

せんきょう

社団法人 日本船主協会

2008

5

●No.574●



■巻頭言	1
日本の港湾と内航海運 日本船主協会 常任理事 栗林商船株式会社 代表取締役社長 栗林宏吉	
■海運ニュース	2
国際会議レポート	2
1. 無線設備NBDPの廃止は見送り — IMO第12回通信・捜索救助小委員会(COMSAR)の模様—	
2. アジアの船主協会が法務保険問題について意見交換 — アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会(SILC)第13回中間会合の模様—	
内外情報	5
1. 賃金の値上げおよび労働条件の改善要求 — 2008年港湾春闘の模様—	
■メンバー紹介 No.11	17
上野トランステック株式会社	
■船の紹介	21
鶴祥丸 / 第一船舶株式会社	
■London 便り	24
海運日誌(4月) 26 海運統計 28	
船協だより 27 編集雑感 32	
囲み記事	
• 「第11回海運セミナー」を開催	10
• 竹本直一衆議院議員との懇談会および海事局幹部との懇談会を開催	11
• 当協会飯塚副会長、トン数標準税制関係法案の早期成立と船舶特別償却制度の存続を要望	12
• 氷川丸リニューアルオープン記念式典開催	15
• 小学生(5年生)が船の進水式を見学	16

日本の港湾と内航海運

日本船主協会 常任理事
栗林商船株式会社 代表取締役社長

栗林宏吉



海運と港湾がそれぞれを必要とする、密接不可分な関係であるのは周知のことである。物流を円滑に行うという同じ目的のため、両者は協調して発達し、今後も調和のとれた発展を続けなければならない。しかし近年、日本のごく近くに我が国の港湾政策の想定をはるかに上回る規模のメガポートが出現したことは、この調和のとれた発展に大きな障害となっている。

まず日本の港湾に与えた影響としては、メガポートにハブ港が移ってしまったことにより、日本中がフィーダーポート化してしまったことが挙げられる。主要港だけでなく、日本中のローカルポートからのブサン、上海といった港への定期航路の充実振りは目を見張るものがあり、コンテナの扱いを着実に伸ばしている港が多い。

次にこのことが海運、特に内航海運に与えた影響としては、国内から海外へとハブが移転したことにより、内航の貨物が外航の貨物へと、莫大な量の流出が起きているということが挙げられる。このように見ると、日本の港湾しか利用しないあるいは利用できない内航海運が、大きな被害を受けていると考えることもできるだろう。

先日、内航総連合会の代表という立場で福岡市長と面談する機会を得た。福岡市は博多港という日本有数の港を有し、内外航ともに多数の船舶が

寄港している九州を代表する都市である。この福岡市から小泉内閣の時代に、対面のブサンからハブを取り返すために、特定の外国船社に沿岸特許という形で内航フィーダーを行わせるという、ある種のカボタージュの緩和申請が、当時流行した特区申請という形で出されているのはあまり知られていないと思う。

内航の消滅に繋がりがかねないこの問題が、いまだにくすぶり続けているのは内航業界として説明不足ということで、今回吉田市長に業界の実情と今後の方策について縷々ご説明し、この申請の取り下げをお願いした次第である。

博多の地政学的な問題から、日本の他の港以上に近隣諸国との競争やそれに対する焦りがあるのは仕方ないところであろう。しかし港湾と海運は調和の取れた発展が原則であり、内航フィーダーの充実と、日本港湾のハブ機能の充実が不可分で、ルール破りの対応は如何かと思う。

またこのような対応をせざるを得ないほど、近隣メガポートと日本港湾の差を容認した行政の責任も大きい。今後はこの差を埋めるべく、連携の取れた港湾と内航政策により、双方が強調して発展できるプラットフォーム作りを急ぐことが国の責務であろう。



●国際会議レポート●

1 無線設備NBDPの廃止は見送り

—IMO第12回通信・搜索救助小委員会(COMSAR)の様態—

国際海事機関(IMO)の第12回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR12)が、2008年4月7日から4月11日までの間、ロンドンにおいて開催された。主な議題の審議模様は以下のとおりである。

1. 狭帯域無線直接印刷装置(NBDP)の廃止

NBDPは、海上人命安全条約(SOLAS条約)により、外航船舶(A3海域※1またはA4海域を航行する船舶)に搭載が求められる無線設備の一つである(A3海域ではインマルサット直接印刷電信との選択制)。その利用が他の無線設備の利用拡大等により減少していることから、削除を含めた今後の対応について本小委員会において検討が進められてきた。今次会合では、デンマークより、A3海域を航行する船舶へのNBDP搭載要件の廃止とともに、A4海域を航行する船舶の代替設備と

して短波帯を利用したデータ通信システムの開発について提案があった。

これに対し、米国および日本より、文字通信はGMDSSの不可欠な設備の一つであり、何らかの同等代替装置が必要であると主張し、多くの国がこれを支持したほか、特に英語を母国語としない国において文字通信の必要性を指摘する意見が多く出された。

審議の結果、いずれの海域においても、NBDPの搭載要件を廃止する場合には適切な代替設備の搭載が必要との意見が大勢を占め、現時点では、そのような代替設備は確立されていないとの認識から、**NBDP 搭載要件を変更しないこととなった。**

なお、短波帯データ通信を含め、NBDPの代替設備に関しては、GMDSSの総合的な見直しの中で検討することとされ、次回COMSAR13(2009年)

以降審議される見通しである。

- ※1 A1 海域：VHF 海岸局の通達範囲（距岸20～30マイル）
- A2 海域：A1 海域を除いた中波海岸局の通達範囲（距岸150マイル程度）
- A3 海域：A1、A2 海域を除いた静止衛星型通信衛星の通達範囲（概ね北緯70度以南、南緯70度以北）
- A4 海域：A1、A2、A3 以外の海域

2. e-ナビゲーション戦略の策定

e-ナビゲーション戦略は、最新の電子技術の活用と既存の設備等との統合による総合的な航海支援システムの構築を目的に2006年より審議が開始され、2008年末までにまとめられる予定となっている。e-ナビゲーション戦略の策定は、現在、電子技術の発展により何ができるようになるかという観点ではなく、海事関係者が実際に困っていることを如何に電子技術の発展を活用して解決していくかという観点から進められている。

今次会合においては、航行安全小委員会（NAV）の検討として、e-ナビゲーションの定義・範囲、主要事項および優先順位の特典等について報告を受けるとともに、無線通信および捜索救助の分野におけるユーザーニーズについて検討を行った。

審議の結果、同小委員会において進められてい

る「共通の海事情報データ構造」、「船舶・陸上間の強固な通信」および「データとシステムの完全性」は、e-ナビゲーション戦略に含めることが適当であるとするとともに、遭難誤警報の防止についてもe-ナビゲーション戦略の中に含め得るものであるとの意見を取り纏め、本年7月開催のNAV小委員会に報告することとした。

3. 通信機器および航海計器のソフトウェアの更新

2007年10月開催の第83回海上安全委員会（MSC 83）において、船上の通信機器および航海計器のソフトウェア等の定期的なアップデートを規定することについて英国より提案があり、NAV小委員会および本小委員会で検討することとされた。今次会合では、オーストラリアおよび英国より船上の通信機器および航海計器に使用されているオペレーションシステムやソフトウェアの定期的な更新に関する情報提供があったのみであるが、次回NAV小委員会においてさらに審議される予定となっている。

（海務部：斎藤）

2

アジアの船主協会が法務保険問題について意見交換 —アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険・法務委員会（SILC） 第13回中間会合の様態—

アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会（ASF SILC）第13回中間会合が、当協会をはじめアジア9船主協会から13名が参加し、4月8日に香港において開催された。

今次会合では、George Chao 委員長（香港船主協会）の下、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）作業部会での議論が終了した国際海上物品運送法

条約草案のレビュー、HNS条約改正の問題、船主の民事責任と金銭的保証に関する欧州委員会の指令案の影響など、海事関連規則・条約等に関する審議／意見交換が行われた。

特に、国際海上物品運送法条約が草案の最終段階で船主責任が大きく引き上げられたことについて、各国船協より強い懸念が表明されたほか、HNS

条約改正の解決策が、国際的な制度の維持、および船主と貨物関係者の責任分担の原則を弱めないことが肝要である点で合意した。

この他、国際的な海事規則、条約の改定や草案の審議については、今後とも当委員会を通じてア

ジア船主のポジション形成に努めていくことを確認するとともに、当委員会の見解を取り纏めた共同声明（【資料】参照）を採択した。

（企画部：伊藤）

【資料】

2008年4月8日

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険・法務委員会 13回中間会合共同声明

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険・法務委員会（以下、委員会）第13回中間会合が、2008年4月8日（火）、香港において開催された。

会合には、ASF事務局長をはじめ、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表して、マレーシア、フィリピン、シンガポールの各船主協会が参加した。

委員会は、今年1月にUNCITRAL（国連国際商取引法委員会）作業部会で合意された新たな国際海上物品運送法条約の草案に留意し、ICS、BIMCOおよび国際P&Iグループがここ数年間に渡り海運業界を代表して困難かつ緻密な作業を行ってきたことに感謝を表明した。草案の完成によって、完全な形で条文が提示され、既存の運送法との比較が容易になったことは喜ばしいが、委員会は、今年6月、7月に開催される第41回UNCITRALで草案の更なる改正の可能性も含めた審議が行われることに留意した。委員会は、草案を概観し、第61条の責任制限のレベルがヘーグ・ヴィスビー・ルールやハンブルグ・ルールを上回っていることに懸念を示した。責任制限は過去のクレーム・レコードの検証からではなく、全く別の理由から合意されたように見られる。このことは、一部の国、とりわけアジアの国にとっては条約批准への障害となる恐れがある。

危険物質及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約（HNS条約）は1996年にIMOで採択されたが、批准国数が発効要件に達していないため未だ未発効である。同条約への関心が低いことは周知の事実だが、国際油濁補償基金総会の下に設置されたHNS Focus Groupでは、懸念を多少なりとも解決し、かつ批准を促進することを目的に条約改正の議定書案を作成することとしている。委員会は、同条約の早期批准が海運業界の関心事であることで一致しており、また、同条約の枠組内で解決が図られることを望んでいる。しかしながら、議定書案により解決が図られるのであれば、委員会は、それが国際的な制度であること、かつ船主と貨物関係者との責任分担の原則が弱められないことを条件に支持をする。委員会は、特にLNG会計の問題について、輸入側と輸出側の双方が納得する道筋が立てられていないことを懸念した。

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

念しているのは、例えば、責任限度額まで速やかに被害者補償がなされることを確実にしている P&I 保険の証書と責任制限の役割について混乱が生じ得ることである。委員会は、議長国により提出された妥協案に留意したが、依然として指令案との潜在的な関係について大きな懸念を有している。

委員会は、燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（バンカー条約）が2008年11月21日に発効することに留意した。条約締約国に登録または、締約国の港に入港、出港する1,000G/T以上の船舶は、締約国が発行する金銭的保証の証書を備え付けなければならない。条約を批准しているのは20カ国にすぎないが、証書を必要とする船舶の数は非常に膨大である。このため委員会は、締約国と国際 P&I グループに対し、締約国で貿易を行う船舶へ関連の証書を供給する問題に早急に取り組むことを促した。

委員会は、IMO 関連条約の下で全ての船舶が利用できるモデル保険証書の作成を IMO 事務局に依頼した2007年10月の IMO 第93回法律委員会の決定を支持する。こうした単一の保険証書は、国際貿易における船舶運航面での簡易化につながるものである。

委員会の次回会合は、2008年6月3日、ASF 第17回総会に先立ち中国、海南島で開催される。

内外情報

1 賃金の値上げおよび労働条件の改善要求 —2008年港湾春闘の様相—

1. 春闘の争点

例年春闘は中央団交が船内賃金団交より2週間程先行して展開されていたが、昨年同様、今年の春闘も、「制度交渉と船内賃金交渉を一体的に取り組み、両交渉を平行して進めていく」という組合側（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）の戦術に沿って2月13日に中央団交（制度交渉）と船内賃金団交（賃金交渉）が同時にスタートする展開となった。

組合側は、①港湾秩序維持・雇用と職域確保（新規参入阻止、違法派遣の撲滅、石綿問題）、②賃金引上げ（産別制度賃金）、③産別労働協定の順守と協定整理といった課題を主要な争点と位置づけ、例年以上に制度・個別賃金交渉に力点を置いた交渉を展開していく方針を示し、昨年春闘に引き続

き傘下の各労組が統一回答指定日を3月26日に設定して職場総がかりで春闘を構築するとした。また、産別制度賃金に関しては、従来の40歳355,400円のポイント要求を変更し、現行「あるべき賃金」の04年改定額を以って「港湾労働者の基準賃金」として要求した。また、船内賃金交渉では組合側（港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）は制度賃金要求にリンクさせる形で昨年要求（基準内16,000円）から引き上げて「基準内賃金月額平均20,000円」を要求した。

2. 労使交渉経緯

<制度関係>

2月13日 第1回中央団交

労側より「08年度労働条件改善に関する要求書」

が提出され、回答指定日を3月26日とする以下の10要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

- (1) 雇用と就労の安定化と労働環境整備
- (2) 産別協定の完全実施の具体化
- (3) 産別賃金制度の維持・拡充
- (4) 時間外割り増し算定基礎時間の改定
- (5) アスベスト対策
- (6) 福利厚生施設の維持・充実
- (7) 港湾労働者運営基金の継続・引き上げ
- (8) 「港湾労働者生活保障基金」制度の充実
- (9) 年末年始特別例外荷役の労働環境整備についての協議促進
- (10) 港湾労働者の大幅賃金引上げを実施するための加盟店社の指導

これに対して業側は、要求に対する地区および部会の回答を集約する必要があり、時間的猶予を要請、3月12日の次回中央団交を申し入れ、労側もこれを了承し、交渉を打ち切った。

3月12日 第2回中央団交

冒頭、業側より、賃金については主要港と地方港との格差の拡がり等により、現状では全港・全職種統一した対応は困難であり、また、企業内の個別交渉で整理されるべきものであり、中央団交の場にそぐわない問題であるとの考え方が示され、労側に「08年度労働条件改善に関する要求書」に対して項目毎に回答するも、組合側は「現状を全く認識していない回答と言わざるを得ず、再考を求める」とし、交渉を打ち切った。

3月27日 第3回中央団交

業側より業側内部で調整したが、時間外や基準賃金等について統一した回答はまとめられず、次回交渉までに回答するとの見解が示された。労側は次回交渉で進展がない場合は、実力行使もあり

得るとし交渉を打ち切った。労側は団交終了後に幹事会を実施し、次回交渉でも進展がない場合は4月6日(日)の始業時から翌7日(月)までの24時間ストライキを構えることを確認した。

4月2日 第4回中央団交

業側より、労側の要求全般に対して逐条回答がおこなわれた。10項目の要求内容のうち、労働環境の整備・改善に関する要求（基準賃金の設定、産別最低賃金の改定と法定化、時間外割増率の改定、時間外割増分母の改定）についての業側回答に進展がないとの理由から、労側は、このまま平和的交渉を続けても前進は不可能とし、なお団体交渉の申し入れには応ずる用意があるとしながらも、4月6日(日)08:00~翌7日(月)08:00までの24時間の全港・全職種の就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動が通告され、交渉は決裂。

4月6~7日 全国日曜スト実施

4月6日(日)08:00~翌7日(月)08:00(24時間)の日曜ストライキを実施。

4月9日 72時間スト通告

全国港湾労働組合協議会（全国港湾）は日本港運協会に対して、全港・全職種を対象に19日(土)08:00~22日(火)08:00(72時間)のストライキを通告。

4月17日 第5回中央団交

業側より回答の提示後、休憩を挟み最終的に妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結され、労側はスト指令を解除。

[仮協定書]

1. 雇用と就労の安定化並びに労働環境整備について

- (1) コンテナターミナルにおける CY 作業自動化に係わる雇用問題については自動化の実現の有無に拘わらず、全体的な視野に立って業域・職域の確保・拡大に努めると共に現要員の雇用と就労の保障に努力する。
- (2) 港頭地区における常用港湾労働者の就労は法令に基づくこととする。また、港湾倉庫機能の多様化に伴う付帯作業・関連作業については、労使共同で積極的に関与し、常用港湾労働者の就労機会の増加に努める。
- (3) 時間外割増率の改定等については、個別の実態調査を行った上で、労使政策委員会で協議し策定する。

2. 産別協定の順守について

1972年協定に基づき締結された各港湾産別協定は順守する。

3. 産別賃金制度の維持と拡充について

- (1) 港湾労働者の基準賃金の設定については、実態調査等を行った上で、労使政策委員会で協議し策定する。
- (2) 産別最低賃金の改定については、個別各社賃金交渉終了後に「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。
- (3) 検数・検定労働者の標準者賃金については、個別各社賃金交渉終了後に「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。

4. 時間外割増算定基礎時間については152時間とする。

5. 石綿（アスベスト）対策について

- (1) 被災対策について国の関与を求める等、労使一体となって取り組みを強化する。
- (2) 基金の拡充と健康診断、健康管理手帳の交付、労災補償等々の詳細並びに運営窓口内容等について引き続き石綿対策小委員会で協議する。

6. 福利厚生施設の維持・拡充について

福利厚生施設の維持・拡充を図るよう引き続き努力する。

7. 港湾労働者運営基金について

港湾労働対策の協力金として2008年度より2010年度（2008年4月1日～2011年3月31日）の3ヵ年間コンテナトン当たり1円を確保する。

8. 年末年始特別例外荷役について

労使政策委員会で早急に協議し、2008年9月末を目途にその取扱いについて結論を得る。

[仮覚書]

2008年度労働条件改善に関する要求書1-(1)の名古屋港 TCB に関して下記の通り確認し覚書とする。

- (1) スーパー中核港湾構想にかかる名古屋港 TCB における社会実験（第1次実験：RTG 遠隔操作及び第2次実験：AGV）をそれぞれ検証し本稼動に当たっては、改めて協議する。
- (2) コンテナターミナルにおける CY 作業における自動化については、現在の環境下では名古屋港以外に波及させない。しかし港湾に著しい環境変化が起った時には協議する。

<賃金関係>

2月13日 第1回船内賃金交渉(第1回船内労使協議会)

組合側(港湾荷役事業関係労働組合協議会:港荷労協)から2月7日に使用者側(日本港運協会船内経営者協議会:船経協)に提出された要求内容の趣旨説明が行われた。賃上げについては、産別労働協約を履行する上で、基準内月額平均8万円の段階的値上げを行うことを要求。その上で、本年度については基準内月額平均20,000円の引き上げを求めた。(昨年要求額は基準内16,000円)

- (1) 産別労働協約を完全履行すること。
- (2) 港湾倉庫内労働者は全て常用港湾労働者であること。企業常用港湾労働者派遣制度以外の雇用形態を直ちに廃止すること等。
- (3) 退職金35年勤続2,200万円、42年3,000万円へ引き上げること。
- (4) 以上の要求について、3月26日までに満額回答を行うこと。

使用者側からは「料金収受が厳しく、労側の要求は重い」との説明が行われた。

3月12日 第2回船内賃金交渉(第2回船内労使協議会)

業側より、「労側の要求に対し誠意ある回答を行うべく、交渉前段で協議したが纏らず、次回まで引き続き業内取り纏めの時間を頂きたい」との意思表示が行われた。これに対し労側は「誠意ある回答を纏めるためには時間の猶予は致し方ないと判断する。次回まで業内取り纏めに努めて頂きたい」との表明を行い了承した。

3月21日 第3回船内賃金交渉(神戸)(第3回船内労使協議会)

業側より実のある回答をまとめるに至らなかつ

たとし、再度、全項目に亘り回答を留保。労側は幹事会にて業側の申し入れを了承。

3月26日 第4回船内賃金交渉(第4回船内労使協議会)

業側より昨年の妥結額と同額の基準内月額4,000円の回答あるも、労側はこの金額を不満とし、口頭にて行動の自由を留保することを業側に通告し交渉を打ち切った。(07年妥結額:基準内4,000円+基準外一時金月額2,000円)

4月2日 第5回船内賃金交渉(第1回船内団交)

業側は「前回交渉で提示した4,000円という意味を理解して欲しい」として上積み回答は提示せず、交渉決裂。労側は全国港湾と同様の4月6日(日)08:00~翌7日(月)08:00の24時間ストライキ、さらに港荷労協独自の実力行使として4月12日(土)08:00~14日(月)08:00の48時間ストライキを上乗せして業側に通告した。

4月6~7日 全国日曜スト実施

4月6日(日)08:00~翌7日(月)08:00(24時間)の日曜ストライキを実施。

4月8日 第6回船内賃金交渉(第2回船内団交)

業側より1,000円上積みした基準内月額一律5,000円を回答。合意には至らなかったが、労側(港荷労協)は業側の回答を評価し、12日から予定していた48時間ストを留保。その上で新たに19日(土)、20日(日)の48時間の就労拒否および荷役阻止行動、抜港船・スト破り行為等に対する上乗せ行動(争議通告2号)を業側に通告した。

4月9日 72時間スト通告

日本港湾労働組合連合会(日港労連)は日本港

運協会船内経営者協議会（船経協）に対して、全港・全職種を対象に19日(土)08:00~22日(火)08:00(72時間)のストライキを通告。(争議通告3号)

+一時金月額1,000円(年額12,000円)を回答が提示され、労側はこれを受け入れたことにより港荷労協の19日(土)08:00~20日(日)08:00(48時間)のストライキは回避された。

4月17日 第7回船内賃金交渉(第3回船内団交)

業側より500円上積みした基準内月額一律5,500円

[仮協定書]

1. 賃金について

- (1) 基準内賃金について、平均又は単純職階平均、月額5,500円を値上げする。但し、定期昇給、年功給等を含む。
- (2) 実施日は2008年(平成20年)4月1日とする。
- (3) 一時金について、港間、企業間格差が生じている実態のもとで、一律の年間協定及び年間支給額を基準内月額賃金の6ヶ月分に引き上げることは困難であるが、一時金のあり方等について、引き続き各港・各企業で協議する。
- (4) 所定外労働割増の問題については、中央産別協議に沿った形で対応する。

2. 適正作業料金の収受について

直接収受制度を確立することは困難であるが、適正作業料金の収受について各港・各企業で最大限努力する。

3. 働き方に関する産別労働協約の完全履行について

中央産別協定と密接な関係にあるので、これに沿って対応する。

4. 雇用・職域の確保・拡大策の確立

- (1) 港湾倉庫構内における労働者の雇用並びに企業常用港湾労働者派遣制度以外の雇用については、雇用主団体として、港湾運送事業法並びに港湾労働法に沿って違法行為がないよう対応する。なお、雇用秩序維持のため専門委員会を労使で設置する。
- (2) 港運現業労働者によるコンテナターミナルの運営策並びに労使合意の無いコンテナターミナルの再編・集約については、中央産別協定と密接な関係にあるので、これに沿って対応する。

5. 定年延長について

定年延長の問題については、2008年4月1日付「65歳までの雇用延長に関する確認書」を順守する。なお、65歳までの定年延長制度の導入の時期・あり方については、引き続き専門委員会で協議する。

6. 退職金の引き上げについて

退職金の問題については、専門委員会で引続き協議する。

7. 労働安全、衛生の確保と確立について

労働安全、衛生の確保と確立の問題については、専門委員会で引続き協議する。

〔仮覚書〕

1. 2008年賃金値上げについては、基準内賃金の値上げとは別に一時金として、月額1人一律1,000円(年額12,000円)を支給する。
2. 支給期間は、平成20年4月以降、平成21年3月末日とし支給時期等は各港・各企業協議とする。

3. 総括

今春闘は8年ぶりの実施となった昨年に続き、2年連続となる全国規模での日曜ストライキが4月6日に実施されたが、4月19日からの第2次72時間ストライキ実施直前の17日に制度、賃金とも妥結したことで収束した。4月6日のストライキにより一定の影響が出た船舶は約90隻とされる。

我々に関係する主な労使合意事項は、①港湾労働者運営基金の3年間の延長、②名古屋港TCBでの自動化の社会実験を検証、本格稼働に当っては改めて協議し、現在の環境下では名古屋港以外に波及させないこと、③アスベスト被災対策への国の

関与を求める等、労使一体となつての取組みを強化すること等がある。また、賃金については、基準内賃金月額平均5,500円、基準外月額一律1,000円の値上げとなった。(昨年は夫々4,000円、2,000円)

我々船港協は日港協との協議において、港湾労働者運営基金(港湾労働対策への協力として全港のコンテナを対象にトン当たり1円を拠出)を3年間継続することで合意した。また日港協尾崎会長より届出料金の完全収受実施に向けての協力が要請された。

(企画部・港湾協議会：鈴木)

「第11回海運セミナー」を開催

当協会は、2008年4月9日(水)に海運クラブにおいて「第11回海運セミナー」を開催した。

昨年12月の「平成20年度与党税制改正大綱」において、これまで当協会が強く要望していた「トン数標準税制」の導入や、「外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置」など租税特別措置の延長が認められたが、当日は、これら税制に早くからご理解をいただいた自民党の菅義偉衆議院議員をお招きし、「新しい国のかたちと今後の政治情勢」をテーマにご講演いただき、当協会会員会社はじめ海事関係者約70名が出席した。

(企画部：齋藤)



▲講演する菅義偉自民党衆議院議員



▲会場の様子

竹本直一衆議院議員との懇談会および 海事局幹部との懇談会を開催

当協会は、去る4月23日(水)開催の常任理事会に先立ち、竹本直一衆議院議員(衆議院国土交通委員長)との懇談会を開催、引き続き海事局幹部との懇談会を行った。当協会からは前川会長、宮原・芦田・杉山・上野・飯塚各副会長はじめ常任理事が出席した。概要は以下の通り。

竹本衆議院議員との懇談会では、竹本先生から、他国の与野党のねじれ状況や米国のイラク政策、後期高齢者医療制度導入の経緯、サブプライムローン問題を例とした経済政策の難しさについて等、幅広い話題について発言があり、当協会からは、外航海運における為替変動のリスクや原油価格高騰に対する懸念、ソマリア沖でタンカーが襲撃されたことに関して船舶の安全航行等についての発言があり、活発な意見交換が行われた。また、ねじれ国会の影響等で審議が遅れているトン数標準税制(以下、トン数税制)に関する海上運送法の一部改正案の審議見直しについての当協会からの質問に対し、竹本先生より、本法案は民主党の賛同も得ているので今国会で必ず成立させるようにするとの力強いお言葉をいただいた。

海事局幹部との懇談会では、はじめに春成局長より、ソマリア沖でのタンカー被弾について、注意喚起を行うなど国交省・政府全体での対応を行うこと、船舶特別償却制度の維持の必要性、トン数税制関係法案の国会審議の見直しについての説明があった。その後、染矢技術審議官より「国際海運における大気汚染防止及び温室効果ガス(GHG)対策」について、岡西外航課長より「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策」について説明があり、意見交換を行った。また、3ヶ月に一度程度を目安に継続して懇談会を開催していくことを確認した。

(総務部：大森)



▲竹本直一衆議院議員(衆議院国土交通委員長)



▲海事局幹部との懇談会の模様

当協会飯塚副会長、トン数標準税制関係法案の早期成立と船舶特別償却制度の存続を要望

—海事振興連盟「大分タウンミーティング」の様相—

超党派の国会議員でつくる海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）は、4月19日（土）、『大分タウンミーティング』を大分県臼杵市（臼杵市中央公民館）に於いて開催した。

同会合では、国会議員と大分県を中心とした造船業界、海運業界、旅客船業界の関係者約450名（主な参加者は【資料1】参照）が参加し、地域海事関連産業振興のために海事産業の人材育成を中心とした「造船業界の技能・技術の伝承」、「海運業界の人材育成」等について意見交換を行い、同連盟「大分決議」（【資料2】参照）を取りまとめた。

当協会飯塚副会長からは、わが国のトン数標準税制の関係法案の早期成立をはじめ、平成21年3月末で適用期限の到来する船舶特別償却制度の存続について要望を行った。わが国の償却制度は、主要海運国の償却制度と比較しても大きく見劣りしたものとなっていることから、船舶特別償却制度の維持について協力いただけるよう訴えた。

テーマの中心である海事産業の人材育成に関して、水産系教育機関である大分県立海洋科学高等学校児玉教頭からは、内航船員の高齢化、船員不足などが言われているなかで、本科（水産高校3年間のカリキュラム）を卒業する生徒を対象とする求人は少なく、海事産業への就職になかなか結びつかない現状の紹介があった。その上で、今後の人材確保のためにも学生の職場体験などで企業との結び付きをさらに強くするべきとされた。

また、九州地方海運組合連合会木許会長は、内航船員不足問題として、749総トン未満の小型船では60歳前後の高齢化した船員が多数を占め、近い将来、船員不足で船が止まる事を危惧するとともに、行政において適正な指導と支援をお願いしたい旨、意見が出された。

会合の終わりに際して、主催者である衛藤征士郎衆議院議員は、「採択された『大分決議』を踏まえて、産官学が連携を密にし、国策として取り組まねばならない」と語った。

（企画部：松本）



▲挨拶する衛藤征士郎衆議院議員
（海事振興連盟副会長兼事務総長）



▲外航海運の現状と課題について発言する飯塚当協会副会長

【資料1】

海事振興連盟『大分タウンミーティング』 主な参加者

《国会議員》

主 催	衛 藤 征士郎	衆議院議員 (海事振興連盟 副会長兼事務総長)
	岩 屋 毅	衆議院議員
	重 野 安 正	衆議院議員
	吉 良 州 司	衆議院議員
	広 津 素 子	衆議院議員
	磯 崎 陽 輔	参議院議員

《来賓関係》

白 杵 市 長	後 藤 國 利 殿
大 分 県 副 知 事	平 野 昭 殿
長 崎 県 副 知 事	藤 井 健 殿
大 分 県 議 会 議 員	志 村 学 殿
国 土 交 通 省 海 事 局 長	春 成 誠 殿
国 土 交 通 省 大 臣 官 房 技 術 審 議 官	染 矢 隆 一 殿
国 土 交 通 省 九 州 運 輸 局 長	大 黒 伊 勢 夫 殿

《発 言 者》

1. 日本の造船業を活性化させるための教育・人材育成のあり方について
九州大学大学院工学研究院海洋システム工学部門 教 授 新開 明二 殿
2. 造船業界の技能・技術の伝承について
大分地域造船技術センター 会 長 福嶋 祥人 殿
3. 商船高等専門学校の高度化再編について
弓削商船高等専門学校 学 校 長 落合 敏邦 殿
4. 水産・海洋高等学校の現状
大分県立海洋科学高等学校 教 頭 児玉 博和 殿
5. 内航船員不足問題について
九州地方海運組合連合会 会 長 木許 作太 殿
6. 外航海運業の現状と課題
日 本 船 主 協 会 副 会 長 飯塚 孜 殿
7. 外航オーナー会社が直面している船員確保の現状
外 航 オ ー ナ ー ズ 協 会 副 会 長 林 忠男 殿

【資料2】

平成20年4月19日
海 事 振 興 連 盟

海事振興連盟 大分決議

ここ大分は、瀬戸内海の西に位置し、豊後水道により外海につながる交通至便の地であり県土の南部はリアス式海岸で水深深く良港に恵まれ、海運業、造船業など海事関連産業が隆盛な地である。

本日、海事振興連盟 大分タウンミーティングを開催し、地域海事関連産業振興のために「海

事産業の人材育成」、特に「造船業界の技能・技術の伝承」、「海運業界の人材育成」等をはじめとして「旅客フェリー・離島航路の振興」、「内航海運及び外航海運業の現状と課題」について議論した。

当連盟としては、これらの議論を踏まえ、地域海事関連産業の振興を図るために、

1. 造船関係については、
 - (1) 団塊世代の退職に伴う、大規模な世代交代の到来により、中堅・若手社員を中心とした人材確保と技能・技術の伝承の対応が急務
 - (2) 造船産業集積地域の特性を活かした専門高校における人材育成
 - (3) 外国人研修・技能実習制度の規制緩和（期間延長と受け入れ枠拡大）
 - (4) 環境規制の強化に伴う設備投資に対する支援措置
2. 海事関連の教育機関については、
 - (1) 水産・海洋系高校における教育の一つである海技士養成は、内航船員の確保に重要な役割を担っているため、水産・海洋系高校の教育の一層の促進と充実
 - (2) 商船高等専門学校の学生の進路先である海事産業の魅力化
3. 旅客フェリー、離島航路については、
燃料費の高騰に伴うコスト増への対応、特に離島住民のライフラインの維持
4. 内航海運については、
 - (1) 船員不足に対応した人材の確保・育成の推進
 - (2) 内航船の代替建造促進
 - (3) 内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施
 - (4) 高騰した燃料油の運賃等への円滑な転嫁
5. 外航海運については、
トン数標準税制関係の法案の早期成立

といった施策等の推進が、極めて重要な課題であることを認識し、関係者一体となってその実現に向けた支援に取り組んでいく。

また、平成21年3月末に期限を迎える「船舶の特別償却制度」について、外航海運の国際競争力の確保、内航老朽船の代替促進及び内航海運事業者・国内旅客船事業者の経営基盤強化はもとより、造船業等他の海事関連産業や他の産業にもその効果は及んでいるものであり、本制度の維持に取り組んでいく。

また、海事関連産業の振興、特に人材確保のためには、海事活動と、これを支える海事産業の重要性を国民に訴え、世代を問わず広く国民が海や船に親しむ機会を増加させることが重要であり、それを促進する具体的な広報活動を強化する必要がある。加えて、国、自治体、産業界、教育機関等の関係者が連携し、地域の特性を活かした「海のまちづくり」の推進を図っていく。

また、現在工事中の東九州自動車道の早期完成は、港湾の整備とともに、広域の物流がなされ、企業立地が積極的に推進されることとなり、海事産業の更なる発展に大きく寄与するものである。

当連盟としては、このような活動に対し必要な協力を惜しまない。

以上、決議する。

氷川丸リニューアルオープン記念式典開催



開催された。歴史的な船が就航時に復元されて公開されることとなり、海事思想の普及に大きな役割を果たして行くことが期待される。

なお、4月25日(金)より以下の通り一般公開されている。

開館時間：10：00～17：00

(入館は16：30まで)

休館日：月曜日

(祝日の場合は開館、翌日閉館)、臨時休館日

入館料：一般 200円

シニア(70歳以上)、小中高生 100円

障がい者(含む介護者1名)無料

所在地：横浜市中区山下町山下公園地先

Tel：045-641-4362



(総務部：高橋)

小学生（5年生）が船の進水式を見学

去る平成20年5月8日、今治の浅川造船所において、地元の今治市立立花小学校の5年生87名ならびに教諭3名が、進水式（VALENTINE 8, 260総トン）に招かれ、その模様を見学した。当日は晴天の下、式が進められたが、今では珍しい餅まきも行われ、児童たちは台上から降ってくる餅を受け取ろうと歓声を上げた。その後、多くの関係者や造船所の方々に見守られながら進水が行われた。子供たちは、目の前で大きな船がスルスルと進水していく様を固唾を呑んで見守っ



▲進水式に招かれた小学生



▲歓声上がる餅まき

船所の他、船用機器メーカー（渦潮電気株式会社）を見学し、海事産業について認識を深めた。

なお、当協会からはDVD「日本の海運」や各種パンフレットなどの資料提供を行わない行事を支援した。

（総務部：高橋）

ていたが、見事に進水すると歓声を上げた。これほど大きな建造物が、瞬く間に海上に滑っていき、彼方に浮かぶこととなろうとは想像していなかったに違いない。この情景は深く子供達の記憶に残るであろう。

この見学会は、（社）日本中小型造船工業会が、次代を担う小学生に海事産業が大切な産業であることを認識してもらうために平成17年より実施しているもので、今回は地元の今治商工会議所の協力を得て開催され、子供達（先生を含む）は造



▲進水した船をバックにクラス毎に記念撮影する子供達

メンバー紹介

No.11 上野トランステック株式会社

主要データ

会社概要

会社名 上野トランステック株式会社
本社所在地 〒231-0023 神奈川県横浜市中区
山下町46番地
(営業部門) 〒135-8074 東京都港区台場
2丁目3番2号
台場フロンティアビル10階
海外現地法人 シンガポール、フィリピン他
創業年月 1869年3月
資本金 480百万円
従業員数 295名(陸上168名、海上127名)
事業内容 海上運送業、産業廃棄物収集運搬業、
貨物運送取扱業
グループ会社 上野興産(株)、旭日通産(株)、東日本上野
輸送(株)、西日本上野輸送(株)他31社



▲代表取締役社長 上野 善



▲営業部門の入居する台場フロンティアビル

UYENO



▲ロゴマークとファンネルマーク

社 是

社は「別是一壺天」(べつにこれいっこのてん)

社会の小単位である家族がお互いに信頼し合い、助け合ってそれぞれの勤めを果たしていけば、そこには一個の平和で明るい壺の中のような世界が広がっているということを表した言葉で、これを職場や地域に広げていくことによって必ず平和で幸福な理想社会が実現されるというものです。

この社是を社員一人ひとりの行動原則として具体化し、2005年に「行動憲章」を制定しました。これは、私たちの責任と私たちの行動の2部構成となっていて、「私たちの責任」では社会、地球環境、安全、情報保護、顧客、協力会社、従業員と

いったすべての利害関係者に対する責任を宣言し、「私たちの行動」ではこの責任を果たすための行動を記しています。

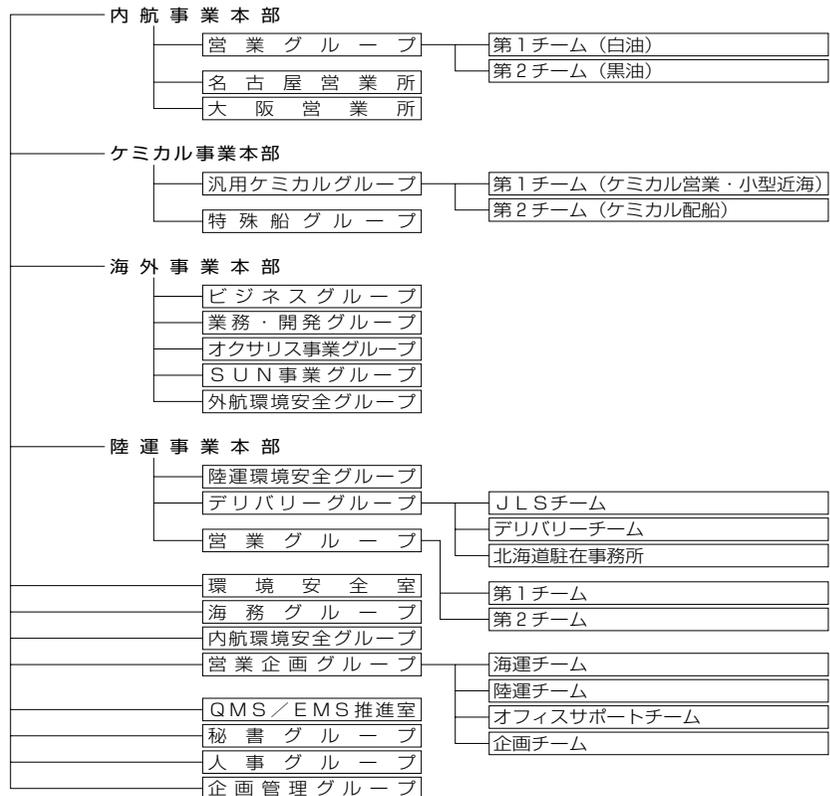
社是はいつも心の中に、そして行動憲章は私たちの指針として実際に役立てることが出来るような仕組みづくりをしています。



▲社是写真

組織図

株 主 総 会	
取 締 役 会	監 査 役 会
経 営 会 議	内 部 監 査 グ ル ー プ
執 行 役 員 会	



〈現地法人〉	OXALIS SHIPPING CO. PTE. LTD
	SU NAVIGATION PTE LTD.
	UYENO HANA TRANSIA S. A.



歴史

- | | | | |
|-------------------|----------------------------|--------------|---|
| 1869年(明治2年) | 上野金次郎、横浜で帆船問屋「丸井屋」を創業 | 1998年(平成10年) | 上野運輸商会と上野ケミカル運輸を統合し、「上野トランステック」を設立 |
| 1900年(明治33年) | 昭和シェル石油の前身ライジングサン石油の石油輸送開始 | 2000年(平成12年) | 上野トランステック、輸送基盤強化のため平和汽船株式会社の営業権を取得 |
| 1926年(大正15年・昭和元年) | 合名会社「上野運輸商会」に改組 | 2004年(平成16年) | シンガポールに現地法人 SU NAVIGATION Pte Ltd を設立 |
| 1949年(昭和24年) | シェル石油全製品の海上輸送を委託 | 2005年(平成17年) | 小型外航ケミカルタンカー会社 UYENO HANA TRANSIA S. A. を設立 |
| 1962年(昭和37年) | ケミカル部門を分離し、「上野ケミカル運輸」設立 | | |
| 1975年(昭和50年) | 株式会社上野運輸商会に改組 | | |
| 1977年(昭和52年) | シンガポールに「オクサリス・ SHIPPING」設立 | | |

入会日・所属地区 1998年4月1日
(京浜地区船主会所属)

所在地&周辺案内

営業部門のある台場フロンティアビルからはレインボーブリッジやお台場海浜公園を眺めることができ、ビル1階には昭和シェル石油さんのシェルミュージアムでF1グッズ購入や本物のF1カーを見ることが出来ます。



▲周辺地図

ホームページ

トップページ画面

<http://www.uyeno-group.co.jp/>



ある社員の会社生活

～内航事業本部営業グループ配船担当

(担当3年目)～

海運部門は、タンカーによる日本国内の石油・ケミカル製品の輸送を担う内航と東・東南アジア間を運航する外航によって構成されています。その中で、私が担当するのが内航石油タンカーの運航管理です。

●まずはすべての船舶の状況を確認。

朝8時に出社して先ず行うのは、担当する30隻の船舶の状況確認。船舶の現在位置、次の入港予定地、入港予定時刻、運行状況、天候など、毎日船長と連絡を取って確認していきます。

●さながら株式トレーダー?!

運航管理、それはまるで詳細なパズルをはめていくような作業です。石油を精製する製油所、貯蔵する油層所が全国にあります。それぞれの製油のタイミング、需要地での出荷状況、荷主の要望と、それぞれの船の状況を踏まえ、もっとも効果的かつ収益の上がる配船アレンジを組んでいかなければなりません。毎日船長に連絡し、船舶代理店への連絡確認を行い、日々刻々と変わっていく状況に対応する様は、さながら株式トレーダーのようでもあります。

●細心の注意と、大胆な判断。

そして、人間関係が大切な仕事。

細心の注意と大胆な判断が要求され、迷うこともしばしば。そしてもう一つ、様々な人間と関わる仕事だけに、コミュニケーションが重要な仕事でもあります。これからも安全運航に努めていきたいと思っています。

鶴祥丸／第一船舶株式会社



船の主要データ

船名：鶴祥丸（かくしょうまる）
 船籍港：大阪
 総トン数：4,744トン
 重量トン数：4,500M/T
 全長：105.00m
 型幅：17.50m
 船種：石炭灰・炭酸カルシウム専用船
 航海速力：13.0ノット

船の生い立ち

本船は、1982年に竣工した清澄丸の代替として、2008年4月に株式会社かんでんエンジニアリングとの長期用船契約のもと、株式会社三浦造船所にて竣工しました。

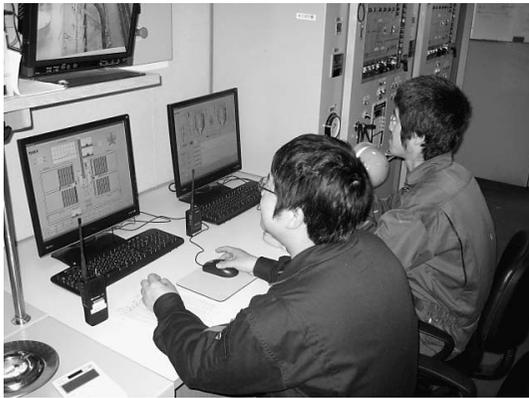
貨物・航路の状況

本船は石炭炊き火力発電所にて発生する石炭灰、

並びに発電所の排ガス処理に必要な炭酸カルシウムを運搬する専用船です。石炭灰は石炭炊き火力発電所においては、稼動に伴い必ず発生するもので、安定稼動のためにはその処理が必須になります。また、炭酸カルシウムは石炭燃焼により発生する排煙中の硫黄酸化物と反応しその除去のため欠かせないものです。



▲デッキ上



▲CCR 風景

航路は主として、発電所が位置する舞鶴から九州・四国・瀬戸内海方面への石炭灰輸送、並びにその反対の炭酸カルシウム輸送となっています。年間70航海程度を目標に連日の稼働が見込まれていますが、荷主殿である発電所にとって生命線でもありますので、荷主殿の期待に答え安定・安全輸送に勤めていく所存です。

本船の特徴

本船の第一の特徴は、SUL（セルフアンローディング）設備として、スウェーデンのマクレゴ社製の荷役装置の搭載です。これは従来の同種船と違い、船内輸送装置としてスクリュコンベヤーを採用しています。この装置の採用により、内航船とはいえ浸水時の国際基準をクリアするとともに、パケットエレベーターの不採用により前方視界が大幅に改善されること等、安全面に配慮しております。

第二の特徴は、甲板上ブリッジ前面にアンチローリングタンクを設置し、冬季日本海を恒常的に運航する本船にとって、宿命でもある荒天航行時の動揺を少しでも減少させ、運航効率の向上ならびに乗組員の居住環境の改善を図っています。貨物船へのアンチローリングタンクの搭載は極めて稀で、画期的な採用だと自負しております。

その他荷役設備関係では、主要貨物である石炭灰輸送には宿命とも云える吸湿による居付きを防止するため、荷役装置に供給する空気を乾燥させ

るための大型ドライヤーの設置、更には念を入れパイプレーターを設置し、居付き防止に万全を期しております。

航行並びに操縦性能関係では、可変ピッチプロペラとバクツインラダーの併用採用と大容量船首スラスターの設置、更にこれらをコンピューター制御するジョイスティックの導入により、離着岸操船性能の飛躍的な向上を実現しました。また、船橋は船側まで延長し、雨天等の悪天候時も船橋内で操船可能として、船長の負担軽減を図っています。



▲船橋ウイングジョイスティック

船名の由来

鶴祥丸の「鶴」は前述しました発電所の所在地であり本船のホームポートでもある舞鶴から取っています。「祥」はめでたい兆しとの意で、素晴らしい名前と関係者にも好評を頂いております。

鶴祥丸エピソード

船主支給の荷役装置の件

- ① 荷役装置がスウェーデン製のため、納期が事前の予定通り行かず度々変更になった。そのため航空便の利用、輸入代理店、関係税関への何度かのお願いを含め、納期の短縮には苦労された。
- ② サービスエンジニアとのコミュニケーション 当然のことながらメーカーのサービスエンジ

ニアは外国人。コミュニケーションは否応なしに英語となるが、細かい点での意思疎通は思うようには行かなかった。

幸いなことに、三浦造船所の営業のF氏が英語に堪能だったため、彼を介して現場での意思疎通がスムーズに行くようになり事なきを得た。

③ 現場工程の遅れ

今回採用した荷役装置は造船所側にとっても経験が少なく、工程が遅れがちになり、現場監督、サービスエンジニアが連日連夜顔を突き合わせ頭を悩ませていた。最終的に工程通り完工し試運転が無事終了した夜は、関係者が集まってビールでの乾杯となったが、その時の皆のほっとすると同時に満面の笑みは今でも忘れられない。

アンチローリングタンク

当初計画は効果の大きいフィンスタピライザーの設置を考えていたが、さすがに費用が莫大なこと、また設置場所の制限等により代替案を検討した結果、アンチローリングタンク（減揺装置）を採用することに決定した。設計段階で図面上での寸法確認はしていたが、実際に現場に搭載されたときの率直な感想は、「一体これは???。パリの凱旋門か、はたまたどこかのお寺の山門か!!」と目を見張ったものでした。この時点でまだ居住区が搭載されていなかったため、余計に巨大に見え強く印象に残ったのだと思います。

本船の竣工が4月でまだ出番はありませんが、威力を発揮する日が来るのが待ち遠しくもありません。

その他

本船は(株)かんでんエンジニアリング、第一中央汽船(株)および当社第一船舶(株)の3社による共有となっており、仕様打合せ、起工式、進水式、試運転、竣工引渡しと、各節目でそれぞれの担当

者が相談、協議し、提出された多くの意見を纏めながら取進めてきた。また、それぞれの協力の下、あるときは昼の会議、あるときは夜の会合??、また、あるときは怪しげな英語でのサービスエンジニアとのスピーキング等、最後まで本当に色々なことがありましたが、こうして完成してみるとその時々之苦労も忘れ、全てが思い出になりました。

結 び

本船は就航後1ヶ月近くを経過し、当初こそ新造船に付き物の一部機器類のトラブルに遭遇しましたが、全社挙げての適切な対応で無事乗り切り、お蔭様で順調に稼動しています。艦装委員長として赴任し、受け取りを経てここまで本船を指揮しています初代船長も、全てにおいて期待以上の性能を発揮しているとの報告を寄せています。目玉の一つでありますアンチローリングタンクについては、幸か不幸かここまで荒天に遭遇することなく、残念ながらもまだその実力を披露するに至っておりませんが、これからの台風時期、更にその先に待ち構えている冬季季節風が吹き荒れる時期には、必ずやその真価を発揮して関係者一同の期待に応えてくれるものと確信しております。



▲アンチローリングタンク



London 便り

英国の歴史は面白い／英国歴史一口講座

英国は日本と同じく、大陸から離れた島国ですので、ここに住む人の考え方は日本人のそれと良く似ているのだと考えたら、それは大間違いです。この島で展開された歴史は日本のそれと比べ遥かに動的、国際的です。

ロンドンに暮らし始めて、最初から歴史に興味を持った訳ではありません。せっかくの機会なので多くの場所を見学したいと一冊の旅行ガイドブックを買ったのがきっかけでした。それも図が多く、英語文章が最も少ない本を買ったつもりが、読み始めると、その7割が英国の歴史についての記述でした。つまり、英国の見所の殆どが歴史的に重要な場所なのです。「歴史を知らずして英国見学するなかれ」です。

世界史を学んだことはあっても、一外国の歴史を詳しく学ぶことは普通ないと思います。偶々、この歴史を学び始めた時に、テレビで「エリザベス」という映画が放映され、それと前後して、その続編の「エリザベス黄金時代」が封切られ、両方とも見ましたが、英国歴史熱をあおる効果剤になりました。しばし、英国歴史の一旦を紹介します。

ロンドンから車で1時間強西に行った所にあるストーンヘンジという石の構造物をご存知の方は多いと思います。これはエジプトで巨大ピラミッドが作られていたとほぼ同時代に作られたもので、かなりの巨石が遠くウェールズから運ばれてきたことが石の分析により判っています。何の目的で作られたのか未だに謎ですが、巨石を長距離運ぶということは、相当の技術力と人員統率力があつた証拠で、エジプトの如く、英国にも権力国家が存在していた可能性を示しています。

キリスト誕生に前後し、英国もローマ帝国の侵略に会い、約400年間ローマ帝国の占領下に置かれます。ロンドンの北西方向へ車で1時間弱の所に

St. Albansという町があります。ここはローマ占領時代の首都であり、かつローマによるキリスト教布教のベース基地であった所です。この町には小ぶりですが、古代競技場と住宅地・商業地区の遺跡がありますし、St. Albans Cathedral という立派なカソリック教会もあります。ここで後に有名なマグナカルタが起草されました。このローマ侵略に対して先住民は黙っていませんでした。Boadicea という女王率いる Iceni (ケルト人の一族) 族が St. Albans で戦いました。結局は敗退するのですが、この時代から女帝が存在していたのです。また、この町の名前は、この地でローマ人の手によって英国最初の殉教者となった聖 Alban の名に因んで、後の世につけられました。

ローマの統治はかなり緩やかで、地元自治を相当許容していたようです。ローマ統治の2つの特徴、人の往来を自由化し文化交流に努めた事と、キリスト教の布教に努めた事は、今のヨーロッパを形作っている重要な基盤になっています。

やがて、このローマ帝国もフン族に追われ移動開始したゲルマン民族により存続の危機に直面し、5世紀の初めには英国から全面撤退します。この撤退を待っていたかの如くその約30年後に、やはりゲルマン民族の一派アングル族とサクソン族が大挙して英国に侵略してきます。この時も英国住民は黙っていなかった。この侵略に敢然と抵抗したのが、かのアーサー王です。彼の実在は確認されていないのですがローマ系原住民兵隊長であったようです。結局は共存の道を選択し、アングロ・サクソン人と Winchester に首都を構えます。ここはロンドンの西、車で1時間強のところであり、今でもアーサー王が提唱したといわれる Round Table が保存されています。Round Table では上座がない事から皆が同じ立場で発言できたと言われています。

この英国原住民・アングロ・サクソン連合王国も常にバイキングの侵略に悩み続ける事になります。特にバイキングの大型帆船と操船技術には歯向かう事は出来ず、時にはバイキングは現在のロンドン市内を流れるテムズ川にまで入って来た様です。

そうこうしているうちに11世紀半ば、フランス・ノルマンディのウィリアム王に英国は占領されてしまいます。このウィリアム王も同じく Winchester に首都を構え、封建制度をしき、土着アングロ・サクソン人を農奴として使ったようです。この時もウェールズとスコットランドは最後まで戦い続け、このウィリアム王に従うことはありませんでした。またこの時代、英国はフランス語で統治されていたと言う事です。

英語の辞書を頻繁に引く方は既にお気づきと思いますが、英語のかなりの言葉が、ラテン語（ローマ人の言語）、ギリシア語、フランス語等を起源としています。英国民自身が様々な民族の混血によって出来、かつ言葉も様々な言葉の寄せ集めによって成り立っているのです。だからこそ英語には多くの例外と多くの変った発音があるのだと今更気づかされます。

この後、英国は暫く言わば戦国時代に入ります。国内でイングランドとスコットランド間の紛争が絶え間なく続きます。15世紀半ばフランスとの百年戦争が終わると落ち着くかに見えますが、またもや新たな争いの種が生まれます。

16世紀初めにドイツのマルチン・ルターによって提唱された宗教改革が10数年後には英国にも波及します。インターネット等ない時代にこの伝わり方の速さには驚かされます。英国王室内でもカソリック派とプロテスタント派に分かれ陰惨な殺し合いが始まるのです。その中でも偉いのがヘンリー8世の2番目のお妃で、エリザベス1世のお母さんであるアン・ブリンです。この人がヘンリー8世の求婚をさんざん焦らしたあげく、結婚の条件として英国国教会の設立を認めさせ、布教以来権力を保ってきたカソリック教会に風穴を開けます。

ヘンリー8世は世継ぎ男子を求めて生涯に8人もお妃を娶いますが結局後継はエリザベス1世に



落ち着きます。当初誰もがこのエリザベス1世王位は長続きしないと考えていた様ですが、彼女はお母さんの遺志を継ぎ、プロテスタント支持を貫いただけでなく、お母さんの優秀な頭脳も受け継いだようで、即位後、世の中が全て旨く回るようになります。

16世紀後半、敗戦必至と思われていたスペインの無敵艦隊を破った時は、英国艦隊参謀の力もありましたが、英国が気象予想学者を立派に養成し、気象急変の予想を作戰に採用した事が勝利の最大の原因と言われています。この頃から英国は専門家を大事にする国であったと同時に、エリザベス1世という人は専門家をうまく使う才と決断力を備えていたようです。

調べて見るとこのスペイン艦隊を破って以来、今日に至るまで、英国は国際間戦争では負け知らずだと思います。唯一の失敗は米国の独立を許した事ぐらいでしょうか、これも今になって考えれば、決して失敗とは言えません。この不敗の歴史が、今日世界中英語でビジネスをさせる社会を作ったと考えられますし、英語、英国民がもともと多くのものの混合であることと、常に共存の道を探り、新しいものを取り入れる歴史から生まれた文化である事を学ぶと、そこから国際性という国民性が生まれたことも理解出来ると思います。戦争で勝ち続けるための重要な要件は、長年にわたって培われた優れた状況判断力にあることは言うまでもありません。

添付写真は2008年1月ストーンヘンジにて撮影したものです。

(技術顧問〔欧州地区事務局勤務〕井上 幸一)



- 1 国際運送事業者を対象に保税運送手続を簡素化する日本版 AEO (Authorized Economic Operators) 制度がスタートした。
- 7 IMO 第12回通信・捜索救助小委員会 (COMSAR) がロンドンにて開催された。
11 (P. 2 海運ニュース参照)
- 8 ASF 船舶保険・法務委員会 (SILC) 中間会合が香港にて開催された。
(P. 3 海運ニュース参照)
- 9 当協会は、第11回海運セミナーが東京にて開催した。(P.10囲み記事参照)

19 超党派の国会議員でつくる海事振興連盟 (会長: 中馬弘毅衆議院議員) の第5回タウンミーティングが大分県臼杵市で開催され、海事産業の人材育成策などを盛り込んだ「大分決議」が取りまとめられた。
(P.12囲み記事参照)



▲進水式を見学する子供たち (5月8日) 本文P.16



▲第11回海運セミナー (4月9日) 本文P.10



船協だより

公布法令（4月）

- ⑨ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第30号、平成20年4月1日公布、施行）

国際会議の予定（6月）

会議名：第17回 ASF 年次総会

日 程：6月2日～4日

場 所：海南島・ボアオ（中国）

会議名：IMO 第16回旗国小委員会（FSI）

日 程：6月2日～6日

場 所：ロンドン

会議名：国際油濁補償基金（IOPCF）第41回理事会等

日 程：6月23日～27日

場 所：ロンドン

会議名：IMO 温室効果ガス削減に関する MEPC 中間会合

日 程：6月23日～27日

場 所：オスロ（ノルウェー）

会議名：国連環境計画（UNEP）バーゼル条約第9回締約国会議（COP9）

日 程：6月23日～27日

場 所：バリ島（インドネシア）

会議名：IMO 第54回航行安全小委員会（NAV）

日 程：6月30日～7月4日

場 所：ロンドン



▲京浜地区船主会の模様（4月25日）

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 4月	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	6,498	▲ 89	7.7	9.2
2	6,975	6,012	963	8.7	10.2
3	7,682	6,568	1,114	2.3	11.1

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

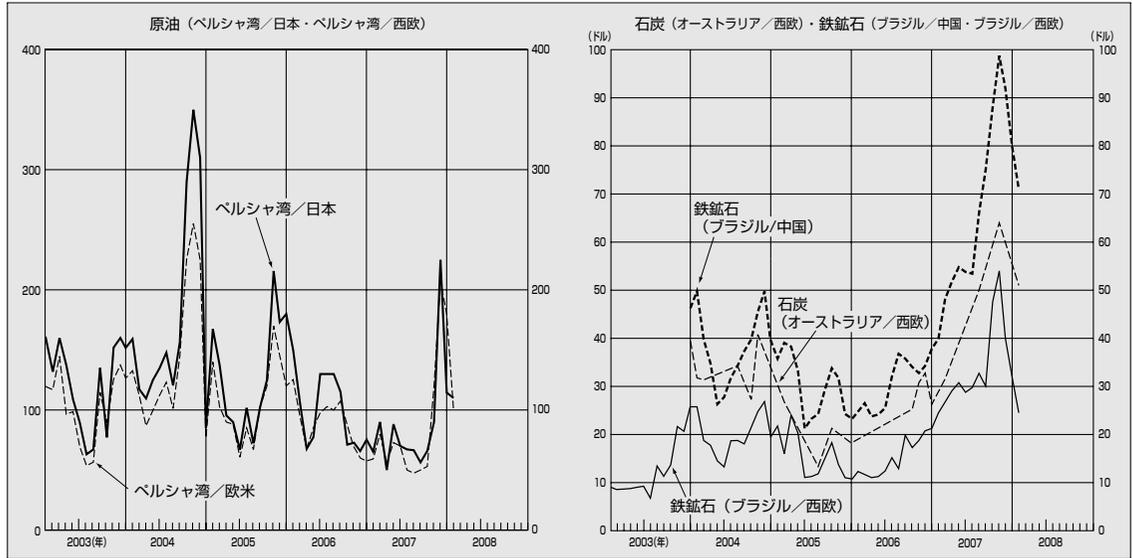
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年 5月	120.73	119.55	121.70
6	122.62	120.94	123.95
7	121.59	118.52	123.63
8	116.72	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	100.79	97.00	103.78
4	102.45	99.83	104.70

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル航海	(品 目 別 内 訳)								
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2005	76,847	2,145	74,702	28,566	3,760	162	41,552	247	331	86	289,216	53,234
2006	84,515	644	83,871	22,832	3,969	293	56,482	73	282	0	336,494	109,203
2007	73,045	270	72,775	20,401	2,395	44	49,779	0	156	0	295,398	139,995
2007 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	8,492	2,567	247	0	5,678	0	1	0	31,395	9,981
12	4,994	0	4,994	1,432	237	0	3,260	0	65	0	23,208	5,923
2008 1	10,119	320	9,799	2,782	164	25	6,828	0	0	0	28,265	7,989
2	5,831	0	5,831	880	88	0	4,862	0	0	0	24,939	8,605
3	5,932	0	5,932	1,511	108	0	4,310	0	0	3	24,714	6,687
4	9,795	0	9,795	2,717	84	0	6,964	0	30	0	34,371	13,301

(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	110.00	89.00	125.00	85.00	59.00	47.50	100.00	80.00
3	106.50	66.50	90.00	65.00			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		

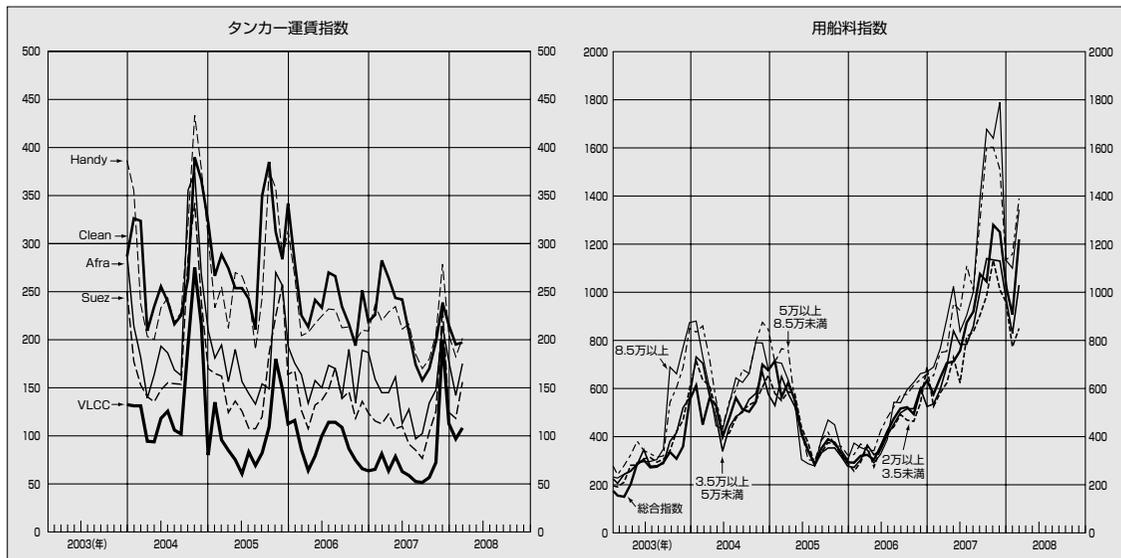
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 石炭（オーストラリア/西欧）・鉄鉱石（ブラジル/中国・ブラジル/西欧）

(単位：ドル/トン)

月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50	—	—	—	38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—	—	51.00	—	40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	—	24.50
3	31.80	30.50	—	—	48.30	39.00	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	52.00	44.00	—	—	29.25	—	—	—
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いずれもケーブサイズ（14万 D/W 以上）の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



6. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2006					2007					2008				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	112	163	193	314	342	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215
2	116	168	176	267	282	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195
3	86	127	163	204	225	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197
4	63	108	133	208	213	63	122	145	229	264					
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					

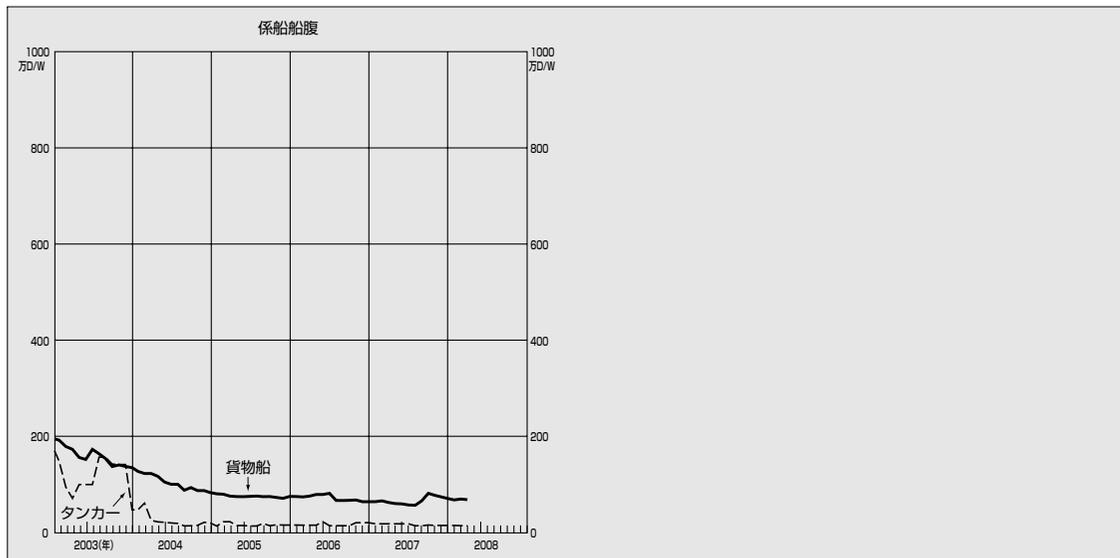
(注) ①「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型

7. 貨物船定期用船料指数

月次	2005		2006		2007		2008					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～		
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,389	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782							8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521							
6	412	2,586	359	2,739	759	5,672							
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601							
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289							
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619							
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944							
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647							
12	332	2,624	594	4,318	1,251	9,848							

出所: 「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。②用船料指数は1985年=100。③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。



8. 係船船腹量の推移

月次	2006						2007						2008					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	146	708	755	34	128	171	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158
2	146	692	750	33	130	172	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157
3	146	671	742	32	128	170	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150
4	147	685	764	32	128	170	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150
5	144	683	794	32	128	170	151	610	602	34	126	190						
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

75歳以上の方々を対象にした後期高齢者医療制度が創設され、運用が始まって1ヵ月経った。新制度はスタート当初より、保険証が届かないとか、厚生年金などから天引きされる保険料が正確に本人に通知されないなどの問題が露呈し、評判は芳しくない。

この制度の財源構成は、高齢者への医療給付費のうち50%は国および自治体の税金で賄い、40%は現役世代の健康保険料の一部が保険組合を通じて納付され、残る10%が高齢者が負担する保険料となっているとのことである。少子高齢化が進む状況で限られた財源を効率的に使う観点から、高齢者に相応の負担を求めることは理にかなっていて、保険料を年金から天引きすることは徴収の確実性を高めるためにやむを得ないと言われているがはたしてそうであろうか。1年間の減免措置があるものの家族に扶養されていた高齢者に保険料支払い義務が生じたり、国民健康保険の加入者であった方々も所得や住む地域によっては新制度の

保険料が高くなる場合もあるようで、新制度に移行する方々の納得感を十分に得られているようには思えない。また、現役世代にとっても年金保険料のように年々負担が増えるような事態になったら堪ったものではない。

ゴールデンウィークの後半に帰省した折に両親に話を聞いてみたところ、国の行くことだからと言いながら、国民健康保険に比べれば保険料が安くなったと喜んでいて。

4月30日租税特別措置法改正案が衆議院で再可決され、5月1日ガソリン税の暫定税率が復活した。福田総理大臣は、道路特定財源を2009年度から一般財源化するために法案の年内成立を図るとし、一般財源化した場合の使途については、社会保障等の充実を求める国民の声に応えたいと述べている。今後は、一般財源化の議論の動向に注目したい。

三洋海運株式会社 総務部副部長 荒井正樹

編集委員名簿

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

編集後記

今月号の囲みでも紹介しておりますが、小学生の進水式見学会が今治でありました。その際、今治市役所の担当の方々と意見交換する機会がありました。現在海事関係業界では、次世代にこの業界を目指してもらうような様々な取り組みが行われているところですが、多くの造船所が所在する今治市でも、子供達に海事関係業界（造船関係業界）を目指してもらうような様々な働きかけを行っていると感じました。話によると、意外なことに協力を得るのにとっても苦労する学校の先生もいらっしゃるとのこと。過去にまさかと思うような大きな造船会社が無くなった地元で生活してきた先生には、身近な体験でイメージが固定されているのかも知れない、とのこと。一方、地元の船用工業会社では地元では人材が確保できず、遠く北海道までリクルートに行っている、との話。

このような状況を少しでも解消するには、子供たちには引き続きPRしていくこととしても、学校の先生方にも、造船関係業界についての新しい認識を記憶に書き上げていただく必要があるのではないかと、このことは造船業界のみならず海事関係業界にあてはまることで、そのために今回の見学会も同様ですが、学校の先生を含めた広報活動は、学校社会科教育にとっても海事関係業界にとっても現在の海事関係業界の状況を感じて知る、または知ってもらうということでは、とても有意義なことではないかと思いました。（た）

せんきょう5月号 No. 574 (Vol. 49 No. 2)

発行●平成20年5月20日

創刊●昭和35年8月10日

発行所●社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部(広報))

編集・発行人●井上 晃

製作●株式会社タイヨーグラフィック

定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて

購読料を徴収している)

