

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2007
11

●No.568●

海運ニュース

上半期の海賊事件報告件数 横ばいなるも凶悪化

—2007年上半期IMB 海賊レポートの概要—



せんきょう

11
NOVEMBER 2007

■巻頭言 1

ノルウェーのある一日

日本船主協会 常任理事 三光汽船株式会社 代表取締役社長■松井 毅

■海運ニュース 2

■国際会議レポート 2

1. ボイドスペースの塗装基準、非強制要件として採択される
—IMO第83回海上安全委員会(MSC)の模様について—
2. HNS条約のフォーカス・グループ設置を決定
—IMO第93回法律委員会(LEG)等の模様—
3. 既存船に対するNOx規制案が2つのオプションに纏まる
—IMOばら積み液体・ガス小委員会(BLG)
大気汚染防止作業部会第2回中間会合の模様について—

■内外情報 10

1. 欧州共同体(EU)が将来の統合海洋政策を発表
—EUブルーペーパーの概要について—
2. 欧州委員会 EU競争法ガイドライン案(定期船・不定期船)を公表
—当協会、ガイドライン案に関するコメントを提出—
3. 当協会CO₂排出削減目標引き上げ
—日本経団連・環境自主行動計画フォローアップ—
4. 上半期の海賊事件報告件数 横ばいなるも凶悪化
—2007年上半年期IMB海賊レポートの概要—

■各種調査・報告書欄 21

EUの統合海事政策のための青書

("The Blue Book")および活動計画について

海洋政策研究財団 主任研究員■今井義久

■出来事から思うこと No. 6 29

株式投資と宝くじ

野村證券 金融経済研究所 企業調査部 シニアアナリスト■村山 誠

■船の紹介 32

旭丸／旭海運株式会社

海運日誌(10月)	35	海運統計	37
船協だより	36	編集雑感	表紙3

■囲み記事

- ・海運PRパンフレット「Shipping Now 2007」の発行 28
- ・京浜地区船主会講演会を開催 34
- ・国土交通省が「ネガティブ情報等検索サイト」を開設 36

ノルウェーのある一日

日本船主協会 常任理事
三光汽船株式会社 代表取締役社長

松井 毅



先般、大手P&Iクラブの一つであるGARDの理事会に出席するため、欧州に出張しました。当社はGARDと40年間の関係を有し、現在も管理船の約4分の1に当たる10隻を船主加入として付保し、更に多数の用船船舶を用船者加入として付保しています。

このクラブの本拠はノルウェーの首都オスロから車で約4時間ほど南に下ったアレンドールという小さな町にありますが、1907年に設立され、今年は丁度100周年にあたる事から、祝賀会を兼ね、世界中から関係者が1000人以上も集まり、盛大なお祝いを致しました。

1907年といえば、日露戦争が終わったのが1905年ですから、その直後に開設されたことになります。それでも、英国ではBritannia P&Iが1855年、UK P&Iが1869年に設立されているのでどちらかというと言い過ぎですが、海運業の歴史の違いとは言え、今様に言えば船主としてのリスクマネジメントの考え方が進んでいたんだなと感じざるを得ません。

会場には船主と海事関係者など多くの代表者クラスの方々がお見えになり、様々な意見交換ができました。「ドライ・バルクの好調なマーケットはいつまで続くのか?」、「中国は一体どうなるのか?」などの内容ですが、決まって「2008年は良いだろう。しかし、それ以降は分からない。」との意見でした。なぜ分からないかという、欧州から見た極東アジアは、「Far East」と言われているくらいですから、遠過ぎて良く分からない。もっとも我々日本人でさえ、隣の中国は良く分からないので

すから、ましてや欧州の人々からすれば中国がどうなるか見当もつかないということでしょう。また、現在の船舶発注残高がタンカーでは現船腹の40%に、バルカーではその45%に達している状況下で、誰もが予測できないというのが実情のようです。

海上の危険に対しては、一般にP&Iを含めて保険が大きな役割を演じてきましたが、市況の変化というリスクに世界の船主は今どのように対処しているのか大変興味深い事柄でした。自らが望む期待感と裏腹に将来起こりうるリスクを加味したポートフォリオを目指して積極的に中古船市場に参加し、それによって得た利益を丸ごと貯え、来るべき不況に備えるということです。実際、この日の船主たちは、どちらに変化しても大丈夫といった態度で余裕すら伺えたものでした。確かに、中古船市場で売買されているタンカー、バルカーの隻数・トン数は、ここ数年の平均では新造船の引き渡しを上回っていることは明らかです。長期間保有し、将来の含みを安全弁とした考えと対極にあると言えます。これら船主の経済活動の下支えとなっている税制にトン数標準税制がありますが、この税制は1996年以降欧米諸国、韓国など多くの国に導入され、一般化してきたもので、世界単一の海運市場にあって現在の史上稀な好況下、制度差による圧倒的な蓄積でもって非導入国の船主に迫ってくるのだらうかと、彼らの思考と行動様式に改めて身の引き締まる思いをした貴重な一日でありました。



海運ニュース

●国際会議レポート●

1 ボイドスペースの塗装基準、非強制要件として採択される —IMO第83回海上安全委員会(MSC)の様態について—

国際海事機関（IMO）の第83回海上安全委員会（MSC83）が、2007年10月3日から12日まで、コペンハーゲン（デンマーク）にて開催され、ボイドスペース（主に貨物を積載する区画と外板との間に位置する空所を指す）の保護塗装要件、ゴールベーススタンダード等について審議が行われた。その概要は以下のとおりである。

1. ボイドスペースの保護塗装要件について

船舶の構造劣化対策の一環として、2007年3月に開催された第50回船舶設計設備小委員会（DE 50）において、油タンカーおよびばら積み貨物船のボイドスペースを対象とした、非強制の塗装性能基準案（本誌2007年4月号P.4参照）が合意されていた。また、同基準案では、スプレー塗装の最低回数についてのみ、「1回塗り」とするか「2回塗り」とするかが合意されておらず、今次会合に対し、その決定および同基準案の採択が要請されていた。

今次会合では、ギリシャより、同基準案の内容

を強化し早期強制化を求める提案文書が提出されていた。今次会合の審議において、同ギリシャ提案を支持する勢力と、わが国をはじめとするDE 50の合意事項を支持する勢力との間で議論は紛糾したが、後者の勢力が多数を占めたことから、同ギリシャ提案は全て否決された。また、スプレー塗装の最低回数については「1回」で決着し、同基準案は内容上の修正は行われず、非強制の塗装性能基準として採択された。

2. ゴールベーススタンダード（GBS）について

現在、MSCの長期課題として、船体の構造基準に一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定する「目標指向型の新造船構造基準（Goal-Based New Ship Construction Standards: GBS）」に関する検討が行われている。同委員会はこれまでの会合において、5段階の階層構造とする枠組み、第1階層（目標）および第2階層（機能要件）の内容等について合意していた（次頁図参照）。また、油タンカーおよびばら積み貨物船を対象として、

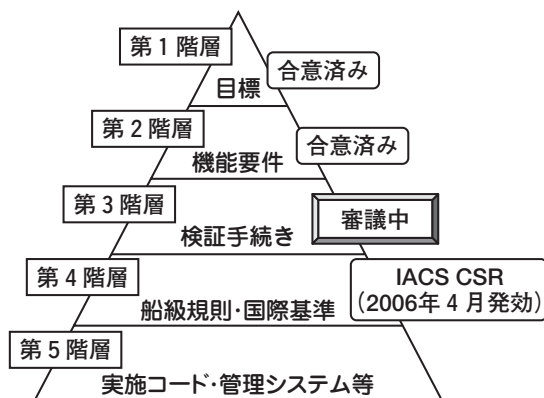
仕様のアプローチ※1に基づく GBS と、セーフティーレベルアプローチ (SLA※2) に基づく GBS を、並行して検討していくこととされていた。

また、2006年12月に開催された MSC82においては、第3階層(検証手続き)の内容※3について審議が行われた結果、専門家グループを設置し、同検証手続きの運用上の問題点等を抽出していくこと(パイロットプロジェクト)が合意された。その後、同プロジェクトにより、第3階層のドラフトが作成され、今次会合に提出されていた。

今次会合において、同プロジェクトにより作成された第3階層の草案を最終化することについて審議が行われた結果、検証手続きの内容が適切であるかどうか、現時点では判断できないとの認識で一致した。そのため、同プロジェクトの第2フェーズとして、IACS(国際船級協会連合)のCSR(共通構造規則)を用いた予行評価を実施した上で、同階層の最終案を作成することが合意された。また、GBSに関する海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正案等については、MSC85における最終化を目標とすることが確認された。

また、SLAに基づくGBSの策定については、MSC82において合意された長期作業計画(本誌2007年1月号P.10参照)に従い、今後も作業を進めるとともに、リスク解析で必要となるデータの整備方法、解析手段の明確化、および Formal Safety Assessment(FSA)※4の利用等に関して、次回 MSC84までに書面審議グループ(CG)による検討を進めることが合意された。

図 現在までに合意されている GBS の枠組み



※1：経験等に基づいて設計寿命や構造強度を明確化し、合理的な仕様を設定する手法

※2：確率や統計に基づいて船舶の許容リスクを明確化し、合理的な安全レベルを定量的に設定する手法

※3：第4階層に位置づけられる船級協会等の規則が、GBSの第1階層「目標」および第2階層「機能要件」に適合しているかどうかを検証するプロセス

※4：リスク評価手法を用いる規則作成手段

3. 旅客船および貨物船の車両積載区画等に対する排水対策について

2006年に発生した RORO 客船の転覆事故は、消火に用いた水が適切に排水されなかったことが原因とも推定されることから、水による消火装置を備えている車両積載区画等に対して、消火水が適切に排水される措置等を義務付ける SOLAS 条約の改正案が、緊急性を要する案件として提出されていた。

今次会合においては、多数が本件の緊急的措置の必要性に合意し、車両積載区画等の排水口がゴミ等によって詰まることを防止する措置を講じること等を強制化する SOLAS 条約の改正案が承認された。また、技術要件の詳細については、2009年までにガイドラインを策定することとされた。

なお、今後検討される具体的な技術要件については、以下をベースとして審議される見込みである。

*車両積載区域等の排水口がゴミ等によって詰まることの無いよう、排水口の周辺に金網を設置すること(新造船および既存船が対象)

*一定の船体傾斜下においても、車両積載区域等の消火水が適切に排水できるシステムとすること(新造船が対象)

4. 船舶長距離識別追跡装置(LRIT)について

船舶長距離識別追跡装置(LRIT:Long Range Identification and Tracking system)とは、衛星を通じて船舶の識別符号や位置情報等を締約国政府に配信することにより、遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とするシステムである。同システムは、2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機として米国より提案されたものであり、2006年5月、IMO

において同システム導入に係る SOLAS 条約改正案が採択された。

同改正案では、国際航海に従事する総トン数300トン以上の船舶に対し、新造船については2008年12月31日以降に、現存船については2008年12月31日以降の最初の無線検査時までには LRIT の設置が義務付けられており、それまでにシステムが構築されるよう検討が進められている。（【下図】参照）

今次会合における LRIT に関する審議は以下のとおりである。

(1) 船上機器の取り扱いについて

船舶が運航に供されている間は、船上の LRIT 関連機器（インマルサットC等）は常時使用可能な状態であることが LRIT の性能基準および機能要件で要求されているが、ギリシャより、修繕中および係船時には、船舶の保安、捜索救助、海洋汚染防止のために LRIT の情報を提供する必要はないとの理由から、船長の判断により LRIT の関連機器を停止（電源断）しても構わないとすることが提案された。これを多数の国が支持した結果、LRIT の性能基準と機能要件に追加す

ることが合意された。

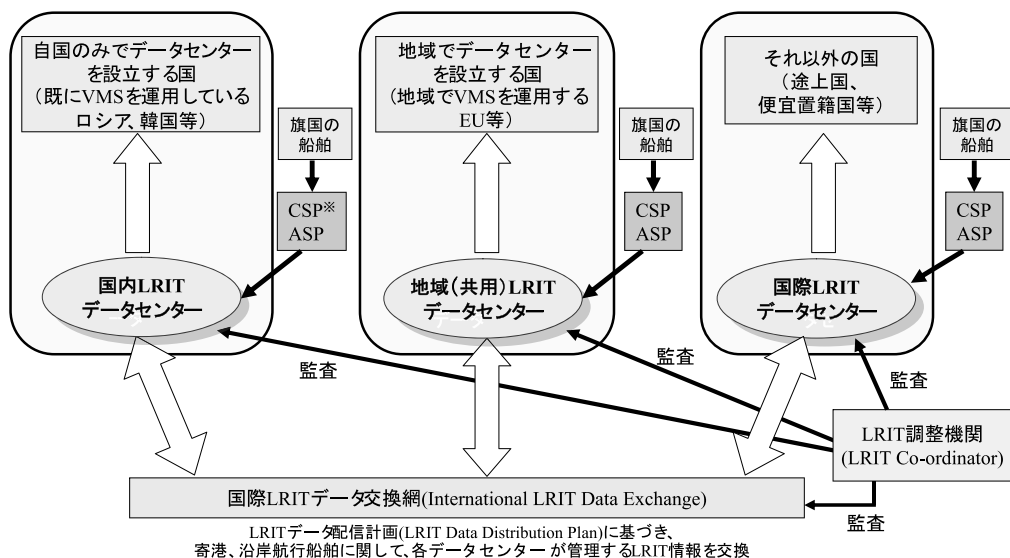
(2) LRIT データの取り扱いについて

国際データセンター（IDC）および国際データ交換網（IDE）は、船舶からの LRIT の情報（船名、位置情報等）を締約国政府へ、あるいは締約国政府がある特定の船舶の情報を要求した場合に、情報の中継を行う機関であるが、IDC および IDE のオペレーターが LRIT の情報を無断で入手し、内容を確認できないようにすることを、LRIT の性能基準と機能要件に追加することが合意された。

(3) 通信費の課金に関する提案

米国は、LRIT の情報を利用する締約国政府のみが通信費を支払い、情報を利用しない締約国政府は支払う必要がないことを今次会合に提案した。これに日本、ブラジルが支持を表明し、中国、パナマ、マーシャル諸島、キプロス、ギリシャ、シンガポールなど多数の国が慎重に検討すべきとの立場を表明した。結果として、IDE および IDC 等の設置費用、一件あたりの通信費や課金の請求などについて結論は得られなかった。

LRITシステムの構成



※CSP (Communication Service Provider) 通信サービス事業者
ASP (Application Service Provider) : アプリケーションサービス事業者
船舶-陸上間の通信リンクはCSPが提供し、ASPがLRIT情報を加工してデータセンターに送信

(4) 国際データ交換網 (IDE) の運用

船舶からの情報を旗国、沿岸国のデータセンターとの情報交換を目的とした IDE の設置および運用については、IDE を提供する国が存在しなかったため、米国の暫定的に IDE を運用することで合意した。

(5) 国際データセンター (IDC) の運用

自国で運営する国内データセンター (NDC) や EU などの共同体が地域内で運営する地域データセンター (RDC) を持たない締約国政府は、世界的規模で運営する国際データセンター (IDC) の運用に協力することが2006年5月に承認された IMO 決議書 MSC. 210 (81) で求められている。しかし、今次会合では、IDC の設置および運用については、審議されなかった。

(6) LRIT の運用開始までの計画

今後の作業計画が、以下のとおり決まった。

2008年1月1日 情報の配信に関する試験開始

2008年1月28日 LRIT 作業部会 (計3回)
～4月

2008年7月1日 IDE の試験開始

2008年9月8日 IDE、データセンター、情報
配信の運用試験の開始

5. 今次会合におけるその他の承認要件

- (1) 非常時曳航手順書の船上備え付けについて (本誌2007年4月号P. 3 参照)

全ての船種を対象とした、既存の係留・係船設備を用いて本船を曳航する手段を記載する「非常時曳航手順書」の船上備え付けを義務付ける SOLAS 条約の改正案が、特段の変更無く承認された。なお、同手順書を作成するための指針案については、次回 MSC84 において承認される見込みである。

- (2) 舷梯の点検および検査要件について (本誌2007年4月号P. 3 参照)

船舶に安全に乗下船できるための設備を義務付ける SOLAS 条約の新規則案が、特段の変更無く承認された。なお、同規則で要求される設備の構造・保守および検査に関する指針案については、次回 MSC84 にて承認される見込みである。

- (3) 固定式炭酸ガス消火装置の二段階操作要件の遡及適用について (本誌2007年3月号P. 3 参照)

1994年10月1日以降に船舶に搭載される固定式炭酸ガス (CO₂) 消火装置については、誤操作による炭酸ガスの放出を防止するため、二段階の操作とすることが要求されているが、本要件を既存船へ遡及適用するための SOLAS 条約改正案が合意されていた。

今次会合において、同条約改正案は特段の反対無く承認された。なお、対象となる船舶は、2009年7月1日 (見込み) 以降の最初の入渠日までに対応が必要となる。

(海務部：山崎・山本)

2 HNS条約のフォーカス・グループ設置を決定 —IMO第93回法律委員会(LEG)等の模様—

IMO 第93回法律委員会が2007年10月22日から26日にかけてパナマシティで開催された。主要議題の結果は以下のとおり。

なお、「HNS 条約」については、前週にロンドンで開催された国際油濁補償基金 (IOPC 基金) 第12回総会で法律委員会に先立ち議論が行われており、以下は両会合併せた結果となる。

1. HNS 条約 (HNS Convention)

HNS 条約*は、危険物質および有害物質の海上輸送に関する損害についての責任と補償を規定したもので、1996年に採択されたが未だ発効には至っていない。現在までの批准国は9カ国でそのうち拠出貨物の報告があったのは2カ国にすぎないほか、欧州各国を中心に批准に向けた検討が進められているが、条約を現実に機能させる為には、

解決しておくべき実務的な問題点が多数あり、その解決の目処が立たない限り批准に進めないとの考えも強い。

(1) IOPC 基金総会での議論

IMO 法律委員会の前週にロンドンで開催された IOPC 基金総会において、各国が条約批准に進む妨げとなっている次の三つの問題点について検討を行う「HNSフォーカス・グループ」を IOPC 基金総会の下に設置することが決定された。

- ① LNG 会計への拠出の確保
 - ② 受取人の定義
 - ③ 批准国による拠出貨物の未報告解消の実現
- フォーカス・グループでは、大々的な条約改正は行わないとした上で、上記問題への法的拘束力を持つ解決策を打ち出すための議定書案作成が合意され、今後は2008年3月および6月の IOPC 基金総会時で議定書案を検討した上で、同年10月の IMO 法律委員会での承認を得て、その後速やかに外交会議を開催するタイムテーブルが示された。

(2) IMO 法律委員会での議論

IOPC 基金総会での議論を経て開催された翌週の法律委員会では、前週に結論は出ているものの議論が繰り返されることとなった。

議場では HNS 条約の早期発効の必要性については異論が出されなかったものの、条約の問題点を IMO ではなく IOPC 基金総会で検討すること、およびフォーカス・グループでの議論が、議定書という形で現行条約の改定にまで踏み込みかねないことについては参加国（欧州各国のなかでも）の間で見解が分かれた。

- ① フォーカス・グループでの突っ込んだ議論を支持する派（積極派）
- ノルウェー、英国をはじめ大勢は次の理由からフォーカス・グループでの踏み込んだ検討を支持した。
- ・IOPC 基金総会のイニシアティブは HNS 条約発効のスピードアップに繋がる。
 - ・三つの問題点は現行 HNS 条約の枠組では解決出来ない。

- ・追加基金議定書も IOPC 基金総会で検討されており実績がある。
- ・最終的に IMO 法律委員会での承認を必要としており、排除するものではない。

② フォーカス・グループでの議論を限定すべきと考える派（慎重派）

一方、オランダ、デンマーク等が次の理由から態度を保留またはこれに反論した。

- ・IOPC 基金総会は HNS 条約について早期発効に向けての手続き的・技術的な運用支援を行なう様に IMO から求められているだけであり、条約内容にまで踏み込んで検討するのは与えられた権限を超えている。
- ・議定書の検討はあくまで IMO 法律委員会で行うべきである。
- ・既存の条約締約国および現行規定で批准準備が進んでいる国の立場を危うくする。
- ・問題点は条約発効後に HNS 基金総会を開催し解決を図るべきである。

両者の意見の応酬はあったが、いずれにせよ、フォーカス・グループで議論をし、議定書案の提示を含む結論を次回の IMO 法律委員会に上程するとの IOPC 基金での業務の取り進め方を、IMO として了知した格好である。

上記の慎重派の立場から、IOPC 基金総会で決議されたフォーカス・グループ運営に対する Terms of Reference には、1.1 に「責任分担の体制に基づくこと」、1.3 に「検討の対象は3つの問題点に限定され、条約の大々的な改訂には踏み込まないこと」、1.5 に「既批准国や批准に近い段階にある国の利害へ配慮すること」について規定が設けられている。これらの点については、IMO 法律委員会でも再確認された。

本件に関し、ICSは、現行の枠組での解決が望ましいとしながらも、フォーカス・グループでの検討参加を表明した上で、検討にあたっては、地域的なものではなく国際的な解決策であること、および船主と貨物受取人との責任分担の原則を歪めるべきではないことを強調した。

***HNS 条約発効要件**

- 締約国数12カ国(うち4カ国は船腹量200万 G/T 以上を有する)
- 締約国で前暦年の一般会計抛出貨物量が4,000万トン以上
- 両方の要件が満たされた日から18カ月後に発効

2. 海上犯罪行為 (Maritime Criminal Acts)

本件は、TAJIMA 号事件を受け、日本から外国籍船での犯罪事件の被疑者を速やかに引き渡す方策の必要性を訴えたことに端を発するもので、2004年10月の第89回法律委員会において、CMI(万国海法会)が“海上犯罪行為からの船員および船客を保護する”の解決策としてモデル国内法案を IMO に呈示することとされていた。

今次会合でようやく CMI よりモデル国内法のガイドライン案が提出されたほか、更にインドからは本件を国際条約として規定するべしとして、提案条約案が提出された。両提案文書は異なる性質を有するものであるがこれらが一括して議論された。議論の過程で一部の国が逐条ごとに意見を開陳するケースもあったが、全体としては今後の委員会の正式議題として検討していくことが相応しいか否かということを焦点が絞られた。

議論は、既存の法体制では現実の海上犯罪との間でギャップが存在しており、法律委員会の議題として更なる検討を求める立場と、UNCLOS (国連海洋法条約)や SUA 条約など既存の国際条約および国内法で解決可能であり新たな法手段は不要との立場、また刑事管轄権に係る各国の主権との関係を問題視する意見、必要性を裏付けるだけの海上犯罪の統計データの不在が指摘されるなど、賛否が分かれることとなった。

最終的には現段階では次回以降の法律委員会での正式な議題に格上げして議論を継続するまでには至らず、引き続き“その他”の議題として取り上げることを認める扱いとし、関心国や CMI へ更なる検討を促すに留まった。

3. 船員の公平な取り扱い(Fair Treatment of Seafarers)

「船員の公平な取り扱い」に関するガイドライン

は、寄港国／沿岸国に対し、捜査の公正化と迅速化、不当な拘留の防止、関係者との連絡手段の確保、人権の保護、給料や生活の保証、差別的待遇の防止などが示されているほか、旗国、船員国、船主、船員の夫々に対して、海難事故発生時に船員が公正な取扱いを受けられることを確保することを推奨している。

今次会合では、「船員の公平な取り扱い」の重要性、および、ガイドラインの改正を検討するにあたっては現行ガイドラインで十分な経験を経てからとするのが適当であることを再確認した。これに伴い、ガイドラインの履行状況を監視するため、IMO／ILO 合同作業部会を開催することが合意され、IMO および ILO 事務局へ準備を要請した。

4. IMO 民事責任条約における戦争／テロリスクカバー

テロリスク等保険マーケットが除外している各種リスクは、アテネ条約議定書で留保およびガイドラインに基づく解決策が図られた以外は、これまで正式に委員会の議題にされたことはなかった。

本件について ICS と IG (国際 P&I グループ) は、他の未発効条約においても問題解決を図ることが必要とし、特にバンカー条約**の発効が現実味を帯びていることから早急にコレスポнденス・グループで検討することを提案した。

同提案に対しては、英国、デンマーク等から深刻な問題であり検討の必要があるとの支持を得た(=アテネ条約の例は同条約の独自の解決策であり他に流用することはできない)が、一方で、問題点は認識するが CLC で規定するテロリスクへの保険カバーは確保されており、その他の条約の同種リスクへのカバーもまず保険マーケットであたってみるべきもので、今回の法律委員会での議題である「様々な条約で規定するリスクに対する保険付保を包括的に証明する単一モデル文書の策定」とは関係のない案件として、検討には慎重な意見もだされた。

これら議論を受け、今次会合には文書での提案がなされていないこともあり、コレスポнденス・グループの設置は見送られた。但し、様々な IMO

民事責任条約で要求しているテロリスクをカバーする保険をマーケットで手当てするのに、IG および船主側では依然として問題を抱えており、期近で言えばバンカー条約が発効しても保険が確保できない可能性がある点について、参加者に対して明確な説明がなされた。

**バンカー条約

船舶燃料油による汚染損害の民事責任に関する国際条約で、船主の厳格責任と強制保険を義務付けている。発効要件は、①締約国数18カ国（うち5カ国は船腹量100万 G/T 以上を有する）、②要件が満たされた日から12カ月後に発効。2007年11月現在、批准国数は17カ国。

5. 船員の死傷および遺棄の問題

“船員の死傷および遺棄に関する責任および補償に関する IMO/ILO 合同専門会作業部会”は2005年9月以降開催されていなかったが、2008年の第一四半期にジュネーヴで開催されることとなり、各国政府、ICS および ITF もこれを支持した。

委員会は、引き続き本件を法律委員会の議題として維持することで合意した。

（企画部：伊藤）

3

既存船に対するNOx規制案が2つのオプションに纏まる —IMOばら積み液体・ガス小委員会(BLG) 大気汚染防止作業部会第2回中間会合の様相について—

国際海事機関 (IMO) のばら積み液体・ガス小委員会 (BLG) の大気汚染防止作業部会第2回中間会合が、2007年10月29日から11月2日まで、ドイツのベルリンにて開催され、船舶から排出される窒素化合物 (NOx) 規制等について審議が行われた。

船舶の排ガスに起因する大気汚染の防止については、海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書 VI において、NOx および硫黄化合物 (SOx) 等について規定されている。2005年7月に開催された第53回海洋環境保護委員会 (MEPC53) において、一層の環境負荷低減の必要性が認識され、現行の規制を強化する方向で、同附属書を改正することが合意された。同改正に関する具体的な検討は、2006年4月に開催された BLG10より開始され、第1回中間会合 (2006年11月)、および BLG11 (2007年4月) の3回にわたり審議が行われている。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

1. 新造船に対する NOx 排出基準について

現在、船舶に対する NOx 規制については、1次規制と呼ばれる段階にあり、エンジンの定格回転数に応じた規制値が設定されている。BLG ではこれまでの会合において、今後の NOx 削減目標として、2011年 (2次規制)、および2015年または2016年 (3次規制) 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る。

(1) 2次規制について

2次規制については、現行の規制と同様の枠組み (回転数に応じた規制値を設定する方法) とすること、および現行規制値より2.0~3.5 g/kWh の範囲で削減することが合意されている。今次会合では、具体的な規制値を提案した中国の案を加え、次のとおり2つのオプションに纏められた。

オプション		A (g/kWh)	B (中国提案) (g/kWh)	現行規制値 (1次規制) (g/kWh)
規制値	130rpm 未満	15~13.5	14.5	17.0
	130rpm~2000rpm	$45.0 \times n^{(-0.2)} - (3.5 \sim 2.0)$	$36.0 \times n^{(-0.2)}$	$45.0 \times n^{(-0.2)}$
	2000rpm 以上	7.8~6.3	7.8 (残渣油使用の場合) 7.4 (留出油使用の場合)	9.8

n = 機関の定格回転数

(2) 3次規制について

3次規制については、共に現行規制値から80%以上の削減幅とする米国案および日本案と、40～50%の削減幅とするノルウェー案の3つが、

現在までに纏められている。今次会合では、同3案のそれぞれの提案国よりプレゼンテーションが行われ、次のとおり整理された。

オプション	A (ノルウェー案)	B (米 国 案)	C (日 本 案)
規制幅 (一次規制比)	40～50%削減	83～87%削減	80%削減
対象エンジン	全てのエンジン	シリンダー1本当たりの容積が30リットル以上のエンジン	全てのエンジン
対象海域	全海域	指定海域のみ	陸岸から50海里以内の指定海域のみ

2. 既存船に対する NOx 排出基準について

現行の NOx 規制の対象外とされている既存船 (2000年1月1日より前に建造された船舶) については、これらの船舶からの NOx 排出量は非常に大きくなるとの認識の下、何らかの対策が必要であるとの意見が多数を占めており、ノルウェー、デンマーク、米国、およびドイツから具体的な規

制案が提出されていた。

今次会合において、中国およびギリシャは、既存船に対する NOx 規制の導入そのものに反対を表明したが、上記提案国から既存エンジンに対する規制の必要性が改めて主張され、規制案として次のとおり2つのオプションに纏められた。

オプション	A (欧 州 案)	B (米 国 案)
規制対象エンジン	[1980年] [1985年] [1990年] から2000年1月1日以前に建造された船舶に搭載された、[出力130kW 超] [シリンダー1本当たりの容積が30もしくは60リットル以上] [回転数130rpm 未満] のエンジン	シリンダー1本当たりの容積が30リットル以上のエンジン
規 制 値	1次規制値	1次規制値
規 制 実 施 時 期	案1) 2010年1月1日以降の最初の定期検査または中間検査 案2) 船舶の建造年に応じて、2010年から2012年に段階的に適用	規制に適合することが主管庁により認証されたエンジンに対し、同認証がIMOに報告されてから1年後の最初の定期検査または中間検査
代 替 措 置 等	案1) 主管庁は、規制に適合することが「合理的でない、実施できない、過度に費用がかかる」と証明されたエンジンについては、適用除外できる。この場合、主管庁は NOx を削減するための代替措置 (例えば、留出油の使用、入港税の増額、寄港国の入港拒否等) を講じなければならない。 案2) 規制に適合することが「合理的でない、実施できない、過度に費用がかかる」と証明されるエンジンについては、低硫黄留出油の使用その他の方法により規制に適合しなければならない。	—

([] 内の選択肢については、今後の検討においていずれかに絞り込まれる)

3. 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、2008年2月に開催される BLG12においてさらに検討され、同3

月末に開催される MEPC57における最終化が見込まれている。

(海務部：山崎)

● ● ● 内外情報 ● ● ●

1 欧州共同体(EU)が将来の統合海洋政策を発表 —EUブルーペーパーの概要について—

欧州連合(EU)の欧州委員会(EC)は、2007年10月、EUの統合海洋政策(いわゆるブルーペーパー)を発表した。

同統合海洋政策については、05年3月より、ECのボルグ(Borg)漁業・海事担当委員を議長とするタスクフォースが検討を開始、06年6月に同政策の素案となるグリーンペーパー*が発表され、その後約1年にわたり関係者からのヒアリングを実施、今回ブルーペーパー*として取りまとめられた。(グリーンペーパーの取りまとめ経緯については本誌2007年1月号P.16参照)

* グリーンペーパー／ブルーペーパー(ブルブックとも呼ばれることもある)

グリーンペーパーは議論を喚起するために作成される文書(いわゆる議論のたたき台)。それに対してホワイトペーパーは、グリーンペーパーに基づく議論を踏まえて作成される、公的かつ具体的な政策提案文書。今回のブルーペーパーは、具体的な政策を纏めるための柱を示した文書といえよう。

今回発表された統合海洋政策について、EC発表資料によれば、現在は様々な部門において、異なる海洋関連の政策が講じられており、同統合政策により、関係当局は、異なる分野・政策間の相互関係を分析し、あらゆる段階で同相互関係を考慮することが可能になるとしている。また、今後の政策は、海洋研究、テクノロジーおよびイノベーションに関する欧州の強みに基づいて策定されるという。

今回発表されたEU統合海洋政策関連ペーパーは以下のとおりである。

- ① 欧州統合海洋政策に関するECコミュニケーション
- ② 同コミュニケーション付属のECスタッフ作業文書
- ③ 欧州海洋政策に係る協議の結果に関するECコミュニケーション

内容については、①が欧州統合海洋政策を取りまとめたもの、②の作業文書は、①の内容をより詳細に説明したもので、その末尾には同政策を進めるためのアクションプランの一覧表がある。EC発表ではブルーペーパーという用語はみあたらないが、「ECコミュニケーションおよびアクションプランをその協議結果とともに発表する」としているので、政策的な青書は①および②のことを指すものと思われる。(これら文書については、http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.htmlで入手可能)

ブルーペーパーおよびアクションプランの範囲は、海上輸送、海事産業の競争力、海事に関する研究会、環境保全、漁業など多岐にわたっている。主な項目は以下のとおりである。これらの項目については、政策立案に向けたプロセス、実施時期が示されているが、詳細な内容の記述は殆どなく、今後アクションプランに基づき関係者との協議を重ね、必要に応じ、ホワイトペーパーのような形で詳細な提案が行われることとなっている。(海運関係のアクションプランの概要については【資料】参照。また、欧州統合海洋政策の関連記事は、P.21各種調査・報告書欄参照)。

—障壁のない欧州海域(European Maritime Transport Space without barriers)

—海洋調査のための欧州戦略

—加盟国が策定する国内統合海事政策

—海洋監視のための欧州ネットワーク

—加盟国による海洋空間計画に向けたロードマップ

—沿岸地域における気候変動の影響を緩和するための戦略

—海運によるCO₂と汚染の削減

—密漁と破滅的な公海でのボトム・トローリ

ングの排除

—海洋クラスターの欧州ネットワーク

—海運・漁業部門のための欧州労働法免除の見直し

グリーンペーパーについて国際海運会議所(ICS)

*/国際海運連盟 (ISF) **は、国際海事機関 (IMO) 等の国際機関での議論に影響を及ぼし、また、「障壁のない欧州海域」について、国際的なカボタージュ規制に影響のある政策の導入を示唆する表現が用いられているとして、懸念を表明していた(本誌2007年1月号P.16参照)。今回発表されたブルーペーパーでは、EU各国および関係者の支持を得るために、全体的に物議を醸し出すような表現は用いられていないようである。例えば、大気汚染、温室効果ガス、シップ・リサイクルなどの問題については、“グローバルな規制の重要性を認識するが、IMOで解決策が見出せない場合はEUの独自規制もあり得る”といったグローバル規制を否定しない内容になっており、また、「障壁のな

い欧州海域」については、非EU居住者の市場参入の阻害を示唆する表現は用いられていない。前述のとおり、ECは、アクションプランに基づきより詳細な政策を提案していくこととなるが、当協会は、引き続きその動きを注視していくこととしている。

*/ ICS: International Chamber of Shipping

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

*/ ISF: International Shipping Federation

国際海運連盟。各国船主協会を会員として1909年設立。本部はロンドン。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。IMOやILOにおいて、使用者を代表する国際組織として活動している。日本船主協会は1957年5月に加盟。ウェブサイトは <http://www.marisec.org/isf/index.htm>

(企画部：本澤)

【資料】 EU 統合海洋政策に関するアクションプラン（海運関連項目の概要）

※（ ）内の数字は、「欧州統合海洋政策に関するECコミュニケーション付属のECスタッフ作業文書」の項目

項 目	具 体 的 な ア ク シ ョ ン
(2.1) EUにおける海事の統合に向けたアクション	○08年前半に、EU加盟各国の統合海洋政策に関するガイドラインを纏める。 ○09年に、EU加盟各国は自らの対応を報告する。
(2.2) 規制による障害	○08前半に、規制の障害に関する報告を纏める。
(4.1) 海事の優秀性に関する多部門にわたるクラスターおよび地域センターの開発	○07年10月に、海事クラスターに関する作業文書を纏める。この作業は、海事クラスター間の欧州ネットワークの確立を含む将来の作業の基礎となる。
(4.2) 海上輸送	○07年10月に、障壁のない欧州海域(a European Space for Maritime Transport without Barriers) 係る関係者との協議を開始する。 ○07年10月に、海上モーターウェイに関する作業文書を纏める。 ○07年中に、08-18年における海上輸送の傾向とシナリオに関するスタディに着手する。 ○08前半に、同傾向とシナリオに関するEUコンファレンスを開催する。 ○08年中に、障壁のない欧州海域に関する提案を纏める。 ○08年中に、EU海上輸送戦略に関するホワイトペーパーに関する提案を纏める。 ○09年に、電子海運サービスに関する政策文書を纏める。 ○08年10月までに、EU競争法適用に関するガイドラインを最終化する。また、2010年4月までの改訂を視野にいれ、定期船コンソーシアムのための包括的適用除外の見直しに着手する。
(4.3) 海運部門における職歴と雇用の強化	
(a) 船員の雇用促進	○2006年のILO海事労働条約の要素を取り入れるための欧州船主協会(ETC)と欧州運輸労連(ETF)との協議を引き続き支持する。 ○EC協定139条(ILC条約の実施)に関する指令に関する提案を行う。 ○09年の第2四半期に、船員の地位の向上に関するアクション・プランを策定する。 ○船員の労働基準(EC協定80条2項)の施行に関する指令を提案する。
(b) 船員の資格認定	○09年の第2四半期に、船員の資格認定に関するアクション・プランを策定する。
(c) 船員のEU社会立法および労働条件からの除外	○07年10月に、船員のEU労働法からの除外について再評価を開始する。

項 目	具 体 的 な ア ク シ ョ ン
(4.4) 港湾政策	○07年10月に、港湾に関するコミュニケーションを纏める。 ○08年に、EU 環境法の港湾開発への適用に関するガイドラインを作成する。
(4.5) 大気汚染	○EU 港湾内における船舶による陸上電気の利用を促進する。 ○温室効果ガス排出の削減に関する EU 法制とう選択肢について評価を行う。
(4.6) 船舶解撤	○08年に、船舶解撤の戦略に関するコミュニケーションを纏める。
(5.1) 欧州における海洋・海事研究	○08年に、海洋・海事研究戦略に関するコミュニケーションを纏める。また、第7次研究計画に向けた提案を要求する。
(6.3) 気候変動の軽減と同変動への適合	
(a) 沿岸国におけるリスク削減政策とその経済的影響に関するアクション	○08年に、防災のための欧州戦略を纏める。 ○09年に、気候変動への適合のための戦略を纏める。
(b) 炭素の回収と貯蔵	○07年に、炭素の回収と貯蔵のための法的枠組みを確立する。
(6.5) 海事分野・地域のための社会経済データの改善	○09年に、統合社会経済データベースの開発に向けた社会経済データに関する作業文書を纏める。
(7.1) 国際会議および関係国との関係における EU の存在	○EU 加盟国の国際規則の批准に関するデータベースとスコアボードを発行する。 ○08年に、IMO における EU の状況について評価を行う。 ○08年に、振興国等第三国との対話に海事を含める。
(7.2) 海事を海域を共有する第三国との対話に含めること	○08年に、海洋空間計画に関するワークショップを組織する。 ○海事政策の目的について、EU 加盟候補国および関係国との議論を行う。 ○監視計画の改善および空間計画等への隣国の参加を求める。
(7.4) 公海の保全に関するアクション	○09年に、海洋生物の保護に関する戦略を纏める。
(8.1) 欧州版海の日、年次報告、賞、意識向上キャンペーン	○07年に、欧州版海の日（European Maritime Day）の創設を提案する。 ○07年に、欧州版海の日に係るイベントを行うことを提案する。
(8.3) 海事に係るEC提案の情報公開	○海事に係る全てのアクションをウェブ上で公開する。

2

欧州委員会 EU競争法ガイドライン案 (定期船・不定期船)を公表

—当協会、ガイドライン案に関するコメントを提出—

欧州連合（EU）は、2006年9月、定期船同盟をEU競争法の包括適用除外とする欧州理事会規則4056/86を2008年10月18日付で廃止すること、および06年10月18日より競争法手続法の適用範囲を不定期船分野に拡大することを決定している。（理事会規則1419/2006－詳細本誌06年10月号P.25参照）

これを受け、欧州委員会は海運分野（定期船・不定期船）にEU競争法を適用する際に準拠するガイドライン案（概要以下参照）を07年9月14日付で発表するとともに、同案の内容について公示日からから2ヶ月間、関係者からコメントを募集した。

当協会は、欧州委員会が定期船社の求める情報交換を一定の条件下で認めたこと、および不定期船プール協定が本質的にEU競争法と抵触するものではないとの認識であることについて評価をする一方、2008年10月までに公表されるガイドライン（確定版）においては、競争法上許容される情報交換およびプール協定の基準をより明確にすること、およびどのような船社活動が競争法に抵触すると判断されるのかを船社が必要に応じ欧州委に照会できる事前相談制度を設けることを要望する内容のコメントを11月9日に提出した。（添付【資料】参照）

欧州委員会ガイドライン案概要

《定期船関係》

ガイドライン案は、船社と荷主との情報共有を深めるほどに、競争法上の問題が起こる可能性は少なくなるとの見解を示した上で、一般に公開された情報、適切に集計された情報（個別船社のデータであることが識別できない情報）および“historic”な情報*1を交換することは競争法に反しないとしたが、商業上微妙な（Commercially sensitive）情報（price, capacity or costs）や運賃および船腹供給に関連する予測データを船社間で交換することについては競争法上問題があるとした。また、ガイドライン案は、船社間で競争制限的な議論を行っても、それがEC条約81条3項の4条件*2を満たせば競争法違反とはならず、当該議論によってより良い投資計画や消席率向上という効率性をもたらす場合で、その利益が荷主に還元され、且つそれが反競争的效果を上回れば、同項の一条件を満たす余地があるとした。

《不定期船関係》

不定期船分野のプール協定についてガイドライン案は、それら協定の内容が一樣ではないため、競争法に違反するか否かは、その都度分析しなければならないとしており、協定が価格設定を行う場合には市場支配力にかかわらず、常に競争法違

反になるとの考えを示している。

• 競争法違反とはならないケース

— “joint production agreement” に該当する場合
— 同じ協定に属する船社間同士が今後も競争関係とはならない、または協定で行なう配船を船社が別個に行うことができない場合

• 競争法違反になる可能性があるケース

— 協定が運賃、コスト、サービス差別化、品質およびイノベーションといった競争要素に相当の悪影響を及ぼす場合

※但し、当該プール協定が81条3項の4条件を満たしていることを同メンバーが立証した場合、同協定は競争法違反とはならない。

*1 “historic/recent” の判断基準

— 過去の欧州委判断は1年以上前が“historic” → 今後は情報の鮮度に応じて判断
— どの程度陳腐化しているか、また公表することでどれだけ市場に影響を与えるか（53, 55）

*2 EC条約81条3項

- ① 消費者に最終的に相応な便益を与え、物品の生産あるいは分配を改善するもの
- ② 技術的／経済的な発展を促進することに寄与するもの
- ③ これらの目的達成に不可欠でない制限を当該企業に課さないもの
- ④ 当該生産品のかなりの部分について競争を排除する可能性をそのような企業に対し与えないもの

（企画部：水島）

【資料】

2007年11月9日
欧州委員会に提出

海上運送サービスへの EC 条約81条適用に関するガイドライン案についての 日本船主協会コメント（和訳）

海上運送サービスへの EC 条約81条適用に関するガイドライン案（以下「ガイドライン案」）について、日本船主協会は以下コメントを提出する。

1. 総 論

海運業界は他の業界では見られない特徴を有している。それは、船社は自らの船舶で貨物を輸送する場合と、それら船舶を他の船社に貸し出す場合があるという点である。すなわち、船社同士は必ずしも常に生来の競争相手である訳ではなく、極めて頻繁に他船社の顧客となりうるのである。船社間で行なう輸送契約形態は様々であり、船荷証券（B/L）、航海用船契約（V/C）、期間用船契約（T/C）、スペース・チャーター、裸用船契約、プール協定、コンソーシアム協定およびそれらを組み合わせたものな

どがある。T/C、V/C、スポットおよび数量輸送契約（CoA）などが行なわれる用船市場では、ある程度相互に関連性が見られる。

こうした状況は、船舶輸送契約および船社間の関係がかなり複雑であることを示している。

EU 競争法との関係を考えると、ガイドラインの中で、情報交換がもたらす現実／潜在的影響を事案毎に検討しなければならないこと、そして各プール協定も個別に審査しなければならないと言及していることは理解できる。しかしながら、個別ケース毎の審査は深刻な不確実性と曖昧性をもたらすことになり、その結果として、船社間の情報交換や水平的協定（含むプール協定）の締結／参加に際しての船社の自己判断が困難となる。

この点について、当協会は：

- 2008年10月までに公表されるガイドラインでは、船社間で行なう情報交換と水平的協定について、競争法に抵触するか否かを容易に自己判断できるよう、より明確な基準を提供すること
- どのような船社活動が競争法に抵触すると判断されるのかという点につき、船社が必要に応じ欧州委に照会できる事前相談制度を設けること

を欧州委に対して要望する。

2. 定期船分野

本ガイドライン案では、2006年9月29日に発表された Issues Paper で見られた、定期船分野が談合体質にあるという正当化されていない言及がないことについて、当協会はこれを歓迎する。当協会が2006年10月に欧州委へ提出したコメントで言及したように、定期船市場は極めて競争的である。更に、船社はこれまで法令を遵守してきており、今後もこれを続けていく所存である。

当協会は、船社間での情報交換が当業界を運営していく上で必要不可欠であると確信している。情報交換を行なうことで正確な需給予測が確保されることとなり、それは船社にとって非生産的な投資とサービスの決定を回避する上で真に有益である。また、船社がよりよい決定を行うことにより、荷主に対しても利益がもたらされるものと当協会は考える。

それゆえ、欧州委が規則4056/86廃止後に船社間での情報交換を認めることについて、当協会は明確に歓迎するものである。しかしながら、ガイドライン案には依然不明確な点が多々あって様々な解釈の余地があることから、船社の落ち度ではないにもかかわらず結果的に EU 競争法違反になる危険性がある。例えば、ガイドライン案では（当該情報交換が競争法に違反しているか否かの判断基準について）市場構造、交換される情報の種類・特性・頻度そしてデータの集計程度というような複数の要素を設定しているが、同案ではそれらの要素がどの程度重要視されるかを具体的には言及していない。その代わり、情報交換によって市場に与える現実／潜在的影響を個別に審査するとしている。更には、荷動きおよび船腹量に関する過去（historic）の情報の交換は競争を制限しそうもなく、かつ情報の鮮度はある程度柔軟に判断するとガイドライン案では規定しているが、欧州委がどのような情報を“過去”の情報と解釈するのかは定かではない。

それゆえ当協会は、ガイドラインにおいて情報交換が許容される基準を明確にするよう欧州委に要望する ELAA のコメントを全面的に支持するものである。

3. 不定期船部門

当協会は、不定期船分野のプール協定が顧客からの益々高まる要求に応えるだけのサービス水準を提

供するために結成され、長年に亘ってより効率的な配船の実現に貢献してきたものと認識している。プール協定は（顧客との間で）入札に基づく契約を取り交わし、それゆえ、運賃は大方の場合スポットマーケットによって動いており、ブローカーが重要な役割を果たす、という需給環境の中で運営されている。

顧客は、プール協定がカルテル行為とは明らかに異なる一種のジョイント・ベンチャーであるとの正当な認識の上でプールと契約を結んでいる。当協会が知る限り、用船者からのプール協定に対する苦情はなんら寄せられておらず、これはプール協定が用船者からの要望にかなっているだけでなく、欧州法に準拠していることを裏付けている。

プール協定では通常、一定の期間内で、各船社がそれぞれの資産やサービスを結合させており、合併企業の場合のように永続的に行なうのではない。それゆえ、プール協定に対する規制は合併や全機能型ジョイントベンチャーのそれより柔軟にすべきである。また、同協定が輸送サービスを改善し、または技術的／経済的効率性を改善するものであれば、EC条約81条3項に基づき競争法適用除外とすべきである。

ガイドライン案は、各プール協定は（競争法に抵触しているか）それぞれ個別に審査しなければならないとしている一方、同協定は本質的には競争法と抵触するものではないとしており、当協会はこれを歓迎する。ガイドライン案では、特に当該プール協定が81条3項に照らしての合法性を自己判断する際の明確なガイダンスを欠いているため、船社は経済的効率性という利益をもたらすプール協定の新設またはこれへの加入を躊躇することがあり得るだろう。それゆえ、当協会はより具体的な基準をガイドラインに規定するよう欧州委に対して要望するものである。また、共同入札（joint bidding）に関するガイドラインを明確化することは、船社がプロジェクト入札への参加に向けてコンソーシアムを結成する際に有益である。

プールの管理者（マネージャー）と顧客との間での運賃に関する合意は、提供されようとしている輸送サービスと表裏一体のものである。当協会は、プール機能の特性として”価格設定”を挙げ、それゆえにプール協定は過度に競争制限的（ハードコア・カルテル）であると（今後公表される）ガイドラインが言及したとすれば、それは反論には耐えられないものであると考える。

最後に、法律上許容される情報についての明確な基準は、定期船・不定期船分野を含めた全ての海運関係者にとって有益であることから、当協会は、情報交換に関するガイドラインが不定期船分野にとっても有益であると考えているものである。

3 当協会CO₂排出削減目標引き上げ —日本経団連・環境自主行動計画フォローアップ—

1. 経緯

CO₂などの温室効果ガス（GHG）の増加が世界の気候風土や食料生産等に重大な影響を与えるととして、国連・気候変動枠組条約締約国会議は、1997年、先進国全体で2008年から2012年までの間に1990年比5%以上のGHG排出削減等を規定する京都議定書を採択した。同議定書において日本は1990年

比6%の削減が求められている。

日本経団連では、こうした動きを受け、産業界として温暖化対策への実効ある取り組みを進める観点から、1997年に環境自主行動計画を策定し、毎年、フォローアップ（現状確認・見直し）を行っている。業界・企業による自主的な取り組みを促す同計画は、温室効果ガス（GHG）の削減に一

定の効果を挙げており、政府の地球温暖化対策の柱の一つに位置付けられている。

当協会としても、地球海洋環境保全は最重要課題の一つであるとの認識に立ち、日本経団連の環境自主行動計画に1997年の立ち上げ当初より参画している。当協会の自主行動計画は外航海運を対象とし、2010年度の輸送トン当たりCO₂排出量を1990年度比10%削減するとの数値目標を立てている。

2. 環境自主行動計画の2006年度フォローアップ

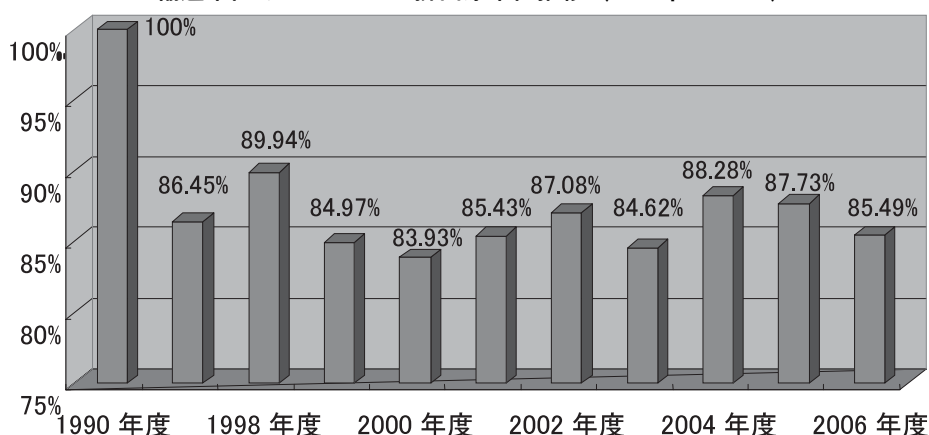
フォローアップにあたり、会員会社に対し、2006年度に運航した外航船舶からのCO₂排出量に関し実態調査を行った。それによると、2006年度の輸送トン当たりのCO₂排出量は、前年度比2.6%減少し、1990年度比で14.5%の減少となった(下図参照)。

当協会の目標である「1990年度比10%削減」は、目標設定した1997年度にすでに達成し、以来10年間1度も目標値を下回ることなく推移している。国土交通省の「交通政策審議会」において、運輸関係業界における自主行動計画の実施状況の確認・評価が行われているが、目標を達成している業界には目標見直しの検討が求められており、当協会にもそうした評価が付けられている。

以上から、当協会のCO₂排出削減目標について、実績を踏まえ以下のとおり見直し、経団連へ提出した(【資料】参照)。

- ① 削減目標を1990年度比「10%削減」から「15%削減」に引き上げ
- ② 2010年度としていた目標時期を「2008年度～2012年度の平均」に変更(経団連要請事項)
(海務部：斎藤)

輸送単位あたりのCO₂排出原単位推移(1990年=100%)



【資料】

環境保全に関する自主的行動計画

外航海運は全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、国連気候変動枠組み条約京都議定書では、外航海運に係る船舶からのCO₂等温室効果ガス(GHG)の排出抑制策に関しては国際海事機関(IMO)を通して検討していくことが合意されている。

IMOでは、2003年11月の総会において温室効果ガス削減に対するIMOの方針について決議され、2005年7月には「CO₂排出インデックスのための暫定指針」が策定され、2008年まで実船データによる検証が行われることとなっている。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定、さらに2001年1月に環境憲章を策定するなど、環境保全

対策を着実に推進してきている。IMO における国際的な GHG 排出抑制策は未だ検討中であるが、自主的対策の実施を促進していく。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運を対象とした。

1. 地球温暖化対策

(1) 船舶からの排出抑制対策

① 二酸化炭素 (CO₂)

船用機関は重油を使用しているため、CO₂の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応え、燃料消費効率の優れた輸送モードとして国際物流を担っていくことは海運業界の責務であると考え、より効率的な輸送を行うとの観点から、輸送トン当たりの CO₂排出量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックの頃(1970年代)から1990年代にかけて目覚ましい成果を挙げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をすることは難しいであろうが、以下の施策を推進することにより、2008年度～2012年度における CO₂排出原単位(平均値)を1990年度比15%削減することを目標とする。

<具体的対策>

- エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- 最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- 船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- 推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた取り組み
- 輸送効率向上のための最適船型

② 代替フロン (HFC 等)

CO₂より地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーファーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷媒の開発状況を見ながら、その採用に努めるとともに、整備、修理等の際には、当該ガスを大気へ放出することのないよう努める。

(2) 事業所等における省エネ対策

陸上の事業所における冷暖房の温度設定や運転時間の調整、OA 機器等の低電力製品の採用等の省エネ対策を、従来同様今後も推進する。

2. 廃棄物対策

船舶から発生する廃棄物は一般廃棄物を含め、国際条約にその処理方法が規定されており、処分の記録も船内に保管することが義務付けられている。このため、船舶は油水分離装置や廃棄物焼却炉などの処理設備の設置が義務付けられ、また、寄港した港においてこれらの運用状況について厳しく監督される。

今後も国際基準に則り適切に処理していくとともに、廃棄物の発生抑制策などについても検討を行っていく。

3. その他の環境対策

(1) 大気汚染の防止

ディーゼル機関から排出される窒素酸化物（NOx）の排出規制が2005年5月より実施されている。これに適合するエンジンは一般に燃費が悪化する（CO₂排出量が増加する）といわれているが、新たな規制に対応していく一方、燃焼効率のよいエンジンの開発を求めている。

また、燃料油に含まれる硫黄分濃度の低い燃料油の採用に努め、硫黄酸化物（SOx）の排出抑制にも努める。

(2) 船底防汚塗料の改善

船底防汚塗料に含まれる有機スズ（TBT）が、海洋生物の生態系に悪影響を与えるとしてそれを規制する国際条約が2008年9月に発効する見通しである。TBT を含まない代替塗料の採用を引き続き進めていくとともに、さらなる性能の向上を求めている。

(3) 安全管理システムの遵守

国際条約（ISM コード）により、1998年以降、船舶および船舶管理者に対して安全管理システムの導入・運用が求められている。同システムを適切に維持することにより、海難事故および海上災害の発生を未然に防止し、海洋環境保全に努める。

(4) 環境管理システム

引き続き環境保全に向けた取り組みを行っていくほか、ISO14000（環境管理規格）の取得なども視野に入れながら、環境管理に関する体制の整備について検討を行う。

(5) 臨港地区における環境保全対策への協力

海運業界は、昭和51年度より、臨港地区における緑地整備および海面清掃など、わが国各港の港湾管理者が実施する港湾の環境整備に協力している。

4

上半期の海賊事件報告件数 横ばいなるも凶悪化 —2007年上半期IMB海賊レポートの概要—

国際商工会議所（International Chamber of Commerce = ICC）の下部組織である国際海事局（International Maritime Bureau = IMB）より、2007年上半期に同海賊情報センター（クアラルンプール）に連絡のあった海賊事件（未遂事件も含む）の報告書が発行されました。

概要は以下のとおりですが、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、関係各社におかれましても、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

[2007年上半期 IMB 海賊レポート概要]

全世界における2007年上半期の海賊事件報告件数は126件で、昨年同期127件とほぼ同件数であっ

た。しかし、乗客・乗員が受けた被害状況をみると、昨年同期の198人から238人と被害者数は約17%増えている。スマトラ沖地震の影響を受けた2005年の同期を除けば、特にここ数年、身代金目的の誘拐や人質事件は増加の一途をたどっている。報告件数は変わらないものの、被害内容は凶悪化傾向にあるといえる。

東南アジア地域では、発生件数38件（うちインドネシア24件、マレーシア6件、マラッカ海峡2件、シンガポール海峡1件）で、昨年同期の51件から大幅な減少となった。世界全体に占める東南アジアでの発生件数割合も、約30%と過去最小である。同レポートによれば、これはマレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸3か国がパト

ロールで協力したことが功を奏しているとしている。しかし依然として、インドネシアは世界で最も海賊事件発生件数が多い国であり、東南アジアでは引き続き警戒が必要である。

一方、海賊事件が増加しているのはアフリカ地域である。地域全体の発生件数は、60件と昨年同期の29件から約52%増加しており、特にナイジェリア、ソマリアでの人質・誘拐等の凶悪事件が顕著である。

ナイジェリアでの発生件数は19件であるが、被害者数は、殺害された1名を含む76人である。ナイジェリアは、主に港に錨泊中の船舶が狙われ、ニジェール・デルタ（産油地帯）の外国人労働者が標的にされている。

ソマリアでは17件の事件が発生している。85人の乗員が人質となり、1名が殺害された。当地では、ソマリア沿岸を航行中の船舶を武装集団がハイジャックし、乗員を人質に身代金を要求するケースがほとんどである。現在IMBより、ソマリア沿岸から200マイル以上離れて航行するよう勧告が出されているが、実際には200マイル以上沖で海賊に襲撃されたケースもある。国内の政情不安から、さらに事件解決が難しく、支払われた身代金で多くの武器を調達しているとされている。

また、昨年海賊事件が急増したバングラディッシュ（チッタゴン）は、発生件数5件と激減した（昨年同期22件）。これは、事件の多かった錨泊中の警戒を強化したことと、沿岸警備隊の迅速な対応の結果だとしている。

〔表1～4〕参照

〔主な事件の概要〕

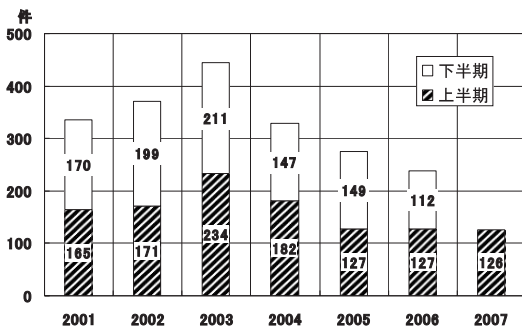
(1) 2007年1月21日20：25時（世界時）、パナマ船籍のコンテナ船“Sinar Merak”（8,689G/T）がマラッカ海峡を航行中に海賊に乗り込まれた。船長は、無灯火の漁船が数隻近づいてくるのに気づき回避行動をとったが、うち1隻が右舷前方に近接し乗り込んできた。警報を鳴らし船内を捜索したところ、2名の海賊を発見した。乗組員に負傷者はいなかった。海賊は武器を所持

していなかったが、連絡手段として携帯電話を持っていた。船長は海賊からの襲撃や反撃を警戒しつつ、シンガポールに向け航行を続けた。同船の代理店が2名の海賊を港湾当局に引き渡す手配をとった。

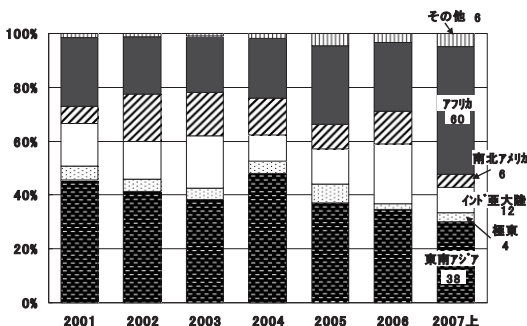
(2) 2007年5月19日現地時間21：20時頃、ナイジェリア Harcourt 港に係留中のノルウェー籍冷凍運搬船“Silver Cape”（6,421G/T）が軍服を着た4人の海賊に襲われた。当直中の甲板手が海賊に気づき、当直航海士に連絡を取ろうとしたが、銃で足を撃たれた。その銃声で直ちに警報が鳴らされたため、海賊達は引き上げていったが、逃げる際に甲板上でさらに銃撃があった。救急車も警察も港に来ることを拒否したため、怪我をした甲板手は港湾警備の車で病院へ運ばなければならなかった。4時間後、再び海賊達は船尾より乗船を試みたが、武装した見張りと警報により未遂に終わった。

(3) 2月25日06：03時頃（世界時）、セントヴィンセント・グレナディーン籍の貨物船“Rozen”（2,250G/T）が、ソマリア沖を航行中に武装し

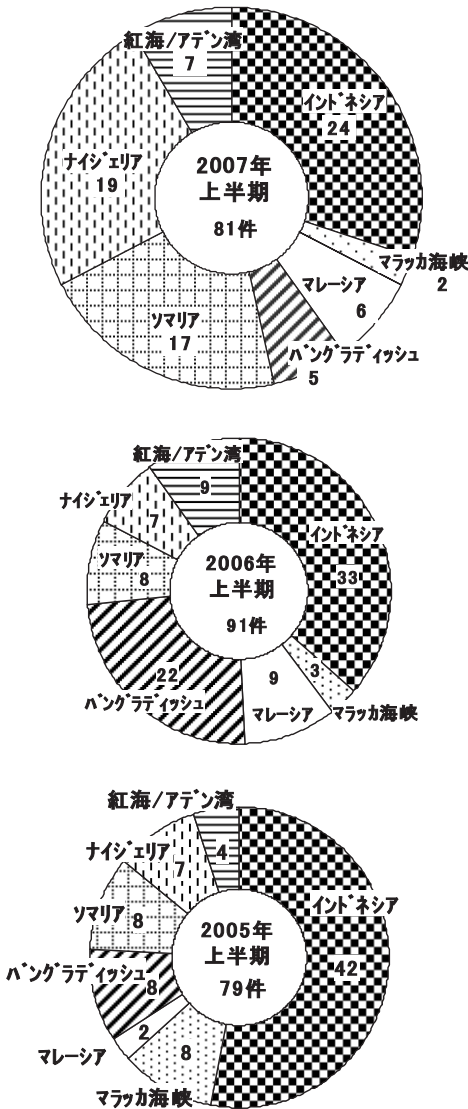
〔表1〕海賊発生件数推移



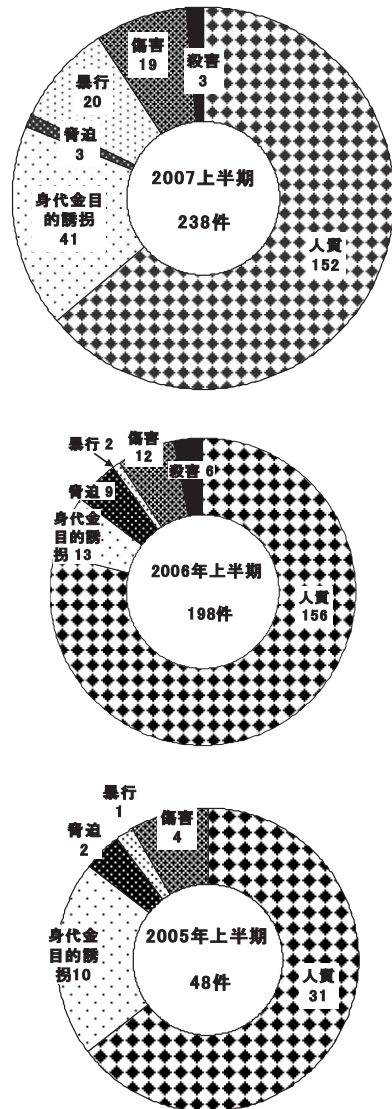
〔表2〕世界各地域の海賊発生件数の比較



〔表3〕 主要7か国・地域の子艦発生件数
(過去3年同期比較)



〔表4〕 乗組員の被害状況 (過去3年同期比較)



た海賊にハイジャックされた。同船は、国連が食糧援助物資を輸送するためにチャーターしたもので、Berbera 港で荷を降ろしケニアへ戻る途中であった。ソマリア沿岸警備隊/Puntland 州当局は、ハイジャックを阻止しよう連絡を受け、双方で銃撃戦となった。幸い、乗組員12名(ケニア人6名、スリランカ人6名)に怪我

はなかったが、海賊の激しい抵抗により、同船を取り戻すことはできなかった。同船は、南部 Ehinowea Dhiedhiglay 付近の沖1.2マイルに停泊していたが、身代金の支払い後、同船と乗組員は4月5日に解放された。

(海務部：伊東)

EUの統合海事政策のための青書 ("The Blue Book")および活動計画について

海洋政策研究財団 主任研究員 **今井 義久**

EU 委員会では、欧州にとっての統合海事政策のためのヴィジョンとそれに基づく詳細な活動計画を内容とするコミュニケーションを2007年10月10日に採択した。この政策のためのヴィジョンの検討の背景には、海洋と海事との欧州の係わりにおいて、科学、技術開発、グローバル化、気候変動、海洋汚染についての幾多の機会と課題を伴って急激な変化をもたらしていることがある。この統合海事政策の提案は、2006年6月に策定のグリーンペーパーの欧州市民への1年間の公開協議の結果として集約されたものであり、ボルジ (Borg) 漁業・海事担当コミッショナーをはじめとする10人の委員からなる運営グループによって纏められたものである。

なお、今回の活動計画では、欧州コースガードと欧州統一船籍の創設については時期尚早として採り上げられなかった。

Blue Book の要旨

当該ヴィジョンに係わるコミュニケーションとその付帯活動計画は、提案に対する活動と課題の明確化を通じた政策の履行を如何に果すかの意図を示すもので、それらは以下の内容を含んでいる。

- ・障壁無き欧州の海上輸送の領域
- ・海洋の研究にとっての欧州戦略
- ・EU加盟国により展開される国家統合海事政策
- ・海事の監視のための統合ネットワーク
- ・EU加盟国による海事の空間計画 (システム) に向けたロードマップ
- ・違法な漁業と破壊的な底引きトラローリング漁の削減
- ・欧州の海事クラスターネットワークの促進
- ・海運と漁業部門に対する EU の労働法適用免除の見直し
- ・欧州の海洋観測とデータネットワーク
- ・沿岸地域における気候変動の影響軽減のための

戦略

そして、コミュニケーションに付帯する活動計画の作業ドキュメントの構成と概要は、以下の通りである。

1. 序

EU 委員会は、新しい欧州の統合海事政策の主要な構成を提示したが、それには、統合政策策定のためのその設定の本質と主要な目的、必要とされるガバナンスの枠組み、特定の手段が含まれている。それとともに、これは、欧州委員会の2005～2009年間の戦略目標で定められた欧州の海洋と海事にとっての新しいヴィジョンの提示を表している。この活動計画は、欧州委員会が共同体のための新しい統合海事政策の実行に向けた最初の第一歩として提案をする一連の諸活動を列挙している。

委員会によって提言されたこれらの諸活動は、海洋と海事の持続可能な利用の最大化、海事政策にとっての知識的革新的基盤構築、沿岸域における生活の高い質の向上の達成、国際的な海事の業務における欧州のリーダーシップの促進、海事欧州の明白な存在の高揚のような統合海事政策の重要な目的の達成に向けて EU を動かすであろう。

2. 海事のガバナンス

統合海事政策は、水平的・分野横断的政策手段と同様に、いろんなレベルでの統合アプローチを適応する海事のガバナンスの枠組みを必要としている。

2.1 EU の領域に亘る海事業務の統合に向けた活動

委員会は、EU加盟国が一層の統合的ガバナンスアプローチを採用するために更に歩みを進め、一連の共通の原則をベースにした自らの統合国家海事政策を策定することを願い、利害関係者の取り分け沿岸地域の関係者と密接に運営をしていくことを奨励する。

最終的には、委員会は、海事政策にとっての共通の原則とそれに関与する利害関係者に係わる一連のガイドラインを2008年には提示して、2009年までに加盟国の活動について報告を行うであろう。

欧州のための海事の政策は、欧州レベルで同意が得られる数々の共通の取り決めに必要としている。それは、類似の取り決めが、全ての海事の関連事項についての進歩的調整のために提示される“補足的機能限定原則*”に沿って、加盟国によって採り上げられる場合にだけその可能性を実現するであろう。

*補足的機能限定原則：ECの活動事項を各国政府の主権的議決の及ばない補足的活動のみに限定する概念。

2.2 規制の障害

海事政策に関するグリーンペーパーでは、分野横断的な海事政策の活動にとっての可能な領域として、部分的な規制の意図しない影響、規制の簡素化と合理化の2項目を明確にしている。規制の障害の例としては、海事の遺産についての活動を抑制することを含んでいる。

委員会は、2008年には、特定の規制の変化についての協議のための提案と共に、この課題に関する初めての報告を提出するであろう。海事政策に対する統合的アプローチにおいては、密接に相互に互換性を持つ政策と規制の提言を展開すべきである。

2.3 共同学習—ベストプラクティスの交換

EUの統合海事政策によって求められる新しい形の思想と革新的なメカニズムの展開は、いろんな経験とベストプラクティスを統合するその能力の程度に大きく係っている。そのような政策の効果的組み立ては、それゆえに、共同学習とネットワーク間の連携のための手段の展開を含むべきである。

委員会は、海事クラスターの間の、沿岸域と島嶼の間の、海洋空間でのEU加盟国の間の、海事遺産とその他の活動との連携の、港湾と港湾都市との間の例示のように、海事の利害関係者の間でのベストプラクティスに係わるネットワークの設立を推進するために、2008年には提案を前進させるであろう。委員会では、それらの夫々の分野で、利害関係者のネットワークと広範な参加との間の横断的な豊かな創造についても促進を図るであろう。この活動は、それを成功に導くために、積極的な利害関係者の関与を必要とするであろう。

3. 統合政策策定のための手段

海事の業務にとっての新しい統合ガバナンスの

枠組みは、それらの政策への参加と活動に関与し、環境上持続可能な手法で海洋と沿岸域の空間利用の最適化を図るために、政策の策定者と経済・環境の活動者を支援するための分野横断的手段を必要としている。

統合海事政策コミュニケーションで設定される手段には次の項目を含んでいる。

- 欧州の水域にとっての監視システムの更なる統合ネットワークの発展
- 委員会によって設定されたロードマップにより支援される海事の空間計画（システム）の展開
- 海洋と海事のデータを収集する現行の断片的なイニシアティヴを結び付け、最適化を図るEUの海洋観察とデータネットワーク (EMODNET)

実際に、欧州の海洋と海事分野におけるデータと情報、計画、モニタリングと監視における改善は、更なる統合アプローチに最終的には導いて、全ての海事政策活動の間の横断的な豊かな創造を容易にするであろう。

委員会は、ニーズ、将来の規制に対する選択、可能な財政的な影響を評価する観点を持って、準備／パイロットプロジェクトを始動するであろう。

3.1 監視活動

EUのグリーンペーパーでは、各国政府によるオフショア活動がシナジーを創出し、効率を改善する観点を持って、どのように最良に組織立てられるかの問題を提起した。現行のEUの海事の安全規制の手段の下で、欧州水域での船舶の特定と輸送のモニタリングを高めるため、欧州海上保安庁 (EMSA) の技術支援によって取り分けそのことが明らかにされている。EUの南部の海事の境界の管理を強化するコミュニケーションでは、委員会は欧州南部の海事の対外の境界に対する恒久的沿岸域パトロールネットワークを設置し、境界に対する監視のシステムを創出することを提案している。2006年12月14～15日の欧州理事会での結論に引き続き、EU加盟国の対外の境界での運営協力の管理のための当局 (FRONTEx) が、2007年5月以降の地中海と北極海の特定地域をカバーする欧州パトロールネットワーク (EPN) の設置の調整をした。2008年2月には、委員会は、欧州の境界監視システム (EUROSUR) に関するコミュニケーションを採択するであろう。

委員会は、2007年10月には、EU域内での黒海、地中海、北極海、北海、バルト海、現行の監視、モニタリング、報告システムの明確化のような海事の各領域における加盟各沿岸国のオフショア活

動と現行の協力・協調についての構成について織り込む一連の作業ドキュメントを発刊するであろう。そして、2008年の後半には、委員会が、全欧州の海事の監視システムの統合に向けた更なる展開のための詳細の作業計画をコミュニケーションの形で発表するであろう。

3.2 海事の空間計画と統合沿岸域管理

委員会は、EU加盟国の海事の空間計画の更なる展開を容易且つ助長するために、2008年にはロードマップを提示するであろう。そして、2008年には、地域計画、両立しうる異なった海事の活動、生物多様性の維持と向上を含むニーズと異なる選択について検討することになるだろう。2009年には、海事の空間計画と統合沿岸域管理の中での色んな関係当局の間でのベストプラクティスの交換のためのシステムについても設定をするであろう。

しかし、全ての沿岸加盟国が両用が出来る同様のシステムを用いてお互いの経験から学ぶ、そのようなシステムを導入する場合にだけそれは十分な利益をもたらすであろう。

3.3 欧州の海洋観測とデータネットワーク

特別に編成された諮問グループの支援を得た欧州委員会では、2008年に刊行されるロードマップに基づき、海洋観測とデータネットワークの分野の進展を果たすためのEUの活動計画を2009年までに準備するであろう。2008年の後半には、EU加盟国の水域で相互に両用が出来て、多面的なマッピングを開拓するための計画についても提案をするであろう。海事政策活動の支援を目的とする統合的な社会・経済データベースの開発を含み、更なるイニシアティブが引き続き取られるであろう。

加盟国とそのほかの行動者の積極的な参画がこのプロジェクトの成功にとって重要であり、委員会としては最終的には妥当な協議のメカニズムを設定するであろう。データの源と供給のメカニズムについての統合と連携は、海洋環境の保護、科学と調査、技術開発と密接に関連をしており、それは統合アプローチの基本の1つであり、データへの統合アクセスは、データ或いは異なった利用者に対する顧客サービス供給についてのより良い利用を可能とし、多くのそのほかの領域での進展を容易にするであろう。

4 海洋と海事の持続可能な利用の最大化

欧州は、現行の海洋の関連産業とその活動についての競争力の維持に目を向けるだけでなく、長期にわたる発展と一層の最良の雇用の創出につい

ても積極的に促進すべきであり、委員会としては、リスボン戦略に沿って、欧州の海洋と海事の利用の最大化を図る目的でそれを追及するつもりである。

4.1 多面的クラスター展開と海事 Excellence の地域センター

欧州委員会では、2007年10月に、EUの海事クラスターに関する状態を評価するスタッフによる作業ドキュメントを提示するであろう。それは、海事とクラスター政策との間の橋渡しを構築する観点からのもので、その牽引者と特徴、海事クラスターネットワークの促進を包含するこの分野での来るべきイニシアティブの概要と将来の作業を特定するものである。

4.2 海上輸送

委員会では、2007年末以前に、2008～2018年の期間の海運のシナリオと評価の傾向に対する広範な研究に着手するが、その目的は欧州の海上輸送戦略を用意することにある。

そして、2008年の前半には、これに関する協議も予定されるであろう。2007年10月には、障壁とその実行のための選択を持たない欧州の海上輸送にとっての領域の概念に関して利害関係者との協議を始めるであろう。同時に、委員会では、海上高速輸送にとっての活動の状態と将来のオリエンテーションを内容とするスタッフ作業ドキュメントを提示するであろう。委員会は、2018年を目標とするEUの海上輸送戦略に関する白書と障壁無き欧州の海上輸送にとっての海域の設定に関して、2008年末以前での提案の採択を目指している。2009年には電子海事サービスの展開に目を向けた付属政策のドキュメントを、そして、2007年9月には、定航と不定期海運に対するEC競争法の適用に関するガイドライン案を刊行し最終的には2008年10月以前に採択をする予定である。また、2010年4月以前のその改正の観点からの定航海運のコンソーシアムに対する包括適用除外規定の見直しについても検討着手をするであろう。

4.3 海事分野の乗組員のキャリア強化と雇用の拡大

(a) 船員の雇用の促進

海事分野の競争力とその持続可能な展開は、高い質の労働力を引きつけ海上での労働条件の改善を図るその能力にかかっている。必要とされることは、当該産業の雇用の水準を改善し高品質の人材の不足を補う手段として専門職の移動の可能性を開拓して、魅力のある乗組員の職業を創出する活動である。

そこで、欧州委員会では、海事クラスターの中の長期のキャリアにとっての魅力的展望を有する乗組員のキャリアと若年の欧州の人材を供給する状態の強化を図り、海上と陸上ベースの労働との間の移動をしやすくするために、加盟国、社会的パートナー、海事クラスター、海事の学術機関との共同作業を行うであろう。それには、航海、エンジニアリング、電子機器を含むすべての熟練の活動がカバーされる。一連の活動が、2009年の末までの目標に対応するために進められるであろう。

(b) 船員の資格付与

委員会は、加盟国、社会的パートナー、海事クラスター、海事の教育と訓練機関との十分な協力の下で、海運業と海事クラスターに対して高い知識を有する人材を供給する目的を持って、自主的なベースでそれが保証される海事の Excellence の認定設立に向けて作業をするであろう。

(c) EU の社会的法制と労働条件からの海事の専門職の適用除外

委員会は、2007年10月に提示されるコミュニケーションの中での EU の社会的法制と労働条件からの海事の専門職の適用除外に関してその状態を再評価するであろう。

4.4 港湾政策

委員会は、2007年10月に、港湾に関するコミュニケーションを採択するであろう。そして、港湾の開発に対する関連する共同体の環境規制の適用に関するガイドラインについても委員会では検討を行うであろう。

4.5 船舶起因の大気汚染

委員会は、MARPOL Annex VI の改正に関する IMO での議論を十分にフォローするが、その結果が不十分であるときは行動のための代替提案を検討するであろう。

委員会は、EU レベルで欧州の港湾ベースでの船舶による陸上側からの供給電力の利用を更に促進するための行動を取るであろう。それには、陸電利用の船舶に対する電気税の全部或いは部分減免の適用の EC 指令 (Directive 2003/96/EC) の改正を含んでいる。

更に、海上輸送からの排ガス削減の EU の規制に対する選択についての経済的、技術的、法制的、行政的側面について更に評価を行い、その上で利害関係者との協議に付すであろう。

4.6 船舶解撤

委員会では、「船舶解撤に関するグリーンペーパ

ー」を2007年5月22日に採択、同年9月30日を期限として関係者への協議に付した。この領域での委員会での作業は、IMO で議論され2009年に採択が予定される「安全で環境に配慮した船舶リサイクル」に関する国際条約案に結びついている。この議論は、有害物質の越境移動と廃棄に係わるバーゼル条約の内容にも関連する。同時に、船舶解撤が行われる発展途上国への技術支援のためのプロジェクトが、ILO、IMO、バーゼル条約の下で検討されている。そこで最良の船舶解撤に係わるグリーンペーパーの中では、EU の関与について提起をしている。

船舶解撤と船舶の事前洗浄に関する研究が2007年6月に纏められたが、このベースは2007年の夏に欧州海上保安庁 (EMSA) によって纏められた船舶リサイクルのための EU の証明スキームの活用に関する研究である。即ち、その活動は、環境、社会、経済面に配慮して、委員会は船舶解撤のための EU 戦略を展開することであり、2008年央には、船舶解撤に関するコミュニケーションとして提示がされるであろう。検討された現状での選択は次の3つである。

- 船舶解撤施設の改善のために開発途上国に対し技術支援の可能性を開拓すること
- グリーンな船舶解撤施設の情報について開示、証明或いは褒章スキームの展開のようなクリーンな船舶解撤に関する産業界による自主的活動を促進すること
- 船舶解撤に関する研究の促進

並行して、欧州委員会では、船舶リサイクル条約に関する IMO、バーゼル条約機関の作業に関与し続けるであろう。更に、バーゼル条約の下での現行の国際的な法的枠組みを尊重するのと同様に、有害廃棄物の船積みに関する EU 規制のより良い履行を促進することを提案するであろう。いろんな部門の EU の政策と同じくあらゆる国際的なパートナーを巻き込む活動の調整は、海運業界、解撤業者、解撤受入国の利害に配慮した解決手段に導き、環境面にも益をもたらすであろう。

4.7 海洋ベースのエネルギーのインフラと資源に関する活動

委員会が提示した作業ドキュメント「エネルギー政策と海事政策 (より良い適合を確保する)」が、欧州のエネルギー政策と海事政策との間の結びつきとシナジーに注目をする海事政策に関するパッケージの関連の中で提示された。汎欧州輸送・エネルギーネットワーク (Trans-European Energy Net-

works)のためのガイドラインは、2007年3月の欧州理事会によって承認されたエネルギー政策目標を支持して、見直されるであろう。海洋ベースのエネルギーインフラと資源が、LNGとオフショア風力を含み検討されるであろう。

4.8 海での漁民が置かれている境遇の改善に関する活動

欧州の漁民がおかれている現状は、満足のいくものとはみなせない。漁船の船上での作業に対する最小限の安全と健康にとっての要件を示す Directive 93/103/EC の各条項の現実的な履行に関する委員会の報告書が、2008年に採択に付される予定である。この報告書は、欧州の漁民の健康と安全の保護についての EU 指令の影響についての分析を経て提示されるであろう。それは、漁民の安全と労働条件についての公的な議論を確かに進める根拠に係わる EU 指令の各条項についての規制の枠組みと現実的な実行の両方に関する活動に対するニーズの特定を図るであろう。

委員会は、ローカルと呼べるイニシアティブの展開を含んで、漁業共同体の将来に対する更なる包括的アプローチのための選択を検討するであろう。加えて、作業ドキュメントでは、2008年に、共同体への環境とその他の役務を遂行する海の守護者としての漁民の可能な役割についても触れるだろう。この領域での妥当な提案の展開を可能とするために、加盟国からの正確且つ詳細な情報、特に、欧州労働災害統計 (ESAW) の手法に基づく漁業での事故統計が重要なものとなるだろう。

4.9 欧州における漁業の生態系アプローチの実行

(a) 共通漁業政策における生態系システムアプローチの実行強化

委員会は、2008年に、共通の漁業政策に対する生態系システムアプローチの全般的適用についてのコミュニケーションを採択するであろう。

(b) 欧州の漁業における投棄の漸進的削減のための政策の履行

委員会は、2008年に、新しい政策の最初の具体的な例を示す関連規制の準備のためのロードマップを示すであろう。

4.10 国際水域における漁業資源の保護に関する提言

(a) 違法な、無規制、無報告 (IUU) の漁業の削減のための活動

欧州委員会は、EU の法的手段によって適用できる IUU の色んな局面に取り組むために、IUU 漁業との戦いに関する規制案である手段を検討

中である。

(b) 破壊的な漁業行為に関する措置活動

委員会は、関連する国連決議の履行についての作業を続行するであろう。そして、2007年10月には、EU の漁船による高波状態での破壊的漁業行為を規制する提案を示して前進させるであろう。

5. 海事政策にとっての知識ベースのイノベーション基盤の構築

科学と技術は、環境の持続可能性を伴った海洋ベースの諸活動の経済的な進展との調和を図る重要なものの1つである。それゆえに、統合海事政策のコミュニケーションの関連の中で、我々は技術開発にそれを結び付けて、海洋の調査研究の強化の質の面での前進を必要としている。海洋の調査研究の EU 戦略に関する下記の活動は、この歩みのためのベースを欧州に示すもので、EU の海事政策の科学と調査研究の柱となるであろう。

5.1 欧州の海事調査研究

EU の将来の海事政策を支持する学際的な知識ベースを提供するために、委員会は、EU 加盟国、欧州の海洋科学パートナーシップの関係者との協議の中で、海事の調査研究戦略を展開する活動を行うことを決定したが、その戦略は次の4つである。

- 既に設置された重要な組織に配慮して、長期のベースで持続可能であるためのパートナーシップにとっての方法と手段の明確化。
- 専門的なインフラ、調査船、データベース、情報管理、そして加盟国の参加と既存のスキームを利用した調和を伴って、先端の技術と同じく教育と才能を支援するニーズへの配慮。
- 財政的支援のための手続きと手段、それと新しい分野横断的なアプローチから益をもたらすテーマの明確化。
- 先見性を持ったメカニズム、協議、知識と技術移転の促進、固有の海事の業界における直系の調査研究とイノベーション能力の展開、近隣諸国との協力のような戦略の展開のための最良の手段の提案。

当該戦略は、2008年に、コミュニケーションで提示されるであろう。

並行して、委員会は、海事の分野の既存のフレームワークプログラムのテーマに橋渡しをする第7次のフレームワークプログラムの下での幾つかの提案に対して最初となる分野横断的な呼びかけを始めるであろう。

6. 沿岸域における生活の高い質の達成

下記の諸活動が、欧州の海事地域の生活の質を高める中心的な目的に向けた委員会による最初の歩みを形成する。

6.1 沿岸域での共同体プロジェクトに関する情報とそのための基金の設置

委員会は、海事の諸地域とそれらの基金の面で種々のプロジェクトに関するデータベースを設定し、2008年末までにそれを役に立つようオンライン化する。そして、委員会は、沿岸地域と島嶼の海事プロジェクトの財政支援に対する共同体の手段の中の特殊条項の可能性についても検証を行う。

6.2 欧州の最端地域と島嶼

委員会は島嶼間、最端地域とその他の孤立した海事地域の間でのベストプラクティスの交換のためのネットワークの創出が、孤立の影響の克服と更なる持続可能な海事の発展の両方に寄与出来ると信じている。それゆえに、2008年の期間を通じた経済的変化のイニシアティブについての諸々の地域の中でのネットワーク諸活動において、島嶼と最端地域の両方からの参加を一層進めることであろう。2007年9月に採択された最端地域に関するコミュニケーションを基にして、委員会では、カリブ海、南東インド洋、ミクロネシア諸島のような色んな海盆の内でのガバナンスの手段の促進、特定の研究技術開発分野の中での最端の地域の限定化、これらの地域での海事環境に関連する経済活動の開拓、違法な漁業に対する戦い、これらの地域での持続可能な沿岸域管理を含むさまざまな課題についての論議を開始する。

6.3 気候変動に係わる低減と適合に関する活動

(a) 沿岸域におけるリスク低減政策とそれらの経済的影響についての活動

委員会は、2008年の間に、沿岸地域に焦点を当てて、災害防止のための共同体の戦略、気候変動への適合のための戦略の展開を提案するだろう。

(b) 二酸化炭素の捕獲と貯留

委員会は、2007年の末までに、海底の地形での貯蔵に対する障害除去を含めて、二酸化炭素の回収と貯留(CCS)を可能とする貯蔵、リスク管理、既存の法律の適応のために、二酸化炭素の産出条件を包含する CCS に対する可能な法的枠組みを提示する意図がある。しかしながら、この活動の成功は、この分野での世界的な主導の確立可能な欧州の産業界の革新的な能力に依拠している。

6.4 持続可能なツーリズム

委員会は、2007年10月に、持続可能な競争的欧

州のツーリズムにとっての課題についてのコミュニケーションを採択するであろう。このコミュニケーションは、海事とツーリズムの重要性を認識し、持続可能な競争的分野についての委員会のコミットメントを論証するであろう。そして、この課題に関連して、委員会は、その政策において、知識の産出とそのシェアを高め、持続を可能とする方向を定め、異なるレベルでの財政支援の手段と実行者に一層の機動性を示し、持続可能性と競争力をメインに組み入れることを追求する。

6.5 海事部門と地域にとっての社会・経済データの改善

委員会は、海事経済、特に沿岸地域の社会・経済データの改善のための作業ドキュメントの不十分さに宛てて計画を立てている。追求の中では、海事部門と沿岸地域にとっての社会・経済データベースが焦点になるだろう。

下記の領域のデータが、特に関心のあるものとして特定されている。

- 水域で活動する公共サービス事業での雇用
- 雇用の質
- 乗組員の需給と海事労働市場全般
- 売り上げ
- 海事経済の重要部門での利益と雇用
- 海洋部門での新しい分野の開拓（特に、売り上げ、成長、雇用の面での著しいブルーバイオテクノロジーの分野＝豊富な海洋生物多様性の開発を通して獲得できる新製品に関わる技術。）
- EU の沿岸地域での非常に頻繁な異なる種類の自然災害の社会・経済的影響
- 沿岸地域に関する特殊な指標
- 環境面での沿岸域保護

7. 国際的な海事の業務における欧州のリーダーシップの促進

海事の活動と科学研究の欧州の主導的立場は、国際的な海事の業務においてその影響を最大に示す責務を有している。

7.1 国際フォーラムとパートナーとの関係における EU の姿勢

委員会は、2008年に、IMO から IWC まで、海事の諸目的を持つ全ての国際機関の中での EU の立場についての評価を行う。

委員会は、海事の分野の国際条約の加盟国による批准に関してデータベースを保持し、妥当に国際条約の履行と批准をすることを加盟国にケースバイケースで奨励する。そして、委員会では、毎

年ベースの批准用のスコアボードを発行するつもりである。

7.2 欧州地域の海域を共有する第3 諸国との対話における海事政策目的の包含

委員会では、地中海地域のEUの全ての近隣諸国を巻き込んで、地中海、欧州関連の海事の空間計画についての特別のワークショップを組織することを計画中である。また、近隣の諸国を、EMODNETの開発、改良監視プログラム、空間計画に係わらせるつもりである。

7.3 北極海に関連するEUにとっての戦略的問題についての報告

委員会は、2008年に、作業の組み立ては既に行われている北極海に関連するEUにとっての戦略的問題に関する報告書を作成するだろう。活動の目的は、北極海における欧州の利害と役割についての更なる詳細な反映のための基礎を確立することである。

7.4 高波での海洋生物多様性の保護のための活動

グリーンペーパーは、国連海洋法条約の下での海洋の生物多様性の保護を多角的な実行協定を通じて果たすことを含み、国の管轄外の区域(ABNJ)での海洋の環境と生物多様性についての保護の重要性を強調した。これらのイニシアティブが、2010年までに現在の生物多様性の損害の率を著しく減らし、2012年までに海洋の保護区域での代表的なネットワークを設立するための持続可能な開発の共同活動計画に関する世界サミットで同意された目標に適合することが必要である。

国際的或いは地域的な協議に加えて、委員会では、2009年の末以前に、海洋保護地域の指定を通じた高波での生物種の多様性を保護するための戦略を提示するであろう。

8. 海事欧州の明白な存在の高揚

EUの将来の海事政策に関するグリーンペーパーをフォローし、欧州の海事文化と遺産への取り組みを進める新しい政策に対応して、委員会では、包括的、統合的の海事政策の重要な目的の1つとして海事欧州の明白な存在の高揚に目を向けた。そして、欧州の海事 day を祝賀する決定と欧州の海図の創出を含めた数々の提案を通じてこの目標を追求し始めるであろう。

8.1 欧州の海事 day、年次報告書、褒章と意識キャンペーン

委員会は、2007年に、欧州の海事 day と付帯イベントに対するその提案を公表するだろう。

8.2 欧州の海図

委員会は、2009年に、その初刊の観点から、有益な海事の空間情報を活かし、海洋観察とデータネットワークについての事業に基礎をおいて、欧州の海図の作成を開始するであろう。

8.3 海事の業務に係わるコミッションの提言に関する有益な情報公開

海事政策に対する包括的アプローチの展開として、委員会は、2009年に現在の委員会のマンデートが終了するまでに海事の業務に関連する全ての活動についての有益な情報公開を図るウェブサイトを立ち上げる。そして、それは、アップデートし続けるであろう。

参考資料：

- 1) Commission of the European Communities: Communication from the Commission, An Integrated Maritime Policy for the European Union, 10 October 2007
- 2) Commission of the European Communities: Commission Staff Working Document, Accompanying document to the Communication from the Commission, An Integrated Maritime Policy for the European Union, Action Plan, 10 October 2007
- 3) Commission of the European Communities: Communication for the Commission, Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy, 10 October 2007
- 4) Commission of the European Communities: Commission Staff Working Document, Impact Assessment Summary, 10 October 2007
- 5) Commission of the European Communities: Energy Policy and Maritime Policy: Ensuring a Better Fit, 10 October 2007
- 6) Communication from the Commission to the Council, The European Parliament, The European Economic and Social Committee and the Committee of The Regions: Reassessing the regulatory social framework for more and better seafaring jobs in the EU
- 7) Commission of the European Communities: Commission Staff Working Document. Maritime Clusters, 17 October 2007
- 8) Commission of the European Communities: Communication from the Commission, Communication on a European Ports Policy, 18 October 2007
- 9) "Borg scraps EU coastguard and flag", Lloyd's List (October 11, 2007)
- 10) "Cluster faces even bigger challenges in the future", Lloyd's List (November 6, 2007)

本誌関連記事(本号P.10海運ニュース、2007年9月号P.15、2007年1月号P.21、2006年8月号P.8)も併せてご覧ください。

海運PRパンフレット「Shipping Now 2007」の発行

当協会では、日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々に理解していただくための一助として、海運PRパンフレット「Shipping Now」を例年刊行して参りました。本年より制作が(財)日本海事広報協会に移り、引き続き制作が進められておりましたが、今般2007年度版が発行されました。

このパンフレット(無料)は、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、講演会やゼミの資料としても広くご利用いただけます。

ご希望の方には送付いたしますので、送付先住所・宛先、部数を以下宛にご連絡ください。なお、部数に限りがありご要望に沿えない場合もございますので予めご了承ください。

パンフレットの項目は以下の通りです。

○豊かさの原点を支えるシーロード

- ・暮らしを運ぶ
- ・エネルギーを運ぶ
- ・産業を運ぶ

○内航海運の活躍

○日本海運の現況と課題

○環境問題への取り組み

○安全運航への取り組み

○船員育成への取り組み

○総合物流への挑戦

○船のいろいろ

○海運用語集



申込先：(社)日本船主協会 総務部(高橋、早瀬、長嶋)

tel : 03-3264-7181、fax : 03-5226-9166

E-mail : pub-office@jsanet.or.jp

もしくは、(財)日本海事広報協会にも直接お申込いただけます。

同協会事業部 tel : 03-3552-5033、fax : 03-3553-6580

E-mail : jigyo-01@kaijipr.or.jp

(総務部：高橋)

株式投資と宝くじ

野村證券 金融経済研究所 企業調査部 シニアアナリスト

村山 誠



私は現在、証券アナリストという職業に就いて、運輸業界を担当している。主な仕事は運輸業界以外も含めて産業の動向や企業の戦略、業績動向等を分析し、最終的には株式を上場している運輸企業の株式価値を評価し、投資家向けにレポート等を通して意見を表明する仕事をしている。このような業務以外に、仕事をする上での見聞を広めたり、資本市場とは直接関係の無い方々とのネットワークを広げることなどを目的に、各種学会や研究会等に参加したりしている。それらの会合では、たとえば昼食をとりながらの雑談の中で、私が株式関連の仕事をしているということで株式投資について話題が及ぶことがある。その会話の中で時々残念に思うことがあるのだが、それは株式投資とギャンブルを、ほぼ同じものと考えておられる方が散見されることである。確かに株式投資はリスクが伴い、金利や為替の動向、景気動向など経済環境に大きく左右され、不確実性は免れない。儲けることもあれば損することもあり、この点ではギャンブルに似ているとも言える。しか

しながら、本質的に株式投資とギャンブルは異なる点が幾つかある。読者の方はお分かりであろうか。

ここでは話を具体的にするために、ギャンブルの代表例としてパチンコを、投資の代表例として株式投資を念頭に置き、両者の違いを考えていただきたい。なお、パチンコについては出玉の換金について問題点が指摘されるが、ここではあくまでわかりやすい事例ということで、細かい点は無視していただきたい。また、本稿はあくまで筆者個人の意見であり、筆者が属する組織の意見では無いことも御留意いただきたい。

パチンコで儲けたという話も聞くし、また街を歩けば駅前にあるパチンコ屋の前に、開店前から行列をして並んでいる人達を見かける。いわゆるパチプロと呼ばれる人達はパチンコで生計を賄っているとも聞く。しかしながら実態は、個々のプレーでは儲かることはあっても、毎回継続的に儲けることは非常に困難で、トータルすれば「負けている」はずである。

②

そのように言い切れる理由としては、なぜパチンコ産業が成り立つかを考えていただくとわかりやすいだろう。もしパチンコをプレーする人達が払い込むお金よりも、払い出されるお金の方が多かったら、パチンコ屋の建物やパチンコ台等の設備にかかる資金、従業員達の給料等が賄えなくなり、パチンコ産業は成り立たなくなる。実際に払い出される金額は、これらの費用とパチンコ店のオーナー達の儲けが確保された残りである。

ここで確率論でいう「期待値」という概念を引用したい。既にご存知の方も多いと思うが、念のために Wikipedia の解説を見ると、「期待値とは確率と確率変数を掛けた総和を取ったものである。例えば、ギャンブルでは、掛け金に対して戻ってくる見込みの金額をあらわしたものである」とある（アクセス日：2007年10月30日）。

パチンコは、払い込まれた金額よりも払い出される金額の方が少ない。トータルすれば投資のリターンはマイナスということになり、期待値はマイナスである。これは他のギャンブル、たとえば競馬や競輪などについても言えることで、施設や人件費を賄った残りが支払われることになる。

一方、株式投資の場合はどうであろうか。確かに倒産した上場企業も多数あり、そのような会社の株式に投資した場合は、投資としては大幅なマイナスということもある。しかしながら、基本的には企業が利益を確保していれば、株主の持分に当たる企業の純資産は増加し、配当金の増加も期待できる。また、空売り（株式を所有していない投資家が株式を借りて売却し、一定期間内に買い戻す行為。株価が下落すると利益が発生する）をするのでもない限り、投資家は業績の良い企業、成長が期待できる企業の株式を買い、プラスの投

資リターンを期待する。不確実性は排除できないものの、期待値はプラスの行動である。

もう一点の違いは、パチンコにしろ、競馬・競輪にしろ、ギャンブルの場合にはその勝負毎に清算される。例えば競馬の場合、勝馬投票券は、そのレースが終われば、価値がゼロになってしまう。一方株式投資の場合、企業が倒産でもしない限り株式は残り、価値はゼロにはならない。保有し続けられれば、いずれかの時期に業績が大きく改善するようなことがあれば、株価の上昇も期待できる。

ここまでの話をまとめると、①ギャンブルは期待値がマイナスの行為であるのに対し、投資は期待値がプラスの行為である、②ギャンブルは各回毎に清算されるのに対し、株式投資の場合は事業継続（ゴーイング・コンサーン）が前提となる、という2点が大きな違いとして挙げられる。なお①については、投資は必ずプラスのリターンがもたらされるという意味ではなく、より正確には期待値がマイナスの投資案件は棄却され、期待値がプラスの案件のみが実施されるということである。

この基準に従えば、本来であればギャンブルは棄却されることになる。では、なぜ人々はギャンブルをするのか。一つ考えられることは、ギャンブルをする事に伴う興奮を楽しんでいると推察される。賭け事が好きな人は、賭け事そのものを楽しんでいるようである。つまり、ギャンブルに伴う興奮を満喫しており、その度合いが払った金額に十分見合うと考えているのであれば、その観点からは合理的な行動をしていると言える。

さてここで、本稿のタイトルにある宝くじの話をしたい。これまでのギャンブルと投資の違いのロジックを理解された方に質問である。宝くじはギャンブルと投資のどちらの部類に属するであろ

うか。

再び Wikipedia によれば、「宝くじとは、集団で金銭を出し、それをまとめ、経費・目的とする財源の費用を差し引いた総額を賞金として割り当てた籤である」とある（アクセス日：2007年10月30日）。つまり、宝くじも払い込まれた金額よりも払い出される金額の方が下回り、宝くじを買うということは期待値がマイナスの行為である。加えてこれまで宝くじを買われたことがあればお分かりの通り、抽選が行われれば、外れたくじはただの紙くずになってしまう。これらの観点からは宝くじはギャンブルの部類に入ることになる。ではなぜ人々は宝くじを買うのか。よく言われることに「夢を買う」ということがある。ギャンブルと同様、金銭的な期待値はマイナスなのだが、宝くじを買うことに伴い、当たったときのことを夢見て、その幸福感を感じることに効用を見出しているということであろう。

しかしながら、宝くじと他のギャンブルとをくらべた場合特筆に値する点として、「ギャンブルなどといういかがわしいものはやらない」、「株は怖いからやらない」と言われる方々が、一方では年末ジャンボ宝くじなどはまとまった金額で買ったりすることである。このような行動をとる方には、真面目な人が多いと思う。これは実に興味深い現象である。やっていることは本質的にはギャンブルと変わらないのに、本人達にその意識は無いの

である。そしてギャンブルはもちろんのこと、株式投資よりもはるかに良いイメージを保っている。

ただ、このような行動をとることは私にも理解できない訳ではない。私が子供の頃に接した人達、たとえば学校の先生や両親、親類の叔父・叔母などは、概ねこの部類の人達だった気がする。また私自身、大学に入って経済学を勉強するまでは、周囲の大人たちの会話から影響を受けてこのような考え方をしていたことを覚えている。これらの状況から考えると、宝くじはクリーンなイメージを世間一般に浸透させることに成功しており、この点からはマーケティングに成功していると言っていいだろう。また近年、学校教育において投資についての教育の必要性が論じられているが、この状況を考えてももっともな事だと思う。

最後に、本稿の議論は、ギャンブルや宝くじを否定しているものではなく、また私が証券会社に勤務しているからこのようなことを申し上げているのではない。本コーナーの趣旨が、異業種や異分野における見方や価値観を探るとあるので、私のこれまで得た知見で皆様と共有できることとして、このトピックを選んだ次第である。

“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…との設定で、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に触れるコーナーです。

旭丸／旭海運株式会社



船の主要データ

船 名：旭 丸（アサヒマル）
 船 籍 港：東京港
 総トン数：38,606トン
 重量トン数：73,914トン
 全 長：225m
 型 幅：32.3m
 船 種：ばら積貨物船
 航海速力：14.5ノット

船の生い立ち

当社は株式会社神戸製鋼所殿向け製鉄原料輸送を中心とした撒積み貨物輸送に従事するインダストリアルキャリアーとしての不定期専用船会社です。

昭和42年、神戸製鋼所殿から初めての積荷保証を得て大型鉱石専用船「神旭丸」が建造され当社の製鉄原料輸送が開始されました。その後、後継船として昭和54年には撒積兼鉱石運搬船「旭翔丸」、平成6年に本船「旭丸」が三代目として建造され、当社船隊のフラッグシップとして荷主株主である

神戸製鋼所殿向け製鉄原料の長期安定輸送に投入されています。

本船の特徴

空前の活況を呈している現在のバルカー市場と異なり、本船の建造が決定された平成5年当時の海運業界は円高と過当競争に苦悩しながら其々の生き残りを掛けた企業努力を実行していました。荷主の鉄鋼業界も景気低迷の影響を大きく受けて生産量の減少、業績悪化が激しく、不況脱出への厳しい合理化の最中でした。

このような環境下において、本船の建造仕様に対してはあらゆる角度からの検討を行い、従来の省エネ・省力は勿論の事、当社が長年培って来た鉱石船・撒積船の運航・保船管理の経験を反映させました。時代を先取りした船殻関係の防触塗装強化並びに日本籍船として当時の時代ニーズに十分応え得る設備を設ける事を重点に、全体的にバランスのとれた長期に亘り使い勝手の良い船をターゲットとして建造されました。



▲荷役中の「旭丸」

これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

本船は竣工以来神戸製鋼所向け製鉄原料である石炭輸送を一貫して行っており、神戸製鋼所殿の基幹船として活躍しております。豪州ニューキャッスルへの処女航海以来、豪州を中心としてカナダからも日本へ石炭を輸送しており、主な揚地は神戸製鋼所殿の製鉄所のある加古川・神戸です。また、本船の乗組員は日本人とフィリピン人です。日本人乗組員にとっては海技伝承の場でもあり、フィリピン乗組員はリピーターが多く、本船や港の特徴をよく知っており安全運航に寄与しております。

現在も年間約70万トンの製鉄原料を輸送しており、今後も製鉄原料輸送に携わる予定です。

旭丸エピソード

乗組員だより～山岸 誉典氏

私は昨年12月から今年の8月まで三等機関士として乗船していました。旭丸は外航船において今では数少ない貴重な日本籍船です。現在では乗組員のほとんどがフィリピン人をはじめとした外国人船員で構成されています。乗船当初は何もかもが初めてで戸惑っていましたが、陽気な彼らは温



▲われらが財産「旭丸」

かく迎え入れてくれました。約8ヵ月間、そんな彼らと楽しく船内生活を送りました。

前述のとおり、近年では乗組員のほとんどが外国人のため、内地においては日本人船員というものがとても珍しいようです。内地において着岸中、補油時に石油会社の方が船に乗り込んできた際に、私のことをフィリピンクルーだと思い込み、私が日本語を話しても「日本語うまいねー、どこで覚えたの？」と聞いて私が日本人であることを信じてもらえなかったことがありました。今では数少ない日本人船員ですが、胸を張ってその存在意義を示すことができるように技術、知識を蓄えていかなければならないと感じました。

旭丸は船齢が12年を超える船です。昔は船齢が15年を超えると売船していたそうです。それが今では20年以上を目指し長く運用していくように努力しています。旭丸は私たちの大切な財産です。メンテナンスの行き届いた本船を見るとこれからも大切にしたいと思う気持ちを強く感じます。

弊社は昨年創立60周年を迎えました。これから先もエンジニアとして安全運航に努め、旭海運の歴史を旭丸とともに歩んでゆきたいと思ひます。



▲船上での筆者



▲機関長・一等機関士と

京浜地区船主会講演会を開催

日本船主協会京浜地区船主会では、理事会における審議模様を報告するほか、時宜に適った海運業界関連トピックスを取り上げて、毎年4月と10月の2回、内外より専門家を講師として招聘し、より深掘りした内容を平易に解説することを趣旨とした講演会を開催し、会員企業の業務の参考に供している。また、10月の講演会は終了後懇親会を開催し、会員企業間の親交、講師を囲んでの懇親などを通じた情報交換の場を設けている。

去る10月26日(金)には、海運クラブにおいて、財団法人日本エネルギー経済研究所研究理事の前川忠氏、石油情報センター普及部長渡辺健一氏をお招きして、「原油価格高騰下における石油情勢の変化について」と題する講演会を開催した。原油・石油製品に対する海運企業の立場は、船舶燃料油等の消費者である一方、それを海上輸送する事業者という二面性を兼備しているため、参加者は熱心に講演に聴き入った。

当京浜地区船主会では、今後とも、今次テーマのように世界情勢、国内外経済情勢の動きを注視しつつ、海運業界との関係性や話題性に富むテーマをタイムリーに採り上げ、会員企業の業務の参考に資することとしている。

(総務部：筒井)



▲講演する前川忠氏



▲講演に聞き入る参加者



▲懇親会で乾杯音頭をとる野村議長（第一中央汽船社長）



▲参加者で賑わう懇親会



- 1** 官民で構成される海洋基本法研究会（代表：栗林忠男・慶應義塾大学名誉教授）による「海洋基本法制定記念大会」が開催され、講演や海洋関係団体・学会より意見表明が行われた。
- 3** 超党派国会議員、業界団体、有識者等で構成される海事振興連盟（会長：中馬弘毅・衆議院議員）の通常総会が開催された。
（本誌2007年10月号 P. 20参照）
- 3** IMO 第83回海上安全委員会（MSC）がデンマークのコペンハーゲンにて開催された。
（P. 2 海運ニュース参照）
- 10** EUの統合海洋政策を提案する“The Blue Book”および具体的な行動計画がEUの欧州委員会により取り纏められ発表された。
（P. 10海運ニュースおよびP. 21各種調査・報告書欄参照）
- 12** 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6回会合が開催された。
- 12** 海事政策や海上安全について日・EUの海事当局者が情報・意見交換を行う「日・EU政策対

話」の第3回会合がベルギーのブリュッセルにて開催された。

- 15** 国際油濁補償基金（IOPCF）総会等がロンドンにて開催された。
- 18** 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・早稲田大学商学大学院教授）の第6回会合が開催された。
- 22** 効果的な海事広報活動の推進を図り、海事産業の人材確保を目指すための行動計画を検討する「海事産業の次世代人材育成推進会議」の第1回会合が開催された。
- 22** IMO 第93回法律委員会（LEG）がパナマのパナシティにて開催された。
（P. 5 海運ニュース参照）
- 25** 自由民主党の「海運・造船対策特別委員会（委員長：村上誠一郎衆議院議員）」と「海事立国推進議員連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）」の合同部会が開催され、内航海運の諸問題等について意見交換等が行われた。
- 28** IMO BLG 大気汚染防止作業部会第2回中間会合がドイツのベルリンにて開催された。
（P. 8 海運ニュース参照）
- 29** 日本とASEAN各国との交通分野での連携強化を目的とする「第6回日ASEAN交通次官級会合」および「第5回日ASEAN交通大臣会合」がシンガポールにて開催された。



船協だより

公布法令（10月）

- ⑥ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第86号、平成19年10月11日公布、施行）
- ⑦ 出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令（政令第311号、平成19年10月11日公布、施行日平成19年11月20日）
- ⑧ 出入国管理及び難民認定法施行規則の一部を改正する省令（法務省令第61号、平成19年10月31日公布、平成19年11月20日施行）

国土交通省が「ネガティブ情報等検索サイト」を開設

—交通や住まいに関する事業者の過去の処分歴が一覧検索可能—

今般、国土交通省は、交通や住まいに関する事業者の過去の処分歴を一覧検索できる「ネガティブ情報等検索サイト」を、同省ホームページ上に10月1日付で開設しました。

このサイトは、運輸事業者や建設業者・マンション管理業者など同省が所管する事業者について、それらに下された行政処分の内容などを、最長5年間（業種によって異なる）に渡って検索できるよう情報公開するシステムです。

パソコンを所有していない場合は、国土交通省本省、最寄の地方運輸局、地方整備局および北海道開発局の広報担当の一般向け端末でも、本サイトを利用可能とのことでした。

関連の URL は以下の通りです。

- ① 国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>
- ② 「ネガティブ情報等検索サイト」 <http://www3.mlit.go.jp/>

（総務部：筒井）

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10月	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	5,712	921	8.2	3.5
5	6,565	6,182	383	15.1	15.6
6	7,284	6,064	1,220	16.2	10.8
7	7,063	6,402	661	11.8	17.1
8	7,028	6,295	734	14.5	5.8
9	7,270	5,634	1,635	6.5	▲ 3.2

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

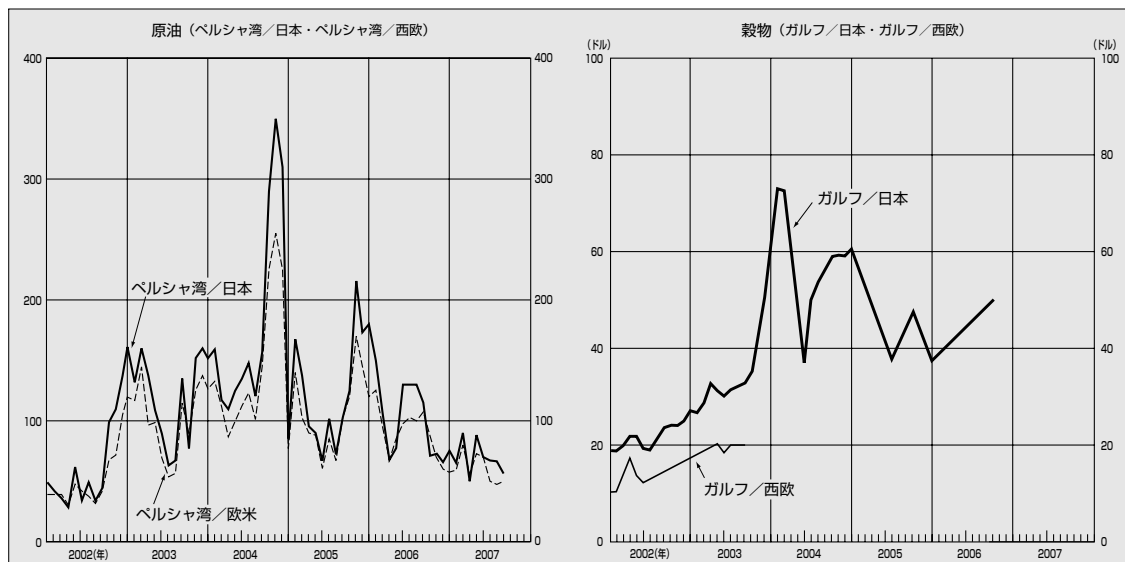
年 月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2006年11月	117.35	115.65	118.30
12	117.30	114.87	119.03
2007年1月	120.60	118.37	121.99
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
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	113.80	117.68

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	
年次													
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		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	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	6	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
	6	10,070	0	10,070	3,380	189	0	6,483	0	18	0	26,375	8,819
	7	7,479	0	7,479	1,818	181	0	5,480	0	0	0	28,710	14,166
	8	4,172	0	4,172	1,515	167	0	2,460	0	30	0	20,848	10,533
	9	4,452	0	4,452	885	256	0	3,311	0	0	0	25,805	13,310
	10	2,682	0	2,682	557	435	0	1,653	0	36	0	21,135	11,450

(注) ①マリタイム・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					
	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	90.00	65.00	102.50	75.00	95.00	57.50	80.00	54.00
4	96.00	80.00	68.00	50.00	50.00		90.00	72.50	67.50	55.00	55.00	40.00
5	90.00	62.50	77.50	67.50	88.50	62.50	88.25	62.50	85.00	55.00	72.50	60.00
6	67.50	52.50	130.00	82.00	70.00	63.75	61.25	50.00	97.50	70.00	70.00	50.00
7	102.00	73.75	130.00	91.00	67.50	56.00	85.00	62.50	102.50	80.00	50.00	42.50
8	72.50	56.50	130.00	90.00	66.75	56.00	67.50	60.00	100.00	85.00	47.50	45.00
9	102.50	62.50	115.00	105.00	57.50	52.50	102.50	65.00	107.50	85.00	50.00	40.00
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		

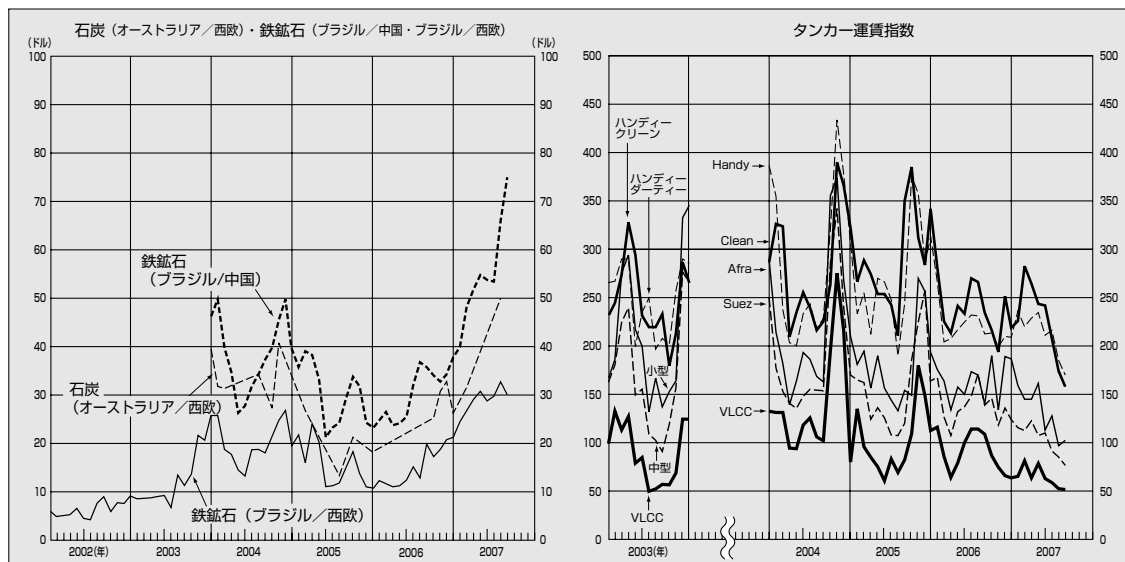
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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）

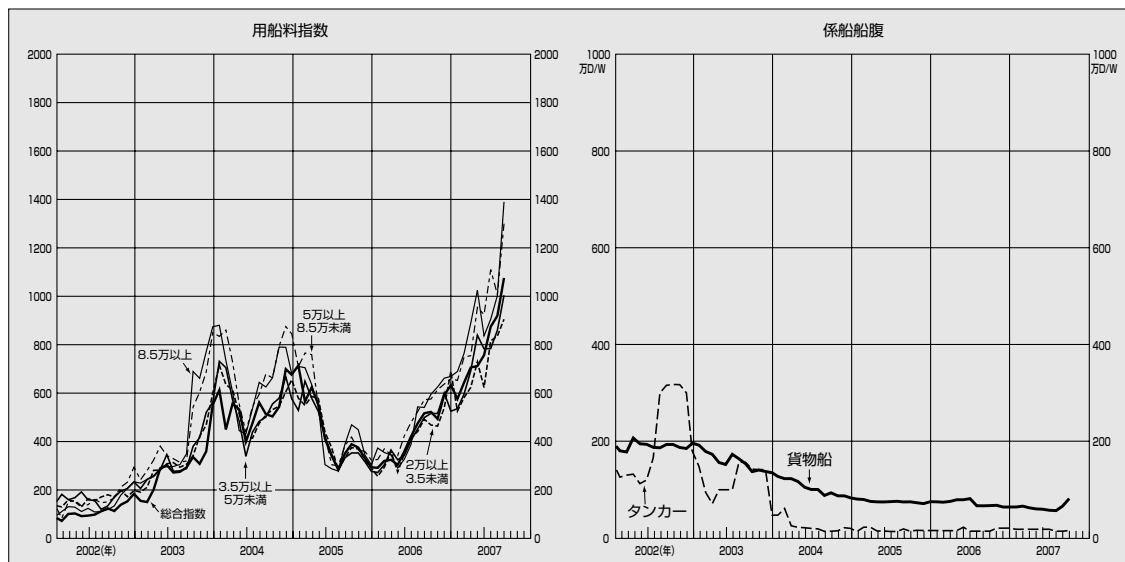
月次	オーストラリア／西欧(石炭)				ブラジル／中国(鉄鉱石)				ブラジル／西欧(鉄鉱石)			
	2006		2007		2006		2007		2006		2007	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	18.45	16.20	26.50		23.50	19.70	38.00	26.50	11.00	8.75	21.50	16.75
2	—	—	—	—	24.99	21.00	40.25	38.00	12.50	—	24.75	24.50
3	—	—	31.80	30.50	26.75	18.50	48.30	39.00	—	—	—	—
4	—	—	—	—	24.00	20.90	52.00	44.00	11.25	9.85	29.25	—
5	—	—	—	—	24.30	19.70	55.00	51.00	11.50	10.50	31.00	27.30
6	—	—	27.75	—	25.75	22.00	54.00	40.75	12.70	—	29.10	28.60
7	—	—	—	—	32.25	23.75	53.50	27.50	15.40	—	30.00	24.10
8	—	—	50.00	—	37.00	31.00	66.00	59.50	13.10	—	32.80	28.00
9	—	—	—	—	36.00	28.50	75.00	66.00	20.25	17.90	30.10	—
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いずれもケープサイズ（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	79	108	161	235	244
6	61	126	157	267	253	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242
7	83	108	144	248	243	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208
8	69	107	133	190	211	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174
9	82	120	154	244	350	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158
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	1.2万～ 2万	2万～ 3.5万	3.5万～ 5万	5万～ 8.5万	8.5万～	総合指数	BDI
1	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	479	730	840	955	1,025	712	6,521
6	401	2,762	412	2,586	359	2,739	0	624	783	926	839	759	5,672
7	478	3,971	342	2,307	421	3,191	0	817	785	1,109	905	875	6,601
8	562	4,180	285	2,1692	475	3,672	0	837	861	1,091	1,034	920	7,289
9	514	4,214	352	2,949	518	4,207	0	905	1,003	1,300	1,389	1,078	8,619
10	503	4,602	391	2,949	522	4,053							10,944
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	151	623	640	34	135	205
2	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189
3	137	733	797	33	147	229	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189
4	130	670	765	35	148	231	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190
5	128	640	752	36	103	150	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190
6	129	637	750	36	103	150	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191
7	133	641	754	34	99	145	149	694	817	32	102	151	149	603	595	35	128	191
8	132	645	766	34	99	145	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150
9	134	668	745	34	170	194	151	647	678	32	102	151	153	650	665	33	104	150
10	138	676	751	34	103	149	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165
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

古いものが結構好きである。音楽や映画でも、流行りのものより、私が生まれた少し前のものから学生時代のものを中心に繰り返して見聞きしている。加山雄三主演の若大将シリーズは永遠のバイブルであるし、カラオケで歌うのは私が幼少の頃に全盛期を迎えたGS(グループサウンズ)のヒット曲や30年以上前のフォークソングであることも多い。

昭和30年代から40年代の東京の写真を見るのも好きである。「都電が走った街今昔」、「東京懐かしの昭和30年代散歩地図」、「昭和30年代懐かしの東京」、「東京の消えた風景」、「東京都電慕情」、「東京消えた街角」といった写真集を週末にながめることがある。

これらを見ると、JR新橋駅前の風景は昭和40年代前半と比べても一変している。当社本社からほど近い交差点、西新橋一丁目はかつて田村町一丁目といわれていたことを知っている方は多いだろう(この付近に奥州一ノ関藩三万石城主の田村右京大夫の上屋敷があったことが田村町の由来らしい)。

この交差点には40年以上前には都電が走っていた。手元の都電路線図(昭和37年10月現在)によると、外堀通りを6系統(渋谷駅前～新橋)が走り、交差する日比谷通りには2系統(三田～曙町)、5系統(目黒駅前～永代橋)、37系統(三田～駒込

千駄木町)が走りぬけ、35系統(巣鴨車庫前～田村町一)は巣鴨車庫前からここまでやってきて折り返していた。当時の写真を見ると、当社本社が入っている日比谷セントラルビルはもちろん、日本放送協会(NHK)跡地にできた日比谷シティの高層ビル群はない。交差点角の日本石油(現日本石油)本社が今とほぼ変わらない姿を残している。

前述の写真集に多くの写真が載っている街、銀座には忘れられない思い出が多い。子ども心に家族で銀座に行くということは、ちょっとしたイベントであった。高校生の頃は途中下車して有楽町から銀座まであてもなくぶらぶら歩いたりした。それから間もなく日劇は幕を閉じ、有楽町マリオンに変わった。大学時代には渋谷や青山、自由が丘で飲むことが多かったが、野球の應援の後などにたまに銀座で飲むとなぜか誇らしい気分がした。40年前の写真と比べるとずいぶん変わったが、4丁目の和光だけは変わらない。

今月から映画「ALWAYS 続・三丁目の夕日」が公開されている。前作に劣らないとの評判もある。近いうちに家族三世代で観に行き、郷愁にふけることにしようか。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ

情報広報チーム長 高山 敦

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長
飯野海運	総務グループ 広報・IR室
川崎近海汽船	総務部付課長代理
川崎汽船	IR・広報グループ 情報広報チーム長
日本郵船	調査グループ グループ長代理兼調査チーム長
商船三井	広報室マネージャー
三光汽船	社長室副室長(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	常務理事兼総務部長
	常務理事兼海務部長
	常務理事兼企画部長
	企画部政策担当部長
	海務部労政担当リーダー

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

編集後記

上記の「編集雑感」とも関連して。映画「ALWAYS 続・三丁目の夕日」が好スタートを切ったようです(11月中旬時点)。近年いわゆる「団塊の世代」をターゲットにしたものが多くなっており、「昭和30年代」「レトロ」「復刻」モノやそれをテーマにした空間が身近にも増えていますし、それが幅広い世代に受け入れられているようです。ご多分に洩れず、Nもレトロ好き。古い建物や街並みが残る港町や下町をよく散歩することも。昭和30年代は両親が子供の頃の時代ですが、自分が体験していないからこそ全てが新鮮に思え、なんとなく「ホッ」とする色彩やモノ・雰囲気いわゆる癒しの一種を感じているのかもしれません。

同じレトロでも受け手によってはそれが郷愁にも最先端にもなる。どんなことでも立場や見方によって、全く違う。常に多角的な視点を持って過ごしたいなあと思うこの頃。(MN)

せんきょう11月号 No. 568 (Vol. 48 No. 8)

発行●平成19年11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)

