に満足していない装置が既存船に搭載されている場合が多いことから、これらについては主管庁裁量で、継続使用できるよう主張したところ、多数の国から支持を得て、改正案に盛り込まれた。

〈BNWASの搭載要件〉

- ① [2011年7月1日]以降に建造される船舶
- ② 大きさに拘らず[2011年7月1日]以前に建造された客船は、[2012年7月1日]以降の最初の安全設備検査時まで
- ③ [2011年7月1日]以前に建造された3000総トン以上の船舶は、[2012年7月1日]以降の最初の安全設備検査時まで
- ④ [2011年7月1日]以前に建造された500総トン以上3000総トン未満の船舶は、[2013年7月1日]以降の最初の安全設備検査時まで
- ⑤ [2011年7月1日]以前に建造された150総トン以上500総トン未満の船舶は、[2014年7月1日]以降の最初の安全設備検査時まで

※ []内の適用日については、MSC85（2008年11月）において再審議の上、決定される。

3. e-Navigation 戦略の策定

MSC81（2006年5月）において英国および日本等の提案により、既存および新たな電子航海支援設備を総合的に活用し、ヒューマンエラーに起因する海難の防止等を図ることを目的とした次世代先進航行支援システム構築戦略である“e-Naviga-

tion戦略”を策定することが合意され、NAV52(2006年6月)から検討が開始された。

今次会合では、NAV53(2007年7月)で設置された書面審議グループ(CG:eメールベースの検討会)の検討結果として、e-Navigationの定義、必要性、見通し、効果およびe-Navigation戦略案について報告された。審議の結果、**e-Navigation 戦略案は合意され、MSC85(2008年11月)に送付し、その承認を求めることとなった。**

4. 航路、通報と関連事項

ポルトガル沿岸における強制船舶通報制度が承認された(図参照)。

同制度は、MSC85(2008年11月)にて承認後、6か月以内に施行される予定である。

(対象船舶)

- 総トン数300トン以上の全ての船舶
- 全ての危険物運搬船舶
- 全ての客船

5. 船橋の前方視界に関する規則の見直し

MSC82(2006年12月)において、ドイツよりコンテナ船における貨物の積み過ぎが船橋の視界不良の問題となっているとしてSOLAS第5章第22規則の見直しについて提案された。その後特段審議は行なわれなかったが、今次会合にデンマークおよびシンガポールより、**船橋視界の確保に関する同規則の改正案が提案された。**

【SOLAS 条約改正案】

SOLAS第5章第22規則に定められた前方視界および貨物や荷役装置等の障害物による視界の制限(水平面の死角が10度)を超えていないこと等を積み付け計算機で確認すること。

(適用開始)

新造船：2011年7月1日以降に建造(起工)される船舶

既存船：2011年7月1日以前に建造(起工)された船舶は、2013年7月1日まで

(適用船舶)

総トン数150トン以上の船舶(国際航海に従事しない船舶は総トン数500トン以上)

本提案に対し、対象とする船舶をコンテナ船や重量物運搬船等の甲板上に貨物を積載する船舶に限定すること、また積み付け計算機で計算できないこともあるため既存船への適用の可否について、更なる検討が必要であるなどの意見があった。

審議の結果、今次会合で合意することは時期尚早であり、**更なる検討が必要**との判断から次回NAV55(2009年)にて審議されることとなった。

6. プレジャーボートに係る航法の改正

NAV53(2007年7月)にて、イタリアよりプレジャーボートの増加と海難の多発から、**商船(大型船)に対しプレジャーボートに避航義務を課すこととするCOLREG(海上における衝突予防のための国際規則)の改正について提案があった。**

今次会合にイタリアは再度提案を行ったが、多くの国が、本提案は本質的な解決にはならないこと、また国内法規で対応することが現実的であるとの意見を表明した。

審議の結果、**本提案は合意されず、今次会合にて審議は終了**となった。

7. パイロットラダー設備の見直し

MSC82(2006年12月)にて、米国は水先人の乗船時に発生する負傷や死亡事故が減らないため、パイロットラダーの設備を見直しすることを提案した。

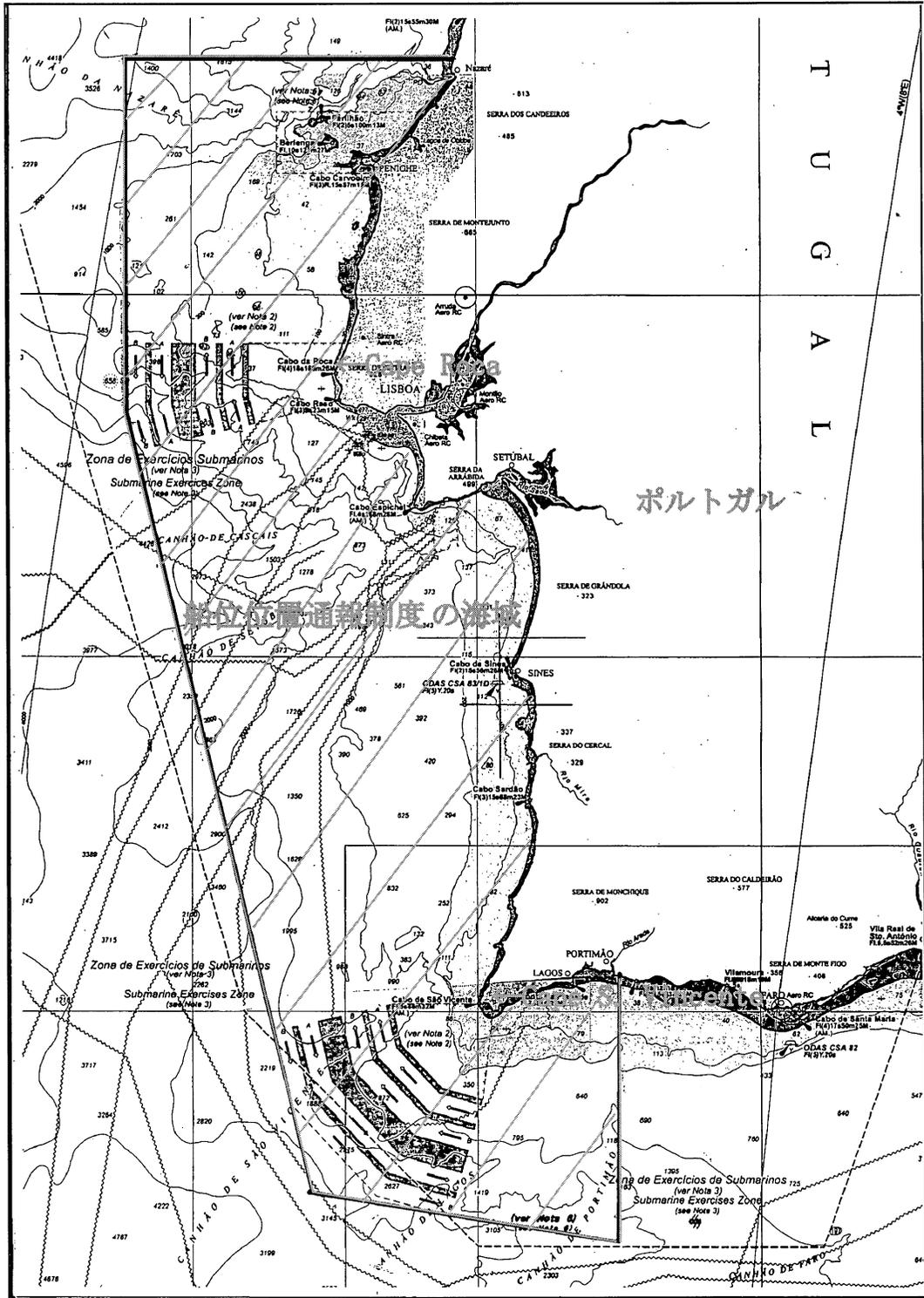
審議の結果、**パイロットラダーの要件(SOLAS条約第5章第23規則および総会決議A.889(21))の見直しについて多くの支持があり、CGを設置し、検討を行うこと**となった。検討結果はDE52(2009年)に報告される予定である。

(海務部：山本)

【図】ポルトガル沿岸における強制船舶通報制度

CHARTLET

AREA OF SRS “OFF THE COAST OF PORTUGAL – COPREP”



1

AISの整備等を踏まえた船舶交通安全対策を策定 —交通政策審議会海事分科会の答申—

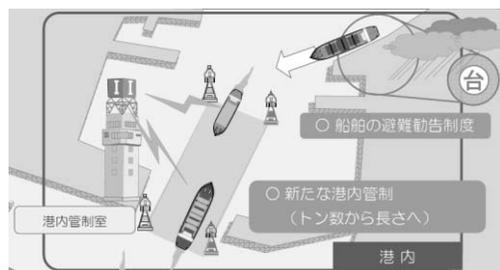
交通政策審議会海事分科会（分科会長：馬田一・前日本鉄鋼連盟会長）が、6月24日に開催され、AIS（船舶自動識別装置）の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全対策のあり方について答申がまとめられた。同答申は、翌25日の交通政策審議会において承認され、同日、国土交通大臣へ答申された。同分科会には、当協会より前川会長が委員として参画している。

同答申では、2007年7月の海洋基本法の施行や、2008年度中のAIS陸上局の整備完了などの環境変化等を踏まえ、海上交通安全行政が果たすべき役割と方向性およびそのための手法について次世代に向けたビジョンを示したものであり、海上保安庁では、これを受け、船舶交通安全性の確保と効率性の向上に関する今後5年間の重点施策を展開していく。主な施策は以下のとおりである（答申概要は【資料】参照）

＜重点課題と課題解決のために講ずべき施策＞

(1) AISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上

輻輳海域における安全な航行環境を維持・向上させるため、海上交通センターにおいてAIS等を活用し、船舶交通の整流を図る。また、海域の特性に応じた航法の設定や必要な航法を遵守させるための是正措置、提供する情報等の聴取の義務付けなど、海上交通センターが講ずる



措置の実効性を強化するための制度の充実を図る。

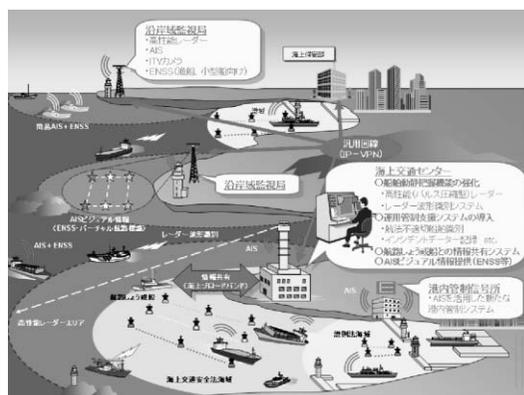
さらに、港内船舶交通の効率化を図るため、現在の一定の総トン数以上の船舶について一律に行き会いを禁止する管制を見直し、船舶の動静をリアルタイムに把握できるAIS情報により、船の長さから行き会いが可能であるかを個別に判断する管制手法を導入する。

(2) 航路標識の整備、管理のあり方

航路標識（灯台、灯浮標等）の視認性、識別性向上のため光源のLED（発光ダイオード）化などの高機能化、観測機能を浮標に付与するなどの多機能化の整備を進める。さらに、AISの普及促進等を踏まえた「高度電子航法システム」の構築を進め、航行船舶の動静把握機能の拡充とともに、陸上から船舶への情報提供の高度化を図る（図参照）。

また、航路標識の適切な配置および管理のため、新たな航路標識制度の構築を図るとともに、役割の低下した航路標識等（航路標識約600基、ロランC、ディファレンシャルGPS）の縮小・廃止を進める。

(3) IT等の最新技術を活用した安全対策の推進



【高度電子航法システム概念図】

AISを活用し、気象・海象、推薦航路、航行制限水域、管制状況等の航行の安全に関する情報を、文字だけでなくビジュアルに、リアルタイ

ムで提供する電子航行支援システム(ENSS:Electric Navigation Support System)の構築を図る。
(海務部：山本)

【資料】

新交通ビジョンの概要

背景

- 安全対策実施状況 [現交通ビジョン・政策レビュー・事後評価・AIS・MICS
- 海難の現状・原因 [ふくそう海域・港内・マリンレジャー・漁船
- 環境変化 [航行環境(大型化、外国船)
技術の進展(AISの展開)
航路標識整備(公共事業削減、定員削減、民間委託、新設抑制)

基本理念

- 安全の確保 ○効率性の向上 ○総合力の発揮
- ソフト面の施策の充実・新技術の導入 ○制度・仕組みの見直し、業務の継続的改善・重点化

今後5年間の課題及び重点施策

- 1 海難分析・対策立案機能の強化
 - ・海難分析等の機能の強化 ・関係機関の連携による海上安全行政の総合的展開
- 2 AISの整備等を踏まえた航行安全対策・効率性の向上
 - ① ふくそう海域における安全性の向上
 - ② 港内船舶交通の効率化、安全対策の強化
 - ③ 航路管制官・港内管制官の能力・資質の向上
- 3 地域特性に応じたきめ細かな海難防止活動の推進
 - ① 現場第一線の充実強化
 - ② マリンレジャー活動に対する安全対策
 - ③ 漁船の安全対策
- 4 特性を活かした安全情報の提供
 - ・緊急度に応じた情報の提供 ・情報提供の多言語化
- 5 IT等の最新技術を活用した安全対策の推進
 - ・AISを活用した多種多様な情報提供 ・AISの普及促進等
- 6 航路標識の整備、管理のあり方
 - ① 航路標識の高機能化・信頼性の向上 ② 航路標識の重要度を踏まえた保守の実施
 - ③ 新たな航路標識制度の構築による適正な配置・管理の促進 ④ 役割の低下した航行援助システムの廃止

- 施策展開にあたっての重要事項
 - 1 戦略的技術開発 2 国際協力の推進
 - 3 規制の不断の見直し等 4 海上保安業務力の向上

目標

- ・ふくそう海域における衝突、乗揚げ海難
(目標) 衝突・乗揚げ海難のうち施策が対象としている海難(約3割)について、その半減を目標とする。
- ・台風・異常気象下の港内における海難
(目標) 避難勧告・避難指示制度が整った重要港湾における大型船舶の海難をゼロとする。
- ・プレジャーボート海難等のうち死者・行方不明者及び負傷者を生じさせているもの
(目標) PB海難・PBからの海中転落に係る死者・行方不明：現状の2割程度減
PB海難に係る負傷者数：減少傾向へと転換

MDMA等錠剤型麻薬の押収量が過去最高を記録

— 平成19年版「白い粉・黒い武器レポート」—

財務省関税局調査課は、このほど平成19年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向に関する報告書「白い粉・黒い武器レポート」を取りまとめた。

不正薬物および銃砲の密輸入に関しては、不正薬物の青少年層への浸透やけん銃を使用した凶悪事件の発生が大きな社会問題となっていることから、政府において、「薬物乱用防止新五か年戦略」や「薬物密輸入阻止のための緊急水際対策」の策定など、各種の総合的対策が講じられている。

財務省関税局・税関においては、不正薬物・銃砲等の社会悪物品の水際取締りを最重要課題の一つとしてその強化に取り組んでおり、当協会をはじめ密輸入に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関する団体等とも連携し情報収集に努めている。さらに、毎年、密輸入の動向および税関の密輸入対策等に関する同報告書を作成し、水際取締りに対する社会一般の理解促進等に努めている。

今般まとめられた同報告書によると、平成19年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が358件（前年比95%）、押収量は覚せい剤・大麻等が811kg（同215%）、錠剤型薬物が132万6000錠（同935%）であった。また、銃砲については、6件（同150%）の密輸入を摘発し、10丁（同67%）を押収したとしている。

また、平成19年の密輸入事犯の主な特徴として以下を挙げている。

- ① MDMA（通称「エクスタシー」）および向精神薬等の錠剤型麻薬の押収量が過去最高となる約132万6000錠を記録したこと（これまでの最高は平成16年の約40万1000錠）
- ② MDMAの1回当たりの押収量としては過去最高の約68万8000錠を摘発したこと
- ③ 商業貨物による大口密輸入事犯を相次いで摘発したこと
- ④ 航空機旅客による密輸入が後を絶たず、従来の身辺巻き付けや飲み込み等の隠匿手段に加え、親子連れを運び屋にするなど密輸入手口が一層悪質・巧妙化していること

関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることに留意頂き、関連する情報を入手された場合には「密輸ダイヤル（0120-461-961：シロイクロイ）」への通報をお願いします。

なお、同レポートは財務省税関のホームページよりご覧頂けます。

(<http://www.customs.go.jp/mizugiwa/mitsuyu/index.htm>)

(海務部：斎藤)

平成19年版

不正薬物・銃砲の 密輸入の動向

(「白い粉・黒い武器」レポート)

財務省関税局調査課

今治市で海の日記念シンポジウムを開催

当協会は今治市の後援のもと、(財)日本海事広報協会と共同で、2008年7月19日、今治市内のホテルにおいて、下記のパネリストを招いて「海の日記念シンポジウム『これからの日本をどう変えていくか～地方の元気は今治から～』」を開催した。

シンポジウムでは、環境問題や人材育成の問題、日本経済を支える海運・造船など海事産業の基盤強化などについても白熱した議論が行われ、地元今治の海事関係者や市民ら約450名の参加者は熱心に聞き入っていた。

【パネリスト】

小池百合子 衆議院議員（元防衛大臣、元環境大臣）

生田 正治 商船三井相談役（初代郵政公社総裁、元商船三井社長・会長）

関谷 勝嗣 海事振興連盟最高顧問（前参議院議員、元建設大臣、元国土庁長官、元郵政大臣）

村上誠一郎 衆議院議員（元内閣府特命担当大臣）

山本 順三 参議院議員（国土交通大臣政務官 [当時]）（進行役）

（総務部：石川）



▲越智忍今治市長による来賓挨拶



▲中本光夫当協会理事長による主催者挨拶



▲小池百合子衆議院議員



▲生田正治商船三井相談役



▲関谷勝嗣海事振興連盟最高顧問



▲村上誠一郎衆議院議員



▲山本順三参議院議員



▲会場風景

小学校教師を対象に東京港で見学会を開催



▲朝7:50 東京駅丸の内口に集合する先生方

午前中は、市原市にある出光興産(株)の千葉製油所・工場において石油精製の過程などについて説明を受けたあとバスに乗り石油精製施設内等を見学した。

当協会は、去る7月28日、学校・学生向け広報の一環として、小学校教師を対象とした見学会を東京港等にて開催した。

この見学会は、東京都小学校社会科研究会が主催し、当協会と石油連盟が協賛し、(社)日本船長協会や船の科学館の協力も得て実施したもので、東京都の小学校教師40名が参加した。



▲製油所の説明を聞く先生方



▲普段聞くことが出来ない船長の話を聞くことができ感銘を受けたとの感想が多かった船長講話

午後は、お台場の船の科学館へ移動し、館内のホールにて、当協会より海運の概略説明を行った後、昨年引き続き(社)日本船長協会 森本会長より「海と船の話」と題し船長講話が行われた。

船長講話ののち、隣接する栈橋より水上バスに乗り、約90分の間、東京港から貨物船などを見学した。



▲水上バスに乗り込む先生方



▲船内で説明する清水さん

今回は、船の科学館の協力により、水上バスの船内において、同館学芸部の清水課長より、貨物船を始め東京港全般の説明、案内が行われ時間が瞬く間に過ぎた。

また、水上バスは、先生方によく判るよう、貨物船の説明の際は、停泊中の船に接近するなど特別に運航された。

今回、参加された先生方からは、「実際のもので見学でき、海運業界や石油業界の役割や重要性がよく判り、授業の参考になった」との感想が多数寄せられた。

また、「学校へ伺って実業界の話などを行うゲストティーチャーを招きたい」との感想も寄せられている。



▲貨物船を撮影する先生方

(総務部：高橋)

「海運統計要覧2008」の発行

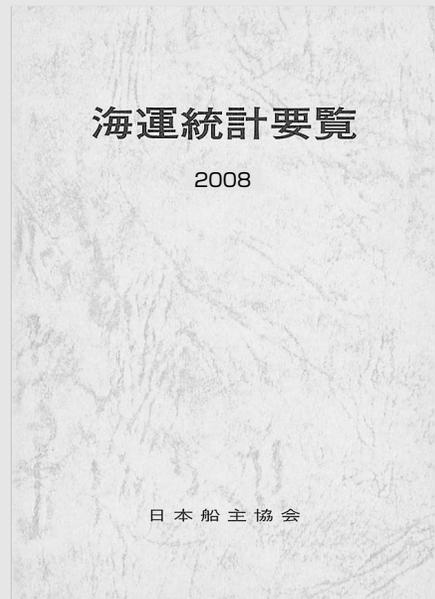
当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今年2008年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

[項 目]

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

なお、本書は1部1,000円(税込、送料別)にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は希望部数と送付先を以下までご連絡ください。



○お申込み先:

社団法人 日本船主協会 総務部(統計出版担当:高橋)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

tel: 03-3264-7188 fax: 03-5226-9166 E-mail: mem@jsanet.or.jp

(総務部:高橋)

国土交通省編集「海事レポート(平成20年版)」が発行される

国土交通省海事局編による「海事レポート(平成20年度版)」が発行されました。同レポートは毎年の海事行政の現状について取りまとめ発行されているもので、本年度版の構成は以下の通りです。

第I部 海事行政における重要課題

第II部 海事の現状とその課題

第I部では国際競争力のある海事立国づくりにつながる「安定的な国際海上輸送の確保」、「海事産業を担う人材の確保・育成」など海事の最重要課題の紹介、第II部では海事行政の各分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題とそれへの対応がまとめられています。

同レポートの購入につきましては、日本海事広報協会 (tel: 03-3552-5031、fax: 03-3553-6580) までお問合せください。

(総務部:高橋)

メンバー紹介

No.13 宇部興産海運株式会社

主要データ

会社概要

会社名	宇部興産海運株式会社 UBE SHIPPING & LOGISTICS, LTD.
本社所在地	〒755-0027 山口県宇部市港町1-5-5
設立	1942（昭和17）年6月20日
資本金	6億6,500万円
従業員数	354名（陸上184名、海上170名）
主な事業内容	内航海運業、海運代理店業、港湾運送事業、通関業、輸出入業、技術コンサルタント業、機械器具設置工事業、産業廃棄物処理業
取扱貨物	セメント製品、石灰石、セメント原材料、石炭、工業薬品等
主要株主	宇部興産株式会社
主要荷主	宇部興産株式会社、宇部三菱セメント株式会社



▲代表取締役社長 坂田 守

基本理念・経営方針

宇部興産海運は、皆様に真に価値あるサービスを提供し続けることこそが、事業の継続的発展に繋がると考えています。そのためには、企業が心身ともに優れて健康であることを基本理念とし、従業員全員がこれを自覚共有するために「USL-CSR」（宇部興産海運（Ube Shipping & Logistics, Ltd.）の果たすべき社会的責任）の深化実現を掲げています。

「USL-CSR」の中で、以下の3つを経営方針として掲げています。

1. 安定した収益の継続的向上を図って、健全な財務体質を持ち続けること。
2. 環境汚染の防止や安全に配慮した事業体制が磐石なものでありつづけ、その下で地球環境の保全やより高度なサービスを提供していくこと。
3. 企業理念のあり方を常に内省し、コンプライアンスを遵守して地域社会との共生と働く人たちの明るい職場づくりに取り組むこと。



▲ファンネルマーク



▲宇部港上空

ホームページ紹介

<http://www.ube-ind.co.jp/usl/>



◀接岸中の石灰石専用船
第二興石丸

▼宇部港沖を航行中のセメント専用船
新栄丸





Washington便り

竜巻・嵐・山火事・洪水・ハリケーン (米国の自然災害)

今年はミャンマーのサイクロンや中国の四川大地震など大規模な自然災害が各地で発生しています。自然災害という貧しい発展途上国が多いような気がしますが、実は先進国である米国の自然災害も相当なもので、日本でこそ余り報道されておりませんが、米国のテレビを見ていると毎日のように自然災害のニュースを流していると言っても過言ではありません。

10年ほど前に「ツイスター」という竜巻の恐怖を描いた映画が日本でも公開されたので、覚えている方もおられると思いますが、通常竜巻は米国の南部や中西部の内陸部で発生することが多いです。筆者の住む東海岸は関係ないと思っていました。ところが今年の4月末のある日、自動車を運転していたら、突然ラジオのニュースで竜巻警報が出て慌てたことがあります。この時は首都ワシントンDCから、さほど遠くないバージニア州サフォークというところで実際に竜巻が発生し、200人の怪我人と家屋にも大きな被害が出たようです。この時のラジオ警報では、竜巻経験の少ない東部人に「車から外に出ろ」「2階にいる人は階下に移

動しろ」と呼びかけておりました。竜巻が近づいて来る時に車から外に出るのは怖いような気もしますが、恐らく車ごと空中に飛ばされるのを防ぐためなのでしょう。経験者に言わせると、そういう時は溝や地面にうつ伏せに寝るのがよいそうです。また竜巻は屋根を吹き飛ばすので、2階にいるのは危険なことは言うまでもありません。



ちなみに米国では毎年1000個前後の竜巻が発生し、50人程度が亡くなっているようです。特にテキサス、オクラホマ、カンザス、ネブラスカと言った州は竜巻銀座 (Tornado Alley) と言われ、最も竜巻が頻繁に発生する地域です。日本の気象庁に相当する NWS (the National Weather Service) によると、今年は米国史上最も竜巻の多い年になる可能性があるそうです。

余談になりますが、この4月末の竜巻は通常の嵐 (低気圧) と一緒に到来しました。竜巻の心配をしながら雷雨の中を我家に帰り着くと案の定停電なので、エレベーターが使えず9階の我家まで階段を登りました。然し筆者は2003年8月のニューヨーク大停電を経験しているので、この程度の



ことでは驚きません。ニューヨークでは25階の我家まで真っ暗な階段を登ったので、流石にあの時は、心臓が破裂するのではないかと思ったものです。実は我家のあるメリーランド州を始め、ワシントンDC、バージニア州北部では停電は日常茶飯事なのです。特に嵐が頻発する夏場は、雷がごろごろ鳴り始めると停電の準備を怠りません。ろうそくと懐中電灯はどこ家庭でも必需品と言えます。何故嵐の度に停電になるかというと、強風で木が倒れ、電線が切れるからです。筆者が子供の頃には確か学校の授業で、欧米の都市は電線が地下に埋設されており、景観を損なう電信柱が林立している日本とは違うと言った教師がいましたが、欧米とひとまとめにしたら大間違いで、当地は日本と全く同様に電信柱だらけです。

ちなみに停電から学んだ教訓をひとつ教えましょう。冷蔵庫・冷凍庫は絶対に開けないことです。することがないので、ビールの一本も飲みたくなりますが、そこはぐっと我慢します。扉さえ開閉しなければ、庫内の食品は24時間程度の停電では大丈夫だと言われております。然し今回の停電の翌日は近所のスーパーの冷凍食品は全て処分され、冷凍庫は空っぽになっていました。一方よくお世話になる日本食材店は冷凍食品の「半額セール」をやっていました。「もったいない」から「使い回し」をする日本人と、全て保険処理と割り切って食品を処分する米国人の違いでしょうか。日頃日本食材は高く買えないとこぼしている筆者の家人は、この時とばかりに納豆やかまぼこを大量に

買い込んだのは言うまでもありません。



竜巻と並んで、毎日のニュースで多いのが山火事 (Wildfire) です。山火事と言うと20年前のイエローストーン国立公園の火事を思い出します。あの時は園内の樹木の36%が焼失しましたが、植林や伐採などはせずに放置されたままで、自然の回復力を待っているようです。イエローストーンの火事は落雷が原因でしたが、最近の山火事は、たばこの火の不始末や放火といった人的な原因によるものも多いと言われております。特に毎年のように話題になるのはカリフォルニア州の山火事で、乾燥した気候と落雷、それにこの地方特有の Santa Ana Winds という強風により、同時多発的に数百ヶ所で火事が発生することがあります。ちなみに米国では毎年国土の0.18%に相当する17,400平方キロが山火事になり、これは日本の国土面積の4.6%に相当します。昨年は映画スターが邸宅を構えているので有名なロサンゼルス近郊のマリブ市を山火事が襲い、多くの豪邸が灰燼に帰したのですが、人事ながら保険でカバーされるのか気になり知り合いの保険会社の人に聞いてみたら、山火事を始め、竜巻、洪水などの自然災害は、殆どが home owner 保険でカバーされるとのことでした。

今年はまだ米国中西部が豪雨が続き、一帯を流れるミシシッピ川の堤防が各地で決壊し、アイオワ州を始め、ウィスコンシン州、ミズーリ州、イリノイ州、インディアナ州が洪水になりました。この地方は米国の穀倉地帯と言われ、とうもろこし、大豆、小麦等の生産が大きな被害を受けてお



ります。連邦緊急事態管理庁（FEMA）によると、洪水被害総額は15億ドル（1600億円）と推定され、1993年の大洪水以降最悪になると予想されています。これだけ洪水の被害が拡大したのは、農地の開発、宅地の造成等で地形が変わり、本来であれば水を吸収できるはずの地帯がその機能を発揮できなくなったからだという指摘が専門家からあがっております。

最後に米国の代表的な自然災害として、ハリケーンを外すわけにはいかないと思います。ハリケーンとはアフリカ沖の大西洋で発生した熱帯性低気圧が、勢力を拡大して西進し、北米大陸に上陸するもので、カリブ海からバハマ・フロリダをかすめ右にカーブするコースと、メキシコ湾に向かいルイジアナ・テキサスに上陸するコースの二つがあります。後者のコースはカリブ海とメキシコ湾の暖かい海水で勢力が増すために大きな被害をもたらすことが多く、1992年のハリケーン「アンドリュー」や2005年のハリケーン「カトリーナ」は、まだ覚えている方も多いと思います。特に「カトリーナ」はルイジアナ州のニューオーリンズを風速70メートルの猛烈な暴風雨で直撃し、記録的な被害を与えました。このハリケーンは地球温暖化が原因で巨大化したと言われ、また井戸水の汲み上げと石油採掘で地盤沈下が進んでいるのに治水事業を怠ったこと、低所得層は逃げるところがなく家に留まらざるを得なかったこと、更に州兵の多くがイラク戦争に派遣されており動員できなかった事等ブッシュ政権の失政による人災であると



いう指摘もされました。

ちなみに米国ではハリケーンは1979年以来男女交互に名前がつけられ（その前は女性名のみ）、6年周期で同じリストが使用されますが、「カトリーナ」のように大きな被害を与えたものは、2度と名前が使われることはなく新しい名前がリストに追加されます。そういえば日本では、今でこそ台風は番号で呼ばれていますが、戦後間もない頃は、「キャサリーン」とか「キティ」と言った名前がつけられていたことを思い出します。あれは、まだ日本が米軍の管理下にあったからそのような名前がついたのでしょうか、日本人には馴染まない習慣ですね。



以上米国の典型的な自然災害について簡単に触れてみましたが、これ以外にも地震、噴火、熱波、早魃等数え上げればきりがありません。ある専門家は、米国の自然災害は、地球温暖化、海水温度の上昇、貧富の二極化、政治の無策といった様々な悪条件が重なることで、今後更に増えるだろうと予想しています。冒頭で米国は先進国なのに自然災害が多いと述べましたが、防災対策はむしろ貧困な国々の方が進んでいる面もあると指摘する人もおります。米国に大きな被害をもたらした同じハリケーンが、ジャマイカやキューバでは比較的軽微な被害で済んだという事実はこのことを物語っているような気がします。

（前北米地区事務局 ワシントン事務所長

牧野 直成（7月31日付で会社復帰）



1 欧州委員会（EC）は、外航海運に競争法（**日** 禁法）を適用する際の指針となるガイドラインを採択した。

4 交通政策審議会港湾分科会（分科会長：黒田**日** 勝彦・神戸大学名誉教授）の第31回会合が開催され、「港湾の開発、利用および保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更」について審議された。

17 交通政策審議会海事分科会（分科会長：杉山**日** 武彦・一橋大学学長）の第17回会合が開催され、日本船舶・船員の確保に関する基本方針が取りまとめられた。
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)

17 トン数標準税制の導入等にかかわる海上運送**日** 法等の改正法が施行された。

18 7月21日の「海の日」を記念する式典・シン**日** ポジウムが東京にて開催された。

18 国土交通省は、2008年版「海事レポート」を**日** 発行した。(P. 20 囲み記事参照)

19 当協会は、財団法人日本海事広報協会と合同**日** で、「海事都市今治『海の日』記念シンポジウ

ム」を愛媛県今治市にて開催した。
(P. 16 海運ニュース参照)

28 当協会は、学校・学生向け広報の一環として、**日** 石油連盟と協賛し、小学校教師を対象とした見学会を東京港等にて開催した。
(P. 18 囲み記事参照)

30 当協会は、海運統計要覧2008を発行した。**日** (P. 20 囲み記事参照)

31 「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」**日** が告示された。



船協だより

公布法令（7月）

- ② 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第216号、平成20年7月2日公布、平成20年8月1日施行）
- ③ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則及び海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備に関する技術上の基準等に関する省令の一部を改正する省令（国土交通省令第60号、平成20年7月8日公布、平成20年8月1日施行）
- ④ 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（政令第229号、平成20年7月16日公布）
- ⑤ 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（政令第230号、平成20年7月16日公布、平成20年7月17日施行、一部平成21年4月1日施行）
- ⑥ 船員法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第63号、平成20年7月16日公布、20年7月17日施行、一部平成21年4月1日施行）
- ⑦ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令（政令第236号、平成20年7月18日公布、平成20年8月1日施行）

- ⑧ 租税特別措置法施行規則の一部を改正する省令（財務省令第52号、平成20年7月31日公布、施行）
- ⑨ 海上運送法第三十五条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令（国土交通省令第67号、平成20年7月31日公布、施行）
- ⑩ 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第68号、平成20年7月31日公布、施行）
- ⑪ 平成二十年度に海上運送法第三十五条第一項又は第四項の規定による日本船舶・船員確保計画の認定の申請をする場合における同条第三項第五号の日本船舶の隻数の増加の割合を定める省令（国土交通省令第69号、平成20年7月31日公布、施行）

国際会議の予定（9月）

会議名：IMO 第13回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会（DSC12）

日程：9月22日～26日

場所：ロンドン

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7月	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	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,451	357	3.7	4.5
6	7,153	7,031	121	▲ 1.8	16.4

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8月	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
4	102.45	99.83	104.70
5	104.14	102.85	105.66
6	106.90	104.25	108.25
7	106.81	104.79	108.10

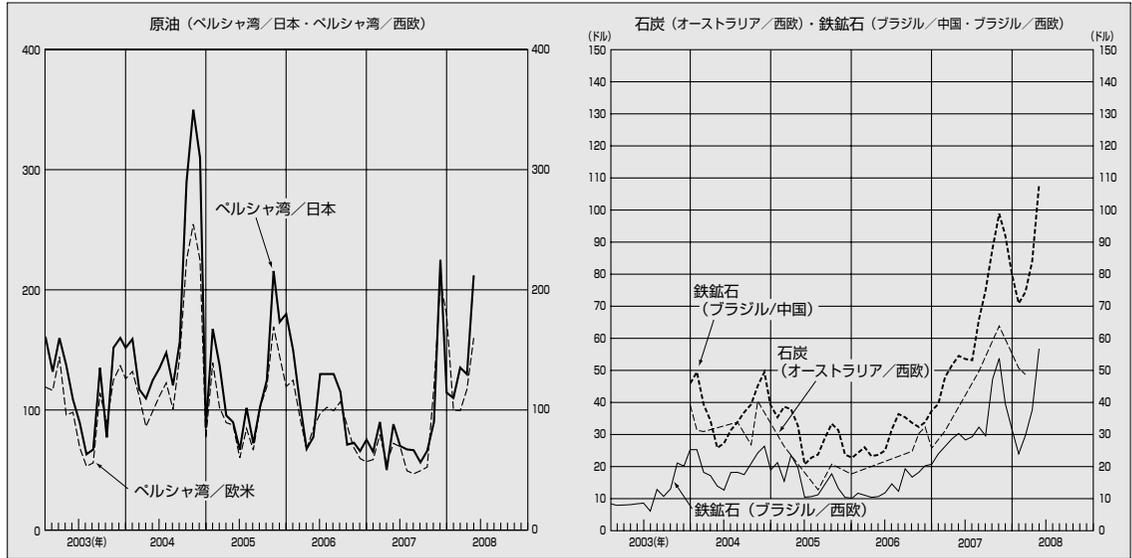
(注) 財務省貿易統計による。

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 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
4	9,795	0	9,795	2,717	84	0	6,964	0	30	0	34,371	13,301
5	6,122	0	6,122	1,165	94	0	4,830	19	0	14	23,160	10,535
6	7,619	0	7,619	1,265	138	0	6,215	0	1	0	31,095	10,690
7	8,781	0	8,781	1,385	136	0	7,208	52	0	0	25,365	7,643

(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	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00	50.00	129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50	212.50	140.00	85.00	55.00	72.50	60.00	160.00	115.00
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		

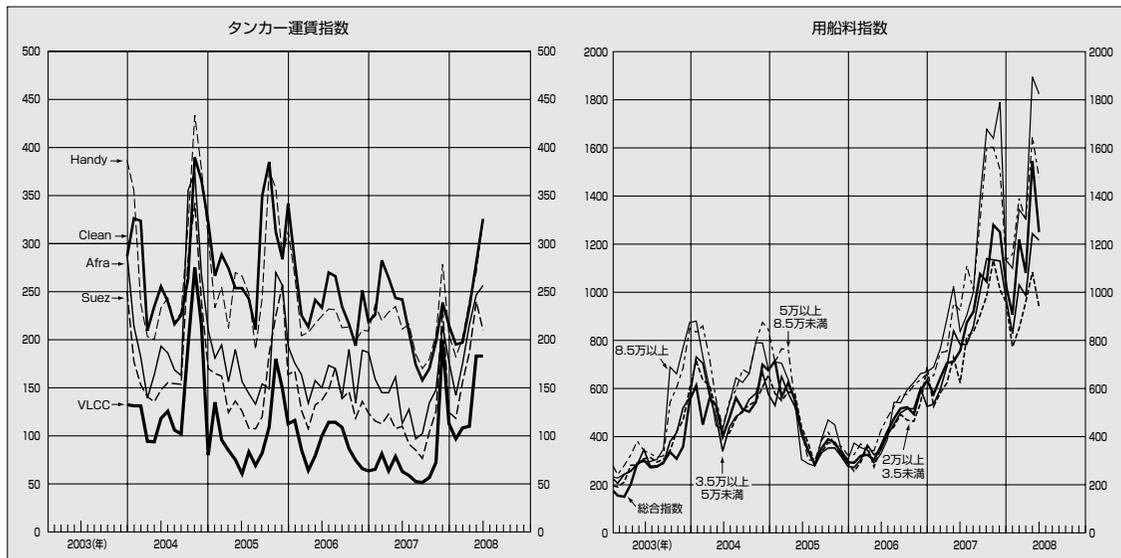
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—	—	—	30.35
4	—	—	—	—	52.00	44.00	84.00	71.00	29.25	29.25	—	38.00
5	—	—	—	—	55.00	51.00	108.00	93.50	31.00	27.30	57.00	47.50
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	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	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	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326
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					

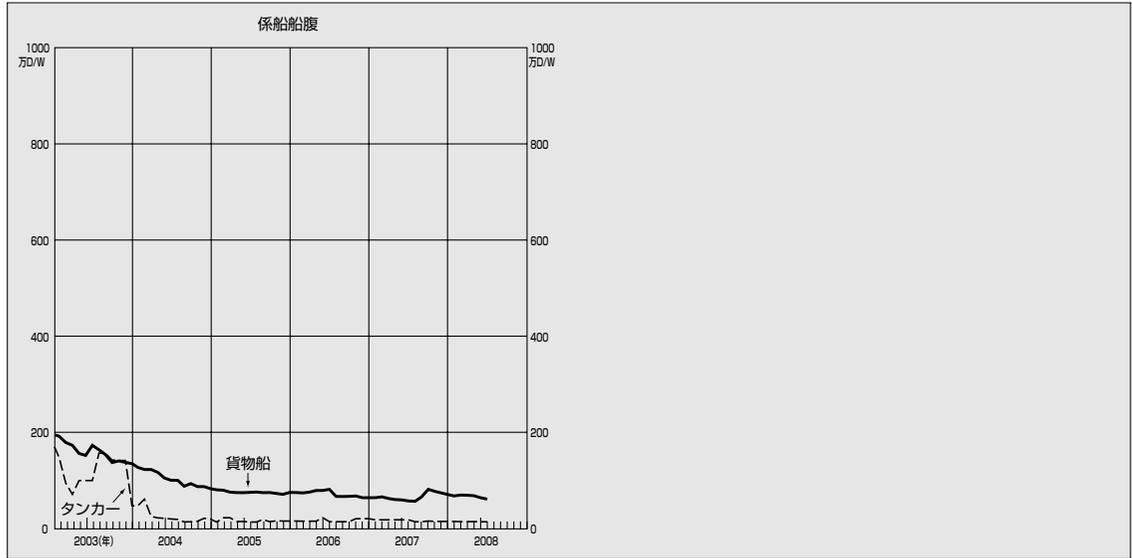
(注) ①「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型

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	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～		
1	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	1,470	851	1,032	1,389	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,296	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521	1,875	1,083	1,242	1,646	1,896	1,544	11,771
6	412	2,586	359	2,739	759	5,672	0	941	1,217	1,478	1,823	1,250	9,428
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601							8,737
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	173	714	697	33	104	150
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148
7	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148
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

5年程前、思いがけなく機械式時計に惹かれた。それまでは、時計は時間が正確でありさえすればいいものかと思っていたので、特別なこだわりは無く、正確で、腕に負担のかからない軽いものということで、皮バンドのクォーツ時計をずっと使っていた。ところが5年前のある日、自宅近くの書店で何気なく手にした雑誌に載っていた手巻きの機械式時計に目が留まった。シンプルズビューティフルという言葉がそのまま当てはまるような時計であった。その時計の値段が充分に手の届く範囲であったということもあり、程なくその時計を手に入れた。そして、それ以来、機械式時計に魅了されることとなった。

機械式時計の良いところを挙げてみると、①放っておくと止まってしまうが、手で巻くなど、人の手を必要とする分、愛着がわく。②正確さは、クォーツ時計とは比べようもないが、手動で毎朝時間を合わせるマニュアル感覚が良い。③デザイ

ンが個性的なものが多い。④時計の裏蓋がガラスでシースルーバックになっているものは、内部の精密機械が動く様子がみることができて楽しい、などを挙げるができる。

一方で、機械式時計は、定期的にオーバーホールをする必要があり費用は嵩む、重い、時間は1日十数秒狂うので、合理的に考えると所有する理由は希薄になるのだが、『ちっちゃっ』と柔らかい音を刻みながら、歩を進める秒針を見てみると、電子の時代に細いゼンマイの力だけを頼りに動いているその姿にはある種健気さを感じるとともに、時間に追われる忙しい毎日、耳に当ててその音を聞いていると、何か妙に落ち着いた気分させてくれるので、私にとって貴重なものとなっている。

第一中央汽船株式会社 総務グループ
次長 裏 啓史

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長	裏 啓史
飯野海運 総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船 総務部課長代理	酒矢 雅久
川崎汽船 IR・広報グループ 情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船 調査グループ グループ長代理兼調査チーム長	宮本 佳亮
商船三井 広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船 社長室専任室長	近 寿雄
三洋海運 総務部副部長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ 総務・法規保険チームリーダー	吉川 誠
日本船主協会 常務理事兼総務部長	井上 晃
常務理事兼海務部長	半田 收
常務理事兼企画部長	園田 裕一
企画部政策担当部長	清野 鉄弥
海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

編集後記

この原稿を書いている時点ではオリンピック開催中です。金メダルを見事に獲得し、皆から絶賛される選手がある一方で、目標に及ばなかった選手もあります。テレビを観ていて、泰国出身の妻が言うことには「日本(人)はいいなあ」でした。何のことかと思いきや、目標に及ばなかった選手に対して温かい視線であるとのこと。これが泰国であれば負けた選手が帰国すると大変な目に遭うようで「相手から賄賂を貰ったな」などと根も葉もないことまで言われるそうです。逆に考えるとそれだけ国民の期待を一身に負っていたと言えますが、表象は違えども日本も以前は同様でありました。しかし現在ではガラリと変わっています。社会環境の変化でしょうか……。

ところで、環境の変化に応じて選手の考えも変わってきていると思いますが、だからといって以前に比べてモチベーションが低いわけではなく、金メダルを目指して日夜練習に励んでいます。でもそれは往年とは違った価値観によるものなのかも知れませんが、翻って次世代の人材確保が課題となっておりますが、若い方々の価値観で海運のどんなところに魅力を感じるか、ひょっとして、往年とは違った発想もあるのかな…と思ったりするのです。(た)

せんきょう8月号 No. 577 (Vol. 49 No. 5)

発行●平成20年8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)

