

せんきょう

2008
11
No.580

巻 頭 言

随想
『安全・安心』

日本船主協会 常任理事
三光汽船株式会社 代表取締役社長
松井 毅

SHIPPING FLASH

アデン湾の海賊問題に関して国土交通大臣へ要望

Contents

巻 頭 言 1

随想『安全・安心』

日本船主協会 常任理事 三光汽船株式会社 代表取締役社長 / 松井 毅

Shipping FLASH 2

アデン湾の海賊問題に関して国土交通大臣へ要望

海運ニュース 4

1. 改正BCコードが最終化

IMO第13回危険物・ばら積み・コンテナ小委員会(DSC13)の審議模様

2. MARPOL条約附属書VI改正案が採択される

IMO第58回海洋環境保護委員会(MEPC58)の模様について

3. HNS条約改正、外交会議は2010年に開催

IMO第94回法律委員会(LEG)の模様

4. 条約の批准に向けた動きに弾み

海事労働条約旗国ガイドライン採択三者専門家会合の結果

5. アデン湾における海賊問題

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)第15回中間会合の模様

1. パリMOU・東京MOUともに拘留船舶が若干増える

2007年のポートステートコントロール実施状況

囲み記事 21

外航海運に起因するGHG削減可能性調査を実施 IMO60周年記念「国際海事専門家会合」の開催

寄 稿 22

信用収縮の背景 —銀行の視点で考える船主の対応—

東京スター銀行トランスポートेशनファイナンス、
デリバティブズ&フォレックスグループ グループ統括 / 木原 知己 氏

囲み記事 24

船舶特償の延長・恒久化、海賊対策などに関する決議を採択 —海事振興連盟「平成20年度通常総会」の模様—

第12回 海運セミナー① 25

「我が国のエアライン・パイロットの需給動向について」

(財)航空運輸技術研究センター 専務理事 / 谷 寧久 氏

海運日誌(10月) 31

編集雑感 37

船協だより 32

編集後記 37

海運統計 33

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

キッズ
コーナーも
あります!

随想『安全・安心』

日本船主協会 常任理事
三光汽船株式会社 代表取締役社長 / 松井 毅



このところ「安全」と言う言葉の響きが一段と大きくなり、この二文字がマスコミに登場しない日はないのではないかな。

特に食品偽装が後を絶たず、暮らしの安全・安心が置き去りにされ、食への不安の声が日増しに高まっているご時世である。

かつての日本は、安全と治安の良さが世界で最も優れていると称賛されたのに、今やそれも神話的となり、瓦解し始めている。

目に見えない何かが、日本人の心の中にあった貴重な何かが忘れ去られ、崩れようとしているのではないだろうか。

また、食に関することだけではなく、作業現場における安全も然りである。

安全と健康は、人間古来よりの願いであるが、多くの作業現場で数多く事故が起きており、安全確保の

ために懸命な努力を積み重ねても、不幸は後を絶たないでいる。

人間は安全を実現し確保するために、数多くのノウハウを蓄積しそれを理論化して、技術を創り出し実行してきたが、未だに事故撲滅に至っていない。また、事故の原因の多くが、ヒューマンエラーであると言うのも、誠もって悲しい事態である。

事故撲滅の理想は、機械を誤りなく、故障しないように設計・製造し、それを使う人間は教育・訓練で間違いない操作を身に付けければ良いと言うことになるが、言うは易し行うは難しである。人間が造った機械は絶対壊れることはなく、それを操作する人間が絶対にミスをしないうにするとするのは、現実には極めて困難なことでしょう。

「機械は故障し、人間は間違いを犯すものである」と言う大前提に立って安全を確保する必要がある。

ならばフェイルセーフ設計とかフルプルーフというフィードフォワードの対処方法を費用と効果を考えながら積極的に対応し、事故災害ゼロに向かって、ひたすら懸命な努力と精進を継続する。これ以外に道はないように思う。日頃から機械の安全確保と機能の熟知修練が、一段と必要とされるのではないだろうか。



November
2008
Shipping
FLASH

アデン湾の海賊問題 に関して国土交通大 臣へ要望

アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している状況に鑑み(本誌2008年10月号P.7参照)、10月10日、当協会前川弘幸会長は、金子一義国土交通大臣と面会し、アデン湾における海賊問題に関して要望書を提出した。

当該海域を航行する船舶においては、海賊に乗り込まれないよう可能な限りの対策を施しているものの、民間による自助努力には限界があり、日本の経済活動・国民生活を支える物資の安定輸送のためにも、わが国政府としても海賊防止のための対策を早急に講じるべきことなどを要望した。

なお、10月開催の臨時国会において、ソマリア沖海賊の対策として、麻生太郎首相より、海上自衛隊の艦船を派遣するための新法について検討するとの意向が表明された。

(海務部:斎藤)

国土交通大臣・海洋政策担当大臣
金子 一義 殿

船主海第138号
2008年10月10日
社団法人 日本船主協会
会長 前川 弘幸

アデン湾における海賊事件への対応の強化について

日頃、海運業界の発展に格段のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、ご既承のとおり、アデン湾では武装した海賊が商船を襲撃する事件が頻発しており、2008年1月から9月の間だけでも79隻の船舶がこの海域で被害に遭っております。

これらの事件を見ますと、海賊が船舶を乗っ取り、乗組員を人質として身代金を要求するという事件が22件も含まれており、事件の凶悪化が顕著になっていると言えます。

また、日本の企業が関係する船は7隻が襲撃されており、うち2隻の船舶が乗っ取られ、乗組員が拉致されました。

当協会と致しましては、海賊事件に関連する有益な情報を会員会社に対して提供するとともに、事件が発生した際には逐次周知するなどの注意喚起に努めてまいりました。

一方、各船社においても、船舶が同海域を航行する際には、有志連合軍の軍艦等により監視が強化された安全回廊のように比較的安全と言われているイエメンの沿岸30から40マイル沖の航行を指示したり、英国海軍の情報収集機関(UKMTO)が運用する位置通報制度へ参加するなど、可能な限りの対策を講じておりますが、これら自助努力では限界があり、依然として事件は後を絶ちません。

欧州とアジアを結ぶ海上輸送の要衝であるこの海域の状況はさらに悪化していると言わざるを得ず、早急に具体的かつ有効な対策を施す必要があり、これが後手に回った場合、日本関係船の安全、ひいては我が国経済や国民生活に必要な物資の安定輸送に大きな影響を及ぼしかねないと懸念いたしております。

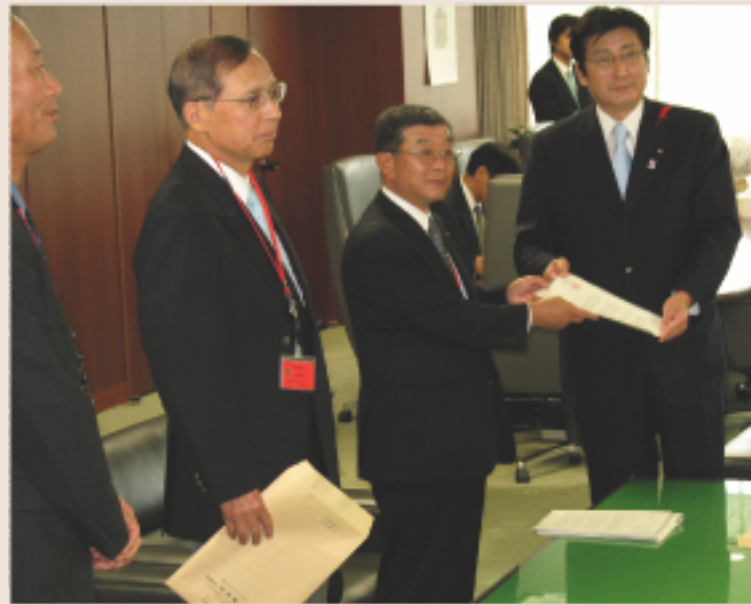
当協会は、本年4月に日本籍タンカーが同海域において海賊に襲撃された際に、貴省に対して日本関係船の安全確保に関する情報提供ならびに関係各国との連携強化を要望させていただいておりますが、上記状況をご勘案いただき、日本関係船の安全確保のため、国際条約を踏まえたわが国法制度の整備や関係各国との連携を含め、海賊行為を防止するより効果的かつ具体的な対策を図っていただきたく、何卒お願い申し上げます。

以上

別 添

日本政府に対する具体的な要望事項

- ① アデン湾の監視・取り締まり体制が確立されるよう、有志連合軍等の活動強化について国連を通じて働きかけ、日本としてもこれに貢献すること
- ② アデン湾における警備強化について、イエメン等周辺国（警備艇の増強、海賊センターの設置等）および関係国の活動（EU各国の海軍による定期巡回航行の提案等）に対して、日本としてもこれを協力・支援すること
- ③ 現地事情の把握、情報収集活動を積極的に行うこと
- ④ 日本の経済活動を支える貿易物資の輸送の確保および日本関係船舶の安全確保のため、わが国政府・関係者の総力を挙げて取り組むこと



要望書を手渡す前川弘幸当協会会長（右から二人目）

<国連安全保障理事会 決議 第1838号>2008年10月7日採択

海賊行為の鎮圧のため、ソマリア沖の公海およびその上空において必要な取り組みが実施できるように、各国政府に艦船と航空機による展開を要請する。

日本船主協会の対応

- ① 「アデン湾航行安全対策本部」を設置し、関係者間の情報共有化および必要な対策の検討・実施
- ② 現地事情の把握、船舶安全に資する情報の収集・提供および注意喚起
- ③ 新テロ特措法の延長支持を表明（9月12日）
（防衛省による広報ビデオの作成に協力）
- ④ 日本関係船舶の安全確保への対策についての関係省庁への働きかけ
- ⑤ 国際的な海運業界との協調を通じての国際社会への働きかけ
- ⑥ マスコミ等を通じわが国経済における重要性をアピール

各社の対応

- ① 有志連合軍により設定された「安全回廊」の航行（イエメンの30～40マイル沖）
- ② UKMT0（英国海軍の情報収集機関）が運用する位置通報制度への参加と有志連合軍への通報など連絡網の確立
- ③ 施錠、見張りの増強、追跡された際のジグザグ航行、増速、警報装置の使用、航海計画の変更等、安全対策の実施
- ④ 船舶の保安計画の策定・更新、情報伝達訓練の実施等

改正BCコードが最終化

IMO第13回危険物・ばら積み・コンテナ小委員会(DSC13)の審議模様

国際海事機関(IMO)の 第13回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC13)が、2008年9月22日から26日までの間、ロンドンにおいて開催され、BCコード(固体ばら積み貨物の安全実施規則)の改正、IMDGコード(国際海上危険物規程)の改正およびコンテナ固縛時の安全作業環境などに関する審議が行なわれた。

主な審議概要は以下のとおりである。

1. BCコードの改正

2004年5月の第78回海上安全委員会(MSC78)において、BCコードは2011年1月1日より強制化することが合意されており、同コードの内容の見直し作業が進められていた。なお、同コードの名称は「国際海上固体ばら積み貨物規則」(International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code) とすることが同意されている。

当初は、昨年のDSC12において最終化されることとなっていたが、全ての審議が終了しなかったことから、今次会合でも引き続き検討が行われた。今回の最終化されたBCコード改訂案はMSC85に提出され、採択されることとなっている。

1 石炭および褐炭(ブリケット)の運送要件の見直し

① 日本提案の取り下げ

現行BCコードには、石炭の積み付けに関して「船長は、石炭が高温の場所に隣接して積み付けられることのないようにすること」との隔離要件があり、また「高温の場所」(hot areas) の定義が不明確なことから、PSCを行う諸外国の判断によって指摘される恐れがあった。よって、日本より「自己発熱性(Self-heating)」のある石炭のみ機関室および加熱された燃料タンクに隣接して積載できない」との修正提案を今次会合に提出していたが、本提案が合意された場合でも積み付けに制限を受ける石炭が予想より多く、わが国の安定的な石炭供給に大きな影響を与えることが判明したため、事前に提案を取り下げていた。

会合において、日本より提案を取り下げた理由について説明を行い、また、日本は石炭の安全輸送と石炭の安定供給を確保するため、石炭安全輸送の調査研究を開始し、"hot areas" の解釈案を含む石炭安全輸送に関する提案文書をDSC14またはDSC15に提出することを宣言した。

② 電気設備の防爆要件の見直し

石炭および褐炭の運送要件には「石炭を積載した船倉に隣接する区画(space)の電気設備は防爆型にすること」との要件があり、一方、機関室には防爆型ではない電気設備があるとの問題があった。そのため、船倉との間がガスタイトの隔壁で仕切られた機関室には、電気設備の防爆要件を適用しないよう当該要件が修正された。

2 成型された硫黄の分類

硫黄はIMDGコードでは危険物となっているが、特定の形に成型されたものは非危険物となっている。しかしながら、BCコードでは、特定の形に成型された硫黄についても、危険物として運送することとなっており、IMDGコードとの間に齟齬が生じていた。そのため、特定の形に成型された硫黄を非危険物の新規物質として新たにBCコードに取り入れるべく審議され、グループC(液化および化学的危険性を有しない物質)として、新たに運送要件へ取り入ることが合意された。

③ 還元鉄(Direct Reduced Iron : DRI)

現行BCコードでは、DRI (A)(熱間成型されたブリケット) とDRI (B)(冷間成型されたブリケット)は運送要件が規定されているが、粉状等のDRIについては規定がなく、これまでに粉状のDRIの運送中に事故が発生していた。

そのためDSC小委員会では、DRIに関する通信作業部会(CG)を設置し、新たに正式名称をDRI (C)として取り入れ、他のDRIと同様に個別の運送要件として新たに取り入れられることとなった。

- DRI(A)： 航海中は自然通風、あるいは機械通風
- DRI(B)： 航海中は不活性ガス(イナートガス)で満たす
- DRI(C)： 航海中は不活性ガス(イナートガス)で満たす

なお、DRI(C)については、イナートリングによる運送を要求することで合意されたものの、一方で機械通風による運送に関するDSC/Circularも作成する方向で、非公式のCGを設置して更に検討することとなった。

④ IMSBCコードの改正方法

事務局よりIMSBCコードの改正を2年間隔とする提案があり、4年間隔で良いとの意見もあったが、審議の結果、2年間隔で改正することが合意された。

⑤ PULP WOOD TIMBERおよび"hot area"に関する非公式CGの設置

PULP WOOD TIMBERの個別運送要件については、審議する時間がなかったことから、CGを設置して引き続き検討することとなった。また、石炭の運送要件の改正に関連して、"hot areas" の定義も検討する必要がある、この検討も同CGで実施されることとなった。なお、コーディネーターは我が国(海上技術安全研究所 太田氏)が引き受けている。

2. コンテナ固縛時の安全作業環境の整備:CSS コードの改正

適切な落下防止設備や十分な作業スペースの不備などにより、コンテナ固縛時における作業員の事故が多発していることから、コンテナ固縛時の安全な作業環境に関する検討が2005年のDSC10より引き続き行われている。

前回会合(DSC12)では「貨物固定マニュアル(Cargo Securing Manual : CSM)策定のための指針」に落下防止設備、照明、通路などの情報を盛り込んだCargo Safe Access Plan(CSAP)を新たに第5章として追加することが原則合意されている。

新しい第5章では、CSAPに関する具体的な要件は「貨物の積付と固定に関する安全実施基準」(CSSコード)のNew ANNEX 14(コンテナ固縛時の安全な作業環境に関する指針)に拠ることとされているため、今次会合においてこれを最終化した上で、上記のCSAPに関するCSM策定のための指針案とともに次回MSCに送付することが予定されていた。

改定案は新造コンテナ船への適用をベースに検討が行われたが、現存船でも一部対応できる部分についても対象とすることとなったため、それぞれの指針案を盛り込んだところ、強制適用すべき対象船(新造コンテナ船のみ、現存コンテナ船、あるいはコンテナを積載するコンテナ船以外の船舶にも適用)が不明瞭となり、また適用日が明確に規定されていないことなど、多くの問題が残された。その結果、本件は作業完了年を2010年に延期するようMSCに要請するとともに、次回のDSC14において引き続き検討することとなった。

3. 国連海上危険物規程(IMDGコード)および追補の改正

① SOLASおよび2000HSCコードにおける個品危険物の運送に関する要件の適用

SOLAS第II-2/19規則および2000HSCコード第7章の脚注に関して、説明不足や誤った解釈を招く恐れがあることが指摘され、それぞれ追記、および修正されることとなった。

② IMDGコードの全文をIMOウェブサイトから無料でダウンロードすることが出来るようにすべきかどうかの検討が行われ、無料ダウンロードによる販売量減少が技術協力活動の原資の減少に繋がり長期的にはデメリットとなるとの意見もあったが、原則合意され、検討結果がMSCに報告されることとなった。

③ 個別の提案について

IMDGコードおよび関連規定への追加提案や改正提案が提出され、その審議が行われた。

- ① コンテナ内消火システムに関する提案が検討されたが、システムが確立されておらず、結論を出すには時期早尚であり、費用対効果に疑問がある等の意見が出され、これら検討結果を防火小委員会(FP)に報告することとし、DSCでは検討を行わないこととなった。
- ② IMDGコードに各港の気象条件の表を追加する提案があったが、コードの表への採り入れの困難性や、情報の正確性に問題があるとの指摘があり、今次会合での検討結果を踏まえDSC14に修正提案を行うよう要請された。
- ③ 貨物輸送ユニットへの正式品名の表示に関し、その文字の高さを65mm以上とする規定を追加する提案については、原則合意された。
- ④ クラス1の物質を積載した同一船舶での極めて引火性の高い物質の運送禁止に関する規定を改正すべきとする提案については、原則合意された。
- ⑤ IMDGコードに追跡・監視装置に関する安全要件を新たに規定する提案があり、原則合意された。これに関連して、追跡・監視装置以外の装置にも適用される安全要件の導入が必要との指摘があり、他の装置への適用範囲の拡大について検討されることとなった。

④ 個品危険物の輸送書類要件の見直し

個品危険物の輸送書類要件を明確化するためにSOLAS条約を改正する提案があり、SOLAS条約とIMDGコードとの齟齬をなくすためにはコードを改正すべきであるとの指摘や、輸送書類に関する全ての要件をIMDGコードの規定に委ねることは要件の改正を容易にすることに繋がり支持できないとの意見もあったが、本提案を支持する国が多かったことから、これを原則合意された。また、MARPOL条約附属書IIIに規定された輸送文書に関する要件の改正についての検討も行うこととなった。

(海務部:松田)

MARPOL条約附属書VI改正案が採択される

IMO第58回海洋環境保護委員会 (MEPC58) の模様について

国際海事機関(IMO)の第58回海洋環境保護委員会(MEPC58)が、2008年10月6日から10日まで、ロンドンにおいて開催され、船舶からの大気汚染防止に関する海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書VIの改正、国際海運における温室効果ガス対策、およびシップリサイクル等に関する審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

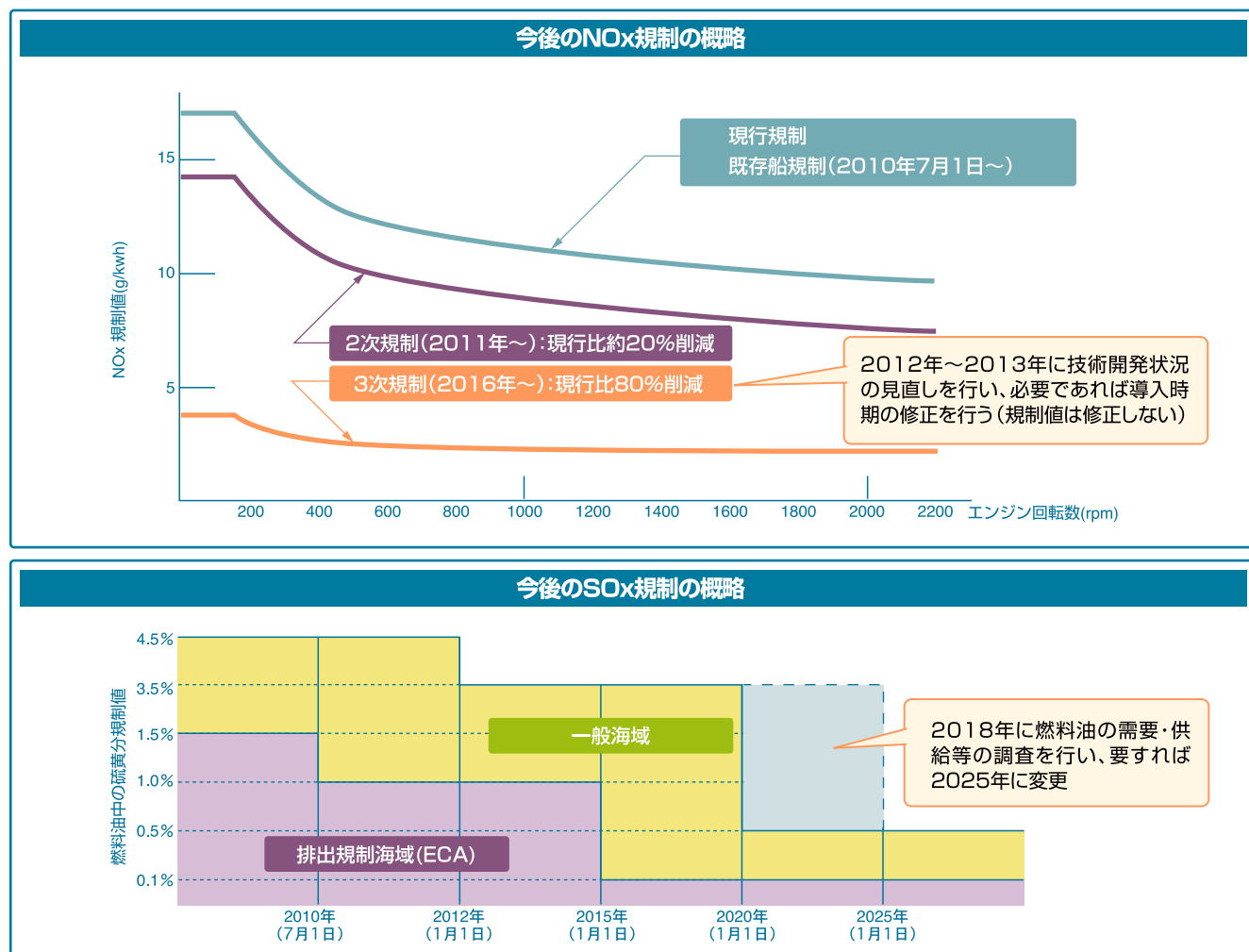
1. MARPOL条約附属書VIの改正について

現在、船舶の排ガスに起因する大気汚染の防止については、MARPOL条約附属書VIにおいて、窒素酸化物(NOx)

および硫黄酸化物(SOx)等に関する規定が定められている。同附属書VIは2005年5月に発効したが、同年7月に開催されたMEPC53において、一層の環境負荷低減の必要性が認識されたことから、現行の規制を強化する方向で検討が開始された。その後、ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)における技術的検討が終了し、2010年3月1日に発効となる同附属書の改正案がMEPC57(本年4月)において承認されており、今次会合での採択が要請されていた。

今次会合に先立ち、わが国は、改正条約の実施に必要ないくつかのガイドラインは今後検討されるため、これらガイドラインの最終化・採択が行われた後に改正条約が発効されるべきとし、発効日を2010年3月1日から2010年7月1日にすべき旨の提案を提出していた。

今次会合において同改正案の採択について審議が行われた結果、発効日に関するわが国の提案が合意された上で、同案が採択された。なお、改正附属書VIの概要は以下のとおりである(詳細は本誌2008年4月号P.5参照)。



2. 国際海運における温室効果ガス(GHG)削減対策について

国連気候変動枠組み条約(UNFCCC)の京都議定書においては、GHG排出削減義務を附属書Iに掲げる先進国のみに課しているが、国際海運からのGHG抑制についてはIMOにおいてこれを追求することとされている。現在、IMOにおいては、国際海運からのGHG削減に向け、船舶のエネルギー効率改善等の技術的な手法、減速航行等の運航上の手法、および燃料油課金や排出量取引等の経済的な手法について検討が行われている。また、MEPC57および第1回GHG中間会合(本年6月)においては、実海域の要素を考慮に入れた新造船の燃費効率を評価する指標(CO₂排出設計指標)をわが国から提案し、その策定が合意されていた。

今次会合においては、IMOにおけるGHG削減対策に関する原則、および設計指標等を最終化すること等について、概要以下のとおり審議が行われた。

1 GHGに関する調査について

IMOでは、国際海運に起因するGHGに関するスタディを2000年に実施しているが、統計値が古くなっている等の理由から、同スタディを更新する作業が行われている。同作業は、世界の海事関係研究機関および大学等の11組織からなる"国際コンソーシアム"によって実施されており、同コンソーシアムにはわが国より海上技術安全研究所および海洋政策研究財団が参画している。

今次会合において、同調査の中間報告(フェーズ1)が行われ、2007年における国際海運からのCO₂排出量は8.43億トン(地球全体のCO₂排出量の約3%)と見込まれること等の報告が行われた。

また、本件に関する今後のIMOの作業に対し、わが国より、日本船主協会(当協会)から10万ドルを支援することを表明したところ、MEPC議長より謝辞が述べられた。

2 IMOにおけるGHG削減対策に関する原則

MEPC57において合意された「国際海運におけるGHG排出削減対策」に関する9原則に関し、中国、インド、ブラジル等は、その第2項「いかなる規則も抜け道を防ぐため、拘束力を有し全ての旗国に平等に適用されること」がNUFCCCで定める「共通だが差異ある責任」の原則に反するとして、保留の立場を表明していた。

今次会合においても、中国、インド、ブラジル、南アフリカ、サウジアラビア等のUNFCCCの非附属書I国を中心とする23カ国は、UNFCCCにおける「共通だが差異ある責任;Common but differentiated responsibilities(CBDR)」を支持し、船舶に対するいかなる強制的なGHG削減策もUNFCCCの附属書I国の先進国にのみ適用されるべきとの立場等を表明した。また、わが国、英国、米国、ドイツ等のUNFCCC附属書I国を中心とする20カ国は、IMOの原則である「非差別適用;No More Favourable Treatment(NFT)」を支持し、IMOのGHG削減策は旗国に依らず全ての船舶に適用されるべきであること、および世界の商船隊の4分の3はUNFCCCの非附属書I国を旗国としており、いかなるGHG削減策も附属書I国を旗国とする船舶のみで実施しても効果が無いことを強調した。しかしながら、本件に関する結論を得ることはできなかったことから、次回会合以降も引き続き審議されることとなった。

3 CO₂排出設計指標(Design Index)

設計指標の計算方法に関する暫定ガイドラインが纏まり、同ガイドラインの設計指標を試行することが承認された。また、同指標の名称については、「エネルギー効率設計指標(Energy Efficiency Design Index)」とすることが合意された。

設計指標に関し、わが国は、同指標は実海域での性能が正しく評価される指標にすべきとの考えから、実海域での速力を反映する修正係数を提案していたが、その必要性が合意され算出式に盛り込まれた。なお、同係数の算出方法については更なる検討が必要であるとされ、今後ガイドライン等を整備していくこととなった。

4 運航指標(Operational Index)の暫定ガイドラインの見直し

現在、2005年7月に承認されている運航指標に関する暫定ガイドラインの見直し作業が行われているが、今次会合において最終化することはできず、MEPC59での作業終了を目標に引き続き検討されることとなった。

なお、運航指標については、強制化するものではなくボランタリーベースで運用していくことが第1回中間会合において合意されているが、今次会合においてもその方針が確認された。また、設計指標と同様に、運航指標の名称を「エネルギー効率運航指標(Energy Efficiency Operational Index)」とすることが合意された。

5 経済的手法について

GHG排出削減対策の一つとして、燃料油課金や排出権取引制度等の経済的手法について継続審議されているが、今次会合においては設計指標等の技術的な審議が優先されたことから、具体的な審議は行われず、MEPC59において詳細に議論されることが合意された。

⑥ ベストプラクティス(ボランタリーのCO₂削減策)について

"燃料効率改善のためのベストプラクティス"に関する指針案の内容が纏まり、その使用方法等について、MEPC59において審議されることとなった。

⑦ 第2回中間会合開催について

GHG削減対策の審議を加速するため、第2回中間会合を2009年3月9日～13日に開催し、今次会合にて承認された設計指標のガイドラインの試行結果を踏まえた見直し等について審議することが合意された。

3. シップリサイクル関連

シップリサイクル条約案については、MEPC58に先立ち、2008年9月30日から10月3日までの間、ロンドンIMO本部にて第4回シップリサイクル作業部会中間会合(ISRWG4=4th Intercessional Ship Recycle Working Group)が開催され、前回MEPC57(2008年4月開催)で審議未了となっていた事項について審議が行われた。その後、MEPC58において、ドラフティング・グループが設置され、条文について最終的な検討が行われた結果、発効要件などごく一部を除き合意に達し、承認された。

主な審議結果の概要は次の通りである。

① 発効要件

MEPC57において、わが国より、条約の発効要件として、締約国数と船腹量とともに解撤能力の要素を加えたものとするよう提案を行っていたが、時間的制約のためにISRWG4で審議を行うこととされた。

また今次会合では、インドより解撤能力の算出方法に関する別提案がなされた。

審議の結果、日本提案をベースに締約国数と船腹量に解撤能力の要素を加えた発効要件とする方向となったが、条文案や具体的な数値、算出方法等については合意に至らず、2009年5月に開催される外交会議でさらに審議を行うこととなった。

② 最終検査前のリサイクル国政府によるリサイクル計画の承認

デンマークより、シップリサイクル計画(SRP=Ship Recycle Plan)は最終検査より前にリサイクル国の承認を受けなければならない、また、その承認方法について、[14日]以内にリサイクル国からの異議通告が無い場合、承認されたものとみなすとするタシット方式が提案された。

審議の結果、SRPはリサイクル国による事前承認が原則(=エクスプリシット方式)だが、14日以内にリサイクル国から文書による反対の表明が無ければ承認されたものとみなす(=タシット方式)こととなった。

また、上記規定に関わらず、リサイクル国は自国の特定のリサイクル施設についてSRPの承認手続きを免除することができるとの規定も設けられた。

なお、SRPの承認後、旗国による最終検査においてSRPの検証が行われることとなった。

③ インベントリ作成ガイドライン案等

従前より、日本・ドイツ共同でインベントリ*作成ガイドライン案およびリサイクル施設に関するガイドライン案が作成されていたが、今次会合では、実際にインベントリ作成トライアルを行った結果を反映させた修正案の提案を行った。

審議の結果、両ガイドライン案についてはMEPC59での最終化を目指して、事前にコレスポndenシス・グループ(メール等を利用して審議を行うグループ)を設置して検討を行うこととなり、同グループのリーダーを、わが国国交省海事局安全基準課の大坪国際基準調整官が務めることとなった。

* インベントリ:船舶に存在する有害物質の一覧表

4 新たな有害物質の追加

デンマークより、条約の附録IおよびIIに3種類の新たな有害物質を追加するよう提案がなされたが、審議の結果、これらの追加については2009年7月のMEPC59において再検討することになった。

国交省によれば、同物質が追加された場合、船舶における含有について過去に遡って情報を得ることが困難としている。一方で、同物質にはストックホルム条約(残留性有機汚染物質に関する条約)において近々使用禁止とされる予定のものもあるため、この影響でリサイクル条約に追加される可能性がある。この場合、現存船インベントリの作成に支障をきたす懸念があるため、今後の検討状況を注視する必要がある。

5 今後のスケジュール

- 2009年5月11日～15日:条約採択外交会議(於:香港)
- 2009年7月13日～17日:MEPC59(関連ガイドラインの審議および採択)

4. バラスト水管理条約関連

審議に先立ち、現在の条約批准状況について、フランスとリベリアが批准したため16カ国となり、船腹量は14.24%であることが、IMO事務局より報告された。**(発行要件は30カ国以上の批准、かつ、合計商船船腹量が世界の35%以上)**

1 バラスト水のサンプリングに関するガイドライン

バラスト水管理条約においては、詳細な要件は14項目のガイドラインによって規定することになっており、現在までに13のガイドラインが採択されていた。今次会合において「バラスト水のサンプリングに関するガイドライン(G2)」が合意されたことにより、14全てのガイドラインが作成された。

2 バラスト水処理システムの情報報告制度

バラスト水処理システムの開発状況をIMOにおいて把握することが必要であるとの観点から、IMOメンバー国が処理システムを承認した場合には、その旨をIMOへ報告することを要請する決議が採択された。

3 バラスト水処理システムの承認

今次会合において、バラスト水管理システムで使用される活性化物質の承認手順に基づき、3個の基本承認および2個の最終承認が以下のとおり与えられた。

- 日本(TG Ballastcleaner and TG Environmentalguard):基本承認合格
- オランダ(Greenship's):基本承認合格
- ドイツ(Ecochlor):基本承認合格
- 韓国(Electro-Clean):最終承認合格
- ノルウェー(Ocean Saver):最終承認合格

これにより、基本承認済みの活性化物質は「13」、最終承認済みの活性化物質は「4」となった。

4 2010年建造船へのバラスト水処理システムの搭載に関する検討

2009年以降に建造されるバラスト水容積5,000m³未満の船舶へのバラスト水処理システム(BWMS)の搭載義務付けに関して、2009年建造船については一定の猶予期間を設けることが、2007年11月のIMO総会決議で採択されている。また、同決議では2010年建造船へのBWMSの搭載義務付けの猶予の要否についても再審議するようMEPCに求めていた。

本件については、BWMSの開発状況および承認状況が最近進んではいるが、適用検討には更なる情報が必要であることから結論が得られず、MEPC59においても引き続き審議されることとなった。

(海務部:山崎・松田/企画部:小松)

HNS条約改正、外交会議は2010年に開催

IMO第94回法律委員会 (LEG) の模様

IMO第94回法律委員会(LEG)が2008年10月20日から24日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、HNS条約の改正議定書案、船員の死傷及び遺棄に関する責任及び補償、保障証書のシングルモデル様式、船員の公正な取り扱い等について審議された。



1. HNS条約の改正議定書案

HNS条約は、危険物質及び有害物質の海上輸送に関する損害について、船主責任および貨物受取人により形成されるHNS基金の2層による損害賠償を規定しており、HNS基金については貨物別に石油会計、LNG会計、LPG会計および一般会計の別立てで構成されている。

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い。こうしたなか2008年3月および6月にIOPC基金総会の下に設置された「HNSフォーカス・グループ」で条約批准の妨げとなっている問題点について検討が行われてきた。(本誌2008年4月号P.16、7月号P.17参照)

今次会合ではフォーカス・グループで検討されたHNS条約改正議定書案を基に、議定書採択の外交会議開催に向けIMO法律委員会に審議の場を移し検討が行われた。

① 受取人の定義(梱包貨物の取扱い)

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、梱包貨物をHNS基金への抛出貨物から除外し、代わりにバルク貨物受取人が基金への抛出を行う一方で、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とする規定を維持することが承認された。

船主責任限度額の引き上げは緩やかなものとする見解が大勢であったが、具体的な数字は外交会議で決定されることとなる。なお、ICSも船主と貨物受取人の責任分担の維持を条件に梱包貨物に限り妥協案として船主責任限度額の引き上げを支持している。

② LNG会計への年次抛出

現行HNS条約ではLNG会計の抛出者は荷揚げ直前の権原者(Title Holder)と規定していることから、抛出者が非締約国にいる場合に抛出金の徴収が難しい問題について、抛出者の規定を改正することがフォーカス・グループで検討されてきたが見解が大きく分かれコンセンサスが得られずにいた。

今次会合では、抛出者について次の通り、権原者、受取人および日本をはじめとする12カ国の共同提案の三つのオプションが提示され、審議が行われた結果、多数の国が妥協案として三番目の提案(共同提案)を支持しテキストを改正することが承認された。

- 現行HNS条約通り「権原者」を維持
- 権原者から「受取人」へ変更
- 原則は「受取人」とし、受取人と権原者の間での合意があれば「権原者」とする但し合意があるにもかかわらず権原者が抛出を行わない場合は「受取人」が抛出

③ 抛出貨物の未報告

条約を批准しても抛出貨物を未報告の国には、報告を行うまでは人損を除き基金の補償を行わないことが大勢の支持を得て承認された。一方で途上国からは、報告義務を果たす能力が十分ではないとして、キャパシティ・ビルディングについてIMOとIOPC基金へ協力要請があった。

④ HNS物質の定義

HNS条約の対象物質は他の条約およびコードから引用されているが、96年以降に行われたそれらの改正に伴い、HNS条約上でも同様の変更が承認された。

なお、96年の外交会議において危険性の低い物質(石炭、木材チップ等)は条約の適用除外にすることが合意されていたが、IMDGコードの改正により対象物質に含まれる可能性も含んでいたため、日本からの事前の指摘もあり96年条約採択時のコードと明記することが合意された。

⑤ 外交会議の開催日程

議定書案の審議終了を受け議定書採択の外交会議の開催について検討されたが、2009年の開催を支持する国と、議定書案は更なる検討が必要であり同年の開催は時期尚早とする国とで見解が分かれたが、最終的には2010年の可能な限り早い時期に開催するとしてIMO事務局提案で妥協が図られた。

2. 船員の死傷及び遺棄に関する責任及び補償

2008年2月および7月に開催された"船員の死傷および遺棄に関する責任および補償に関するIMO/ILO合同専門作業部会"の様式について報告があった。

今次会合では、遺棄船員の帰国費用等について船主の金銭的保障の提供を伴うmandatory instrumentの導入を進めることを大多数の国が支持したが、一方で本件はILOで取り扱うべきとの意見も多くみられた。

本件については2009年3月IMO/ILO合同WGが開催され、mandatory instrumentのドラフトテキスト審議が行われる模様。

3. 保障証書のシングルモデル様式

2007年5月の海難残骸物除去に関する条約の外交会議において、海事責任条約の保障証書に関する決議が採択され、これに基づきIMO事務局は各締約国が発行する保障証書の統一モデル様式の作成を要請されていた。

今次会合では具体的な統一モデル案が示され審議が行われたが、法的また実務的な問題点が指摘されたほか、また現時点では対象となる条約が限られていることもあり、早急に進める必要はないとの意見が多く、次回会合に向け非公式なコレスポndenシグループを設置して検討していくことで合意した。

4. 船員の公正な取扱い

船員の公正な取扱いについて、IMO/ILO事務局が実施した調査結果では船員虐待の事実はないとの報告があった。

しかしながら議場では、2007年12月に韓国で発生したHebei Spritis号事故の裁判に絡み、インド人船長および一等航海士が帰国を許されていないことについて、インドおよび中国より早急な帰国を求めるステートメントが出されたほか、多くの国および業界団体からも韓国の対応に懸念が表明された。

またIMO事務局に対しては、合同作業部会の開催時期について関係者間で意見交換を行うこと、および情報収集を継続することを要請した。

5. 船舶燃料油による油濁損害事故

日本より、自国で生じた燃料油の油濁事故を引き合いに、バンカー条約および関連の国際条約で規定する船主責

任限度額を超える事故の事例についてIMO事務局に対し情報収集を行うよう提案した。

情報収集については賛同が得られたがIMO事務局では対応が困難なため、IGに対して協力を依頼、IGも関係団体とも連携して対応することです承した。

(企画部:伊藤)



ILO本部

条約の批准に向けた動きに弾み

海事労働条約旗国ガイドライン採択
三者専門家会合の結果

本年9月15日から9月26日の間、スイス ジュネーブのILO(国際労働機関)本部において、2006年の海事労働条約(以下、条約)に基づき実施される、旗国検査および寄港国検査のガイドラインを策定し採択するため、政労使(政府側、船員側および船主側)の三者で構成される専門家会合が開催され、事務局が作成した原案に基づく2週間にわたる審議の結果、「2006年の海事労働条約に基づく旗国検査ガイドライン」および「2006年の海事労働条約に基づき寄港国検査を実施する職員のためのガイドライン」が採択された。

ガイドラインの基である条約は、船員の労働環境の向上を目指し、既存のILOにおける海事労働関係の労働基準、居住設備、安全衛生、社会保障等を定めた諸条約等の内容を見直し、新たに整理・統合して一本化した条約で、第94回ILO総会において2006年2月に採択されたものである。(本誌2006年4月号P.2参照)

条約では、その実効性を確保するために、旗国が自国籍船に対して船員の労働および生活条件に関して、国内法令およびその他、本条約の実施の措置に合致していることを検査(旗国検査)し、寄港国では、港に寄港する外国船舶に対して条約の要件の遵守状況について証書に基づく検査(PSC)する権限が与えられている。



審議風景

これら旗国検査およびPSCについて、条約採択時のILO総会において旗国検査およびPSCの適切な指針を策定することが決議されたことから、今回の会合が開催されることとなったものである。

両ガイドラインの採択により、最終的な判断は旗国若しくは東京MOU、Paris MOU等のPSC調整機関に委ねるとの説明があるものの、条約を各国が実施するための国内法令等の整備に、一定の道筋をつけることとなり、条約の批准に向けた各国の動きに弾みがつくものと思われる。

1. 旗国検査ガイドラインの審議

旗国検査ガイドラインを採択する会合には政府側、船員側および船主側からそれぞれ専門家10名とアドバイザーおよび39ヶ国の政府、IMO等11機関がオブザーバーとして参加。議長には南アフリカ政府代表が選出され、さらに政府側、船員側および船主側のそれぞれから選出された副議長のもと審議が行われた。

旗国検査について条約では、自国を旗国とする船舶における船員の労働条件及び生活条件が条約の基準を継続的に満たすことを確保するために、条約が適用される船舶を対象に、国内法令によって実施される条約の要件を遵守していることを確認する検査を実施することとされている。

また、総トン数500トン以上の国際航海に従事する船舶等については、条約の付録A5-1に記載されている14分野について検査され、条約を実施する国内法令等の要件を満たすことを証明する海事労働証書が発給され、これを所持しなければならない。

表 1 証書発給の検査対象となる14分野

付録A5-I(証書発給に際して検査され証明されなければならない分野)および付録A5-III(PSCにおける詳細検査の対象となる分野)に掲げられている14分野

- | | |
|--|-----------------|
| ① 最低年齢 | ⑧ 居住設備 |
| ② 健康証明書 | ⑨ 船内娯楽設備 |
| ③ 船員の資格 | ⑩ 食料及び供食 |
| ④ 船員の雇用契約 | ⑪ 健康及び安全並びに災害防止 |
| ⑤ 免許され若しくは資格証明され又は規制された民間募集及び職業紹介機関の使用 | ⑫ 船内医療 |
| ⑥ 労働時間又は休息時間 | ⑬ 船内苦情処理手続き |
| ⑦ 船舶の配乗水準 | ⑭ 賃金の支払い |

旗国検査ガイドラインはこれらの旗国による検査・証明の責務に関する責任を効果的に履行することができるよう、条約の採択時の決議に従って、実務に即した補助的な情報および指針の提供を目的として、事務局が作成した原案に沿って審議が行われた。

1 旗国検査ガイドラインの概要

採択されたガイドラインは4章により構成され、海事労働証書発給の発給対象外とされている船舶の検査については、旗国の判断により柔軟な対応が認められるものとなった。

- ① 第1章「序文」(条約の構成、主要な概念および用語の解説)
- ② 第2章「旗国検査制度」(条約に規定される旗国検査制度の概要、検査および証書発給を行うための措置や手続き等)
- ③ 第3章「MLC海事労働要件の検査」(条約が適用される全ての船舶に対する検査および証明の対象となる船舶の検査の要件および検査要領、ならびに欠陥の事例)
- ④ 第4章「欠陥が認められた場合の措置」(旗国検査官が認めた、欠陥または不適合に対して講じられる措置) 主な審議の概要

旗国ガイドラインについての主な審議の概要は次の通り。

1 - 1 旗国ガイドラインの対象船舶

旗国検査は証書発給の対象となっていない船舶を含み、条約が適用される全ての船舶が、条約に基づく船員の船上における労働および生活条件について条約の要件が満たされるために検査される事を求めており(第5.1.4規則)、その上で証書発給の対象となっている船舶については上記の14項目について検査を実施して証明されるもので

ある(第5.1.3規則)から、旗国ガイドラインでは証書発給の対象となっていない船舶も含めて、条約が適用される全ての船舶を対象に取り扱うこととされた。

1 - 2 旗国検査ガイドラインの対象検査項目

旗国ガイドラインで取り扱うべき検査項目は、海事労働証書を発給するために証明されなければならない条約の付録A5-1に示されている14の分野に限定されるべきであるとの意見もあったが、旗国検査は条約が適用される全ての船舶について実施されることから、旗国検査ガイドラインでは、14分野を基本として条約の全ての要件について検査が必要であるとされた。

1 - 3 海事労働要件の個別の検査要領

上記を踏まえ、条約の要件についての個別の検査要領について記述している第3章では、証書発給のため証明されなければならない14分野に、船員の労働条件および生活条件を確保する上で特に必要とされた5分野(表2)を加えた検査要領が盛り込まれた。

表2 特に必要とされ加えられた5分野

上記の14分野に加え、旗国検査ガイドラインの個別の検査要領に盛り込まれた分野

- Regulation 2.4 - Entitlement to leave (非証書項目)
- Regulation 2.5 - Repatriation (非証書項目)
- Regulation 4.2 - Shipowners' liability (非証書項目)
- Regulation 4.5 - Social security (非証書項目)
- Standard A5.1.1 - General principles (非証書項目)

2. PSCガイドラインの審議

PSCガイドラインを採択する会合は、旗国検査ガイドラインと同様に、政府側、船員側および船主側のそれぞれから専門家10名とアドバイザーおよび40ヶ国の政府およびIMO、Paris MOU等11機関がオブザーバーとして参加。カナダ政府代表の議長および政府側、船員側および船主側のそれぞれから選出された副議長のもと審議が行われた。

PSCについて条約では、条約を批准している加盟国の港に寄港する外国船舶の船内における、船員の労働条件および生活条件に関する条約の要件の遵守状況を確認するための検査を行うことにより、条約の実効性を担保するとされ、条約を批准していない国を旗国とする船舶も、加盟国の港に寄港した場合はPSCの対象となる。

また、国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶等に発給された海事労働証書およびこれに添付される海事労働適合申告書(DMLC)は条約の要件を満たすことを一応証明する(prima facie evidence)ものとして認められる。

従ってPSCにおいて検査官がこれらの書類をチェックの結果、違反の明白な証拠が得られない場合は、その時点でPSCは終了することとなるが、書類を審査した結果、条約で規定する更に詳細な検査を行うことができる特定の条件を認めた場合、または証書等の書類を所持しない船舶については、船内における労働条件および生活条件を確認するため、原則として付録A5-IIIに示される14の分野(表1)について、一層詳細な検査を実施することが認められている。

詳細の検査の結果、条約の欠陥が認められた場合は、欠陥の是正計画が承認されるか、欠陥が是正されるまで出港を禁止する措置をとることが出来る。

PSCガイドラインは寄港国が条約に基づく責任を遂行し、寄港国の責任に関する規定の実施における調和の推進を図るため、国内の慣行と政策に加えPSCに適用されるその他の国際的な取り決めの内容に合わせて応用できる実務に即した補助的情報や指針を示すことを目的として採択された。

1 PSCガイドラインの概要

採択されたガイドラインは6章により構成され、旗国検査とPSCとの一貫性を維持し、PSCの目的が海事労働証書および海事労働適合申告書の確認(review)であることを明確にし、条約で認められている実質的同等性や柔軟性を考慮して、旗国の国内法令等が検査官の判断根拠となり得ることが明確にされたものとなった。

- ① 第1章「序文」(条約の構成、主要な概念および用語の解説)
- ② 第2章「条約に基づくPSCの責務」(条約に基づくPSCの責務についての基本的情報)
- ③ 第3章「条約に基づくPSC検査の実施」(条約に基づくPSCの実施準備、検査初期段階の検査要領)
- ④ 第4章「船上における海事労働条件の詳細な検査」(条約に基づくPSCの詳細検査の要領)
- ⑤ 第5章「欠陥又は不適合を確認した際にPSC監督官が取るべき対応」(欠陥または不適合を確認した場合の検査官が取るべき対応)
- ⑥ 第6章「陸上における船員の苦情処理」(船員から申し立てられた陸上における苦情の処理に関して取るべき手続き)

PSCガイドラインの主な審議の概要は次の通り。

1 - 1PSCの検査対象

船内における船員の労働条件および生活条件に関連する総則、規則およびコードのPart Aを検査対象とし、非強制であるコードのPart BはPSCの対象ではないこと、原則として付録A5-IIIに明記されている旗国が条約の要件を満たしていることを証明した14分野に関して実施されることが明記された。

1 - 2 実質的同等性及び柔軟性に対する考慮

条約で認められている実質的同等性および旗国の裁量による免除等の柔軟性の措置は海事労働適合申告書第I部に記載される事になっているため、検査官にとって旗国の国内法令についての参考となり判断の基準となり得るとされた。

1 - 3 要件に適合していないと認める根拠の判断

条約では証書等の書類を検査した上で、要件に適合していないと認める根拠がある場合は、詳細な検査を実施することが出来るとされているが、この根拠があるか否の判断については以下の要領で行うことが明記された。

- ① 証書の記載等に条約の要件に反している等の問題がある場合には、海事労働適合申告書の第I部に記載される実質的同等性や免除規定等の例外をチェック
- ② 条約の要件に適合していないと判断した場合は、船内における状況について具体的に条約を遵守しているか確認
- ③ 条約の要件に適合していないと判断される場合には船長及び必要に応じて旗国の代表者と協議し、
- ④ 最終的に条約の要件に適合していないと判断される場合に、詳細検査を実施する必要性について決定する。

1 - 4 船上における海事労働条件の詳細な検査要領

第4章「船上における海事労働条件の詳細な検査」では詳細検査の実施要領が記載されているが、本章の詳細検査の各規則の題名には、それぞれに相当する付録A-5IIIにおける項目名を併記し、PSCにおいて検査されるべきは14分野についてであることを明確化した上で、検査内容は先に採択された旗国検査ガイドラインをベースにPSCとして検査されるべき内容に絞ったものとなった。

3. 今後の動き

ILO事務局では今後、両ガイドラインに基づき、旗国検査およびPSC検査官の訓練資料を作成するとしている。

各国においては条約を実施するための国内法令等の整備に一定の指針が与えられたことから、条約の批准に向けた動きが活発になると思われる。また、東京MOUやParis MOU等のPSCの協力組織においては、各MOU域内におけるガイドラインの検討が行われることとなる。

条約の発効要件は、30以上の加盟国により、かつ世界の商船舶腹量(総トン数)の33%以上となる批准がなされた後、1年後とされている。これまでにリベリア、マーシャル諸島およびバハマの3ヶ国により批准され、世界の船舶腹量の約19%に達している。欧州議会では欧州各国に2010年末までに批准を求めていることから2010年末までには条約の発効要件を満たすこととなる見通しであり、2011年後半には発効となると可能性が高いと見られている。

(海務部:相原)

アデン湾における海賊問題 中東地域に展開する多国籍軍の 配備増強が必要

アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会 (SNEC) 第15回中間会合の様様

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)の第15回中間会合が、2008年9月15日、シンガポールにおいて開催された。会議には、ASFメンバーである中国、香港、日本、韓国、台湾、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)の各船主協会より26名が出席したほか、ASF事務局長も参加し、アデン湾における海賊問題や温室効果ガス削減問題など、船舶の航行安全および環境保全に関する多くの案件について審議が行われた。当協会からは、SNECの委員を務める前川弘幸会長(川崎汽船社長)の代理として佐々木真己 同社執行役員、および半田収当協会常務理事が参加した。

同会議の審議のうち特記事項は以下のとおりである。

1. 海賊および武装強盗

2008年上半期の世界の海賊事件は前年同期比9.52%減少した。2007年上半期は126件だったのに対し、2008年上半期は114件だった。

アジア域内における海賊および武装強盗の件数は、2007年上半期の49件に比べ、2008年上半期は45件と、減り続けている。

アフリカ地域における事件発生は、全世界の発生件数の56%以上を占め、今や最も危険な地域である。アデン湾を航行する船舶は現在最も狙われやすく、襲撃やハイジャックされる危険性が高い。今年に入ってから、50隻以上の船舶が襲撃され、その多くは、船主への巨額な身代金要求を主な目的とし、重装備の海賊によってハイジャックされている。こうした船舶の多くはアジアの船主によって運航されている。

SNECは、ソマリアの海賊が船舶の安全航行を脅かすだけでなく、乗組員の生命をも危険に晒しているの、これら嘆かわしく危険な海賊・武装強盗の行為を強く非難した。襲撃される船舶の多くが満載状態のタンカー(VLCC、ケミカルタンカー)であるので、海洋環境汚染の危険性にも直面している。

今年6月、国連・安全保障理事会は、諸外国の軍艦や航空機が、ソマリア暫定政府と協力して、海賊・武装強盗の鎮

圧を目的にソマリア領海内に入り、必要なあらゆる手段を講じることを認める決議第1816号を採択した。この決議の採択にもかかわらず、海賊による襲撃は一向に減る気配がない。SNECは、アジア船主の重大な関心にに基づき、最近のICSプレスリリース*1を強く支持するとともに、この問題を解決するための強い政策的意思を実行するようIMOおよびすべての海運国に緊急に要請する。各国政府は、可能な限り、中東地域で展開する多国籍軍の配備を増強することが求められる。

会議では、すべての船長に対し、海賊多発地域を航行する場合には引き続き警戒するよう注意喚起した。アデン湾を航行する船舶の船長に対し、UKMTO*2(UK Maritime Trade Operations)によって運用される任意位置通報制度の利用および多国籍軍によって設定されたMSPA*3(Maritime Security Patrol Area)内の航行を強く促した。

*1 最近のICSプレスリリース:9月17日付の国際的な船主団体および国際運輸労働者連盟(ITF)の連名による発表。当該海域における海賊に対抗する軍事力の増強を、国際海事機関(IMO)を通じ国際連合(UN)へ要望するもの。

*2 UKMTO:英国海軍がドバイに設置した情報連絡機関

*3 MSPA:インド洋に展開している多国籍軍(CTF-150)が設定した監視活動水域。さらに多国籍軍は、アデン湾航行船舶の安全のため、監視活動を強化する回廊をイエメン沖に設定した。

2. 温室効果ガス(GHG)の排出

2008年6月23～28日の間、ノルウェー・オスロにおいて開催されたIMOのGHGワーキンググループ第1回中間会合において、主な検討事項である①CO₂設計指標、②船舶効率管理計画を含めたCO₂運航指標、③GHG削減可能性を含めた経済的手法に関して審議が行われた。

SNECは、地球環境の保護およびエネルギーを効率よく利用する技術の促進に対する自らの責任を改めて確認する一方、諸対策が注意深く徹底した検討によって為されるべきであり、現実的、実際的かつ実施可能である短期目標と長期目標とに明確に定義されるべきであることを強調した。

特に、SNECは、提案されている世界的な燃料油課金制度および排出量取引制度のような経済的手法については、実行上、行政上、さらには法制上でさえ問題が山積しているため、注意深く検討すべきであると強い意見を持っている。一方で、SNECは、現在の燃料油の高騰が燃油節減や排出削減に対して非常に効果的な経済的インセンティブとなっていると考えている。多くの船主は、効率向上のため、入念な航海計画や減速航行をすでに実施している。

(海務部:斎藤)



環境と海運

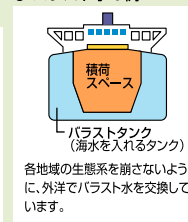
船から発生する環境汚染の防止対策

海は、多くの生命を育んでいます。私たち海運業界の願いは、こうした海や空など地球環境がいつまでも美しくあることです。そのため、地球温暖化や海洋汚染をはじめとした、地球の環境問題をしっかりと見つめ、さまざまな取り組みを進めています。

- 海洋生物への影響を与える船底塗料を禁止



- バラスト水の例



- 船内のゴミを分別して回収



環境コーナーもあります!

詳しくはホームページで!

せんきょうホームページ

<http://www.jsanet.or.jp>

パリMOU・東京MOUともに 拘留船舶が若干増える

2007年のポートステートコントロール実施状況

サブスタンダード船排除のため、寄港国の権利として、自国に入港する外国船舶への立入検査・監督(PSC: Port State Control)を行うことが国際的に認められている。これは、国際条約に基づいて旗国がその責任を適切に果たすことが重要であるが、中には十分に行われていない場合があり、この本来旗国が果たすべき役割を補完するためのものである。

このPSCの実効性を高めるため、それぞれの地域において締結されたPSCに関する覚書(MOU: Memorandum of Understanding on Port State Control*)のもと、各国が協調してPSCを実施する体制が作られており、欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、6つのMOU(地中海、黒海、インド洋、南米、カリブ海沿岸、西・中央アフリカ)が設立されている。

また、米国はこれらMOUには属さず独自にPSCを実施しているが、各地域MOUにオブザーバー参加することで協力体制を築いている。

2007年におけるパリMOU、東京MOUおよび米国コーストガード(USCG)の活動の概要は以下のとおりである。

*MOU (Memorandum of Understanding):地域ごとに締結されたPSCに関する覚書

1. パリMOUの活動の概要 (<http://www.parismou.org/>)

欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書(パリMOU)は、現在27カ国(ベルギー、ブルガリア、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国)が加盟している。(前年と変わらず)

① 2007年は、パリMOU域内で延べ22,877隻の船舶に対してPSC検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,250隻となり、検査隻数に対する拘留率は5.46%(2006年:5.44%)となった。

② 2007年9月1日から11月30日の間に実施された国際安全管理コード(The International Safety Management Code(ISM Code))に関する集中キャンペーンにより、5,427隻について検船が行われ、176隻の拘留があった(拘留率5.4%)。

また、集中キャンペーンについては、次のとおり実施、もしくは予定されている。

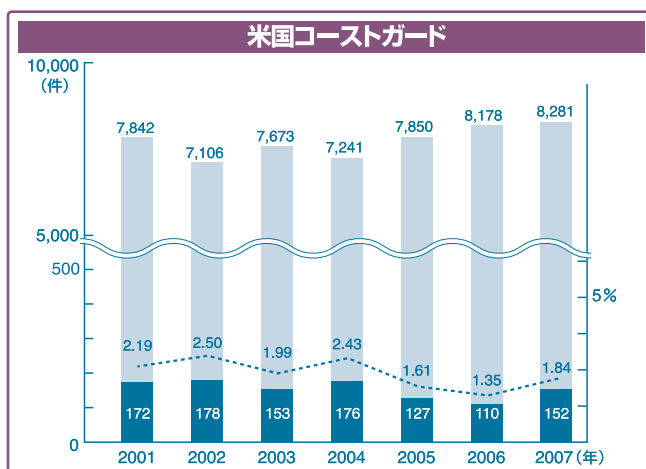
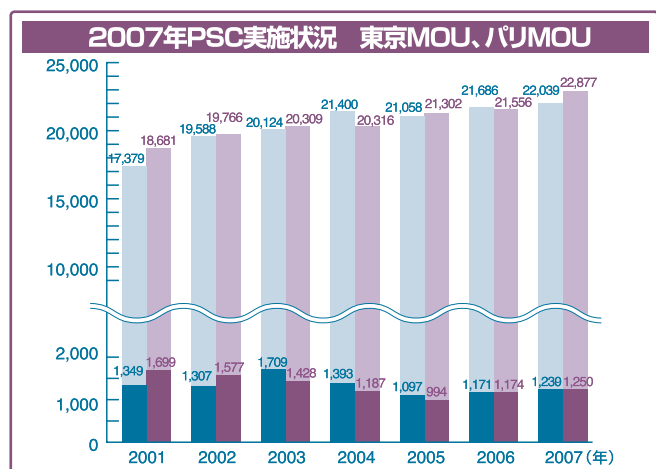
- 2008年9月: SOLAS条約第5章(航行安全)関連航海計画、航海データ記録装置(VDR)、船舶自動識別装置(AIS)、電子海図情報表示装置(ECDIS)等の近年急速に発展した航海システムについて(東京MOUと連携して実施)
- 2009年予定: 救命設備関係(東京MOUと連携して実施)
- 2010年予定: 船体復元性関係

2. 東京MOUの活動の概要 (<http://www.tokyo-mou.org/>)

アジア・太平洋地域におけるPSCについては、1993年に11カ国で発足した東京MOUが加盟国を増やし、現在18カ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている。(前年と変わらず)

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。

- ① 2007年の総検査隻数は22,039隻で、このうち拘留された船舶は1,239隻となり、検査隻数に対する拘留率は5.62%(2006年:5.40%)となった。
- ② 2007年9月1日から11月30日まで、ISM Codeに関する集中キャンペーンにより、4,094隻について検船が行われ、108隻の拘留があった(拘留率2.6%)。



PSCに係る旗国ブラックリスト					
パリMOU		東京MOU		米国コーストガード	
Korea, Democratic People's Rep.	St Vincent and the Grenadines	Kiribati	Taiwan, China	Cambodia	Italy
Bolivia	Belize	Georgia	Thailand	Cook Islands	Malta
Albania	Egypt	Sierra Leone		Egypt	Panama
Comoros	Jamaica	Indonesia		Honduras	Thailand
Slovakia	Panama	Mongolia		Lithuania	
Georgia	Lebanon	Korea, Democratic People's Rep.		Mexico	
Sierra Leone	Mongolia	Cambodia		Portugal	
St. Kitts and Nevis	Ukraine	Tuvalu		Russian Federation	
Syrian Arab Republic		Viet nam		St Vincent and the Grenadines	
Honduras		Belize		The Bahamas	
Cambodia		Dominica		Cyprus	

3. 米国コーストガード(USCG)の活動の概要 (<http://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/home.do>)

USCGの活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合していることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP 21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

2007年には84カ国8,281隻が年間82,937回米国に寄港し、10,423 回の立入検査が実施された。このうち拘留された船舶は152隻で、検査隻数に対する拘留率は1.84%(2006年:1.35%)となった。

また、ISPSコード(保安関係)に関する検査は8,901回実施されたが、改善命令のあった船舶は42隻に留まり、良好な結果となった。検査隻数に対する改善命令の割合は0.51%(2006年:0.43%)であった。

なお、2005年から2007年の3年間で、日本籍船は62回の立入検査、34回のISPSコードに関する検査を受け、このうち立入検査により拘留された船舶が1隻(2005年)あった。

(海務部:山本)

外航海運に起因するGHG削減可能性調査を実施

国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出削減に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に検討が進められている。当協会としても、この問題に積極的に取り組んでおり、今般、「外航海運に起因する温室効果ガス削減可能性調査」を実施し、その結果を取りまとめた。

同調査の内容は、2050年における外航海運からのCO₂排出量を、2007年レベルに抑える場合の影響等を評価するものとなっている。結論として、技術的および運航的な手法のみでは2050年における排出量安定化は困難であること、また、2007年レベルを超えた部分を排出権取引により処理する場合の海運業界に対する経済的インパクトは非常に大きいことなどが示されている。

同報告書は、当協会ホームページに掲載する予定ですので、ご参照下さい。

（海務部・斎藤）

協会
ホームページ

<http://www.jsanet.or.jp>

IMO60周年記念「国際海事専門家会合」の開催

本年は、国際海事機関（IMO）条約の採択から60年目、また、発効から50年目にあたることから、国土交通省は、これを記念して、ミトロプロスIMO事務局長をはじめ、アジア主要国海事当局トップ（中国、韓国、フィリピン、シンガポール）を招聘し、「国際海事専門家会合」を10月21、22日の両日、東京において開催した。

10月22日に開催されたパネルディスカッションには、当協会より関根博日本郵船常務経営委員がパネラーとして参加した。同氏からは、IMOの役割は今後も大きくなり、海運・造船分野で大きな存在であるアジアの意見をより大きく反映させていく必要性を指摘した。

また、アデン湾における海賊問題に関してIMOのより積極的な対応が必要であるとし、参加各国もこれに賛同した。

（海務部・斎藤）



ミトロプロスIMO事務局長



パネラーとして参加する
関根博日本郵船常務経営委員

国土交通省プ
レスリリース

http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000027.html

信用収縮 の背景



東京スター銀行
トランスポーターションファイナンス
デリバティブズ&フォレックスグループ
グループ統括 木原 知己 氏

銀行の視点で考える船主の対応

昨年のサブプライムローン問題に端を発した世界的金融危機は、"信用収縮"の事態を招き、海運業界に置いて中国などの新興ヤードにおける造船契約キャンセル、船主による資金調達懸念など、大きな問題となってきている。

本稿では、銀行界で何が起きているのか、またその背景は何なのか、を探ることで、字数の関係上詳細に論じることができないが、船主の方々に何等かの参考になるようそのエッセンスを整理してみようと考えている。

1. 銀行の視点

銀行の信用収縮についての背景を考える場合、銀行が貸出を検討する際のポイントを理解しておく必要がある。

一般的には以下のようなポイントをチェックし、リスクとリターンを天秤にかけることで、貸出可否についての総合的な判断をするものと思量される。

① マーケット情勢

主要国(米国をはじめとする先進国、近時脚光を浴びる中国等のBRICsなど)の景気動向や国内外の金利・為替動向など(=以上はファンダメンタルズと呼ばれる)に目を通すことで、金融マーケット全般をチェックする。

併せて、船主等と直接面談するか、業界紙等のメディア媒体を通して、船舶投資家(船主など)の調達面を含めた資金ポジション・投資需要などの投資動向(=発注動向)をチェックしつつ、造船所などの船台状態・建造能力などの供給動向(=受注動向)を並行して分析することで、船舶需給の状況をチェックする。

銀行は以上のチェックを通して、自行なりのマーケット予測(新造船価・中古船価・運賃などの動向)をする

ことになり、この点において銀行としての専門性が問われることになる。

② 銀行内部事情

視座は、「シップファイナンス銀行として何等かの支障があるか」である。

マーケット予測を踏まえ、各銀行では、シップファイナンス推進戦略を立案するなかで、リスク分析のシステム化・資金対応(ALMと呼んでいる)・コーポレートガバナンス・貸出債権管理(モニタリングと呼ばれる)体制等のインフラを整備するとともに、貸出額制限(例:銀行法上の大口信用供与等限度額)・個別に定める特定先に対する貸出額制限にも留意しなければならない。

一方で、他行動向は営業戦略上無視し得ないものであり、普段から情報収集に努めている。

③ 個別貸出可否判断基準

銀行には独自の貸出可否判断基準があり、与信規程として明文化している場合が殆どであろう。具体的な基準については、拙著『シップファイナンス』(海事プレス社)のなかの「貸出可否判断基準」を参照いただきたい。

ここでは、オペレーターとの用船契約を前提とし

た船主向けファイナンスを念頭に置きながら、いくつかのポイントを説明したい。

まずはリスクの所在についてだが、このファイナンス形態では、船主信用力・用船者信用力・船舶価値の合成リスクで考えることになる。

大手銀行、地銀、外銀では各々ウェイト付けが異なっているようである。大手銀行はプロジェクトの内容、要するに用船者の信用力と用船契約条件に重きを置く傾向にあるが、地銀は船主自体の信用力をより重視するようである。また、外銀は船舶価値を重視し、同価値に対する貸出額の比率(=LTV。Loan to Value)を絶対条件とする。

個人的には大手銀行のスタンスを採るが、近時のように諸リスク(為替・船価高騰・船員費等の船費高騰・船員確保難などのリスク)の高まる環境にあっては、最後の拠り所である船主の信用力のウェイトが増大してくるように思われる。こうした観点は、ファイナンス的には(借入人の信用力に依拠するという意味での)コーポレートファイナンス化している、とも言い換えることができる。

船主信用力分析のポイントは、時代の要請のなかで経営の近代化がなされているか、経営の近代化を踏まえた経営が存続するか、であると考えている。近代化された経営とは、社会的存在であることを認識し、ヒト・モノ・カネ・情報といった経営情報を効率的に活用している経営のことであり、私はこの状態を、経営における「心技体の充実」と表現している。

その他のポイントの一つに推進意義の視点がある。銀行も公共性があるとはいえ社団法人である以上は収益性を求めるのは当然であり、また、自己資本比率規制(いわゆる新BIS規制)の絡みもあり、従前のような総合取引(貸出利鞘収益以外に、為替取引・デリバティブ取引などの収益機会を想定する)という幻想ではなく、より現実的な収益性が求められている。その結果として、今後の案件の貸出スプレッドは徐々に広がってこようが、ビジネスパートナーとしての位置付けを明確にした銀行取引の確立は、船主経営に大きなプラス要因として作用するであろう。

2. 信用収縮の背景と船主の対応

以上を踏まえ、昨今の銀行を取り巻く環境を見ると、シップファイナンスに関するネガティブ・ポ

ジティブポイントとして以下の諸点が指摘されよう。

- ① 世界的金融危機に伴う世界経済の低迷
- ② 上記①に伴う海上荷動きの減少
- ③ 荷動き縮小に伴うオペレーターの収益低下
- ④ 信用収縮に伴う竣工量の減少(→船舶需給には好材料)
- ⑤ 諸リスク増大に伴う船主信用力の低下
- ⑥ 船主経営の問題点(例:相続・後継者等の事業承継問題)の顕在化

以上の点に、銀行の個別事情、外銀であれば自己資本の毀損と調達コストの上昇、邦銀であれば世界的金融危機(わが国は比較的軽微とされる)もさることながら、徐々に危険視される不動産市況の悪化によるクレジットコストの上昇、海運業界への貸出額の集中(→貸出資産ポートフォリオ問題)などにより、シップファイナンスにかかる戦略の練り直しが必要となった結果として信用収縮という事態を招いているのである。

シップファイナンス関連の調査会社・マリンマネー社による最近のアンケート調査でも汲み取れるのだが、外銀を含めた大方の銀行は、シップファイナンス推進の看板を取り外してはいないものの、来年にかけては尚一層の案件絞込みに走るであろうし、貸出スプレッドは引き上げられるであろう。また、貸出をコミットしている場合でも一部実行できない事態も想定される。

一方で、海運市況は来年を底に徐々に回復に向かう、との見方をしている銀行は多く、金融マーケットが落ち着いてくれば再度強化してくる可能性は充分にある。その証左として、シップファイナンス資産の売却は考えず、スタッフ数も現状維持とする銀行が殆どである。

今後は、銀行側には顧客選別とモニタリング(=貸出後の案件管理)の徹底などの動きが見られる一方で、借りる側(とりわけ船主)でも、自らが置かれた環境のもとでの強み、弱みを分析し、中長期経営計画を策定することで経営の方向性を明確にするとともに、自己資本の更なる増強を図りつつ、船舶投資にかかる投資基準(内部収益率など)を明確にする等、当事者としての意識の徹底が肝要となろう。

海事振興連盟

「平成20年度10月14日通常総会」の様様

船舶特償の延長・恒久化、海賊対策などに関する決議を採択

超党派の国会議員および海事産業界等で構成する海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）は、平成20年10月14日、平成20年度の通常総会を開催し、平成20年度の事業計画および予算を策定するとともに、海事産業界が抱える諸課題への対応等を取りまとめた10項目からなる決議を採択した。

決議の中で、外航海運関係では、トン数標準税制の円滑な実施に努めるとともに船舶の特別償却制度の延長・恒久化をはじめとする現行海運税制の維持・改善を図る

こと、またソマリア周辺海域は欧州とアジアを結ぶ海上輸送路の要衝であり、同海域の安全確保は貿易立国である我が国にとって極めて重要であることから、関係者が一丸となって海賊問題に適切に対処し、我が国経済と国民生活に不可欠な物資の安定供給に努めることが盛り込まれた。

総会後引き続き開催された海事関連団体との懇談会においては、はじめに各団体より直面している諸課題への対応等につき要望があり、これに対し列席の伊藤茂国土交通省海事局長から対応状況等につき説明があった。

前川弘幸当協会会長からは、トン数標準税制の導入の御礼を述べた後、船舶の特別償却制度の延長・恒久化をはじめとする平成21年度にて期限切れとなる海運税制の維持について要望するとともに、日本関係船の安全確保のため効果的な海賊防止対策が早急に必要である旨強調した。

上野孝内航海運組合総連合会会長（当協会副会長）からは、内航海運を取り巻く状況について説明した後、燃料油価格の高騰問題への対応、内航船員の確保対策、内航船舶の特別償却制度の延長・拡充などについての要望が行われた。

乾新悟外航オーナーズ協会副会長からは、船舶の特別償却制度をはじめとする海運税制の延長および海賊対



発言する前川当協会会長（右）



策に加えて、中小の海運事業者には特に切実な問題である外国人船員への資格付与制度の簡素化について要望した。

その他日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本港運協会、日本倉庫協会および日本旅客船協会から夫々要望があり、同連盟中馬会長より全力をあげて取り組む旨表明があった。

（審議役：植村）

第12回 海運セミナー (2008年10月6日開催) ①

「我が国のエアライン・パイロットの需給動向について」

(財)航空運輸技術研究センター
専務理事 谷 寧久氏

はじめに

谷と申します。私は昭和49年に旧運輸省に入りまして今年の7月に退職しましたが、その間ほとんど航空局に在籍しておりましたので、船員と比較しながらお話できると皆様のご理解も進むかと思いますが、残念ながら航空だけの話になっております。

まず、エアライン・パイロットは何かということです。旅客機の操縦席には2人乗員が乗っており、通常、左席が機長(キャプテン)で、右席に副操縦士(コパイロット)が乗務します。

パイロットに必要な資格

それぞれ必要な資格があり、機長になるためには航空法に基づく資格である「定期運送用操縦士」という資格が必要で、それぞれ型式ごと(747、777等)に限定がついています。それから、機長に対しては国の審査官による機長認定という制度もあります。あとは、会社がそれぞれ必要な訓練をして機長発令をします。副操縦士についても、同じように国家資格として「事

業用操縦士」という資格があり、型式限定がつきます。さらに、エアラインの場合にはほとんどが管制官の指示に従って飛行するので「計器飛行証明」という資格も必要となっています。同じように、会社による副操縦士の発令があります。

それから、通常の航空官制は、言葉は英語が使用されますが、英語を母国語としないパイロットあるいは管制官との間でコミュニケーションがうまくいかないために事故が起きている実態があって、最近は国際線で運航するパイロットについては英語の能力証明制度が始まっています。日本の場合今年3月から適用になっていますが、本来は世界各国一斉に始まる予定でしたが、国内制度の整備が遅れている国もあって3年ほど猶予期間を設定しています。さらに、パイロットの場合には「航空身体検査証明」といって、操縦するのに必要な身体的な条件を満たしていることを確認するため身体検査を受けることになっています。

パイロットのキャリアパス

パイロットのキャリアパスですが、「基本的資格」というのが一番基礎となる資格です。通常は単発小型のプロペラ機で訓練をして、試験等を受けて資格を取るという必要最低限の資格であり、これをどこで取るかがパイロットの供給源の分類に使われています。

JALやANAの場合には、大卒の学生を採用して自社の訓練所・養成所に入れて基本的な資格、小型機による訓練をして資格を取らせています。一方、独立行政法人航空大学校で基礎訓練を受けて基本的な資格を取り、エアラインに採用された学生は、一般の事務職と同じように入社教育を受け、副操縦士の昇格訓練(シミュレーターや実機を使った訓練)を受けて、入社から1年半~2年ぐらいかけてやっと副操縦士に昇格します。コパイロットの発令を受け、実際の路線に乗務します。通常は、3,000飛行時間(6年)程度の飛行経験を



プロフィール

(財)航空運輸技術研究センター
専務理事 谷 寧久氏

1951年生。74年東京大学工学部航空学科卒業、旧運輸省入省。98年航空局技術部乗員課長、00年同航空機安全課長、02年同運航課長、04年大阪航空局関西国際空港長、06年航空局技術部長、08年7月より現職。
国土交通省(運輸省)在籍期間中のほとんどは航空安全行政に従事し、パイロット養成問題については乗員課所属時に6年間担当した。

積んで機長昇格訓練に入ります。さらに、機長昇格訓練が終わると、機長認定という国の審査に合格をして初めて機長として乗務ができるということです。

パイロットについては一応60歳が定年となっていて、60歳で乗務を終えなければならないのですが、数年前から60歳になった時点で身体状況を検査し、確認をした場合にさらに定年を延長して65歳まで乗務ができるという制度もあります。これが、エアライン・パイロットのキャリアパスです。

パイロットの現状

これが、いまの我が国エアライン・パイロットの状況を非常によく表している絵です(【資料1】参照)。それぞれ年齢ごとのパイロットの人数を棒グラフにしたもので、右は年齢が高く、左のほうが若くなっています。濃い紺色は機長数、薄い水色がコパイロット数、黄緑色が訓練生です。見ていただくと大きな山が2つあるのが分かります。非常に景気がよくエアラインが伸びている時期と非常に苦しんでいる時期で、採用の数が非常に大きく違っており、結果としてこういう年齢構成になったということです。

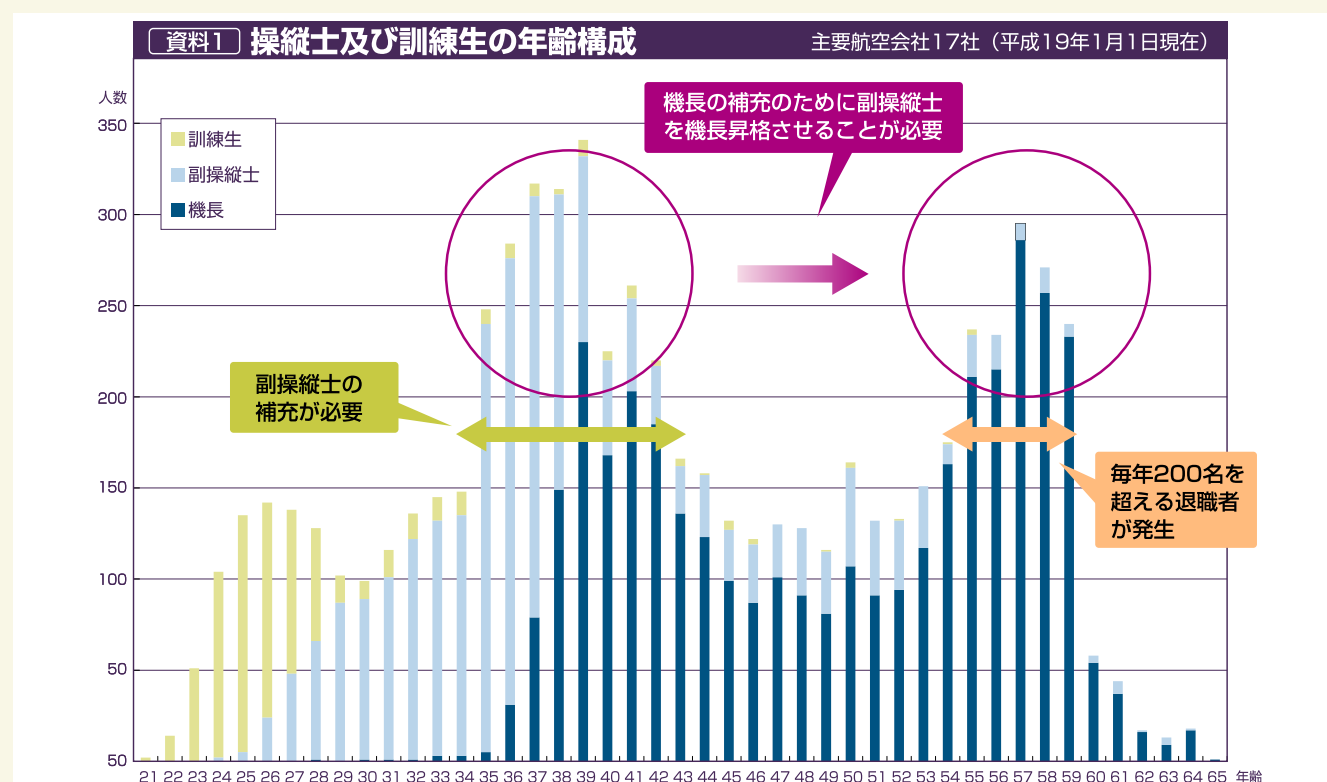
例えば、この50代後半の皆さんが採用されたのは、昭和40年代の後半、航空がだんだん大衆化されつつあって、747ジャンボが導入されたり、あるいはロッキ-

ドのトライスターが国内線に導入されたりと、日本のエアラインが非常に急成長していた時期です。需要の拡大を見込んでパイロットを大量に採用したわけです。その後は凹んでいますが、これは第一次・第二次のオイルショックでエアラインの景気が悪くなって、事業計画を拡大する余裕がない時期です。

その後徐々に盛り返してきましたが、これはバブルのころでエアラインがまた大量にパイロットを採用しました。この時期、すなわち今から20年ぐらい前の年齢構成を見ると右側の山がありません。ただ1つ、40前後のところに大きな山があって、あとは富士山と同じようになだらかな曲線になっています。

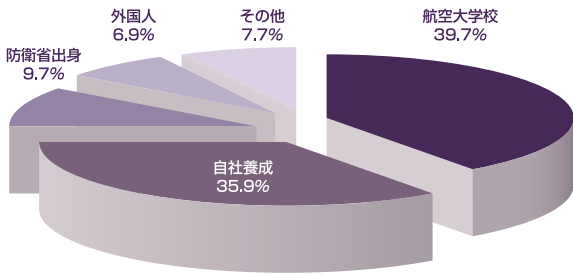
というのは戦後、非常に小さい規模で始まったエアライン、その当時採用された人たちの数は非常に少なく、60歳で定年になる人は毎年数名とか10名、20名ぐらいの単位でしたからほとんど影響はありませんでした。しかし20年ぐらい前にこの山を見たときに、「これは20年先には大変なことになる。日本の航空会社はパイロット不足で航空事業の事業計画を遂行することができなくなるのではないか」という議論がありまして、どうやってパイロットを養成していくかという検討をしました。その結果の1つが、この2つ目の山を形づくる原因の1つになっています。

バブルの後がまた減っています。これは、バブルの



資料2

我が国航空会社における操縦士供給源について



(17社内訳)

日本航空グループ	全日空グループ	その他
・(株)日本航空インターナショナル	・全日本空輸(株)	・日本貨物航空(株)
・日本トランスオーシャン航空(株)	・(株)エアー・ジャパン	・スカイマーク(株)
・(株)ジャルエクスプレス	・エアーニッポン(株)	・北海道国際空港(株)
・日本アジア航空(株)	・エアーネクスト(株)	・スカイネットアジア航空(株)
・(株)ジャルウェイ	・(株)ANA&JPエクスプレスト	・(株)スターフライヤー
・日本エアコミューター(株)		・ギャラクシーエアラインズ(株)

総数6,084人(機長・副操縦士のみ)平成19年1月1日現在

崩壊、「9・11」のテロ、SARS、鳥インフルエンザ等で航空業界が非常に落ち込んだ時期に採用を手控える航空会社が多かったことによります。最近またパイロット不足が日本の航空業界の中で言われています。今後パイロットをどうやって確保していくか航空局が2,3年前から検討してきた経緯があります。

その1つのデータとして、国内のエアライン(JAL、ANA、そのグループ会社及び新規参入会社)トータルで6,400～6,500名のパイロットがいます。需要はまだ増え続けるだろうと言われています。

毎年どのぐらいパイロットを養成していく必要があるかという点と大体400～450人ぐらいで、その内訳は250～300人近い年もありますが、定年退職を補充していくことが1つ。それから、今後2010年に羽田の4本目の滑走路が完成したり、成田の第2滑走路の延伸が終わって2500メートルになるなど、空港の容量が飛躍的に増えるわけです。そのタイミングで日本のエアラインは空港のスロットを確保するため、事業計画を拡大するために、パイロットをたくさん確保しておきたいということがあります。需要を満たすためには、毎年400人～450人ぐらいの新たなパイロットを採用、養成していかなければならないということになります。

これは現在6,000名強のパイロットの出身をグラフ化したものです(【資料2】参照)。一番多いのは航空大学校の卒業生で約40%、自社養成が30数パーセント。それ以外に防衛省、航空・海上・陸上自衛隊のパイロット、特に航空自衛隊の戦闘機に乗っておられる方は

大体30代半ばぐらいで第一線を退かれて、その後民間エアラインでパイロットとして仕事をさせていただく道がありまして、そういった方々もいます。あとは外国人です(欧米、豪、アジア、南米、一部アフリカ等)。

2年前にこういった情勢の中でどうやって今後我が国がパイロットを養成していくか問題点を整理し、今後の対策を検討しました。対策としていまだどうしているかですが、1つは航空大学校で年間72名の定員でパイロットを養成しており、安定的供給源として今後も活用し、維持をしていくことです。

あとは自社養成ですが、従来はJALとANAぐらいでしたが、JALの子会社が自分のところで採用しオーストラリアに連れて行って訓練をしています。これを、国としても支援したり、エアライン以外の民間の操縦士養成機関、東海大学が2年ほど前から操縦課程を開設して、年間30～40名ですが、大学在学中に事業用操縦士、計器飛行証明の資格を取らせることを始めています。その後桜美林大学、法政大学、熊本にある崇城大学が同じような操縦士課程を既に始めています。ただ、こういった対策は中長期的なので、もっと短期的対策として、まず外国人パイロットを増やすことが考えられます。外国人パイロットの場合には在留資格の問題がありまして、従来は外国でエアラインの機長として2,500飛行時間の経験がないと就労ビザが出ませんでした。そうすると、募集をしてもその条件に合う人はベテランの機長しかおらず難しかったので、法務省にかけ合って、間口を少し広げてもらいました。

それからANAと商社の双日がパイロット派遣会社をハワイに設立して、何とか外国人パイロットをたくさん連れて来ようとしています。

それから加齢パイロット(60～65歳)の仕組みを改良したことです。ただ、これは根本的な対策としては、むしろ時間引き延ばし策的なところで、根本的な対策としてはパイロットの絶対数を増やす中・長期的な対策が必要となっています。

パイロットの供給源

そこで、いまのソースごとの概要を簡単にご説明したいと思います。

航空大学校

独立行政法人航空大学校、もともと運輸省の附属機関として昭和29年に設立された学校です。戦後7年間、日本は航空に関する活動を禁止されていて、昭和27年に日本の航空が再開されて新しい航空法が施行され、JALが飛び始めました。ただ、当時はまだアメリカのエアラインに委託をするということだったと思います。その時に一番必要な人材として新しい航空法に基づく技能証明を持ったパイロットを養成する必要があるということで、国の附属機関として設立されました。現在は、平成13年に独立行政法人に移行しましたが、宮崎に本校、仙台と帯広に分校があり、120名ぐらいの職員で72名の学生を毎年養成しています。

入学資格ですが、学歴は「大学2年修了以上」、あるいは「短大卒以上」ですが、実際にはいまほとんど4年制ないしは大学院卒の方が応募されて、実際に入学されています。そして、2年間かけて、最初に宮崎で4ヵ月間座学、帯広に行って自家用操縦士程度の技量を身に付けて宮崎に戻り、さらに九州の飛行場を使って飛行訓練を続ける。最後に8ヵ月間、仙台で今度はエアラインに近い運航についての訓練をするという課程です。そして、卒業時には事業用操縦士(多発機)、計器飛行証明の資格が取れます。

航空大学校の学生定員は、昭和29年当初は10名ほ

どで始まりましたが、その後増加し、昭和40年度第後半には135名まで増えています。ただ、その後オイルショックがきて一旦108名程度に減って、さらにまた減って現在は72名になっています。

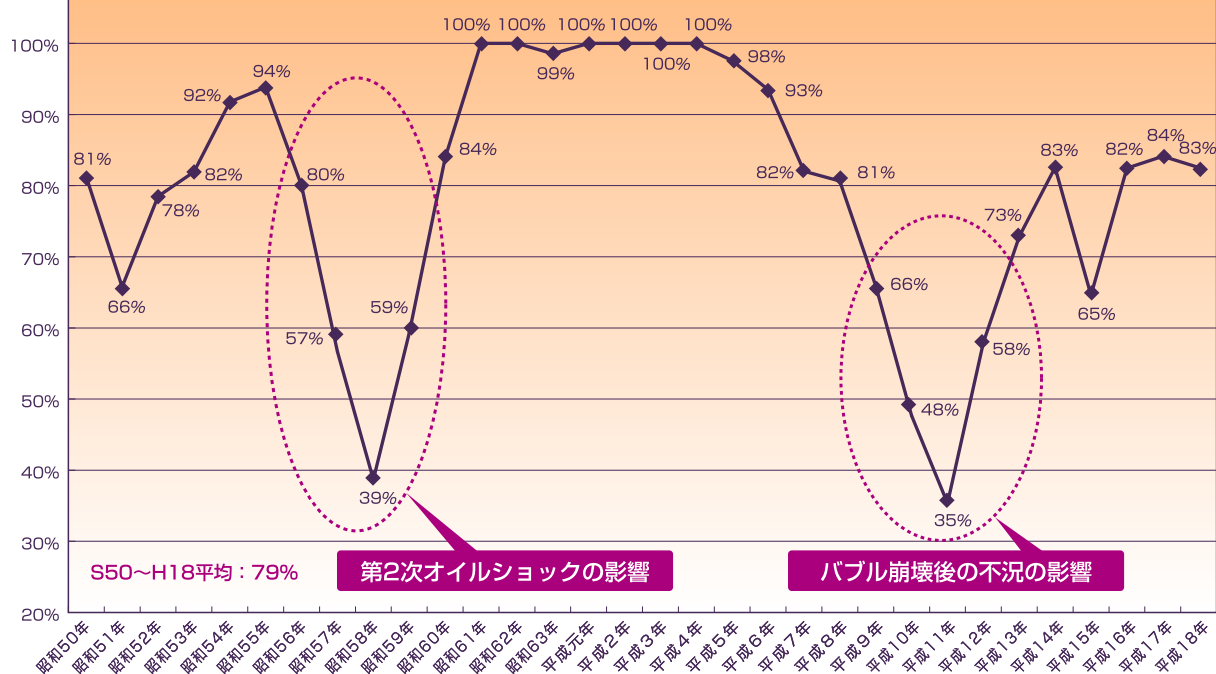
これは航大生のエアライン就職率の推移です(【資料3】参照)。昭和50年以降は第二次のオイルショックの影響、あるいはバブル崩壊の不況の影響で採用が40%を切る。逆にいいときはほとんど100%が、昭和の終わりから平成の初めのころにありました。非常にエアラインの景気に左右されやすいわけです。

例えば、第二次オイルショックのときに採用されなかった60%ぐらいの学生ですが、卒業後は小型機の運航会社に行ったり、航空局に就職をしたり、あるいは一般の企業に就職をしていましたが、その後、平成初めのころ、パイロットが足りないときに全部それが吸い上げられてしまった状況です。したがって、卒業時にエアラインに採用されなかった人たちも、その後何年か経って、中途入社のような形で採用されていま一人前のパイロットとして活躍しているという状況があります。

航空大学校の運営ですが、独立行政法人ですから、年間30億円ぐらいの運営交付金が国から支給されます。職員の人件費、訓練に必要な管理費あるいは燃料費があります。実は訓練費についてはもともと航空

資料3 航大生の卒業時のエアライン就職率の推移

エアライン就職率(対新卒人数比)



大学校が訓練機を所有していたのですが、それを更新するときに財政的な予算上の措置が取れませんが、昭和62年に航空機操縦士養成振興協会という社団法人を作りエアラインからお金を出していただいて訓練機を無償で貸与していただくことを始めました。

当初は年間10億円弱ぐらいの規模で始まったこの制度ですが、最盛期には年間20億円ぐらいまでになり、かなりエアラインにとっては負担が大きく、計算上一人5,000万円ぐらいかけてパイロットを養成することになりました。その後、航空大学校のスリム化、定員減、あるいは訓練機数も減らすことでエアラインの負担をかなり減らしてきています。いまは年間5億円ぐらいになっており、一人当たり700万円ぐらいになっています。

民間の大学

それから、民間の大学でも最近操縦課程をやっています(東海大学、桜美林大学、法政大学等)。東海大学・桜美林大学はそれぞれアメリカの大学と提携をして、あちらで実際の飛行訓練をすることにしています。法政大学は福島空港で訓練しています。ただ、費用がそれぞれ学生一人当たり1,800万円ぐらいかかるのですが、それでも募集定員には若干足りない程度の入学者が集まるようです。東海大学の第1期目の学生がいま3年生です。したがって、あと1年半後に卒業したときにエアラインがどの程度卒業生を採用するのかが非常に関心のあるところです。

外国の状況

では、外国はどうかというと、外国では養成機関がたくさんあり、エアラインが自ら養成をするという例はあまりありません。フランスには日本と同じような国立の航空大学があります。それから外国のエアラインの場合には軍からのパイロットの供給が意外に多いようです。民間だと、航空の裾野が広くてコンピューター航空等からの供給が多い国もあります。

日本の場合は、エアラインのパイロットの数が6,000名ぐらい。それに対して小型機業界のパイロットの数は二千数百名ぐらいで圧倒的に少ないわけです。したがって、そこからエアラインが吸い上げるといいうことができないような構造になっています。

自社養成

自社養成の話に移りますが、JAL、ANA、ジャルエクスプレスが、JALはカリフォルニアのナパ、ANAは同じくカリフォルニアのベイカーズフィールド、JEXは、オーストラリアのアデレードに養成施設を持って、大体2年ぐらい行っています。

自社養成数の推移ですが、やはり景気が悪い、採用を控えていた時期には20~30名ぐらいしか採用していませんでした。その後、最近はまだそれぞれ採用を必死に増やしています。平成の初めのころには、JAL、ANA合わせて200名超えの時期もありました。

外人パイロット

次に外人パイロットの場合には、外国のライセンスを持っていますが、日本のライセンスを取り直すために航空局の試験を受ける必要があります、そのための訓練に半年~1年ぐらいかかります。また、一人採用すると2,000万円ぐらいの年俸が要するという状況です。それから定着率が非常に悪くて、大体3年契約ですが、3年経つともっといいところに行くとか、ひどい場合には1年、2年でいい話があれば、そちらにいつてしまうこともあるそうです。日本に来ると大体777とか747とか大型機を運航している関係で、大型機のライセンスが取れる。彼らにとってはパイロットのキャリアのステップアップのために日本というのは非常にいいステージなのだそうです。

JAL・ANA本体は、外国人パイロットはいまほとんど採用しておりませんが、JAL・ANAグループでもローコストを目的とした会社は、外人が非常に多く採用されています。それから、NCAとかスカイマーク、エアドゥ、その他、新規のエアラインについても3~5割程度が外国人パイロットです。

防衛省出身者

次が防衛省出身者ですが、陸・海・空それぞれの自衛隊にパイロットがいます。平成の初めのころ、日本のエアラインがパイロットが足りないので防衛省から引き抜きをしているのではないかという話がありました。防衛省のパイロットの方は辞めてから2年間は航空に関する業務についてはいけないという紳士協定があります。自己都合で自衛隊を辞めて、2年ぐ



会場風景

らい経つとどこかのエアラインに採用されていたという事例が結構あったりして、国会でも随分問題視されたという話も聞いています。そんなこともあって、防衛省と航空局の間で円滑に自衛隊パイロットをエアラインで活用するためのシステム作りを検討したことがあります。

加齢乗員制度

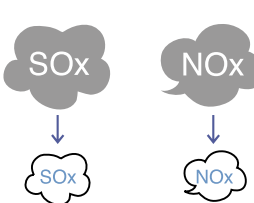
最後に、加齢乗員制度についてですが、もともと60歳定年は、国際標準としてICAO(国際民間航空条約)の附属書で決まっています。「国際商業運航に従事するパイロットは機長として乗務する場合は60歳を超えてはならない」というルールがあり、「60歳定年」ということになりますが、日本の場合には、20年ぐらい前にパイロット不足解消策として幾つか施策を講じました。その1つに、パイロットは60歳を超えて63歳まで無償飛行に限って(例えば訓練飛行や飛行機を空輸するときのパイロットとして)乗務を認める。ただし、その場合にはかなり厳格な身体検査(付加検査)を受けてもらう。心臓と脳についてかなり詳しいチェックをして、それに合格した方を60歳を超えて乗務させようという制度でした。しかし無償飛行だとかなり数に限りがある。また、63歳というと60歳からせいぜい2~3年しか乗れないので、もう少し長く活用できないかということで、これを65歳まで延長するということを世界に先駆けて日本は行っていました。ところが、国際標準であるICAOの附属書が2年前に変わって今では国際的に「65歳まで乗務できる」ことになっています。したがって、いまは世界的に国際線であろうが、有償であろうが、機長であろうが、65歳まで乗務できることになっています。

おわりに

つい1年ぐらい前、燃料がいまのように高騰する前までは非常に航空が伸びていました。IATA(国際的な航空会社の団体)の予測では、「今後20年間は世界規模で毎年1万7,000人ぐらい新たなパイロットの需要が出てくるだろう」という見通しもあります。いま一番伸びているのが中国とインド、こういったところがどんどん航空産業が発達して飛行機を買い、造り、飛ばしています。パイロットが足りないのも、もちろん国内で養成もしていますが、外国からもどんどん採用しています。我が国のパイロット不足対策の短期的な施策として、外国人パイロットをもっと活用したいのですが、外国人パイロットが昨年辺りはほとんど枯渇していて募集をかけてもなかなか応募者がおらず、日本はパイロットの確保に苦勞をしているという状況があります。最近では、燃料高により航空産業は世界的にだいたい影響を受け、パイロット需給関係に余裕が出てきているという話も聞きますが、日本のエアラインがどこまで対応できるかというところだと思います。

もう1つ大きな流れとして、ICAOの国際標準の中で新しい資格の創設があります。これは、ヨーロッパとか中国などで、パイロットを養成をするときにいまの養成の仕方だとコストと時間がかかるので、基礎的な訓練が終わったらすぐにコーパイロットとして大型機に乗せられるような新しい資格を作ろうということですので国際標準はできています。これはマルチクルーパイロットライセンスといい、要するに初めから大型機のコーパイとして乗務するために必要な技量の訓練をしてライセンスを出すというような動きであります。ただ、これはまだ訓練の内容、技量の評価方法など試行錯誤の段階で日本では採用されていませんが、いずれ採用されると航空大学校などもどうやって生き延びていくのかという辺りは非常に厳しいことになるわけですが、日本のエアラインにとっては自社養成で採用した訓練生をすぐに大型機の訓練に入れて1年半~2年ですぐに大型機のコーパイとして活用することができるようになる時代が間もなく来るということでパイロット養成の効率化が図れる見込みになっています。

これで私のご説明は終わらせていただきます。ありがとうございました。

 November 2008 海運日誌		10月1日 国土交通省の運輸安全委員会と海難審判所が発足した。 	10月6日 当協会は、第12回海運セミナーを開催した。(P-25特別欄講演録参照) 
10月6日～10日 IMO第58回海洋環境保護委員会(MEPC)がロンドンにて開催された。(P-6海運ニュース参照) 	10月7日 自民党の国土交通部会(会長: 福井照衆議院議員) は、運輸・交通関係31団体から2009年度税制改正要望についてのヒアリングを開催した。当協会からは前川会長が出席し、「船舶の特別償却制度の延長」等の要望を行った。	10月9日 交通政策審議会港湾分科会が開催され、「港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針」の答申案が審議・決定された。	10月12日 新Sea-Naccs(海上貨物輸出入・港湾情報管理システム)が稼動を開始した。 
10月13日～17日 国際油濁補償基金(IOPCF) 92年基金第13回総会等がロンドンにて開催された。 	10月14日 超党派国会議員、業界団体、有識者等で構成される海事振興連盟(会長: 中馬弘毅衆議院議員)の通常総会が開催された。(P-24囲み記事参照)	10月20日 船員中央労働委員会の廃止を受け設置された「交通政策審議会海事分科会船員部会」の第1回会合が開催された。	10月20日～24日 IMO第94回法律委員会(LEG)がロンドンにて開催された。(P-11海運ニュース参照)
10月21日 「承認船員制度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2回会合が開催された。	10月21日 ASF(アジア船主フォーラム) 第4回会長会議がシンガポールにて開催された。	10月21日～22日 国際海事機関(IMO)60周年記念「国際海事専門家会合」が東京にて開催された。(P-21囲み記事参照) 	10月25日 当協会は、国立商船高等専門学校合同進学ガイダンスを東京にて開催し、商船高等専門学校の生徒募集活動を支援した(11月1日には神戸で開催)。 

November 2008

船協だより



公布法令 10月

省

船舶区画規程等の一部を改正する省令

(国土交通省令第88号、平成20年10月29日公布、平成21年1月1日施行)

陳情書・要望書等 10月

提出日：10月10日

宛 先：金子一義 国土交通大臣・海洋政策担当大臣

件 名：アデン湾における海賊事件への対応の強化について

要 旨：アデン湾における海賊問題に関して、海賊防止のための対策を早急に講じるよう要望した。

国際会議の予定 12月

会議名：ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)
中間会合

日 程：12月10日

場 所：東京

『客船とライトアップされた東京タワー』とても静でロマンチックな夜の港



写真提供: <http://shipphoto.exblog.jp>

キッズ
コーナーも
あります。

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>



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	定 期 用 船	
				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	4,0938	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	16.6
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	▲ 1.9	16.5
7	7,629	7,546	82	8.0	18.3
8	7,0547,	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7364	7,276	88	1.5	28.8

(注) ① 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 月 間	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10月	115.02	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
9	106.75	104.30	108.90
10	100.33	105.90	93.60



商船高専5校進学ガイダンス (東京) の模様

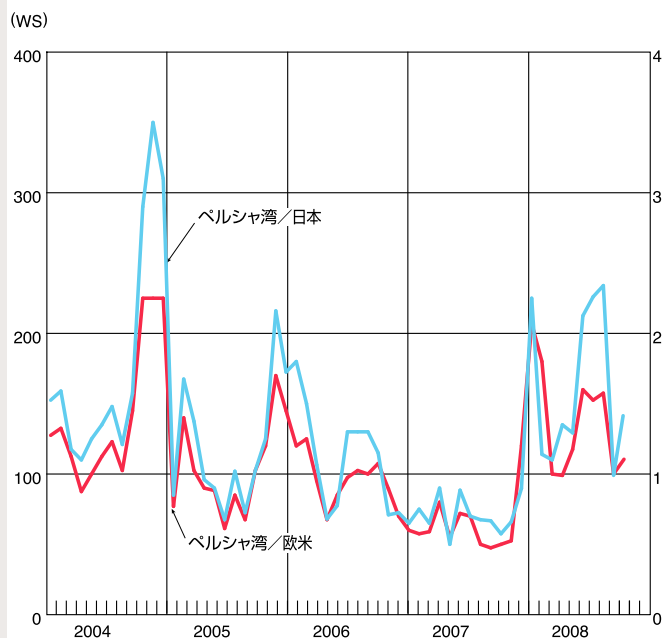
3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

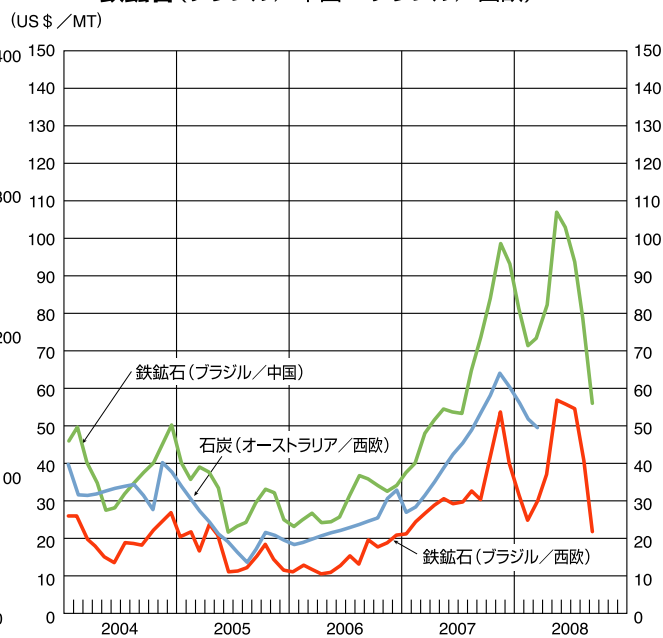
区分 年次	合 計	航 海 用 船									定 期 用 船	
		連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	スクラップ	肥 料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	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
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
9	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634
10	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601

(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。

原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)



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)



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	99.00		100.00	85.00	47.50	45.00	100.00	65.00
9	115.00	105.00	57.50	52.50	145.00	95.00	107.50	85.00	50.00	40.00	110.00	77.50
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 率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)

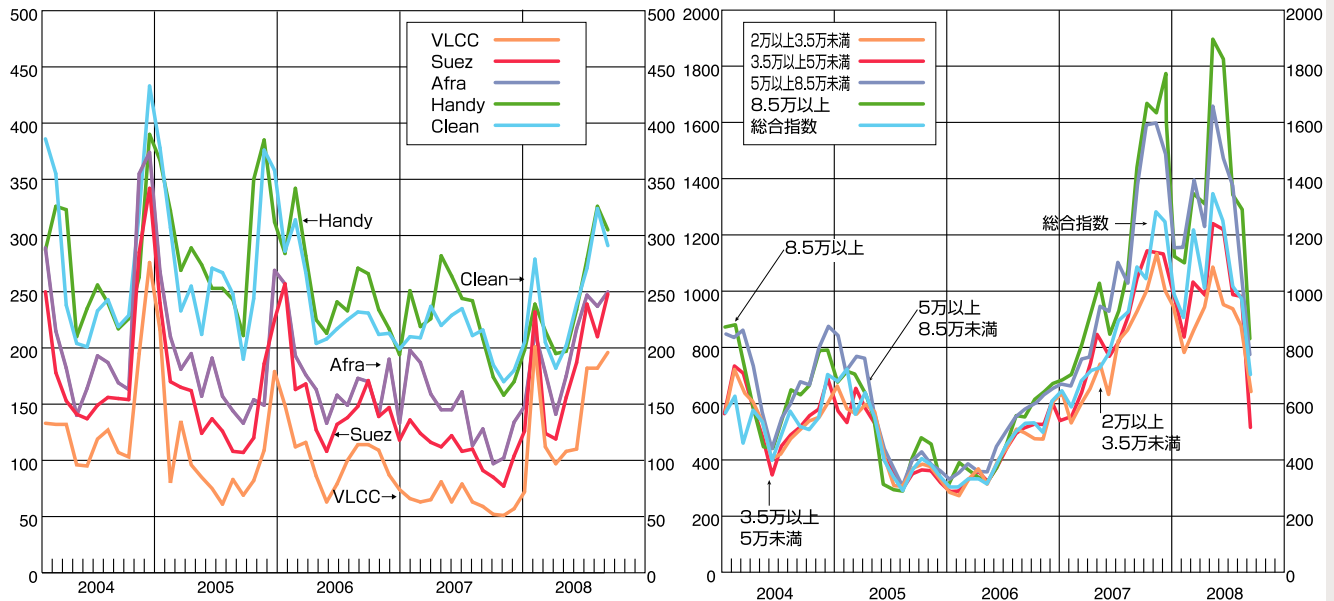
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2007		2008		2007		2008		2007		2008	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	26.50		—		38.00	26.50	80.00	49.00	21.50	16.75	32.00	19.00
2	—		51.00		40.25	38.00	71.00	55.00	24.75	24.50	24.50	
3	31.80		49.00	42.00	48.30	39.00	74.50	62.50	—		30.35	
4	30.50		—		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	—		—		54.00	40.75	102.00	83.50	29.10	28.60	—	
7	27.75		—		53.50	27.50	92.75	82.00	30.00	24.10	54.00	40.00
8	—		—		66.00	59.50	79.00	68.00	32.80	28.10	40.00	32.00
9	50.00		—		75.00	66.00	56.50	39.00	30.10		21.00	19.50
10	—				88.00	20.80			47.50	46.50		
11	—				98.88	85.00			54.00	44.00		
12	64.00				92.00	82.50						

(注) ① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



タンカー運賃指数

用船料指数



6. タンカー運賃指数

月次	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	88	174	196	282	316
9	109	139	140	212	234	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317
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ズスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり イ.VLCC: 20万トン以上 ロ.Suez: 12～20万トン ハ.Afra: 7～12万トン ニ.Handy: 2.5～7万トン ホ.Clean: 全船型

7. 貨物船定期用船料指数

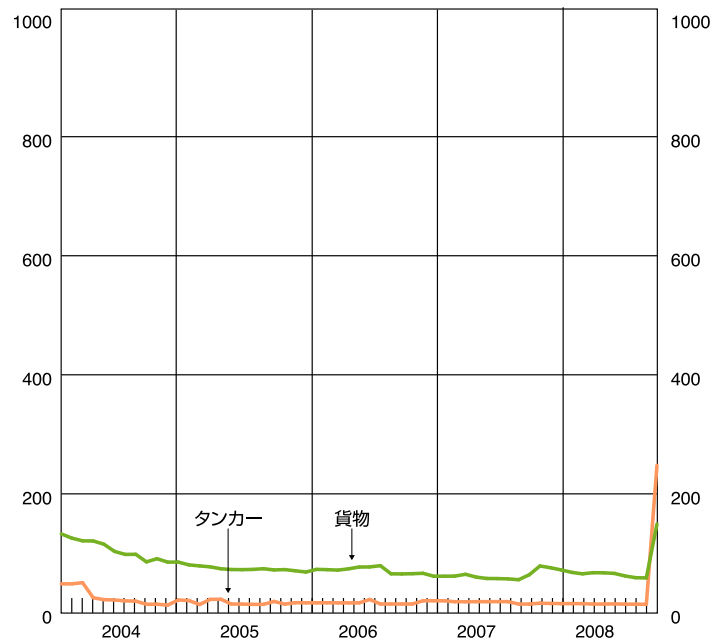
月次	2005		2006		2007		2008					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万～2万	2万～3.5万	3.5万～5万	5万～8.5万	8.5万～		
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,399	1,343	1,221	7,619
4	624	4,810	325	2,495	707	5,782	0	959	987	1,230	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	2,596	359	2,739	959	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	0	885	905	1,035	1,283	976	7,543
9	352	2,949	518	4,207	1,078	8,619	0	637	520	782	828	657	4,782
10	391	2,949	522	4,053	1,044	10,944	—	—	—	—	—	—	1,221
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647	—	—	—	—	—	—	—
12	332	2,624	594	4,318	1,251	8,819	—	—	—	—	—	—	—

出所: ①「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。 ③ BD: (Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



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／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／	隻数	千G／	千D／
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	211	1491	1515	39	150	248
10	152	649	682	32	102	151	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330
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。



今年は、極東国際軍事裁判である東京裁判の判決から60年になる。今年は、戦争を題材にしたドラマをよく見た。戦争の記憶が遠のいていく昨今であるが、戦争という「父」のことを思う。

昭和5年、貧しい石材職人の7人兄弟の長男として生まれ、毎日、弟や妹たちの面倒をみながら家事手伝いをし、学校に通った少年時代だった。母も内職をしていたが、家族8人で食べるのがやつの家庭環境で育った。文字どおり、石頭の頑固親父(祖父)で、気に食わないことがあると殴られることもしばしば。小学生低学年から早朝に起こされ、父の商売道具の"のみ"の刃を整え作業を毎日行った。父が刃の鋼をハンマーで均していく作業を手伝った。真っ赤な鋼である。思わず手を放すこともあり、その度に父の平手が飛んできた。数種類の鋼を何本も均し、毎日、仕事場に行った。小学校時代は、学習机はみかん箱だったそうだ。貧乏人が世間に一目置いてもらえるのは"勉強"でトップになることだった。一番になると友達の親から家に招待され、その時だけスイーツも食べることができたらしい。県立高等学校までは行かせてもらえたが、石屋に学問はいらないとの祖父の思いは固く、実際は、学費の支払いができない理由から大学進学は諦めざるを得なかった。将来は、東京の大学の文学部に進学し、出版社で文章を書く仕事かしてみ

たいとの夢を密かにもっていたが、高校卒業後は、地元で就職を覚悟していたところ、学費を出してやるから"大学"に行けと言ってくれたおじがいた。そこで、祖父も進学を許してくれた。しかし、貧しい家のため、東京の大学は断念し、地元の大学で仕事に役立つ工学部に進学し、そこで染色技術を選んだ。青春時代は戦争時代であり、焼夷弾が落下して、家が次々焼かれていくのを目の当たりにし、死体を踏まないように逃げ回った。大学卒業後は、地元の染色工場に就職し、朝から晩まで塗料のツーンとした臭いの中、長靴を履いての作業の日々、辞めたくてしょうがなかったが、辞めたら石材屋を継ぐしかないで踏ん張った。染色に没頭しているうちに、思いどおりの染色ができるようになり、仕事が好きになっていった。その後、退職して大阪の小さな商社に転職し、1970年にタイの会社に技術者として3年赴任するも、その会社に転籍し、8年間、日本人部下数名とともにタイで過ごした。また、その会社を辞めてから、ドイツの製薬会社(化成部)に入り、日本支社の勤務だったが、ヨーロッパ、東南アジアを担当し、長期出張の多い仕事だった。63歳で退職した。その後、ODAに応募して、インドネシアで70歳まで染色技術を活かしてきた。

趣味の話をしない父、仕事一筋だった父だが、持ちまへの健康と母の支えが大きい。

川崎近海汽船株式会社 総務部副部長 廣岡 啓(前・編集委員)

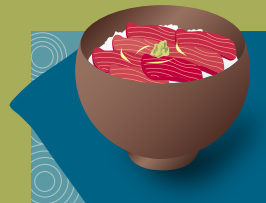
編集委員名簿

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	高崎 俊明
日 本 郵 船	調査グループ・グループ長代理	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 収
	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

せんきょう

2008年11月号

編集後記



ここ半年、まぐろの"漬け"にハマっております。近所にリーズナブルな魚屋さんがあることもあって、月に2度、3度と通っては、その度ごとに一さく購入し、漬け丼にして摂っています。きっかけは、どこかの掲示板上で割安な赤身が、一段グレードアップして、とても美味しくなると見かけたことからです。実際に試してみると、たしかにその通りで、今に至るのですが、加えて手間いらずなところもポイントです。先頃、燃料価格の高騰で、出漁しても利益が出なくなっているとのニュースが流れたときには、魚屋さんにもあまり頻繁に通えなくなるのではないかと心配しました。倉庫保管の冷凍赤身は関係なかったかも知れませんが……。

一方、燃料価格は水産業界のみならず海運業界にも深刻な影響があります。そして、めぐり巡って運ぶ荷物の小売価格にも反映されることになるでしょう。原油価格の暴騰を引き起こすことのない金融体制に向かうことを願っております。(た)

今月の表紙

客 船

デッキチェアに座り水平線を眺め、夜空の星を数える。片手にロックグラス、潮風を感じながら、まるで映画タイタニックのジャックとローズの気分……。

豪華客船で外国に向かったり、周遊する外航クルーズを楽しむ人がここ何年増加傾向にあるらしい。タイタニック号のような絢爛豪華なクルーズとはいかないまでも、一生に一度くらいはそんなゆったりとした贅沢な時間を楽しみたい、と思うのは私だけではないだろう。世界一周ともなると百万円から2千万円をこえ、数カ月に及ぶらしいので、これはとても手が出ない。しかし、最近の人気は韓国と日本を結ぶクルーズや飛行機で北欧などに行って、数泊のクルーズを楽しむ方法が割安らしい。(日本経済新聞ヨリ) 同じ食事をするのも、語り合い楽しむのも、船上での時間は陸地では味わえないまったく違った時間を体験できるのかもしれない。たとえば、ジャックとローズのように……。

