

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2008

3

●No.572●

海運ニュース

日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給および
安定した雇用確保に向けて

—日本・フィリピンマンニング・
コーポレイティブフォーラム2008を開催—



せんきょう

3

MARCH 2008

■巻頭言	1
------	---

「陸上職域に変化の目を」

日本船主協会 常任理事 新和海運株式会社 代表取締役社長 寛 孝彦

■海運ニュース	2
---------	---

<table border="0"> <tr> <td>国際会議レポート</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </table>	国際会議レポート	2	
国際会議レポート	2		

1. NOx 3次規制、日本提案が合意される

—IMO第12回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG12)の様様について—

2. 油タンカーの貨物タンク防食措置、方向性定まる

—IMO第51回船舶設計・設備小委員会(DE51)の様様について—

3. 日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給および安定した雇用確保に向けて

—日本・フィリピンマンニング・コーポレイティブフォーラム2008を開催—

■船の紹介	16
-------	----

パシフィックシーガル／東海運株式会社

海運日誌(2月)	19	海運統計	21
船協だより	20	編集雑感	表紙3

<table border="0"> <tr> <td>囲み記事</td> <td style="text-align: right;">13</td> </tr> </table>	囲み記事	13	
囲み記事	13		

- ・海事振興連盟「第1回政治経済セミナー」が開催される
- ・webを見よう!!

14

「陸上職域に変化の目を」

日本船主協会 常任理事
新和海運株式会社 代表取締役社長

寛 孝彦



“配乗管理”に関する会議を終え社内を巡回してみる。船舶管理部門にはフィリピン人の海技者や商船大卒業の女性もいるが、営業をはじめ他の部門は、学校を卒業して当社及びグループ会社へ“就社”した社員を中心に日本人がほとんどである。

しかし、海運会社の現場である外航船を訪ねると、風景は全く異なる。たまに二人から四人の日本人海技者が乗船している場合もあるが、大多数の船は外国人の全乗船である。外国人船機長を軸に、外国人を統率して安全運航・効率運航を図らねばならない状況になって久しい。

陸上の職域が海上に比較してグローバル化していないのは、国内荷主の厚い海上物流需要に支えられ、我々は国内荷主最優先で営業してきたことによる。自社のことで恐縮であるが、当社の売上に占める海外荷主・用船者の比率は20%台である。これも、日本の荷主向けの帰りの航海を含んだ数字である。

少し前のことになるが、ミタルグループによるアルセロールの吸収合併、それに続くインド・タタスチールのコーラス買収は衝撃的で時代の変化を強烈に印象付けた。ドライ・バルクの太宗荷主である鉄鋼業界の国際的な再編劇は更に進む可能性がある。鉄鉱石・原料炭生産者の寡占化に対抗する鉄鋼業界再編の次の台風の目は、アジアの鉄鋼業、中でも急速に需要を拡大している中国・インドであろう。

グローバルレベルでの再編劇はひとり鉄鋼業に

限らないし、その流れにかかわっている日本企業のあり姿は様々であるが、海運会社として自明のことは、日本中心の荷動きだけに依存しては、成長率の高い世界の海運業界の中での地位は相対的に低下を余儀なくされるということである。メガキャリアの地位を目指す大手船社は勿論の事、当社の様な中堅船社にとっても、世界の海運業界の中でプレゼンスを確保する為には、競争力を高め、成長を求めなければならない。現状維持は世界の成長の後塵を拝することである。

昨今の海運ブームを受け、歴史を有する海運会社のみならず、中東産油国・中国・インドを含む発展途上国の海運会社が急激に船腹を伸長させており、更に、ゴールドマン・サックス等の海運進出等々世界の海運業は大きなうねりの中に置かれている。

その様な変化への対応は会社によってそれぞれ異なるであろうが、他の産業と同様海運業においても、成長の源泉は偏に人材である。日本に根を張る海運会社として、日本の荷主のニーズを的確に捉え、対応するべく優秀な人材の確保・育成に最善の努力をすることは当然であるが、同時に、グローバルな成長に照準を当てれば、多彩な人材の外部からの導入に向け前進する必要がある。

陸上職域においても、同種同根だけでは無く、外国人を含む多彩な人材の交流の中から、変化に対応した成長への芽が生まれるのではないだろうか。



●国際会議レポート●

1

NOx 3次規制、日本提案が合意される

—IMO第12回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG12)の様態について—

国際海事機関（IMO）の第12回ばら積み液体・ガス小委員会（BLG12）が、2008年2月4日から8日まで、ロンドンにおいて開催され、船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書Ⅵの改正、およびバラスト水管理条約等に関する審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

1. MARPOL 条約附属書Ⅵの改正について

現在、船舶の排ガスに起因する大気汚染の防止については、MARPOL 条約附属書Ⅵにおいて、窒素化合物（NOx）および硫黄化合物（SOx）等に関する規定が定められている。2005年7月に開催された第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たことから、現行の規制を強化する方向で同附属書を改正することが合意された。同改正に関する具体的な検討は、2006年4月に開催された BLG10より開始され、第1回中間会合（2006年11月）、BLG11（2007年4月）、および第2回中間会合（2007年10月）の4回にわたり審議が行われている。

(1) 新造船に対する NOx 排出基準について

船舶に対する NOx 規制については、現在、1次規制と呼ばれる段階にあり、エンジンの定格回転数に応じた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。

(i) 2次規制について

2次規制については、これまでの会合において、現行の規制と同様の枠組み（エンジンの回転数に応じた規制値を設定する方法）とすること、および現行規制値より2.0～3.5 g/kWh（12%～21%）の範囲で削減することが合意されている。また、昨年（2007年）の第2回中間会合において、中国から具体的な規制値（既に合意されている削減幅内）が提案されていた。

今次会合における審議の結果、**中国提案の規制値を採用することが合意され、次のとおり纏められた。**

実施時期	2011 年 1 月 1 日			現行規制値 (1次規制)
規制値 (g/kWh)	130rpm未満	14.36	現行規制比 15.5%減	17.0
	130rpm～2000rpm	$44.0 \times n^{(-0.23)}$	同 15.5%～21.8%減	$45.0 \times n^{(-0.2)}$
	2000rpm以上	7.66	同 21.8%減	9.8

n = エンジンの定格回転数

(ii) 3次規制について

3次規制については、これまでに、全海域において現行規制値から40～50%削減することとするノルウェー案と、指定海域においてのみ83～87%削減することとする米国案、ならびに同80%削減することとする日本案の3つが纏められている。

今次会合における審議の結果、**日本案を採用することが合意**され、次のとおり纏められた。なお、対象となるエンジンについては、今後審議される見込みである。

実施時期	2016年1月1日
規制幅	現行規制比 80%削減
対象海域	(IMOによる) 指定海域のみ

(2) 既存船に対する NOx 排出規制について

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

今次会合においては、どのような方法で規制

を実施できるか審議が行われ、各国からの提案内容を踏襲する形で、次の2つの案が纏められた。なお、規制対象とするエンジンについては具体的な審議は行われず、**MEPC57(本年3月)において、同2案を絞り込む作業と共に審議される見込み**である。

(3) SOx 規制について

現在、船舶から排出される SOx については、一般海域と SOx 排出規制海域 (SECA) とに分けて、船舶が使用する燃料油中の含有硫黄分上限値が規制されている(一般海域4.5%、SECA1.5%)。BLG11においては、SOx 次期規制案として、全海域において留出油の使用を義務づける案や、特別海域のみを規制強化する案等、6つの案が纏められていた。なお、これら SOx 規制案については、政府・産業界間の専門家グループ(SG)により、規制を実施した場合の効果等に関する効果・分析が行われ、今次会合にその結果が報告されていた。

今次会合においては、同 SG の報告についてプレゼンテーションが行われ、100名以上が聴講し、**活発な意見交換**が行われた。

また、SOx 次期規制に関し港湾・河口付近に對し厳しい規制を課す提案を行っていたバルチック国際海運同盟 (BIMCO) は、今次会合にお

	案 1	案 2
	対象エンジンの全てを規制	対象エンジンのうち、アップグレードキット(※)が認証されたもののみ規制
対象エンジン	1990年以降に建造された船舶の [シリンダー容積 [30 L] [60 L] [90 L] 以上] [出力5,000 kW以上] のエンジン	
規制値	1次規制値	1次規制値
実施時期	今後IMOにおいて決定する日以降の、最初の定期検査または中間検査	主管庁がアップグレードキットの認証をIMOに通報してから [1年] 後の最初の定期検査または中間検査
代替措置等	流出油の使用、寄港国による入港拒否等	—

(※アップグレードキット：規制に適合させるための改造手法)

([] 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)

規制値および 実施時期	案1 (全海域で規制強化)	案2 (特別海域で規制強化)	案3 (3海域で規制強化)
一般海域	1.0% - [2012] 年 0.5% - [2015] 年	4.5% (現行どおり)	3.0% - [2012] 年
特別海域		0.1% - [2012] 年	1.0% - [2010] 年 0.5% - [2015] 年 0.1% - マイクロ SECA ・沿岸24海里以内 ・IMO にて指定

(〔 〕 内については、今後の検討において決定される)

いて、現行の SECA を維持した上で、狭い範囲の海域に対し更に厳しい規制を設ける（マイクロ SECA）提案を行った。今次会合においては、SG による報告、BLG11で纏められていた6つの案、およびマイクロ SECA のコンセプト等に関する審議が行われた結果、次の3つの案に集約され、MEPC57において引き続き審議されることとなった。

(4) 今後の審議スケジュールについて

同附属書の改正作業については、MEPC57（本年3月）における承認、および MEPC58（本年10月）における採択が見込まれている。

2. バラスト水管理条約関連について

(1) バラスト水のサンプリングに関するガイドライン

バラスト水管理条約では、詳細な要件についてはガイドライン（14本）で規定することとなっている。そのうち13本のガイドラインについては既に採択されており、「バラスト水のサンプリングに関するガイドライン」のみが継続審議となっていた。

今次会合では、同ガイドライン案について優先的に審議され、最終化が行われた。なお、同ガイドラインは本年10月の第58回海洋環境保護委員会 (MEPC58) において採択される見込みである。

同ガイドラインに関する主な審議概要は以下のとおり。

① バラスト水交換基準適合のための物理・化学的パラメータについて

「バラスト水交換基準（規則D-1）」の適合を確認するため、サンプリングが実施され

る場合、どのような物理的／化学的パラメータについて、測定・分析を行なうべきかについて審議が行われた。

審議において、塩分や生物種が当該基準への適合を確認する際のパラメータになる可能性があるとの意見があったが、現時点において、特定のパラメータによりバラスト水の交換状況を判断することは非常に困難であるとの意見が多数を占め、その結果、特定のパラメータについては明記しないこととなった。

② 排出ラインにおけるサンプル採取場所およびサンプリング設備について

ガイドライン案では、排出ラインにおけるサンプリング採取場所について、当該採取場所の前後に、それぞれ排出ラインの直径の10倍および5倍の長さの直線部を設けるべきとされていた。

同規定に対しては、化学的根拠がないこと、スペース的に困難であることなどの理由から、反対する意見が多数あり、審議の結果、**具体的な数値は明記せず、「排出ラインの直線部に設置すること」とのみ規定されること**となった。

その他、サンプリング設備の設計については、以下のとおりとなった。

- 等速吸引が可能なこと
- サンプル採取口部の直径は、サンプリングライン径の1.5～2倍が適切であるとのシミュレーション結果を考慮すること
- 排出ラインからサンプリングラインへの分流が円滑に行われること
- サンプリングラインは排出ラインに平行あるいはL字型にすること

③ サンプル数、サンプル量、サンプリング方法、サンプル分析方法、サンプル運搬・貯蔵方法について

審議において、同ガイドラインは、基本的な要件のみを規定し、詳細な要件については別途ガイダンスを策定すべきとする意見と詳細な要件についても本ガイドラインに規定すべきとの意見に分かれた。

詳細な要件を規定すべきとする主張は、各国で統一された手法によるサンプリングが行われなければ、船舶に無用な混乱が生じるとするものであり、多数の国がこれに理解を示した。

しかしながら、現時点において、サンプリングに関する国際的な統一方法が確立されておらず、今後、更なる検討が必要なことから、まず各国からサンプリングに関する情報を収集し、これに基づき、詳細な要件については別途ガイダンスを策定することとなり、**本ガイドラインには基本的な要件のみを規定することとなった。**

(2) バラスト水処理システムで使用する化学物質の安全な取扱いと貯蔵に関するガイダンスについて

2007年7月のMEPC56において、バラスト水処理システムでバクテリア等水生生物を殺滅するために使用する化学物質の取り扱いとその貯蔵方法については、既存のIMO規則等をベースに詳細な検討を今次会合で行うこととされていた。

今次会合には、英国より本件に関するガイダンス案について提案があり、同提案について審議が行われた。

同ガイダンス案では、当該処理システム搭載前に、船主あるいは船長が、化学物質の取り扱いに関する安全性評価を実施することとされており、同評価は、バラスト水管理計画に含めるとともに、旗国から承認を受けることとされていた。

同ガイダンス案に対しては、船員の保護の観点から、何らかの指針の必要性は認められたも

のの、処理装置や化学物質の安全な使用方法や安全性評価については、処理装置メーカーの責任において情報を提供すべきとの意見が多数あり、審議の結果、提案国である英国と業界団体の国際海運会議所(ICS)により、同ガイダンス内容を見直し、**次回 MEPC58に改めて提案することとなった。**

(3) 既存船に対するバラスト水処理装置搭載要件の適用に関する問題について

条約の履行を確実なものとするためには、バラスト水処理装置の安定供給が必要不可欠となる。特に既存船については、短期間に搭載時期が集中することが予想されることから、処理装置の供給体制について、事前に情報を収集し、適用時期について検証しておくことが必要となる。そのため、わが国は、主管庁が処理装置の型式承認を行う際に入手する情報をIMOへ報告し、その情報に基づき、既存船に対する適用時期について検討を行うことを提案した。

同提案に対しては、条約発効を遅らせる可能性があるとの意見があったものの、多数の国がこれを支持した。

しかしながら、審議の時間がなく、詳細な審議が行われなかったことから、**次回 BLG13において引き続き検討を行うこととなった。**

(4) 総会決議について

条約上、2009年以降建造のバラスト水容量5,000 m³未満の新造船(2009年以降建造船)が最も早期にバラスト水処理装置の搭載が要求される。しかしながら、現時点において、当該処理装置は製品化されておらず、2009年以降建造船への条約要件の適用は難しいことから、その適用時期について検討が行われてきた。

その結果、2007年12月のIMO第25回総会において、2009年建造船への処理装置搭載の義務付けを一時保留する総会決議が提案された。

(総会決議)

「2009年に建造されるバラスト水容量5,000 m³未満の船舶は、2011年12月31日を超えない2回目の

年次検査まではD-2基準に適合することが要求されない。なお、2010年の建造船についてはMEPC58までに検討すること」

しかしながら、同決議では、2011年までの1～2年しか猶予期間がなく、実質的には設計段階である現時点において処理装置の設置スペースおよび所用電源容量等の情報が必要となる。

製品化された処理装置がない現時点において、処理装置を想定した船舶の設計は困難であることから、実際に搭載する際には大幅な改造が必要となり、船主に大きな負担を強いることが予想される。

そのため、2009年および2010年に建造された船舶は現存船と同様の扱い（バラスト水容量に同じ、2015年または2017年から適用）とすべき旨わが国が提案を行った。

同提案に対しては、支持を表明する国もあったが、総会決議の見直しを行うことは時期尚早であるとの意見があり、また2010年建造船についてはMEPC58において検討することとなっていることから、**今次会合では検討を行わないこととし、わが国に対し、MEPC58に対し、改めて提案を行うよう要請された。**

3. 海上における油輸送作業からの海洋汚染防止のための MARPOL 条約附属書 I の改正

海上における船舶間の油移送(Ship to Ship: STS)作業に起因する海洋汚染の防止を目的としたMARPOL条約附属書Iの新規規則の検討が2006年4月のBLG10より行われている。

前回のBLG11において、書面審議グループ(CG)が設置され、同規則案に関する検討が行われており、その検討結果が今次会合に報告された。

今次会合では同検討結果に基づき同規則案の審議が行われ、**原則最終化された。**

〈新規規則の概要〉

- 適用船舶：洋上でSTS(バンカー作業は含まない)を実施する総トン数150トン以上のタ

ンカー

- 要件：主管庁が承認する STS 作業計画の備え付け
- ：領海あるいは排他的経済水域において STS を実施する場合における沿岸国への事前通報
- ：STS 作業記録の船内保管（3 年間）

ただし、対象船舶にバンカー作業を含めないことおよび事前通報が要求される海域を「領海および排他的経済水域」とすることについては、異議を唱える国があり、**MEPC58において改めて審議される予定である。**

4. 船体付着生物による外来生物の移動を最小化するための国際的な方策

船体に付着した海洋生物が本来生息していない海域に移動し、在来生物の生活を脅かすなど生態系に悪影響を及ぼしていることから、船体付着生物による外来生物の移動を最小化するための国際的な方策について、今次会合より2010年における完了を目処に検討が開始された。

今次会合には、英国、豪州、ニュージーランドより、船体付着物の移動による問題と様々な対応策およびその施行方法に関する情報が提供され、書面審議グループ(CG)により検討を行うことが提案されていた。

CGの設置については、多数の国から支持があり、以下の項目について検討を行い、次回BLG13に報告することとなった。

- 現在行われている船体付着物の移動による海洋環境等への影響に関する調査結果、および現在実施されている対策の効果の検証
- 現存する最も有効な対策、および将来的に有効と思われる対策の検討
- 対策の施行方法の検証
- 暫定的なガイダンスの策定

(海務部：山崎・黒越)

2

油タンカーの貨物タンク防食措置、方向性定まる —IMO第51回船舶設計・設備小委員会(DE51)の模様について—

国際海事機関 (IMO) の第51回船舶設計・設備小委員会 (DE51) が、2008年2月18日から22日までボン (ドイツ) にて開催され、油タンカーにおける貨物タンクの防食措置強化、バラストタンク塗装の保守・修繕に関するガイドライン等に関する審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

1. 油タンカーの貨物タンク防食措置について

(1) 貨物タンクに対する防食措置の義務付けについて

2006年12月に開催されたIMO第82回海上安全委員会 (MSC82) において、欧州各国および船主団体等より、油タンカーの貨物タンクに対し、腐食による構造強度低下を防止する目的で、同タンク内部に防食塗装を義務付ける海上人命安全条約 (SOLAS条約) の改正案が提出された。これに対し、わが国は、既に日本船主の一部に採用されている耐食鋼の使用を防食塗装の代替措置として採用するよう提案しており、MSCはDE小委員会に対し、2009年における最終化を目標に本件に関する検討を行うよう指示していた。

今次会合において、冒頭、欧州連合 (EU) およびギリシャ等は、DEにおける本件の審議期間が2009年までとなっていることに対し、今次会合で早急に結論を得るべきである旨主張したが、議長より、次回DE52 (2009年3月) で最終化する方針が改めて指示された。

審議においては、わが国から提案している、耐食鋼の使用を認める内容を含んだSOLAS条約改正案をたたき台に検討が行われた。国際船級協会連合 (IACS) 等は、塗装と同等の追加措置は認めるべきであるが、耐食鋼の使用を認めるのは時期尚早との見解を示したが、新技術導入に関する条項を盛り込むことに多くの国々の理

解が示されたことから、次の内容のSOLAS条約改正案が作成された。なお、同案は、次回DE52において更に検討される見込みである。

① 対象船舶：

5,000DWT以上の原油タンカー (ケミカルタンカーおよび兼用船は対象外)

② 防食措置の強化

(i) IMOで採択される貨物タンク塗装基準に従い塗装

(ii) IMOで採択される(i)と同等以上の防食措置

③ 主管庁は、次の場合、上記②を免除できる

(i) 塗装の代替措置を試験する場合 (耐食鋼を想定)

(ii) 腐食性の低い貨物のみを輸送するために建造された船舶の場合

(2) 貨物タンクに対する塗装性能基準について

貨物タンクに対する防食措置の義務づけ (SOLAS条約改正案) については、上記(1)のとおりIMOで審議されているが、塗装性能基準 (技術要件の詳細) については、IACSと産業界の合同作業部会により、バラストタンクの塗装基準をベースに草案が纏められ、今次会合に提出されていた。

審議においては、ギリシャ、中国および韓国等より、エッジ部分に対する刷毛塗りの方法、塗装膜厚、強制要件か推奨事項か等について多くの意見が表明され、基準案の最終化には至らず、次回DE52において更に審議されることとなった。

2. バラストタンクの塗装基準関連について

(1) バラストタンク塗装の保守および修繕に関するガイドラインについて

2006年12月に採択されたバラストタンク等の塗装性能基準 (PSPC) が適用される船舶は、建

造時の塗装仕様等を記載した塗装テクニカルファイルを持つことが要求されている。また、就航中の塗装の保守および修繕方法についても、今後IMOで作成するガイドラインに従い同ファイルに記録することとされている。同ガイドラインについては、前回DE50(2006年3月)において設置された書面審議グループ(CG:e-mailベースの検討会)によって、IACSのガイドライン(Recommendation 87)を基に草案が纏められ、今次会合に提出されていた。

なお、IACSガイドラインでは、保守(maintenance)と修繕(repair)の具体的な施工方法が区別されていないことから、わが国は、保守と修繕の施工方法は異なるとの考えに基づき、それぞれに対する具体的な施工方法を提案していた。

今次会合の審議においては、議長から、保守と修繕とを分けて考える日本提案が最適であると提案され、同案を叩き台に検討が行われた結果、わが国の案とほぼ同じ内容で合意された。なお、同ガイドライン案は、油タンカーを対象としているIACSガイドラインをベースとしていたことから、一部タンカー以外の船種に適用できない箇所があった。そのため、この点について更に検討するため、次回DE52まで継続審議することとなった。

(2) PMAの防食に関するガイドラインについて

PSPCにおいては、バラストタンク内に設置されるPMA(タンク内の検査等のために常時設置されているアクセス路)に関し、船体構造部材を兼ねているPMA(一体型タイプ)については、塗装要件を完全適用することが規定されている。一方、船体構造部材を兼ねていない場合(艀装品タイプ)は、できる限り塗装要件を適用することが推奨されているが、独自の防食措置を講じている艀装品タイプのPMAもあり、必ずしも塗装基準を適用することが適切でないとの指摘から、CGにおいて検討が行われていた。なお、CGにおいては、PMAが構造部材を兼ねていない場合の防食措置について、まずは亜鉛メッキ

を行い、その上に塗装をしてもよい旨の案が纏められ、今次会合に報告されていた。

今次会合の審議において、ICS(国際海運会議所)およびギリシャ等は、亜鉛メッキだけでは電蝕の恐れがあるためメッキ上に塗装が必要である旨表明し、次の内容でガイドライン案が纏められた。なお、同案は、MSC84において承認される見込みである。

- (1) バラストタンク等の構造部材であるPMA:
バラストタンク等の塗装基準に従った塗装
- (2) バラストタンク等の構造部材でないPMA
(梯子等):

溶融亜鉛メッキまたはメーカー推奨に従うこと。亜鉛メッキの上に塗装する場合は、メーカー推奨に従うこと。

3. スラッジタンクの最低容量について

海洋汚染防止条約(MARPOL条約)においては、総トン数400トン以上の船舶は、燃料油および潤滑油の清浄等から生じる油性残渣物(スラッジ)を受け入れるため、十分な容量のタンク(スラッジタンク)を備えることが要求されている。また、ここでいう「十分な容量」の解釈については、同条約の統一解釈(UI15.1.5)において当該船舶の燃料消費量を基とする最低容量が規定されており、さらに、廃油焼却炉を搭載している場合(焼却炉の能力によらず)は、同タンク容量を50%削減できることとなっている。同規定については、焼却炉の能力によらずタンク容量を削減できること、および焼却炉が故障した場合に「十分な容量」のタンクを持っていないことと見なされる可能性があること等から、同規定を削除する提案が行われ、検討が行われていた。

今次会合の審議において、「同規定を削除する」、または「搭載されている廃油焼却炉の能力を考慮した新たなスラッジタンク削減規定の策定(新造船に限る)」の2つについて審議が行われたところ、デンマーク、ノルウェーおよびギリシャ等の大多数が前者支持を表明した。これに対し、わが国は、スラッジ発生量はオペレーション形態によっても

異なり、船上においてスラッジを減少できる措置も考慮に入れるべきことを説明し、後者の支持を表明したが、バハマ、パナマ等の少数からの支持に留まった。結果、海洋環境保護委員会 (MEPC) に対し、同50%削減規定の削除を求めることが合意された。

4. バルクキャリアの定義について

2006年7月1日に発効した SOLAS 条約12章により、新しいバルクキャリアの定義 (広義の定義: 用途による定義) が導入され、同時に2-1章 (構造) のバルクキャリアの定義も12章を参照するよう改正された。一方、従来から、9章にもバルクキャリアの定義 (狭義の定義: 形状による定義) が存在し、PMA の設置、自由降下式救命艇の強制、および ESP (検査強化プログラム) の実施等が参照されている。

このように、SOLAS 条約中にバルクキャリアに対する2つの定義が混在することから、MSC81 (2006年5月) において、形状による定義をやめる方向で、定義を調和する検討が開始された。その後、DE50 (2007年3月)、および MSC83 (2007年10月) において、いずれも結論を導き出すことはできず、今次会合から本格的に検討していくこととなっていた。

今次会合において、EU 各国は、連名にて、9章の定義を12章の定義に合わせる具体的な提案を行った。審議においては、同 EU 提案を基に議論が行われたが、北欧系の諸国が Box Shape 船型をバル

クキャリアの定義から除外することを望んでいるのに対し、豪州は除外を認めるべきでないと主張する等、**各国の意見は割れ、結論は得られなかった。**

結果、MSC84に対し、今次会合の審議結果を報告の上、優先度の高い検討項目として位置づけるよう要請することとなった。

5. 救命艇および進水装置の点検整備について

MSC81 (2006年5月) において、救命艇および進水装置の定期的検査について、その製造者または製造者から認定を受けた者だけが行うことを規定した回章文 (MSC.1/Circ.1206) が承認された。その後、MSC82においては、世界的に製造業者のサービス網が配置されていないこと、および整備事業者の統一的な訓練や証明が行われていないこと等から、現段階において同回章文は強制化せず、各旗国の指示に任せることとされた。また、同回章文を2010年から強制化することを目標に、DE小委員会にて詳細に検討することとなっていた。

今次会合にて、わが国は、わが国にて実施している救命艇の整備技術士の教育訓練内容を紹介するとともに、それを基にした整備技術士の認証指針を提案した。審議の結果、**整備事業者が不足している現状を解消するため、製造者に加え主管庁も整備者の認定を実施できるとする暫定的な勧告案 (整備士の認定に関する教育・訓練等の規定も含む) が合意された。**なお、同案は、MSC84において承認される見込みである。

(海務部: 山崎)

3

日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給および安定した雇用確保に向けて

—日本・フィリピンマンニング・コーポレイティブフォーラム2008を開催—

2008年2月28日~29日の間、当協会、国際船員労務協会 (IMMAJ) および PJMCC*1 は共同で「日本・フィリピンマンニング・コーポレイティブフォーラム2008」をマニラで開催した。

同フォーラムは、日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給と安定した雇用の確保に向けて日

比の官労使の更なる協調を図るとともに、そのための具体的方策を検討することを目的として開催されたもので、さまざまな立場から合意や結論に拘わることのないオープンで自由な意見・提案が行われた。

本フォーラムには比国政府よりアロヨ大統領、

ブリオン労働大臣、イノセンテス教育省次長およびリカフォルト高等教育庁コミッショナーを、日本政府より大野裕夫国土交通省海事局次長を来賓として迎え、日比両国の海運関係者多数の参加により、成功裏に日程を終えた。

特に、アロヨ大統領を迎えたオープニングセッションでは、比国関係者を中心に約2500名（うちわが国関係者は約170名）が参加する盛大なイベントとなった。

本フォーラムには両国の船員側より全日本海員組合、AMOSUP*2およびPSU*3が後援として参画した。

本フォーラムの概要は以下の通りである。

(1) 2月28日

先ずマネッセ PJMCC 会長より挨拶が行われ、船員不足問題や教育・訓練について両国がパートナーシップを組んでいくことの重要性を強調した。

その後、わが国を代表して当協会前川会長より「1985年のプラザ合意を契機とする急激な円高の進行により日本商船が国際競争力を決定的に失った後、今日、日本の商船隊が国際競争力を回復するに至った最大の要因は、長年にわたり多くの比国人船員の方々が国際競争力のある労働対価を以って日本商船隊に乗船し、安全運航に寄与してきていただいたおかげであり、その貢献に対して深く感謝する。現在、わが国では、2009年度よりトン数標準税制の導入が予定

されており、同税制の導入に伴い、わが国海運業界全体として日本人船員を10年で1.5倍にするとの努力目標が掲げられているが、この1.5倍増の目標が達成されたとしても、現在予定されている船舶拡充計画にはとても日本人船員の増加では対応できない状況にあり、将来においても、わが国商船隊はこれまで以上に比国人船員の助力を必要とすることに変わりはない。」と挨拶を行った。

アロヨ大統領は、基調演説にて「比国人船員は、比国経済のみならず日本海運にとっても重要な存在であり、日本商船隊の拡大下にあっても、比国人船員はより良い職を得て欲しい」と述べた。

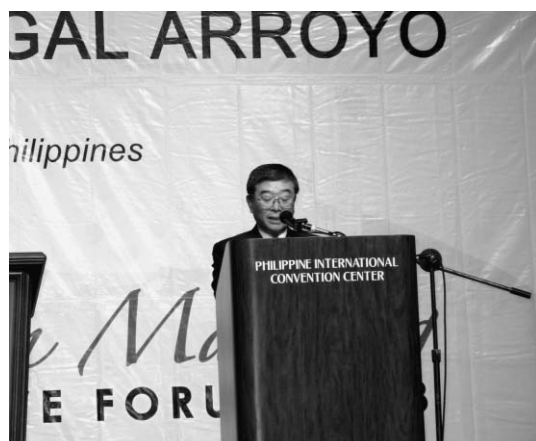


▲アロヨフィリピン共和国大統領によるスピーチ

次に、わが国政府を代表して大野次長からは、「わが国は官民とも比国を最大のパートナーとして認識している。アジア地域における海運発展のためには、船員の育成は不可欠であり、日比にとどまらず、アジア全体で優秀な船員を育成していくことが必要であり、そのためにも日比両国の協力が重要」との挨拶がなされた。

昼食をはさんでその後、山下国土交通省海事局総務課国際・危機管理室長、藤澤全日本海員組合長、オカAMOSUP組合長、サントスMAAP*4校長およびリカフォルト高等教育庁コミッショナーのプレゼンテーションが行われた。

山下室長は、アジア人船員国際共同要請プロジェクトへのわが国政府の取り組みについて報



▲当協会前川会長による挨拶

告し、国際的な産学官の連携を通じて優秀なアジア船員を育成していくことを提案した。

イノセンテス教育省次長は、比国の教育改善の取り組みを紹介するとともに、カリキュラムの改善や教員の質の向上の必要性を述べた。

また、リカフォルト高等教育庁コミッションは、比国の船員養成機関への入学者が減少しており、船員のイメージアップを図っていく必要があることを示した。更に、日本の船社に対して、訓練生の受け入れとインストラクターの技能向上への協力を要請した。

次に後援者である船員組合側よりのスピーチに移り、藤澤組合長よりは、アジア太平洋の船員の雇用、労働条件の確保の為、資質向上による競争力の強化、国際的な発言力の強化に取り組む必要があるとの訴えがなされた。

オカ組合長よりは、世界的に船員の供給が逼迫する中で、比国では船員供給国として海技者の教育訓練に焦点を当てた対応を行っていることをアピールされた。

(2) 2月29日

午前中は飯塚当協会副会長、富久尾(株)日本海洋科学社長、辻本 IMMAJ 理事長およびメンドーサ PSU 副組合長のプレゼンテーションが行われた。

飯塚副会長は「日本海運界と比国船員社会の更なる成長のために」と題して、日本商船隊の現状や今後の拡張計画、日本商船隊におけるフ

ィリピン人船員の重要な役割について説明をするとともに、比国政府に対して、フィリピン海技免許付与システムの関係事務の迅速化、従来型試験の実施回数の増加、また船員教育システムについて養成の軸足をオフィサーに更に移行するように要望を行った。また、比国政府によって付与された比国の海技資格取得者に日本の海技資格付与する際に、改めて取得を求める要件は限りなく少ないことから、日本の承認証の取得プロセスの簡素化するよう日本政府に強く要請した。更に、現在、日本商船隊のために働いているフィリピン人船員が日本の海運各社の育成プログラムを経てプロモーションし、将来は、比国・日本の海事社会一般に広く貢献するようになることを望んでいる旨を表明した。

富久尾社長は、「日比における新しい船員像の構築に向けて一日比海事総合訓練センター設立構想」と題するプレゼンテーションを行い、船員職業の魅力回復の必要性を強調し、日比官民の協力で比国船員を日本の教育システムの下で訓練する「日比海事総合訓練センター設立構想」を提起した。

辻本理事長は日本商船隊に乗り組む外国人船員に対する IBF*5 CBA*6/CA*7 基金を利用した IMMAJ/PJMCC の活動について報告を行った。

メンドーサ PSU 副組合長より、船員の養成・訓練に関する政府教育機関との連携した取り組みについて報告が行われるとともに、両国の協力関係の重要性が強調された。

午後は比国側よりブリオン労働雇用大臣およびマルケス PJMCC 理事によるプレゼンテーションが行われた。

ブリオン労働雇用大臣からは比国政府と日本海運業界との連携強化に向けた取り組みについて説明がなされた。

マルケス PJMCC 理事は、日比両国間の連携によって国際海運業界におけるリーダーを構築するためのロードマップとそれに基づく取り組みについて説明がなされた。



▲飯塚当協会副会長によるプレゼンテーション



▲栢原 IMMAJ 会長による主催者挨拶

最後に栢原 IMMAJ 会長が主催者を代表して、アロヨ大統領を始めとする来賓、参加者および関係者に対する謝辞を述べるとともに、今後も日本・比国両国海運界の絆はさらに深まり、両国が海運を基礎として、力強く発展を継続することができるものと確信する旨の挨拶で成功裏に終了した本フォーラムを締めくくった。

- * 1 PJMCC: Philippine-Japan Manning Consultative Council
比国人船員を日本の船会社に派遣する比国のマンニング会社の協会。
- * 2 AMOSUP: Associated Marine Officers' & Seamen's Union of The Philippines
1972年に設立された比国における最大の船員組合。
- * 3 PSU: Philippine Seamen's Union
1983年に設立された比国で2番目に大きな海員労働組合。
- * 4 MAAP: Maritime Academy of Asian and Pacific
1998年創立で、AMOSUPの支援を受けている私立の商船大学。施設と教育設備は比国内で最も充実している。
- * 5 IBF: International Bargaining Forum (国際団体交渉協議)
2003年に「ITF (International Transport Workers' Federation: 国際運輸労働者連盟) 特別協約が適用される船舶に乗り込む船員の労働条件に関して、可能な限り両者にとって満足のいく合意を目的として交渉する」などを目的として設立したITFと使用者側による交渉協議会。
- * 6 CBA: Collective Bargaining Agreement
日本の海運会社が実質船主であるFOC船に乗り込むAMOSUPの組合員である比国人船員に適用される団体協約。
- * 7 CA: Collective Agreement
FOC船に乗り込むAMOSUPの比国人船員以外に適用される団体協約。

(海務部: 佐藤)



海事振興連盟「第1回政治経済セミナー」が開催される

超党派の国会議員および海事関係団体等で構成する海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）の「第1回政治経済セミナー」が、2月6日（水）に当協会会議室において開催された。

当日は、当協会が導入を強く要望し、平成20年度税制改正において導入の運びとなった「トン数標準税制」に早くからご理解いただいた自民党の後藤茂之衆議院議員と東京大学の中里実教授がそれぞれ税制をテーマに講演を行い、当協会会員会社、国土交通省などより60余名が出席した。当日の講演テーマは以下のとおり。

講演 1 「わが国の税制はどうあるべきか」

講師：後藤茂之衆議院議員（自民党税制調査会幹事）

講演 2 「わが国における税制上の課題」

講師：中里実東京大学法学部教授（政府税制調査会特別委員）

（企画部：齋藤）



▲中馬弘毅海事振興連盟会長



▲後藤茂之衆議院議員



▲中里実東京大学教授



▲会場の様子

JSA

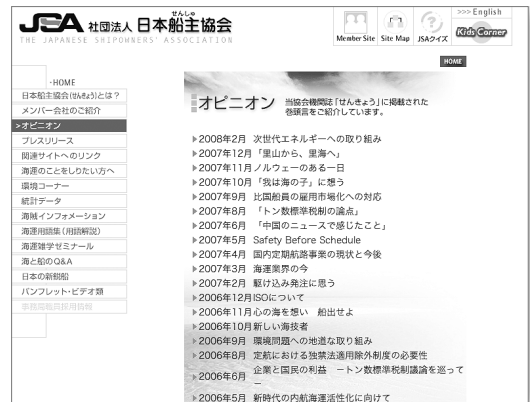
社団法人日本船主協会

webを見よう!!

ホームページ



① オピニオン



当協会機関誌「せんきょう」に掲載された巻頭言をご紹介します。

② プレスリリース

協会からのお知らせを随時掲載しています。



当協会は1998年11月のホームページ開設以来、海運業界の取り組みを始めとして様々な情報を発信しています。

海運トップの声である「オピニオン」や「海賊インフォメーション」、「統計データ」などの情報もお届けしています。さらに、「海運用語集」や「海と船のQ&A」、「海運雑学ゼミナール」には、各種情報が満載です。また、人々の暮らしを支える海運業界を紹介するDVD「日本の海運」のダイジェスト版もご覧いただけます。

海運・海・船のことなら当協会のWEBページをぜひご覧ください。

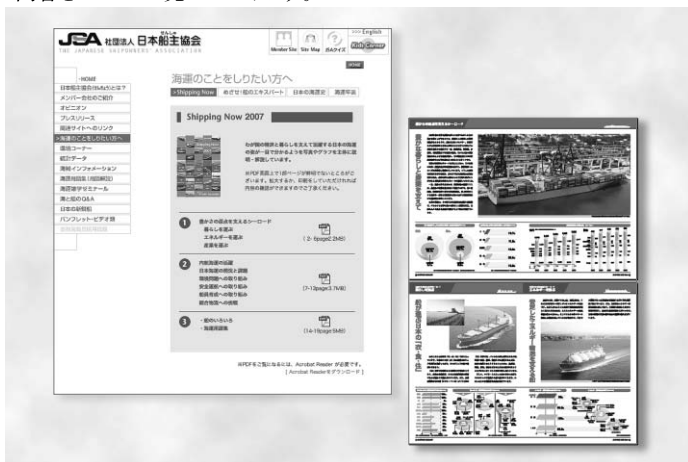
③ 海運用語集

海運業界でよく使われる用語を解説しています。英文略語の解説もあり、人気のコーナーです。



④ 海運のことを知りたい方へ

経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運を紹介する“Shipping Now”。内容をPDFでご覧いただけます。



⑤ 日本の海運

当協会で制作しました、海運紹介映画「日本の海運」(18分)のダイジェスト版(1分間の動画)をご覧ください。



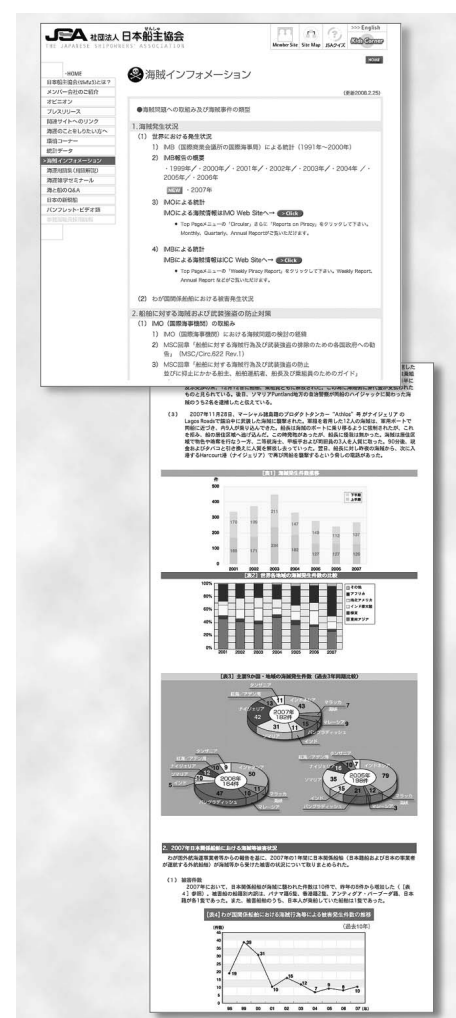
⑥ 環境コーナー

海運業界の環境問題への取り組みなどをご紹介しています。



⑦ 海賊インフォメーション

IMB(国際海事局)が発行する「海賊レポート」の概要をご紹介します。



パシフィックシーガル／東海運株式会社



船の主要データ

船 名：パシフィックシーガル
 船 籍 港：東京
 総トン数：7,809GT
 重量トン数：11,356DW
 全 長：126.66m
 型 幅：21.4m
 型 深 さ：9.9m
 満載喫水：7.215m
 船 種：セメント運搬船
 航海速力：満載時12.5knots

船の生い立ち

昭和49年2月に高知重工(株)で竣工し太平洋セメント社(竣工当時＝小野田セメント社)のセメント内航輸送に26年間従事した「旺洋丸」の代替船として、平成12年2月に同じ新高知重工(株)で竣工いたしました。「旺洋丸」の兄弟船である旧「宗洋丸」(同型船で昭和49年10月同じ高知重工にて竣工)の代替船パシフィックファルコン(イ-

スタンマリシステム(株)所有)とともに同じ造船所で建造されたことは、何か因縁めいたものを感じます。

船名はカタカナですが、純粋な沿海資格の日本籍船です。

本船の特徴

一見軍艦にでも間違えられそうな船ですが、日本のトップシェアを誇る太平洋セメント社のセメント海上輸送を担う主力船隊として代替建造され



▲大阪港岸壁接岸中の本船

た本船は、近海構造で内航船の使命でもある省人化と経済性を、操船装置、機関室装置、監視装置、係船装置、荷役装置などの分野において追及されました。

少しご紹介しましょう。

操船装置：ARPAレーダー、EXCIS等は勿論、それらの配置においては1名当直をも可能とする（実際はルールに従い2名当直）為、当直者がわずかな移動で種々の航海情報を得ながら操舵可能とし、入港時のジョイスティック操船、着岸時のウイング操船を可能としている。



▲船橋航海コンソール



▲機関コントロールルーム操縦盤



▲船首係船機

機関室装置：主機関は信頼性の高いB&W（6L35MC）、軸発設備による発電機原動機メンテナンスの軽減、25A以上の海水系配管はゴムライニング仕様、一番乗組員にとって手数がかかる廃油・ビルジ処理についてはその出所から配管を工夫し、主機関／発電機原動機／清浄機等の予備品に至っては陸上からのメンテナンスを考慮したものとなっている。

監視装置：3台のCRTで機関室を集中監視し、機関コントロール室内において機関室内機器は勿論、荷役（監視カメラで上甲板荷役機器の状態監視を含めて）、バラスト、燃料タンク等の一括監視。

係船装置：スネークダウンなどの準備作業や係船作業の負担軽減の為に係船装置の力量、速度を高め、ワンマンコントロールを可能としている。

荷役装置について

ここでちょっと荷役装置の話をしましょう。

セメント製品の近年はポルトランドセメント（普通セメント）以外に高炉セメントや中庸熟セメントなど品種もさまざまですが、どちらにしても微粒子の粉体で、セメント船は粉体以外の貨物は輸送できません。

セメント製品を積み込む場合は陸上側の高い位置から落とし込む方法が一般的で、荷揚げをする場合は、逆に船側の高い位置から陸上側に落とし込む「機械揚げ」方式と、船と陸上側とを接続するホースを介して圧力空気でセメントを吹き飛ばしていく「圧送揚げ」方式の二通りのやり方があります。

本船は10,000トンのセメントを輸送するわけですが、積み荷も揚げ荷も1,000T/H以上の能力を有し、デイトタイムで終了するように計画されました。

従来のセメント船は、大型船であっても、チェーンコンベアというホールドからセメント粉体を引



▲荷役制御盤

き出す装置によって全ホールドが繋がって基本的にはワンホールドで、船体のどこかに穴が開けば海水は全ホールドに浸入する構造となっていますが、大きな財産である船と貨物の保護及び乗組員の安全を第一に、内航船にはまだルール化されていないが外航船には平成4年に義務化された「損傷時復原性」規則の考え方を早くから取り入れ、ホールドごとに完全に分割された構造とし、その為に従来の日本式荷役装置から外国製スクレーコンベアを主体とした荷役装置を採用しております。

荷役装置の操作盤、監視盤は機関室コントロールルーム（上甲板上）内に機関操縦盤やバラスト制御盤と一緒に配置され、この部屋で荷役に必要な主機関や発電機の運転、バラストの注排水を同時に行いながら操作できるようになっており、機関部と甲板部が十分に連携を取りながら作業をすすめております。

その操作はオートヒールを含めて僅かなボタン操作で自動運転され、乗組員の負荷軽減、安全性の考え方は船全体に及んでおります。

居住区

最近ILOの居住区基準が内航船に取り入れられようとしておりますが、本船の建造当時その基準などはなかったものの各部屋の広さ、船・機長の部屋のデイルームとベッドルームの分離など、基準をすでに満足しておりました。

応接間、畳の娛樂室、風呂のサウナ室、ウォッシュレットトイレなど仕事時間以外の乗組員の生活をより良いものにと設備面でいろいろ工夫されておりますが、ちょっと残念なことに十分利用され

ているとは限らないようです。船乗り気質も少し変わってきているのかもしれませんが、建造に当たって計画の段階でもっと乗組員の意見を集めておく必要があったかな、と若干反省の弁。

居住区は当然乗組員の生活空間としてかなり力を入れ、ギャレーの機器配置は賄いの動線を考え、食事後には乗組員が集まれるように応接間を食堂の横に配置するなど、部屋の装備品を含めて乗組員に良かれと思われることをいろいろ考えて設計されましたが、先ほども言いましたように、船乗りの世界でも個人的な時間を重要視する傾向が広まっているのでしょうか、仕事時間、食事時間以外は部屋にいる時間が長いようです。



▲船長室

一般的に船舶の居住区は生活空間というより仕事場の一部という見方が強く、なかなか良い設計になっているものは少ないのが現状ですが、内航船乗組員の不足が問題視されている昨今、もっと意識して居住区のあり方を考えなければいけません。

一般的にセメント船は20年以上長く使用する場合がありますのですが、本船も今後第一線で長くセメント輸送を担うことでしょう。



▲食事風景



4 IMO 第12回バルク・液体およびガス小委員会
(BLG) がロンドンにて開催された。
(P. 2 海運ニュース参照)

5 トン数標準税制等に関する海上運送法等の一
部改正法案が閣議決定された。

18 IMO 第51回設計設備小委員会 (DE) がドイツ
のボンにて開催された。
(P. 7 海運ニュース参照)

28 日本・フィリピンマンニング・コーポレイテ
ィブフォーラム2008がフィリピンのマニラに
おいて開催された。
(P. 9 海運ニュース参照)



船協だより

陳情書・要望書等（2月）

提出日：2月13日

宛 先：海上保安庁 岩崎貞二長官、米田修一交通部長

件 名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要 旨：毎年、「こませ網漁業」の盛漁期である3月から7月にかけて、備讃瀬戸海域の航路が閉塞されるという事態が度々発生している。この結果、通航船舶は、航路外航行を余儀なくされる非常に危険な状況となっている。このため、関係団体連名で同海域通航船舶の安全航行のため、可航幅300mの確保を要望した。

国際会議の予定（4月）

会議名：IMO 第12回通信・搜索救助小委員会（COMSAR）

日 程：4月7日～11日

場 所：ロンドン

会議名：ASF 船舶保険・法務委員会（SILC）中間会合

日 程：4月8日

場 所：香港

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007年 2 月	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	5,636	1,634	6.5	▲ 3.2
10	7,507	6,504	1,002	13.8	8.7
11	7,268	6,480	788	9.6	13.3
12	7,436	6,561	874	6.9	12.2
2008年 1 月	6,408	6,495	▲ 87	7.6	9.0

(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)

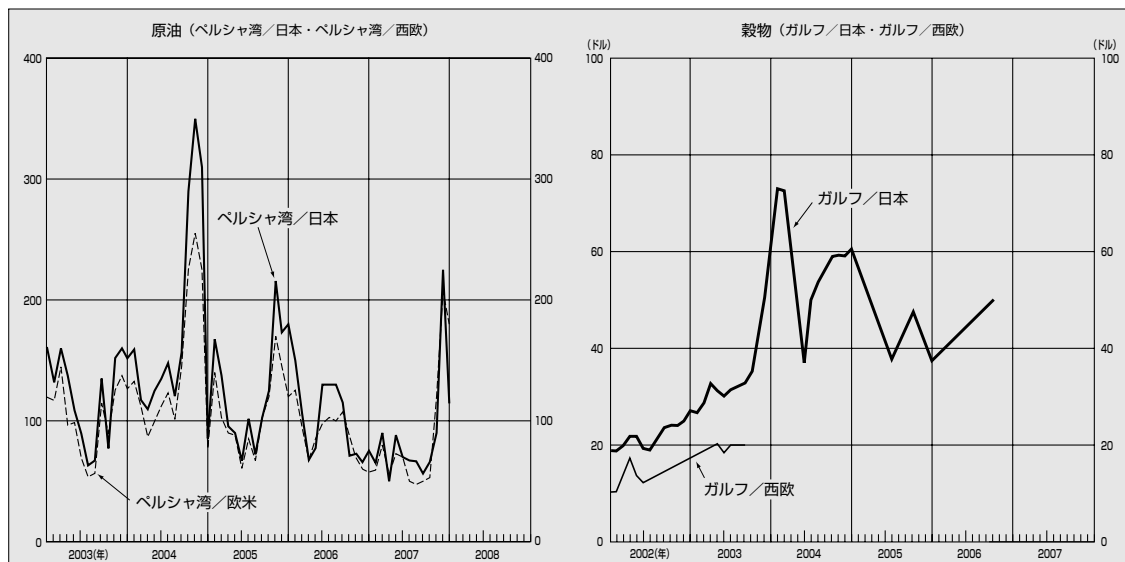
年 月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年 3 月	117.28	115.60	118.30
4	118.83	117.77	119.60
5	120.73	119.55	121.70
6	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
11	111.26	108.25	115.33
12	112.67	110.20	118.95
2008年 1 月	107.66	105.90	110.05
2	107.81	104.73	108.22

3. 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													
2002		132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003		99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004		83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005		76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006		84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2007		73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2007	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
	11	8,692	200	8,692	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981
	12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	0	23,208	5,923
2008	1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	0	28,265	7,989
	2	5,831	0	5,831	880	88	0	4,862	0	0	0	24,939	8,605

(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					
	2006		2007		2008		2006		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	180.00	80.00	75.00	47.50	114.00	85.00	120.00	75.00	57.50	45.00	180.00	74.00
2	150.00	100.00	65.00	45.00			125.00	85.00	59.00	47.50		
3	106.50	86.50	90.00	65.00			95.00	57.50	80.00	54.00		
4	68.00	50.00	50.00				67.50	55.00	55.00	40.00		
5	77.50	67.50	88.50	62.50			85.00	55.00	72.50	60.00		
6	130.00	82.00	70.00	63.75			97.50	70.00	70.00	50.00		
7	130.00	91.00	67.50	56.00			102.50	80.00	50.00	42.50		
8	130.00	90.00	66.75	56.00			100.00	85.00	47.50	45.00		
9	115.00	105.00	57.50	52.50			107.50	85.00	50.00	40.00		
10	71.00	67.50	66.00	51.25			89.50	65.00	52.50	40.00		
11	72.50	60.00	89.75	57.50			70.00	60.00	120.00	45.00		
12	65.00	51.25	225.00	175.00			60.00	48.25	207.00	110.00		

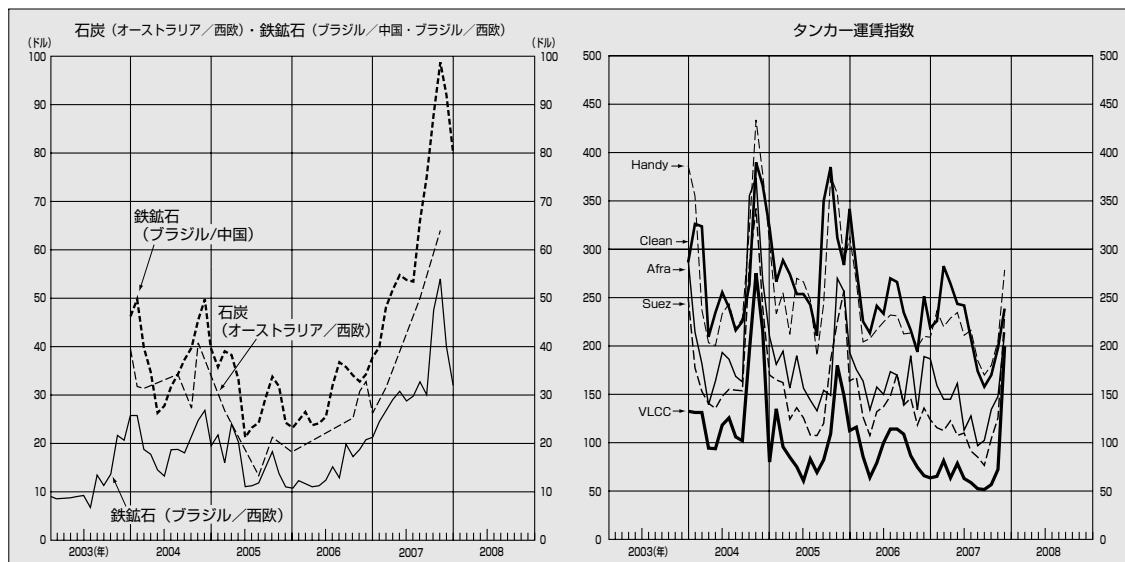
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 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）

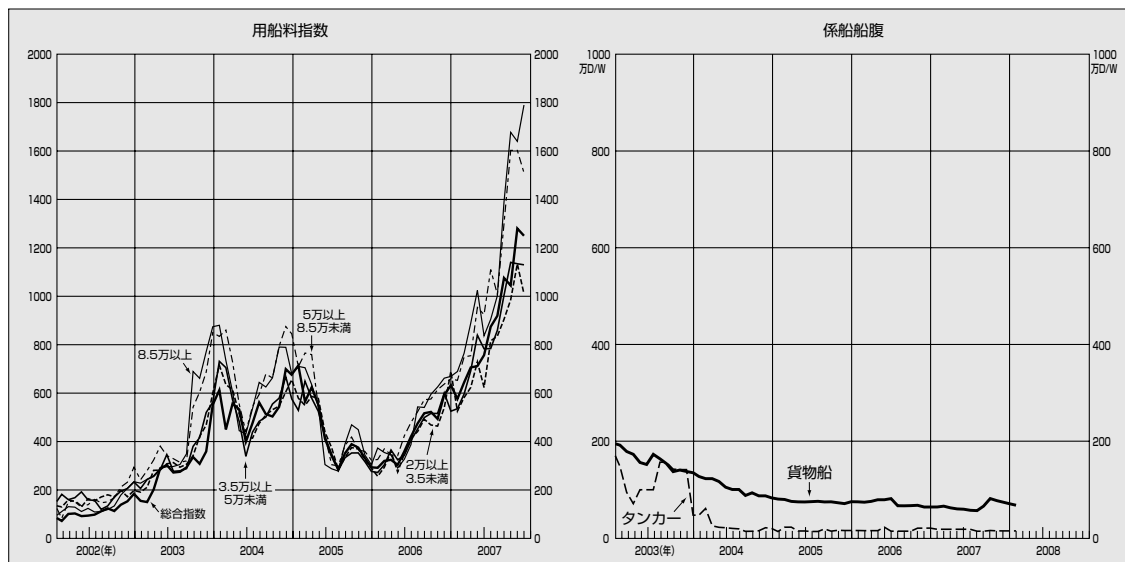
月次	オーストラリア／西欧(石炭)				ブラジル／中国(鉄鉱石)				ブラジル／西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50	—	—	—	38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—	—	—	—	40.25	38.00	—	—	24.75	24.50	—	—
3	31.80	30.50	—	—	48.30	39.00	—	—	—	29.25	—	—
4	—	—	—	—	52.00	44.00	—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

（注）①日本郵船調査グループ資料による。②いずれもケープサイズ（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														
	2006					2007					2008				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219					
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226					
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282					
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264					
5	79	132	158	217	241	79	108	161	235	244					
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242					
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208					
8	114	171	170	231	266	52	85	97	185	174					
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158					
10	87	147	190	213	217	57	104	134	180	170					
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198					
12	66	136	189	210	251	201	232	214	279	239					
平均	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	93.3	141.3	163.9	227.7	247.4	75.5	117.3	144.4	214.7	218.7

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



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	2,169	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	697	985	1,140	1,602	1,678	1,044	10,944
11	544	4,264	376	2,991	493	4,121	0	1,134	1,134	1,609	1,640	1,280	10,647
12	701	5,176	332	2,624	594	4,318	0	1,011	1,129	1,511	1,789	1,251	9,848

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。

②用船料指数は1985年＝100。

③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船舶腹量の推移

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

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

ときに、「趣味は何ですか」と聞かれることがある。スポーツ、文化等いろいろ考えてみてもこれといった趣味を持っていないことに気がつき愕然とする。ただ、趣味とは言えないまでも、将棋を指すのと将棋関係の本を読むのはことのほか好きである。

3歳上の兄から駒の動かし方を習い将棋を指し始めたのは、小学3～4年の時であった。その後、中学の時に将棋の月刊誌を兄とともに購読し、その中の「初段コース」（はがきに「次の一手」を書き正解時の得点を加算し、ある一定の点数に達すると初段の認定証・免状を取得できる制度）へ毎月応募し、初段の認定証を取得した（免状は申請せず）こともあった。それ以来、将棋道場に通ったこともなく、未だもって正式の段位・免状を取らずじまいである。よく「ペーパードライバー」と言うが、まさに「ペーパー初段」そのものである。

10年前に地元の市主催による市民将棋大会に初めて出場したことがあった。公式の大会ではなく、申告した段・級位に基づき、「平手」や「駒落ち」で対局する形式だった。大会での対局経験もなくペーパー初段ということを経験し、1級で申請し

たのだが、対戦相手のミスにも助けられ6局も勝つことができ、思いもよらず奇跡的に優勝することができた。運営委員より自己申告が甘すぎたのではと冗談半分に言われ、次回は二段格で申請してほしいとの要請があったが、以後、出場する機会を逸して現在に至っている。

最近、もっぱら短時間で手軽に対局できる「ネット将棋」を自宅で楽しんでいる。ネット将棋歴は約5年で、通算成績では大きく負け越しているものの、棋力の向上を夢みて将棋本の乱読、ネット対局を繰り返している昨今である。また、今年は心機一転して「ネット将棋」だけではなく、再び将棋の大会にトライしてみようかとも密かに考えている。

ちなみに、私の実家は日本一の将棋駒の生産地である天童市（山形県）にある。駅の待合室には縁台将棋コーナーが設けられ、春に開催される「人間将棋」や、「名人戦」、「竜王戦」などのタイトル戦も頻繁に行われる「将棋の街」であり、父が定年後の庵として選んだ場所で、私がそこで暮らしたことはない。

三光汽船株式会社

社長室副室長（経営企画担当） 近 寿雄

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長
飯 野 海 運	総務グループ 広報・IR 室
川崎近海汽船	総務部課長代理
川 崎 汽 船	IR・広報グループ 情報広報チーム長
日 本 郵 船	調査グループ グループ長代理兼調査チーム長
商 船 三 井	広報室マネージャー
三 光 汽 船	社長室副室長（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 収
園田 裕一
清野 鉄弥
山脇 俊介

編集後記

今年よりここ『編集後記』は輪番制（といっても3人です）となりました。

参考になるかなと思い、過去の「せんきょう」をひっぱりだして見て、気づいたこと。それは、1月の執筆者（MN）は、なんと！2003年12月から今年2008年1月まで毎月1人でこの書き手としておりました。（ちなみに『編集後記』がリニューアルし、事務局が担当するようになったのは2003年5月から。それ以前は編集委員の方々12名ほどが順番に書いておりました。）本人いわく、書くことには困ったことがないとのこと。すごい!!と驚くのは私だけだろうか。

さて、私はといえばあれこれ思いつくことはあるものの、まとめることに四苦八苦。そうだ！今後の課題にしよう、ということで初回はご挨拶ということで“よろしくお願ひいたします”。（YH）

せんきょう3月号 No. 572 (Vol. 48 No. 12)

発 行●平成20年3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)

