

# せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

5

●No.562●



<b>■巻頭言</b>	<b>1</b>
<b>Safety Before Schedule</b> 日本船主協会 常任理事 日鉄海運株式会社 代表取締役社長 <b>■</b> 島川恵一郎	
<b>■海運ニュース</b>	<b>2</b>
<b>■国際会議レポート</b>	<b>2</b>
1. 船舶からの大気汚染防止に関する審議が1年延長される —IMO第11回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)の模様について—	
2. アジア船主が民事責任に関する欧州の地域規制の動きを懸念 —アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会第12回中間会合の模様—	
<b>■内外情報</b>	<b>8</b>
1. 官労使による日本人船員(海技者)確保・育成推進協議会が発足 —外航日本人船員(海技者)確保・育成新スキームの開始—	
2. 賃金の値上げおよび労働条件の改善要求 —2007年港湾春闘の模様—	
<b>■出来事から思うこと No. 4</b>	<b>15</b>
<b>アラビア湾 タンカー航路復活の思い出</b> 元アラビア石油・Division Supervisor, Shipping <b>■</b> 岡本文夫	
<b>■船の紹介</b>	<b>18</b>
<b>SANKO ANGEL(サンコー・エンジェル)／三光汽船株式会社</b>	
海運日誌(4月) <b>22</b> 海運統計 <b>24</b> 船協だより <b>23</b> 編集雑感 <b>28</b>	
<b>■囲み記事</b>	
・第1回海事立国推進議員連盟総会が開催される	<b>20</b>

# Safety Before Schedule

日本船主協会 常任理事  
日鉄海運株式会社 代表取締役社長

島川恵一郎



海運業界に身を置く私どもにとって、事故災害のない「安全運航」を実現することが、まず社業の原点である。船舶の建造技術が進歩し、設備自体に安全対策のノウハウが確実に蓄積され、又GPS等最先端の技術に支えられた操船技術が進歩した今日、なんとしてでも万全な安全対策のもと、事故災害の撲滅を実現したいものである。

事故は、大概、想定外の状況が複数重なりあって発生するケースが多いが、設備を作るのも、操作するのも、状況を想定しマニュアルを作るのも全て人間であることを考えると、やはりいつの時代でも、「安全は人間が支えるもの」という基本認識のもと、安全管理がなされるべきなのだと思う。航空業界をはじめ様々な産業の安全対策をみてこられた専門家のお話では、日本人の場合は特に一生懸命がゆえの「懸命ミス」、あるいは相反する2つの価値のどちらを優先するか迷う「ジレンマゆえのミス」が多いという。

カンタス航空が1951年以降死亡事故を起こしていない要因を調べた「無事故調査」の結果では、同社が「安全憲章」で掲げるスローガンは「Safety

Before Schedule」のひとつだけであったそうである。つまり、航空業界で大切な定時制即ち「時間を守る」よりも、「安全をまもることが大切」という、経営としての価値判断を明確に示し、ジレンマを解消した、というわけである。もちろん、その背後にはパイロットと地上スタッフとの綿密な連携やバックアップシステム等が確立され、それが一つの企業文化にまで高められているからこそ、結果的には時間も守られ、トータルとして有効に機能しているであろう。

又、安全な職場に共通するのは、現場の人々が生き生きしているところであるという。「従業員一人一人が健康で、働く喜びをもって仕事が出来、家族が幸せであること」がやはり安全の目的でもあり又原点であることを、経営として肝に銘じたいものである。そのような気持ちと願いを持って、私もフィリピン、ベトナム等外国人船員との家族懇談会にはとりわけ積極的に出席し「元気づけ」を行うことを常としているが、時に彼らの素朴で健全な明るさと逞しさに「元気をもらおう」ことも多い貴重な旅となっている。



# 海運ニュース

## ●国際会議レポート●

### 1 船舶からの大気汚染防止に関する審議が1年延長される —IMO第11回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)の様式について—

国際海事機関 (IMO) の第11回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG11) が、2007年4月16日から20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 MARPOL 条約附属書Ⅵの改正、およびバラスト水管理規制条約等に関する審議が行われた。

主な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

同附属書は2005年5月に発効したが、同年7月に開催された第53回海洋環境保護委員会 (MEPC 53) において、一層の環境負荷軽減の必要性が認識され、同附属書の改正が合意された。

2006年4月に開催された BLG10より開始された同改正に関する審議は、窒素酸化物 (NOx)、硫酸酸化物 (SOx)、粒子状物質 (PM: particular matter) および揮発性有機化合物 (VOC: volatile organic compound) の排出規制等に関して行われたが意見が纏まらなかった。そのため、2006年11月

に BLG 中間会合 (以下、中間会合) が開催され、同附属書Ⅵの改正について集中的に審議が行われ、NOx および SOx の次期規制に関するオプションが纏められた (本誌2006年12月号 P.9参照)。

今次会合においては中間会合で纏められたオプションを基に、審議が行われた。

#### (1) NOx 排出基準について

##### ① 新造船に対する NOx 規制強化

現在、船舶から排出される NOx の規制については、Tier I と呼ばれる段階にあり、エンジンの定格回転数に応じた規制値が設定されているが、これまでの審議において、今後の NOx 削減目標として2010年 (Tier II)、および (仮に) 2015年 (Tier III) の2段階に分けて新しい排出基準を導入することが合意されていた。

##### イ) Tier II について

今次会合において、既に合意されている Tier II の導入時期 (2010年) に関して、該当する船舶は既に発注済みであるとの意見が出され

たことから、導入時期を1年遅らせ、2011年とすることが合意された。

また、規制の枠組みについては現行の規制と同様に、回転数に応じた規制値とすることとし、具体的な規制値については、現行より2～3.5g/kWhの範囲で削減することで原則合意された。

なお、欧州内燃機関製造者協会(EUROMOT)は、3.5g/kWhの削減値について、2011年からの導入は技術的に困難である旨表明している。

#### ロ) TierⅢについて

TierⅢの具体的な規制値については、今次会合に3つの規制案が提案されており、同案を基に審議が行われた。

審議において、選択式還元触媒による脱硝装置(SCR)の使用が想定されているA案およびB案については、エンジンの低負荷時における脱硝率の低下、使用燃料油中の含有硫黄分を現在より下げる必要性、船員の安全性の確保、および初期投資が大きい等の問題点が指摘された。一方、C案については、実現可能性が十分あり、吸気加湿(HAM: Humid Air Motor)によるNOx低減は燃料油中の含有硫黄分の制限はなく海水を使用することから、同案を支持する意見が欧州各国から出された。

なお、未だ確立していない技術を前提とした規制は好ましくないため、SCR等の追加設備を必要としないエンジン単体で実行可能な規制が適切であるとの意見もあった。

審議の結果、以下のとおり3つのオプションに纏められ、今後更に検討されることとなった。

#### ② 既存船に対するNOx規制強化

現行の附属書Ⅵにおいて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)に対する規制については、該当する船舶は隻数が多く、また船舶の寿命は長いことから、既存船からのNOx排出量は非常に大きくなるため、何らかの対策が必要であるとの意見が多数あった。一方、既存船に対して規制を課す必要性、実行可能性、および規制に適合していることを認証する手順に関して疑問を呈する意見があり、審議は平行線をたどった。

そのため、議長は、今後の議論を進めるためには、以下に関する情報が必要であると総括し、各国に対して情報の提供を要請した。

- 現行のNOx規制に適合させるためのエンジンの改造方法
- 改造が不適当であるエンジンの種類等
- 規制に適合できないエンジンの取り扱い
- エンジン改造に伴うCO<sub>2</sub>排出量の増加

なお、既存船に対するNOx排出測定のため、簡素化したNOxテクニカルコードの策定が必要であることが認識された。

#### (2) SOx排出基準について

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)に分けて、船舶が使用する燃料油中の含有硫黄分の上限值が規制されている(一般海域4.5%、SECA1.5%)。

今次会合においては、中間会合で纏められた4つのオプションに加え、今次会合に提出された米国家案およびバルチック国際海運同盟(BIMCO)案に関する審議が行われた。

オプション	A	B	C
規制値(一次規制比)	80%削減	83～85%削減	40～50%削減
対象エンジン	全てのエンジン	大型エンジン (30L/1シリンダー以上)	全てのエンジン
対象海域	陸岸から50海里以内	陸岸からX海里以内の特別海域のみ	全海域

審議の結果、オプションAを比較対象のベースラインとすること、オプションCとC2をグローバルなアプローチ、それ以外は何らかの形での地理的規制と整理し、今後6つのオプションについて更に検討されることとなった。

- オプションA : ベースライン (現行規則)
- オプションB : SECAの規制のみを段階的に規制強化
- オプションB1 : 沿岸域での規制を強化 (米国提案)
- オプションB2 : 港湾、河口付近の規制と、その他の海域を分けて規制を実施 (BIMCO 提案)
- オプションC : 全海域で留出油の使用を義務付ける (硫黄分は段階的に引き下げる)
- オプションC2 : オプションCにおいて、留出油使用の代替措置として船内処理装置と残渣油の組み合わせを認める

### (3) 貨物油からの揮発性有機化合物の排出規制について

貨物油から発生する蒸気 (揮発性有機化合物: VOC) の放出を削減するため、タンカーにおけるVOC管理について検討が行われており、今次会合には中間会合での審議結果を反映したVOC管理計画に関するガイドライン案および附属書VI改正案がノルウェーから提案されていた。

同ガイドライン案では、原油タンカーのみが対象となっており、積荷、揚荷、航海中それぞれにおいてVOCの放出を管理することが要求されている。

審議において、総合的なVOC排出の削減を目指すのであれば、陸上における受け入れ処理も必要であり、そのためには、港湾側に対しても、蒸気受入設備 (vapor emission control systems) の設置を要求すべきであるとの意見があった。

これに対し、国際港湾協会 (IAPH) が反対意

見を表明し、またいくつかの国からは港湾施設あるいは陸側での処理に関する義務づけをIMOが行うことについて、疑問が呈された。

審議の結果、ノルウェーが提案した附属書VI改正案およびガイドライン案が若干の修正の上、合意された。

### (4) 今後の審議スケジュールについて

同附属書の改正作業については、本年7月に開催されるMEPC56で終了する予定となっていたが、同作業の1年延長をMEPC56に要請し、最短のスケジュールとして来年2月に開催されるBLG12における同作業の最終化を目標とすることが合意された。

## 2. バラスト水管理規制条約関連

### (1) バラスト水排出基準の適用日の取り扱いについて

#### ① 経緯

船舶から排出されるバラスト水に含まれるプランクトンなどの水生生物の移動を防止し、生態系を保護することを目的に、バラスト水管理規制条約が2004年2月に採択された。同条約では、船舶から排出されるバラスト水中に含まれるプランクトンやバクテリアの排出許容濃度 (排出基準) が規定されており、同基準を満足するためには、バラスト水処理装置が必要となる。

また、同条約では、バラスト水排出要件の履行を確実にものとするため、排出基準の最も早い適用日 (2009年1月1日) の少なくとも3年前までに、処理装置の開発状況の検証と同検証結果に基づく排出基準等条約要件の見直しを行うことが規定されている。

そのため、2006年10月のIMO第55回海洋環境保護委員会 (MEPC55) において、処理装置の開発状況に関する検証および要件の見直しの必要性について検討が行われた。

同会合では、処理装置の2009年までの実用

化は「恐らく可能」とされたが、一方、2009年からの排出基準の適用（2009年建造のバラスト水容量5,000m<sup>3</sup>未満の新造船）が困難であることも確認され、同基準の「適用日の延長」および「適用除外制度の策定」について、今後検討することが合意された。ただし、「適用日の延長」もしくは「適用除外制度の策定」については、条約を改正する必要があることから、未発効である同条約に対する改正の是非について、IMO 法務部にその見解が求められていた。

## ② 今次会合での審議結果

今次会合に、同法務部の見解が報告され、結論として、未発効の条約改正は法的手続き上不可能であり、適用日を延長する場合は、同条約の議定書を作成することが最善策であるとの見解が示された。

また、議定書の作成が難しい場合の代替案として、

- 適用を留保することを条件にした条約批准
- バラスト水処理技術が実用化されるまで2009年から適用される排出基準を無効とする MEPC 決議の採択

が考えられる旨報告された。

同法務部の見解に関して、法的に最も効力のある議定書の作成を支持する意見が多くあった。しかしながら、議定書の作成は条約と同様の手続きが必要となり、2009年もしくは条約発効までに採択することは困難であることが確認され、審議の結果、MEPC 決議の採択が最も適切であることが合意された。なお、決議案の内容については、本年7月の MEPC 56において検討されることとなった。

## (2) バラスト水管理規制条約に関するガイドラインの検討

バラスト水管理規制条約では、条約履行上の具体的な指針として、14本のガイドラインを策定することとなっており、これまでに11本のガ

イドラインが採択されている。

今次会合では、残り3本のガイドラインについて検討が行われる予定となっていた。

- バラスト水サンプリングに関するガイドライン（G2）
- 未処理バラスト水排出時のリスク評価に関するガイドライン（G7）
- 緊急事態を含む追加方策に関するガイドライン（G13）

審議の結果、G7およびG13が最終化され、本年7月の MEPC56において採択される見込みとなった。なお、G2については、時間的制約により審議されず、来年開催の BLG12において審議されることとなった。

## 3. 海上における油移送作業からの海洋汚染防止に関する MARPOL 条約附属書 I の改正

海上における船舶間の油移送 (STS) 作業に起因する海洋汚染を防止するため、MARPOL 条約附属書 I に STS に関する新規規則を設けることが2006年4月の BLG10において合意され、コレスポンデンスグループ (CG) により、同規定について検討が行われていた。

今次会合には、同CGにおける検討結果の報告および同報告に対するコメントが豪州、ベルギーおよび業界団体 (ICS、IADC、BIMCO、INTERTANKO、IPTA、OCIMF) から提出されていた。

CG から報告された新規規定案については、適用対象が明確になっていない、国連海洋法条約との整合性が取れていないなど不適切な要件があり、また多くの未決定事項があることから、新規規定案の検討のやり直しを多数の国が主張した。

審議の結果、作業完了時期を1年延長して2008年とすることを本年7月の MEPC56に要請するとともに、改めてCGを設置して新規規定案について検討を行い、次回 BLG12に検討結果を報告することが合意された。

なお、新たに設置されるCGへの付託事項(TOR)は次のとおり。

- (1) 業界団体が作成した新規規則案をベースに検討すること
- (2) STSに関する計画の備付を規則の主要要素とすること
- (3) 当該計画は、IMO および業界団体が策定したガイドラインに含まれる基準を同等以上とする

こと

- (4) 次の適用問題に関する検討

- ① 規則が適用される地理的範囲
- ② 補油作業の適用の可否
- ③ 浮体式生産貯蔵積出設備 (FPSOs)、浮体式貯蔵設備 (FSUs) の適用の可否

(海務部：黒越・山崎)

## 2

## アジア船主が民事責任に関する欧州の地域規制の動きを懸念 —アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会第12回中間会合の様式—

アジア船主フォーラム 船舶保険・法務委員会 (ASF SILC) 第12回中間会合が2007年4月17日に香港において開催された。

同会合には、アジア9船主協会から17名が参加し、日本からは同委員会委員を務める宮原副会長 (日本郵船社長) の代理として、櫻田日本郵船法務グループグループ長、および船協事務局より伊藤企画部課長代理が参加した。

今次会合では、George Chao 委員長 (香港船主協会) の下、船主の民事責任と金銭的保証に関する欧州委員会の指令案の影響、国連国際商取引委員会 (UNCITRAL) での運送法の審議状況、2002年アテネ条約改定議定書の妥協的解決策の帰結、海難残骸物除去に関する条約案の問題点など、海

事関連規則・条約等に関する審議／意見交換が行われた。

特に、欧州において提案されている船主の民事責任と金銭的保証に関する指令案について、各委員からはこうした地域規制は世界的な貿易業務に携わる船舶の責任体制の統一性が損なわれるとともに、それに伴う保険体系に混乱を招くだけであるとして強い懸念が表明された。

この他、国際的な海事規則、条約の改定や草案の審議については、今後とも当委員会を通じてアジア船主のポジション形成に努めていくことを確認するとともに、当委員会の見解を取り纏めた共同声明 (【資料】参照) を採択した。

(企画部：伊藤)

### 【資料】

2007年4月17日

### アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会 12回中間会合 共同声明

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会 (以下、委員会) 第12回中間会合が、2007年4月17日 (火)、香港において開催された。

会合には、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表してインドネシア、フィリピン、シンガポール、ベトナムの各船主協会が参加した。

委員会は、欧州議会と欧州閣僚理事会で提案された船主の民事責任と金銭的保証に関する指令案の潜在的な影響について懸念を表明した。現在未発効の条約を批准するとした指令案への支持は容認するが、

委員会が懸念しているのは、例えば、責任限度額まで最短の時間で被害者補償がなされることを確実にしている P&I 保険の書類と責任制限の役割について混乱が生じ得ることである。また委員会は、遺棄船員に関する提案は不明瞭で、新たに採択された ILO 海事条約に委ねるのが最善の策とした。

しかしながら、委員会の最大の懸念は、指令案により国際海運をつかさどる保険および法体系が非常に不安定な状態になることであった。地域規制により過失の定義が地域毎に異なることで生じる不安定要素は、全ての船舶が金銭的保証を保持する規定とあいまって、産業界全体を混乱させることになる。

委員会は、UNCITRAL（国連国際商取引法委員会）作業部会の新たな国際海上物品運送法条約の検討状況に留意し、ICS、BIMCO および国際 P&I グループが業界を代表して困難かつ詳細な作業を行っていることに感謝を示した。しかしながら委員会としては、条約草案の検討作業が終了し現行法と新条約案の比較が為されるまでコメントすることは留保した。

委員会は、アテネ条約2002年改定議定書もたらす潜在的な影響について前回合会に引き続き議論を行い、戦争危険／テロおよび保険総額といった2つの問題に解決が見られたことに留意した。委員会は、MARSH（注：保険ブローカー）が条約の下でテロ（戦争）リスクへの適切な保険カバーの提供を申し出たことに留意した。また委員会は、blue card（注：クラブが発行する保険締結の証明書）発行のための解決案に留意した。これは、条約が適用される管轄区で事業を行うために、条約で要求される金銭的補償の証書を締約国が発行できるようにするものである。委員会は、大型客船の事故が IG システム（注3：IG 加盟クラブによる再保険機構）および客船以外の船主に及ぼす影響に対処するため、各 P&I クラブが IG システムの中で対応を図ったことに留意した。

委員会は、長きに渡り未解決であった海難残骸物除去に関する条約案の議論が終息をむかえていることを歓迎した。しかしながら、殆どの海難残骸物が発生する領海で、その除去に関する統一した責任体制が創設されそうにないことを遺憾とした。

委員会は、カナダ法案 C-15 の採択によるカナダ渡り鳥法（1999）の改正に留意し、カナダ船主が表明した懸念を共有した。この点について、委員会は、カナダ政府に対し法律の改正を再考し、船員の人権に影響を及ぼす条文を取り消すことを検討するよう再度促した。

委員会は、クオリティシッピング推進策に関する国際油濁補償基金の第4作業部会の進捗状況に留意し、前向きな対策が検討されていることに対して改めて支持を表明した。

委員会は、船舶からの故意による油濁の全事例について改めて遺憾の意を表すとともに、既存船の運航者の責任と義務を喚起し、また新造船および既存船に対するエンジンルームの油水管理システムのガイドライン改訂に尽力した様々な業界団体と国際機関の活動を支持した。

委員会は、2007年4月1日迄に EU 加盟国で採択されることとなっていた船舶に起因する汚染の EU 指令について、海運関係団体の連合体が行った訴訟の進捗状況に留意し、不慮の油濁事故へ刑事罰を課すとした指令の潜在的な影響について引き続き懸念を表明した。

委員会の次回合会は、2007年5月29日、ASF 第16回総会に先立ち韓国で開催される。

## 内外情報

# 1 官労使による日本人船員(海技者)確保・育成推進協議会が発足 —外航日本人船員(海技者)確保・育成新スキームの開始—

国土交通省、全日本海員組合（以下「全日海」）および当協会は、4月1日付で「日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」（以下「推進協議会」）を立ち上げ、外航日本人船員（海技者）確保・育成新スキーム（以下「新スキーム」）を開始した。本稿では、新スキームの概要を紹介する。

### 1. 経緯

当協会と全日海は、2005年6月の労使合意に基づき、新たな日本人船員（海技者）の確保・育成策を構築すべく検討を重ね、06年5月に『日本人船員（海技者）確保・育成に資するための施策「骨子」』を取り纏め、同年6月、国土交通省に対し、同「骨子」を実現するための国の支援を要望した。（本誌2006年7月号P.15参照）

労使要望を受け国土交通省は、06年6月、官労使で構成する「外航日本人船員確保・育成に関する新スキーム導入のための検討調整会議」を設置、同検討調整会議において、07年度より新スキームを実施するための実務的検討が行われてきた。その結果、新スキームの運営は官労使で構成する推進協議会が行うこと、また、新スキームの実施団体として日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）を活用することなどが合意され、07年4月1日付で推進協議会が発足、新スキームが開始されることとなった。

### 2. 新スキームの概要（詳細は、【資料】参照）

新スキームは、船員教育機関の卒業生を対象に、実際に海運会社が運航する外航商船での実務経験を通じて、即戦力として活躍できる海技者としてのキャリア形成を図ることを目的としている。育

成期間は、最長5年とし、導入研修1年とその後の乗船育成期間で構成される。導入研修では、海技大学校での座学講習（前期2ヶ月・後期3ヶ月、計5ヶ月）と前期・後期座学の間実施される乗船研修（7ヶ月）が行われ、育成要員はこの間、外航船舶職員の実務に必要な基礎知識を習得する。また、乗船研修では、育成要員は研修生として外航商船に乗船することとなるが、この間に行われる考課により、2年目以降に船舶職員としての実職が執れるかが判断される。乗船育成期間では、上述の考課を経て、3等／2等航海士・機関士として外航商船に乗り組み、実務経験を積んでいくこととなる。

新スキームがこれまでの若年船員養成プロジェクト（以下「若P」）と大きく異なる点は、若Pが2級海技士免状の取得を目的としていたのに対し、新スキームは、資格の取得ではなく、即戦力として活躍できる実務経験の習得を目指しているということである。そのため、育成期間を通じて、推進協議会の下に設置される進路指導委員会により、きめ細かい進路指導が行われる。また、育成期間は最長5年であるが、一日も早く本スキームを卒業し外航船舶職員としての経験を社会で役立ててもらうため、同委員会により、育成開始時から外航海運企業・団体への就職斡旋が積極的に行われる。

育成要員の身分については、導入研修期間中は、SECOJに研修生として登録され、所定の研修手当が支給される。乗船育成期間中は、SECOJと有期雇用契約を結び外航船社に出向、乗船期間中は月額40万円程度、下船中は同20万円程度が賃金として支払われるとともに、船員保険が付保されるな

## 第1期生募集

### 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

# 募集案内

（平成19年度）



社団法人 日本船主協会  
全日本海員組合  
国土交通省

財団法人 日本船員福利雇用促進センター

## 1. 概要

### ■目的

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームは、財団法人船主協会、全日本海員組合及び国土交通省で構成される協議会において運営されるもので、船員教育機関の卒業生を対象に、実際に運航される外航商船での実務経験を通じて、即戦力として活躍できる船員（海技者）としてのキャリア形成を図ることを目的とするものです。

### ■実施団体

日本船員福利雇用促進センター  
財団法人 日本船員福利雇用促進センター  
<Seamen's Employment Center Of Japan (SECOU)>

### ■開始時期（第1期生）

平成19年10月1日

### ■期間

●本スキームの期間は最長5年とし、導入研修期間1年とその後乗船育成期間で構成します。  
●乗船育成期間開始から2年終了時に、進路指導委員会（仮称）による適性評価を行います。適性評価の結果、スキームの継続の必要性が認められる場合は、2年を限度に期間を延長することができます。

### ■育成内容

- (1) 導入研修期間（1年目）
  - ① 座学研修（前期2ヶ月・後期3ヶ月）  
実践的なカリキュラムを通じ、実務上必要な基礎的能力を習得します。なお、座学研修は乗船研修を抜き、前期（導入座学）と後期（フォローアップ座学）に分けて実施します。
  - ② 乗船研修（7ヶ月）  
わが国外航船社が実際に運航している商船に研修生として乗船し、船内職員に必要な実務能力を習得します。
- (2) 乗船育成期間（2年目から最長5年目）  
導入研修期間の修業を経て、わが国外航船社が実際に運航している商船に船内職員として乗船し、船員（海技者）としてのキャリア形成を図ります。

### ■育成中の評価

導入研修期間の終了時及び乗船育成期間の一定期間毎に、進路指導委員会（仮称）による考課が行われます。この考課により、それぞれの実務能力の習得状況を見極めつつ、必要に応じた進路指導、就職斡旋等が行われていくこととなります。

### ■身分

- (1) 導入研修期間  
SECOUに「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム研修生（仮称）」として登録します。



ど、育成要員が、スキームに参加している間、生活面で不利にならないよう配慮がなされている。

### 3. 今後のスケジュール

新スキーム第1期生（定員20名）については、07年10月より育成が開始されるが、5月末に応募

を締切り、6月から7月にかけて書類選考および面接が行われる（必要に応じ、追加募集を実施）。推進協議会は、新スキームによりわが国海事社会の将来を担う優秀な人材が育成されるよう、引き続き取り組んでいくこととしている。

（企画部：本澤）

## 2 賃金の値上げおよび労働条件の改善要求 —2007年港湾春闘の様相—

### 1. 春闘の争点

例年春闘は中央団交が船内賃金団交より2週間程先行して展開されていたが、今年の春闘は、「制度交渉と船内賃金交渉を一体的に取り組み、両交渉を平行して進めていく」という組合側（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）の戦術に沿って2月14日に中央団交（制度交渉）と船内賃金団交（賃金交渉）が同時にスタートする異例の展開となった。

争点としては、新規参入阻止、産別協定順守、石綿対策が最重要項目としてあげられたが、業側は係争中の労側OBによる年金訴訟問題により労使間で長年築き上げてきた協定締結の意義に疑問を呈し、労使間での春闘の成果物である協定締結に向けた対応では温度差が生じた。労使間での今春闘の争点は、その出発点から接点を見出せないまま推移した。また、船内賃金交渉では組合側（港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）は最重要課題である賃金の原資確保、即ち、適正作業料金の確保および港運現業基盤の強化を目指した。

### 2. 労使交渉経緯

#### （制度関係）

2月14日 第1回中央団交

労側より「07年度労働条件改善に関する要求書」が提出されたが、これに際し業側から「港湾年金訴訟問題は、労使協定の存在理由そのものを否定することにつながる」等の不

信感が表明され、一時紛糾したが、最終的には2月15日（木）に行われる本訴訟に関する最高裁でのヒアリング（労側が「労使協定が裁判によって否定された場合、労使関係、中央団交の機能が失われる」との上申書を提出した）の様子を見るとの条件で、回答指定日を3月28日とする以下の要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

- (1) 雇用と就労の安定化対策
- (2) 産別協定の順守と協定の整理
- (3) 産別賃金制度の維持と拡充
- (4) 石綿（アスベスト）対策
- (5) 港湾労働者の大幅賃金引上げを実施するため、加盟店社を指導すること。

3月14日 第2回中央団交

業側は年金問題を抱えている中で難しい環境にあるとしながらも、労側が提出している要求書に対して逐条毎に回答するも、組合側はこれまでの業側の見解を超えるものではないとして、業側に再考を要求して交渉を打ち切った。

4月4日 第3回中央団交

業側より前回の交渉の回答内容につき説明するも、労側はこれ以上の回答は得られないとして、なお団体交渉の申し入れには応ずる用意があることを付記した争議通告（4月8

日(日)08:00~翌9日(月)08:00(24時間) 就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動)が出され交渉は決裂。

4月8日 全港・全職種で08:00~翌9日08:00までのストライキを実施。

4月10日 全国港湾が4月15日(日)08:00~17日(火)08:00(48時間)の上乗せ争議行動を通告。

4月13日 第4回中央団交  
業側より回答の提示後、2度の休憩を挟みアスベスト対策基金の設立などが合意されたことから最終的に妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結され、労側よりスト指令が解除された。

## [仮協定書]

### 1. 新規参入問題について

港湾運営秩序を乱す新規参入については反対する。

新規参入課題については、港運労使及び各地の「安定化協議会」で協議対応を図る。

### 2. 日本・中国・韓国3国間シャーシ相互乗り入れは原則的に反対する。

今後の状況推移を見極めながら労使協力して対応する。

### 3. 港頭地区の港運事業労働者の就労は法令順守に基づくものとし、違法な派遣労働は認めない。

### 4. 産別協定の順守について

(1) 1972年協定に基づき締結された各港湾産別協定は順守する。

(2) 産別協定順守重点項目として、平成15年4月23日付「協定書」を再確認し実施を図る。

#### 1. 新しい港湾労働体制について

(1) 364日・24時間フル稼働に対しては、8.7.45を個別各社縦割りの中で順守することを基本とする。

六大港、船内・船側沿岸以外の週休2日制

については、平成12年4月18日付「協定書」

4. —(2)—(b)、(c)に基づき引き続き協議する。

### 5. 産別協定の整理について

労使政策委員会に小委員会を設置し協議する。

6. 検数・検定労働者の標準者賃金及び産別最低賃金については、個別各社賃金交渉終了後に「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。

7. アスベスト労使対策基金を設立する。資金は1億円とする。

詳細については、労使政策委員会で引き続き協議する。

その他アスベスト問題対策については、中央安全専門委員会で引き続き協議する。

## [仮覚書]

2007年度労使政先委員会について

(1) 労使双方合意により小委員会を設けることが出来る。

(2) 協議事項について

① 産別協定の整理について

② アスベスト対策基金問題について

③ 基準賃金について

④ 年末年始特別有給休暇等の例外荷役に関する問題

⑤ その他、労使双方が協議必要と合意した問題

## (賃金関係)

2月14日 第1回船内賃金交渉(第1回船内労使協議会)

組合側(港湾荷役事業関係労働組合協議会:港荷労協)から2月8日に使用者側(日本港運協会船内経営者協議会:船経協)に提出された要求内容(昨年同様に基準内月額平均16,000円の値上げ、回答指定日3月28日)の趣旨説明が行われた。使用者側からは「原資捻出は現状では厳しいが、交渉には真摯に対応する」との説明が行われた。

- 3月14日 第2回船内賃金交渉（第2回船内労使協議会）  
業側は回答を留保。
- 3月23日 第3回船内賃金交渉（神戸）（第3回船内労使協議会）  
業側は回答を留保。
- 3月28日 第4回船内賃金交渉（第4回船内労使協議会）  
業側は「賃上げ原資となる作業料金を確保できておらず、回答をできる状況にない。」として回答を留保。労側はこれを不満として平和交渉を打ち切り、争議通告1号「行動の自由を留保する」を業側に通告した。
- 4月4日 第5回船内賃金交渉（第1回船内団交）  
業側より基準月額一律2,000円を回答するも交渉決裂。労側は4月8日（日）08:00～翌9日（月）08:00の（24時間）就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動（争議通告2号）を業側に通告した。
- 4月6日 第6回船内賃金交渉（第2回船内団交）  
業側より基準月額一律2,000円に加え500円の上乗せ回答をするも、労側はこれを不服とし、交渉決裂。
- 4月8日 全港・全職種で08:00～翌9日08:00までのストライキを実施。
- 4月11日 第7回船内賃金交渉（第3回船内団交）  
業側より基準内500円を上乗せし、

3,000円を回答、労側に次回団交まで持ち帰り検討を要請、労側は4月13日の中央団交後の交渉まで休憩とした。なお4月9日の全国港湾第4回戦術委員会兼港運同盟合同会議決議を受け港湾荷役事業関係労働組合協議会（港荷労協）は全港・全職種を対象に4月15日（日）08:00～17日（火）08:00（48時間）の争議通告3号を業側に通告した。

4月13日 第7回船内賃金交渉が再開され、業側より最終回答として昨年同額の基準内月額4,000円＋一時金月額2,000円（年額24,000円）が提示され、労側はこれを受け入れた。制度・賃金交渉の何れも解決したことにより15日（日）08:00～17日（火）08:00（48時間）のストライキは回避された。

### 3. 総括

今春闘は8年ぶりとなる全国規模でのストライキが4月8日に実施されたが、4月15日からの第2次48時間ストライキ実施直前の13日に制度、賃金とも妥結したことで収束した。産別協定無視とみられる港湾年金訴訟問題を抱えたままスタートし、最大の争点となったアスベスト対策では、組合が要求していたアスベスト労使対策基金1億円の創設で合意、規制緩和問題では港湾の秩序を乱す新規参入には反対し、各地で設立されている「安定化協議会」で協議を図ることが確認された。また、賃金は昨年と同額で合意された。

（企画部・港湾協議会：鈴木）

#### 〈参考資料〉2007年港湾春闘の労使交渉経緯

- 2月8日 港荷労協は船経協に基準内月額16,000円の値上げを内容とする要求書を提出。
- 2月14日 第1回中央団交および第1回船内賃金交渉  
労側は「07年度労働条件改善に関する要求書」を提出、要求内容の趣旨説明が行われた。

回答指定日 3月28日

一方、船内労使協議会では組合側より2月8日に提出された要求内容の趣旨説明が行われ、船経協からは原資捻出は現状では厳しいとの説明が行われた。回答指定日 3月28日

3月14日 第2回中央団交

業側は労側が提出している要求書に対して逐条毎に回答するも、労側はこれまでの業側の見解を超えるものではないとして、業側に再考を要求して交渉を打ち切った。

3月14日 第2回船内賃金交渉

業側は回答を留保。

3月23日 第3回船内賃金交渉（神戸）

業側は回答を留保。

3月28日 第4回船内賃金交渉

業側は引き続き回答を留保。労側は争議通告し、平和交渉を打ち切った。

4月4日 第3回中央団交および第5回船内賃金交渉（第1回船内団交）

業側より前回の交渉の回答内容につき説明するも、労側はこれ以上の回答は得られないとして、争議通告（4月8日（日）08：00～翌9日（月）08：00（24時間）就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動）を出し交渉は決裂。

一方、第5回船内賃金交渉にて業側より基準月額一律2,000円を回答するも交渉決裂。労側は4月8日（日）08：00翌9日（月）08：00（24時間）就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動を書面にて通告。争議通告（2号）。

4月6日 第6回船内賃金交渉（第2回船内団交）

業側は上乗せ回答500円（計2,500円）するも、労側はこれを不服とし、交渉決裂。

4月8～9日 全国日曜スト実施

全国規模では8年ぶりとなる日曜ストライキを4月8日（日）08：00～翌9日（月）08：00（24時間）実施。

4月9日 全国港湾労働組合協議会（全国港湾）は全国港湾第4回戦術委員会兼港運同盟合同会議を開催し春闘情勢を分析。交渉を前進させるためにスト戦術の上乗せを決定。

4月10日 全国港湾労働組合協議会（全国港湾）は日本港運協会に対して、全港・全職種を対象に4月15日（日）08：00～17日（火）08：00（48時間）のストライキを通告。

4月11日 第7回船内賃金交渉（第3回船内団交）

業側は上乗せ回答500円（計3,000円）し、労側に検討を要請、労側は4月13日の中央団交後の交渉まで休憩とした。労側は4月9日の全国港湾第4回戦術委員会兼港運同盟合同会議決議を受け全港・全職種を対象に4月15日（日）08：00～17日（火）08：00（48時間）のストを書面にて通告。争議通告（3号）。

4月13日 第4回中央団交および第7回船内賃金交渉業側より回答の提示後、2度の休憩を挟み最終的に妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結され、労側はスト指令を解除。

一方船内賃金交渉にて、業側は最終回答として基準内月額4,000円＋一時金月額2,000円（年額24,000円）を提示、労側もこれを受け入れ妥結、スト指令を解除。

# アラビア湾 タンカー航路復活の思い出

## —海の男達の熱い連帯—

当時：アラビア石油・Division Supervisor, Shipping  
岡本文夫  
(衆議院議員村田吉隆・政策担当秘書)

湾岸戦争が終結して2ヵ月半経過した1991年6月10日。カフジ沖合60マイルポイントを目指すタグボート『Shark II』の操舵室は重苦しい沈黙に包まれていた。汗ばんだ手を握り締める男達の視線は、超低速で進むタグボートの前方海面に厳しく注がれていた。灼熱のアラビア湾。しかし、全身に滴る汗も、この場面では全く意識の外にあった。最低速航行の理由は、浮遊機雷を視認したら即座にアスターン（後進）に切り替えるためであった。

湾岸戦争終結後初となる我々のこの沖合航行の理由は、アラビア湾奥部へのタンカー配船再開に当って、『日本船主協会』と『海員組合』が主張して譲らなかつた「機雷がないという証拠に、配船

再開第2船目までは、会社側の船が60マイルポイントまでタンカーを出迎えて、カフジ港までの航路を先導せよ」という条件によるものであった。我々は、出荷再開第1船『高千穂』（日本郵船）を出迎えるために、機雷の恐怖と闘いながら会合点に向かっていた。

.....

湾岸戦争勃発の日、6時間に及ぶイラク軍の攻撃に遭遇し、12日間かかって日本まで退避した我々は、戦争の終結を待って直ちに現地に復帰した。被弾し破壊された原油生産基地施設の復旧に努める一方で、タンカー配船の復活のためのあらゆる方策を模索した。航路再開の妨げとなっていたのは、イラク海軍が敷設したとされる機雷の存在だった。当時、現地においても海務関係従業員が海上勤務を拒否していたくらいだから、世界中の船会社がアラビア湾への配船を躊躇していたのは無理からぬ話ではあった。

模索の第一歩は、隣国バーレーンに設置された多国籍軍の掃海部隊司令部への情報提供要請だった。幸い我々が直面する切実さが理解され、普段なら入手出来る筈もない軍事機密であるイラク海軍の機雷敷設海図が公開された。敷設5海域の内、ナント！第3海域がカフジから30マイル沖合のタ



▲「高千穂」出迎いの朝 スタッフ達を従えて、出航前の池野侃・海務受渡部長（中右）と筆者（中左）



▲モアリングを終えた「高千穂」谷山船長に記念品を贈呈（出典：アラビア石油社内報「海瑠」）

ンカー航路に被っているのではないかと。とても部下たちに見せられたものではない。かれらの沖合就業拒否には解らないではない理由があった。先立つこと3年前のイラン・イラク紛争末期、漂着した浮遊機雷の処理を誤って爆死者が出た実例をその目で見て、機雷の恐ろしさが身に沁みていたからだ。

一口に機雷と言っても、実は様々なタイプがある。誰でも知っている触覚信管を突き出した浮遊機雷のほか、海底で獲物を待つ着底機雷もある。磁気を検知するタイプや音響反応型、及びその複合型、さらにそれにカウンターが装着されている高度なタイプもある。つまり、艦隊攻撃の際には、1隻目の前衛駆逐艦をやり過ごし安心させ、3、4隻目の空母など大型艦の通過を狙うためだ。一回その海域を通過して安全であったとしても、絶対に機雷がない保証にはならない訳である。イラク海軍が使用したものはソ連製かフランス製と推察されるのだが、どのタイプを使用したのかが不明なのが不気味であった。

しかし、多国籍軍に一方的に押しまくられていたイラク海軍将兵が、練度や測量技術の低さも相俟って真面目に任務を遂行した筈がないとの見方も出来た。悪い方に考えれば、敷設図は全くあてにならず、逆にどこに機雷があるのか解らないとも言えた。

次に我々が行ったのは、東部地区アル・ジュベ

イルにあるサウジアラビア海軍司令部への掃海要請だった。幸運なことに、丁度その時期、多国籍軍からサウジ掃海部隊の技術指導のために派遣されていた米海軍スチュワート中尉が我々に同情してくれた。その結果、『高千穂』のETA（到着予定時間）前日に、中尉の指揮する掃海艇1隻が派遣されてきた。

超低速の掃海作業で60マイル沖合までの幅広いカフジ航路をチェックするためには、僅か一日の作業では一往復するのがやっとで不安感は拭い切れなかった。しかし、たとえワンパスだけでも掃海艇が通過した事実は、我々にとって心強いものであった。

.....

ノソノソと8時間をかけて到達した会合ポイント周辺海域は、濃いスモッグに覆われていた。敗走したイラク軍が、クウェート全土の780本の全油井を爆破したことにより、史上最悪といわれた周辺国まで巻き込んだ広大な地域に大気汚染を及ぼしていたからだ。半二重の船舶無線で、暫く前から「高千穂」と交信は始まっていた。しかし、巨大な船体は一向に視界に入らなかった。邂逅は突然にやって来た。濃密なスモッグの中から、急に壁のような巨大な船体が、至近距離にヌツと全貌を現したのだった。同時にお互いの存在を確認しあって、我々と『高千穂』の乗員は大歓声を上げた。我々は甲板に出て、狂気してヘルメットを振り回した。谷山忠利船長を始めとする『高千穂』



▲灼熱の海上での掃海作業（出典：防衛省「朝雲新聞」）

の艦橋要員全員は、サイドブリッジに飛び出てきて激しく帽子を振り回して我々に応えてくれた。

「こんなところまで、本当によく来てくれた！」我々は溢れる涙を抑えきれなかった。『高千穂』にオンボードし、谷山船長と交わした力強い握手は、危険を乗り越えてきた男同士のエールの交換だった。『高千穂』を先導してのカフジ港への帰路、ひょっとすればという危険性が払拭された訳ではなかったにも拘らず、凱旋にも似た気持の高揚が恐怖感を陵駕して、我々はドンドン速度を上げた。『高千穂』がモアリング・ブイへの係留作業に入るのを見守った後、別働隊として待機していたパイロット達に引き続き作業をまかせた。港に上がった我々が陸地を踏んだ瞬間、解放感とともに疲労がドッと押し寄せて来るのを実感した。

.....

『高千穂』がアラビア航路を再開してくれてから約1ヵ月後、落合峻司令官率いる『早瀬』を旗艦とする海上自衛隊掃海隊4隻(隊員511名)が、重要任務を担って長駆アラビア湾まで遠征して来られた。カフジ航路を含む広大な海域をシラミ潰しに掃海して頂いた結果、43発の機雷が処理された。これで、アラビア湾の安全が完全に確保された。単にアラビア航路の復活というだけでなく、灼熱の海域における掃海行動には、まさに目に見える国際貢献として世界に発信するに値する意義があった。また、祖国を離れること1万キロ、炎暑のアラブの地で働く我々オイルビジネスマンが、どれだけ精神的に励まされたかはかり知れない。近くの海域に入られた落合艦隊を、我々が沖合施設



▲「高千穂」の雄姿

監視用のヘリコプターに搭乗して、万感の熱い感謝を込めて上空から航空無線を通じて激励させて頂いたことは言うまでもなかった。艦橋にはためく日章旗に掃海隊員たちの誇り高い任務意識を見た思いがした。

.....

こうした経緯を経て、アラビア湾奥部のタンカー航路の安全が確保され、アラビアから我が国までのオイルラインが復活されるに到った。前述の谷山船長と乗員の皆様、落合司令官始め隊員の皆様、スチュワート米海軍中尉始めサウジ掃海艇員達。海の男達各々の任務意識のベクトルが合った結果がもたらせたアラビア航路復活であったと、往時を懐かしく振り返ることが出来る。

また、このドラマの前面に登場されることはないが、日本において政官財各界のあらゆる関係先にアラビア航路復活への協力を得るために率先垂範の説得努力を払い、これらのドラマを演出された小長啓一氏(当時：アラビア石油社長、現在：AOCホールディングス・相談役)に、誌面を拝借して改めて敬意を表させて頂きたい。

“出来事から思うこと～On the Promenade Deck”は、客船に乗船し、船上で出会った人は、普段接する機会のない世界の人でした…とのイメージで、業界外のその道の専門家に職務や出来事を通して思ったこと、感じたことを自由にお話しいただき、異業種や異分野における見方や価値観を探るコーナーです。

## SANKO ANGEL(サンコー・エンジェル)

／三光汽船株式会社



## 船の主要データ

船名：SANKO ANGEL  
 (サンコー・エンジェル)  
 総トン数：約3,250トン  
 重量トン数：約1,550トン  
 全長：約76.00メートル  
 船種：オフショア船；ROV（無人海中作業機器）のための支援船  
 航海速度：約11ノット

## 船の生い立ち

当社は2006年1月よりオフショア船事業に再参入し、同年10月より専用船部内にオフショア船課を新設し、当社事業四本柱の一つとして、この事業を立ち上げました。オフショア船といってもその種類は多岐にわたります。代表的な船種としては油田設備（OIL RIG）の移動を補助（曳船）した

り、油田設備への資材輸送を担うアンカーハンドリング・タグ・サプライ船（AHTS）、海底油田設備へ資材を輸送する北海仕様のプラットフォーム・サプライ船（PSV）などが一般的です。

これらの船種とは別に本船はROV Support Vesselと呼ばれるもので、海底無人作業機器（ROV）を支援する船種ですが、海洋開発が積極的に推し進められるなか、油田開発を行うメジャーオイルや海洋開発・土木会社からの多岐にわたる特殊なニーズが寄せられ、そのような特殊船に対する顧客のニーズと、当社独自の付加価値の高い仕様の船型を建造し、オフショア船事業を多方面に展開したいニーズが一致して、このたび本船を建造することになりました。

## 投入航路

本船はシンガポールのHallin Marine社との長期

用船契約のもと、無人海中作業機器 (ROV) のための支援船として建造されました。本船は、主に新規または既存の海底油田での建設、検査、修理、補修作業等に従事することになります。今のところサハリン沖または東南アジア水域を中心に各種の海上作業に携わることになっています。



#### 本船の特徴

本船の特徴は DP 2 (Dynamic Positioning system) と呼ばれる船位安定装置にあります。本船は作業用甲板面積約700㎡、甲板上に50MT SWL のクレーン1基を搭載し、130人まで収容できる居住区を有しています。これらの仕様はすべて用船者との綿密な打ち合わせのもとに決定されました。

#### サンコー・エンジェルエピソード

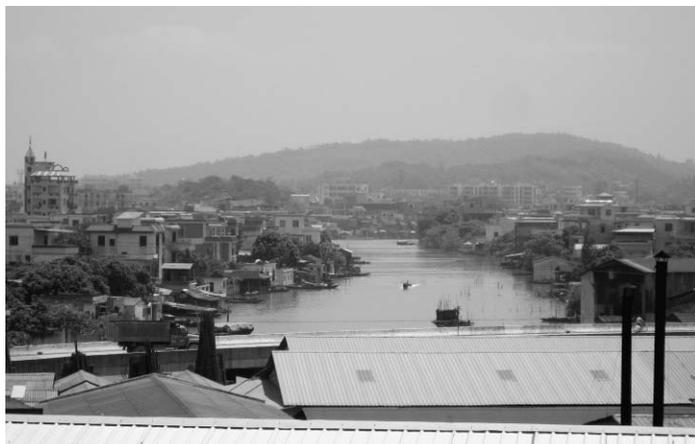
中国広州中央を流れる珠江の河口から約50km遡ると、そこはいわゆる珠江デルタのほぼ中央に位置することとなります。一帯はいく筋もの支流河川が走り、その河岸沿いには小規模な造船所が点在しており、その中の1つの造船所で本船は建造されました。その後、シンガポールに回航して、本船に欠かすことのできない DP 2 (Dynamic Positioning System) の艤装工事および試運転を完了し、当社へ引き渡しされました。

この DP システムの最大の特徴は、

如何なる海象状態にあっても、常に高精度の位置保持が可能であることにあります。このシステムにより ROV (Remotely Operational Vehicle) のサポートあるいは海底作業がスムーズに行えるわけです。

本船はこのような中国・シンガポールでの建造・艤装であったため、建造監督を多々悩ませる面もありましたが、船級協会および関係者各位のご尽力により、無事竣工することができました。

今後オフショアビジネスの需要がますます高まるなかで、更なる飛躍に挑戦するところであります。



▲中国造船所周辺の風景

# 第1回海事立国推進議員連盟総会が開催される

自民党の国会議員で構成する海事立国推進議員連盟の第一回総会が4月12日自民党本部にて開催された。

同連盟は衛藤征士郎衆議院議員が中心となり発足させたもので、総会の冒頭同議員より「わが国海運・造船を再び世界の冠たる地位にしたいという目的で議連を立ち上げることとした。年末に向けて海事立国推進大綱を作りたい」旨、設立趣旨の説明があった。設立趣意書(【資料1】参照)・規約(【資料2】参照)の採択に引き続き、役員が承認され、会長には衛藤征士郎議員が、幹事長には金子一義衆議院議員、事務局長に宮澤洋一衆議院議員がそれぞれ選任されたほか、【資料3】のとおり役員が選任された。また国土交通省よりわが国国外航海運・造船の現状や交通政策審議会海事分科会での議論について説明があり、質疑応答等が行なわれた。

出席の議員からは諸外国で自国船比率・自国船員比率が高い理由や韓国の造船業が躍進した背景、日本籍船・日本人船員が大幅に減少した主要因等についての質問や、また内航の問題もしっかり検討すべきなどの意見も出された。

また総会に出席した当協会鈴木会長より「トン数標準税制を導入していないのは、先進海運国ではわが国と中国くらいで、このままではわが国海運は衰退、あるいはM&Aの対象となってしまうのではないかと危機感を抱いている」旨訴え、同税制導入への後押しを求めた。

(企画部：清野)

## 【資料1】

### 「海事立国推進議員連盟」設立趣意書(案)

1. 四面を海に囲まれた我が国は、輸出入物資の99.7%の輸送を担う外航海運により支えられており、海運業及びこれを支える造船業等を中心とした海事産業の健全な発展を図り、安定的な海上輸送を確保することは我が国経済及び国民経済の存立にとって極めて重要な課題である。
2. しかしながら、我が国国外航海運は熾烈な国際競争に勝ち抜くため、コスト高な日本籍船の削減を図らざるを得なかったため、日本籍船は昭和47年の1580隻をピークに減少を続け、平成17年には95隻までに減少した。これに伴い外航日本人船員も昭和49年の56,800人から2,600人へと大幅に減少するなど、経済安全保障上極めて危機的な状況に陥っている。
3. 国内物流の基幹的機能を果たす内航海運にあっては、船舶の老朽化、船員の高齢化、若年船員不足が顕在化しているほか、離島航路経営問題、燃料油価格の高騰等の課題が山積している。
4. 安全・高品質な海上輸送の確保の観点からは、人的基盤としての優秀な船員(海技者)の確保・育成は極めて重要な課題であるところ、中長期的な視野に立った人材確保策の確立が急務となっている。
5. 造船業においても、今後、国際競争が一層激化することが予想され、我が国造船業の国際競争力の強化及び競争条件の整備を図るとともに、革新技術の研究開発・普及促進が重要な課題となっている。
6. 今通常国会には海洋基本法が議員立法で提出されるどころ、基本法を具体化する総合的な海事政策の立案が、重要かつ緊急の課題になってきている。

将来にわたり安定的な海上輸送体系を構築し、日本が引き続き「海事立国」として発展するため、海運・造船を中心とした海事産業を育成するとともに、海事産業政策を我が国の重要な国策の一つとして位置づけ、海事に関する総合的かつ戦略的な政策を規定する「海事立国推進大綱」の制定を目指して、ここに「海事立国推進議員連盟」を設立するものである。

平成十九年四月十二日

## 【資料2】

### 海事立国推進議員連盟規約(案)

(名称)

第1条 本議員連盟は海事立国推進議員連盟という。





1 改正水先法が施行され、新たな水先制度がスタートした。

1 国土交通省・全日本海員組合および当協会は「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」を設置した。

12 交通政策審議会港湾分科会の第24回会合が開催され、2008年度からの港湾政策のあり方に関する中間報告の素案について審議がなされた。

13 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会（部会長：杉山武彦・一橋大学学長）の第2回会合が開催された。

16 IMO 第11回ばら積み液体およびガス小委員会（BLG11）がロンドンにて開催された。  
（P. 2 海運ニュース参照）

17 ASF 船舶保険・法務委員会（SILC）第12回中間会合が香港にて開催された。  
（P. 6 海運ニュース参照）

19 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会（部会長：杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授）の第2回会合が開催された。

20 海洋基本法が国会参議院本会議で可決・成立した。

23 当協会は、2007年度税制改正に伴う船舶特別償却制度の新たな設備要件についての説明会を東京（海運ビル）において開催した。



# 船協だより

## 公布法令（4月）

- ③ 船員に関する勤労者財産形成促進法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第58号、平成19年4月23日公布、施行）
- ④ 海洋基本法（法律第33号、平成19年4月27日公布）
- ⑤ 海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律（法律第34号、平成19年4月27日公布）

## 陳情書・要望書等（4月）

提出日：4月20日

宛 先：パナマ運河庁長官 Mr.Alberto Aleman Zubieta

件 名：PROPOSAL TO MODIFY THE TOLLS AND THE RULES OF ADMEASUREMENT OF THE PANAMA CANAL AUTHORITY-FURTHER COMMENTS OF THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

要 旨：4月5日付のパナマ運河庁の決定は、運河通航料改定の実施日の2ヶ月延期だけに留まっており、当協会としては失望している。長期用船契約を締結している船社が存在していることに鑑み、数年間の実施延期を望む。

また、今回、通航料改定案の内容については修正が行われておらず、先般、海運界が示した懸念について何ら検討が行われていない。年間10%にもなる通航料

の値上げは、グローバルな活動を行う外航海運業の経営を圧迫し、ひいては世界経済に悪影響を及ぼすこととなる。

については、先般、当協会を含む海運業界が提出した意見書を精査し、改定案を再考するよう求める。

## 国際会議の予定（6月）

会議名：IMO 第15回旗国小委員会（FSI）

日 程：6月4日～8日

場 所：ロンドン

会議名：ICS/ISF 年次総会

日 程：6月6日～8日

場 所：香港

会議名：IOPC Fund（国際油濁補償基金）

日 程：6月12日～15日

場 所：モントリオール（カナダ）

# 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
2006年4月	6,129	5,479	650	11.3	20.2
5	5,704	5,323	381	18.9	18.0
6	6,271	5,465	805	14.5	18.3
7	6,321	5,463	858	14.2	16.9
8	6,141	5,946	195	17.6	16.2
9	6,832	5,823	1,009	15.3	17.0
10	6,593	5,984	609	11.5	17.5
11	6,631	5,721	909	12.1	7.6
12	6,960	5,847	1,113	9.8	7.7
2007年1月	5,953	5,957	△ 3	19.0	10.3
2	6,418	5,443	975	9.7	10.2
3	7,513	5,883	1,630	10.3	0.1

(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)

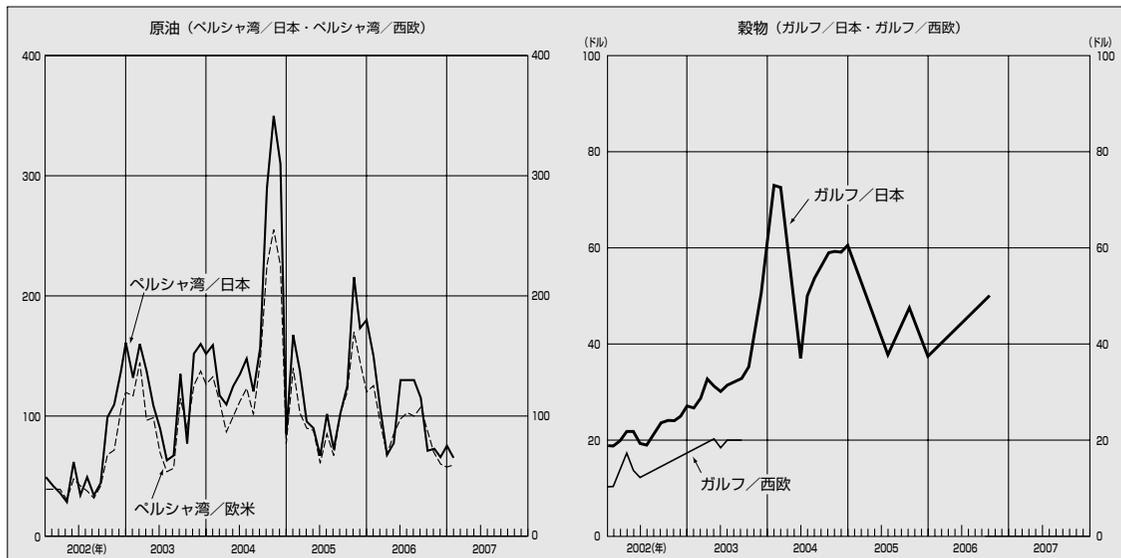
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年5月	111.51	109.50	113.65
6	114.53	111.65	116.54
7	115.65	113.65	117.25
8	115.88	114.44	117.32
9	117.01	115.85	117.93
10	118.59	117.42	119.51
11	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
2	120.45	118.48	121.48
3	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60

## 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
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
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	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,502	644	83,858	22,832	3,969	293	56,482	0	293	0	336,494	109,203
2006 8	5,107	0	5,107	857	0	0	4,250	0	0	0	20,162	16,143
9	7,312	0	7,312	1,485	285	28	5,480	0	94	0	24,416	9,361
10	6,992	0	6,992	1,550	534	0	4,858	0	50	0	25,679	6,450
11	8,447	0	8,447	2,485	251	0	5,638	73	0	0	37,542	11,346
12	4,633	0	4,633	1,150	168	0	3,315	0	0	0	24,540	8,655
2007 1	8,361	0	8,361	1,997	115	0	6,249	0	0	0	28,862	13,137
2	6,144	0	6,144	810	70	44	5,220	0	0	0	23,640	13,636
3	6,221	0	6,221	2,410	0	0	3,805	0	5,820	0	22,093	15,155
4	4,218	0	4,218	1,240	148	0	2,830	0	0	0	19,925	14,406

(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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2005		2006		2007		2005		2006		2007	
	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	85.00	59.50	180.00	80.00	75.00	47.50	77.00	62.50	120.00	75.00	57.50	45.00
2	167.50	75.00	150.00	100.00	65.00	45.00	140.00	112.50	125.00	85.00	59.00	47.50
3	137.50	75.00	106.50	66.50			102.50	75.00	95.00	57.50		
4	96.00	80.00	68.00	50.00			90.00	72.50	67.50	55.00		
5	90.00	62.50	77.50	67.50			88.25	62.50	85.00	55.00		
6	67.50	52.50	130.00	82.00			61.25	50.00	97.50	70.00		
7	102.00	73.75	130.00	91.00			85.00	62.50	102.50	80.00		
8	72.50	56.50	130.00	90.00			67.50	60.00	100.00	85.00		
9	102.50	62.50	115.00	105.00			102.50	65.00	107.50	85.00		
10	125.00	90.00	71.00	67.50			120.00	87.50	89.50	65.00		
11	216.00	135.00	72.50	60.00			170.00	130.00	70.00	60.00		
12	172.50	110.00	65.00	51.25			145.00	100.00	60.00	48.25		

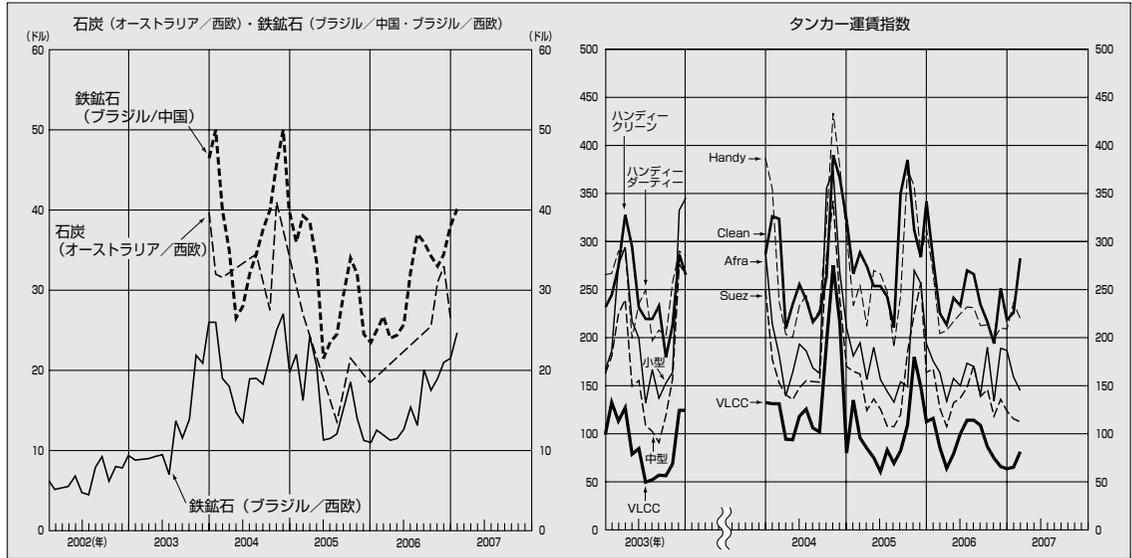
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。  
④グラフの値はいずれも最高値。

#### 5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	37.45							
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10	50.50	50.25						
11								
12								

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 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)

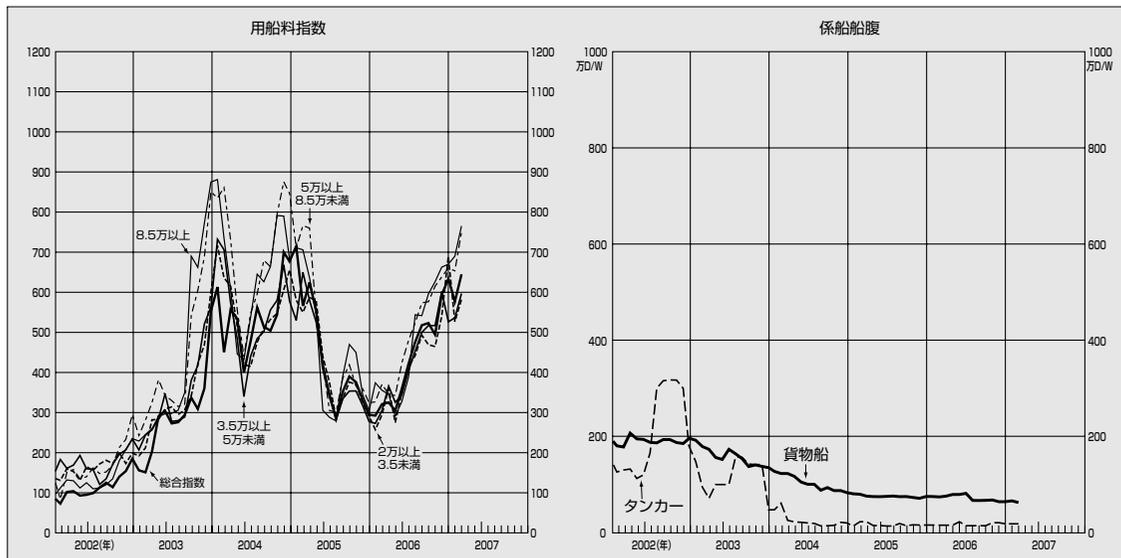
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—		24.99	21.00	40.25	38.00	—	12.50	24.75	24.50
3	—	—	—		26.75	18.50	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—		24.00	20.90	—	—	11.25	9.85	—	—
5	—	—	—		24.30	19.70	—	—	11.50	10.50	—	—
6	—	—	—		25.75	22.00	—	—	—	12.70	—	—
7	—	—	—		32.25	23.75	—	—	—	15.40	—	—
8	—	—	—		37.00	31.00	—	—	—	13.10	—	—
9	—	—	—		36.00	28.50	—	—	20.25	17.90	—	—
10	25.50	—	—		34.25	29.00	—	—	17.50	13.45	—	—
11	31.00	—	—		33.00	29.50	—	—	19.00	15.50	—	—
12	33.00	—	—		34.45	31.50	—	—	21.00	20.50	—	—

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2005					2006					2007				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219
2	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226
3	96	162	195	255	289	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282
4	85	124	157	212	274	63	108	133	208	213	—	—	—	—	—
5	75	137	191	271	253	79	132	158	217	241	—	—	—	—	—
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	—	—	—	—	—
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	—	—	—	—	—
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	—	—	—	—	—
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	—	—	—	—	—
10	109	186	149	376	385	87	147	190	213	217	—	—	—	—	—
11	179	225	269	358	312	74	118	133	199	194	—	—	—	—	—
12	149	257	257	286	284	66	136	189	210	251	—	—	—	—	—
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「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



### 8. 貨物船定期用船料指数

月次	2004		2005		2006		2007					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	553	4,539	677	4,471	294	2,263	0	689	525	660	670	632	4,762
2	613	5,290	715	4,511	292	2,328	0	527	536	653	690	577	4,366
3	615	5,122	565	4,685	321	2,493	0	581	597	750	765	644	5,172
4	558	4,635	624	4,810	325	2,495							5,782
5	533	3,452	552	3,737	304	2,495							
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739							
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191							
8	562	4,180	285	2,169	475	3,672							
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207							
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121							
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318							

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。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	2005						2006						2007					
	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	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171	152	642	642	34	135	189
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	158	677	672	34	125	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	154	644	625	34	126	190
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170						
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170						
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227						
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151						
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151						
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151						
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151						
11	139	649	731	34	131	173	150	623	689	34	135	205						
12	141	679	710	34	128	171	151	623	640	34	135	205						

(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

私事で恐縮だが、最近の楽しみのひとつは、出身高校の同級生や一級上の先輩方との定期的な酒宴（「自称若手」同窓会）に参加することである。直近ではこの3月に開かれ、12名が集まった。メンバーは会社員・自営業・主婦と様々で、四半世紀も前の高校時代の思い出のみならず、親の介護や子供の進学など、同世代で共有する話題を肴に、出身地の大阪弁丸出して時には楽しく、時には真剣かつ率直に語り合える貴重な場である。その会に参加するにつけ、高校卒業後それぞれ異なった人生を経て、この東京で酒を酌み交わす仲間との交流に、不思議な縁を感じている。

この会への参加はそもそも2年前に遡る。元々、出身高校では、老若男女の在京同窓生による年次の同窓会が、半世紀以上に渡って開かれてきた（らしい）。そのような集まりがあることは薄々知ってはいたが、これまで参加の意思を表明すること無く過ごして来た。本音を言うと、出身高校が一緒というだけで特段の知り合いも居ない所に、それなりの費用を負担して出向くのが煩わしかったからである。ところが2年前の10月に、気が変わって年次同窓会に初めて出席したところ、知り合いは（想像通り）皆無であったにもかかわらず、居心地の良さを味わえたのだ。但し大先輩諸兄の説

得により、酔うにまかせて翌年の年次同窓会幹事を引き受ける破目になってしまった。一方、その年の年次同窓会幹事を務めた一級上の先輩方の発案で、近い世代の同窓生相互の親睦を更に深めるべく酒席が企画され、その年の12月に忘年会と称してスタートすることとなった。私は、翌年の年次同窓会幹事として、諸先輩方の指導を仰ぐのと同級生探索の必要から、渡りに船とばかりにこの会に参加することとした。律儀な幹事方のお蔭で「自称若手」同窓会は以後3ヶ月毎に定期的に催され、徐々にメンバーを増やしつつ盛り上がりを見せ、いつしか誰にとってもかけがえの無い交流の場となっていった。

こうした酒宴を幾度か経た一年後の年次同窓会では、縁あって再会を果たした同級生らと共に私も何とか幹事を務め、それを契機に同級生らとその後の「自称若手」同窓会にも参加するという風にも、同窓の輪は益々拡がりを見せている。次の酒宴は6月に横浜にて開催の予定だが、新参の同級生が快く幹事役を引き受けるなど、会のインパクトは大きい。このような得がたい関係を、これからも大切にしていきたいと思う。

新和海運株式会社 総務グループ

総務・法規保険チームリーダー 藤田 正数

## 編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ部長  
飯野 海運 総務グループ 広報・IR室  
川崎近海汽船 総務部副部長  
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 コンテナ・港湾調査チーム長  
商船三井 広報室マネージャー  
三光汽船 社長室副室長（経営企画担当）  
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  
常務理事兼総務部長  
常務理事兼海務部長  
企画部長  
海務部労政担当副部長

加藤 和男  
伊藤 夏彦  
廣岡 啓  
高山 敦  
細野 直也  
鹿野 謙二  
近 寿雄  
荒井 正樹  
藤田 正数  
植村 保雄  
井上 晃  
半田 收  
園田 裕一  
山脇 俊介

## 編集後記

近年東京とその周辺大都市ではあちらこちらで数え切れないほどの新名所が誕生し、新たなショップ・レストラン・サービスが日々私達の生活にもたらされています。銀座・丸の内・日本橋等古くから栄えて来た街では再開発も進行中。交通の要衝地のホテル・デパートは先を見据え攻めのリニューアル。郊外でも大規模SCが次々とオープン。それは挙げていったらきりがありません。このGWに訪れた方も多いのでは？

私も新しい場所を訪れるのは大好きなのですが、さすがに少々うんざり。はっきり言ってそのめまぐるしさについていきません！日常での実感は相変わらずありませんが、日本経済の明るさを反映してのことなのでしょう。昨日の新名所は何もしないと今日忘れられているのかもしれませんが、そんな常に動き続ける街のように、自分も生き生きと過ごしていけたらと思うこの頃。（ちなみに、ここ平河町も再開発中とのこと）（MN）

## せんきょう5月号 No. 562 (Vol. 48 No. 2)

発行●平成19年5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)

