

せんきょう

2008

7

社団法人 日本船主協会

●No.576●

特別欄

日本船主協会 第61回通常総会



特別欄	1
日本船主協会 第61回通常総会	
海運ニュース	7
国際会議レポート	7
1. 実海域を考慮した新造船用のCO ₂ 排出設計指標が合意 —IMO温室効果ガス削減対策作業部会の模様について—	
2. ASFの意見を自国政府に明確に伝えることを再確認 —第17回アジア船主フォーラム総会がボアオ(中国・海南島)で開催—	
3. HNS条約改正、LNG会計拠出者についてコンセンサスができず —1992年国際油濁補償基金第13回臨時総会等の模様—	
4. シップリサイクル新条約の管理・執行レベルの同等性 評価作業へ向けた決定が合意 —バーゼル条約第9回締約国会議(COP9)の模様—	
内外情報	20
1. 欧州委員会 EU競争法ガイドライン(確定版)公表 —業界団体(“Trade Association”)での協議・情報交換の許容を明記—	
メンバー紹介 No.12	21
鶴見サンマリン株式会社	
出来事から思うこと No. 8	26
「世界一周症候群」 郵船クルーズ株式会社 運航部オペレーションチーム長 □鈴木和伸	
海運日誌(6月) 30	海運統計 32
船協だより 31	編集雑感 36
困み記事	
・「トン数標準税制・感謝の集い」を開催	29

日本船主協会 第61回通常総会

環境保全の推進およびわが国海運の競争力強化を目指して

—— 当協会第61回通常総会の模様 ——

当協会は、平成20年6月18日、海運ビル2階ホールにおいて第61回通常総会を開催した。当日は国土交通省・春成海事局長（当時）より来賓挨拶をいただいた後、議事に入り、平成20年度事業計画および収支予算を原案どおり承認するとともに、第61回通常総会決議を全会一致で採択し、「環境保全の推進」をはじめ、今年度、当協会が力を入れて取り組む課題を明確にした。

また、杉山副会長の辞任に伴い、松山行宏氏（新日本石油タンカー代表取締役社長）を新たに副会長に選任するとともに、萬治隆生氏（国際船員労務協会会長）を副会長に選任（追加）した。

（総務部：大森）



▲第61回通常総会の模様

第61回通常総会決議



▲春成海事局長(当時)による来賓挨拶

四面を海に囲まれ資源の乏しいわが国において、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っており、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。

外航海運は熾烈な国際競争に晒されており、わが国の海運企業が諸外国の企業と伍していくためには国際競争力の確保が必要不可欠である。多くの先進海運国が導入しているトン数標準税制については、漸くわが国においても導入されることとなった。今後同税制が円滑に実施されるよう注視する。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は、諸外国との競争条件の均衡化という観点から最低限現行制度が維持されるよう関係方面に強く働きかけていく。

海運業界にとり船舶の安全運航は当然の責務で

ある。わが国海運企業が国民生活に必要な物資を今後も安定的に輸送していくため引き続きその徹底に努める。

環境保全の推進、なかんずく地球温暖化防止対策については、事業活動の遂行が環境に与える負荷を認識し一層積極的に取り組む。具体的には、IMO（国際海事機関）で検討されている外航海運から排出されるGHG（温室効果ガス）の削減について効果的かつ実効性のある対策が早急に構築されるよう関係当局や関係業界との連携を強化する。

また、顕在化しつつある日本人海技者の質的・量的不足問題に対処するため、若年層や関係先に働きかける等して次世代の海技者の確保に努める。一方、外国人船員へのわが国海技資格付与制度の国への改善の働きかけを通じて、今後予想される日本籍外航船の拡充に備える。

内航海運は、市況の長期低迷や船舶燃料油高騰に加え、船員不足問題が深刻化しているため、これら問題について日本内航海運組合総連合会と連携し解決に努めていく。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため幅広い広報に努めつつ、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

1. 安全運航の徹底
2. 環境保全の推進
3. わが国外航海運の国際競争力の維持・強化

トン数標準税制の円滑な実施

船舶の特別償却制度の維持・改善

必要な政策金融の確保

4. 経済・社会の変化に即した構造改革実現
 - 水先制度改革の実効性の向上
 - 日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の簡素化
 5. 国際問題への適切な対応
 - 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
 - マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題への適切な対応
 - テロ・海賊問題等への対策
 - ASF（アジア船主フォーラム）等からの情報発信
 6. 内航海運に係る諸問題への対応
 - 船舶の特別償却制度の維持・改善
 - 内航船員不足問題への対応
 - モーダルシフトの促進
 7. 船員問題への適切な対応
 - 次世代日本人海技者の確保への対応
 - ILO（国際労働機関）海事労働条約の国内法整備への対応
 - 国際船員問題への適切な対応
- 以上決議する。

平成20年度事業計画

1. 主要課題
 - (1) 国際海運における地球温暖化防止対策
 - (2) トン数標準税制の円滑な実施
 - (3) 水先問題への対応
 - (4) 人材確保への対応
 - (4) 船員保険
 - (5) 外航日本人（海技者）の確保・育成スキーム
 - (6) その他
2. わが国海運の競争力強化
 - (1) 平成21年度税制改正はじめ海運企業関係の税制改正・財務問題等への対応
 - (2) 政策金融の確保等
 - (3) 規制改革の推進
3. 船員問題への対応
 - (1) ILO 海事労働条約
 - (2) 外国人船員問題
 - (3) 国際船舶における日本人船・機長配乗要件の見直し
4. 環境問題への対応
 - (1) 船舶の排ガス規制
 - (2) 海洋汚染防止に関する諸問題
 - ① バラスト水排出規制問題
 - ② 船舶からの廃物による汚染防止
 - (3) シップ・リサイクル新条約への対応
 - (4) 海上災害防止対策
5. 国際問題への対応
 - (1) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
 - (2) アジア船主フォーラム（ASF）
 - (3) コンテナ保安対策

- (4) WTO 海運自由化交渉等
- (5) 各国海運政策
- (6) 内外関係機関等での活動

6. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会への対応
- (2) 国際油濁補償基金

7. 港湾問題への対応

- (1) 港湾整備関係
 - ① 交通政策審議会港湾分科会
 - ② 外貿埠頭公社の民営化問題
 - ③ 港湾施設の出入管理システム
- (2) 港運関係 (FMC Joint Report)
- (3) 輸出入・港湾諸手続きの簡易化

8. 船舶の安全性確保

- (1) 新造船の建造基準
- (2) 船体の防食対策

- (3) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題
- (4) 船橋設備および救命設備等に関する問題
- (5) ポート・ステート・コントロール (PSC)

9. 船舶の航行安全対策

- (1) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題
- (2) 海事保安問題
- (3) 海賊問題
- (4) その他

10. 内航海運に係る問題への対応

11. 調査広報活動の推進

- (1) オピニオンリーダー・マスコミ向け広報
- (2) 一般向け広報
- (3) 会員向け広報
- (4) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

前 川 会 長 挨拶

第61回総会にあたり、ご挨拶申し上げます。

はじめに、この1年日本船主協会がその直面する課題に積極的に取組めたこと、なかでも、トン数標準税制がわが国に導入されることが決定したことはひとえに関係の皆様のご協力・ご支援の賜物であると厚く御礼申し上げます。

私が会長に就任する前年の税制大綱において実質的に導入に近い位置づけとなるまでに大きく一歩を踏み出した上に築かれた成果であります。会長としてこの歴史的瞬間を迎えられたことは誠に喜びにたえません。

私は、わが国の海運が国際競争力を持続できることが、日本経済ひいては世界経済に資すると考えております。そして、トン数標準税制の導入はこの大きな一助になるものと確信しております。

一方、国際競争条件の均衡化を図ることにより、日本籍船・日本人船員（海技者）を増加させ、安



▲前川会長

定的な国際海上輸送の確保を図るという国会と政府からの外航海運業界へのメッセージを真摯に受け止めておりますし、事業の推進により環境に与えてしまう負荷については国際社会の一員として環境保全対策の推進に一層貢献していかなければならないことも肝に銘じております。

したがいまして、本日の総会決議におきまして、

私どもが取り組むべき課題として列挙した項目の中でも、次世代日本人海技者の確保への対応と GHG（温室効果ガス）の効果的かつ実効性のある削減に向けての関係当局や関係業界との連携強化については、日本船主協会として本格的に息の長い取り組みを行っていくことを決意いたしました。

それではここで、私が昨年会長に就任して以来の課題を項目毎に振り返るとともに、今後の取り組みについて説明申し上げます。

第一にトン数標準税制の構築をはじめとするわが国外航海運の国際競争力の維持・強化です。

トン数標準税制につきましては、衆参両院の国土交通委員会においてお取りまとめいただいた附帯決議の考え方に沿い、事業者にとって使い勝手の良い制度構築がなされるものと期待しております。より多くの海運会社が同税制を使いこなして、わが国外航海運の国際競争力の底上げをはかるものにしていただきたいと思っております。

また、同じく附帯決議にて示していただいた船舶の特別償却制度につきましては、わが国海運企業の国際競争力確保のために最低限必要な制度ゆえ、制度の存続を確実なものにするべく関係方面に働きかけていきます。

第二に、次世代日本人海技者の確保への取組みを核とする船員問題への適切な対応を挙げさせていただきます。

昨年6月に国際船舶における外国人承認船員の就業範囲の指定が船長・機関長に拡大される旨の通達が発出され、全乗外国人船員の国際船舶の運航が制度上は可能となりました。また、それと軌を一にして、官労使により実施されている外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについても、昨年10月より第1期生の育成が開始されました。私どもは、わが国海運界各方面で顕在化しつ

つある日本人船員・海技者の不足に対処することが何よりも大切なことと認識し、新たな組織として「人材確保タスクフォース」を当協会内で立ち上げ、この問題に本腰を入れていきます。具体的には、大学／高専／海員学校への志望者拡大に的を絞った広報活動や、教育機関との連携・支援に地道に取り組むとともに、船員・海技者の世界に若者をひきつける環境の整備に努力してまいります。一方で、トン数標準税制導入に伴う日本籍船増加に対応して、外国人船員に対するわが国海技資格承認の必要性が急激に高まることに呼応して、外国人への承認資格の付与制度の改善を働きかけて参ります。

第三に、環境保全の推進に積極的に取り組むことが、船主協会のこれから非常に大きなテーマとなっていくと思います。

昨年度は、NOxおよびSOxの次期規制の枠組みや具体的規制についての検討がIMO（国際海事機関）で進められ、当協会は、わが国政府代表団の一員としてこれに参画し、現実的な規則となるよう努めました。現在、IMOでは、2009年の合意形成を目指して、船舶から排出されるGHGの削減に向けた議論が活発化しています。この議論に資するための様々な協力を当協会はしております。そうした活動をさらに加速させていくために、環境問題に対応する新しい組織をつくり、関係当局や関係業界との連携を強化し、効果的かつ実効性のある対策が早急に構築されるよう努めてまいります。

第四に安全運航に引き続き力を尽くしていきたいと考えます。

昨年も同様に決議項目の筆頭に挙げましたが、海上運送の安全を確保することは船社が存続していくための大原則です。船体構造基準、貨物タンクの防食措置をはじめとするさまざまな安

全基準にかかる国際的な合意に向けた検討への積極的な参加に努め、加盟各社においても、ハード・ソフト両面から安全運航対策を徹底してまいります。

また、2007年9月にマラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全に関する国際的な協力の枠組みが設定され、沿岸3ヵ国主導の下その具体化が進められております。当協会は、同海峡の安全確保を図るため、引き続き、航行援助施設の整備事業に協力するとともに、多くの海峡利用国・利用者等が参加する実効ある国際協力体制が形成されるよう、関係当局等と連携して取り組む所存です。

第五は経済・社会の変化に即した構造改革の実現です。

特に水先制度の更なる構造改革は何としても実現しなければなりません。水先制度は平成19年4月施行の改正法により、料金はこの4月から上限認可制となりました。

私どもが求めていたものは、水先業務運営の透明性の確保や効率化であり、それを実現するための競争原理の導入でした。

しかしながら、根本的なところで競争が起これにくい仕組みが温存されたため、競争原理は機能せず、料金の多様化は一切見られておりません。

これはまさに既得権益による高コスト構造ともいべきものであり、わが国港湾の国際競争力の観点から、船舶交通の安全確保を第一義としながらも、市場原理が機能する制度となるよう、引き続き改革に取り組んでいく所存です。

第六に、国際問題へ適切に対応していきたいと考えます。

安全運航の項目で申し上げたマラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題をはじめ実効ある国際

協調体制の構築がますます重要になってきました。今月はじめに海南島で開催されたアジア船主フォーラム（ASF）第17回総会においては、IMOをふくむ国際場裡での議論にアジア船主の意見を反映すべく、アジア各国の船主協会に対し、ASFの意見を自国政府に明確に提示するよう求めていくこととしました。また、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関わる諸外国の動向については、国際海運会議所（ICS）等の国際団体とも連携して対応して参ります。

最後になりますが、内航海運に係る諸問題への対応にも力を尽くしていく所存です。

内航海運につきましては、船員が高齢になりつつあるため、船員確保対策が喫緊の課題であります。「人材確保タスクフォース」においても、検討課題として位置づけております。内航燃料油の高騰問題につきましては、燃料費の上昇が多くの内航事業者に深刻な影響を及ぼしていることから、昨年も国土交通大臣および国土交通副大臣に、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会との連名にて、窮状を訴えました。引き続き、内航部会を中心に、関係各方面に対し支援を要請するとともに、必要な規制改革や税制等の措置につきまして、関係者で対応してまいります。

任期中に仕上げなければならない課題に加え、息の長い取り組みが必要な課題も多く挙げさせていただきました。私と同じ61周年を迎えた日本船主協会が更なる発展をするためにどれも避けて通れないものと存じます。全力を尽くしてまいりますので、引き続き関係者の皆様のご支援とご指導を賜りますようお願い申し上げます。



●国際会議レポート●

1 実海域を考慮した新造船用のCO₂排出設計指標が合意 —IMO温室効果ガス削減対策作業部会の模様について—

国際海事機関(IMO)海洋環境保護委員会(MEPC)温室効果ガス(GHG)削減対策作業部会の第1回中間会合が、2008年6月23日から6月27日までの間、ノルウェー・オスロにおいて開催された。

気候変動枠組み条約京都議定書では、国際海運についてはIMOを通じた作業によってGHG排出量の抑制を迫及することとされており、IMOは、現在、GHG削減対策として、技術的な手法(船舶のエネルギー効率の改善、代替エネルギーの活用等)、運航上の手法(減速航行、メンテナンスの徹底等)および経済的な手法(燃料油課金、排出量取引等)について検討を進めている。2009年末に開催される同条約締約国会議へ報告する必要から具体策の策定を急いでおり、さらに議論を促進させるため、前回MEPC57(2008年3月)において本中間会合の開催が決定されたものである。

本中間会合の審議概要は以下のとおりである。

1. CO₂排出設計指標 (design index)

CO₂排出設計指標は、1トンの貨物を1マイル輸送するときのCO₂排出量を示すものであり、船舶の設計・建造段階で、各船の仕様に基づいて付与される。

国際海運からのGHG削減策としては、技術革新を促進し、燃費効率のよい船舶の普及を進めることが実質的な排出削減につながるとの考えから、MEPC57において、デンマークおよび日本からCO₂排出設計指標の策定について提案がなされた。デンマーク提案は平水における指標であるのに対し、日本提案は実海域における波浪、風浪による速力減少を考慮した実燃費指標となっている。

本中間会合において設計指標の算出方法について審議した結果、両案を併せた形で、実海域を考慮した要素を取り入れた方法が合意された。また、設計指標に関しては、トライアル期間が必要との意見を踏まえ、まずはガイドラインとして運用し、

その後規則案を検討する方向が合意された。

設計指標の強制化に関して、適用船舶、指標算出の義務付け、ベースライン（基準年および基準値）の決定方法などを盛り込んだ規則の原案がまとめられた。

なお、中国はこの規則原案への立場を留保した。

2. CO₂排出運航指標（operational index）

CO₂排出運航指標は、燃料消費量等の船舶の実際の運航データから計算して得られるものであり、1トンの貨物を1マイル輸送するときのCO₂排出量を示す。同一船舶であっても、貨物の積載状況や気象・海象などの状況により変動する。

本中間会合においては、運航指標の目的およびベースラインの算定方法について検討することとされていた。わが国より、運航指標は航海の状況により変動するため、規制のツールとして使用するのではなく、事業者等によるCO₂排出削減策の効果をモニターする目的に使用するべき旨提案し、多くの国より支持を受けた。一方、IMO事務局より運航指標の報告を強制化する提案が提出されていたが、審議の結果、強制はせず自主的な活用を促すことが合意された。

また、運航指標を算出するための暫定ガイドラインについては、これまでMEPCで各国等から表明されたコメントをもとに、次回MEPC58において検討、最終化される予定である。

3. 経済的手法

市場メカニズムを活用した経済的な手法による

GHG削減対策について、デンマークから、国際航海に従事する船舶の使用燃料油に一定額を課金しそれをGHG対策に活用する制度の提案が本中間会合に提出されていた。また、欧州委員会、ノルウェー、フランス、ドイツ等から、国際海運に特化した排出量取引制度に関する提案も合わせて提出されていた。

これに対して、中国、インド、ブラジル、サウジアラビア、南アフリカ等の途上国は、気候変動枠組み条約における「共通だが差異ある責任」の原則に影響を及ぼすとして、これら経済的手法の検討に強く反対し、進展ないまま審議は終了した。

なお、燃料油課金に関しては、国際的な税制導入の法的問題、課金の徴収体制や基金管理などの問題が指摘され、特に同制度をサポートする意見もなかった。また、排出量取引に関していくつかの案が示されたが、議長より、各提案者が協調してこれらを整理し、次回MEPC58へ提案するよう要請があった。

4. ベストプラクティス

船舶所有者、運航者等が自主的に実行するためのCO₂排出削減方法（ベストプラクティス）の作成について審議し、減速航行、メンテナンスの最適化などを盛り込んだ草案を作成した。

なお、国際海運会議所（ICS）等関係団体により作成されるベストプラクティスが次回MEPC58に提出されることとなっており、それも合わせ引き続き検討される予定である。

（海務部：斎藤）

2 ASFの意見を自国政府に明確に伝えることを再確認 —第17回アジア船主フォーラム総会がボアオ(中国・海南島)で開催—

第17回アジア船主フォーラム（ASF）総会が、2008年6月3日に中国船主協会の主催により、中国（海南島）のボアオで開催された。同総会には、アジア7地域、12船協（日本、韓国、中国、台湾、

香港、ASEAN（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、豪州）から132名の代表が出席。当協会からは前川会長、宮原・芦田・杉山・飯塚各副会長を含む14名が参

加した。(【資料1】参照)

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

1. 第17回 ASF 総会

第17回 ASF 総会では、まず各5-S委員会が個別会合を開催し、全体会合で各委員長が報告する内容の最終確認等を行った。

全体会合では、議事に先立ち、2008年5月の中国・四川大地震およびミャンマー・サイクロンの犠牲者に黙祷が捧げられ、引き続き、Xu Zuyuan 中国交通運輸省副大臣の来賓挨拶、Wei Jiafu 中国船主協会会長および Wang Cheng ASF 事務局長による挨拶があった。

その後、5-S委員会の各委員長から1年間の主な活動報告があり、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた。全体会合での議論を踏まえ、同会合終了後に開催された共同声明完成・採択会議では、共同声明(【資料2】)が採択された。同共同声明の前文においては、当協会の提案により、アジア船主の意見をIMO等の国際会議での議論に反映すべく、ASF加盟の船主協会に対し、ASFの意見を自国政府に明確に提示するよう求めることが再確認されている。

共同声明・採択会議直後には、ASFメンバー船協会長/各5-S委員会委員長と国際海運団体で

組織するラウンド・テーブル(ICS/ISF、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO)およびRe CAAP(アジア海賊対策地域協力協定)との対話会合が開催され、活発な意見交換が行われた。

次回第18回総会は、2009年5月に台湾船主協会の主催で台南(台湾)で開催される予定である。

2. 第3回 ASF 会長会議

今次ASF総会の前日の6月2日に、ASFメンバー協会会長で構成する「会長会議」の第3回会合が開催され、初代ASF事務局長の実績評価等が行われた。ASF常設事務局については、2007年5月の第16回釜山総会において、同事務局をシンガポールに設置することが合意されるとともに、同事務局を監督するための組織として「会長会議」が立ち上げられ、第16回総会と同日に開催された第1回会長会議において、07年6月末までにASFメンバー船協からの事務局長推薦を受け付け、第2回会長会議で同事務局長を選任することが確認された。その後、同年7月の第2回会長会議で中国のWang Cheng氏(COSCO出身)が初代ASF事務局長に選任され、事務局設立後一定の試用期間を経て、第3回会長会議で同事務局長の業務評価を行うこととされた。第3回会長会議においては、常設事務局が業務を開始した07年10月からのASF事務局長の業務評価が行われ、Wang氏の試用期間を解くことが確認されるとともに、今後のASFの活動として、ASF会則の作成およびIMOにおけるNGOステータス取得について、その実現性を検討するためのワーキンググループを設置することが合意された。(企画部:本澤)

【資料1】

第17回アジア船主フォーラム (ASF) ボアオ総会 日本側出席者
2008年6月3日 於:ボアオ(中国・海南島)

氏名	役職名(船協/会社)
前川 弘幸	日本船主協会 会長(川崎汽船社長)

宮原 耕治	日本船主協会	副会長 (日本郵船社長)
芦田 昭充	日本船主協会	副会長 (商船三井社長)
杉山 暎一	日本船主協会	副会長 (新日本石油タンカー社長)
飯塚 孜	日本船主協会	副会長
薬師寺正和	商船三井	副社長
高橋 秀幸	日本船主協会	国際幹事会幹事 (新日本石油タンカー 取締役業務部長)
佐々木真己	川崎汽船	執行役員
阿曾 智孝	日本郵船	社長秘書
中本 光夫	日本船主協会	理事長
半田 收	日本船主協会	常務理事・海務部長
園田 裕一	日本船主協会	常務理事・企画部長
山脇 俊介	日本船主協会	海務部労政担当リーダー
本澤 健司	日本船主協会	企画部係長

【資料2】

2008年6月3日

第17回アジア船主フォーラム 共同声明

第17回アジア船主フォーラム (ASF) は、2008年6月2日～4日、中国 (海南島) のボアオで開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (アセアン船主協会連合 (FASA) : インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成) の各船主協会代表132名が出席した。中国船主協会の会長である Wei Jiafu 氏が会合の議長を務めた。同会合終了後に、ラウンドテーブルを構成する国際海運団体 (ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO) の事務局長との意見交換が行われた。

会合の冒頭、出席者は2008年5月の中国・四川省大地震およびミャンマー・サイクロンの犠牲者に黙祷を捧げた。ASF メンバーの各国船主協会は、自らの加盟船社に対し、被害者救済のために支援および貢献すべく最大限可能な努力を行うよう奨励することに合意した。

アジア船主は、世界海運の全ての面で大きな役割を果たしている。ASF は、海運業界におけるその立場の強化・向上のために、世界海運に影響を及ぼす重要な事項について、アジアの船主が、国際社会に対し自らの意見を協調かつ合意に基づく方法でさらに一層表明しなければならないことに一致した。ASF はまた、アジア船主の意見を IMO を含む国際場裡での議論に反映すべく、その加盟船主協会に対し、ASF の意見を自国政府に明確に提示するよう求めることを再確認した。

昨年の第16回 ASF 総会において、出席者は ASF の常設事務局をシンガポールに設置することに合意するとともに、同事務局規定を採択した。同規定に基づき、(ASF メンバー船協会長による) 会長会議が組織され、同会議に初代 ASF 事務局長を2007年7月に選任・指名する権限が付与されるとともに、同年10月に常設事務局が設置された。

ASF は、5つの“S”委員会を通じ、積極的かつ効率的な方法で主要案件に対応してきた。会合で強調

された主要案件に関する各委員会の見解と取り組みの概要は以下の通りである。

SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

ASF は、第20回 SERC 中間会合が2007年11月21日に台北で開催されたことに留意した。同委員会委員長である芦田昭充氏は、その報告の中で以下の点を強調した。

世界経済

会合は、米国のサブプライムローンによる混乱を誘因とする不確実性が、世界経済に広がっていることに留意した。出席者は、現実的な市場展望に基づかない（過剰）反応を慎しみ、世界経済の動向を注意深く見守るよう要請された。

ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク部門については、特に中国の鉄鉱石輸入の激増による荷動き量の大幅増加などを要因として、前例のないほどに高水準にあることが報告された。出席者は、近い将来に市況に悪影響を及ぼし得る経済要因が現れる可能性は低いものと思われるとの見解で一致した。タンカー部門については、原油価額の高騰と米国のエネルギー需要の低迷により、市況は2007年通年では弱含みで推移したが今年初めから急騰を見せたことが留意された。

定期船部門の現状

太平洋トレードについては、2007年上半期における全体の貨物量は前年比約7%増加を示し、同年下半期のトレードは、主に住宅関連貨物の低迷によってマイナス成長を示した。その結果、通年のトレード成長率は1%増となった。アジア域内トレードに関しては、東・西アジアにおける荷動きの伸びにより、市況は堅調な成長を維持した。

出席者は、上記航路における定期船市況の現在の運賃水準では、特に燃料コストや港湾混雑といった劇的なコスト増を補填し、過去の投資を回収し、ならびに将来必要となる投資を促進するのに不十分であるという重大な懸念を表明した。会合では、各顧客から求められている効率的なサービス水準を維持するためには、アジアコンテナ船社の CEO は、これら問題に対処する必要があることが強調された。

定期船海運に対する独禁法適用除外制度

アジアの様々な国および EU において、外航船社間協定（特に船腹共有協定および運賃協議協定）に対する独禁法適用除外制度の見直しが行われていることが留意された。出席者は、特にインドにおける不確実な状況に対し重大な懸念を表明した。SERC メンバーは、上記の国の関係者が健全な国際定期船海運のためには適用除外制度が重要であることを正しく理解するよう支援するため、必要とされる行動をとるべきことに合意した。

その他

出席者は、米国向けの全てのコンテナについて、2012年7月までに外国の積出し港で100%のセキュリ

ティー・スキャンニングを実施するよう求める同国の要件は、全コンテナを船積み前にスキャンニングすることの実行可能性および検査装置の入手可能性など多大な実施上の疑問を投げかけるものである、との懸念を表明した。

上記の項目は、前回の SERC 台北中間会合における報告と現状に関連して留意されたが、出席者は、世界経済の減速および継続的な燃料油高騰などの最近の問題に対しても柔軟に対応する必要があることを再確認した。

シップ・リサイクル委員会 (SRC)

ASF は、SRC 第11回中間会合が2008年3月10日にインドネシア・ジャカルタで開催されたことに留意した。同委員会の委員長である Arnold Wang 氏は、報告の中で次の点について強調した。

シップリサイクルに関する取り組み

ASF は、IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC) で検討中のシップリサイクル条約および同条約の下で必要なガイドラインの最近の検討状況について集中的に議論を行った。安全かつ環境上適切なシップリサイクルは、シップリサイクル施設、船主、造船所、船用業者および関係国政府など全ての関係者が協調努力しつつ積極的に追求すべきものであることを確認した。船舶のシップリサイクル施設への円滑な移動を実施するためには、複雑でないシップリサイクル手続きが策定されるべきである。

環境に関する懸案事項

ASF は、有害物質インベントリ (一覧表) 作成に関するガイドライン案に従い、日本政府が船舶のインベントリ作成実験を実施中であることに留意した。同実験の結果に基づいて修正されたインベントリ・ガイドライン案が MEPC58 に提出されることとなる。ASF は、有害物質のインベントリに関する共通の様式を作成することの高い重要性を認識すると同時に、インベントリの作成には、船主がその作成にあたっての十分な情報資源と専門知識を有しないことから、船舶の建造や設備に関する専門的な知識を有する政府、船級協会、造船所、船用業者の全面的な関与が必要であることを確認した。また ASF は、主としてシップリサイクル施設の管理、運営、監査および第三者認証を扱う ISO30000 シリーズの規格が、シップリサイクル条約とそのガイドラインの作成に関する IMO の活動と重複していることに懸念を表明した。シップリサイクル施設に関する同 ISO 規格は、同条約案と付属のガイドラインと同じ分野にわたっている。このため ASF は、シップリサイクル施設やシップリサイクル国などの関係者が、基礎となる文書としてどの規格／ガイダンス／ガイドラインを参照すべきなのか混乱と疑問を持つ怖れがあるダブルスタンダードは避けるべきであるということに合意した。

安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルのための国際条約

ASF はシップリサイクル条約の今後の検討に関する作業計画に留意した。同計画では条約最終案が2008年10月に香港で開催される MEPC58 に提出され、条約採択のための外交会議開催が2009年5月に予定されている。アジア船主は国際海運業界の主要な関係者として、より安全かつ環境上適切なシップリサイクルを船主が推進するための方策について引き続き議論していくことを確認した。

船員委員会 (SC)

第13回 SC 中間会合が2007年12月6日中国・舟山で開催された。同委員会委員長のリ・シャンミン氏は第17回 ASF 総会への報告書において次以下の点を強調した。

船員の募集および訓練

ASF は、船員獲得の為に激しい競争を引き起こし、船員の雇用市場に船員の引き抜き合戦を含む歪みをきたした、アジア地域の船員雇用市場の需給の不均衡について深い懸念を示した。ASF は、こうした競争は、現在の船員不足への解決策を見出すことにつながらず、また、船主は船員数の増加や船員の資質向上のために、若者が船員に職業としてつくことを奨励し、彼らの発展を支援する為に努力を傾注すべきと考えた。出席者は、より多くの若者が船員になるよう誘導する政府及び海運会社の奨励制度が多く、多くの国で設けられており、大部分のメンバーの国や地域において、船員数が昨年と比較して増加したことについて謝意を持って留意した。

STCW95条約の見直し

ASF は、IMO における STCW 条約の包括的な見直しの進捗状況について留意し、STW 小委員会 WG の尽力を高く評価した。世界の船員の大多数が当地域から供給され、かつ雇用されていることから、ASF は STCW95の施行に際しての自らの経験に基づき、かつ将来の IMO 会議で、自らの政府と共同して活動することを以って、この見直しが体系的でかつ組織的に行われるとともに当地域の海運業界と政府の利益が最大限に反映されるよう、見直しに積極的に参加し貢献するように ASF メンバーに奨励した。

2006年 ILO 海事労働条約

ASF は、ILO の海事労働条約を促進する努力について留意し、ハイレベル三者調査団が各国／地域を訪れた際に ASF メンバーが必要な援助を提供したことを評価した。ASF は、ILO 海事労働条約の最終的な批准に向けての進捗状況および同条約が遅くとも2010年ないし2011年に発効するという予測について喜びを持って留意した。ASF メンバーは、各国政府の同条約の早期批准を奨励していくことに同意した。

航行安全および環境委員会 (SNEC)

SNEC 委員長 S. S. Teo 氏より、2007年11月30日バンコクにおいて開催された SNEC 第14回中間会合での議論を踏まえ、航行安全および海洋環境保護の問題に関する最近の状況について報告があり、以下の問題について討議された。

海賊および武装強盗

ASF は、2007年から2008年第1四半期にかけて、世界各地域の海賊および武装強盗事件が増加していることに留意した。この増加は、ソマリアおよびナイジェリアにおける発生件数が顕著に増加したことに大きく起因している。アフリカ地域は現在、世界総数の50%以上を占め、世界で最も危険な地域にランクされている。

ASF は、アジア水域における海賊事件が2007年に著しく減少したことに留意した。さらに会合は、インドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3カ国による空軍／海軍合同による継続的なパトロール、および海賊発生傾向にある海域を航行する船舶が実施する監視・予防策の増加により、東南アジアの海賊事件は概ね抑止されていることに留意し、これを歓迎した。

会合は、海賊発生海域－特にソマリアおよびナイジェリアーを航行する際は常時警戒するよう、全ての船舶へ注意喚起した。

長距離船舶識別装置（LRIT）

ASF は、IMO において LRIT の実施に関するいくつかの重要事項が決定されたこと、および LRIT に関する規則が2008年1月1日に発効し、同年12月31日に施行されることに留意した。

LRIT システムの下、各船舶は LRIT 情報を送信するためのデータセンターとの連携が求められる。そうしたことから、旗国には、NDC（国内データセンター）または RDC（地域データセンター）を設置すべきかどうかを決定することが求められる。いくつかの旗国がグループとなって設置する CDC（協同データセンター）のような代替措置もまた可能であることが留意された。

SNEC は、旗国が自身のデータセンターを設置しない場合、船主に影響を及ぼす可能性があることに十分自覚する必要があることを会合において強調した。このような状況の下、旗国は、他国政府または民間企業を通じ、既存データセンターと連携することを模索しなければならないであろう。これが不調に終わった場合、船主自身が、国または民間のサービス提供者と連携して解決策を模索しなければならない。この場合、データ送信費用は船主負担となる可能性もある。

これを踏まえ ASF は、全ての船主に対し、LRIT 規則の下での義務が確実に満足されることを確保するため、それぞれの旗国の主管庁と直接に連絡を保つよう強く要請した。

MARPOL 条約附属書Ⅵの見直し－大気汚染防止

ASF は、IMO 第57回海洋環境保護委員会（MEPC57）が燃料油中の硫黄分の上限規制について合意したことに留意した。同規制は、2008年10月に開催される MEPC58において採択に向け審議されることとなっている。

ASF は、同規制の設定された基準が最終目標であり仕様のでないこと、時間をかけて実施されるもので、必要な調整や改造を行う時間を全ての関係者に与えていることについて評価した。明確に定義された短期的・長期的目標により、さらなる技術革新が奨励・促進され、実行的かつ全体的な排出削減技術および他の代替策につながることを期待される。

ASF は、全ての関係者が MARPOL 条約附属書Ⅵ規則改正案への合意に達したことについて、MEPC を評価するとともに、大気・海洋環境保護のために率先して行っている種々のことに関し、アジア船主の声を上げていくことの強い責任を再確認した。

温室効果ガスの削減

SNEC は、温室効果ガス（GHG）－特に二酸化炭素（CO₂）の排出に関し、IMO は緊急に取り組む必要があることを報告した。

ASFはさらに、2008年6月23日～27日の間、オスロにおいてIMO GHG 中間会合が開催され、GHG削減に関する技術的および運用上の手法、さらには市場原理に基づく手法について議論されることに留意した。多くの短期的、長期的対策のうち、CO₂排出ベースラインの設定方法、CO₂設計指標およびデンマークによる世界的規模のバンカー課徴金スキーム提案やCO₂排出量取引など、の市場原理に基づく対策について検討が進められる。

会合は、世界の海上荷動き量が将来的に拡大することを考慮し、海運業界にとって適切なGHG削減対策が構築されるようIMOに求める。

水先人・能力の不足および責任

海上輸送事業において、責任ある船主の多くは、自らの船長に対し航行安全に関する高い基準を採用し実行している。しかしながら、ASFは、水先人乗船中における海難が増加傾向にあることに懸念を示した。最近、この問題は、資格のある人材の深刻な不足により複雑になってきている。

水先人は、乗船中の船舶において操船チームの重要な構成員である。それは、水先人が、港内および水路の操船を船長にアドバイスする際意思決定の過程で重要な役割を担っているからである。不幸にも海難が発生した場合、通常、水先人はアドバイザーとして見なされ、多くの場合責任を負わない。

会合は、船舶の操船において、水先もまた人的要因と見ることができる部分であり、それ故に、操船チームへ与えられるアドバイス／決定において、水先が人的要因やヒューマンエラーのリスクに影響されやすいものと考えている。さらに会合は、水先人の基準や訓練においてIMO決議A.960(23)(水先人のための訓練・証明および運用手順に関する勧告)が厳守されるべきことに同意した。

ASFは、水先人の過失および水先人の資格証明／説明責任の問題について、IMOにおいて真剣に検討されることが急務であると考えている。

船舶保険・法務委員会 (SILC)

ASFは、SILC第13回中間会合が、2008年4月8日、香港において開催されたことに留意した。欠席のジョージ・チャオ委員長に代わり、本委員会事務局が報告のなかで次の問題に焦点をあてた。

UNCITRAL 国際海上物品運送法条約草案

会合は、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亘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深く感謝の意を表明した。

同草案は、今年6月、7月に開催される第41回UNCITRALで更に審議が行われることとなっており、そこで更に改正される可能性も残っている。出席者は、第61条の責任レベルに関する本委員会の懸念に留意した。同責任レベルは、ハーグ・ヴィスビー・ルールやハンブルグ・ルールのレベルを上回り、過去のクレーム・レコードの検証から正当化された理由ではなく、全く別の理由から合意されたように見られる。本委員会では、この責任制限の提案は、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と見ている。

HNS 条約

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発効されていない。会合は、同条約への関心が低かった理由、ならびに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、国際油濁補償基金総会の下に設置された HNS Focus Group により条約改正の議定書案が作成されたことに留意した。

出席者は、同条約の早期批准が海運業界の関心事であること、および上記解決策が国際的な制度であり、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議定書案を支持することに合意した。

バンカー条約

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。同日以降、条約締約国に登録、または締約国の港に出入港する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。

証書を必要とする船舶の数は非常に膨大であるが、条約を批准しているのは20カ国にすぎないため、出席者は、締約国と国際 P&I グループ双方に対し、締約国で貿易を行う船舶へ関連証書を発行する必要性について早急に取り組むことを促した。

JWC の危険区域リスト

ASF は、Joint War Committee (JWC) が船舶戦争保険の除外水域リストの見直しを行い、2008年5月2日付でリストの改正を公表したことに留意した。会合は、同リストにあるアジアの複数の水域で船舶に対する襲撃が減少していること、およびセキュリティの向上が図られたことを考慮し、JWC に対し、そうした水域を継続的にリストに入れることを再考するよう求めるものである。

この関係で、ASF は JWC に対して、リストを改正するにあたっては、定期的に業界の代表と会合を開き、可能であれば、業界と対話することを改めて要請した。

次回会合

第18回 ASF 会合は、2009年5月25～27日に台南のエバーグリーン・プラザ・ホテルで開催される。

出席者は、中国・ボアオにおける第17回 ASF 会合での卓越した運営に対し、中国船協会長ならびにそのスタッフに謝意を表した。

以上

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

3

HNS条約改正、LNG 会計拠出者についてコンセンサスができず —1992年国際油濁補償基金第13回臨時総会等の模様—

1992年国際油濁補償基金第13回臨時総会等が2008年6月23日から27日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、92年基金の事故処理案件の他、HNS条約の改正、および油輸送のクオリティシッピング推進等について審議された。

1. HNS フォーカス・グループ

HNS条約は、危険物質及び有害物質の海上輸送から生ずる損害について、船主責任および貨物受取人等により形成されるHNS基金の2層による損害賠償を規定したもので、CLC条約とFC条約がタンカーによる汚染損害をカバーしているのに対し、HNS条約はHNS貨物を運ぶ船舶による汚染損害に加えて火災・爆発等もカバーしている。

本条約は1996年にIMOで採択された後、条約批准促進に向け様々な取組みがなされてきたが発効には至っていなかった。こうしたなか2007年10月に開催された国際油濁補償基金(IOPC基金)総会において「HNSフォーカス・グループ」をIOPC基金総会の下に設置して条約批准の妨げとなっている三つの問題点を検討し、条約改正のための議定書を作成することが決定された。

今次の第2回会合では、本年3月の初会合に引き続き夫々の問題点について提出された提案文書について審議が行われた。

(1) 受取人の定義

前回会合において、梱包貨物(Packaged Goods)の最終的な受取人の把握が困難な問題について審議が行われた結果、梱包貨物をHNS基金への拠出貨物から除外し、代わりにバルク貨物受取人が基金への拠出を行う一方で、この追加負担分を減じるために梱包貨物に限り船主責任限度額を引き上げる(引き上げ幅は今後の議論)とする提案が多くの子の国の支持を得た。

今次会合では、ドイツおよび欧州化学工業連盟(CEFIC)より、バルク貨物受取人が本来関係のない梱包貨物の損害に対し拠出金を支払うことに異議を唱え、梱包貨物については貨物受取人による基金を無くし、船主責任のみとすることが夫々提案された。

両提案については、関係者による責任分担の原則および2層による補償システムの維持が重要であるとの理由などから殆どの国が反対した結果、提案は採用されなかった。

(2) LNG 会計への年次拠出

前回会合において、基金拠出者が締約国にいない場合に拠出金が徴収できない問題について審議が行われた結果、他の会計と同様にLNG会計の拠出者を荷揚げ直前の権原者(Title Holder)から受取人に変更する提案が、日本をはじめとするLNG輸入国を中心に強い反対があったものの、問題への現実的な解決策であるとして多くの国の支持を得た。

前回の議論を受け今次会合では、日本・イタリア・韓国の3カ国より、妥協的な解決策として、拠出者は従来の条約どおり権限者としつつ、権原者が非締約国に居るため権原者より拠出金が得られない場合には受取人が拠出を行うとすることが提案されたほか、シンガポール、国際LNG輸入者協会(GIIGNL)からも夫々類似の提案があった。

これら提案に関する審議では、提案を支持する国と、シンプルかつ実効が容易なことなどを理由に“受取人”を拠出者とすることを支持する国との間で見解が大きく分かれ最後まで両者の溝は埋まらなかった。

こうした審議の結果、“受取人”を支持する国が幾分多かったことから現行通り維持すること

が決定されたが、議長は総括の中で、改正を支持する国もかなりの数にのぼり、互いの相違点がテキストの起草の仕方ではなく、政治的、経済的、かつ政策的な性質によるものであるため、コンセンサスを得るためには更なる努力が必要であると結論づけた。こうしたなか、マレーシアから非公式なコレスポネンス・グループをコーディネートするとの申し出があり、本年10月のIMO法律委員会に向けて、両者の溝を埋めるべく調整が進められることとなった。

(3) その他

HNS物質の定義について、関連する各コードおよび条約の改正に伴い、HNS条約でも編集上の改正を行うことが了承された。また、最終規定（署名、批准、受諾、承認および加入）について、議定書への同意表明に関する法的解釈の対立を回避するための改正が了承された。

2. 油輸送のクオリティシッピング推進のための作業部会

本作業部会では、技術面以外からの油輸送のクオリティシッピング推進を検討しており、2008年10月のIOPC基金総会までに結論を出すこととされている。

今次会合では、作業部会議長がこれまでの活動を総括したレポートに言及し、これまでの4回にわたる会合で、CLC証書発行における共通基準、保険者間の情報共有と法律の壁、クオリティシッピング推進のための産業界関係者間の協調関係の改善、について検討を重ねた結果、IOPC基金総会から作業部会に委託された事項について十分に探究がなされたと結論づけ、これをもって**作業部会の活動を終えることを勧告**した。同勧告には各国からも支持が表明されたことから作業部会の終了が決定した。

なお、作業部会は今回の議論も含め、本年10月開催のIOPC基金総会へ最終的な報告が行われる。

3. 国際油濁補償基金総会および理事会

1992年IOPC基金総会および理事会の主な案件については以下の通り。

(1) バンカー条約

「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）」が本年11月21日に発効を迎えるが、これによりタンカーを除く締約国の籍船および締約国に寄港する船舶（1,000G/T以上）は、条約に従った金銭的保証（保険）を有することを証明するため締約国が発効する証書を保持することが義務付けられる。

国際P&Iグループ（IG）は、証書を必要とする膨大な数の船舶が容易に証書を取得できるよう締約国に柔軟なアプローチを取るよう促した。

(2) Hebei Spirit

2007年12月に韓国西岸で発生したHebei Spirit号の事故について、本年3月の理事会で基金からの仮払い率を60%にすることが合意されたが、その後、被害総額が予想を上回ることが報告され、審議の結果、仮払い率が35%に引き下げられた。

(3) 昭星丸

2006年11月に瀬戸内海で韓国の貨物船と衝突した昭星丸の事故について、基金事務局より進捗状況について報告があった。また、昭星丸がSTOPIA*の意思に加盟していなかったことに関連して、英国よりSTOPIA加盟状況についてIGへ照会があった。

IGからは、日本の内航タンカー602隻が未加盟であるが、Japan P&Iのキャンペーンにより加盟隻数は増加しているとの返答があった。

*小型タンカー船主は1事故につき2,000万SDRまで支払う旨、基金と契約するとの一種の国際約束（Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement：STOPIA）

（企画部：伊藤）

4

シップリサイクル新条約の管理・執行レベルの同等性 評価作業へ向けた決定が合意

—バーゼル条約第9回締約国会議(COP9)の様相—

シップリサイクルについては、2005年12月のIMO第24回総会において、2009年までにシップリサイクル新条約を策定する旨が合意され、現在もIMOで策定作業が進められている。

一方、国連環境計画 (UNEP) による「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」(以下、バーゼル条約) においては、2004年10月の第7回締約国会議 (COP7) 以降、IMO 新条約がバーゼル条約と同等の管理と執行のレベルを確保することを目指して検討が行われてきた。

今般、2008年6月23日から27日にかけて、インドネシア・バリ島においてバーゼル条約第9回締約国会議 (COP9) が開催され、**環境上適正な船舶の解撤が主要議題の一つとして審議された**。その概要は次の通りである。

1. 全体委員会 (Committee of the Whole=COW) における審議

2006年11月のバーゼル条約 COP8 において、船舶の解撤の環境上適正な管理に関する決定Ⅷ/11が策定されている。

今次会合では同決定に基づき、IMO シップリサイクル新条約がバーゼル条約との二重規制を避けつつ、バーゼル条約と同等の管理レベルの環境に配慮した安全な条約となるよう、協議グループ (Contact Group=CG) を設置して新たな決定 (decision) を作成し、これをもとに次回のバーゼル条約公開作業部会 (Open-ended Working Group=OEWG) で作業を行ってはどうかとの提案が、バーゼル条約事務局よりなされた。

審議の結果、CGを設置することが合意されたため、議長より、英国の Roy Watkinson 氏を議長と

する CG において新たな決定に関する検討を行い、COW にその結果を報告するよう要請がなされた。

2. 船舶解撤に関する CG における審議

審議の過程では、主として EU (代表して仏が発言)、インド、中国等が多くの発言をしたが、これらは OEWG に要請する事項の修正に関する内容であり、IMO シップリサイクル新条約そのものを否定する発言はなかった。一方、環境派 NGO からは、リサイクル新条約とバーゼル条約の同等性について批判的な発言があったものの、これに賛同する意見はほとんど無かった。

審議の結果、次を骨子とする決定案が合意された。

- 次回 OEWG に次のことを要請する。
 - 採択された IMO リサイクル条約がバーゼル条約と同等レベルにあるかどうかの予備評価を行う。
 - 要すれば、①船舶および外航海運の特性、②バーゼル条約およびその関連決議、③バーゼル締約国から提出されたコメントを考慮した、評価のためのクライテリアを作成する。
 - これらの結果を次回 COP10に報告する。
- バーゼル条約事務局に対して、IMO、ILO と協調して、持続可能なシップリサイクルに関するプログラムの開発作業を継続し、その結果を OEWG に報告することを要請する。

本決定案は、CG 終了後、COW および全体会議 (Plenary) に報告され、了承された。

3. 総括

今次会合では、事前にEUがEU域内で調整した

決定修正案を提示したこともあり、CGにおける審議の過程では特段の反対意見もなく合意に至り、前回 COP 8 の際のような大きな混乱は無かった。

しかしながら、同決定では、IMO シップリサイクル新条約の管理・執行レベルの同等性評価を行うための準備を行うこととされているため、次回 OEWG ではその対応が必要となってくると思われる。特に、環境派 NGO が同等性について否定的な

主張をしてくるのは間違いのないため、それに対する対応が重要となつてこよう。

なお、今後の予定としては、次回 COP10 が 3 年後の 2011 年に予定されており、それまでの間に開催される OEWG は 2009 年後半あるいは 2010 年前半に開催されることが予想される。

(企画部：小松)

内外情報

1 欧州委員会 EU 競争法ガイドライン(確定版)公表 — 業界団体(“Trade Association”)での協議・情報交換の許容を明記 —

欧州委員会は 08 年 7 月 1 日、海運分野(定期船・不定期船分野)に EU 競争法を適用する際の指針となるガイドライン(確定版)を公表した。このガイドラインは、欧州連合(EU)が定期船同盟を EU 競争法の包括適用除外とする欧州理事会規則 4056/86 を 08 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 06 年 10 月に決定したことを受けて作成されたもので、07 年 9 月に欧州委がガイドライン案を公表し、関係者から同内容に対するコメントを募集した際、当協会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などを要望する内容のコメントを提出していた。(詳細本誌 2007 年 11 月号 P. 12 参照)

今回公表されたガイドラインの内容は同案と比較して大きな変更は見られないが、新たに業界団体に関する項目が設けられ、同組織がカルテル協議等に用いられない限り、他の業界と同様、協議および情報交換を行なう場として利用することが許容された。また、不定期船分野のタンカー・バルクプール協定(以下「プール協定」)については、一般的なプール協定の主な特徴として「joint selling」および「joint production (operation)」をあげ、同協定が後者に重点を置く場合には競争法違反と

なる可能性は低いとの欧州委の見解が新たに示された。更に、競争法に抵触するプール協定が同法適用除外となるための条件(81 条 3 項の 4 条件*)について、その記述が案文に比べ詳細となり、例えば、当該プール協定が船腹利用率(capacity utilization)の向上やスケールメリット(配船地域の拡大)の達成に資する場合、81 条 3 項の条件①を満たしうるとした。

ガイドライン全文は以下欧州委員会ホームページから入手可能。

http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/guidelines_en.pdf

*EC 条約 81 条 3 項

- ① 物品の生産/分配を改善するもの又は技術的/経済的な発展を促進することに寄与するもの
- ② その結果、消費者に相応の便益を与えるもの
- 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)

メンバー紹介

No.12 鶴見サンマリン株式会社

主要データ

会社概要

会社名 鶴見サンマリン株式会社
TSURUMI SUNMARINE CO., LTD.
本社所在地 〒105-0003 東京都港区西新橋1-4-7
(桜田ビル)

設立 1947年8月28日
資本金 3億9,200万円
従業員数 217名(陸員:111名、船員:106名)
事業内容 ◇海上運送事業
船船運航事業・海運仲立業
◇貨物利用運送事業(内航/外航)
◇外航船舶運航事業
外航不定期航路事業
◇全各号に附帯する一切の事業

航行区域 内航・近海・外航



▲代表取締役社長 広岡兼次



▲ロゴマークとファンネルマーク

主要航路 日本・ロシア・中国・韓国・台湾と東南アジア域

主要貨物 石油製品

グループ会社 菱栄産業(株)、鶴洋商事(株)、鶴見サンマリンタンカー(株)、CRANE OCEAN-SHIPPING PTE LTD

主要株主 新日本石油(株)、岩本 剛、島津正利、あいおい損害保険(株)、コスモ石油(株)
(株主総数231名)

主要荷主 新日本石油(株)、コスモ石油(株)、コスモ石油ガス(株)、エクソンモービル(有)、東燃ゼネラル石油(株)、日本合成化学工業(株)、九州石油(株)、三菱商事(株)、南明興産(株)、住友商事(株)、双日(株)、カメイ(株)、丸紅(株)、丸紅エネルギー(株)大東通商(株)、伊藤忠商事(株)、三井物産(株)、(株)かんでんエンジニアリング、PETRO DIAMOND JAPAN CORPORATION

取引金融機関 三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、三菱UFJ信託銀行、みずほ銀行、山口銀行、商工組合中央金庫、日本政策投資銀行

歴史

- 1947年 東京・丸の内に「鶴見輸送株式会社」を資本金195,000円で設立
- 1949年 三菱石油(株)・日本石油(株)(現新日本石油(株)) および大協石油(株)(現コスモ石油(株))の専属輸送業者となる横浜出張所(後の横浜支店)開設
- 1950年 大阪出張所(現大阪支店)開設
- 1953年 初の社船建造、三宝丸5号(平水170k0積)外航部門へ進出
- 1961年 ケミカル輸送に進出
- 1962年 名古屋出張所(現名古屋営業所)開設ゼネラル石油(株)(現東燃ゼネラル石油(株))と取引開始
- 1964年 アスファルト輸送へ進出
- 1966年 子会社・菱栄産業(株)設立
- 1968年 三菱商事(株)と取引開始
- 1977年 本社事務所を東京都港区西新橋の現在地に移転
- 1979年 LPG輸送に進出
- 1982年 モービル石油(株)と取引開始
- 1983年 貨物船部門へ進出
- 1984年 子会社・鶴洋商事(株)設立(株)東燃(現東燃ゼネラル石油(株))と取引開始
- 1988年 シンガポールに子会社「CRANE OCEAN-SHIPING PTE LTD」設立シンガポール駐在員事務所開設
- 2000年 (株)サンマリンと合併し商号を「鶴見サンマリン株式会社」に変更
- 2002年 横浜支店を廃止し、支店業務を菱栄産業(株)へ移管
ファンネルマーク「T」を商標登録
室蘭駐在開設
- 2003年 名古屋支店を名古屋営業所へ組織変更
震災リスク対策として大阪支店にバックアップコンピュータを設置
水島駐在開設
下関駐在廃止
福岡駐在開設

- 2004年 ISO 9001(品質)、14001(環境)の認証取得
役職員行動規範の制定
- 2005年 シンガポール駐在員事務所廃止
- 2007年 岩国駐在開設
仙台駐在開設

入会日&所属地区

1955年 5月1日(京浜地区船主会所属)



▲本社(桜田ビル)

所在地&周辺案内



【最寄駅】

銀座線	虎ノ門駅より	徒歩5分
J R	新橋駅より	徒歩10分

昭和52年から本社が入居している桜田ビルは、以前この地が櫻田町であったことに由来し、とても歴史深いものを感じます。

近辺の名所案内その1

～日比谷公園：

「都市の公園」として計画、設計、造成された、日本初の「洋風近代式公園」が誕生し、平成15年に開園100年となりました。文化の先駆者として公園設計者の意気込みは、大小の野外音楽堂や公会堂に見ることができます。これらの施設は現在でも広く利用されています。また桜の開花と共に当社社員が昼食に出かけたり、都会の喧騒を忘れさせてくれる所でもあります。

近辺の名所案内その2

～金刀比羅宮：

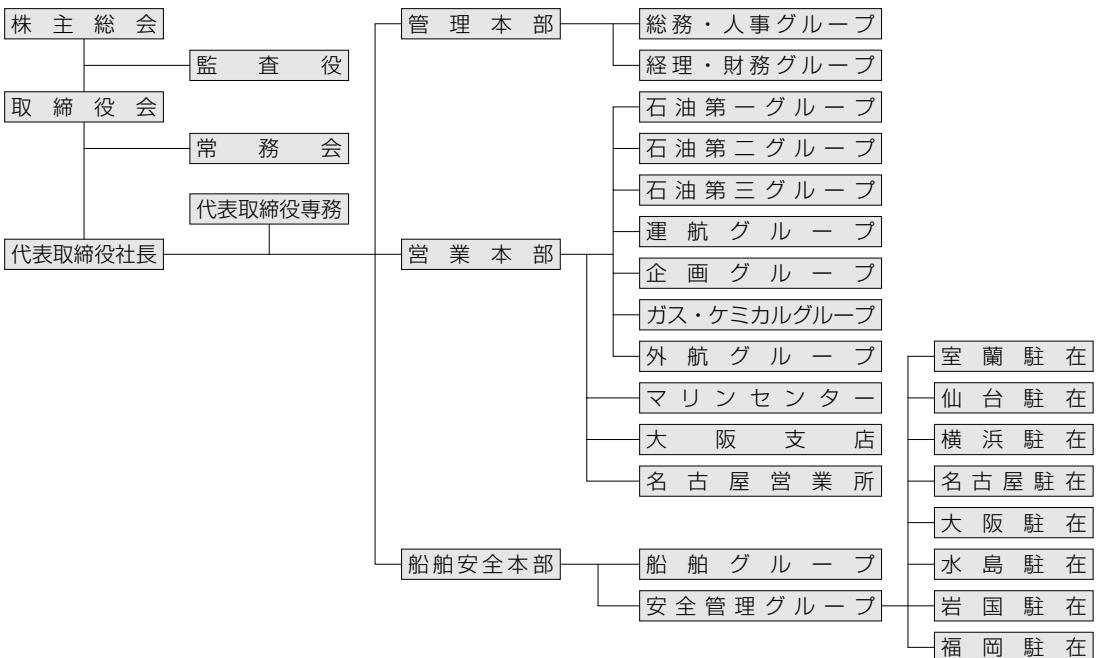
虎ノ門金刀比羅宮と称し、東国名社の1つ。丸亀藩主が屋敷内に讃岐金刀比羅大神を祀ったところ参拝者でにぎわったといわれ、また海の守り神として信仰されていることから海運会社にとっては重要な所でもあります。

ホームページ紹介

<http://www.trsm.co.jp/>



組織図



ある社員の会社生活

乗船研修奮闘記（入社2年目の総務社員）

対象船：鶴宝丸（白油タンカー 6,000KL積）

●初乗船いざ出航！

初めての乗船研修、緊張感と高揚感高まる心を抑えて本船の着積を待った水島港。水島港は一つの棧橋に内航船を二隻縦列に着積させる難易度の高いバースであるとの現地の方の解説。船長の巧みな操船が光ります。その操船に見とれていると本船からサンドレットが投げ込まれ、ちょうど目の前に到達。着積作業中は陸側も気を抜いてはいけなくて反省をし、緩んだ気持ちを再び引き締め船へと乗りこみます。



●海の関所・関門海峡！

早朝のワッチ作業の立会いに参加させてもらい、船の交通量が多い関門海峡を通過。漁船や外航船が行き交う交通量が多い危険な海域は船長も共にワッチ作業に入ります。「橋下駄ステディ、sir!!」操舵担当者の声が響き渡るブリッジ。船長の指示に従い、正確に操舵していきます。最初は何かの暗号にしか聞こえなかった言葉が「橋下駄＝目標物、ステディ＝船角度はそのまま」だと船員の方に教えていただき、何だか乗組員の一員に近づけた気がして、船室に戻って何度か繰り返し「橋下駄ステディ」と唱えたのでした。



●船長はワッチの達人！

乗船二日目に船長と面談し、今まで船上生活で印象に残っている事を尋ねたところ、千葉で仮バース中に

海で溺れている人を発見し人命救助を行ったという話を聞き、また船で暮らすという事は肉体的にはもちろんの事、精神的にも大変な負担がかかる為、船長は乗組員の健康にも注意しなければならないとお言葉。船上では行きかう船舶、船内では乗組員、はては陸上では人命救助と、いついかなる時でもワッチを欠かさない船長。（パイレーツ・オブ・カリビ안의ジャック・スパロウ船長に匹敵するぐらい素敵です。）

●揺れを体中感じて～船酔い

金沢での揚荷役後、室蘭に向けて空船で日本海を航行中、初めての横揺れを体験。今までは縦揺れと機関室の振動にさえ慣れるのに大変であったのに、空船で船体の安定性が低下し、加えて時化による横揺れで、立っているのも困難なほどの船酔いに陥ってしまった乗船三日目（船酔い三日目）。この揺れは永遠に続くのか……と諦めかけたその時、急速に本船の安定度が高まり全く揺れなくなりました。「アンカーだ!!」朦朧とした意識の中、室蘭港外に投錨したことを悟り、鋼鉄のシャクルにいたく感謝しながら眠りに就くのでした。

●荷役はチームプレー！

入港時は乗組員全員が起床して着積作業の準備にあたり、船内が急に騒がしくなります。甲板・ブリッジ同士で連絡を密に行い、また機関室でも作業をし、安全荷役、安全航海という一つの目的の為に一丸となって働いている姿を見ることができました。現場の方々との絶え間ない努力で積荷が守られていることを深く感謝すると共に、現場の方々に負けない気概を持って職務にあたりたいと、触発された乗船体験でした。



（平成20年度乗船研修体験記より抜粋）

乗船研修奮闘記（入社2年目の女性営業社員）

対象船：第二日宝丸（白油タンカー 5,000KL積）

乗船研修初日

天気恵まれ、新日本石油精製(株)根岸製油所から第二日宝丸に乗船。船陸間の歩み板で棧橋から船へ渡る際、「これくらい、なんのその!! 負けへんで!!」(大阪弁バリバリ)と叫び無事船員さんと対面。早速、荷役を見学させていただきました。本船はコンピューターでバルブの開閉操作ができるので、制御室(COC)でのマウスひとつで積み圧力を調整したりハッチの切り替えがなされたり、バラスト水も積みと同時に少しずつ排出し、船のバランスが保たれていることを知りました。

出航

ジョイスティックとパウスラスターを使いあつという間に離棧。目指すは浦賀水道6番ブイ(水道始まり)。浦賀水道内は東京湾から出航する船で混み合うため12ノットと速度制限がある中、他船との距離を確認しつつ1番ブイ(水道終わり)を目指す。外洋に出ると縦揺れが急に激しくなり、そんな中、船で初めての夜をむかえました。揺れる船内での眠りは浅く、大きな地震を何度も体験しているような感じでした。

金曜日の夜はカレー!?

乗船前に「海上では曜日感覚が無くなるため、金曜日の夜は必ずカレーがでる!!」という話を知り、待ちに待った金曜日、私の予想とは違い、結局8日間で、夕飯は日頃自炊しているものとは違い、豪華でボリュームもあり大変美味しい物ばかりでした。「オムライス・天丼・あんかけ焼きそば・マグロ・サーモンの刺身等。」仕事が終わりと、ビールを片手に船員さんとの雑談タイム。晚ご飯時が一日の中で一番の楽しみになってしまいました。



ワッチ研修

「右に船がいる。」「あの船の動きがおかしいぞ!!」私はやっと双眼鏡で船を見つけられるだけなのに、キャ

プテンは肉眼で発見。レーダーでその船の動きを確認し、本船の進路方向を細かく変え危険を回避。この時はばかりはブリッチ内から笑い声がなくなります。また、津軽海峡あたりでは、トビウオやイルカ・アザラシまでも確認でき、ただただ自然界の生き物に感動するばかりでした。



非常事態に備え

救命用具着用訓練。船が転覆し海に放り出された時、夜間でも他船に気づいてもらえるよう、懐中電灯と笛が装備されています。また船で火事があった時、現場に向かう防火服も着用しましたが5分以内に着用しなければいけないところ、軽く15分はオーバー。短足の私はズボンの裾をおり(実際はそこから火が燃え移ります。)長靴を履き手袋をはめ、酸素ボンベを背負って、マスクをかぶって……「前が見えない!!」「身動きとれない!!」等の悲鳴のオンパレード。

船員さんには笑われながら、「火事が起これば逃げるのが優先!!」と身を持って教えられました。



コミュニケーションの大切さ

長い期間、年齢の幅をこえ四六時中一緒に生活する船員さん達。一番大切にされているのは、コミュニケーションをとること。「人が船を動かしている!!」「ミスはコミュニケーション不足から生まれる。」等、陸上の仕事とはまた違った大変重要なことを教えていただきました。今後、仕事をしていく中で学び得た知識はもちろんのこと、船員さんとの繋がりを大切にスムーズな配船業務ができるよう、日々努力していきます。

(平成20年度乗船研修体験記より抜粋)

「世界一周症候群」

郵船クルーズ株式会社 運航部オペレーションチーム長
鈴木和伸



(1997年飛鳥に乗船、2000年~2006年
チーフパーサーとして世界一周クルーズ
などに乗船。現在、陸上勤務中)

「世界一周」という言葉から皆さんはどのようなイメージを思い浮かべるでしょうか。

「豪華」「冒険」「一生に一度」などなど想いは人それぞれでしょうが、人々の心を捉えている言葉であることは間違いないようです。インターネットの検索サイトで「世界一周」を検索してみるとhitした件数は6,590,000件にも上りました。

クルーズ客船を運航している当社でも1996年から2008年現在に至るまで年に1度の「世界一周クルーズ」を続けられている背景には、こうした人々の憧れや思い入れが大きく影響し、その結果事業として成り立っているということだと思っています。

ちなみに当社の「世界一周クルーズ」のご参加いただいたお客様の人数は延べ6300名となっています。ところが、この「世界一周旅行、実際にしてきたわよ」という方はなかなか身近にはいらっしゃいません。この場を借りて私見も交えて「我々の世界一周」の実現にむけて色々考えてみたいと思います。

「世界一周とは？」

当然ながら舞台は地球上になるわけですが、赤

道上空をぐるぐる回っている人工衛星は世界一周人工衛星とは呼ばれないわけでやはり地球の表面上をなんらかの交通手段で回っていくというのが世界一周の基本条件です。

では羽田から飛び立って、ぐるっと回り羽田まで無着陸はどうなのだということになりますが、よほどの飛行機好き以外の方にとって、ただ疲れるだけで楽しくありませんのでこの場では対象にするのはやめましょう。また北極点の周りをぐるりと回るだけでも世界一周のような気がしますが、これも寒いだけで、まして北極点に行くほうが世界一周より大変そうですので割愛します。ということになると、「太平洋地域と大西洋地域の複数の大陸をなんらかの交通手段で旅をする」ということで大体世間の方が考えている世界一周ということになるかと思います。

「交通手段」

当社はクルーズ客船を運航していますので、当然ながら「世界一周クルーズ」ということになります。すなわち船。船には当然ながら客船以外にも様々な船種がありますが貨物船で世界一周する場合も不定期船ならあるようです。私と同じ課に

勤務する航海士殿の話では「日本～アメリカ～パナマ運河～スエズ運河～中東～シンガポール～日本」と車を積んだり、降ろしたりしながら航海を続けたそうです。ただし不定期船ですので行く先々で次の行き先がわかるので、結果として世界一周をしてきたというわけです。

また船乗りを育てる航海訓練所の練習船も世界一周航海を続けていますが、航海術の習得が目的ということで、4つ程の寄港地に立ち寄るだけだそうです。

飛行機ではどうでしょうか。最近は航空会社のアライアンス化が進んでおり簡単に世界一周のチケットを購入することができます。例えば日本航空のHPを調べてみますと東京→香港→ヨハネスブルグ→ヴィクトリアフォールズ→ロンドン→チューリヒ→マドリッド→ニューヨーク→シカゴ→ダラス→サンパウロ→サンチアゴ→オークランド→シドニー→ケアンズ→東京と6大陸を巡っても50万円程度です。これならぐっと現実的になるような気がしませんか？

この旅程は6大陸を巡るサンプルコースですがチケットは大陸の数によって価格が決まっている程度で難しい規則は特にありませんから、我々のようなサラリーマンでも頑張れば世界一周も夢ではない？ような気がしませんか？

飛行機でぐるっと一周が一番所要時間が短くすむと思いますが、もう少しじっくりと時間をかけてみたい方には、大陸間の移動には飛行機を使い、それ以外は鉄道を使う方法をお勧めします。

日本から極東のウラジオストクに飛び、そこからシベリア鉄道で一路モスクワへ。モスクワからドイツ、フランス、スペインなどを經由してポルトガルのロカ岬へ、

北米大陸はカナダのVIA鉄道とアメリカのアムトラックで横断、ついでにオーストラリア大陸もグレート・サウザン・レイルウェイで横断できます。

少々お尻が痛くなりそうですが、それぞれ特徴のある寝台車や食堂車も連結していますので、楽しい鉄道の旅を続けられるでしょう。

「西周りで行くか東周りで行くか」

日本の標準時はGMT+9ですから西側に向かって進んでいくと時計を遅らせていくことになります。船で世界一周をすると時々船内で「本日お休みの前に時計を1時間遅らせてください」というご案内があります。西回りでしたら基本的にはずっと時計を遅らせて最後に日付を1日飛ばして帳尻を合わせますが、東回りはこの反対で、時計を進めて最後に同じ日を2回繰り返します。(誕生日が飛んでしまったお客様には「お客様は今年は何歳を重ねる必要はありません」という船長の証明書をお渡しします。)

どちらが体に負担がすくないかは一目瞭然。西回りのほうが睡眠時間を長く取れるのでお客様にも乗組員にも体力的には優しいコースです。ということで日本の客船は皆西回りのコースを採用し



▲飛鳥II (at シドニー)

ています。ただし1時間時計を戻すからといって晩酌の時間を延ばしてばかりいると結局寝不足になってしまいますのでホドホドに……。

「最初に世界一周した人々」

初めて世界一周をした人として、歴史の教科書ではマゼランということになっていますがこのページは世界史の授業ではありませんので、もう少し身近なところを調べてみました。日本人最初の団体観光旅行による世界一周としては、今からさかのぼること100年前の明治41年1月1日に朝日新聞社が新聞紙上で募集した「世界一周会」という団体旅行が最初ようです。

参加者は54名で横浜港を船で出発、サンフランシスコから北米大陸を鉄道で横断、その後イギリスまで船で大西洋を横断してモスクワからシベリア鉄道でウラジオストクへ最後は船で福井県の敦

賀港に到着するという93日間の世界一周旅行でした。

同行したトーマス・クック社のコンダクターが「50余名のお客様が3ヶ月以上に亘る期間中、病人も事故もなく、秩序ある同一行動がとれたことは全く民族性のしからしむ処で欧米人にも深い印象を与えました」とコメントを残しています。「旅の恥はかき捨て」などという言葉もありますが、現代の旅人も是非見習いたい一面ですね。

「世界一周への誘い」

色々思いつくままに書いてみましたが少しは皆様の参考になりましたでしょうか。「世界一周」はお金と時間のある人の特権などと言わずに現役世代でも十分実現可能と思うのですがいかがでしょうか？もちろん時間に余裕のある方は是非当社の運航するクルーズ客船「飛鳥Ⅱ」での優雅な船旅

をお楽しみください。皆様のご乗船をお待ちしております。

世界一周の最大の目的はやはりその達成感にあるような気がします。地球をぐるっと回った自分の航跡や足跡は旅を達成した後に感じられる、その旅行を完成させた方だけの特権です。是非皆様もその達成感を感じてみてください。

ちなみに私は世界一周クルーズにすでに9回乗船しています。もちろん全て乗組員としてですが……。



▲飛鳥Ⅱ (at ベニス)

“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。

「トン数標準税制・感謝の集い」を開催

当協会は外航オーナーズ協会と共同で、2008年6月13日、都内のホテルにおいて「トン数標準税制・感謝の集い」を開催した。この集いは、当協会の宿願であったトン数標準税制（以下「トン数税制」）を創設するための関連法案が成立したことを受け、国会議員、関係省庁、関係業界等トン数税制の実現に向けてご支援・ご尽力いただいた方々をお招きして開催したもので、平成20年度税制改正においてトン数税制が導入される見通しとなったことを受けて2008年1月に開催した「感謝の集い」に続き、2回目の開催となった。

当日は冬柴鐵三国土交通大臣はじめ、与野党国会議員本人78名、同代理72名含め、国交省、内閣官房、関係団体、当協会会員等関係者計約350名の参加を得、盛会裡に閉会した。

（総務部：石川）



▲前川弘幸当協会会長



▲冬柴鐵三国土交通大臣



▲衛藤征士郎衆議院議員・海事立国推進議員連盟会長



▲中馬弘毅衆議院議員・海事振興連盟会長



▲乾杯の音頭をとる高木義明衆議院議員



▲会場風景



- 2
5
4
日
- 第17回 ASF 総会が中国海南島・ボアオにて開催された。(P. 8 海運ニュース参照)
- 2
5
6
日
- IMO 第16回旗国小委員会 (FSI) がロンドンにて開催された。
- 9
5
11
日
- 第6回日・ASEAN次官級交通政策会合が東京にて開催された。
- 10
5
11
日
- 第1回日中海運政策フォーラムが東京にて開催され、官民出席の下、海運市況・独禁法適用除外制度・マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策・温室効果ガス (GHG) 排出削減対策等について意見交換を行った。
- 12
日
- 港湾から排出される温室効果ガスの削減を目的にした研究会 (座長：渡邊豊・東京海洋大学教授) の第2回会合が開催され、港湾からのCO₂排出構造調査・排出量試算について中間報告が行われた。
- 13
日
- 第5回日・英海事政策対話が東京にて開催された。
- 13
日
- 当協会は、「トン数標準税制・感謝の集い」を東京にて開催した。(P. 29 囲み記事参照)

- 13
日
- 全日本海員組合の藤澤洋二組合長および当協会前川弘幸会長による外航労使トップ会談が開催され、2005年6月13日に労使合意した国際船舶の日本人船・機長配乗要件の撤廃について、その速やかな実現に向け、各社と組合支部との間で協議に入ることを確認した。
- 18
日
- 当協会は、第61回通常総会を開催した。
(P. 1 特別欄参照)
- 19
日
- 第4回日・EU海事政策対話が東京にて開催された。
- 20
日
- 温室効果ガス (GHG) 排出規制に関する経済的手法の検討を行う「環境規制問題検討会 (座長：杉山武彦・一橋大学学長)」の第1回会合が開催された。
- 23
日
- 交通政策審議会海事分科会関係者の懇談会が開催された。
- 23
5
27
日
- IMO温室効果ガス (GHG) 削減に関するMEPC (海洋環境保護委員会) 中間会合がノルウェーのオスロにて開催された。
(P. 7 海運ニュース参照)
- 23
5
27
日
- 国際油濁補償基金 (IOPCF) 第13回臨時総会等がロンドンにて開催された。
(P. 17 海運ニュース参照)
- 23
5
27
日
- 国連環境計画 (UNEP) バーゼル条約第9回締約国会議 (COP9) がインドネシアのバリ島にて開催された。(P. 19 海運ニュース参照)
- 24
日
- 交通政策審議会海事分科会 (会長：馬田一・前日本鉄鋼連盟会長) の第16回会合が開催され、「AIS (船舶自動識別装置) の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方」についての答申がまとめられた。
- 30
5
7
4
日
- IMO 第54回航行安全小委員会 (NAV) がロンドンにて開催された。



船協だより

公布法令（6月）

- ⑧ 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（法律第53号、平成20年6月6日公布、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行）
- ⑧ 港湾法の一部を改正する法律（法律第66号、平成20年6月13日公布、施行）
- ⑨ 港湾法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第42号、平成20年6月13日公布、施行）
- ⑨ 無線機器型式検定規則の一部を改正する省令（総務省令第76号、平成20年6月19日公布、平成20年7月1日施行）
- ⑨ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令（国土交通省令第46号、平成20年6月23日公布、平成20年7月1日施行）
- ⑨ 船舶救命設備規則及び船舶防火構造規則の一部を改正する省令（国土交通省令第53号、平成20年6月30日日公布、平成20年7月1日施行）
- ⑨ 船員の最低賃金に関する省令の一部を改正する省令（国土交通省令第55号、平成20年6月30日公布、平成20年7月1日施行）

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6月	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	6,573	1,108	2.3	11.2
4	6,891	6,416	475	3.9	12.0
5	6,809	6,446	362	3.7	4.4

(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)

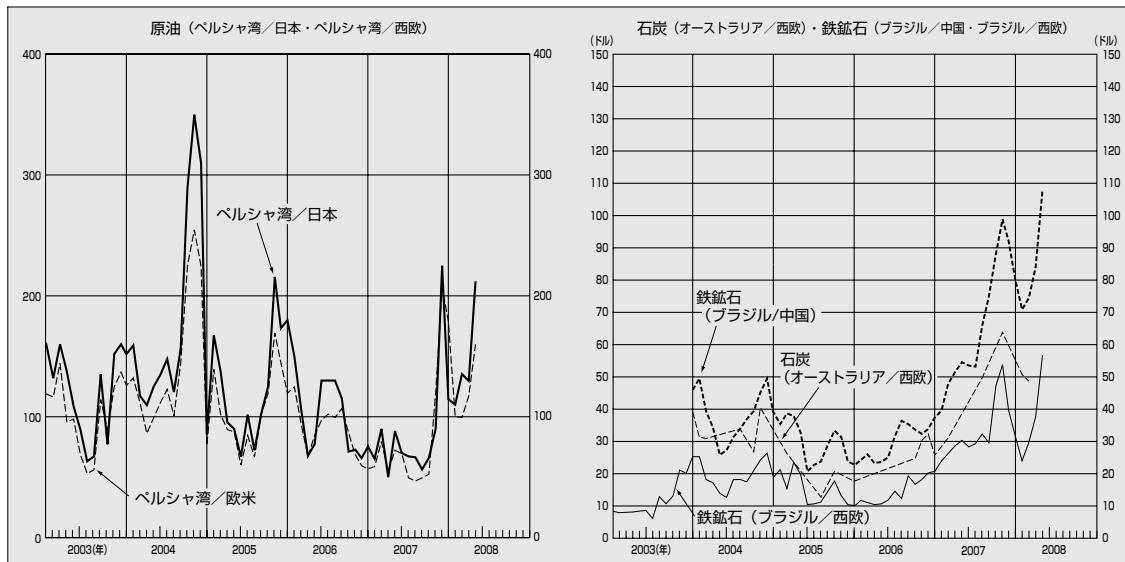
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2007年7月	121.59	118.52	123.63
8	116.72	112.40	119.68
9	115.02	113.20	115.98
10	115.74	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
5	104.14	102.85	105.66
6	106.90	104.25	108.25

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 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
5	6,122	0	6,122	1,165	94	0	4,830	19	0	14	23,160	10,535
6	7,619	0	7,619	1,265	138	0	6,215	0	1	0	31,095	10,690

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。 ②品目別はシングルものの合計。 ③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシャ湾/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	135.00	92.50	95.00	57.50	80.00	54.00	99.00	75.00
4	68.00	50.00	50.00	—	129.25	85.00	67.50	55.00	55.00	40.00	117.50	67.50
5	77.50	67.50	88.50	62.50	212.50	140.00	85.00	55.00	72.50	60.00	160.00	115.00
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	—	—

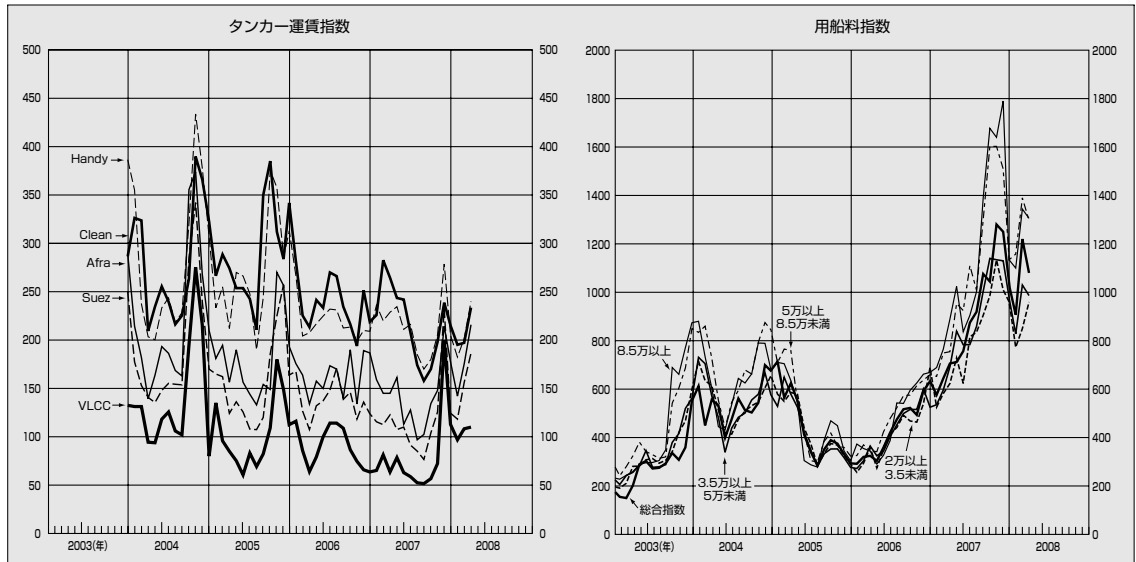
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—	—	—	30.35
4	—	—	—	—	52.00	44.00	84.00	71.00	29.25	—	—	38.00
5	—	—	—	—	55.00	51.00	108.00	93.50	31.00	27.30	57.00	47.50
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	110	187	217	239	234
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					

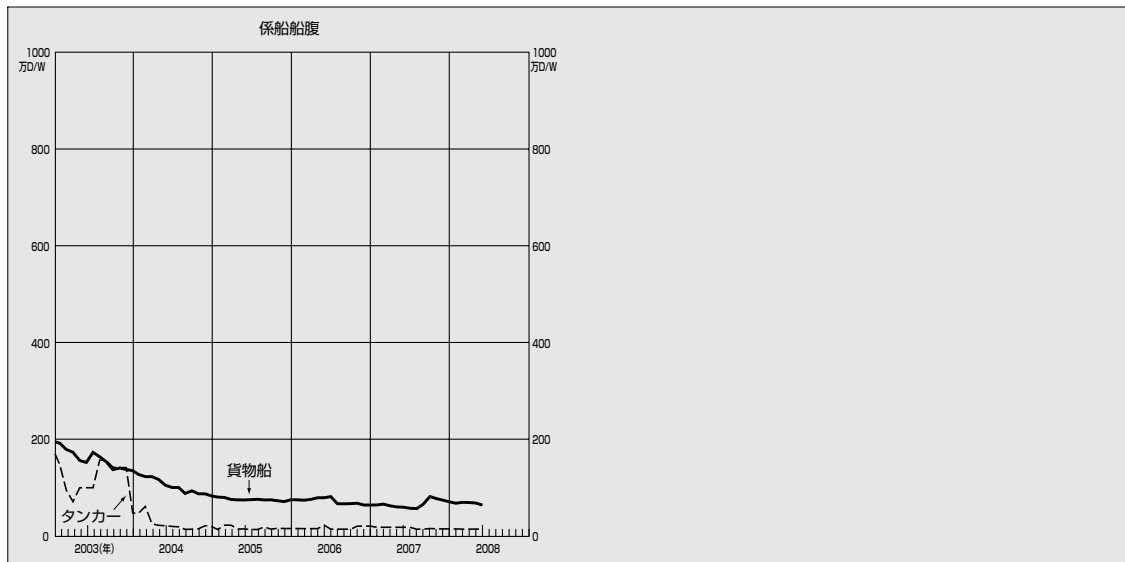
(注) ①「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダート:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型

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	0	959	987	1,296	1,305	1,080	8,550
5	552	3,737	304	2,495	712	6,521							11,771
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	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	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	172	668	687	35	105	153
6	150	689	796	34	203	227	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148
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

去る6月18日の定例総会も無事終了し、船協も新たな事業年度のスタートを切ることとなりました。新しい事業年度の目玉の一つとして掲げられたのは人材確保プロジェクト。内外航を問わず顕在化しつつある海上従業員の不足状況を打開しようという試みです。

本プロジェクトの事務局を仰せつかることとなり、温故知新とばかりに過去の船協の同様の事業を調べてみたところ、本当にいろいろな事業をやっていたことが判明しました。小学校や中学校の生徒を対象としたPR活動、それを教える先生への啓蒙活動や大掛かりなドラマ仕立ての情宣ビデオの作成、更にはミニクルーズの実施等々、今更ながら先輩たちの活動の幅の広さに感服した次第です。

しかしながら、その成果はどのようなものだったのでしょうか。外航に従事する日本人海技者の減少はとどまるところを知らず、内航への新たな就職も細るばかりの状況です。また、商船系大学・商船高専や海員学校を始めとする船員養成教育機関への志願者もその数のみならずその質の低下が関係者の頭を悩まし続けています。これだけのことをやってきたのに…！ それでは今度のプロジェクトはどうすれば良いのか？ という思いに囚われてしまいそうになりました。

そんな矢先、うれしい発見がありました。私の

下に船社から来て働いてくれている海技者の諸君に船員志望の動機を聞いたところ、中のひとりのA君の動機は小学校の頃の船の一般公開での経験とのこと。その船の名前を聞いてびっくり。何と私が新入社員のころ配船していたケープサイズバルカーでした。確かに、A君の故郷に近いミルポートで一般公開をした覚えがあります。ただし、船社の発意ではなく、荷主の要請によるものでしたけれど。

若い世代を引きつけるとは、こんなものなのかも知れません。第一に結果が現れるまで時間がかかること。第二に多くの結果を期待できないものであること（一般公開でみんなA君と同じ感慨を持ってくれたら苦労はありません）。そして、何が奏功するか分からないものであること（その当時荷主はおろか船社にも船員志望者を増やすために一般公開をすることの意識はなかったと思います）。やはり、幅の広い取り組みを息長く行っていく必要があるのでしょうか。

そんなことを考えているうちに、私に船社復帰の辞令が出てしまいました。3年間お世話になりました。そして、人材確保プロジェクトとその事務局を仰せつかる後任者へのご支援をどうぞよろしくお願いします。

日本船主協会 前海務部労政担当リーダー

山脇 俊介（6月23日付で会社復帰）

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	社長室専任室長	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	吉川 誠
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	吉田秀一郎

編集後記

自宅の最寄駅から、先月開通の「地下鉄副都心線」が利用可能になりました。新宿・渋谷へ出ることが容易くなり便利になる一方で、気になることも。例えば、駅のホームで行先により乗る人の雰囲気が変わったり、街にワカモノや集合住宅が増えた等。良い面、悪い面は時間の経過につれ現れて来るのでしょうか、路線の開通が街の変化を生み出していることは確かです。

弊会の場合、新年度は4月から始まるも予算の関係もあって何かと動きが活発化してくるのが6月の総会後。弊誌は現在誌面刷新を検討中。今後にご期待ください。（MN）

せんきょう7月号 No. 576 (Vol. 49 No. 4)

発行●平成20年7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)

