

せんきょう

2008

9

社団法人 日本船主協会

●No.578●

海運ニュース

ソマリア、アデン湾において海賊事件急増

—2008年上半期の海賊事件発生状況—



せんきょう

9

SEPTEMBER 2008

■巻頭言	1
「海フェスタ」	
日本船主協会副会長 上野トランステック株式会社代表取締役会長兼CEO (日本内航海運組合総連合会会長) ■上野 孝	
■海運ニュース	2
内外情報	2
1. 今後の内航船員確保策の一つとして期待	
—海上運送法の一部改正による内航海運業の船員確保策について—	
2. ソマリア、アデン湾において海賊事件急増	
—2008年上半期の海賊事件発生状況—	
■各種調査・報告書欄	11
EUの統合海事政策アプローチのためのガイドライン	
—統合的海事のガバナンスと利害関係者協議の場合のベストプラクティスに向けて—	
海洋政策研究財団 主任研究員■今井義久	
■各種調査・報告書欄	18
海運をめぐる世界の動き～EU・米国・アジア	
—ICS・ISF ANNUAL REVIEW 2008 “The Year in Review” より (仮訳)—	
■船の紹介	22
大光丸／大光船舶株式会社	
海運日誌(8月) 25	海運統計 27
船協だより 26	編集雑感 表紙3
■囲み記事	
・トン数標準税制に関する説明会を開催	26

「海フェスタ」

日本船主協会 副会長
上野トランステック株式会社代表取締役会長兼CEO
(日本内航海運組合総連合会会長)

上野 孝



2009年の「海フェスタ」は、開港150周年に合わせ横浜で開催される。日本内航海運組合総連合会会長として、中田横浜市長よりその実行委員を仰せつかった。会場は横浜港周辺、7月20日（海の日）を中心に開催される一大イベントである。一般的に知られていない内航海運をPRできる絶好の機会であり、内航海運が広く国民に理解されるよう業界挙げて取り組んで行きたいと思っている。

内航海運は産業の大動脈として、外航海運、国内陸運と共に、国民生活に不可欠な輸送手段である。内航海運による国内貨物輸送量は全体の約4割を担い、素材産業関連の貨物（石油、鉄鋼、セメント等）では、トンキロベースで約8割を担っている。CO₂排出量は運輸部門の約5%、二酸化炭素排出量はトラックに比べ約4分の1、省エネ基準（1トンの貨物を1km運ぶエネルギー）でも約4分の1と環境保護の面でも優れた輸送機関である。四面を海に囲まれたわが国ほど、内航海運が果たす役割が大きな国はない。

しかし、その実情は、長い間にわたる運賃・船舶料の下落により、事業者数はこの10年間で3分の2まで減少し、船員数も30年前の約7万人から現在は2万人を割り、その約40%が55才以上と高齢化も進んでいる。団塊世代の大量退職時代を迎え、確実に船員不足となることが予想される。一

方、内航船の約6割が耐用年数を越えた船令14年以上の老朽船である。合理化ももはや限界に来ており、進行する船員の高齢化と船舶の老朽化は、安全・安定輸送にとって最大の不安要因となっている。これに船舶燃料油の高騰が加わってさらに経営を圧迫しており、このままだと最悪、輸送に支障を来す事態も想定される。

前門の虎、後門の狼という言葉があるが、現在、我々業界は前面には、荷主から低運賃を要求され、後方では造船所から高船価を迫られ、さらに高騰する燃料費負担が押し寄せている。また、門の中には、船員の高齢化と船舶の老朽化という課題を抱え、まさに危機的状況にある。今こそ、抜本的な対策を荷主、国交省、業界が歩調を合わせ協働して検討していかなければならない。このためにも、内航海運が日本の産業や国民生活に果たしている役割や地球環境問題に貢献しうる輸送モードであることなど、一般社会、経済界にしっかりと伝えていくことが必要である。「海フェスタ」を業界の百年の大計を産み出すための第一歩とする、またとないイベントとなるよう力を注いでいきたい。



海運ニュース

●●● 内外情報 ●●●

1

今後の内航船員確保策の一つとして期待

—海上運送法の一部改正による内航海運業の船員確保策について—

国内貨物輸送の約4割、主要産業基礎物資の約8割を担う内航海運や年間1億人が利用する国内旅客船では、その人的基盤である内航船員は不可欠だが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、交通政策審議会による内航船員の将来見通し試算では、5年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性があると言われている。

また、平成19年に成立した海洋基本法においても第20条『海上輸送の確保』が掲げられ、安定的な海上輸送の確保が国家的課題になるとしている。

このような問題を背景に、「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」(以下、改正海上運送法)が平成20年5月30日に成立、7月17日に施行され、安定的な国内輸送の確保を図るための施策の一つとして、内航海運事業者を中心とした船員の確保育成のための『船員計画雇用促進等事業』による助成策などが措置された。なお、同改正法において、同時に外航海運についても、安定的な国際海上輸送の確保を図る措置として課税の特例「トン数標準税制」の適用が盛り込まれた。

「改正海上運送法」は、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会の最終答申を踏まえたもので、将来の後継者不足等に対応し、船員の確保・育成対策を強化するため、国土交通大臣が策定した「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針(以下、「基本方針」)【基本方針】は本誌2008年8月号P.3参照】に基づき、船員の採用および訓練を計画的に実施することにより、船員の確保・育成等を積極的に図る事業に対し、「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者として、『船員計画雇用促進等事業』による支援措置等を講ずることを定めたものである。

『船員計画雇用促進等事業』の具体的内容は、①共同型船員確保育成事業(内航海運業界のグループ化を通じた船員の計画的な確保・育成の促進)、②新規船員資格取得促進事業(船員志望者の裾野拡大等を図るための資格取得の促進)、③船員計画雇用促進事業(退職自衛官、女性船員等の新たな船員供給源からの船員の確保・育成等の促進)に取り組む海運事業者に対し助成が行われるものと

なっている。

(以下の3つの助成金について、同一年度内に同一対象者に対して支給を受けられるのはいずれか一つの助成金となる。対象者が異なれば、いずれの助成金の複数の受給が可能。)

① 共同型船員確保育成助成金

船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた中小海運事業者が、共同でグループ化を通じて船員の計画的確保育成を行う場合に、船舶管理会社等に対し、内定者及び試行雇用者たる船員の教育訓練費用の一部を助成。(【資料1】参照)

② 新規船員資格取得促進助成金

船員志望者の裾野拡大等を図るため、船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた事業者を対象に、内定者及び試行雇用者の資格取得のための講習費用の一部を助成。

(【資料2】参照)

③ 船員計画雇用促進助成金

船員未経験者を計画的に採用及び訓練を支援するため、船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた事業者が、船員を一定期間試行的に雇用した場合に助成金を支給。

(【資料3】参照)

『船員計画雇用促進等事業』を実施する上での手続きは、以下の流れとなる。

1. 計画作成*1

日本船舶・船員確保計画の申請書、記載要領の入手

(国土交通省のホームページからダウンロードもしくは最寄の地方運輸局等に取得)

「日本船舶・船員確保計画」の作成

以下事項を記載

- ① 船員の採用・訓練に関する目標の設定
- ② 計画期間(3～5年)の設定
- ③ 支援措置の内容(※支援措置によって、添付書類等が異なる)

④ 船員の採用計画

⑤ 船員の訓練計画

⑥ 資金の調達方法

(平成20年度は特例として、10月末日までに認定申請を行った場合は各助成金の支給対象となる。)

2. 国土交通省 各地方運輸局等に申請

3. 国土交通省の審査【申請書の認定基準*2への適合性審査】

4. 認定書の受領(国土交通大臣の認定)＝「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者

5. 認定事業者として、日本船舶・船員確保計画に基づき「船員の計画的確保育成実施書」を提出後、承認通知書受領

—上記手続きは国土交通省—

—以下、助成金の申請、受給は(財)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)—

6. 海上運送法の認定を要件(認定事業者)とした『船員計画雇用促進等事業』の助成金を申請する場合、助成金対象事業を実施したことを確認する書類等を(財)日本船員福利雇用促進センター(以下、SECOJ)に提出

7. 船員計画雇用促進等事業による助成金受給

8. 日本船舶・船員確保計画の実施状況を定期報告

毎年度4月末日までに、計画期間の計画実施状況を国土交通大臣に報告する義務

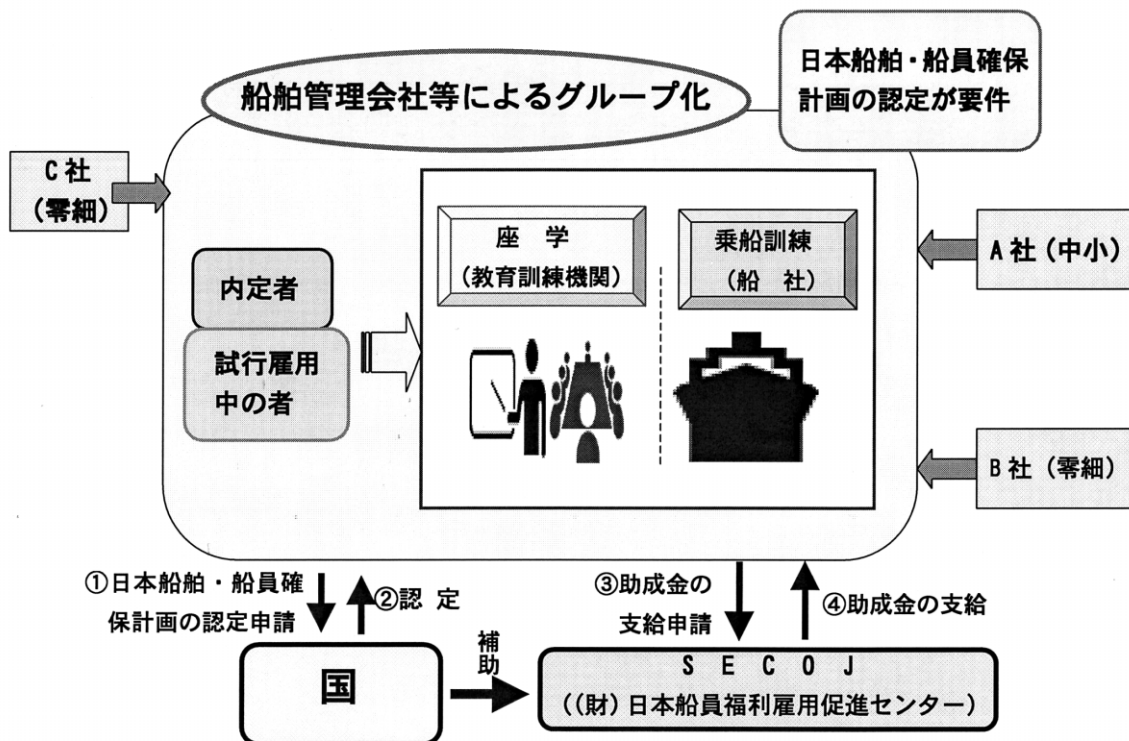
【資料1】

共同型船員確保育成助成金

趣旨

認定事業者が共同でグループ化を通じて、船員の計画的確保・育成を行う場合に、船員（内定者及び試行雇用期間中の者に限ります。）の教育訓練費用の一部を助成します。

共同型船員確保育成事業フロー図



1. 支給対象

認定事業者が、新たに船員（内定者及び試行雇用期間中の者に限ります。）になろうとする者に共同で乗船訓練及び座学講習を受けさせた場合。

2. 助成金の支給

認定事業者には、対象船員1人につき、大型船等での乗船訓練（0JT）及び教育機関等での座学（OFF-JT）講習に係る経費の2分の1の額とし、それぞれ12万円を限度に支給します。

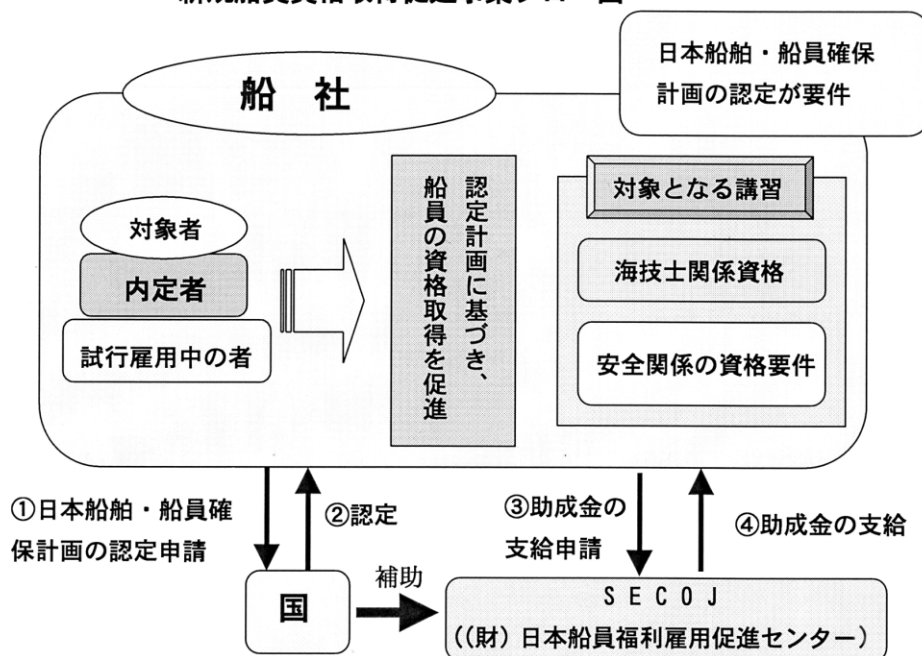
出所：（財）日本船員福利雇用促進センター「船員計画雇用促進等事業」パンフレットより参照

新規船員資格取得促進助成金

趣旨

一般高卒者等の新規船員供給源からの積極的な船員確保・育成に取り組む認定事業者が、その計画に基づき、船員（内定者及び試行雇用期間中の者に限ります。）に対し資格要件（海技士関係資格及び安全関係資格）に係る講習等を受講させ、当該資格要件を取得させた場合に受講費用の一部を助成します。

新規船員資格取得促進事業フロー図



1. 支給対象

認定事業者が、新たに船員（内定者及び試行雇用期間中の者に限ります。）になろうとする者に対し、海技士関係資格及び安全関係資格に係る講習等を受講させ、資格要件を取得させた場合。

2. 助成金の支給

認定事業者には、対象船員 1 人当たり講習に係る経費の 2 分の 1 の額とし、海技士関係資格については 1 5 万円を、その他安全関係の資格については 5 万円を限度に支給します。

出所: (財) 日本船員福利雇用促進センター「船員計画雇用促進等事業」パンフレットより参照

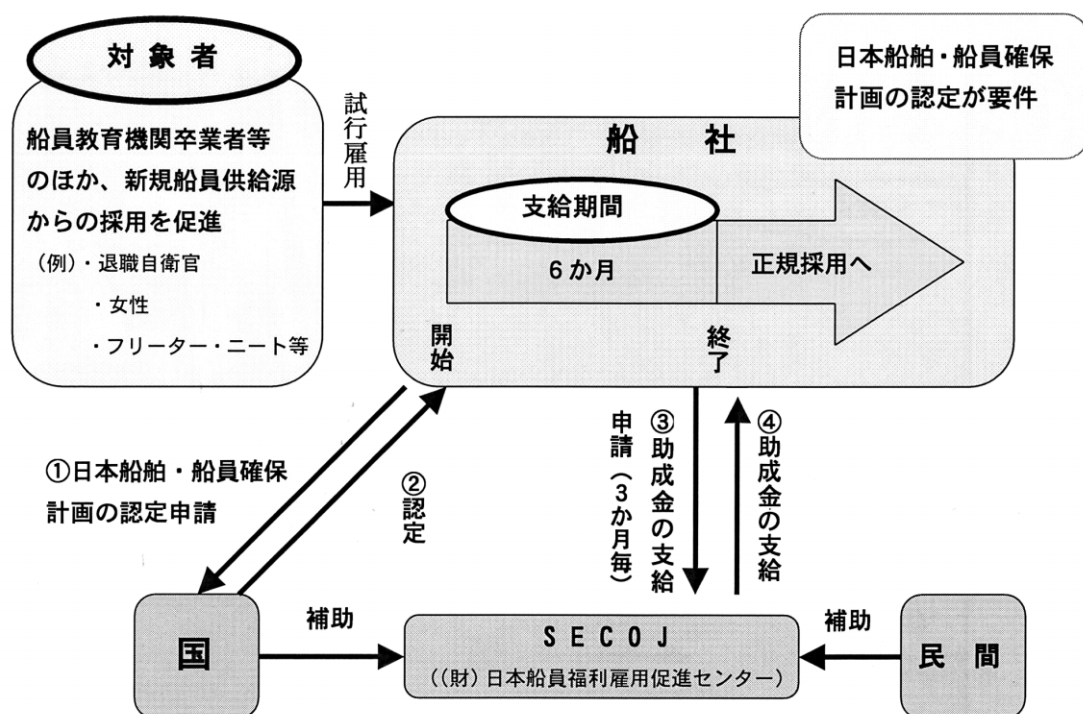
【資料3】

船員計画雇用促進助成金

趣旨

人手不足の顕在化に対応して船員未経験者を計画的に採用し、効果的な訓練を実施する認定事業者を支援するため、船員を一定期間(最大 6 か月間)試行的に雇用する認定事業者に助成金を支給します。(ただし、要件を満たす場合に限ります。)

船員計画雇用促進事業フロー図



1. 支給対象

認定事業者が、新たに船員になろうとする者を試行雇用した場合。

2. 助成金の支給

- (1) 認定事業者には、対象船員 1 人当たり月額 8 万円を最大 6 か月支給します。
- (2) 退職自衛官、女性（甲板部、機関部又は無線部の職員又は部員）及び 船員教育機関卒業者以外の者にあつては、月額 12 万円を最大 6 か月支給します。

出所: (財) 日本船員福利雇用促進センター「船員計画雇用促進等事業」パンフレットより参照

* 1 計画作成

国土交通大臣が作成する日本船舶及び船員の確保の意義及び目標等をまとめた「基本方針」に基づき、船舶運航事業者等が日本船舶の建造等の計画、船員確保・訓練の計画を作成。

「基本方針」【本誌2008年8月号P.3参照】の概要については、

- (1) 目的として、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、日本人船員の育成及び確保のその他関連措置に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海上運送法に基づき、国土交通大臣が基本方針を定めることとしている。
- (2) 要旨の具体的内容は、①日本船舶及び船員の意義及び目標、②政府が実施すべき施策、③船舶運航事業者等が講ずべき措置、④日本船舶・船員確保計画の認定、⑤その他（関係者の協力、施策の評価の実施）についての基本的な事項が挙げられている。
- (3) 日本船舶及び船員の確保の目標は、5年後、10年後に船員不足が生じることのないよう内航船員の確保及び育成を図る。
- (4) 日本船舶・船員確保計画の認定
 - 認定申請者は、船舶運航事業者、船舶貸渡業者、船舶管理会社等
 - 計画期間は、3～5年間
 - 認定基準は、
 - ・船員としての経験がない者等を計画的に採用及び訓練すること等であること。
 - ・次のいずれかに該当すること。①グループ化の促進、②船員の資格取得の促進、③新規供給源（退職自衛官、女性等）からの採用促進等

* 2 認定基準（日本船舶・船員確保計画の認定基準）の概要

- (1) 基本方針に適合するもの（法第35条第3項第1号）
基本方針とは、日本船舶・船員確保計画の内容及実施方法が規定されているもので、計画がこの基本方針適合するものであるか否かを審査することとしている。
 - 船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新

たに船員になろうとする者、女性であって船員（運航要員に限る。）になろうとする者又は退職自衛官のいずれかについて、採用及び訓練（退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がある場合を除く。）を行う計画となっているか。

- グループ化を通じて、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、かつ、採用後に訓練を計画的に実施する計画となっているか。
 - 船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、これらの者が業務に従事する上で必要となる資格の取得を計画的に実施する計画となっているか。
 - 新規供給源から船員を計画的に採用し、かつ、採用後に事業内容に応じて必要な訓練（退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がある場合を除く。）を計画的に実施する計画となっているか。
 - 退職予定船員数や予備船員数の状況等を踏まえ、事業を円滑に実施するため、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者を計画的に採用し、かつ採用後に上級資格の取得その他の訓練を計画的に実施する計画となっているか。
- (2) 確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであること（法35条第3項第2号）
計画の目標達成に十分な実施体制が整っているか。
 - 所要資金の調達に十分な見通しがついているか等
 - (3) 計画期間が国土交通省令で定める期間であること（法35条第3項第3号）
 - 計画期間：3～5年であること。
 - (4) 船員職業安定法第55条第1項に規定する船員派遣事業の許可等を要する場合には、船員職業安定法が定める欠格事由に該当せず、また、許可基準に適合すること。（法35条第3項第4号）

（企画部：松本）

2 ソマリア、アデン湾において海賊事件急増 —2008年上半期の海賊事件発生状況—

国際商工会議所(International Chamber of Commerce=ICC)の下部組織である国際海事局(International Maritime Bureau=IMB)より、2008年上半期に同海賊情報センター(クアラルンプール)に連絡のあった海賊事件(未遂事件も含む)の報告書が発行されました。

概要は以下のとおりですが、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、関係各

社におかれましても、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

【2008年上半期 IMB 海賊レポート概要】

全世界における2008年上半期の海賊事件報告件数は114件で、去年同期126件と比べるとわずかに減少した。また、乗客・乗員等の被害者人数は、去年同期と同じ238人であったが、被害内容を見る

と、人質、殺害が増加しており、より凶悪化していると言える。

発生地域別に見ると、アフリカ地域は一昨年から増加の一途をたどっており、地域全体の発生件数は64件と、昨年に続き最多発地域となった。特にソマリアで24件(ソマリア5件、アデン湾19件)、ナイジェリアで18件と、アフリカ地域で起こる海賊事件の約2/3がこの2ヶ所に集中している。

ソマリアの現状は、以前多発地帯であったソマリア東岸では、発生件数が昨年同期17件から今期は5件にまで減少した。しかしながら、これはソマリアの海賊が減少したわけではなく、ソマリア東岸からより襲撃しやすいアデン湾へ場所を替えただけだと思われる。レポートによると、ソマリア北岸にあたるアデン湾では今期19件の発生となっており、昨年同期の7件から急増している。事件はすべてバブ・エル・マンデブ海峡以南のアデン湾での発生であり、同海峡以北の紅海では1件も発生していない。アデン湾はソマリア北岸から近く、積荷を満載した船舶が低速で航行することも多いことから、小型高速艇に乗った海賊が襲撃しやすい場所となっている。特に今期に入り被害件数が増え、ソマリア東岸と同様、ハイジャック後に人質というパターンの事件が多い。ここでの被害者数は今期157名にのぼった。これは全被害者数の約83%を占めている。人的被害もさることながら、この地域はタンカーを含めた危険物運搬船の航行も多く、このような船舶への攻撃によって、海洋汚染等の環境被害もまた十分に考えられる。これらのことから、IMOをはじめ国際社会からソマリア海賊に対し懸念の声が上がり、2008年6月2日、国際連合安全保障理事会は、ソマリア領海内で、外国の軍艦が海賊を逮捕し、追撃するための「必要なあらゆる手段 (all necessary means)」を行使する権限を許可する決議を採択した。但し、期間は6ヶ月間となっている。

アフリカ地域でのもう1つの多発地域ナイジェリアでの発生件数は、今期18件と昨年同期の19件とほぼ同数であった。依然として、ニジェール・デルタ(産油地帯)やラゴスで錨泊中の船舶が狙

われ、船内の物品は強奪され、乗組員が人質となり身代金を要求されるケースがあとを絶たない。

一方東南アジア地域は28件(インドネシア13件、マレーシア6件、フィリピン4件、マラッカ海峡、シンガポール海峡各2件)で、昨年同期の38件から大幅に減り、6年連続の減少となった。同地域が世界全体に占める割合も今期は約25%と過去最小となった。しかし、インドネシアは国別ワースト1の汚名を返上したとはいえ、今でも世界No.3の海賊事件多発国であり、周辺国が協力し、海(船舶)と空(ヘリコプター)からのパトロールを継続していくことは不可欠である。([表1~4]参照)

[主な事件の概要]

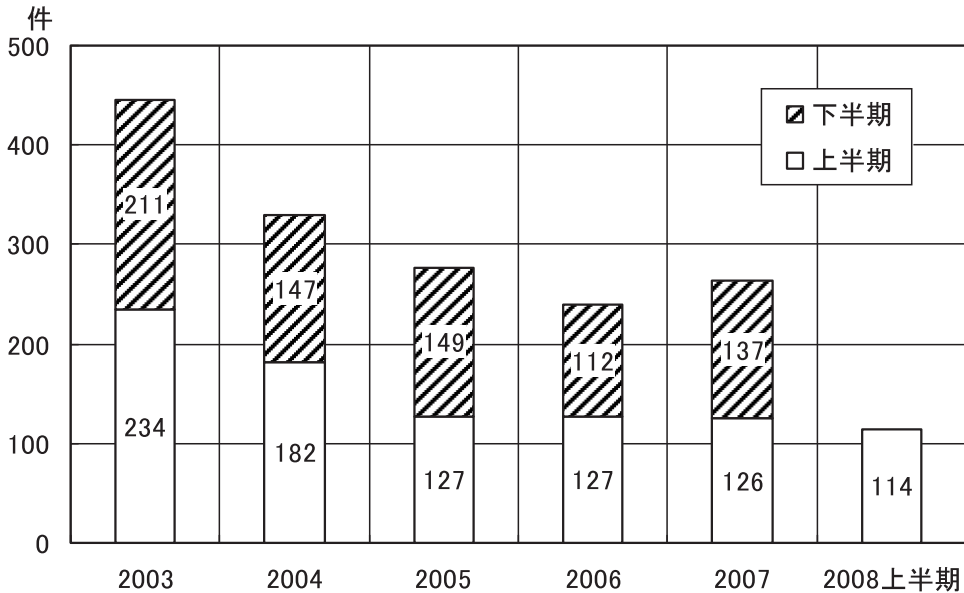
- (1) 2008年4月21日01:10頃(世界時)、日本籍大型原油タンカー“高山”がアデン湾の東(北緯13度、東経49度7分)を航行中に海賊に攻撃された。高山はバラスト航海中であつたが、海賊から逃れるためスピードを上げた。海賊は5隻の高速艇で執拗に同船を攻撃してきたが、約30分後、漸く去っていった。同船はRPG(ロケットランチャー)による攻撃で船体に多少の損傷が見受けられたが、幸い乗組員に怪我はなかった。
- (2) 2008年5月21日、インドネシア籍プロダクトタンカー“Blue Ocean 7”がパーム油を積載しインドネシア・スラウェシからスラバヤへの航行中、海賊の攻撃にあつた。約10人の武装海賊は、同船をハイジャックし、乗組員14名を人質にとつた。同船の船主がこの件をIMB Piracy Reporting Centre (PRC) に報告し、PRCが周辺国関係機関に捜索を要請した。事件発生から約1ヵ月後の6月19日、マレーシアの海上警察がマレーシア東部サンダカン港で係留されている同船を確認した。しかし発見された時、船名は“Eka”と変えられ、積荷もすでに降ろされた状態であつた。人質となっていた乗組員14名中8名は船内で発見されたが、残り6名は未だに行方不明となっており、今もマレーシア警察の捜査が続

いている。

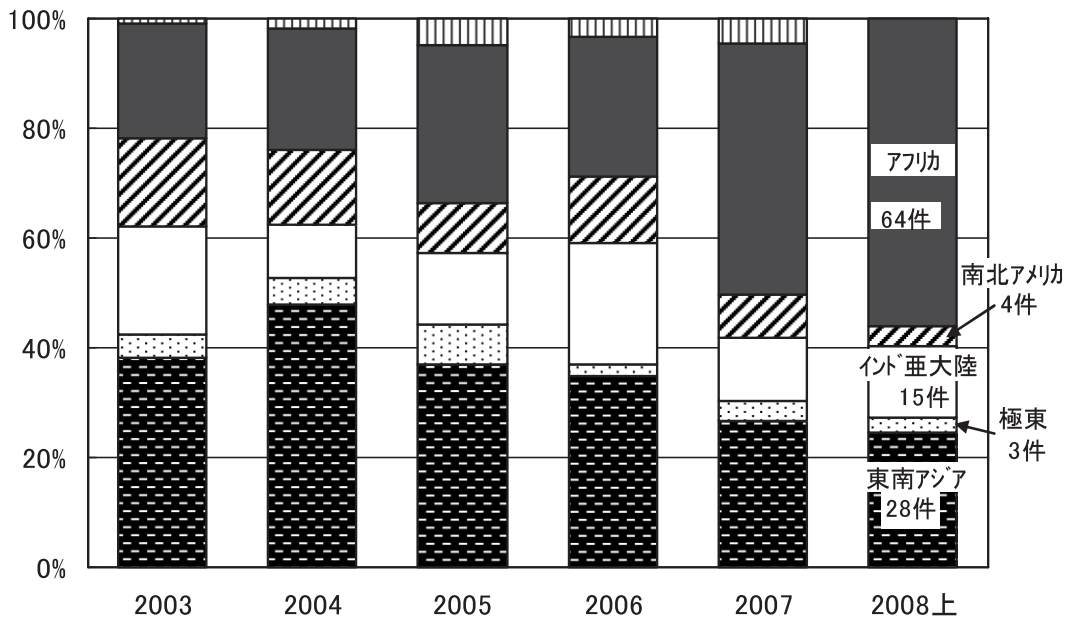
- (3) ナイジェリア・アパパ港（ラゴス）で停泊中のデンマーク籍コンテナ船“Claes Maersk”が、4月17日4：55頃（現地時間）、10人の海賊に襲われた。海賊はペイントストアを破壊して船内に侵入し、船用品を盗み出した。乗組員は警報を鳴らし、身の安全を守るために、自分達の居

住区に鍵を掛け閉じこもった。暫くすると、別の一団がバイクで同船に近づき、盗んだ船用品を船から降ろしていった。当時、2名の警備員が雇われていたが、事件の間、彼らは姿を消し、海賊が去ってから再び戻ってきた。同船はこの一件を当局に通報したが、当局は何の行動も起こしてはくれなかった。

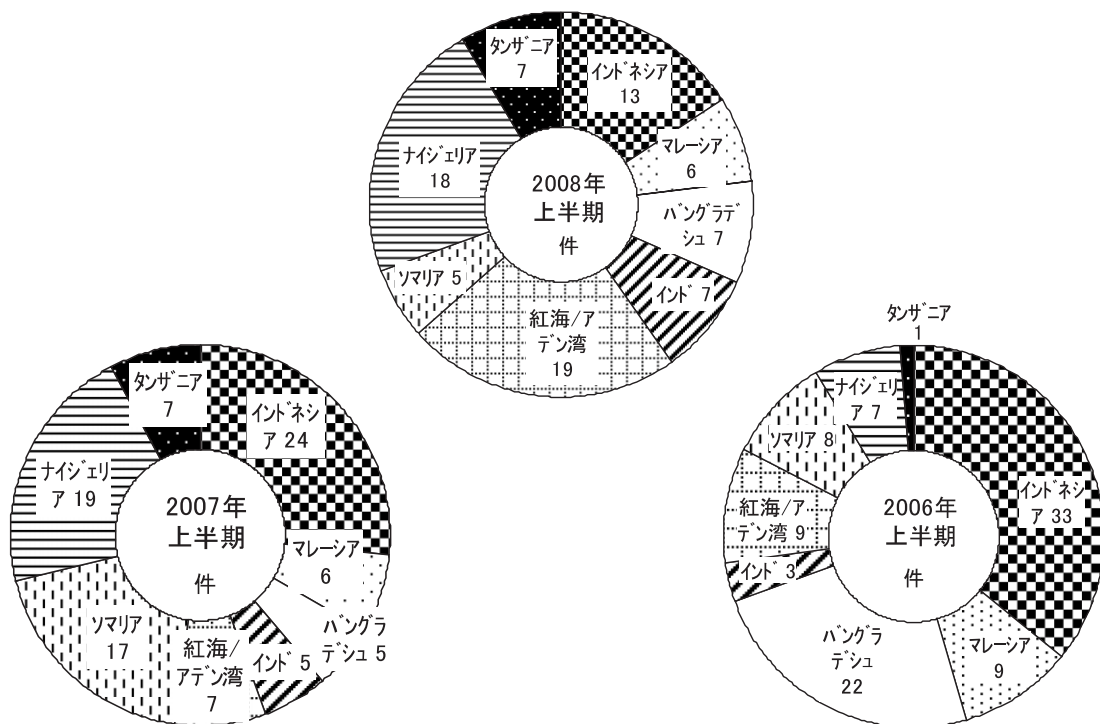
〔表1〕 海賊発生件数推移



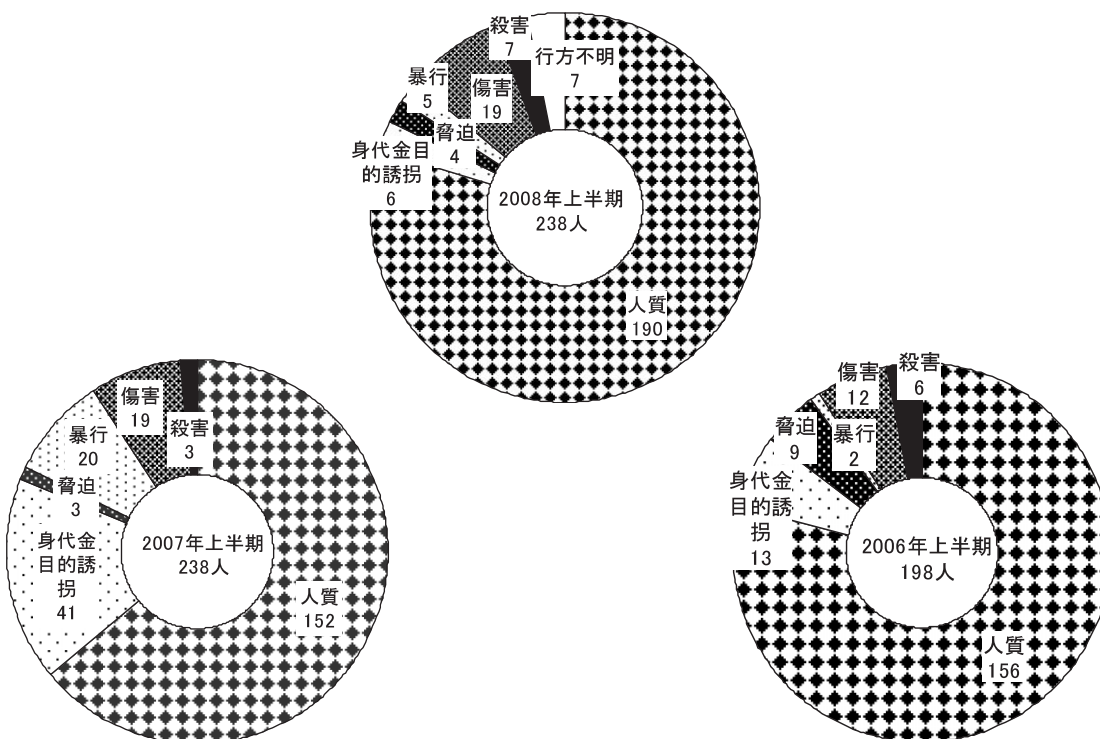
〔表2〕 世界各地域の海賊発生件数の比較



〔表 3〕 主要 7 か国・地域の海賊発生件数（過去 3 年同期比較）



〔表 4〕 乗組員の被害状況（過去 3 年同期比較）



（海務部：斎藤）

EUの統合海事政策アプローチのためのガイドライン

—統合的海事のガバナンスと利害関係者協議の場合のベストプラクティスに向けて—

海洋政策研究財団 主任研究員 **今井 義久**

経緯：欧州委員会から、欧州理事会、欧州議会、欧州経済社会評議会、地域委員会に宛てた標記のコミュニケーションが、2008年6月26日に採択された。これは、EUの加盟各国に one ocean, one policy の考えを導入することを奨励する目的からのものであり、統合アプローチのためのガイドラインの内容は、以下の通りである。

詳細は HP で参照ください

http://www.deljpn.ec.europa.eu/home_jp.php (駐日欧州委員会代表部：日本語)

<http://www.deljpn.ec.europa.eu/data/current/EUstructure.pdf> (EUの機構について)

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/press_rel270608_en.html (欧州委員会・海事プレスリリース：英語)

1. 序

海洋と海事は非常に複雑な世界で、かつ、多くの活動、利害、政策によって影響されている。驚くことでもないが、海事の多方面の課題について扱っている専門家とそれらに取り組むための注力は、国連から小さな沿岸域にまたがっているガバナンスのいろんなレベルの数多くの公共または民間の関係者の間にもその拡がりを持っている。

しかも、世界の海洋と海事は相互に関連しており、そして、1つの海での活動あるいは海での影響力を持つ1つの政策の範囲が、その他の海とも政策の範囲で積極的であったり消極的であったり、目的的であったりそうではなかったりする影響力を持っていたりするだろう。更に、気候変動に結びついた海運、エネルギー、ツーリズム、漁業のような部門による海洋と海事のまさしく非常に過剰な利用が、海洋環境におけるプレッシャーに付け加わっている。この不可分の相互依存により、包括的なアプローチが、海事の問題を扱う最良の方法になる。海事問題のガバナンスにとっての新しい分野横断的な統合アプローチに、欧州と世界中の数々の政府が係わりを持ち続けている。

このアプローチは、2007年10月に欧州委員会によって提案が行われ、それ以来、欧州理事会と欧

州議会によって支持されている欧州連合にとっての統合海事政策（ブルーペーパー）の核心となるものである。

また、エネルギー、気候変動、環境保護と保全、研究とイノベーション、競争力と雇用の創出、国際交易、輸送とロジスティクスを含む欧州が、実際に今日直面をしている主要な各課題についての海事の規模の存在を認識することにより、このアプローチは駆使される。それ故に、各々のレベルでの統合アプローチは、シナジーあるいは非効率についての体系的な確認を基に、分野横断的な政策の立案と実行、ガバナンスとさまざまなレベルの境界にとってのベースの手段となるものである。このことは、共通の政策目標の達成についてのより効果的な手段を提供するだけでなく、共有の分野横断的な手段と効果的でコスト効率のソリューションにとっての共通の知識の共有化の展開のために道を拓く。

更なる統合アプローチに向けて動くために、欧州委員会では、2005年に、海洋と海事に係わる問題を取り扱う委員会総局 (Directorates-General) に参画をする海事の業務に関する各部門間のグループと、併せて海事業務に係わる各コミッショナーの運営グループを設けている。近年では更に、そ

れは調整の集団をなす海事・漁業総局に改名・再編成をし、異なった欧州の海の領域について担当する3つの集団と海事業務の外部の問題を扱う1つとが、現在では、海事業務の恒久的な内部調整のために設けられている。

更に、統合アプローチが、各レベルの政府、全ての関係者、研究と政策のアドバイス、利害関係者の諸活動に対して浸透をしなくても、効果的な政策を策定するための十分な可能性を確保することは難しいことだろう。このことは、いろんなレベルの政府で取られる政策の策定者と行動の調整との間の協力を依拠している。より緊密な統合に向けた幾つかの動きが、EUの中でも取られ続けている。それらの動きは、奨励と更なる展開、広範な適用がなされるべきものである。統合海事政策に関する行動計画を実施する場合のこれは拠り所となっており、欧州委員会は、補足的機能限定原則(subsidiary principle※)を十分に遵守して、勢力の現存の分布に沿って、EU法の履行とEUを通じた海事の統合アプローチの促進を図るであろう。

ブルーペーパーの第3.1節に基づき、欧州委員会は、EU加盟国のガバナンスの枠組みの中で海に関連する事項に対する統合的アプローチの採用に向けて歩調を取ることを加盟国とその他の関係者に奨励する目的を持った一連のガイドラインの提唱を行っている。

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

2. 統合海事政策の策定に向けた動向

欧州委員会では、海事の事項について更なる統合政策の策定に向けた国際的な動きに沿って、2005-2009年の期間の戦略目標の1つとして、“特別な包括的海事政策の必要性(the particular need for an all-embracing maritime policy)”の創設を定めている。

1982年の国連海洋法の序文では、“海洋空間の諸問題は密接に内部の連関が図られて、全体的に検討が行われる必要がある”と述べている。2002年の持続可能な発展に関する世界サミットの実施に

ついでヨハネスブルグ計画では、“海洋の持続可能な発展を確保するには効果的な調和と協調が求められる”と結論付けている。そして、共同の活動を定め統合的な管理を促進するために、海洋と沿岸域に係わる国連の諸活動、諸団体、諸機関のより密接な調和を確保するための国連の海洋活動(UN Oceans)が2003年に設定されている。

いくつかの国々では、共通の横断的アプローチを図り、明確化と事前の目標設定を行い、海事の事項のそれぞれの側面を含む海洋と海事の持続可能な利用のための新しい政策の枠組みの構築についても着手を始めている。

- 米国では、諸政策についてのより密接な調和に取り分け目を向けた海洋の活動計画の実施のために、大統領府に海洋政策についての委員会(Committee on Oceans Policy)を設置している。
- 豪州では、海洋政策の調和にとってのもっとも重要な責務は、環境と遺産のための省(Minister for the Environment and Heritage)がその役目を担っており、国家海洋局(National Oceans Office)が海洋政策のイニシアティブの実施を果たすための調整を行っている。
- カナダでは、海洋法とその戦略・行動計画が、海洋関連の計画と政策のための枠組みを提示している。それらは、漁業・海洋省によって主導されており、政府組織、NGOs、市民を積極的に巻き込んでいる。
- 日本では、2007年の海洋基本法が、海事の事項のための統合アプローチを提示する。そして、内閣総理大臣の責務の下に総合海洋政策本部を設置している。内閣官房長官および新しく任命された海洋政策担当大臣は、総合海洋政策副本部長としてあたる。そして、海洋基本計画が採択されている。
- ノルウェーでは、2007年10月に、海洋戦略(Maritime Strategy)が提示されている。当該戦略は、運輸大臣(State Secretary for Transport)による主導の国務各大臣のネットワークを通じて調整が図られている。

以上の全ての海事政策についての理念、目的、形態は、非常に類似している。そして、以上の全ての国々では、彼らの経済にとっての海洋をベースとした活動によってもたらされる主要な貢献について理解を持っている。そして、彼らの全てが、これらの活動の強力な展開が海洋資源の持続可能な開発と利用にとっての課題を導き出すことを認識している。また、彼ら全てが、いろんな海洋資源と活動の持続可能な発展を確実なものとし、包括的な調和の取れたアプローチを受け入れる全般的な政策を展開することを決定している。欧州連合の統合海事政策のブルーペーパーに先立って用意された影響評価（The Impact Assessment）は、この経験を通じて幾つかの基礎となる教訓を導き出しているが、例えば、調整においては概して集中化の方を選択している。しかも、関係する誰もがそのプロセスへの参画を確保するために、一層の調整と包括的な思考に対して積極的な変化のきっかけを与える人を求めている。また、科学ならびにデータ資料が、戦略と将来を見通す意思決定のための堅実な基礎を政策に反映するために、併せて提供される必要がある。

財政面の制約は別にして、統合アプローチ実施の場合のスローダウンに関して見出した主な問題は、概ね、相当の統合的な思考を内に持っている行政組織と利害関係者のために要する長い時間と関係者との間での協力と調整の構造が欠如していることであった。従って、政策と対話についての

明確なコミュニケーションが重要である。

多くの EU 加盟国では、仏、独、ポルトガル、オランダ、スロベニアのように、政策のための統合アプローチに向けて動いている。そして、幾つかの国では、ギリシャと最近ではスペインのように海事の問題を特別の省に委ねるか、あるいは、英国、スウェーデン（持続可能性と環境保護について）、アイルランド（海洋科学戦略）のようにテーマ戦略の形の包括的な思考を前向きに用いている。

正式の組織体の欠如にかかわらず、EU の諸団体では、包括的に、EU にとっての海事政策のグリーンペーパーの協議のために彼らの対応を組織立てている。フィンランドの大統領職では、“Friends of the Presidency”のグループの中にさまざまな理事會組織にまたがる協議体を組織立てている。また、ドイツの大統領職では、海事の全ての範囲をカバーする高レベルの会議を組織し、ポルトガルの大統領職は、もっとも広範な意味で海事の政策を取り扱う初めての非公式の閣僚会議を開催している。ポルトガルの大統領職の下では、統合海事政策のための欧州委員会の提案は、総務・外交問題の議會（General and External Affairs Council）でも論議がされ、その横断的かつ全面的な付託事項を提示している。

5つの委員会の間での協力の強化の後で、海事政策のグリーンペーパーについての意見が欧州議會で産み出されている。広範な分野別ではないがマンデートを持っている持続可能な発展委員会に

Annex-Format for sharing information on integrated approaches via the Internet

	Structure			Dialogue	Strategy		Management and implementation		
	Political leadership	Administrative organisation	Links between different levels of government	Transparent and inclusive dialogue	Vision	Knowledge and scientific advice	Offshore government functions	Maritime clusters	Maritime spatial planning
MS	Minister responsible	Coordinating department	Description of devolved governance and role of regions	Structured dialogue	Document	Advisory committees	Organisation of coastguard service/national maritime agencies	Cluster organisations	Summary of planning system
	Member of high-level focal point group			Communication tools Regular events	Annual reports, including on budget	Science networks	Surveillance systems		Licences

The table will bring together key facts on integrated maritime governance and stakeholder consultation, with information on websites and contacts.

よって、地域委員会の意見は準備の過程にある。

3. 海事のガバナンスへの統合アプローチのためのニーズと牽引

欧州では、海事の問題は伝統的に数々の別々の分野の政策によって扱われて来た。そのような海事のガバナンスの仕切りが、国際、欧州、国内、地域、地方のレベルでのいろんなレベルの勢力に対して支配的であり続けている。

EU の海事問題についての更なる統合アプローチに向けた動きは、まさにこれが世界のその他の部分での流れであるために、あるいは持続可能な発展の明らかな関連からはガバナンスの枠組みの自然発生によるものでは無いために、そのような動きは取られていない。

それ以上に、そのことは、次の諸々の事項に取り分けの配慮を払い、いろんな政策の領域とアプローチとの間のより大きな協力を達成するための明白な措置である。

- 加盟国のさまざまな国あるいは地域での当局の取締り権限の重複を避け、各加盟国の単一のアプローチ手法による意思決定の重複と二重の追及にとって代わる必要
- 競合する海事活動についての調整の企画、それと海事の領域（海事の空間計画）の戦略的な管理の認識の必要
- 海事の問題に係わる欧州レベルでのさまざまな分野的社会対話委員会の間での最良の調整の必要
- 生態系アプローチと海洋戦略のフレームワーク指令の採用と実施
- 科学と政策の間のインターフェイスを開拓して、海洋科学が海事政策について知らしめることを確実に可能とする必要
- あらゆるレベルでの海事政策の策定を伝達する信頼のある相対的な統計の必要
- そして、最後にもっとも大事なこととして、加盟国の間のまたは加盟国の内での海事の監視についての密接な調整を容易にする必要

(1) 意思決定のプロセスについての予見は、全ての海事の利害関係者にとって重要である。異なった意思の決定者が、例えば港湾と海運を含む海事の産業に対して、さまざまなアプローチが対象にするかもしれない純粋に分野的な海事のガバナンスは、EU が成長と雇用に関するリボン戦略を追求するビジネスにとっての優しい環境のために指導的なものとはなっていない。この意味からは、海事の高度のガバナンスは、加盟国レベルでの海事活動のための単一のシステム展開をも指している。

(2) 海洋に関連する急激な活動の増加が見られるが、まさにそれは漁業や海運業だけではなく、代替の可能性を含むオフショアのエネルギー、海洋ツーリズム（レクリエーション・ボートやクルーズ船）、とりわけ海洋文化もそれらの内には含んでいる。海洋の保護区域では、さまざまな活動が、保全の目的に係わって規制あるいは禁止が出来るものとされている。欧州で増大している混雑した沿岸水域についてのそのような競争に加えて、利用でのさまざまな衝突についての明らかな可能性が見受けられる。適切なレベルでの特殊な海洋の計画手段の展開と利用が、それ故に、海事、海洋、沿岸域についてのさまざまな利用について調整を図り、優先或いは管理をするために必要なこととして広く認められる。これらの計画の手段は、海事のガバナンスに対する統合アプローチの構築を順次に唯一可能とする。

(3) 欧州の分野的対話委員会では、それらの分野に影響を及ぼす諸問題について制限された分野的なアプローチを選択する対応を行っている。見方を広げて、一層の包括的なアプローチをフォローするよう彼らに奨励するために、専属の社会対話の連絡フォーラムの会議のように、海事の諸活動の範囲の中での分野横断的な議論を奨励するメカニズムの取り入れをさせる必要がある。

(4) 最近採用された海洋戦略のフレームワーク指令に含まれている生態系アプローチは、特別な

課題をもたらす。意思の決定はもはや伝統的な分野の政策の方向で排他的に機能されないかもしれないが広範に反映をさせる必要があり、未知の領域の海洋の生態系はあらゆる海事活動の源を維持するために保護されなければならない。それ故に、海洋の環境保護に関連させる中で、それは指令の中で提示がされている海洋盆、海洋領域と付属の領域の観点から考えることも必要である。

- (5) Eurostat (欧州連合統計局) では、海事の分野と沿岸域をカバーする社会経済統計についての分野横断的作業計画を始動している。EU 加盟国では、比較的また信頼しうる統計に向けてEurostat に取り組む関心を示している。
- (6) 最後に、海事の監視は、欧州の海事の領域の安全な利用にとってのもっとも高い重要性を持つものである。協力と調和の向上と、そして時には、まさに海事の監視機関の協力と欧州レベルの監視システムの相互運用性は、適切なレベルの海事のガバナンスのための更なる統合アプローチについても必要としている。この統合アプローチなしでは、いろんな分野のオフショア活動(漁業、犯罪的行動、港湾の保安、汚染、救難、安全性、境界の管理等) の調整を図ることは不可能で、また、それらの間のシナジーを産み出すことも出来ない。同様に、欧州レベルでは、ブルーペーパーの中で提示されている海事の監視のための欧州ネットワークは、新しいより統合的なガバナンスのメカニズムを必要としている。

以上の全ての点が、欧州の海事の資産、協力のための牽引者としての行動、海事のガバナンスにとっての更なる統合の枠組みについての効率的な持続可能な管理のために不可欠である。

4. 欧州の海洋と海事にとっての統合的ガバナンスの枠組みのためのガイドライン

4.1. 国家レベルでの海事政策にとっての戦略的アプローチの展開

EU の加盟国は、彼ら自身の国家の統合的な海事

の諸政策を展開に移すべきである。

EU にとっての統合海事政策のために欧州委員会提案の中で明確にされたように、1つのサイズは全てに適合はしない。海事の事業に対して統合アプローチを実施するには、違いがあるが対等で適切な手法がある。多くの加盟国では、法的な枠組みあるいは経済的、社会的、政治的、文化的、環境面の関連に基づいて、彼ら自らの新しいアプローチを展開している。これらの相違のあるアプローチは、さまざまな海の領域の特殊な課題に適応を図り、あるいは加盟国の組織との慣例にシームレスに連携するために現実に必要なものである。

以下に詳述するガイドラインは、従って、海事のガバナンスの単一のシステムを採用することを加盟国に求める何らかの手段を意味するものではない。それらは、海事の利害関係者との密接な協力の中で、或いは欧州レベルを含む海事のガバナンスの全てのレベルでの協調を高め、または、し易くするために彼ら自身の国の統合海事政策を策定することを加盟国に奨励するために企画されたものである。

各国の政府は、海事政策のために自らの特殊な優先すべき事項を持つだろう。更に、いろいろな政府本体は、共有する目標に向けて作業を行うべきである。そして、戦略計画では、この結果に至るまで関連するさまざまな公共の部門の指導を行って、政策の全般にわたるビジョン、目標、実施のための進路を設定すべきである。そのような計画は、この統合アプローチが産み出すであろうその利益と結果について明確にすべきである。

これらの国の統合海事政策は、それぞれのさまざまな憲法上の、地理的、経済的、社会的、文化的、そして環境上の関係によってお互いに異なりがあるが、2007年12月に欧州理事会によって支持された海洋と海事のための欧州のビジョンについて考慮すべきである。

いろんな国の統合海事政策は、それ故に、海に関係する事項は全体としての結びつきが図られ、そして取り扱われるべきであることの認識をその基とすべきである。

まさに、EUの統合海事政策、統合国家政策は、補足的機能限定原則、競争力、経済発展、生態系アプローチ、利害関係者参画の原則によっても導かれるべきである。

4.2. 国家レベルでの公的な当局による意思決定のためのガバナンスの枠組み

EUの加盟国では、それぞれの政府の枠組みの中で、海事問題のための内部調整組織の創設について検討を行うべきである。

これらの組織は、高度なレベルの政策的なガイダンスを提示するメカニズムを内に持つべきである。幾つかの加盟国では、海事の問題を調整するための主導的な組織として、内部閣僚委員会を設置している。

政策的なレベルで統合アプローチのための政策的なリーダーあるいは変化のきっかけを与える者として行動する責任の対象は、明確な指定がされるべきである。この機能は、当該分野の利害関係者の間での対話を編成することが出来る十分な重要性を持っていなければならない。

加えて、公共の重要性を明らかにする場合の議会の中心的な役割は、海事の重要性に対する包括的で全般的なアプローチを擁護して関わりをもたせることである。

公的な行政組織においても、行政上の慣例に適合する組織上の調整を行って、各加盟国と政策的なレベルで策定をする統合アプローチに反映をさせるべきである。

4.3. 沿岸域とその他の地方の意思決定者の役割

副次の国家レベルの意思決定（一地域と地方のレベル）の実施においてはそれぞれの役割がある。

沿岸域では海事政策に対する統合アプローチからの利益だけではなく首尾一貫した海洋関連政策が不在の場合には、多大のリスクを冒すことになる。海洋との密接な関係に考慮して、幾つかの沿岸域では、それらの特殊のニーズに合わせた自らの統合戦略を展開している。加盟国の中で、統合沿岸域管理に対するあるいは経済活動の部分的な

展開を制限するための責務を、彼らはおそらく度々負うことになる。しばしば、海事の問題の独自のノウハウ、洞察、重要な関心が示されており、それ故に、地域はそれぞれの加盟国の海事の問題について持っている特別の責務を踏まえて、彼らは統合的な政策決定についての展開を実施する役割を担っている。

4.4. 統合海事政策策定の場合の利害関係者の関与

統合的な国と地域の或いは地方の海事政策における海事の利害関係者による積極的な関与は、大いに推奨されるものである。

統合海事政策のブルーペーパーの中で詳述しているように、海洋と海事のための欧州ビジョンは、各国の政府に宛てているだけでなく、特に海事の問題に特別の関心を持つ全ての利害関係者にもさし延べられている。これらの利害関係者の存在は、欧州連合にとっての将来の海事政策に関するブルーペーパーの公開に引き続き欧州委員会によって編成された1年間の協議の背後にある牽引力であった。それらには、経済活動のために海に依存をしている多くの産業とサービスの業界、とりわけ、社会的なパートナー、環境面とその他の非政府組織、学術と調査研究の研究所、海事遺産の諸機関を含んでいる。

欧州委員会では、最近、初めて新しく設置した5月20日の「欧州の海事の日（European Maritime Day）」の祝賀の期間に、欧州連合の統合海事政策の実施の際の利害関係者による関与が大きな優先的事項であることを宣言している。

経済的な活動者は、海事のクラスターを形成することによる統合アプローチを採用すべきで、市民社会フォーラムと海事の利害関係者のネットワークを設けることによって、そして今度は、他の利害関係者との協力を行うことが可能となる。

彼ら自らの国の統合海事政策を展開する加盟国においては、海事のガバナンスについての利害関係者の広範な関与を受け入れて、社会的なパートナーの能力を高めるための措置を取り、透明性の

ある意思決定のプロセスを確保して、特定の利害関係者の組織化を推進するとともにそれをやり易くすることが推奨されている。

4.5. 地域の海の領域レベルでの更なる効率的な連携

公開協議の過程で、統合海事政策の多くの局面で、地域の海の領域のレベルでもっとも取り組みが可能であることが明らかになっている。また、HELCOM（バルト海洋環境保護委員会：ヘルシンキ委員会）、OSPR（米国カリフォルニア州油流出防止および対策事務所）、Barcelona 条約（地中海汚染防止条約）、Bucharest 条約（黒海汚染防止協定）のような多角的な地域の海洋条約によって産出される付加価値については、海洋戦略のフレームワーク指令の実施において特定の場合には最良の利用をさせるとともに、このレベルでの更なる協力を図るために加盟国と欧州委員会にとってそれを必要なものとさせる。

2007年12月14日の欧州理事会によって行われた要請に対応して、欧州委員会では、バルト海にとっての統合海事政策ではあるが、海事の政策範囲を越えるであろう内容の実施のための措置を含むバルト海地域にとっての EU 戦略を検討している。

委員会では、また、地中海の海事政策にとっての包括的なアプローチを実施するための戦略について作業を始めており、2008年秋には、これについての政策ペーパーを発刊することが予定されている。ガバナンスの課題としては、EU の加盟国内と EU の近隣諸国との間で、地域の海の領域で協力する場合の効果を最も効率のあるものに高め、EU のレベルで進行中の所業に重要性を付加することを確実にすることがある。

十分に機能をしている欧州における海事問題についての統合的なガバナンスのためには、海洋の環境保護、欧州の広大な海事領域における安全性、保安、監視、海洋と海事の調査研究に関連があるものについて、国と重要な地域との間でベストプラクティスを取り交わし、そして、より緊密な協力を受け入れて、境界を横断する一定の調整の展

開を図ることが重要である。

5. 結 論

さまざまなレベルのガバナンスにおける統合的な海事政策の策定に向けた歩みを進めるその努力の部分として、ベストプラクティスのモデルを追及している利害関係者にとってのプロセスを容易にし、そしてガイダンスを提示するために、グローバルな、欧州と加盟国、地域のレベルの範囲内での活動について欧州委員会では情報提供を行うであろう。

また、欧州委員会は、統合海事ガバナンスに向けて彼らが取っている歩調について情報を共有することを、EU の諸機関と EU の加盟国に推奨する。

そして、欧州連合のための海事統合政策に関するブルーペーパーの中で求めたように、欧州委員会では、2009年末までに海事問題の統合アプローチに向けた進展について報告を行うであろう。

参考資料：

- 1) Report on an integrated maritime policy for the European Union (2008/2009 (INI), Committee on Transport and Tourism, Rapporteur ; Willi Piecyk, 21. 4. 2008
- 2) Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy : Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation, presented by the Commission, 26. 6. 2008
- 3) 今井：欧州の海洋と海事に関する統合政策の策定に向けて、「せんきょう」（2006年8月号）
- 4) 今井：新欧州海事政策—グリーンペーパー論議—最近の動き、「せんきょう」（2007年1月号）
- 5) 今井：欧州の海洋と海事の統合政策、着地点はどこに、グリーンペーパーをめぐる活発化する議論、「海事プレス」（2007年3月5日）
- 6) 今井：欧州の海洋と海事に関する統合政策、将来ヴィジョンの策定について—EU のグリーンペーパーの論議の動向フォローアップ—、「せんきょう」（2007年9月号）
- 7) 今井：EU の統合海事政策のための青書（The Blue Book）および活動計画について、「せんきょう」（2007年11月号）
- 8) 今井：欧州統合海事政策に見る海事クラスター活動と志向について、「せんきょう」（2008年1月号）

海運をめぐる世界の動き～EU・米国・アジア

—ICS・ISF*₁ ANNUAL REVIEW 2008 “The Year in Review”より(仮訳)—

ICS・ISFは毎年ANNUAL REVIEWを発刊しており、このたび2008年版が刊行された。環境・安全・船員問題等幅広い活動について、全40ページに亘り報告されている。その中から、本稿では欧州・米国・アジアの状況の部分を仮訳でご紹介する。

◆European Union Developments EU 海運の現況 (P.20)



ICS・ISFは国際海運に影響を与える様々なEU機関との協力関係を築き上げてきた。これまで、ICS・ISFはメンバーである船主協会を通じEU加盟国の海運当局との良好な関係を享受してきた。一方、ICS・ISFは欧州船協(ECSA)と協力しながら欧州委員会(EC)の海運に関係する総局との関係強化に尽力している。ICS・ISFはまた、海事問題について、他の業界団体と協力し、ブラッセルおよびストラスブルグの議会で定期的に開催する、いわゆる Intergroup を設立し、欧州議会議員とのより良い対話の実施に努めている。

2年の協議の末2007年秋に発行された、EU 海事政策見直しに関する“Blue Paper”*₂において、欧州委がIMOにて世界統一規制を作成することを望むとのメッセージを示したことについてICS・ISFはとりわけ好意的に受け止めた。しかしながら、特に環境分野において地域規制の脅威は依然として存在しており、IMOは状況によって世界統一規制の制定を確保する必要がある。

包括的なEU 海事政策見直しの間、ICS・ISFはEUが提案してきた様々な事項に対し詳細なコメントを提出した。「EU アクションプラン」が進展するにつれて、リストにあるプロジェクトが非EU圏のオペレーターに対して大きな懸念事項をもたらさないように思われるが、ICS・ISFは注視して

いくことが重要である。一方で、EUの運輸総局は、今後10年間で海事政策の主要な見直しに着手する予定である。

ICSは2002年11月号のプレスティージュ号事故



を踏まえたEUの第3弾の航行安全・汚染防止策に含まれている様々な規制提案に対処するためにECSAと協働し続けている。ポートステートコントロール、事故調査そして船舶の動静監視(「避難場所」に避難する船舶の受入要件)について提案されたEU指令は基本的に最終化している。しかしながら、船級協会はいまだ船級に関する指令の部分において委員会と相反している(ある船級協会の調査により最近新たな展開があり、2008年初旬にEU競争当局が着手。その理由は現時点で不明である)。一方、EU理事会はICSやECSAが断固反対してきた民事責任や旗国責任に関する指令への合意に乗り気ではない。

船主の民事責任や金銭的保証に関する指令案について、2008年4月の会合の際、EU加盟国の大半が、欧州委の提案は不要なものであり、海事クレ

ームに対する補償の水準の引き上げを達成する最良の方法は、IMO の LLMC 条約*3 の1996年議定書を全 EU 加盟国が批准することであると業界の見解を共有した。

2007年11月、船舶に起因する海洋汚染に対する刑事罰を定めた EU 指令の合法性に関し、欧州裁判所 (ECJ) における国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) 主導の訴訟手続の中で、裁判所の判決前にもかかわらず、EU 論告官の法的拘束力を有しない意見が公表された。判決結果にもかかわらず、法的理由のため、委員会は現在の指令を修正するための新指令の提案を2008年3月に発表した。新指令は EU 閣僚理事会と議会による共同決定手続にかけられる。

2008年10月には欧州域内発着航路の定期船同盟が廃止されるため、1つの時代の終焉を目撃することになるだろう (ICS は欧州域外で行なわれる同盟活動を引き続き擁護していく)。しかしながら定期船部門はこの劇的な変化への準備をしており、ELAA*4 援助の下、貿易情報を収集する新たなフォーラムを立ち上げている。欧州委員会はまた、現在コンソーシア規則の見直しを行っているが、定期船のスペースシェアのアレンジに影響を与える抜本的な改革を意図してはいないと準備の段階で示唆している。

コンテナ船会社に影響を及ぼす新たな競争規則に加え、その他の貨物を扱うオペレーターは不定期船に関する EU ガイドライン (の公表) を心待ちしている。同ガイドラインではバルクや特殊貨物に対する EU 競争総局の新たな執行権限を明確にすることが望まれる。

ICS は、業界と委員会との協議をリードする ECSA との協力の中で、ガイドライン作成に貢献している。しかしながら、現行 EU 法令そのものに変更はなく、プール配船業務を根本的に再構築しなければならないような船社はないかと思われるが、同業務を享受してきた船社は現行の同法令遵守に係る自己規制を行なう必要がある。

*1 : ICS (国際海運会議所) / ISF (国際海運連盟)

(ICS) 各国船主協会を会員として1921年に設立された組織で、本部はロンドン。1948年に現在の名前に変更された。自由主義海運を標榜するとともに、船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進させることを目的とする団体。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム等に関し具体的な検討を行い、IMO 等において海運業界を代表する組織として活動。

(ISF) 各国船主協会を会員として1909年に設立された組織で、本部はロンドン。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。IMO や ILO において、使用者を代表する国際組織として活動。

*2 : “Blue Paper” 等 EU の海事政策については、http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mp_dev_en.html 参照。

本誌2007年11月号 P.10 海運ニュースおよび P.21 各種調査報告書欄にも関連記事掲載。

*3 : LLMC 条約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)

1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約。当事者の合意や法律の規定によって、船主等の責任の原因となる事態や責任内容・範囲を限定している。1976年11月19日に採択され、1986年12月1日に発効後、1996年5月3日に船主等の責任制限額を大幅に引き上げた1996年議定書が採択され、2004年5月13日に発効した。国内法は「船主責任制限法」。

*4 : ELAA (European Liner Affairs Association)

欧州発着航路に係わる諸問題を検討するため、関係主要定期船社が結成した船社団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加入している。

◆United States Developments

米国海運の現況 (P.21)



米国の環境保護規制は、連邦政府および州政府の両レベルにおいて地球規模産業に対する継続的な努力を示している。さらに米国大統領選挙後に発足する新政権は、米国各州 (少なくともカリフォルニア州) の草の根レベルで高まりつつある圧力を受け、環境規制に新たな刺激を与えると思われる。両政党が緑化に対する実績を競って示しており、一連の行為はすでに議会で明らかになっている。米国海運会議所 (CSA) は ICS・ISF やそのメンバーに米国の現況を評価するための確かな取組を行なっているにもかかわらず、船主がその成り行きに遅れを取らずについていくのが困難になることがよくある。

環境保護庁(EPA)と主要なカリフォルニア選出の上院議員によって提出され、現在議会で審議中の船舶排出ガスに関する法案が、IMOで作成中の排出ガスに関する国際規則と両立しないことが明らかになるかもしれない。別記の通り、ICSは沿岸地域で低硫黄燃料を使用することを求める米国内の要望を調整するため、IMOにおいて様々な活動を行ってきた。米国議会は現存のMARPOL条約附属書Ⅵを批准する最終段階にあるが、厄介なのは施行細則の細部であり、その議論はIMOにおける附属書Ⅵ改正交渉の方向性にすでに影響を及ぼしている。

一方カリフォルニアでは、補助エンジンに硫黄分0.5%の燃料の使用を命じる新規則に対してPacific Merchant Shipping Associationを主とする関係団体が法的な異議申し立てをしているにもかかわらず、同規則は既に施行されている。船のメインエンジンを規定する追加的・一方的規則も同様の措置が取られる見込みである。

米国議会はIMOのバラスト水管理条約に基づく法律を最終化しているが、好ましからざる外来生物の侵入を除去するための最終的な“処分基準”はIMOで要求されるものより、はるかに厳しいものとなるであろうと思われる。その上、米国の各州は、混乱の原因が潜在する、追加要件の作成について自由裁量が与えられている。米国水質浄化法(US Clean Water Act)の施行に関し、EPAを相手に環境保護団体が起こした重要な訴訟事例もまた、判決によってエンジンの冷却水を含めた船舶からの全ての排出物は許可を得なければならない可能性があるため、大きな関心が寄せられている。

一方で、鯨との衝突を避けるため、船舶は米国領海内において減速航行-安全航行に準ずる速度よりも遅い速度水準となる可能性を義務付ける規則を現在制定中である。

法律分野については、エクソン・バルデイス号事件*1における懲罰的損害賠償金の判決に対するExxonの米国最高裁判所への上訴を支持するため、

ICSは2回の法廷助言書の提出を行なっている。法廷助言書において、事故による船舶起因汚染に対する懲罰的損害賠償金判決は国内法規や国際条約によって確立された一貫性を損いうると主張している。もし下級裁判所の判決が有効であると認められた場合、同判決は広く海運業界にとって非常に不利な影響をもたらさう。最高裁判所の判決は2008年6月と見込まれる。

しかしながら、法律に関する大変喜ばしい展開として、米国が国連海洋法条約の批准に向けて前進しているということである。

セキュリティは言うまでもなく、米国にとっての最優先事項である。別記の通り、ICSは米国の100%コンテナ・スキャニング法*2の影響への認識を高めるため、中心的となって関与し続けている。しかしながら、米国保安当局による強引な船舶検査もまた懸念事項であり、ICS・ISFの会長が米国沿岸警備隊(USCG)に直接提起している。USCGが2008年始めに、船舶職員に対して配慮した扱いをする大きな必要性を認めた声明を発出したことについて、ICSは歓迎する。

WTOの海運サービス分野における交渉に米国が不参加であることは、今では残念ながら多かれ少なかれ当然のことと考えられているが、米国が(選挙活動で明らかにされているように)貿易政策全般および海上貿易政策についてより保護主義的方向に進もうとする一般的感情が生じている。それゆえICSは海運国家で構成されるCSGやコットンクラブと呼ばれる組織を作るワシントン駐在の大使館員との緊密な関係の維持に努めている。

*1 エクソン・バルデイス(Exxon Valdez)号事件(参照:<http://www.mlit.go.jp/kaiji/seasafe/safety11.html>)

1989年3月24日未明、米国エクソン社のVLCCエクソンバルデイス号(214,861dwt、船齢3年)がアラスカのプリンス・ウィリアム湾で座礁し、11の貨物油タンクのうち8タンクが、また、5のバラストタンクのうち3タンクが損傷、事故発生後数時間で船底破口部から原油約4万トンが流出した。この油流出により2,400kmにわたる海岸線が汚染され、米国沿岸での過去最大規模と言われる甚大な海洋汚染を引き起こした。

この事故を契機として、大規模な油流出事故への

国際協力の枠組みを定めた OPRC 条約が1990年に締結され、さらに、1992年には海洋汚染防止条約 (MARPOL) が改正され、タンカーに二重船殻構造が強制化された。

* 2 本誌2007年8月号 P.9に関連記事掲載。

◆Asian Developments アジア海運の現況 (P.22)



喜ばしいことに、IMO で採択される世界基準と異なる規則制定について、ICS はアジア各国政府に懸念を提起する必要がほとんどない。しかしながら、アジア各国政府が海運・貿易政策を他国と調和させようとしているので、アジア各国当局との結びつきが重要となっている。

競争政策に関しては、EU が2008年10月から EU 発着航路における定期船同盟の禁止を決定したにもかかわらず、ICS はその他のアジア貿易において、十分に実践された同盟制度の維持を働きかけている。シンガポールが引き続き定期船同盟を認めることを決定したのに続いて、中国では現在一般独禁法を改正しており、同盟に対して新たに協定活動に関する追加情報を提出するよう求めているが、最近では同盟を禁止する意図はないことを表明した。オーストラリアにおける最近の見直しにおいても、協議協定に対する新たな制約があるものの、同盟の存続を認めた。一方で日本での海運に係る競争政策の主要な見直しが行なわれており、国土交通省の支援の下、現在の枠組みが維持されることが期待されている。

しかしながら、主要な国際航路であるマラッカ海峡の航行支援の維持に係る協議に関して、海事法の主要な原則は潜在的な危機に瀕している。同海峡は国連海洋法条約 (UNCLOS) で定義されているように、重要な国際海峡の一つである。

ICS は IMO が他団体とともに主催するマラッカ海峡の安全に関する協議に中心となって参加しており、数十年に亘り日本が行ってきた経済支援を分担する枠組みが必要であるという認識が共有された。ICS としても歓迎するこうした動きの中、中

東航行援助施設サービス (MENAS: ペルシャ湾の航行援助施設整備業者) は、マラッカ海峡の航行援助施設に係る資金協力のため、国際海運業界を代表して貢献する可能性について沿岸国と正式な協議を開始する準備ができていと理解している。これは歓迎されない前例、例えば、重要な国際的水路の通過において個々の船舶とお金を結びつけるような、UNCLOS で定義されている航海自由の原則に対して望ましくない影響となることを避けることになるかと期待される。

セキュリティに関しては、中国は現在独自のサプライチェーン・セキュリティ要件を作成しており、それらの大部分は EU の規則を取り入れているように思われる。(上記要件の) 発表は2008年中の見込み。そのほかでは、オーストラリアが「24時間ルール」の可能性について協議していたが(2007年に ICS とオーストラリア税当局との間で会合開催)、2008年はじめに休止となった。オーストラリアは世界の状況、とくに EU や米国の成り行きをしばらく見守ることを決定した。

より日常的なこととして、2008年始め、ICS は CSG との協議の中でベトナムの貨物税や国際オペレータの商業活動への不当な干渉と思われる THC 設定へのインドネシア政府の介入について懸念を表明した。

2007年の重要な出来事はシンガポールにアジア船主フォーラム (ASF) の常設事務局が設置されたことである。この事務局が、規制事項に関するアジア海運業界の見解を明確に示すことに、より重点を置くことが望まれる。ICS・ISF は、(ICS・ISF と) 共通の各国船主協会をメンバーに持つ欧州船協 (ECSA) と現在享受している同様の関係を ASF と築き上げていくことを望む。

* * * * *

(総務部: 長嶋)

大光丸／大光船舶株式会社



船の主要データ

船 名：大光丸
 船 籍 港：大阪
 総トン数：458トン
 重量トン数：999.41トン
 貨物槽面積：802.023m²
 全 長：59.81m
 型 幅：9.60m
 深 さ：4.30m
 船 種：液体化学薬品ばら積み船
 航海速力：10.5ノット
 資 格：沿海区域

船の生い立ち

当社は2003年日触物流㈱(旧：大光海運㈱)の船舶部が分社独立し、ケミカルタンカー5隻を保有・3隻を傭船して内航運送業を営み、2005年に上野トランステック㈱の資本参加を得て、両社の内航ケミカル船は同社で一元管理されている。同社に対し所有船5隻を定期傭船貸渡し、かつ、日触

物流㈱の貨物を取り次ぐとともに、現在4隻の貸渡業および貨物取次事業を営んでいる。

本船はIMOの設備構造基準の強化および厳しい荷主の安全品質要求に対応した代替建造の一環で、1994年2月に向島造機㈱にて建造された。

本船の特徴

あらゆるケミカル製品を安全(安全運航、安全品質維持)輸送することから、次のような仕様となっています。

- *IMOの船型要件「タイプⅡ」(いわゆるダブルボトム・ダブルハル)を有している。
- *荷役設備(貨物槽、荷役配管、バルブ等)はステンレス製(SUS304)。
- *一般ケミカルタンカーに装備されている貨物槽内の加熱管による貨物の直接加熱装置とは別に、貨物槽を外側から保温する間接加熱装置を装備することで、直接加熱による貨物の化学反応や品質劣化の危険回避に貢献し、運航者や荷主等関係者の高い評価を得ています。

これまでの貨物・航路や現在の活躍状況

～貨物～

竣工以来、“水分・塩分・異物・臭気”等で極めて厳しい安全品質基準が要求される繊維メーカー向け中間原料（エチレングリコール※1）の輸送に従事し、近年においては、洗剤や紙おむつ、また塗料等の中間原料等の一般ケミカル製品の輸送をしています。

これら貨物の安全、安定輸送が一般社会の生活必需品の生産に大きく貢献していると考えています。

※1 ポリエステル繊維原料などに使用

～航路～

ひと月に平均10航海、汎用ケミカルタンカーとして従事する京浜～関門の不定期航路では、貨物が異なることから、ほぼ毎航海タンククリーニングを実施しています。長年培った技術およびノウハウを最大限発揮し、運航者や荷主から受ける品質維持の評価をやりがいとしています。

～管理～

貨物の有害性・危険性等から、海防法※2・安全法（危規則）※3および船員法等による規制遵守は当然のこと、2007年9月には JG 任意 ISM(DOC)

※4 を更に本船を含め順次（SMC）※5 取得し、海陸一体で構築してきたハード、ソフト面の船舶運航管理を「関係者の健康維持・安全運航および環境保護の方針」のもと、同 ISM に整合・統括しています。

※2 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律

※3 船舶安全法に基づく危険物船舶運送及び貯蔵規則（危規則）

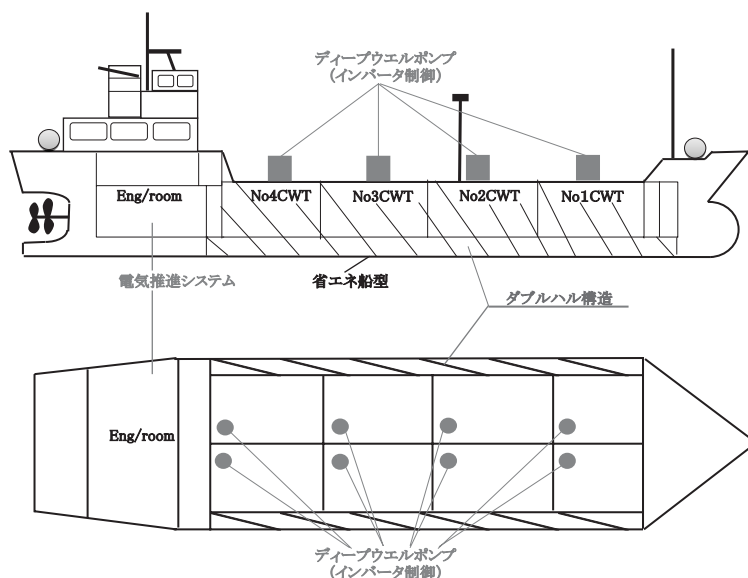
※4 国土交通省発行の任意 ISM コード認定証。海上人命安全条約（SOLAS）条約が適用される船舶（国際航海に従事するなど）および船舶管理会社には ISM コードの目的に沿った安全管理システムが求められ、旗国審査を経て証書を取得する必要があるが、適用外の船舶や管理会社にはその義務はない。しかし、適用外の船舶等においても ISM コードに準拠した認証の取得が近年求められており、これらが「任意ISM」と呼ばれている。

※5 Safety Management Certificate の略。安全管理証書。具体的な船舶運航の手順・緊急時の対応など、SMS（安全管理システム）を文書化した証書。船舶管理者・本船は常時所持していなければならない。

今後の取り組み

～船腹強化計画（電気推進新造船の建造）～

本年12月竣工予定で、所有船1隻を1,000トン積み（1,230m³）電気推進のケミカルタンカーに置き換えます。本船は、上野トランステック(株)の長期傭船保証のもと、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）との共有により建造する SES 船（スーパーエコシップ）で、“使い手と乗り手から



▲電気推進船の特徴

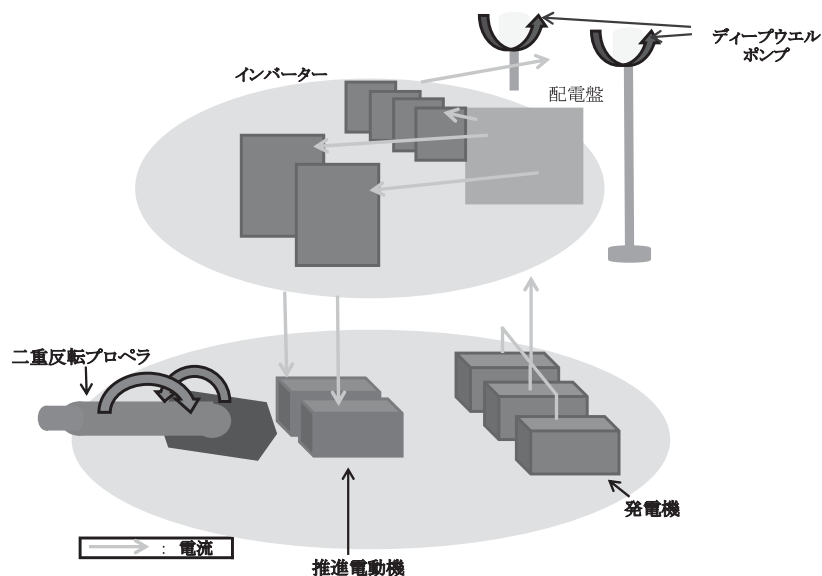
見て動かしやすい船”を目標に当社内（海陸）・運航者・造船所等が三位一体／四位一体となってインバーター制御装置のシンプル化（多重インバーターの採用）等を含め最終仕様検討が完了しています。

主要目 推進システム

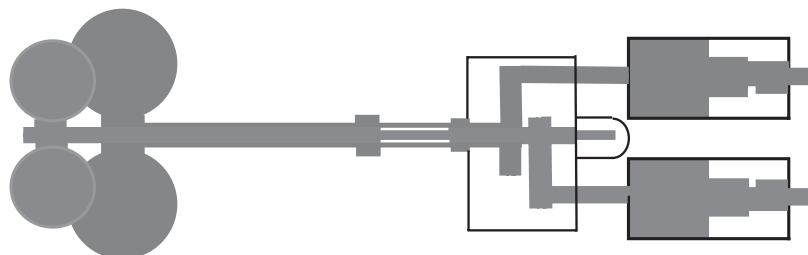
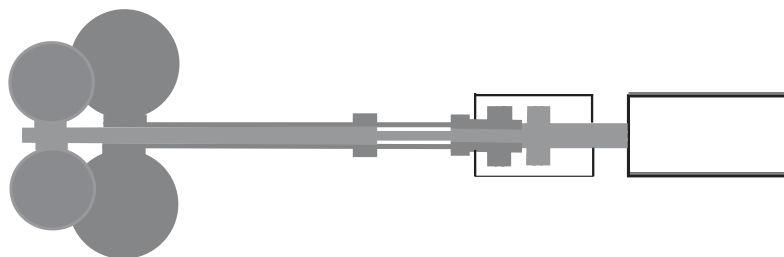
ディーゼル発電機	3 基
インバーター制御装置	2 基
推進用モーター	2 基

二重反転プロペラ	1 基
荷役ポンプ	
デープウェルポンプ	8 台
（インバーター制御）	

以上により、昨今の地球規模で叫ばれている環境保護（NOx・CO₂減）、高騰する燃費改善（燃料消費減）、居住騒音減、操船性向上等を期待しているところです。



▲電気推進システム



▲二重反転プロペラ（CRP）



2008年
8月

海運日誌

1 貿易手続改革プログラム第1回フォローアップ会合が開催され、貿易手続改革プログラムの改定が行われた。

7 当協会は、日本人海技者の人材確保に向けて海事教育機関（東京海洋大学、神戸大学、富山商船高等専門学校、鳥羽商船高等専門学校、弓削商船高等専門学校、広島商船高等専門学校

校、大島商船高等専門学校、海技教育機構（海上技術短期大学校、海上技術学校、海技大学校）との連絡会を設置、連携の強化策について第1回会合を開催し、連携の強化について意見交換した。（下掲写真参照）

20 外国人船員の承認船員の安定確保を目指し、承認制度簡素化等を検討する「承認船員制度等のあり方に関する検討会（座長：加藤俊平・東京理科大学名誉教授）」の第1回会合が開催された。

25 トン数標準税制認定手続等に関する説明会が東京（29日には神戸）にて開催された。（P.26囲み記事参照）。

27 国土交通省は、平成21年度国土交通省関係予算概算要求を発表した。海洋立国の推進に986億円、スーパー中枢港湾の実現に738億円等が盛り込まれた。



▲ 8月7日 海事教育機関との連絡会第1回会合の様様



船協だより

公布法令（8月）

- ⑩ 船舶登記令等の一部を改正する政令（政令第249号、平成20年8月8日公布、平成20年11月30日施行）
- ⑨ 船員法施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第73号、平成20年8月8日公布、平成20年10月1日施行）
- ⑧ 船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部を改正する省令（国土交通省令第74号、平成20年8月8日公布、平成20年9月1日施行）

陳情書・要望書等（8月）

提出日：平成20年8月27日

宛 先：谷垣禎一国土交通大臣

件 名：物流業界の競争力およびグリーン物流推進に関する要望書

要 旨：（社）日本物流団体連合会は、物流業界の競争力強化、また、環境負荷低減型の物流体系構築のため、物流体系のグリーン化の推進および燃料油価格高騰への対応等について、当協会をはじめ関係11団体の連名により、国土交通大臣に対し、支援方要望した。

国際会議の予定（10月）

会議名：IMO 第58回海洋環境保護委員会（MEPC）

日 程：10月6日～10日

場 所：ロンドン

会議名：国際油濁補償基金（IOPCF）

日 程：10月13日～17日

場 所：ロンドン

会議名：IMO 第94回法律委員会（LEG）

日 程：10月20日～24日

場 所：ロンドン

トン数標準税制に関する説明会を開催

トン数標準税制に関する改正海上運送法等が、平成20年7月17日に施行されたが、同税制はわが国にとり初めての制度であるため、当協会は国土交通省海事局の協力を得て、当協会会員をはじめとする海運事業者に対する説明会を東京（8月25日）および神戸（8月29日）において実施した。

何れの説明会も海事局の岡西康博外航課長にご説明いただき、合計で約200人が参加した。

（企画部：宇佐美）



▲説明を行う岡西康博・海事局外航課長



▲会場の様子

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 8 月	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	6,451	357	3.7	4.5
6	7,154	7,035	119	▲ 1.8	16.5
7	7,629	7,543	86	8.0	18.2

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 9 月	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
7	106.81	104.79	108.10
8	109.28	107.55	110.30

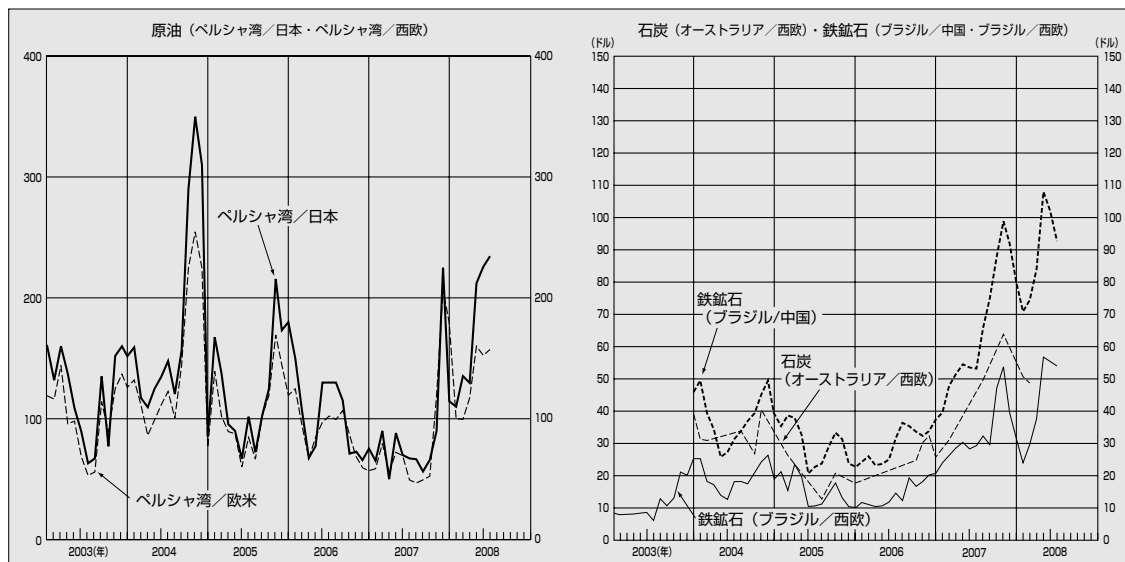
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分		航 海 用 船									定 期 用 船		
		合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
石 炭	穀 物				砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他	Trip	Period		
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	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
	7	8,781	0	8,781	1,385	136	0	7,208	52	0	0	25,365	7,643
	8	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341

(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	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	226.00	165.00	97.50	70.00	70.00	50.00	152.50	130.00
7	130.00	91.00	67.50	56.00	234.00	193.75	102.50	80.00	50.00	42.50	157.50	95.00
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		

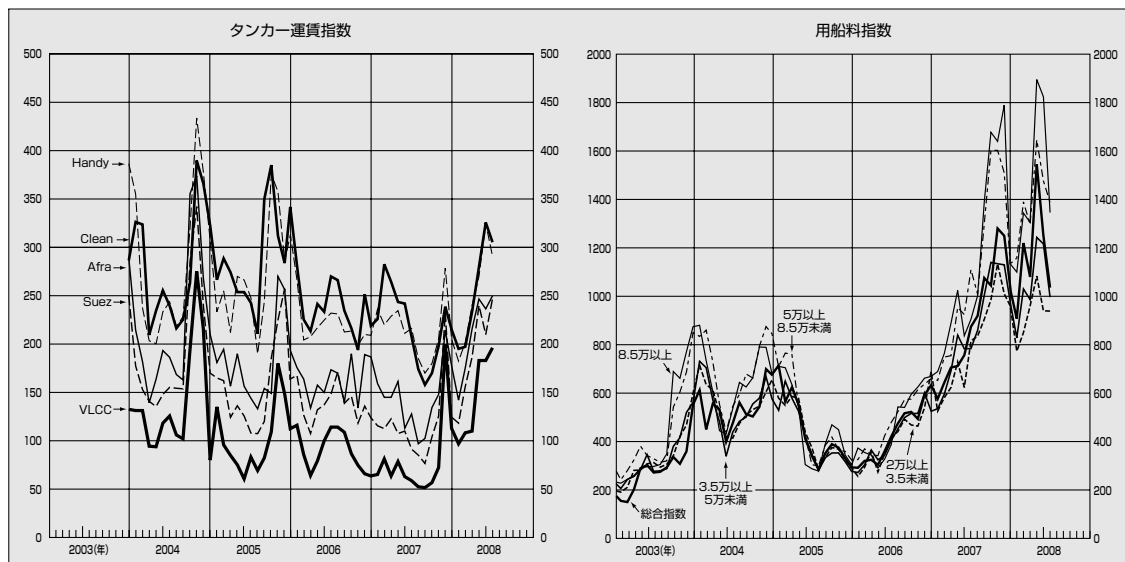
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	102.00	83.50	29.10	28.60	—	
7	—		—		53.50	27.50	92.75	82.00	30.00	24.10	54.00	40.00
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	182	239	247	271	279
6	100	138	149	225	233	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326
7	114	148	173	232	271	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305
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					

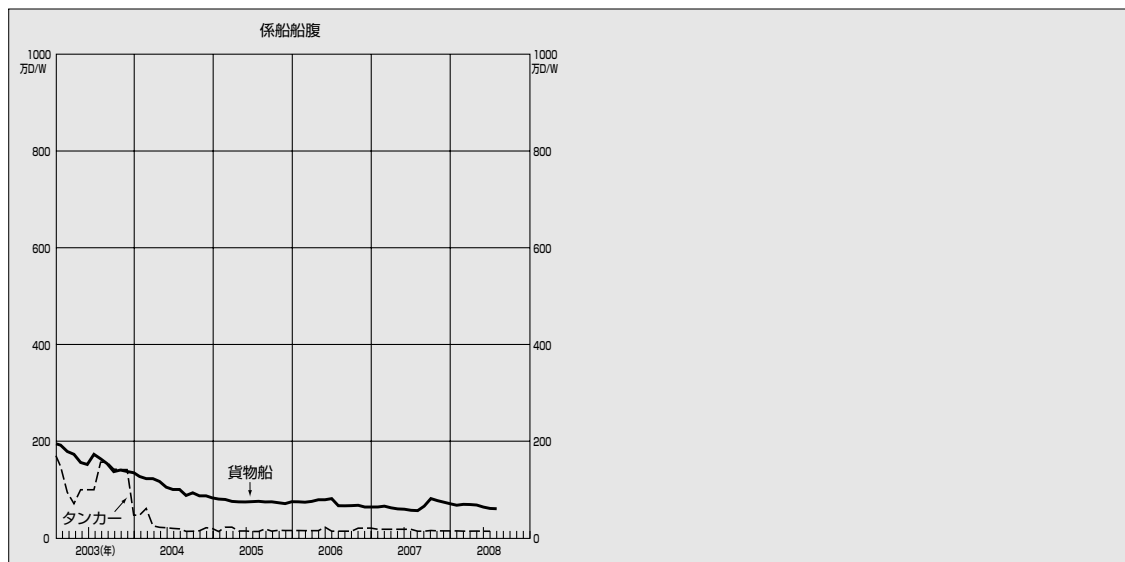
(注) ①[Lloyd's Shipping Economist]による。②タンカー運賃はワルドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり(～2003) ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ④VLCC:20万トン以上 ⑤Suez:12～20万トン ⑥Afra:7～12万トン ⑦Handy:2.5～7万トン ⑧Clean:全船型

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	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	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	1,875	1,083	1,242	1,646	1,896	1,544	11,771
6	412	2,586	359	2,739	759	5,672	0	941	1,217	1,478	1,823	1,250	9,428
7	342	2,307	421	3,191	875	6,601	929	939	997	1,388	1,346	1,036	8,737
8	285	2,169	475	3,672	920	7,289							7,543
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	163	595	615	38	103	148
8	152	650	680	32	102	151	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146
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

残暑厳しい中でこの原稿を書いているのだが、蒸し暑さを和らげるためにも、この雑感が読まれるであろう9月末の頃を思い浮かべてみたい。その頃は本格的な秋の気候へ変わり始め、朝夕の冷え込みが徐々に厳しくなっていることだろう。そんな冷気に触れて身震いすると、同じように身震いするほどのある緊張感が思い出される。

私は学生時代、陸上競技部に所属しており長距離を専門種目としていた。大学で長距離と言えば多くの人が箱根駅伝を思い浮かべるだろう。箱根駅伝は関東の学生陸上競技の長距離競技における最大のイベントであるにとどまらず、正月の風物詩の一つとも言えるほどに注目を集めるものとなっている。私は箱根駅伝には出場できなかったが、その予選会には母校のチームの一員として出場していた。

箱根駅伝予選会は、毎年10月下旬に立川－昭和記念公園で開催され、前年の箱根駅伝で10位以内に入り翌年の出場権を獲得した大学を除いた、箱根駅伝への出場を目指す大学が参加する。箱根駅伝への注目度の高まりとともに、その出場権を争う予選会のレベルも上昇し、厳しさを増している。その中で、在学中に母校の予選会での歴代最高順位を記録することができたのだが、その順位は26位。当時で6位、現在は9位までの箱根駅伝本大会への出場権獲得は望むべくもなかったことは予めわかっておく。

前置きが長くなってしまったが、冒頭の冷気に

身震いする頃は、箱根駅伝予選会まで1ヶ月を切って練習は最終調整に入り、残る日々の少なさに緊張が高まり始める頃でもある。我が母校のような弱小チームでも、予選会はその順位で関東の中での位置がわかる、いわば関東大会として年間で最も重視しており、他の大会にはない緊張感を持って臨んでいた。

下級生の時は先輩の真剣な面持ちに自らの果たさなければならない責任を実感し、上級生になれば、押し潰されそうな重圧のなかにも後輩を励まし叱咤する側に回る。またどの立場にあっても、1年間を費やした練習の成果としての順位が、予選会のレースを走る僅か1時間あまりの間に全て決まってしまう事の恐ろしさは変わらなかった。その心情を言葉にするのは難しいが、涙が出そうなほどの切迫感、いても立ってもいられないような焦燥感、それでいて何か沸き立つような高揚感などが入り交じった感じとでも言えばよいだろうか。そんな何とも言えない心持ちのなかで予選会の日が近づいていくのである。

その舞台から遠ざかって今年で8年になるが、これまでも毎年のように中秋の冷気から往時の緊張感を思い出してきた。今年も身震いとともにそれを思い出し、秋深まる頃には昭和記念公園へ後輩達の応援に行くことになるのだろう。

飯野海運株式会社 総務グループ
広報・IR室 伊藤 夏彦

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

「せんきょう」購読者の皆様は、DVD「日本の海運」をすでにご覧になれたことと思います。(→まだの方は大至急ご連絡下さいませ。) 去年(平成19年)3月にできあがり、いろいろな場で広報、配布につとめた結果、最初に用意した1万本があつという間になくなり、現在まで増刷に増刷をかさねるほどの大人気ぶり。すでに8万本突破とのこと。

先日、こんなことがありました。
某新聞に外航海運についての紹介記事が掲載されるというので、そこに“DVD プレゼント”を載せてもらったところ大盛況。翌日から大量のメールと葉書で山がモリモリ出来上がってしまいました。海運(船)関係に感心をもたれた方がこんなにもいらしたのかと、ちょっとびっくりしました。(無料プレゼントというのがミソだったのかも…)

ところで、海運ニュースでもちょっとふれておりますが、現在、内航、外航ともに優秀な船員(海技士)の確保・育成が急務となっております。このDVDがきっかけをつくり少しでも役にたつように！と願いつつ、送付宛名書きのお手伝いに精を出す日々が続いております。(YH)

せんきょう9月号 No. 578 (Vol. 49 No. 6)

発行●平成20年9月20日

創刊●昭和35年8月10日

発行所●社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部(広報))

編集・発行人●井上 晃

製作●株式会社タイヨグラフィック

定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

