

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007

6

●No.563●



| | |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| ■巻頭言 | 1 |
| 「中国のニュースで感じたこと」 日本船主協会 副会長 新日本石油タンカー株式会社 代表取締役社長 杉山 映一 | |
| ■海運ニュース | 2 |
| 国際会議レポート | 2 |
| 1. ASF常設事務局をシンガポールに設置することで合意 —第16回アジア船主フォーラム総会が釜山で開催— | |
| 2. IMOシップリサイクル新条約を集中審議 —第2回IMOシップリサイクル作業部会(ISRWG 2)の様態— | |
| 3. 海難残骸物除去に関する新条約が採択される —条約採択のための外交会議の様態— | |
| 内外情報 | 17 |
| 1. 航海訓練所における乗船実習内容の見直し方策などを策定 —船員教育のあり方に関する検討会報告— | |
| ■寄稿 | 21 |
| WTO海運自由化交渉の現状と今後の展望について 国土交通省海事局外航課 国際機関条約対策室長 石原 彰 | |
| ■メンバー紹介 No. 6 | 26 |
| 川崎汽船株式会社 | |
| 海運日誌(5月) 31 | 海運統計 33 |
| 船協だより 32 | 編集雑感 表紙3 |
| ■囲み記事 | |
| • トン数標準税制導入に向けて大きな弾み | 24 |
| • ギリシャ船主協会首脳が当協会を訪問 | 30 |

「中国のニュースで 感じたこと」

日本船主協会 副会長
新日本石油タンカー株式会社 代表取締役社長 杉山暎一



少子高齢化が進む日本とは裏腹に人口13億人を擁する大国中国の発展は、留まることを知らない。

ここ数年マーケットの牽引役が、この中国であることに異論を挟む人は居ないであろう。その中国に関する最近の出来事としてディズニーランドに瓜二つの遊園地に関するニュースが報じられた。誰が見てもディズニーキャラクターと思いきネズミや日本の人気アニメキャラクターが遊園地を闊歩する姿に眉をひそめたり、それを乗り越してあっけにとられたりした人も多かったのではなかろうか。

もうひとつは先ごろ上海で開催された自動車ショーで現地企業の展示車が日本やドイツで生産される車のスタイルと瓜二つであると報じたニュースである。

もっとも格好は一人前であるが、信頼性、安全性の評価については言及されていない。しかし数年先には日米欧のカーメーカーにとって大いなる脅威となることは間違いないであろう。

どちらのニュースも、いわば模倣を題材にしたものであり、中国のWTO加盟に絡み、もう少し何とかならないのかという論調であるが、後者については、日本の自動車産業もかつては同じ道を辿った、すなわち過渡期であるのだから目くじらを立てるほどのことでもないという

一部識者の論調が紹介されていた。

ところで、わが国を支える海運業界であるが、自国船員の確保が急務になっている。日本と外国の国際間物流を支えている主役は海運であり、それに従事する船員のマジョリティは外国人である。これらの外国人船員への依存なしに日本の立国は困難な状況にある。日本の安全上の観点から日本籍船の維持と拡大また日本人船員の確保は、先ずもって真摯に取り組むべき海運業界としての重要な課題であるが、同様に優秀な外国人船員の確保もまた大きな課題である。

そこで重要なことは、優秀な外国人船員育成であり、今後の維持発展のための教育と訓練を実施し、技術の継承をさらに進める必要があると思う。大いに模倣してもらい機会を提供し、信頼性と安全性を確実に身につけてもらうことが日本の国益にとって大変重要なことであるとともに、世界全体のクオリティーシッピングの推進につながるものと信じている。

また、海運が一層魅力的な業界として発展を続けるためにも、海運に携わる海陸員の次世代、その次の世代への技術の伝承ができるよう海運先輩諸氏の模倣からスタートして習得した知恵を引き継いでゆける環境整備を進めることが大事であると思う。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 ASF常設事務局をシンガポールに設置することで合意 —第16回アジア船主フォーラム総会が釜山で開催

第16回アジア船主フォーラム (ASF) 総会は、2007年5月29日 (火) に韓国船主協会の主催により韓国・釜山市で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州) から119名の代表が出席。当協会からは鈴木会長、前川・宮原・杉山・宇佐美各副会長、芦田常任理事を含む計16名が参加した。(【資料1】参照)

ASFは、1992年に第1回総会を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年総会を開催しており、毎年の年次総会の間に5つの“S”委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険・法務) が夫々の中間会合を開催している。

釜山総会では、各5-S委員会の個別会合に続き、本会合で各委員会から活動報告が行われ、同報告を踏まえて率直な意見交換が行われた。

これに続き、本会合ではASF常設事務局設置問題が審議された。

本問題については、当協会主催により軽井沢で開催された昨年の第15回総会において、常設事務局の具体案検討に向けてワーキング・グループ (WG) を設置し、規約・設置場所・財源等詳細を検討させた上で、第16回総会で改めて審議することとされていた。

今次総会には同WGの報告および提案事項が諮られ、その結果、今後6ヶ月以内に常設事務局を



▲釜山総会本会合風景



▲本会でIBF交渉問題についてコメントする鈴木会長（右）

シンガポールに設置することが決定されるとともに、同事務局に係る規程が採択された。また、同規程に基づき、同事務局の活動を監督するための組織として（ASFメンバー船協会長による）会長会議が設置されるとともに、同会議に初代事務局長を選任・指名する権限が付与された。

今後は会長会議で事務局長の選任等、事務局立



▲会合終了後の記者会見で発言する芦田 SERC 委員長（左）

ち上げに向けての作業が進められることになっている。

活発な議論が行われた釜山総会は、最後に【資料2】の共同声明を採択し、終了した。

次回第17回会合は、2008年5月に中国船主協会の主催により中国で開催される予定となっている。

（企画部：中村）

【資料1】

第16回アジア船主フォーラム（ASF）釜山総会日本側出席者

2007年5月29日於：釜山

| 氏名 | 役職名（船協／会社） |
|-------|-------------------------------------|
| 鈴木邦雄 | 日本船主協会 会長（商船三井会長） |
| 宮原耕治 | 日本船主協会 副会長（日本郵船社長） |
| 前川弘幸 | 日本船主協会 副会長（川崎汽船社長） |
| 杉山暎一 | 日本船主協会 副会長（新日本石油タンカー社長） |
| 芦田昭充 | 日本船主協会 常任理事（商船三井社長） |
| 宇佐美皓司 | 日本船主協会 副会長 |
| 薬師寺正和 | 日本船主協会 政策委員会副委員長（商船三井専務執行役員） |
| 高橋秀幸 | 日本船主協会 国際幹事会幹事（新日本石油タンカー取締役業務部長） |
| 佐々木真己 | 川崎汽船 執行役員 |
| 中本光夫 | 日本船主協会 理事長 |
| 井上登志仁 | 日本船主協会 会長秘書（商船三井経営企画部部長代理） |
| 新井真 | 日本船主協会 環境幹事長・解撤幹事長（川崎汽船経営企画グループ長補佐） |
| 半田收 | 日本船主協会 常務理事海務部長 |
| 園田裕一 | 日本船主協会 企画部長 |
| 山脇俊介 | 日本船主協会 海務部副部長 |
| 中村憲吾 | 日本船主協会 企画部係長 |

【資料2】

2007年5月29日

第16回アジア船主フォーラム 共同声明

第16回アジア船主フォーラム (ASF) は、2007年5月28日～30日、韓国・釜山市で開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (アセアン船主協会連合 (FASA) : インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成) の各船主協会代表119名が出席した。韓国船主協会の会長である Jin-Bang Lee 氏が会合の議長を務めた。

1992年に東京で開催された第1回 ASF 会合以降、ASF とその5つの“S”委員会は、それぞれの活動を通じ国際海運界で重要な地位を確立してきた。ASF がその設立以来着実に発展してきたことを確認しつつ、会合は友好的な雰囲気の中で開催され、出席者は生産的な議論を行った。

アジア船主は、世界海運の全ての面で大きな役割を果たしている。ASF は、世界海運業界における課題に対しアジア船主が自らの意見を明確に示すべきであることを確認した。それ故、本フォーラムは、海運業界における自らの立場の強化・向上のため、アジア船主の合意された意見を国際社会に表明すべきであることに一致した。

昨年の第15回 ASF 総会において、出席者は ASF の常設事務局を設立する強い意志を表明した。このため、常設事務局設置に係る提案を取り纏めるべくワーキング・グループ (WG) が設置された。WG は、その会合の結果を総会本会議に報告するとともに、その提案の採択を提議した。

総会本会議は、常設事務局をシンガポールに設立することに合意し、また、ASF 事務局規程を採択した。この規程の下、(ASF メンバー船協会長による) 会長会議が設置され、同会議に初代事務局長を選任・指名する権限が付与された。

ASF は、5つの“S”委員会主導の下、積極的且つ効率的な方法で主要案件に対応してきた。主要案件に関する各委員会の見解と取り組みの概要は以下の通り。

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

ASF は、第19回 SERC 中間会合が2007年2月28日に沖縄で開催されたことに留意した。同委員会委員長である 芦田昭充氏は、その報告の中で以下の点を強調した。

ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク部門については、特に中国をはじめとする順調な世界経済成長を背景に、2007年の市場は着実な拡大を続けるであろうとの期待が示された。2007年及び2008年には新造船引渡し予定が減少傾向になると見られていることから、需給バランスの改善が予想される。タンカー部門については、2010年までのシングルハル・タンカーのフェーズ・アウトが如何にスムーズに行われるのか、そして、同フェーズ・アウトに関連してどの程度の新規船腹が市場に投入されてくるのかによって、将来の市況が大きく左右されるであろうということが認識された。

定期船部門の現状

太平洋トレードについては、荷動き量の増加が見込まれており、2007年は総体的によりタイトな需給

関係となることが期待される。一方出席者は、特に米国内輸送費を中心に引き続き高コスト状況に対し深い懸念を示した。アジア域内トレードに関し、ASFは、力強い中国経済が引き続きアジアの好調なコンテナ荷動きを支える原動力となるであろうことに留意した。これに関連し、ベトナムにおけるコンテナ市場の急成長がアジア域内トレードにもたらす追加的な好影響に特別な注目が示された。一方で、出席者は他航路からの船腹カスケード効果により供給過剰が起りうることに對する懸念を共有した。更には、特に燃料油価格をはじめとする高コスト状態が、船社にとってマイナス要因となっている。

アジアにおける荷主との関係

航路市況に関する荷主のより良い理解を得るために、出席者は荷主との良好な関係を促進することが不可欠であることを再確認した。これに関連し、2006年6月と11月、東京で日本政府関係者及び東京に拠点を置く荷主／船社の出席の下、「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム」が開催されたことが報告された。SERC会合は、アジアにおける荷主と船社間の建設的な関係を強化するため、対話に基づく最大限の努力を継続していくことで一致した。

定期船海運に対する独禁法適用除外制度

SERCメンバーは、豪州・中国・香港・日本・シンガポールにおける最近の動きに留意する一方、EUが定期船同盟に対する包括適用除外の廃止を決定したことに懸念を表明した。出席者は、健全な海運業界と増加する国際貿易需要を支えるために必要とされる投資能力とを維持するためには、独禁法適用除外制度が不可欠であり、また、除外制度は貿易業界全体に利益をもたらすものであるというASFの長年の立場を再確認した。各船社は、貿易を支える上で船社間協定が果たしている重要な役割について、政府や荷主など関係者の理解を得るための継続的な努力を行うべきであることが合意された。

ASFは、そのメンバー、特に韓国／日本／シンガポール各船主協会が、独禁法適用除外制度の廃止に反対する意見書を欧州委員会などに提出したことに留意した。その後、韓国船主協会は欧州委員会より、「同制度の柱の一つであるコンソーシア規則を維持する一方で4056／86規則は廃止するが、その代替案を準備する予定である」旨の返信を受領した。また、本フォーラムは、ASF議長として韓国船主協会が、豪州及び日本船主協会とともに日本の公正取引委員会に対し適用除外制度廃止に反対する旨の意見書を提出したことに留意した。

パナマ運河庁 (PCA)

パナマ運河庁 (PCA) は、2007年2月、通航料値上げ案を発表した。提案された値上げ額は容認し難い高額なもので、特にコンテナ船・タンカー・自動車専用船のコストに重大な影響を及ぼすものである。SERC沖縄会合では、向こう3年間にわたるパナマ運河通航料値上げ提案は、より長期間に分散して実施されるべきとの考え方で一致し、ASF議長（韓国船協会長）に対し、ASFを代表して通航料値上げ案への強い反対を申し入れる意見書をPCAに出すよう求めることを決定した。ASFは、その後韓国船協がASF議長としてPCAに意見書を3月9日付で提出し、同月14日の公聴会に出席したことに留意した。また、シンガポール及び日本船主協会も、それぞれ個別に意見書をPCAに提出した。その後、PCAは4月に修正案を発表し、韓国船協はASFを代表して4月20日付でPCAに追加意見書を提出。PCAからは「ASFの意見書はPCA理事会で取りあげられるだろう」との回答を受領したことについても留意された。（注：パナマ内閣審議会は、若干修正されたPCA案を4月25日付で承認した）

その他

最近の WTO の動向が報告された。SERC 会合はドーハ・ラウンド交渉の再開に歓迎の意向を示し、海運業界における現行の自由貿易慣行を成文化するため、サービス貿易に関する一般協定 (GATS) に海上輸送サービスを盛り込む重要性について引き続き訴えていくよう各出席者は改めて要請された。また、会合は世界貿易に好ましい影響を与えるであろうベトナムの WTO 加盟を温かく歓迎した。

アジアにおける自由貿易協定 (FTA) と二国間のダイナミックな経済関係の拡大が、アジアの経済と荷動きに前向きな影響を与えていることが留意された。出席者は、こうした展開が引き続き促進されていくことへの期待感を確認した。

国際海上物品運送条約の新草案に関する最近の動向が報告された。同条約案は国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) で審議されており、主にコンテナ輸送における貨物の滅失や損傷に関する運送人の責任と賠償範囲に統一性を与えるためのものである。同条約案は、海上輸送とインターモーダル輸送の両方を対象としている。出席者は、新条約の動向について細心の注意を払うよう要請された。

シップ・リサイクリング委員会 (SRC)

ASF は、第10回 SRC 中間会合が2007年3月30日にベトナムのハノイで開催されたことに留意した。同委員会委員長である Arnold Wang 氏は、その報告の中で以下の点を強調した。

シップリサイクル活動

ASF は、IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC) で策定作業が行われているシップリサイクルに係る条約案および同条約に必要なガイドラインの最近の検討状況に留意した。本フォーラムは、船主、造船所、リサイクル業者、船用業者、船級協会および政府関係者等、条約の議論に係る関係者の多大なる努力と精力的な作業に謝意を示した。

技術上の懸念

本フォーラムは、有害物質の一覧表 (インベントリ) や証書の義務付けといった同条約の内容が既存船に適用されるにあたり、条約上の柔軟性を求めるとともに、リサイクル作業中に参照すべき有用かつ有益な情報として、条約で求められる船内の有害物質の一覧表の共通書式を策定することが極めて重要であることを認識した。しかしながら ASF は、船主自身が一覧表を作成することは、十分な情報資源と専門知識を有しないことから、極めて困難になるであろうとの深刻な懸念を表明した。それ故、船舶建造と船舶に備え付けられる設備の専門知識を有する造船所や船用業者などの他の関係者は、一覧表の作成において引き続き全面的な支援を行うべきである。

環境上の懸念

更に ASF は、より安全かつ環境上適正なりサイクル施設の促進が非常に重要であることを認識した。この点において、ILO や IMO などの国際機関が、シップリサイクル作業に従事する労働者の意識を高めるために、主要リサイクル国において地域セミナーを継続して開催していることが高く評価された。本フォーラムは、係る協調努力は必ず状況の改善に繋がると確信する。

安全かつ環境上適正なシップリサイクルのための国際条約

ASF は、アジアの船主が、世界の海運業界の主要プレーヤーのひとりとして、より安全で環境上適正なシップリサイクルを促進し奨励する方法を引き続き議論していくことを確認した。また、シップリサイクルには、旗国、リサイクル国、船主、造船所、船用業者、シップリサイクル業者、船級協会など様々な関係者が関与することから、今後の IMO 条約策定作業において、全ての関係者の役割が明確に定義されなければならないと強調された。

SRC の議長

ASF は、新たに NACS (台湾船主協会) の会長に任命された Arnold Wang 氏が、2005 年以来 SRC 議長を務めた NACS 前会長の Robert Ho 氏から同議長の任務を引き継ぐという NACS の決定を承認した。同フォーラムは、Robert Ho 氏の議長としての貢献に対し心から感謝の意を表明した。

船員委員会 (SC)

第12回 SC 中間会合が2007年1月16日香港で開催された。同委員会委員長のリ・シャンミン氏は、第16回総会に対するその報告において以下の点を強調した。

STCW 条約の見直し

ASF は、IMO の船員・訓練当直基準 (STW) 小委員会が STCW 条約及び関連コードを改正すべきか否かについて検討するため、同条約の見直しを行っていることに留意した。世界の船員の大多数がアジア地域から供給され、かつ雇用されていることから、本フォーラムは全 ASF メンバーに対し、STCW 条約施行の経験を分かち合い、この見直し作業に貢献するよう要請した。

配員基準 (A. 890 (21)) の見直しと安全配員

本フォーラムは、安全配員および IMO の STW 委員会による A. 890 (21) 規則見直しに関する業界内の論争について議論した。ASF は、疲労と配乗要件がどの程度関連しているかを判定するため、船種毎の実労働/休息时间について第三者による調査を行うことが必要であると認識した。

船員の募集と訓練

本フォーラムは、ASF メンバーが船員職に対する若者の関心向上に尽力していることについて謝意を持って留意するとともに、アジア地域の船舶職員候補生が増加していることに注目した。ASF は、アジア船員の訓練及び雇用に関する教育機関と船主の協力を歓迎するとともに、安全運航確保のため、伝統的なシーマンシップの重要性が強調されるべきと認識した。会合は、これらの相互協力がアジアの船員の供給と雇用の継続的促進に貢献すると考える。

船員の雇用条件

ASF は、2007年5月後半に豪州で行われた IBF 協約改定の議論について留意した。これらの議論は継続的な協議の一部であり、次回は韓国の釜山で7月に予定されている。本フォーラムは、船舶運航の安全性、品質、効率性を最適化しようとする運航者への全ての干渉に対し懸念を示した。また、会合は、船員の雇用条件は船員の居住している国で協議されるべきであり、かつその国の生活水準を反映するべ

きものであるとの立場を再確認した。

航行安全および環境委員会 (SNEC)

SNEC 委員長 S S Teo 氏は、2006年11月28日開催の SNEC 第13回中間会合においてまとめられた航行安全および海洋環境保護問題に関するレポートを更新して提出した。同氏はその報告の中で以下の点を強調した。

海賊および武装強盗

ASF は、世界各地域、特にマ・シ海峡において、海賊事件の発生が減少し続けていることを歓迎した。船舶のハイジャックもまた減少傾向にあり、主に小型船が標的とされている。

こうした状況の改善に関して、ASF は、積極的にこの問題に取り組み、領海内の保安警備を向上させた国々に謝意を表した。マ・シ海峡において、本フォーラムは沿岸3カ国政府に警戒および監視に関する協力体制をさらに強化するよう要請した。また、ASF は、すべての船主に対し、油断することなく、特に夜間、海賊多発地域を航行する際は警戒を怠らないよう船長にアドバイスするよう求めた。

さらに、ASF は、日本の提案によるアジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) が2006年9月4日に発効し、シンガポールに情報共有センター (ISC) が設立されたことに留意した。ISC は、アジア海域の安全航行および船舶の保安を強化するため、16カ国から報告される海賊事件の発生を正確かつ迅速に伝えることを目的とする。本フォーラムは、その情報は ReCAAP ウェブサイトへの表示に加え、当該海域航行船舶に明瞭かつ迅速に伝達されるべきであるとの考えに一致した。

マラッカ・シンガポール海峡における安全、保安および環境保護の強化

ASF は、2006年9月18~20日のマ・シ海峡に関するクアラルンプール会議において公表された IMO 声明を支持した。更に ASF は、沿岸国、海峡利用国、海運業界および他の関係者が、航行援助施設の管理および海洋環境保護に係る任意の基金のためのメカニズムの確立に向けて協力するべきとする SNEC の考えに同意した。また、クアラルンプール会議において沿岸3カ国技術専門家グループ (TTEG) より提案された6つのプロジェクトに対して十分な支援を与えるよう、利用国および関係者に求めた。

これとは別に、2007年3月13日~14日にマレーシア海事研究所、インドネシアの東南アジア研究センター、シンガポールのエス・ラジャラトナム国際研究大学及びわが国の日本財団により、同海峡の航行援助施設および海洋環境保護のための基金創設に関して提案することを目的としたシンポジウムが開催された。

ASF は、“マラッカ海峡基金”設立の方向性を支持した。同基金は、海峡における航行援助施設の管理及び環境保護のための対策に向け、海峡利用国、海運業界および他の関係者に、任意で貢献できる機会を与えるものである。また、会合は、基金のメカニズムは公正に管理されるべきとの考えに一致した。

一方 ASF は、マ・シ海峡を利用する船舶へのいかなる課金制度も支持しないことで合意した。

MARPOL 条約附属書 VI—船舶による大気汚染の防止

ASF は、環境保護に関するスタンスとその努力に対する支持を改めて確認した。また、全ての船舶に残渣油から留出油への切り替えを求める INTERTANKO 提案に留意した。

本フォーラムは、(INTERTANKO 提案に対する) 船社の懸念に留意し、すべてのオプションについて

実現可能性の検証が行われるべきことに合意した。この調査はあらゆる要因について深く検討されるべきである。

IMO 第11回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG11) において、大気汚染を最小限にする種々の戦略に関する包括的な研究を実施するため、IMO 事務局長が官民合同の科学的検討グループの設置に着手していることに、ASF は留意した。

ASF はこの動きを歓迎するとともに、ロンドンで2007年7月9～13日に開催される第56回海洋環境保護委員会 (MEPC56) において、全ての ASF メンバー国政府がこの動きを支持するよう求めた。

船舶保険・法務委員会 (SILC)

ASF は、船舶保険・法務委員会の中間会合が2007年4月17日に香港で開催されたことに留意した。同委員会委員長のジョージ・チャオ氏は、その報告の中で以下の点を強調した。

船主の民事責任と金銭的保証に関する EU 指令案

ASF 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、ASF 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 保険の証書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 ASF 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、ASF 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及び法体系が非常に不安定な状態になることである。地域規制により過失の定義が地域毎に異なることにより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、世界海運業界全体を混乱させることになる。

海難残骸物除去条約

ASF は、最近ケニアの首都ナイロビで開催された海難残骸物除去に関する外交会議で新たな条約が採択されたことを歓迎した。ASF は、喫緊の問題として、締約国が発行する1通の保険証明書によって責任と補償に関する全ての IMO 関連条約を証明できる共通モデル作成を IMO 締約国へ促した。しかしながら、新たな条約の進展により、殆ど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。

カナダ渡り鳥法

ASF 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、ASF 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。

船舶に起因する海洋汚染に対する指令

ASF は、船舶からの故意による油濁事例全て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に係る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。本フォーラムは、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海洋汚染に係る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するとともに、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。ASFは、EU加盟国が指令を採択するにあたり直面するであろうMARPOL条約および国連海洋法条約(UNCLOS)の条文と指令との矛盾の問題についてEU各国の注意を喚起した。

次回会合

中国船主協会副会長のZhao Huxiang氏より、第17回ASF会合を2008年5月に中国で開催するとの案内があった。開催日と場所は追って発表される。

出席者は、韓国・釜山市における第16回ASF会合での卓越した運営に対し、韓国船協会会長並びにそのスタッフに謝意を表した。

注：アジア船主フォーラム(ASF)は、豪州・中国・台湾・香港・日本・韓国の船主協会、及びアセアン諸国の海運団体が構成されるアセアン船主協会連合から成る任意組織である。ASFの目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF年次総会の間には、5-S委員会(SHIPPING・エコノミックス・レビュー、船員、シップ・リサイクリング、航行安全および環境、船舶保険・法務委員会)により継続した作業が遂行されている。ASFの船主および船舶管理者は、世界商船船腹の50%近くを支配・運航していると推定されている。

2 IMOシップリサイクル新条約を集中審議 —第2回IMOシップリサイクル作業部会(ISRWG 2)の様相—

第2回IMOシップリサイクル作業部会中間会合(ISRWG 2)が、5月7—11日に英国ロンドンで開催され、わが国からは在英大使館、国土交通省、JETRO ジャパンシップセンター、(独)海上技術安全研究所、(財)日本造船技術センターおよび当協会が出席した。

IMOは、2008—09年の間にシップリサイクル新条約を策定することとしており、海洋環境保護委員会(MEPC)で審議が進められている。ISRWG 2は、06年10月のMEPC55での合意を受け、新条約の審議の進展を図るため、07年7月のMEPC 56に先駆けて開催されたものである。(MEPC55については、本誌2006年11月号P. 2参照)

ISRWG 2の主な審議結果は後述のとおりだが、ISRWG 2での重要審議項目のひとつである通報要件(規則25。後述)については、これまで、船舶を再資源化施設に送る際にバーゼル条約のような国家化間(旗国⇔再資源化国)の事前同意を求める国々と、IMO新条約は条約全体で船舶の再資源

化に係る環境・労働者への負荷の軽減を図るため、国家間の事前同意は不要とする国々とで一步も譲らない議論が続けられていたが、IMO新条約の審議の進展が評価されていることもあり、ISRWG 2では国家間の事前同意を求める国はなくなり、IMOとバ条約との長い戦いを象徴する通報要件の議論はひとつの山を越えることとなった。

また、ISRWG 2では、インベントリ※1を作成するためのガイドライン(以下「インベントリGL」)、検査と証書のGL、再資源化施設のGL、等のGL案の検討を行うこととしていたが、時間の制約上、これらの審議は行われなかった。ただし、日独提案によるインベントリGL※2については、議場外でドイツによりプレゼンが行われた。概して日独の作業は高く評価されたものの、米国、ギリシャ、ICS等の海運業界から、「インベントリの作成・更新に係る作業量の把握が必要である」、等の意見が示された。また、ノルウェーからインベントリに記述すべき物質を追加する提案があり、わが国に

としては、今後のインベントリ GL の審議において、各方面の意見を如何に取り纏めていくかという課題が残されることとなった。

なお、IWRWG 2 の結果は、7 月の MEPC56 に送られ、審議される予定である。(現行の条約案の項目は【資料】参照)

※1 有害物質の一覧リスト：現在の条約案では、インベントリは第 1 部(船舶の構造・設備に含まれる物質：アスベスト、PCB 等)、第 2 部(潜在的に有害な物品：油、ガス類等)、第 3 部(貯蔵品)で構成。第 1 部については、新造船の場合は建造時に造船所が作成、既存船の場合は、条約発効後 5 年以内に船主が作成、第 2 部と 3 部は再資源化の前に船主が作成することとしている。また、現存船の第 1 部については、その作成が困難なことが予想されることから、実行可能な範囲に限るべきとの意見が大半を占めている。

※2 インベントリを作成するための手順を纏めたガイドライン：インベントリの第 1 部について、新造船の場合は、造船所が舶用品や部品メーカーからの有害物質情報を集め作成、各メーカーと造船所は、情報が適切な手続きを経て纏められた旨の宣言書を発行する。既存船の第 1 部については、図面等の資料の確認やサンプリングによって作成される。運航期間中は、新造船・既存船ともにインベントリの維持・更新が必要となる。また、インベントリに記載すべき物質について、日独提案では、以下のとおり分類。表 A～D の物質・物品のうち、各船に含まれるものをインベントリに記載することとなる。

表 A (船舶への使用を禁止・制限される物質：アスベスト等 4 物質)

表 B (船舶に使用される化学物質：カドミウム等 9 物質)

表 C (潜在的に有害な物品：油、ガス、固体類)

表 D (民生品：テレビ等)

表 A と B はインベントリ第 1 部、表 C は第 2、3 部、表 D は第 3 部に記載すべき物質である。既存船の第 1 部については、その作成の困難さを考慮し、表 B の物質の記述は義務付けられない。また、表 A と表 B は、容易に物質の変更が行われないようにするため、夫々、条約の附録 1 と 2 とする提案がなされている。なお、ISRWG 2 において、ノルウェーより、禁止制限物質(表 A = 附録 1)に PFOS (パーフルオロオクタンスルホン酸塩) など 3 物質を追加する提案がなされた。

<ISRWG 2：条約案の主な審議結果>

(1) 政府所有船および 500GT 以下の船舶への条約の適用(第 3 条適用)

条約案では、政府所有船および 500GT 以下の船舶は条約が適用されないとされている。ISRWG

2 では、デンマークより、「非適用とされる政府所有船および 500GT 以下の船舶についても、運航されなくなった段階で本条約を適用すべき」との提案があった。多数の国がこの提案に興味を示し、更なる検討を行うこととされた。デンマークは、新条約の非適用となる船舶については、バーゼル条約が適用される可能性があることに懸念を抱き、このような提案を行ったものである。

また、米国、中国等から、「純粹内航船や内水バージについては、500GT 未満の船舶同様、適用除外にすべき」との提案があった。これに対し、「内航船がひとたび国際航海した時には条約適用になるがその場合の措置をどうするかという問題がある」等の指摘があり、内航船の適用問題については、更なる検討を行うこととされた。

(2) 非締約国の再資源化施設の使用(第 3 条適用)

現在の条約案では、非締約国の再資源化施設が締約国の再資源化予定船舶を受入れられるという規定はない。ISRWG 2 では、米国やインドより、「非締約国内の環境上適正とされる再資源化施設については、締約国からの船舶の受入れが認められるべき」との主張がなされた。これに対し、「条約の根本的な変更を意味し条約全体の見直しを要する可能性がある」等の指摘があり、この提案は更なる検討を行うこととされた。

(3) PSC(第 8 条船舶の検査)

条約案では、PSC の検査範囲は、原則として、船舶が「有害物質のインベントリに関する国際証書」を有するかを確認することに限定されるとし、証書が有効でない時、船長および船員が条約の手続きを把握していないことが明らかかな時、等については、別に定めるガイドラインに従い、検査が行われるとしている。ISRWG 2 では、ギリシャより、「条約の目的は船舶の適切な再資源化にあることから、PSC の検査範囲は限定されるべき」、インドより「条約の内容を全ての船員に理解させるのは困難である」、等の意見が述べられた。また、ドイツ、ノルウェーより

「PSCは必要」、日本より、「PSCの濫用は避けるべきという点はギリシャと同様であるが、公平でグローバルな条約の実施の観点からはPSCは必要である」、IMO事務局より「非締約国の船舶に対し有利な扱いをしないためにもPSCが機能する」、等の意見が示され、更なる検討を行うこととされた。PSCのガイドラインについてもMEPC56以降に検討が行われる。

(4) 条約で管理すべき有害物質（附録1 有害物質の管理）

条約案の附録1では、船舶への使用が禁止・制限される有害物質を規定することとしている。附録1については、わが国より4つの有害物質（アスベスト、PCBs、オゾン層破壊物質、有機スズ化合物（TBT、TBTO等））を提案し、これを出発点として、更なる審議を行うこととされた。これに関連し、ノルウェーより、3物質（PFOS類、HBCDD、TCB）の追加の提案がなされた。

(5) インベントリに最低限記載すべき有害物質（附録2 有害物質のインベントリに記載すべき最小限の項目）

条約案の附録2では、インベントリに記載すべき最低限の有害物質を規定することとしている。附録2については、わが国より、附録1に示される物質のほか、カドミウム、クロミウム、鉛、水銀、等の9物質を提案し、これを出発点として更に議論を進めることとされた。

(6) インベントリの現存船への適用（規則5 有害物質のインベントリ）

条約案では、現存船については、条約発効後5年以内にインベントリを備え付けることとされている。これに関連し、米国より、「現存船については条約発効後5年経過した時から再資源化の直前までにインベントリを作成すればよい」との意見が示され、また、わが国より、「新造船と現存船との間で条約の適用範囲に大きな差異があることは望ましくないが、現存船の隻数が膨大であることを考慮して条約発効時に10歳未満の船舶には10年間の猶予期間を与えるべき」との提案が行われた。これらに対し、ノルウェ

ーより、「同国の試算による現在の検査対象船数から見ると条約発効後5年間での実施は困難でないこと」、IACS、オランダ、インド、デンマーク等から、「現存船に対する初回検査は、条約発効後5年以内という現行案を維持すべき」との意見がだされるとともに、「インベントリ作成に係る定量的な分析が必要である」、「条約発効前の期間を含めれば5年+aの猶予が与えられることを考慮すべき」等の指摘があった。本件については、世界の検査対象船、業務量等の定量的な分析を行いつつ、更なる検討を行うことが確認された。

(7) 再資源化前の有害物質の事前除去（規則8 船舶再資源化の準備 総則）

条約案規則8の中には、「十分な認証を受けた再資源化施設が使用される場合、有害物質の事前除去が求められてはならない」との規定がある。中国より、現行案では、認証が行われた施設に無条件に有害物質が運ばれる可能性があるとの強い懸念が示され、「再資源化計画が作成される時に再資源化施設が他の決定を行わない限り、有害物質の除去が求められてはならない」とされた。これに関連し、ギリシャより、「再資源化計画が作成されるのは契約締結後であり問題が生じかねない」との指摘がなされたが、船主と再資源化施設が、売船契約時に事前除去の内容について取り決めを行っておけば問題は起こらないとの見方が大勢を占めた。

(8) 再資源化船舶の準備基準（規則10 再資源化の準備）

本項では、再資源化施設の準備基準を定めることとされているが、これまで具体的な文案は示されていなかった。ISRWG2では、ECから文案が提示されたが、EC案は検査（規則11）と証書（規則12-15）の内容と重複していたため、受入れられず、まずは、検査と証書に関する規則の検討を進め、その後、本規則の必要性を検討することとされた。

(9) 船舶の検査（規則11）と証書（規則12-15）

条約案では、船舶の建造時に初回検査が行わ

れ、インベントリの第1部が適切に作成されているかを確認の上、「有害物質のインベントリに関する国際証書」を発行、また、船舶の再資源化の前に最終検査が行われ、インベントリおよび船舶再資源化計画が適切に作成されているかを含め、再資源化の準備ができていることを確認の上、「再資源化の準備に関する国際証書」が発行されることとなっている。運航期間中については、わが国より、「定期検査時にインベントリが適切に管理されているかを確認の上、その旨証書に裏書きし、また、大規模修繕時等については、船主の任意により追加検査が行われる」とする提案を行っているが、ICS等が「定期検査を義務化することは慎重に検討されるべき」と主張し、結論は見送られることとなった。

(10) 通報要件（規則25 初期の通報および通報要件）

条約案では、船舶が「再資源化の準備に関する国際証書」を取得した際に、再資源化施設が再資源化国に通報し、一定期間内に同国から異議が唱えられなければ船舶の再資源化を開始してよいとされている。これに関連しデンマーク

より、「現在の案では船舶再資源化計画や証書等に不備があった時の措置が講じられていないため、再資源化国は船主に対し“書面による事前同意”が示されない限り再資源化を開始できないとすべき」との提案があった。これに対しわが国より、「認証を受けた船舶が認証された再資源化施設に送られることが重要であるが、現在の案ではこれが担保されているため、デンマーク提案の意義が不明確である」等を指摘、審議の結果、同国の提案は支持を得られなかった。

一方、米国より、「再資源化国に対し無条件に異議通告の権限を与えることは、特別な理由もなく再資源国により船舶の受入れが拒否される可能性があるため、再資源化国が異議通告を行う場合は、その旨条約の寄託者に対し宣言がなされるべき」との提案があり、わが国、ICS等がこれを支持した。審議の結果、米国提案に基づき規則25（通報要件）および第16条（署名、批准、受託、承認および加入）が修正され、これらについて更に検討していくことが合意された。

（企画部：本澤）

【資料】

安全かつ環境上適切な船舶の再資源化のための国際条約案

（項目仮訳）

- 第1条 一般要件
- 第2条 定義
- 第3条 適用
- 第4条 船舶の再資源化に関する管理
- 第5条 船舶の検査（survey）と証書
- 第6条 船舶再資源化施設の認可
- 第7条 情報交換
- 第8条 船舶の検査（inspection）
- 第9条 違反の発見
- 第10条 違反
- 第11条 船舶の不当な遅延
- 第12条 情報の通知
- 第13条 技術支援及び協力

- 第13条 bis 実施
- 第14条 紛争の解決
- 第15条 国際条約及びその他の協定との関係
- 第16条 署名、批准、受諾、承認及び加入
- 第17条 発 効
- 第18条 改 正
- 第19条 廃 棄
- 第20条 寄 託
- 第21条 用 語

附属書 安全かつ環境上適切な船舶の再資源化のための規則

第1章 総 則

- 規則1 定 義
- 規則2 一般的適用
- 規則3 例 外

第2章 船舶の要件

第A部 船舶の設計、建造及び保船

- 規則4 船舶の有害物質の管理
- 規則5 有害物質のインベントリ
- 規則6 附録1及び2の改正提案のための手続き
- 規則7 技術部会

第B部 船舶再資源化の準備

- 規則8 一般要件
- 規則9 船舶再資源化計画
- 規則10 再資源化のための準備

第C部 検査と証書

- 規則11 検 査
- 規則12 証書の発行と裏書
- 規則13 他の締約国による証書の発行又は裏書
- 規則14 証書の様式
- 規則15 証書の有効期間及び有効性

第3章 船舶再資源化施設の要件

- 規則16 船舶再資源化施設の管理
- 規則17 船舶再資源化施設の認可
- 規則18 一般要件
- 規則19 再資源化施設運営計画
- 規則20 事故の防止
- 規則21 環境上適切な有害物質の除去と管理
- 規則22 緊急時への備え及び対応

- 規則23 労働安全と訓練
- 規則24 事故及び慢性的影響の報告

第4章 通報要件

- 規則25 初期の通報及び通報要件
- 規則26 完了の通報

- 附録1 有害物質の管理
- 附録2 有害物質のインベントリに記載すべき最小限の項目
- 附録3 有害物質のインベントリに関する国際証書の様式
- 附録4 再資源化の準備に関する国際証書の様式
- 附録5 再資源化施設の承認の様式
- 附録6 再資源化の完了の様式
- 附録7 通報の様式

3 海難残骸物除去に関する新条約が採択される —条約採択のための外交会議の様相—

海難残骸物除去条約に関する国際条約を採択するための外交会議が2007年5月14日から18日にかけてケニア共和国・ナイロビの国連事務所で開催された。本条約は、航行または海洋環境に危険を及ぼす海難残骸物の除去およびその費用負担を確実にすることを目的としたもので、主に除去に係る登録船主の義務および金銭的保証の保持に関する規定を定めている。外交会議は、これまでIMO法律委員会で検討されてきた条約案を最終化・採択するもので、日本をはじめ64カ国が参加した。

最大の争点であった条約の適用範囲の問題については、締約国の任意で排他的経済水域 (EEZ) に加え領域 (領海を含む) にある海難残骸物にまで拡大することを可能にする (voluntaryベースの opt-in 条項) 規定の導入が大勢の支持を得て合意された。なお、領域への適用により締約国の管轄権が制約されることへの懸念を払拭するためいくつかの規定は opt-in からは除外された。

また、登録船主は条約の規定に基づき海難残骸物の位置決定、標示および除去の費用について厳格責任を負うとされているが、国際 P&I グループ (IG) および国際海運会議所 (ICS) より、CLC

条約をはじめとする他の責任条約に倣い、「(当該責任に関する) 費用の請求は、この規定に基づく場合を除くほか、登録船主に対して行うことが出来ない」との一節を導入すべきとの提案があり、大方の支持を得るとともに、領域の海難残骸物に対しては本条約以外の手段による国内措置が認められることが明確にされた。

これら決定事項を含めた Final Act (最終文書) が採択されるとともに、本条約をはじめIMOの他の責任条約 (CLC 条約、HNS 条約、バンカー条約およびアテネ条約) で締約国が船舶へ発行する証明書に関し1通で複数の証明を行う共通モデルの作成をIMOに求める決議、開催地に因み条約の名称を「2007年の海難残骸物除去に関するナイロビ国際条約」とする決議が夫々承認された。

本条約の主な内容は以下の通り。

1. 定義と目的

条約の適用水域は締約国のEEZ (締約国がEEZを設定していない場合は同等の水域) だが、締約国がIMOへ通知することにより領域を含めることが出来る。

締約国は、航行および環境に危険を及ぼす海難残骸物の除去に関して適切な措置を取ることが出来るが、その手段は当該危険に見合ったものでなければならず、合理的に必要とされる範囲を超えてはならない。

2. 適用範囲と適用除外

上記の通り締約国は条約の適用を領域に拡大できるが、それにより当該国が領域にある海難残骸物に対して条約以外の手段（国内措置）を取る権利を侵害するものではない。但し、そのような手段については条約上の厳格責任および強制保険は適用されない。

3. 海難残骸物の報告

締約国の船舶の海難事故により海難残骸物が生じた場合、船長または運航者は影響を受ける国（沿岸国）へ報告することが求められる。

4. 海難残骸物の除去を容易にする手段

沿岸国は、海難残骸物により危険が生じていると決定した時、直ちに旗国および登録船主に通知し、かつ措置について登録国および同様に影響を受けている他の国と協議する。登録船主は、危険を生じさせていると決定された海難残骸物を除去しなければならず、海難残骸物を除去するため救助業者との契約を締結することができる。除去の前に沿岸国は条件を規定できるが、安全かつ海洋環境に支障のない方法で行われることを限度し、またその限度において除去への介入ができる。沿岸国は除去の期限を設定し、登録船主に通知しな

ければならない。また、期限までに除去が行われなければ、沿岸国が登録船主の負担で除去ができる。即時の行動が必要な場合で、その旨旗国および登録船主に伝えた場合は、沿岸国は最も実践的で迅速な手段により除去を行うことができる。

5. 船主の責任および責任の例外

登録船主は、CLC 条約、HNS 条約（未発効）およびバンカー条約（未発効）等が適用される場合を除き、本条約の規定に基づき海難残骸物の位置決定、標示および除去の費用について厳格責任を負うが、IMO の他の責任条約と同様に不可抗力に準ずるような場合にのみ免責が認められる。

また、既存の責任の制限に関する国際条約または国内法に基づき、登録船主が責任を制限できる権利に影響を与えるものではない。

6. 強制保険と直接請求

強制保険の対象となるのは締約国の300G/T以上の船舶で、1996年 LLMC 条約の責任限度額までの金銭的保証を維持しなければならない。締約国の当局が発行する証明書の保持と関連費用に対する保険者への直接請求の規定が導入されており、直接請求は、領域への適用を opt-in した締約国が条約に基づかない措置を行った場合には認められない。

7. 条約の発効要件

条約の発効要件は10カ国が批准した後、12カ月後となり、トン数要件は含まれない。

（企画部：伊藤）

1

航海訓練所における乗船実習内容の見直し方策などを策定 —船員教育のあり方に関する検討会報告—

平成18年4月、国土交通省は外航船員の減少・混乗化の進展、日本人船員の役割の変化、内航船員の高齢化、後継者不足等の環境の変化を踏まえ、規制改革・国民開放推進計画にて航海訓練所に対する市場化テストの実施等の民間開放案が示されたことから、船員教育のあり方について幅広い見直しを行うこととして、「船員教育のあり方に関する検討会（委員長：宮下國生・大阪産業大学経済学部教授）」を設置した。

同検討会は、船員教育機関、当協会、内航・外航船社、全日本海員組合、学識経験者等で構成（【資料】参照）されるとともに、「外航部会」、「内航部会」を下部組織として設置して検討を行ってきた。去る平成19年3月に開催された第4回会合において、「船員教育のあり方に関する検討会報告」を取りまとめた。

今後、国土交通省は同報告書に示された施策の実現に向けて、法改正など所要の措置を進めることとなる。

同報告書に示され見直しの具体的な方策等の概要は以下の通りである。なお、報告書の全文については国土交通省のWebsite（<http://www.mlit.go.jp/maritime/seafarer/kenntoukaihoukoku19.3.pdf>）をご参照いただきたい。

《見直しの概要》

実習内容の見直し

(1) 社船実習の拡大等による教育訓練の複線化の推進

① 自社船での実習

- 1) 教員、設備及びカリキュラムにおいて一定の要件を備えた社船による実習について、航海訓練所における実習と同等の乗船履歴を認めることにより、教育訓練の複線化の

推進を図ることが適当である。

- 2) 練習船となる社船の具体的な要件については、業界のニーズを勘案しつつ、検討を行っていくことが適当である。

② 新たな養成課程の創設

- 1) 内航業界における船員不足への対応として、関係者の合意に基づき一般高等学校等の卒業生を対象とする6級海技士（航海）資格を取得するための新たな養成課程を平成19年度初期に創設する必要がある。
- 2) 当該課程の具体的な内容は、次の通りとし、定員、開催回数等の規模については業界ニーズに応じて速やかに、かつ柔軟に対応することが適当である。

- 課程は海技教育機構に設置し、課程における必要な教育訓練を、海技教育機構における座学（1月）＋航海訓練所練習船における実習（2月）で実施する。対象者は、船員教育機関外の一般高等学校等卒業以上の学歴を有する者であって、内航海運事業者に雇用（内定を含む）されている者とする。
- 課程修了者については単独当直を可能とし、その後社船に6か月以上乗船した者に6級海技士（航海）試験の受験資格を付与する。

(2) 帆船実習

- 1) 3級海技士（航海）資格の取得にかかる帆船実習の義務付けは速やかに廃止する必要がある。
- 2) 航海訓練所は、効果的かつ効率的な航海訓練の体系を構築していくべきであり、帆船実習の時期や実習期間の変更について平成20年度から実施できるよう関係者間で具体的な内容を検討する必要がある。

- (3) タービン実習
 - 1) タービン練習船は老朽化が進んでおり、運航経費などの観点からも代替船をタービン船として建造することの必要性は乏しい。
 - 2) タービン練習船の廃止後においても、限定のない海技資格の取得及びタービン技能の習得に支障が生じないよう、LNG船による社船実習や陸上における特別の訓練など有効な代替制度の確立について早期に関係者間による検討に着手する必要がある。
- (4) 内航用小型練習船の導入
 - 1) 早期に内航用小型練習船を導入し、内航教育に適した教育訓練体制とする必要がある。
 - 2) 小型練習船の導入に際しては、乗船定員を確保するとともに、タービン練習船の用途廃止を行う場合には、その時期までの間に導入することが適当である。
- (5) 船員教育機関と航海訓練所の連携の強化
乗船実習をより効果的かつ効率的なものへと改善していくためには、船員教育機関と航海訓練所の連携を強化しつつ、合理的な船員教育を行うことが必要である。このため、次の事項について、関係者間で検討を行う必要がある。
 - 遠洋航海実習については、遠洋航海の時点で既に陸上への就職が決定している者、海技資格の取得を希望しない者等を除外することにより、実習教育の効率化や船員政策上 unnecessary な経費（国費）の縮減を図ること
 - 帆船実習の時期及び期間を変更すること 等
- (6) 船社と船員教育機関及び航海訓練所の連携の強化
 - 1) 教育訓練機関においては、特に海事英語教育について船社との連携により強化が図られているほか、従来、教官の社船における乗船研修や船社の練習船視察会が積極的に実施されており、これらについては引き続き一層の充実が望まれる。また、海技の伝承のため、船員 OB を教官として積極的に受け入れることが適当である。
 - 2) 今後は、一層の相互理解を図り、教育訓練の改善に反映させるため、定常的な意見交換の場を設定することにより、船社等、船員教育機関及び航海訓練所の連携を強化し、それぞれの役割分担に応じて適切かつ迅速に対応できる体制を整える必要がある。
- (7) 外国人船員教育
 - 1) 日本船社の外航船舶の運航に従事することとなる外国人船員養成のための実習その他の教育を航海訓練所、海技教育機構等の機関が積極的に行うべきである。
 - 2) 当面は、自社養成が困難な中小船社等のニーズを踏まえ、船社による費用負担を前提として前向きに検討する必要がある。

航海訓練所の練習船隊の見直し

- (1) タービン練習船の取扱い
タービン船として代船建造することは適当ではなく、内航用小型練習船の導入を図るなど業界のニーズを踏まえた船隊構成を整えるべきである。
- (2) 内航用小型練習船の導入
平成19年度から小型練習船導入の検討に着手し、23年度を目途に小型練習船を就航させるよう準備を進めることが適当である。

海に対する関心を高めるための措置

- (1) 海に対する関心の重要性
練習船の活用等を通じ、国民の海や船に対する関心を高めること、関係者が協力して船員を志す青少年を増加させる努力をすることは特に重要であり、こうした努力を通じて、船員志望者を増加させることは、我が国の発展のみならず、船員教育訓練機関そのものの経営の健全化にもつながる重要な課題である。
- (2) 練習帆船の有効活用
練習帆船の有効活用は、平成20年度以降本格的に実施することとし、平成19年度に試行的な体験航海を実施して、その効果の検証、有効活用方法の検討等を行うべきである。

(3) 船員志望者を増加させるための対策

各船員教育訓練機関が海への関心を高めるためのイベント等を積極的に実施することには、大きな効果があると考えられる。また、船員教育に関する横断的なPR資料を作成して、各種イベント、体験航海等の機会に青少年層を中心に配布し、同訓練機関の存在を広くPRする等、情報提供の活性化に向けた努力が必要である。同訓練機関のPRについては、学校関係者へのアプローチをさらに充実させることも重要な課題である。練習船を活用し、船員教育に興味を持つ中高校生をオリエンテーションのための航海に参加させることも検討する必要がある。

の事業の実施にあたって、事業内容に応じた適切な費用負担を求めることにより収益の増大を図る必要がある。

(2) 経営の合理化・効率化

両法人は、組織の簡素化、定員の適正化、練習船の運航経費の見直し、業務の外部委託、管理費の節減などを一層進めることにより、さらなる合理化・効率化を進める必要がある。また、収益事業等の拡大に際し、非常勤講師等の積極的活用に取り組む等十分な教育水準を維持しつつ、合理的な経営を実施する必要がある。

(3) 運営費交付金の削減

両法人に対する運営費交付金の削減を可能にしつつ、より効果的な船員教育を可能とする新たな教育訓練体制の構築を進めることが必要である。

航海訓練所及び海技教育機構の財政基盤の整備

(1) 自己収入の拡大

航海訓練所は実習委託費について平成20年度から段階的な引上げが図られるよう、関係者で早急に調整を進める必要がある。また、航海訓練所は外国人船員養成のための乗船実習等の事業に、海技教育機構はキャリアアップ等に必要となる船員の再教育などの事業に、それぞれ積極的に取り組む必要があるが、両法人はこれら

航海訓練業務にかかる市場化テストを含めた民間開放について

市場化テストについて議論を深めるに至らなかった。

(海務部：佐藤)

【資料】

船員教育のあり方に関する検討会委員名簿 (○；委員長)

| | | |
|------|-------|----------------------|
| ◎船社等 | 宇佐美皓司 | (社)日本船主協会副会長 |
| | 江口 光三 | 川崎汽船株式会社取締役 |
| | 鏡 敏弘 | 株式会社商船三井専務執行役員 |
| | 栢原 信郎 | 国際船員労務協会会長 |
| | 藤井 治 | 新日本石油タンカー株式会社常務取締役 |
| | 萬治 隆生 | 日本郵船株式会社代表取締役・専務経営委員 |
| | 森田 豪治 | 三光汽船株式会社取締役副社長 |
| | 伊川 重夫 | オーシャン東九フェリー株式会社海務部長 |
| | 上窪 良和 | 第一船舶株式会社代表取締役社長 |
| | 木許 作太 | 日本内航海運組合総連合会船員政策委員長 |
| | 羽山 憲夫 | 川崎近海汽船株式会社常務取締役 |
| | 藤岡 宗一 | 上野トランスティック株式会社執行役員 |
| | 真木 克朗 | 日本内航海運組合総連合会会長 |

| | | |
|--------|--------------|----------------------|
| | 三木 孝幸 | 三洋海運株式会社代表取締役社長 |
| ◎教育機関 | 小川 征克 | (独)航海訓練所理事長 |
| | 久保 雅義 | 神戸大学海事科学部長 |
| | 小堀 欣平 | (独)海技教育機構理事長 |
| | 藤田 稔彦 | 東京海洋大学海洋工学部長 |
| | 堀籠 教夫 | 広島商船高等専門学校長 |
| ◎関係団体 | 勝野 良平 | (財)船員教育振興協会理事長 |
| | 黒田不二夫 | (財)日本海技協会専務理事 |
| ◎労働組合 | 池田 秀男 | 全日本海員組合国際局長 |
| | (平山 誠一 | 全日本海員組合国際汽船局長) |
| | 三尾 勝 | 全日本海員組合国内局長 |
| | (馬越 洋造 | 全日本海員組合沿海局長) |
| | 三宅 隆 | 全日本海員組合中央執行委員 |
| | (三尾 勝 | 全日本海員組合政策教宣局長) |
| ◎学識経験者 | 野川 忍 | 東京学芸大学教授 |
| | 羽原 敬二 | 関西大学商学部教授 |
| ○宮下 國生 | 大阪産業大学経営学部教授 | |
| ◎国土交通省 | 富士原康一 | 海事局長 |
| | (星野 茂夫 | 同上) |
| | 春成 誠 | 海事局次長 |
| | (富士原康一 | 同上) |
| | 大野 裕夫 | 大臣官房審議官 (海事・港湾) |
| | (小野 芳清 | 同上) |
| | 長谷部正道 | 大臣官房参事官 (海事) |
| | (飯塚 裕 | 同上) |
| | 大塚 洋 | 海事局内航課長 |
| | (長谷川伸一 | 海事局国内貨物課長) |
| | (岡田 光彦 | 海事局国内旅客課長) |
| | 持永 秀毅 | 海事局運航労務課長 |
| | (後藤 洋志 | 海事局船員労働環境課長) |
| | 村上 玉樹 | 海事局船員政策課長 (事務局) |
| | 金田 章治 | 海事局船員政策課船員教育室長 (〃) |
| | (藤井 照久 | 同上) |
| | 天谷 直昭 | 海事局海技資格課長 |
| | (羽尾 一郎 | 同上) |

[注] () 内は前任者



WTO海運自由化交渉の現状 と今後の展望について

国土交通省海事局外航課
国際機関条約対策室長

石原 彰

1. 海運サービスのおかれている現状

WTO (World Trade Organization: 世界貿易機関、本部はスイスのジュネーブ) では、モノやサービスなどの貿易のルールを決めて、貿易に関する国際紛争を解決したり、関税や輸入条件を減らしたり無くしたりといった貿易の自由化を推進するための交渉をしたりしています。世界の多くの国々で貿易の自由化を進めることにより、各国の輸出入量が増大し、多くのビジネスチャンスが切り開かれ、世界経済の活性化につながります。

モノの輸出入の場合には主に関税が貿易障壁になりますが、海運のようなサービス分野においては、関税という概念がそもそも存在しておらず、むしろ貿易相手国の国内規制がサービスを提供する上での障壁（海運の場合では、海運会社が現地法人や代理店を設立する際の外国資本参入制限、政府貨物等特定の貨物の自国船籍への留保等）となっています。サービス分野ではどの国でも様々な規制がかけられていますが、貿易制限的な性格を有する不必要な規制を出来るだけ自由化しているというのがサービス貿易の自由化です。

サービス貿易の自由化を実現する上でのルールを定めた“サービス貿易一般協定 (GATS: General Agreement on Trade in Services)”というものがあります。この中に、第三国に与える待遇と同じ待遇を他の WTO 加盟国全てに等しく与えなければならないという“最恵国待遇 (MFN: Most-Favoured-Nation Treatment)”の原則が義務として規定されています。これにより、各国平等な条件の下で自由に競争が出来ることとなります。また、GATS



石原 彰氏

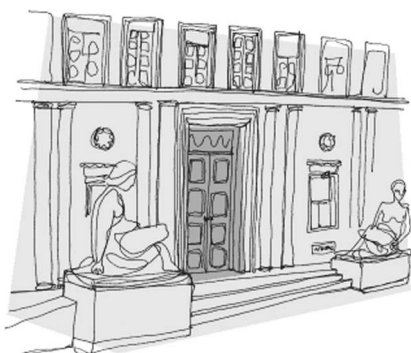
における重要なものとして、“市場アクセス (MA: Market Access)”と“内国民待遇 (NT: National Treatment)”があります。“市場アクセス”は外国のサービス提供者による市場参入に関してできるだけ制約をなくすことを、また、“内国民待遇”は自国のサービス提供者と外国のサービス提供者の間に差を設けないこと (内外無差別) を主旨としたものです。しかしながら、各国ともそれぞれの国内制度等により、“市場アクセス”と“内国民待遇”に関し多かれ少なかれ何らかの制限を有しているのが実情です。これらの制限は“約束表” (GATS に添付されている表) に記載され各国は約束表に記載した以上の制限を外国のサービス提供者に課すことはできないことになっています。

ところで、海運サービスは、過去のウルグアイ・ラウンド及びその後の継続交渉において自由化交渉が整わなかったため、“最恵国待遇”の原則を停止させており、また、“市場アクセス”及び“内国民待遇”に関しても各国の約束は極めて低いレベルに留まっています。これは、海運が世界貿易

の殆どを担っていることを考えれば由々しき事態とも言えます。

2. WTO での海運自由化交渉の意味合い

いわゆる「海運自由の原則」は、歴史的に、自由主義と保護主義のせめぎ合いの中でその確立が求められてきたと思います。WTOでの交渉の結果GATSに海運サービスが名実ともに組み込まれることは、「海運自由の原則」を求めていく旨の明文の国際約束が多数国間で形成されることであると理解し得ると思います。



WTO 本部の入口

GATS に添付される約束表において、海運サービスに関して各国が有している“市場アクセス”や“内国民待遇”に係る制限が示されますが、将来定期的に行われる自由化交渉で一層高い水準の自由化（すなわち制限の緩和・撤廃）を求めることとなります（これを GATS では“漸進的自由化”と呼んでいます）。また、“最恵国待遇”の原則により、特定の国に対する優遇措置は全加盟国に広げられることになり全体の自由化レベルが引き上がることとなります。

このように、GATSには自由化を一層推し進めるメカニズムが内臓されているので、海運の自由に関しても世界は自由化推進の方向に力が働いていくことが期待されます。

3. 海運自由化交渉の現状と今後の見通し

現在のサービス貿易自由化交渉は2000年1月に開始され、2001年11月よりドーハ・ラウンドの一分野として、交渉を行っています。今次ラウンド

交渉は、海運を含むサービス貿易分野の自由化交渉と鉱工業品や農業分野の自由化交渉を一括して合意（シングルアンダーテイキング）することとされています。これは、ある分野でメリットは少なくとも他の分野でメリットを享受でき全体としてメリットがあれば交渉が進展することが期待されています。また、サービス貿易分野の自由化交渉は、リクエスト（自由化要求）・オファー（自由化約束）方式により進められており、主に二国間協議を通じて、実質的な自由化交渉が進められています。

海運分野に関しては、2000年7月、我が国のイニシアチブにより、海運自由化に関心が高いWTO加盟国間で海運自由化交渉促進のための意見交換を行う場として「海運フレンズ」(*1)を設置し、以降、WTOサービス交渉のタイミングに合わせて、フレンズ会合を主宰し、活発な議論を重ねてきています。海運自由化交渉への積極的参加及び自由化約束を促すため、これまで海運フレンズでは、共同声明をサービス貿易理事会に数回に亘って提出したり、海運自由化セミナーを開催したりしてきました。

2005年12月に開催されたWTO閣僚会議（香港）での合意に基づき、2006年2月には、海運フレンズ加盟の14カ国を代表して議長国である我が国より、米国、ASEAN加盟国等計26カ国(*2)に対して、海運市場の自由化約束を行うことを要求することを内容とした“海運分野における複数国間（プल्ली）交渉のための共同自由化要望書（海運プल्ली



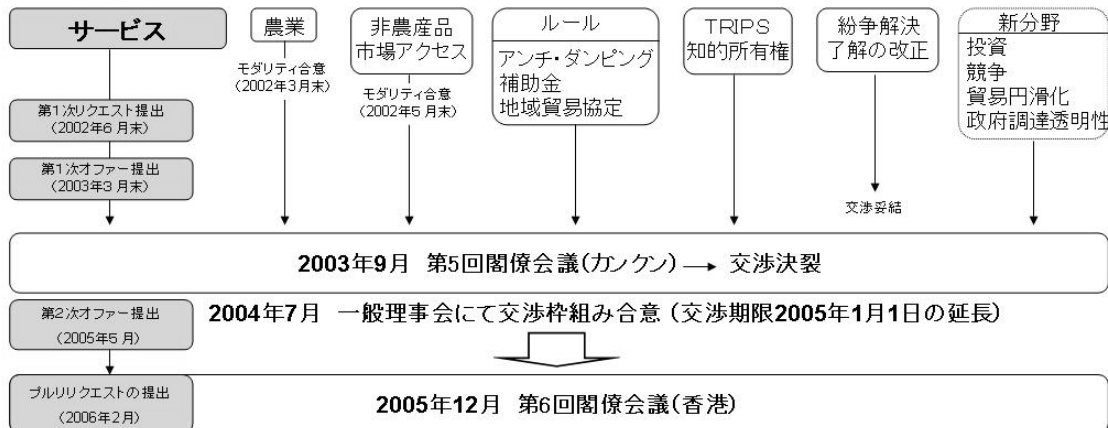
WTO 会議場

WTOドーハ・ラウンド(全体スケジュール)

(2000年1月 サービス貿易自由化交渉開始)

2001年11月 第4回閣僚会議(ドーハ)

2002年2月1日 第1回貿易交渉委員会(TNC)にて7分野の交渉グループを設置



G6 閣僚会議の結果、交渉中断(2006年7月)

本格的な交渉再開(2007年1月)

交渉妥結?

・リクエスト)”を提出し、同年3月には第1回目のプリア交渉が行われ、多くの国からオファーの改善に向けて努力する等プリア・リクエストに対して肯定的な反応が示されました。

その後、農業分野の交渉決裂により、ラウンド交渉全体が一時凍結されていましたが、本年1月に交渉が再開され、4月には第3回目のプリア交渉が行われ、被リクエスト国からオファー改善の具体的な内容についての示唆がなされる等一定の成果がありました。

現在、この7月中に大枠で合意し年内に妥結するとの方向で調整が進められており、交渉は大詰めを迎えているところです。

先に述べたとおり、今次ラウンド交渉はシングルアンダーテイキング方式となっているため、海運分野、サービス貿易分野だけでなく、農業、鉱工業品の自由化交渉と全体のパッケージとして交渉をまとめていくこととなります。このため、必ずしも全ての国が海運分野で高いレベルの自由化約束をするとは限りません。

しかしながら、今次交渉が妥結すれば、海運分野も晴れて WTO GATS の枠組みに組み込まれることとなり、平等な競争条件が担保されるのみならず、各国が海運分野の約束を行うことにより各国の規制の透明性が向上し、さらに、今後一層の自由化約束が求められていくこと（「海運自由の原則」の追求）により、我が国をはじめとする多くの海運国にとって、大きなメリットになることと思います。

このため、今次交渉で海運サービスも含めたかたちで交渉を妥結すべく、最大限の努力をしているところです。皆様方のご理解・ご支援を賜れば幸いです。

* 1 海運フレンズの加盟国・地域は2007年5月現在、次の14カ国：豪州、カナダ、中国、EC、香港、アイスランド、日本(議長国)、韓国、メキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スイス及び台湾

* 2 アルゼンチン、ブラジル、ブルネイ、チリ、中国、クロアチア、コロンビア、エジプト、グルジア、インド、インドネシア、クウェート、マレーシア、モロッコ、ナイジェリア、パキスタン、ペルー、フィリピン、カタール、南アフリカ、タイ、トルコ、アラブ首長国連邦、米国、ウルグアイ

トン数標準税制導入に向けて大きな弾み

—当協会他が講演会・懇親会を開催—

当協会と外航オーナーズ協会は、2007年5月17日、海運クラブで「今後の外航海運政策～海事社会とトン数標準税制」と題して講演会を開催、引き続き懇親会を開催した。（当日のプログラムは【資料】のとおり。）

講演会では、まず、衛藤征士郎自民党衆議院議員が基調講演を行い、国際競争力強化の観点からトン数標準税制の導入の必要性を訴えるとともに、財務当局によってトン数標準税制（以下「トン数税制」）に種々の制限が加えられる案が示されていることについては、同議員が委員長を務める自民党海運・造船対策特別委員会や会長を務める海事立国推進議員連盟としても「手抜かりのない対応をした」との心強い発言があり、使い勝手のよいトン数税制導入への決意が示された。

引き続き、富士原康一国土交通省海事局長が講演に立ち、トン数税制導入等について検討している交通政策審議会関連部会の進捗状況等について説明を行った。

最後に、鈴木邦雄当協会会長が講演し、トン数税制を導入している諸外国海運との競争力格差などについて実例を挙げて説明したうえで、使い勝手のよいトン数税制の導入を強く訴えた。

講演会には、当協会および外航オーナーズ協会会員をはじめ、国会議員、国土交通省、関係団体、プレス関係者等定員を超える240名が参加、講演に熱心に耳を傾けていた。

講演会に引き続き、「トン数標準税制導入に向けて」と題した懇親会を開催、国会議員本人74名、同代理39名を含め関係者302名の参加を得た。出席の国会議員からは、トン数税制導入に向けて激励や決意のご挨拶をいただき、同税制導入に大きな弾みのつく会合となった。

（総務部：石川）



▲基調講演を行う衛藤征士郎衆議院議員



▲講演会会場風景



▲講演する富士原康一国土交通省海事局長



▲講演する鈴木邦雄当協会会長



▲懇親会で挨拶する衛藤征士郎衆議院議員



▲懇親会で乾杯の首頭をとる金子一義衆議院議員

【資料】 講演会・懇親会プログラム

今後の外航海運政策～海事社会とトン数標準税制～

日 時：平成19年5月17日（木）
 場 所：海運ビル2階ホール
 主 催：日本船主協会、外航オーナーズ協会

【第一部 講演会】

| | | | |
|-------------|------|-----------|---------|
| 15：30 | 開 会 | | |
| 15：40～16：00 | 基調講演 | 自民党衆議院議員 | 衛藤征士郎先生 |
| 16：00～16：30 | 講演 1 | 国土交通省海事局長 | 富士原康一殿 |
| 16：30～16：40 | 休 憩 | | |
| 16：40～17：00 | 講演 2 | 日本船主協会会長 | 鈴木 邦雄 |

【第二部 懇親会】

17：20～19：00 関係国会議員との懇親会・意見交換会（立食形式）

メンバー紹介

No.6 川崎汽船株式会社

主要データ

会社概要

会社名：川崎汽船株式会社
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.
("K" LINE)

設立：1919年(大正8年)4月5日

資本金：393億5,684万円

代表取締役社長：前川 弘幸

本社所在地：〒105-8421 東京都港区西新橋1丁目
2番9号(日比谷セントラルビル)

本店所在地：〒650-0024 神戸市中央区海岸通8番
(神港ビル)

事業内容：海上運送業、損害保険代理店、倉庫業、陸上運送業、陸海空通し運送業

従業員数：582名(陸員425名、海員157名)
*他社への出向者を除く

グループ会社：川崎近海汽船(株)、太洋日本汽船(株)、
(株)タイトーコーポレーション、日東



▲本社の入居する日比谷セントラルビル外観



▲代表取締役社長 前川弘幸



▲ロゴマーク



▲ファンネルマーク

物流(株)、ケイラインロジスティクス(株)等220社(国内26社、海外194社)

グループ従業員数：7,041名

発行済株式数：620,978,336株

株主数：29,523名

主要株主：日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社、日本マスタートラスト信託銀行株式会社、みずほ信託退職給付信託川崎重工業口再信託受託者資産管理サービス信託、東京海上日動火災保険株式会社、株式会社損害保険ジャパン、JFEスチール株式会社、日本生命保険相互会社、株式会社みずほコーポレート銀行 等

株式上場：東京、大阪、名古屋、福岡

企業理念

“K”LINEグループは、海運業を中核とする海運企業グループとして、安全運航と環境保全に努め、お客様のニーズに全力で応え、サービス品質の向上を通じ、世界の人々の豊かな生活の実現に貢献します。

歴史

- 1919年 川崎汽船設立
- 1951年 日本／バンコク定期航路開設を皮切りに、以後急速な主要定期航路の再開／新設に進む
- 1957年 油槽船「富士川丸」を建造、油槽船隊の整備に着手
- 1960年 鉄鉱石船「富久川丸」を建造、専用船隊の整備に着手
- 1964年 日本海運の集約により飯野汽船を合併、川崎汽船グループの中核会社となる
- 1968年 日本／カリフォルニア航路で当社初のコンテナ船「ごうでんげいとぶりっじ」就航
自動車兼ばら積み専用船「第一とよた丸」を建造、自動車専用船隊の整備に着手
- 1970年 わが国初の自動車専用船(PCC)「第十と

よた丸」竣工

- 1983年 日本籍初のLNG船で当社管理運航の「尾州丸」就航
- 1993年 マニラ船員研修所オープン
- 1994年 電力炭輸送に最適な新型石炭専用船「CORONA ACE」就航
- 2001年 川崎汽船グループ環境憲章発表
- 2002年 (財)日本海事協会からISO14001認証取得
グループのロジスティクス事業強化を目的に“K”Line Total Logistics, LLC(略称KLTL)を設立
- 2006年 川崎航空サービス(株)と(株)ケイロジスティクスが合併しケイラインロジスティクス(株)が誕生

入会日・所属地区

1954年2月5日(阪神地区船主会所属)

所在地&周辺案内

本社が入居している日比谷セントラルビルは、内幸町、霞ヶ関、虎ノ門、新橋の各駅から徒歩3分から10分の圏内にあります。隣接している日比谷シティには数多くの飲食店があり、イベント広場では、ビルの谷間のコンサートのほか、夏のハワイアン・ライブショー、秋の夜能、冬のフットサル等のイベントが行われています。テレビのロケも時々見られます。仕事帰りの一杯にも虎ノ門、新橋が近いので、飲み屋の場所には事欠きません。



組織

株主総会

監査役会

取締役会

東京本社

内部監査室
 監査役付
 CSR・コンプライアンス推進室
 総務・法務グループ
 人事担当役員付 BPI 推進担当
 人事グループ
 IR・広報グループ
 情報システムグループ
 経営企画グループ
 財務グループ
 経理グループ
 新事業推進室
 重量物船事業室
 物流事業推進グループ
 港湾事業グループ
 コンテナ船事業グループ

コンテナ船輸送管理グループ
 ドライバルク海外事業開発室
 鉄鋼原料グループ
 電力炭・製紙原料グループ
 一般不定期船グループ
 自動車船事業グループ
 自動車船営業グループ
 エネルギー資源輸送事業管掌役員付
 LNG グループ
 油槽船グループ
 海事人材グループ
 安全運航グループ
 川崎汽船研修所
 船舶管理統括グループ
 造船計画、環境担当役員付
 造船計画グループ

本店

神戸総務グループ

支店

名古屋支店、関西支店

海外駐在員事務所

北京、マニラ、デュバイ、リオデジャネイロ、ヨハネスブルグ

グループ企業

国内、海外

ホームページ紹介

トップページ画面 (<http://www.kline.co.jp>)



ある社員の海外生活

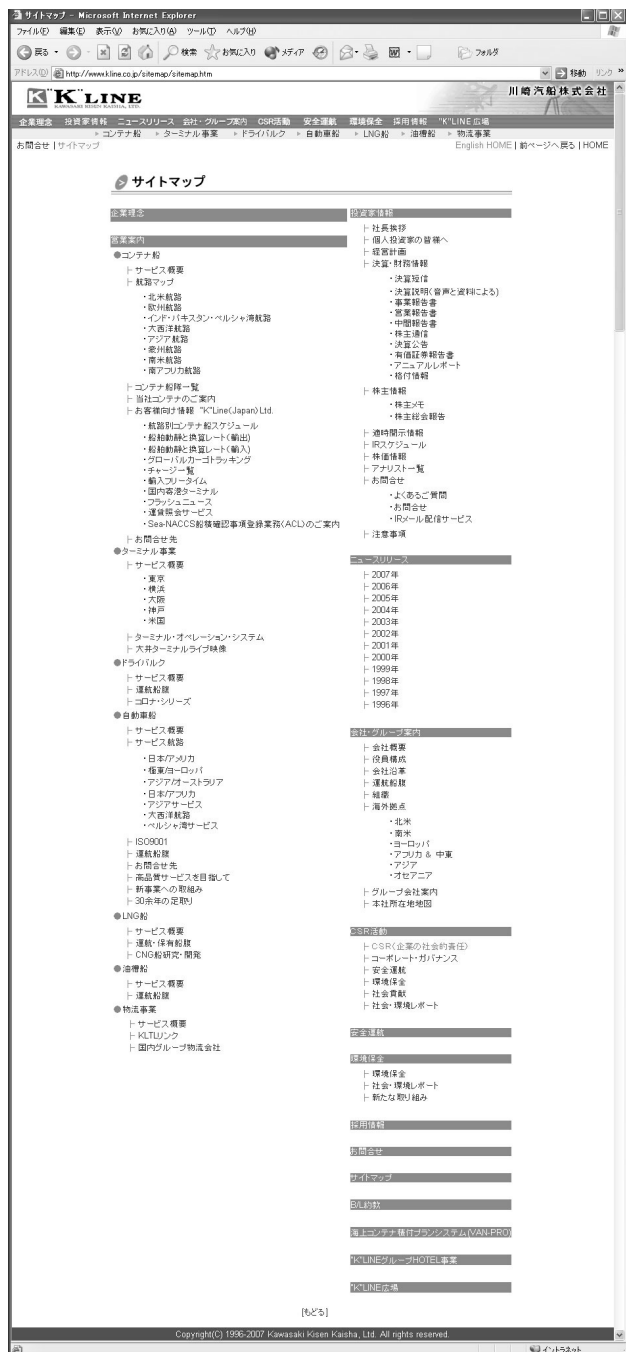
(文：“K” Line (Deutschland) GmbH

プラハ勤務の坂本武司)

チェコ共和国・プラハと聞いてどんなイメージを持たれますか？ 旅行好きの方は古い町並みのある中欧の古都、クラシックの好きな方はスメタナ、お酒の好きな方はビールやワイン、私はプラハと聞いて、ミッション・インポッシブルのテーマ曲付きで、「スパイ」を思いつきました。

私が赴任したのはこれから観光シーズンに入ろうとしていた7月、午後10時を過ぎても夜の気配はなく、映画で見た静けさなんてどこにもなく、むしろ祇園祭り前の京都に似たなんとなく活気づいている感じで、どこに行っても観光客ばかり……。日本人を含むいろいろな人種の観光客で街は溢れ返り、その観光客で生計を立てている良い人にとっても、また悪い人にとっても生活のかけた大事な時期ですので、自然と活気づくのかもし

サイトマップ画面



ているいわば現在進行形の建築博物館です。黄色やオレンジは皆様のイメージ通りの建築物でよく見かけますが、グレーは最も古い部類の建築物や社会主義時代のアパートです。街の色彩は、的確にその時代の背景を表しており、古い建築物だけでなく社会主義時代の建物を見ることでその時代を垣間見ることができます。創造と破壊の文化でも、古いものに対しての価値観だけでなく、使い続けることによって新たな価値観を見出す文化がここにはあります。「建築物」という、目に見えて実際触れることのできるもので、時間の流れを感じることが可能な街です。

市内観光の場合、プラハ城をスタートして、ヨーロッパ最長の石橋であるカレル橋を渡り、旧市街地区に入り、旧市街広場に入るコースで普通に歩けば徒歩で1時間。各名所を見ながら、ぶらぶら歩いても3時間もあれば十分ですので、街の大きさは簡単に想像して頂けるかと思います。観光シーズンは夏なのですが、個人的には12月末から1月にかけてがベスト・シーズンだと思います。人間の渋滞がでる路地を通るよりは、うっすらと雪の積もった路地の方が、この街を感じやすいのではないのでしょうか？

皆さんはチェコ料理ってどんなものかご存知でしょうか？ 海のないチェコではやはり魚料理は少なく、肉料理中心です。ビール消費量世界一位（国別一人あたり）であるチェコはほとんどの料理がビールに合う味付けとなっており、私にはかなり塩辛く感じます。チェコ独特の家庭料理と言え

れません。

プラハという街を色で表すならどのような色を想像されるでしょうか？ 私の場合は色褪せた黄色やオレンジ、それにグレーが点在している街です。プラハの街は9世紀の創建より20世紀の大戦の戦火を免れ、社会主義時代を経て、現在に至っ

ば、プラムオラークといって、すり下ろしたジャガイモに小麦粉、卵、牛乳などを混ぜて作った、ジャガイモでつくったお好み焼きのような料理があります。

(当社社内報より抜粋)

ギリシャ船主協会首脳が当協会を訪問

ギリシャ船主協会（The Union of Greek Shipowners: UGS）の Nicos D Efthymiou 会長、John C Lyras 理事（UGS 前会長）、George Koltsidopoulos 法律顧問が6月13日（火）に当協会を表敬訪問し、鈴木邦雄当協会会長および前川弘幸同副会長（同副会長は6月29日の当協会第60回通常総会において次期会長に選任される予定）と海運業界を取り巻く諸問題について意見交換した。

会合では、昨今の海運市況について意見交換した後、ギリシャ関係船舶のマラッカ・シンガポール海峡通航量が、わが国関係船舶の同通航量に次いで多いことを踏まえ、当協会より同海峡における航行安全確保・環境保全に向けた関係者の責任分担に係るスキームの必要性に関して理解を求めた。

また、EUが海運に係る地域規制の導入を進めていることについて議論し、海運関連規制は地域的に実施されるのではなく、IMO 等の国際機関により世界的な枠組みで導入されるべきとされた。

さらに、船体構造問題について意見交換した他、2005年に活動休止状態となった OECD 海運委員会の後継組織問題も取り上げられ、CSG*が同委の役割を引き



▲UGS と当協会の会合風景

き継ぐような形で、国際海運政策を協議するフォーラムとなるのが好ましいとの意見で一致した。

最後に、伝統的航海国の両船主協会が、健全かつ持続的な海運業界の成長に向けて良好な関係を維持していくことを確認して終了した。

（企画部：中村）

*CSG（Consultative Shipping Group：先進14ヶ国海運当局間会合）

CSG は、日本、欧州諸国および EC の海運当局により構成され、海運自由の立場から、米国、開発途上国による保護主義的な海運政策等への対応に関する意見交換・調整等を行う協議グループ。近年では、海運通商政策のみならず、環境・安全問題等協議事項はより広範なものとなっている。



7 IMO シップリサイクリング WG 中間会合がロンドンにて開催された。

11 (P.10海運ニュース参照)

日

14 アジア・ゲートウェイ戦略会議「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」の第3回（最終）会合が開催され、「貿易手続改革プログラム」が承認された。

14 海難残骸物除去条約の外交会議がケニアのナイロビにて開催され、同条約が採択された。

18 条約は10カ国が批准した日の12ヵ月後に発効する。(P.15海運ニュース参照)

日

16 国土交通省は、2006年度に開催された「船員教育のあり方に関する検討会」の報告書を公表した。(P.17海運ニュース参照)

18 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3回会合が開催された。

24 交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会の第3回会合が開催された。

日

24 交通政策審議会港湾分科会（分科会長：黒田勝彦・神戸大学名誉教授）の第25回会合が開催され、今後の港湾政策のあり方についての中間報告案について検討がなされた。

25 国土交通省は、24日にブルガリア運輸省と日本籍船に配乗するブルガリア人の海技資格証明書を承認する取り決めに締結したと発表した。日本籍船に配乗する外国人の海技資格証明書を承認するのはフィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア、クロアチア、ルーマニアに次いで9カ国目となる。

28 アジア船主フォーラム (ASF) 第16回総会が釜山にて開催された。

30 (P.2海運ニュース参照)

日

31 「自民党政務調査会 海運・造船対策特別委員会」および第2回「海事立国推進議員連盟」の合同部会が開催された。

日



船協だより

5月の定例理事会の様様

(5月23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

労政委員会

1. 第3回 IBF 交渉

海上安全・環境委員会

1. 第2回 IMO シップリサイクル作業部会中間合
合 (ISRWG 2) の模様について
2. ASF シップリサイクリング委員会第10回会合

内航部会

1. 内航海運における船員不足問題

公布法令 (5月)

- ④ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律 (法律第62号、平成19年5月30日公布)
- ④ 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173号、平成19年5月30日公布、施行)

国際会議の予定 (7月)

会議名：IMO第56回海洋環境保護委員会 (MEPC)

日 程：7月9日～13日

場 所：ロンドン

会議名：IMO第53回航行安全小委員会 (NAV)

日 程：7月23日～27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 |
| 2006年 5月 | 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 | 5,885 | 1,628 | 10.3 | 0.2 |
| 4 | 6,633 | 5,710 | 923 | 8.2 | 3.5 |

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 6月 | 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 |
| 5 | 120.73 | 119.55 | 121.70 |

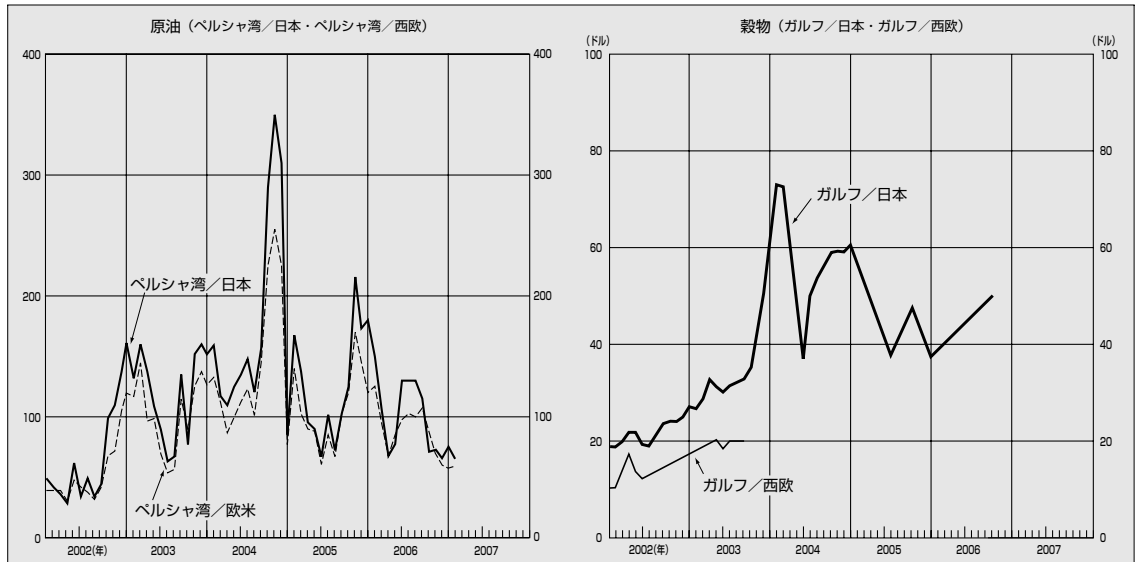
(注) 財務省貿易統計による。

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 |
| 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 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 |
| 5 | 5,560 | 70 | 5,490 | 1,790 | 350 | 0 | 3,350 | 0 | 0 | 0 | 23,402 | 9,479 |

(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 | | |

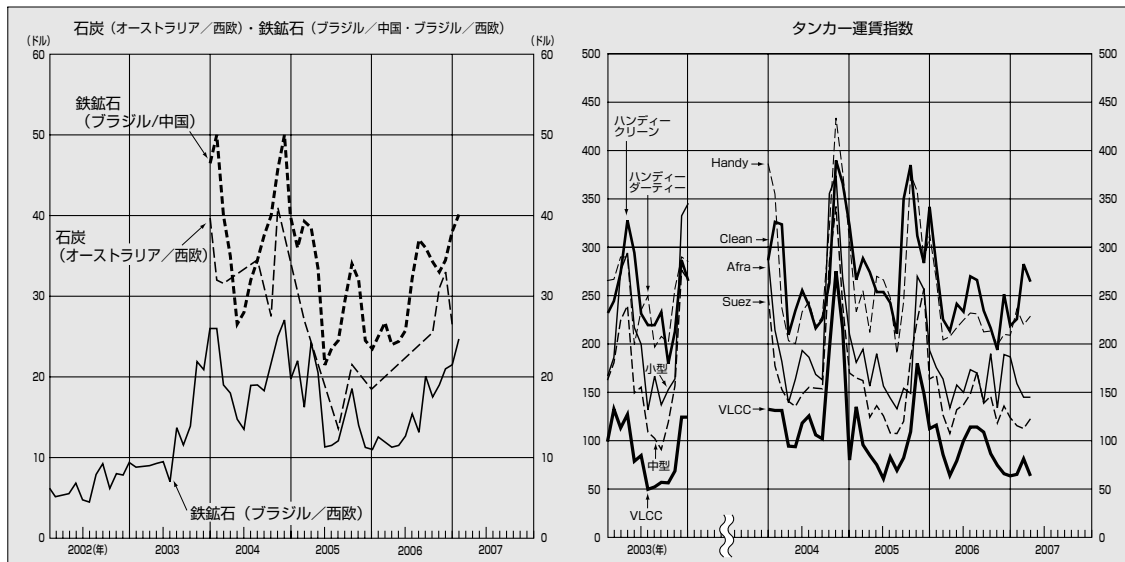
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

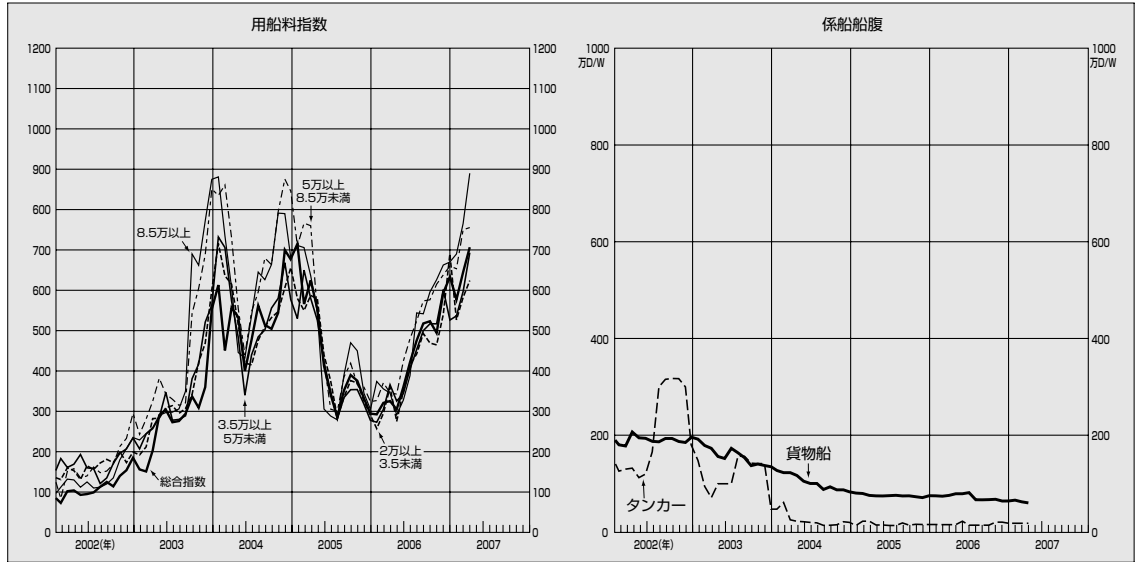
| 月次 | オーストラリア/西欧(石炭) | | | | ブラジル/中国(鉄鉱石) | | | | ブラジル/西欧(鉄鉱石) | | | |
|----|----------------|-------|------|-------|--------------|-------|-------|-------|--------------|-------|------|----|
| | 2006 | | 2007 | | 2006 | | 2007 | | 2006 | | 2007 | |
| | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 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 | | |
| 2 | — | — | | — | 24.99 | 21.00 | 40.25 | 38.00 | | 12.50 | | |
| 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 | 63 | 122 | 145 | 229 | 264 |
| 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・ターティ: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 | 0 | 623 | 693 | 756 | 891 | 707 | 5,782 |
| 5 | 533 | 3,452 | 552 | 3,737 | 304 | 2,495 | | | | | | | 6,521 |
| 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 | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 隻数 | 千G/T | 千D/W | 隻数 | 千G/T | 千D/W |
| 1 | 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 | 151 | 610 | 602 | 34 | 126 | 190 |
| 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

最近、古代、飛鳥時代に関するニュース、番組などがよく目につく。そのなかで特に、今年2月、蘇我蝦夷・入鹿の邸宅のあった甘樫丘において、一昨年建物群が発見された近くで7世紀前半頃の大規模な整地跡と中小の建物群が発見されたとのニュースは、今回も蘇我氏のものとは特定されなかったものの、大化の改新・蘇我本宗家滅亡など歴史上の物語の場所として是非一度行ってみたいと思っただけに、改めて自分の目で見なくてはという気持ちがふつふつとわいてきた。そして、4月の連休に愛知の実家に帰った折に日帰りではあるが飛鳥地方に行ってきた。折角行くのであれば、行きたいところは多くあったのだが、余り時間もないため古代で大和というのであればまずは卑弥呼であろうと、近畿説において卑弥呼の墓といわれている箸墓古墳に向かった。この古墳は3世紀後半に作られたという全長約280メートルの古墳で、三輪の大物主神（大神神社の祭神）の妻である倭迹迹日百襲姫の墓とされており、伝説の卑弥呼の墓といわれているが、説の1つとはいえ有名な伝説上の人物の雄大な墓実物そのものが眼前にある、というそのことに大和地方の歴史の重みをつくづく体感した。

次に向かったのは、今回の目的地の甘樫丘である。ここは、大化の改新・蘇我滅亡の舞台で、私

にとっては論文・歴史書・小説などの書物を通してではあるが、ある意味よく知った気になっている場所であり、一方現実にある場所というよりは、かつてそこに存在した場所というイメージが強いところであった。実際甘樫丘に行ってみると、そこには公園として整備されている丘が存在し大変便利になっていた。しかし、やはり丘そのものは多分かつてと同じであり、展望台となっている頂上からの眺めは、眼下に飛鳥寺、伝飛鳥板蓋宮など多数の当時の中核であった遺跡・建物を一望でき、遠くには耳成山・畝傍山・天香久山の大和三山を望み、少し想像力を働かすだけで何故ここが当時の歴史上の舞台となったのかが実感できる。それこそ百聞は一見にしかずである。

ここに居を構えていた入鹿という人物は、日本書記においてその専横ぶりから大化の改新の一因となった悪臣として伝えられているが、近年の研究では政治家としては優秀であったとの説もある。当時、甘樫丘の頂きから、遠くより影響力を増しつつある大唐や朝鮮半島の動向を見つづどのようにならば国家を動かしていたのか、彼らは何を見、何を考えていたのか、まだまだ謎が多いだけに今後の発掘での新たな発見がたのしみである。

第一中央汽船株式会社

総務グループ部長 加藤 和男

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

前号に関連して。先日、「東京ミッドタウン」を散策してきました。

街開きから約2ヶ月、平日午後の新名所は一部店舗の行列を除き大混雑もなく（週末はわかりませんが…）、オフィスの人々と自分を含めた物見遊山の人々が闊歩する緑豊かな街でした。美術館・ファッション雑貨・レストラン等が充実し休日にも楽しめる所が多く、弊会オフィス周囲の従来型？ビジネスタウンである赤坂・麹町・永田町の足音も響くような週末の静けさを思うと、「棲み分け」や「垣根」が無くなってきているのだなぁと感じます。

近年の様々な改革や状況の変化で、弊会の業務でも色々な形で社外との連携が以前より増えつつあります。New Spotのように「バリアフリー」が良い変化をもたらすことを期待するばかりです。（MN）

せんきょう6月号 No. 563 (Vol. 48 No. 3)

発行●平成19年6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)

