

せんきょう

2008
12
No.581

巻頭言

『日本と
ブラジル』

— 次の100年へ —

日本船主協会 副会長
株式会社商船三井 代表取締役社長
芦田 昭充



特別欄

業界の1年を振り返る

第12回 海運セミナー②

**「ソマリアの全般的情勢と
今後の見通し」**

Contents

巻頭言 1

『日本とブラジル』一次の100年へー

日本船主協会 副会長 株式会社商船三井 代表取締役 社長 / 芦田 昭充

特別欄 2

業界の1年を振り返る 118

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ 情報広報チーム長 / 高崎 俊明

囲み記事 5

海運PRパンフレット『Shipping Now 2008-2009』の発行



海運ニュース 6

1. ASF・SC中間会合にて船員関連問題を討議

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会(SC)第14回中間会合の様様



国際会議レポート

2. マ・シ海峡の航行援助施設基金 日本船主協会として拠出を表明

クアラルンプールで国際シンポジウム開催



内外ニュース

1. 1期生3名が外航船社へ就職、ほか4名が2年目へ進む

外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム

2. 欧州委員会、EUコンソーシア規則改定案を発表

当協会、同改定案に対するコメントを提出

第12回 海運セミナー② 14

「ソマリアの全般的情勢と今後の見通し」

外務省中東アフリカ局 アフリカ審議官組織 アフリカ第二課長 / 岡田 誠司 氏

囲み記事 18

国立商船高等専門学校5校進学合同ガイダンスを開催 トン数標準税制(船員訓練要件)に関する説明会を開催

メンバー紹介 No.14 20

ツネイシホールディングス株式会社

ロンドン便り FROM >>> LONDON 24

今時のIMO事情 技術顧問/井上 幸一 (欧州地区事務局勤務)

囲み記事 26

日本財団/海洋政策研究財団がソマリア沖海賊で緊急会議開催 船社/荷主業界が定航海運業界を巡る諸問題について意見交換

コンテナ・ SHIPPING・フォーラム

海運日誌(11月) 27 編集雑感 33

船協だより 28 編集後記 33

海運統計 29

せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>



『日本とブラジル』

— 次の100年へ —

日本船主協会 副会長

株式会社商船三井 代表取締役 社長 / 芦田 昭充



ブラジルへの移住第1船 笠戸丸は1908年4月末、165家族781人を乗せて神戸を出港した。シンガポールや南アフリカ喜望峰沖を經由し6月にブラジル・サントス港に到着。今年がブラジル移住100年の記念すべき年であった。ブラジルは現在、中国・ロシア・インドとともに経済成長筆頭4カ国BRICsの一角を占めるまでに発展している。鉄鉱石に代表される鉱物資源や原油をはじめとするエネルギー源も多く産出し、国際価格の高騰を追い風に輸出が順調に進展している。農業分野でも砂糖、コーヒー豆、オレンジジュースは世界最大の生産量を誇っており、それだけでなく現在輸出額の半分以上は工業品が占めている。

800人にも満たない笠戸丸の移住者を皮切りに、戦前戦後を通じてブラジルに移住した日本人は約25万人、そして今日150万人の世界最大の海外日系人社会にまで発展をとげたことは、驚嘆すべきことだ。移住した人々の多くは、農業における移住1世たちの汗と努力の遺産を守り続けるだけでなく、商業、工業へと活躍の場を広げて行った。現在では、政治や司法そして芸術も含めた広い分野で活躍し、世界最大の日系人社会となり、今日の両国の強い絆の礎となった。

この100周年は両国にとって重要な節目。日本海運界そして当社も次の100年を視野に入れ、変化する海上輸送のニーズに応えるべく新たな転換点に立ったといえよう。

極めて高品質なブラジル鉄鉱石。その輸入の重要な一翼を担っている当社は昨年末、32万トンという世界最大級の「BRASIL MARU」(ぶらじる丸)を送り出した。歴史を遡れば当社は、1916年に南米東岸航路を開始。1939年には、当時の造船技術の粋を集めて、

初代「ぶらじる丸」(12,755総トン)を建造し、同航路へ投入。(この船は戦前の当社=大阪商船=を代表する高速船だったが戦時徴用され、魚雷に撃沈された)。戦禍から日本海運が立ち直ろうとしていた1954年。2代目「ぶらじる丸」(10,100総トン)がデビューした。その輝かしい歴史を引き継ぎ、現「BRASIL MARU」は3代目にあたる。8月には同型の「TUBARAO MARU」(つばろん丸。2代目)も竣工し、BRASIL MARU同様にブラジル産鉄鉱石を日本へ海上輸送している。両国のこれまでの歴史そしてこれからの歴史に、多少なりとも役に立てて本当に嬉しい。そして次の100年へ。思いは深まる。

9月末に私は、ブラジルなど南米を訪問。10数年ぶりの同地は昔日の印象とはすっかり様変わりし、力強い経済発展の最中にあった。その動きは益々加速し「ブラジルは今後さらに発展する可能性を持っている」との感動を覚えた。

地球の反対側同士で紡がれる、人々の思いと国や会社の歴史。南米そしてブラジルで苦闘された方々の強靱な精神は、この流れの中でさらに力強く次の世代へ引継がれているだろう。海を仲立ちに、日本とブラジル両国が互いに発展し、深く協調していくことを祈りたい。



2代目「ぶらじる丸」(出港時の見送り)



2008年12月 ● 特別欄

業界の1年を振り返る

川崎汽船株式会社
IR・広報グループ 情報広報チーム長
高崎 俊明

1. 定期船市場について

2008年のコンテナ船市場は米国のサブプライムローン崩壊をきっかけにした金融市場の混乱による米欧景気減速の影響を受け、東西基幹航路の事業環境が急速に悪化した。2006年まで過去10年間年平均13.6%で成長してきたアジア出し米国向けコンテナの荷動きは、JoC/PIERSの統計データによると07年通年実績で西岸及び東岸合わせて前年比1.1%の伸びに留まり、既に減速傾向が顕著に表れていた。

■ アジア/米国荷動き (07年1-12月 JoC/PIERS統計)

| | 07年通年実績 (TEU) | 前年同期比成長率 |
|--------|---------------|----------|
| 米国西岸向け | 9,822,488 | ▲2.1% |
| 米国東岸向け | 3,803,336 | +10.4% |
| 合計 | 13,625,824 | 1.1% |

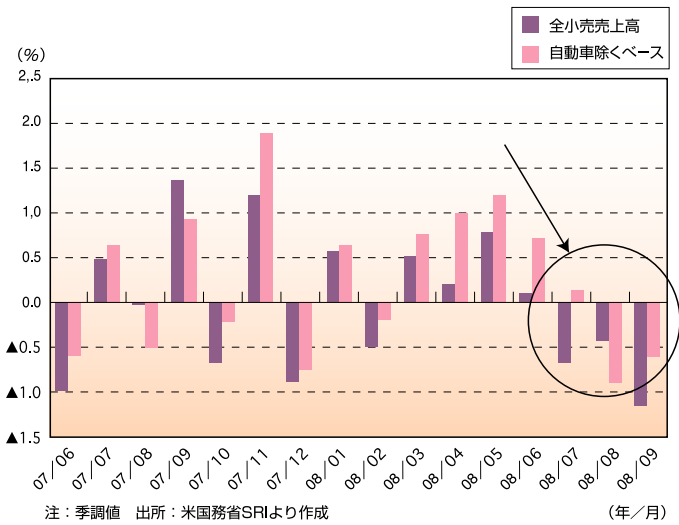
08年は更に減速が強まり、上半期の前年同期比成長率は全体でマイナス6.7%になった。内陸費用増を嫌った顧客が西岸向けの貨物を東岸向けにシフトした影響等で堅調であった東岸向けも、8月以降はマイナス成長になった。

■ アジア/米国荷動き (08年1-9月 JoC/PIERS統計)

| | 1-9月 実績 (TEU) | 前年同期比成長率 |
|--------|---------------|----------|
| 米国西岸向け | 6,693,480 | ▲10.2% |
| 米国東岸向け | 2,898,540 | 2.3% |
| 全体 | 9,592,020 | ▲6.7% |

米国景気は減速傾向を強めており、米商務省発表の本年第3四半期GDPは実質ベースで前期比マイナス0.5%、住宅販売価格、新築住宅販売高、住宅着工件数、消費動向、雇用情勢等全ての経済指標が悪化している。注意すべきは本年7月以降消費動向が急速に悪化し、実態経済にも金融混乱の影響が及んで来ていることである。(図表1)

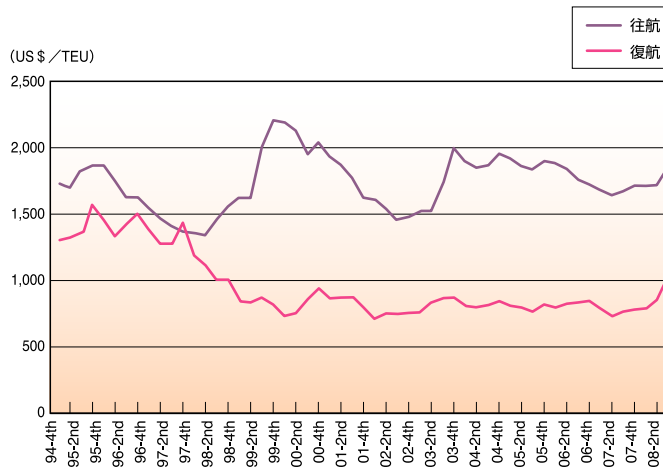
図表1 米国：小売売上高(前月比)



一方、BAF(Bunker Adjustment Factor)を含めた運賃はBAFの徴収率改善もあり安定推移した。(図表2)

図表2 アジア/北米航路平均運賃推移

(出展:CONTAINERIZATION INTERNATIONAL社)



アジア出し欧州向けコンテナの荷動きは、FEFCの統計資料によると、07年は北欧州と地中海合計で前年比プラス19%の成長率であった。しかし、米国のサブプライムローン問題が欧州へも波及し、4-6月期ユーロ圏GDP成長率は前期比▲0.2%とマイナス成長、同英国GDPは0%成長に落ち込み、1月～8月の前年同期比荷動きはプラス2.51%にまで減速した(上半期の前年同期比成長率はMSCが9月にFEFCを脱退した為確定できない)。一方、日本郵船の「世界のコンテナ船隊および就航状況」によればアジア/欧州航路の配船量は2008年6月末時点で前年同月比22%増加している。荷動きの大幅な減速により需給バランス

が崩れ夏場から運賃が急落した。(図表3)旺盛な貨物需要を期待して欧州向けのサービスを拡大していた船社やアライアンスは減便する動きを強めている。

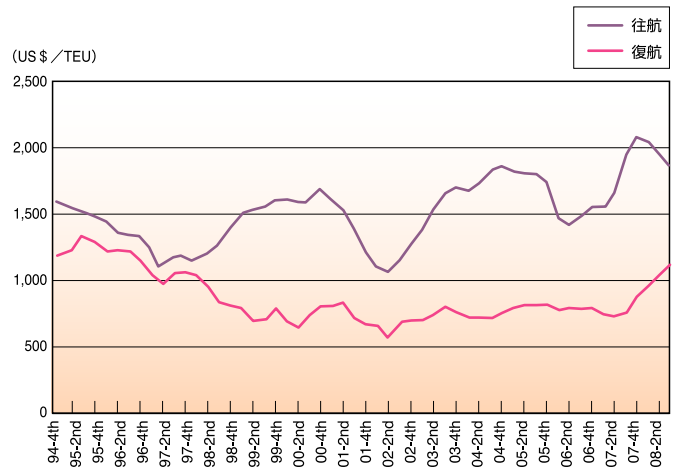
アジア/欧州荷動き (FEFC統計資料)

| | 08年/1月-9月(TEU) |
|----------|----------------|
| 北欧州向け | 4,604,797 |
| 地中海向け | 2,470,547 |
| 欧州/地中海向け | 7,075,337 |

上記数値には9月よりFEFCを脱退したMSC数値を含んでいない。昨年同期のMSC数値を特定できない為、前年同期比成長率を割愛。推定値では、北欧州+1.9%、地中海+2.3%、全体合計+2.0%の成長となった模様。

図表3 アジア/欧州航路平均運賃推移

(出展:CONTAINERIZATION INTERNATIONAL社)

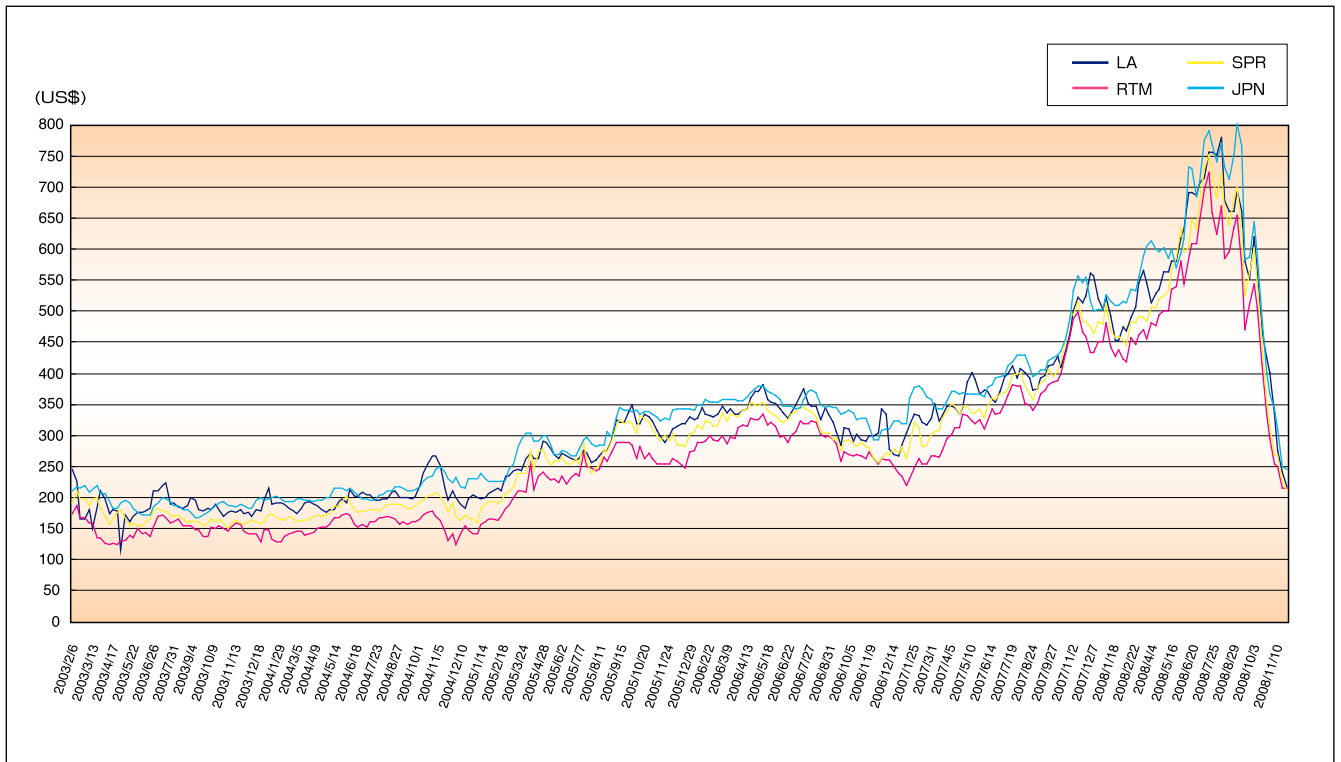


このように崩れた需給を立て直す為の大型船社やアライアンスの対策が進展している。本年3月には、Maersk Line、Mediterranean Shipping (MSC)、CMA-CGMが太平洋で協調するという衝撃的なニュースが流れた。合計で船隊規模が約400万TEUにも及ぶ世界3大コンテナ船社が協調配船を開始、配船の合理化によりコスト競争力を高めた。11月には、「ザ・ニューワールドアライアンス」と「グランドアライアンス」が共同運航により、それぞれのアライアンスが運航している二つのアジア発北米東岸向けサービスを1便に統合することを発表した。欧州航路でもMaersk Lineや各アライアンスの減便が相次いでいる。

一方船社にとり明るい材料は、7月に過去最高値を記録した原油価格の下落基調が鮮明になっているこ

とである。(図表4) 荷動き減速に苦しんでいる運航船社の収支悪化を緩和する効果が期待されている。

図表4 燃料油価格 IFO 380cst



2. 不定期船市場について

2008年のドライバルク市況は上半期に過去最高値を記録した後、下期には歴史的安値圏にまで急落するなど過去に前例のない触れ幅で推移した。

今年上半年はサブプライム問題により米国景気に減速感が見え始めたものの、新興国向け資源輸送需要の高まりを受け船腹需給が逼迫し、ドライバルク市況は歴史的な高値圏で推移した。特に年率10%超のペースで経済成長を続けていた中国は北京五輪開催を前に粗鋼生産量が1-6月期で前年比11%の大幅増となった。これに伴い鉄鉱石輸入量も年間4億トンを上回るペースで増加し、鉄鉱石を運ぶケープサイズを筆頭に市況は右肩上がりであり、5月にはバルチック海運指数が2007年11月の水準を上回り過去最高を記録した。

その後、北京五輪開幕により中国の生産活動がスローダウンしたのを契機に市況は徐々に軟化傾向となり、9月のリーマンブラザーズ破綻を境に米国の金融危機が世界規模で広がると急激に下げ足を速め、6月は

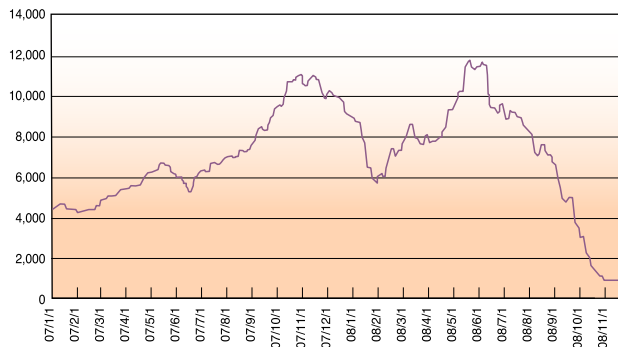
じめに1万ポイントを越えていたバルチック海運指数は10月末には1,000ポイントを割る水準まで急落した。とりわけケープサイズの下落は著しく、ブラジル/極東間では一時30万ドル近くまで上昇した日当たり備船料は僅か5ヶ月間で1万ドルを割り込み、その後も運航コストすら下回る水準で推移している。

この短期間での急落の背景には米国景気の後退が世界規模に波及し、ドライバルク市況高騰の主要因であった新興国向けの資源需要が急減したことや、金融不安により金融機関から原料調達に必要な信用状が発給されず、貿易そのものが成り立たなくなったことから船腹需給が急激に軟化したことが挙げられる。またここ数年の歴史的な高騰の一因ともなっていた運賃先物市場から投機筋が一気に資金を引き上げたことや、資金調達難で船会社の破綻懸念が高まり、市場での備船取引が事実上ストップするなど異例の事態が重なったことも実需以上に市況を冷え込ませる要因となった。

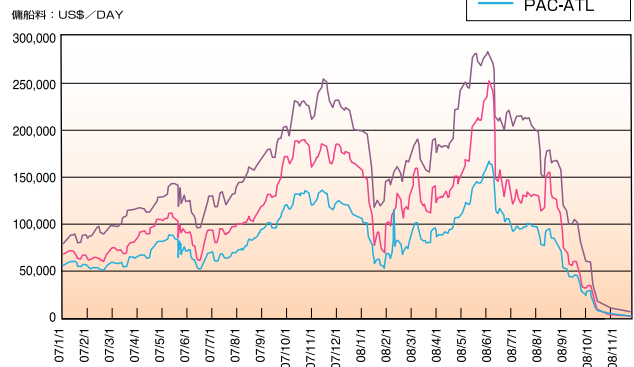
急激な市況悪化と金融危機を受け、資金調達難から発注済新造船がキャンセルされるケースや破綻する新興造船所が続出しており、市況高騰時に大量発注されていたバルクキャリアのうち既に200隻超が

消えたとの情報もある。これにより一時問題視されていたバルクキャリアの供給過剰懸念、いわゆる「2010年問題」が緩和されたとの見方もある。

図表5 Baltic Dry Index(BDI)推移



図表6 ケープサイズ傭船料推移



海運PRパンフレット

『Shipping Now 2008-2009』の発行

日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々にご理解いただくため毎年刊行の「Shipping Now」の新版(2008-2009)がこのたび発行されました。

このパンフレット(無料)は、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、講演会やゼミの資料としても広くご活用いただけます。

ご希望により送付いたしますので、送付先住所・宛先、部数を以下宛にご連絡ください。

なお、部数に限りがありご要望にそえない場合もございますので予めご了承ください。

(総務部:高橋)



『Shipping Now 2008-2009』

申込先

(社)日本船主協会 総務部 広報担当

tel:03-3264-7181 / fax:03-5226-9166 E-mail:pub-office@jsanet.or.jp

ASF・SC中間会合にて船員関連問題を討議

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会(SC)第14回中間会合の様相

2008年11月21日、クアラルンプールでアジア船主フォーラム(Asian Shipowners Forum:ASF)船員委員会(Seafarers Committee:SC、以下「委員会」)の第14回中間会合が開催され、China Shipowners Association(CSA)のMr. Li Shanmin議長の下、ホスト国であるマレーシア(Federation of ASEAN Shipowners' Association:FASA加盟)の他、中国、香港、台湾、シンガポール・フィリピン・ベトナム(FASA加盟)および日本(韓国、オーストラリアは欠席)の各船主協会が参集し、来年5月に台南で予定されているASF総会に向けての様々な船員関連問題に加え、現下に於ける最大の懸念であるソマリア(アデン湾)海賊問題についても活発な議論が為された。概要は以下の通り。

1. ソマリア(アデン湾)海賊問題

海運の要衝であるアデン湾におけるソマリア人による海賊行為が、船主に対する脅威であるのみならず、世界の経済・物流に深刻な悪影響を及ぼす中、委員会は、船員およびその家族が蒙る精神的トラウマに対して特に懸念を表明した。

アデン湾外で発生したSirius Star号のハイジャック事件についても言及がなされ、重く受け止められた。有志連合軍(Combined Task Force 150:CTF150*)等の海上での対抗策に加え、ソマリア国内における陸上側での対策も必要な段階に来ているとの意見もあった。

委員会は、あらゆる国の政府に対し、個別もしくは国連を通じた集合的なアプローチを通し、早急に当該海域での航海の安全と船員の無事を確保するよう、今後も強く要請して行くことを合意した。

2. IMO・STCW95年条約の改定について

委員会は、船員供給国の大多数がASFメンバー国であることに鑑み、STCW*295年条約の改訂作業が体系的・機能的になされ、ASFメンバー各国の海運産業と当該政府にとって最良の利益をもたらすよう、当該条約改定に積極的に関与・貢献することを合意した。

なお、日本国政府が提案しているBridge Resource Management(BRM)*3およびEngine Resource Management(ERM)のSTCW Code(BRMについて

は第2章A表Ⅱ/1・A表Ⅱ/2、ERMについては、第3章A表Ⅲ/1およびA表Ⅲ/2)への撰取に関しては、委員会としてこれを支援することが確認された。

また、船内労働・休憩時間については、ILO第180号条約(後述のMarine Labour Convention 2006が発効すればMLC2006に統合される)と改定後の新STCWとの調和が基本であるが、STCWが所謂Safety Conventionであることに鑑み、新STCW(第8章)においては、その対象を当直者に限定するべきであることを合意した(ILO第180号条約では全ての船員が対象)。

3. ILO第185号条約について

アメリカで発生した9.11同時多発テロ事件以降、同国を始め多くの国で船員の上陸に関する規制が強化される傾向にあり、乗・下船の為の査証発行規制もより困難なものとなりつつある。委員会は、当該問題の解決策であるILO第185号条約(船員の身分証明条約、「上陸の為の査証については、船員は是を所持することを要求されない」と規定)の批准が未だ進んでいないこと(2005年2月に発効するも、現在の批准国は13カ国に留まり、日本も未批准)を懸念するとともに、船員の上陸・入出国に関する取り扱いに関してより寛容な制度への変革を推進する国々に対し歓迎の意を表した。

4. ILO 2006年海事条約 (Maritime Labour Convention 2006:MLC2006) について

委員会は、本年9月に採択されたMLC2006に基づく旗国検査およびPSC検査に関する各ガイドライン(本誌2008年11月号P.13参照)を歓迎し、当該条約がASFメンバー各国政府により早期に批准されるよう引き続き努力することを合意した(現在の批准国はリベリア、マーシャル諸島、パハマの3ヶ国のみであり、条約は未発効)。但し、当該ガイドラインが船主や本船乗組員に対し過剰な負担を掛けることなく運営されるよう、注意が必要との指摘も為された。なお、当該ガイドラインは拘束力を持たず、あくまでもガイドラインに留まるものである。

5. IMO/ILO船員の公正な取り扱いに関するガイドラインについて

IMO/ILOによる船員の公正な取り扱い(Fair Treatment of Seafarers)に関するガイドラインが実効的に適用されることの重要性が確認された。

特に、韓国で発生したHeibei Spirit号油濁事故に関し、本船乗組員が未だ同国内で拘束されていることに對し、委員会として国際条約・規定に則り公正な司法手続きと判断が為されることを要望することとした。

6. 船員給与問題について

委員会は、船員の労働条件は、国際的な単一基準ではなく、船員が生計を営む個々の国の経済状況と生活水準に応じたものであるべき旨を再確認した。

近時の世界的な経済環境の劇的変化による海運業界への影響も懸念されたが、現下においては、ASFメンバー各国での船員雇用数は昨年よりも増加していることが確認された。一方、当該経済危機が今後の船員の需給バランスを平準化するのではないかとの意見もあった。

委員会は、ASFメンバー各国において船員養成の為の船主ならびに政府間の協力が進展している現状を歓迎し、多くの国で若い世代を船員と言う職業へと勧誘する施策がなされていることに對し同慶の意

を表した。また、委員会は、ASFメンバーが、現在の経済危機にも拘わらず、引き続き船員の採用・養成努力を続けることを要請した。

次回の中間会合は、来秋、ベトナムのHo Chi Minh Cityで開催される予定。
(海務部・吉田)

*1:CTF150

構成：2008年9月現在、米、仏、英、独、加、パキスタンの6カ国で、駆逐艦・フリゲート艦10隻、補給艦5隻を配備。日本は補給活動のみ参加(護衛艦1隻、補給艦1隻配備)。

活動範囲：アデン湾、オマーン湾、紅海、インド洋

- 活動目的：
- 同海域におけるテロ活動の抑止
 - 麻薬・武器の海上移送の防止等の保安維持
 - 商船が海賊に襲われた場合の支援

*2:STCW

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarersの略。船員の訓練要件、資格証明、当直の基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約。1978年7月7日に採択され、1984年4月28日に発効した。その後1992年末から、連続的に発生したタンカー事故および海難事故におけるヒューマンファクターを考慮したISMコードの強制化等の動きと相まって、包括的な見直し作業が進められ、1995年7月7日に78年条約の内容を全面改正した95年改正条約が採択され、1997年2月1日に発効した。

*3:BRM(Bridge Resource Management)

ブリッジチームマネジメント(Bridge Team Management)とも言う。人間のミス未然に防ぎ、あるいは起こったミスからの影響を早期に断ち切るため、船橋(ブリッジ)において、人材(船長、航海士および甲板員等の乗組員)および情報等の資源(resource)を最大限に利用しようとする考え方。

マ・シ海峡の航行援助施設基金 日本船主協会として拠出を表明

クアラルンプールで国際シンポジウム開催

2008年11月24日、マレーシア・クアラルンプールにおいて、マラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡)の安全と海洋環境保全に関する国際シンポジウムが、日本財団および国際海運4団体*の主催により開催された。マ・シ海峡における航路標識整備に関する経過等とあわせその概要を報告する。

*BIMCO(ボルチック国際海運評議会)、ICS(国際海運会議所)、INTERCARGO(国際乾貨物船主協会)、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)



当協会の対応について説明する中本理事長

1. 経緯

1 1 マ・シ海峡における航路整備の推進

1967年3月に発生したトリッキーオン号事故を契機として、船舶の航行安全に関する諸問題がIMCO(現在のIMO=国際海事機関)において取り上げられ、1967年12月、マ・シ海峡については「沿岸3ヶ国(マレーシア、インドネシア、シンガポール)がこの海域の通航に利害関係を持つ諸国と協議することが望ましい」旨が合意された。これを受け、日本政府は沿岸国と協力してマ・シ海峡の航路整備を推進することを決定、一方民間側においては、日本船舶振興会(現在の日本財団)の支援のもとに当協会、石油連盟、日本造船工業会、日本損害保険協会の関係4団体および日本海事財団(現在の日本海事センター)からの資金拠出により1968年にマラッカ海峡協議会が設立され、以来、マ・シ海峡における灯台などの航路標識の整備、設標船の寄贈、水路調査の実施ならびに航路標識の維持管理・修繕などの事業が同協議会により実施されてきた。わが国のみが、約40年に亘りこの貢献を行っており、上述の団体が同協議会に拠出した金額は合計約1億5000万ドルに及び、当協会も約900万ドルを拠出している。

2 国際協力体制の構築に向けたわが国の取り組み

マ・シ海峡の大部分は沿岸3カ国の領海であるものの、1994年に発効した国連海洋法条約(UNCLOS)第43条において、国際航海に利用される海峡(国際海峡)の航行安全や海洋環境保護について、海峡利用国は

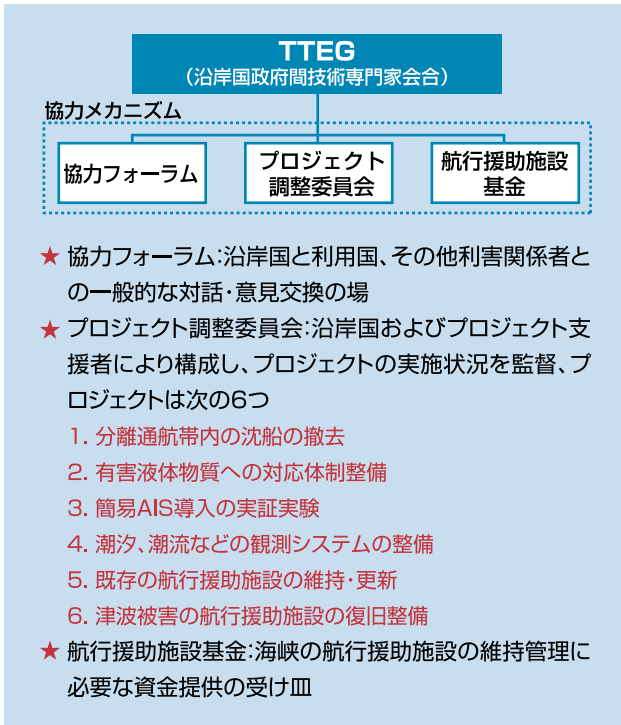
沿岸国と協力するよう規定されている。また、近年、アジア諸国の経済発展に伴い日本以外の国の船舶の海峡利用が増加し、航行安全確保等の負担を日本以外の利用国も担うべきことが指摘され、さらに海峡の利用(通航量)は今後も増加することが予想されていることから、早急に新たな国際協力体制の構築が求められていた。

こうした状況から、わが国政府は、沿岸国・利用国等による国際協力体制の構築に向けて、海峡の航行安全施策について検討する沿岸3ヶ国の政府間技術専門家会合(TTEG)や関係国際会議に参加するなど積極的な取り組みを行ってきた。また、当協会もアジア船主フォーラムへ働きかけを行い、本件に対するアジア各国船主協会の理解を促してきた。

折しも、2001年9月11日の米国同時多発テロ以降の海上セキュリティへの関心の高まりから、IMOにおいても重要な海上交通路の安全について検討していくこととなり、2005年9月、IMOとインドネシア政府の主催による「ジャカルタ会議」が開催された。2006年9月、IMOとマレーシア政府の主催による「クアラルンプール会議」へと続き、そして、2007年9月に開催されたIMOとシンガポール政府の主催による「シンガポール会議」において、沿岸国および利用国50ヶ国が参加の下、海峡の航行安全および環境保全を確保するための協力関係を具体化した「協力メカニズム」を創設することが世界で初めて合意された。

2. 航行援助施設基金の概要

協力メカニズムは「協力フォーラム」「プロジェクト調整委員会」および「航行援助施設基金」の3つの要素で構成される。



このうち航行援助施設基金は、航行援助施設の維持・更新のためのすべての関係者からの拠出の受け皿であり、沿岸国および拠出者により構成する「航行援助施設基金委員会」が基金の管理・運営を行う。

2008年4月に第1回委員会が開催され、基金が正式に設置されるとともに、航行援助施設の整備に係る詳細な事業費用見積りのための調査を、日本財団から約140万ドルの支援を受け実施することが合意された。2008年10月に開催された第2回委員会では、同調査の結果を踏まえ、同設備の整備に必要な費用を今後10年間で5500万米ドルとする見積りが示され、また、2009年の基金の予算額を800万米ドル(約8億円)とする提案が沿岸3ヶ国よりあり、原案どおり決定された。

なお、海峡の航行援助施設の整備事業は、2009年1月より、同基金を利用して沿岸国により実施されることとなる。

3. マ・シ海峡の安全と海洋環境保全に関する国際シンポジウム

2008年11月24日、クアラルンプールにおいて、日本

財団および国際海運4団体により題記シンポジウムが開催され、沿岸国政府やIMO関係者、海事産業等の関係者175名が参加し、当協会からも中本光夫理事長、半田収常務理事が参加した。

シンポジウムでは、協力メカニズムの進捗状況について報告がなされるとともに、航行援助施設の維持・更新にかかる費用が今後10年間で約5500万米ドルとの見積りが示されたことを受けて、沿岸国や国際海運団体等の協力関係や費用負担、今後の方向性などについて議論が行われた。

日本財団は、すでに航行援助施設基金に対し事業費の3分の1を当初5年間拠出することを表明していたが、このシンポジウムにおいて、来年早々250万米ドルを拠出すると表明した。また、当協会も、今年は今年の拠出額の約2倍に当たる70万米ドルを拠出する予定であることを表明した。

これまでのところ、同基金への拠出表明の状況は以下のとおりであり、予算額に満たない部分についてはさらに海峡利用国・関係者へ拠出を募ることとし、最終的には沿岸国において負担することとされている。一方、日本財団の支援は当初の5年間のみであり、今後、日本財団の支援が終了した後も円滑に事業が継続できるよう、利用国等の理解を拡げ財政基盤を強固にすることが求められる。

① 国

日本：マラッカ海峡協議会を通じ各産業界から 50万米ドル

緊急に更新が必要な施設(1基)に関する
現況調査費 14万米ドル
同協議会による整備事業(役務提供) 36万米ドル
合計 100万米ドル相当

ギリシャ: IMOを通じて 100万米ドル

韓国: 1億ウォン(約10万米ドル)

UAE: 10万米ドル

中国: 基金への貢献を検討中

② 日本財団: 整備事業の詳細見積もり調査 約140万米ドル 250万米ドル(事業費の3分の1)

③ MENAS(ペルシャ湾の航行援助施設整備業者):

100万米ドル

基金(下線部) 合計約520万米ドル

(海務部: 斎藤)

1期生3名が外航船社へ就職、 ほか4名が2年目へ進む

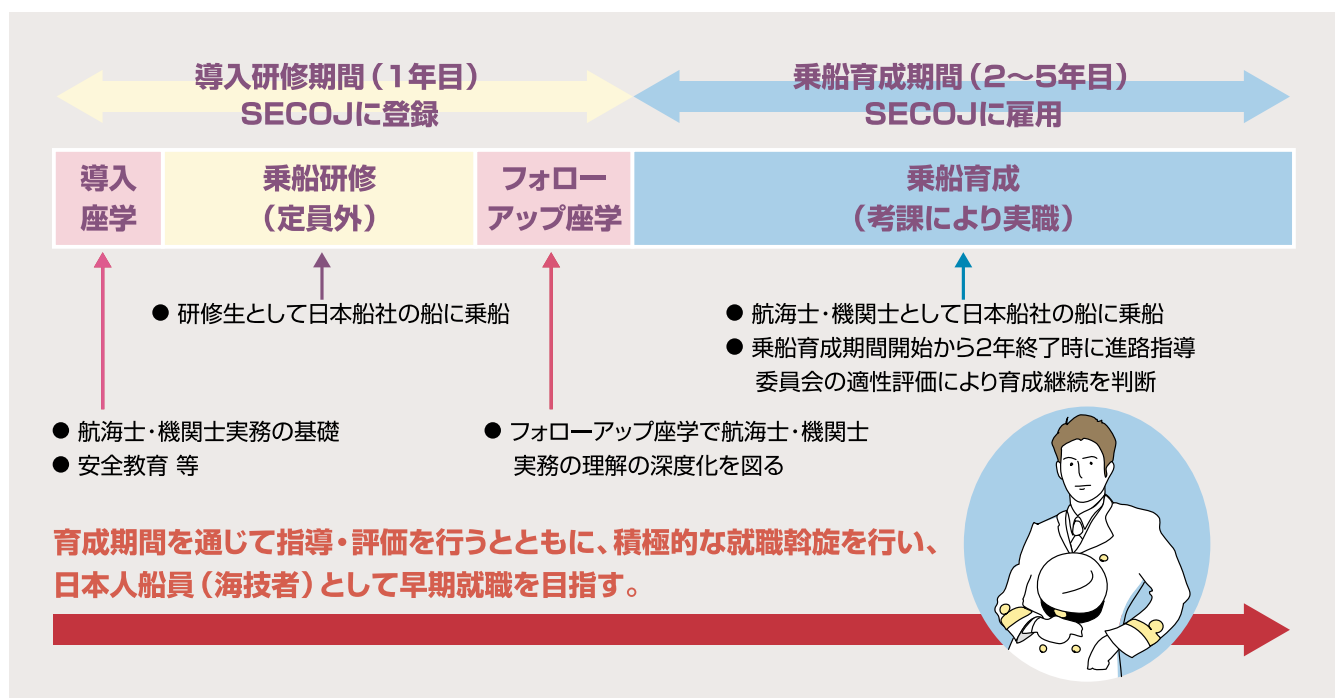
外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

国土交通省、全日本海員組合および当協会が2007年4月から開始した「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」（以下「スキーム」）については、同年10月より1期生11名（航海士9名（うち女性1名）、機関士2名）の育成を開始。これまでに3名（航海士3名。うち女性1名）が外航船社へ、2名（航海／機関士各1名）が内航船社への就職を果たした。また、08年10月からは新たに2期生17名（航海士15名（うち女性4名）、機関士2名）の育成が開始された。本紙では、スキームの最新状況を紹介する。（スキームの経緯と1期生の出帆式については、夫々本誌2007年5月号P.8と同10月号P.15参照）

1. スキームの概要

スキームは、国土交通省、全日本海員組合および当協会で構成する「外航日本人船員確保・育成推進協議会」（以下「推進協議会」）が運営し、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が実施団体となっている。また、スキームは、船員教育機関の卒業生を対象に、実際に海運会社が運航する外航商船での実務経験を通じて、即戦力として活躍できる海技者としてのキャリア形成を図ることを目的としている。育成期間は、最長5年とし、導入研修1年とその後の乗船育成期間で構成される。導入研修では、海技大学校での座学講習（前期2ヶ月・

後期3ヶ月、計5ヶ月）と前期・後期座学の間に行われる乗船研修（7ヶ月）が行われ、育成要員はこの間、外航船舶職員の実務に必要な基礎知識を習得する。また、乗船研修では、育成要員は研修生として外航商船に乗船し、この間に行われる評価を元に、推進協議会において2年目以降に船舶職員として実職が執れるか考課が行われる。乗船育成期間では、同考課を経て、3等／2等航海士・機関士として外航商船に乗り組み、実務経験を積んで外航船舶職員としての就職を目指すこととしている。（以下育成スケジュール参照）



<平成21年度 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム募集案内より>

2. 1期生の現状

1期生については、推進協議会での選考を経て、2007年10月より11名(航海士9名(うち女性1名)、機関士2名)がスキームを開始した。この11名のうち、これまでに3名(全て航海士。うち女性1名)が外航船社への就職を果たした。また、2名(航海/機関士各1名)が内航船社に就職し、2名(航海/機関士各1名)が陸上企業への進路変更を行った。残りの4名(全て航海士)については、スキームの2年目に移行し、3等航海士としての実職を目指している。この4名のうち2名については、1年目の乗船研修を実施した会社から良好な評価が得られたため、2年目も夫々同じ会社の船舶に乗船することとなった。また、残りの2名については、1年目とは異なる会社で乗船するものの、1名が既に1級海技士筆記試験に合格、もう1名は同試験の課目合格を果たしており、両名とも1年目において一定の評価を得ていることから、2年目での成果が期待される。

3. 2期生の現状

2期生については、協議会での選考を経て、17名(航海士15名(うち女性4名)、機関士2名)が2008年10月より海大での前期座学研修を開始、12月から08年6月末までわが国外航船社が運航する船舶で乗船研修を行うこととしている。この乗船研修を行うにあたり

配乗船の募集を行ったところ、当協会加盟12社および同非加盟5社より応募があった。乗船研修中は、これらの船舶において、3等航海士/機関士として必要な基礎知識の習得が求められるとともに、2年目以降、船舶職員としての実職を執ることができるかについて評価が行われる。



2期生集合写真

当協会は、推進協議会関係者と協力し、スキームにおいてわが国海事社会の将来を担う優秀な人材が育成されるよう、引き続き取り組んでいくこととしている。
(企画部:本澤)

欧州委員会、EUコンソーシア規則改定案を発表

当協会、同改定案に対するコメントを提出

2000年に施行された、コンソーシア(含むアライアンス)に対するEU競争法包括適用除外を規定する欧州委員会規則(以下「823/2000」)は5年毎に見直されており、現行規則の有効期限は2010年4月25日までとなっている。

欧州委は、現行規則が同盟制度の存在を前提としているため、欧州理事会規則4056/86(定期船同盟に対するEU競争法の包括適用除外を規定)の廃止前から823/2000の改定作業に着手していたが、その改定案および"Technical Paper"(規則変更点説明文書、以

下「TP」)を08年10月21日付でEU官報に掲載するとともに、同年11月21日を期限に関係者から同改定案に対するコメントを募集した。

同改定案は現行規則と比べ本質的な変更点はないが、競争法適用除外となるコンソーシアの協定事項として、

現行規則が規定する「一時的な船腹調整」の代わりに「需給変動に応じた船腹調整」を認める一方、同盟廃止に伴い、現行規則が同盟/盟外で区別する競争法適用除外対象のマーケットシェア許容値を一律30%未満とし、マーケットシェアの合算方法に関する規定*を新たに加えた。

なお、欧州委はTPパラグラフ15において、823/2000は運輸部門における最後の包括適用除外規則と指摘し、「2008年10月、価格設定同盟の廃止(=4056/86廃止)という定期船業界において重要な変化があること、およびコンソーシアには一定の経済効率性があることを考慮すると、823/2000を(2010年から)更に5年延長し、他の全ての経済分野に適用されている一般的な競争レジームへの移行を促進する(facilitate the transition to the standard competition regime applied to all other economic sectors)に足りるだけの意義は認められる。」とし、改定規則を2015年以降更新しない可能性を示唆している一方、「現行規則は現時点で、船社/荷主双方にとって有効に機能していると思われる」との見解を同時に示している。

当協会は、コンソーシアムに対する包括適用除外制度は質の高い定期船サービスを提供し、多様な荷主のニーズに応えるためには不可欠であり、EUが除外制度を長期に亘り維持すること等を要望する内容のコメントを、11月21日、欧州委員会に提出した。(【資料】参照)

※ マーケットシェア合算方法 (TPパラグラフ 75-79)

例1 同一航路において、船社A・Bによるコンソーシアム1と船社Bによる単独配船が同時に存在する場合。
→コンソーシアム1のシェアと船社Bの単独配船分のシェアを合算

例2 同一航路において、船社A・Bによるコンソーシアム1と船社B・Cによるコンソーシアム2が存在する場合。
→船社AとCの間に契約関係がなくても、当該航路の船社A,B,Cのシェアを全て合算。

(企画部:水島)

資料

2008年11月21日
欧州委員会に提出

コンソーシア規則案に対する日本船主協会コメント

日本船主協会は、2008年10月21日付EU官報で公表された、「特定の分類に属する定期船社間の協定、決定及び協調行為(コンソーシア)に対するEC条約81条3項の適用」に関する規則改定案(以下「規則案」)について、欧州委員会に対し以下コメントを提出する機会を得たことに感謝する。当協会は、日本国籍を有する109社の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である。

当協会は、コンソーシア制度は純粋に運航・運営に関する取り決めであり、運賃やチャージなど商業的な協議を伴わないものであると認識している。コンソーシアの概念は、共同運航を通じ、海上輸送サービスの生産性と質の大幅な改善に資する有効な手段として、主要貿易国・地域において広く受け入れられているところである。当協会は、持続可能な世界貿易を支え、顧客の要請の変化に柔軟に対応するためには、コンソーシアに対するEU競争法の包括適用除外が不可欠であると確信している。従って、コンソーシア制度を確保するための法的確実性を将来に亘り維持することが重要である。

1. マーケットシェア

規則案前文4項によれば、同一航路で運営される

コンソーシア同士の協定は、マーケットシェアにかかわらず、コンソーシア規則の対象となってい

ないように思われる。これは、上記協定にEC条約を直接適用することを意味するものである。同協定の目的が、コンソーシア規則が禁止すべきコンソーシア間の競争を低減することではなく、需給変動に応じて航路サービスを合理化し、顧客の要請に対応する安定的なサービスを提供することであることを考慮すると、当協会は、コンソーシア同士の協定を「競争制限的な協定」の範疇に当てはめるべきではないと考えており、この種の協定についてもコンソーシア規則の対象にするよう要望するものである。

更に当協会は、規則案第5条による、船社とコンソーシアのマーケットシェアの合算についても深刻な懸念を有している。同条は、「船社が同一の関連市場で単独のサービスとコンソーシアム内のサービスを提供している場合、当該船社の夫々のマーケットシェアを合算しなければならない」とし、更に「複数のコンソーシアが同一の関連市場で運営され、かつ共通のメンバー船社を有する場合、当該コンソーシア夫々のマーケットシェアを合算しなければならない」と規定している。

定期船社は、刻々と変化する貿易およびビジネスの要求に対応するため、コンソーシア間で、或いはコンソーシアムのメンバー船社と他の船社との間で、多くの連携を確立している。仮に上記規則案による方法でマーケットシェアを計算すると、多くの場合において、規則案によるシェアの許容値である30%を容易に超過する可能性があり、それは結果的に、船社およびコンソーシアが船舶のキャパシティーの有効利用を目的に、他の船社やコンソーシアとの小規模なスロット交換を柔軟に検討することに対し暗黙の制限を課すことになりうる。また、荷主に対し多様なサービスを提供する上でも深刻な障害をもたらさうるものである。

2. 荷主との協議

コンソーシアム又はそのメンバー船社が提供する定期船輸送サービスの条件や質に関する主要な

変更がなされる場合、現行慣習下においては、コンソーシアムの個々のメンバー船社とその荷主との間で協議を行っている。規則案第7条は(また、現行規則823/2000においても)、コンソーシアムと荷主又はその代表である荷主団体との協議開催を義務付けているが、当協会は、現行規則の下で許容されている個別船社と荷主との間の現在の協議慣習に対し、同7条が影響を及ぼすものではないものと理解する。

当協会は、コンソーシアム内で結ばれる合意が何ら商業的協議を伴うものではないことを繰り返し申し述べたい。仮に規則案第7条が、コンソーシアムが荷主との協議に備え相談すべく一堂に会することを許容するという意味を含むのであれば、それは同規則3条(競争法上許容される協定の内容)の基本原則に矛盾することになりかねないものと考ええる。

3. 結び

当協会は、欧州委員会が、規則823/2000が船社及び運送利用者(荷主)双方に有効に機能していると認識されていることを認め、コンソーシア協定に対する競争法適用除外期間を(2010年から)更に5年間延長するよう提案していることに謹んで注目するものである。

当協会は上述の通り、コンソーシアに対する競争法包括適用除外は、質の高い定期船サービスを提供し、多様な荷主のニーズに応えるために不可欠であると確信しており、コンソーシアムに対するEU包括適用除外規則がより長期間に亘り維持されることを強く求めるものである。

以上

「ソマリアの全般的情勢と今後の見通し」

外務省中東アフリカ局 アフリカ審議官組織
アフリカ第二課長 岡田 誠司 氏

はじめに

アフリカ第二課長の岡田でございます。今日は、ソマリア情勢についてご説明したいと思います。今年5月に「第四回アフリカ開発会議(TICADIV)」が横浜で開かれました。この会議では、一言でいうとアフリカ全般の現状について日本あるいは国際社会が如何に取り組んでいくかについて話し合われました。アフリカからも多くの首脳が参加し活発な議論が行われました。

アフリカ全般で申しますと、現在、アフリカの経済成長率は約6~7%であり、非常に上向きの数字を示しています。今後、アフリカ全体を如何に活性化させるかが大きな課題ですが、アフリカの負、あるいは影の部分の1つが、このソマリア情勢であるかと思われます。

海賊については、2003年以降の数字だけを見ても、世界的には1/4ぐらいに減っているにもかかわらず、ソマリア沖の海賊件数は約2倍に増えています。この背景はが何なのかについて簡単にご説明させていただきます。



プロフィール

外務省中東アフリカ局 アフリカ審議官組織
アフリカ第二課長 岡田 誠司 氏

1981年外務省入省。94年北米局日米安全保障条約課課長補佐、96年在アメリカ合衆国日本国大使館一等書記官、00年在大韓民国日本大使館一等書記官、02年経済局国際経済第一課(アジア欧州協力室) 首席事務官、03年アジア大洋州局中国課首席事務官、06年アジア大洋州局北東アジア課日韓経済室長、07年中東アフリカ局アフリカ第二課地域調整官アフリカ審議官補佐、08年現職。

ソマリアの概要

ソマリアは「アフリカの角」と呼ばれる地域に位置し、面積は日本の約1.8倍です(【資料1】参照)。人口は、現在無政府状態であるため正確な数値は出ていませんが、世銀の統計によると約850万人とされています。単一民族国家で、幾つかの「氏族」があります。現在のソマリアの問題を簡単に言えば、この氏族間の抗争が群雄割拠し、日本の戦国時代の状況です。

ソマリアの中には大きく4つの氏族があります。ハウイエ族、ディル族、ダロッド族、ラハンウェイン族という氏族であり、更に小さな氏族が入り混じって群雄割拠しているという状況です(【資料2】参照)。言語も非常に複雑で、本来のソマリア語に英語、アラビア語、イタリア語が入り混じっている状況です。

ソマリアの現状は氏族間の抗争と言えますが、歴史的に見ると、そこには東西冷戦構造の影響があり、現在は宗教戦争の要素もあり、さらに言うと、エチオピアとエリトリアの代理戦争も絡んでいます。

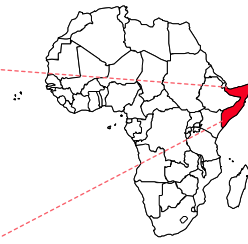
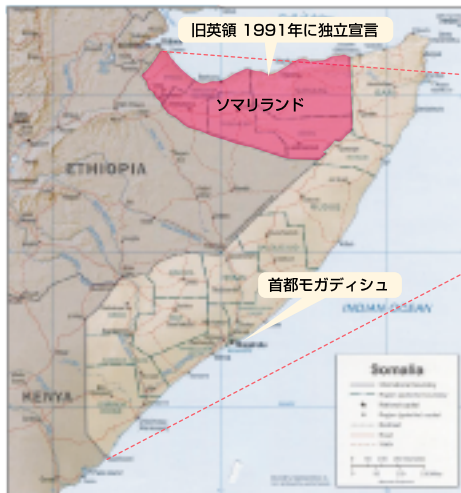
歴史的背景

古くからソマリアは単一民族でしたが、1世紀頃からローマとギリシャとの交易もあったようです。中世になると、イスラム教が入ってきて、9世紀初めにはイスラム教徒の国家となり、首都が現在のモガディシュに定められました。その後、様々な攻防が繰り返され発生しましたが、基本的には現在と同じように氏族間の抗争がずっと続いているという状況です。

やがて、1887年にイギリスがソマリランド(Somaliland)を保護領にします。後に、1908年には南部をイタリアが保護領とし、ソマリアはイギリスとイタリアに分割統治されるという状況が続きました。現在、北部のソマリランドは比較的安定しています。

現在もソマリアには様々な氏族がいます。まず、ダロッド氏族がエチオピアも含めて広く分布しています。現

資料1 ソマリア概要

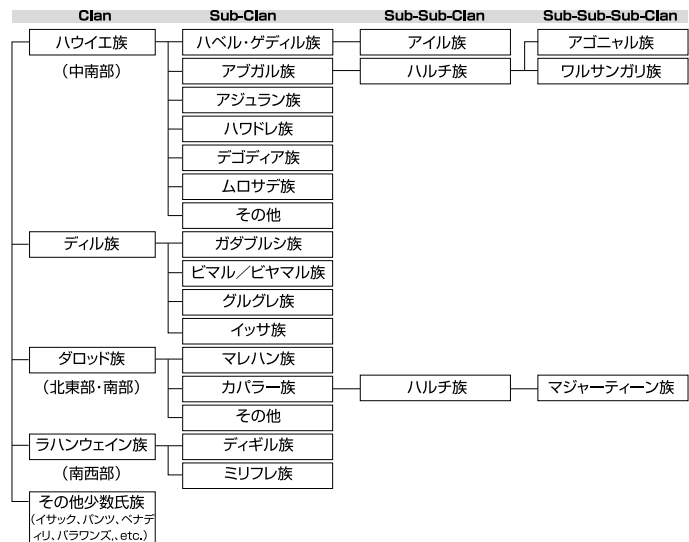
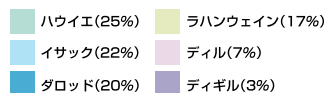
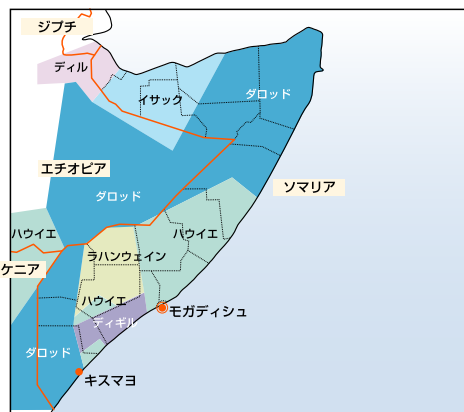


一般事情

1. 面積：63万8千km²(日本の約1.8倍)
2. 人口：850万人(2006年:世銀)
3. 首都：モガディシユ
4. 民族：ソマリ族(単一民族であるが、主要クラン(ハウエ族、ディル族、ダロッド族、ラハンウェイン族))
5. 言語：ソマリア語、英語、アラビア語、イタリア語
6. 宗教：イスラム教

資料2 ソマリア氏族の構成

ソマリアの氏族は、4つの主要氏族(ハウエ氏族、ディル氏族、ダロッド氏族、ラハンウェイン氏族)および、その他の少数民族で構成され、遊牧民を起源としている。主要民族の下にサブ・クランが存在する。



在のモガディシユ(首都)の辺りはハウエ氏族という氏族がおり、ディル氏族もいます。

氏族が如何なる性格を持っているかというと、元来は土地や水を共同管理する単位であり、当然、政治的権力も持っています。各氏族は同じ民族ではありませんが、それぞれが主権を持って土地を統括しているという性格を有しています。現在、ソマリアの政治勢力は「暫定連邦政府(TFG)」と「ソマリア再解放連盟(ARS)」の2つに大きく分かれています。そのベースになっているのがこの氏族の抗争なのです。

1960年になると、保護領がそれぞれ独立し、北部ソマリランドと南部のイタリア信託統治領はまとめて「ソマリア共和国」になり、初代大統領オスマン・ダール、首相アリ・シエルマルケが統治することになります。

しかし1969年にシエルマルケ首相が暗殺されます。そして、軍人のシアド・バーレ少将が「革命評議会議長」に就任しました。彼は、それまでの「ソマリア共和国」を「ソマリア民主共和国」に改名し、旧ソ連の影響下に入って社会主義路線を取り始めます。この「社会主義」というイデオロギーが導入されたことによって、それまでの氏族間の抗争は一旦収まります。ところが、今度は氏族を越えてソマリア人全体としてまとまらなければならないという主張(「大ソマリア主義」)がなされるようになったのです。

例えば、エチオピアにも広く居住しているダロッド氏族では、社会主義の思想の下、同じ氏族、ソマリアとしてまとまらなければならないという気運が高まってきました。こうした気運は、当然エチオピアとの抗

争につながり、紛争が勃発します。

さらに状況を複雑にしたのは、この抗争においてソ連がエチオピア側についたことです。ソマリアは、それまで社会主義路線を取り、旧ソ連と路線を一つにしていたのですが、当時のバーレ議長はソ連との関係を絶ちます。ここで今度は**冷戦構造**に巻き込まれて、エチオピア側についているソ連に対抗するために今度はアメリカがソマリアを支援し、米ソの代理戦争の様相を呈してきました。さらに**反政府運動**が勃発し、当時3つの反政府勢力がソマリア国内で抗争を始め、状況が複雑化していきます。

こうした中、1991年に、バーレ議長が追放されます。結果として、まさにソマリアは全くの**無政府状態**に陥ることになります。

無政府状態になったソマリアに対し、当時の国際社会が取った措置としては、まず国連が「安保理決議第733号」を採決し、ソマリアへの武器の輸出を禁止する措置を取りました。その決議に基づいて、ソマリア制裁委員会も発足します。さらに1992年には国連ソマリア活動、国連統一タスクフォースという組織が設立され、1993年には武装解除をマンデートとする第2次国連ソマリア活動が派兵されます。

実はこの頃、衝撃的な事件が起きています。それは1993年に、首都モガディシュで米軍ヘリが撃墜されたのです。そこで捕虜になったアメリカ兵がモガディシュの市内を引き回されるという事件が起き、これがCNNで世界中に放映されました。この様子は「ブラックホークダウン」という映画にもなった出来事で、これを契機にアメリカではソマリアからの撤退を求める声が一気に高まり、1995年に「第二次国連ソマリア活動」は完全に撤退してしまいます。

1991年、ソマリアでは、バーレ政権が崩壊したと同時に「**統一ソマリア会議**」が発足しました。ところが、この統一ソマリア会議もすぐに内部分裂をし、アリ・マハディという大統領が就任しますが、マハディ派と、それに反対するモハメド・ハラ・アイディードという将軍、この2派が対立をし始めます。

一方、北部(元イギリス保護領)では「**ソマリア国民運動**」が立ち上がり、**ソマリランド**として**一方的に独立**を宣言しました。現在もこの状況は続いています。

こうした状況の下で、和平の試みも当然行われてい

きます。上述の「統一ソマリア会議」は分裂するわけですが、アイディード将軍を暫定大統領に選出します。しかし、この大統領は1996年に死亡し、同会議は3つの派に分裂し、さらに細胞分裂を繰り返しました。

こうした中、今度は**プントランド**(ソマリランド東隣)も**独立**を宣言し、現在もその状況は続いています。その**大統領**であった**アブドラヒ・ユスフ**が、現在の**暫定連邦政府(TFG)**の**大統領**になっています。(なお、プントランドは、暫定連邦政府の進める和平プロセスに参加しています。)

ソマリアの現状を一言で言うと、「**暫定連邦政府(TFG)**」と「**ソマリア再解放連盟(ARS)**」の大きな2つの派閥が対立している状況です。まず「**暫定連邦政府**」については、群雄割拠してまとまりのつかないソマリアに関し、2002年にケニアのナイロビで暫定連邦政府を樹立するための交渉が始まりました。その結果、上述のユスフ大統領が現在の暫定連邦政府の大統領に2004年に選出されたわけです。ただ、これも常に分裂の危機をはらみながらまとまっているという状況です。

実はこの暫定連邦政府の権限は、2009年までとなっています。本来、それまでに正規の大統領の選出、議会選挙の実施、連邦政府の機構設立が予定されていました。しかし、来年2009年を目前にして、そういった具体的な話は遅々として進んでいない状況です。

また、現在のソマリアの首都はモガディシュですが、暫定連邦政府はモガディシュには入れていません。別途モガディシュグループという小さな氏族のグループがたくさんいて、暫定連邦政府が首都に入ってくることを認めていないという状況です。暫定連邦政府のユスフ大統領はダロッド氏族の出身であり、暫定連邦政府軍もダロッド氏族で構成されています。一方、モガディシュはハウイエ氏族という氏族がコントロールしているため、ダロッド氏族を中心とする暫定連邦政府が入って来ることについて非常に大きく抵抗しているのです。

さらに事態を複雑にしているのは、ソマリア全土でイスラム勢力も大きな力を持っていることです。イスラム教はモスクを中心にして非常に団結が強く、各地に点在するモスクが中心になって政治的な取りまとめもやっています。これが連合して、「**イスラム法廷連合**」という1つの大きな勢力になっています。これを

取りまとめているのがハッサン・アウェイスですが、彼はアル・カーイダとつながっているとされており、ラジオ放送の禁止やスポーツ、娯楽を禁止する等、かつてのタリバン同様のイスラム原理主義的な政策をとっています。したがって、アメリカが目の敵にしているわけです。

現在、「イスラム法廷連合」というのは非常に大きな勢力になりつつあり、現在のソマリアというのはまさに「暫定連邦政府」と「イスラム法廷連合」をベースとした「ソマリア再解放連盟」、この2つの大きな対立になっている状況です。

事態をさらに複雑にしているのがエチオピアです。エチオピアは従来よりソマリアと対立してきたわけですが、そうした中、ソマリアの中でアル・カーイダとつながっているイスラム勢力が出てきました。エチオピアは元来キリスト教の国ですから、これには大きく抵抗します。したがって、エチオピアは今の暫定連邦政府を支援しています。エチオピアから独立しようとするものは敵ですが、いまの暫定連邦政府をイスラム勢力に対抗するものとして支持しています。

一方で、エチオピアはエリトリアという北の国とも対立しています。エリトリアは、エチオピアから敵対視されているソマリア内のイスラム勢力を支援しています。エチオピアをバックにした「暫定連邦政府」と、エリトリアをバックにしたイスラム原理主義を母体とした「ソマリア再解放連盟」、この2つが大きく対立し、更に様々な氏族をバックにした武装勢力が複雑に対立しています。したがって、現状ではエチオピアとエリトリアの代理戦争を大きな対立軸として、更に多くの武

装勢力が対立しています。

いままさにソマリア沖で問題になっている海賊行為というのは、こうした複雑な内政状況を反映したものとと言えます。

国際社会・我が国の取り組み

国際社会および我が国がこのソマリアと如何に接していくかは難しい問題です。最大の難点は、ソマリアを全体としてまとめる政府が存在しないということです。では国際社会はどう対応すればいいのでしょうか。これは、「暫定連邦政府」と、イスラム原理主義をバックとした「ソマリア再解放連盟」という2つの大きな構図の中で、どちらが国際社会により耳を傾けて今後のソマリアをまとめていけるかという選択です。気をつけなければならないのは、イスラム原理主義をバックとした「ソマリア再解放連盟」の後ろにはテロ組織がいると言われている点です。

我々が支持すべき相手は誰かということ、やはり「暫定連邦政府」と思われます。これにも非常に問題があります。常に分裂の危機をはらんでいる「政府」ではありますが、「暫定連邦政府」がどれだけ今後ソマリアをきちんとまとめていけるかということの可能性に我々は期待していかざるを得ないという状況なのです。国連、各国、我が国は、「暫定連邦政府」を支持せざるを得ないのが現状なのです。

最後に、海賊との関係を申し上げます。現在、海賊の原因として、ソマリアに政治的リーダーシップを取ろうとする小さな氏族がたくさん存在し、こうした様々な勢力が海賊行為に走っていることが挙げられます。これを阻止するために有志連合軍がカナダ、デンマーク、フランス、スペイン、パキスタン、ニュージーランド、アメリカで構成され、ソマリア海域で治安維持に当たっています。

残念ながら、我が国はここに直接的に日本の海上自衛隊あるいは海上保安庁を派遣するには至ってはいませんが、上述の有志連合軍に対する支援ということで、海上での給油活動を引き続き実施できる法案をぜひ通していこうと取り組んでいるところです。

以上、簡単ですが、ソマリア情勢についてのご説明をさせていただきました。ご清聴どうもありがとうございました。



国立商船高等専門学校 5校進学合同ガイダンスを開催



当協会は、日本人海技者の人材確保に向けて、去る平成20年8月7日、海事教育機関と連絡会を設置して第一回会合を開催した。この会合における意見を踏まえ、国立商船高等専門学校における優秀な人材確保をサポートするため、去る10月25日に東京で、11月1日には神戸において、主に中学生や先生、保護者を対象とする国立商船高等専門学校5校による進学合同ガイダンスを開催した。

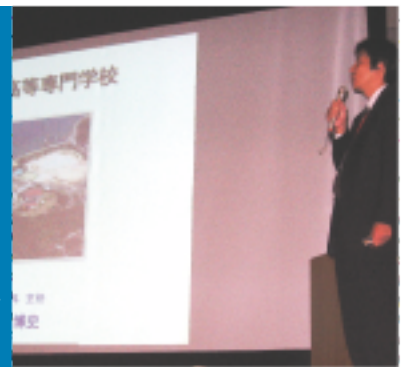


開催に先立ち挨拶する飯塚副会長

第一部

各校からの説明の模様

合同進学ガイダンスは二部構成で開催し、第一部では、商船高等専門学校全体の説明があり、続いて、各校より特徴を織り交ぜた説明があった。



体験を語るOB

各校よりの説明の後、若手OBより、出席者に向けて、現在携わっている職務の体験談を交えながら、商船高専での勉学や学校生活で培ってきたものが、とても役に立っているとの講演が行われた。



熱心に話を聞く父兄や子供達

東京会場では、中学生等35名、保護者及び教師40名、全体で115名、神戸会場では、中学生等25名、保護者及び教師30名、全体で90名が参加し、講演に熱心に聞き入った。



各ブースでの説明風景

第一部の最後には各校毎に設けたブースで、各校の進学担当の先生から直接説明を受けることが出来る時間もたれ、関心の高い父兄や子供達からの質問にも応対した。

2008年
10月25日
東京開催
11月1日
神戸開催

船上にてOBから話を聞く 参加の中学生

第二部ではチャーターした水上バス等に乘船、東京港、神戸港を夫々クルーズしながら、コンテナ船などを実際に間近で見学した。



第二部 船上にて

船上ではOBやOGは憧れの的！

NHKによる取材風景

このような合同進学ガイダンスは、これまでにない試みで、その模様が同日18:00のNHKニュースにて放映されるなど大きな反響があった。



教育機関と意見交換をしながら次年度以降も継続の方向で検討していくこととしている。

(総務部:高橋)

トン数標準税制(船員訓練要件)に関する説明会を開催

当協会は去る8月末、トン数標準税制の制度概要や認定申請手続等についての説明会を実施したが、同税制の認定要件のひとつである船員訓練要件についてはその後検討が進められ取りまとめられたため、改めて本要件に関する説明会を東京(11月20日)および神戸(11月21日)において実施した。

何れの説明会も海事局の金田章治海技課船員教育室長および轟木一博外航課総括補佐にご説明いただき、合計で約100人が参加した。

(企画部:宇佐美)



ツネイシホールディングス株式会社

ツネイシホールディングス株式会社 神原汽船カンパニー

神原汽船は広島県福山市に本拠地を置く海運会社です。1903年の創業以来、皆様に支えられ今期は105周年を迎えております。グループ一体経営による継続的な事業の発展を目指し、常石グループ内の造船事業、海運事業、サービス事業に関わる企業11社が、2007年1月1日に統合し、「ツネイシホールディングス株式会社」が誕生しました。



ロゴマーク

主要データ

会社概要

会社名 ツネイシホールディングス株式会社
神原汽船カンパニー
本社所在地 〒720-0395
広島県福山市沼隈町常石1083番地
設立 1903年
資本金 3億2000万円(ツネイシホールディングス(株))
従業員数 72名
営業種目 船舶貸渡業、海上運送業、海運仲立業、倉庫業
主要航路 外航定期(日本～中国/東南アジア)、不定期23隻(バルカー、PCC、他)約79万D/Wを配し、他社への傭船及び遠洋、近海、自営配船を行なっています。



ファンネルマーク



社長執行役員 城 暁男

グループ会社 ツネイシホールディングス内、他カンパニー
(常石造船カンパニー、ツネイシリサーチアンドデベロップメントカンパニー、常石鉄工カンパニー、住広カンパニー、常石エンジニアリングカンパニー、常石林業建設カンパニー、常石ポートサービスカンパニー、グループサービスカンパニー、ツネイシビジネスカンパニー、常石エンタープライズカンパニー)
神原マリン(株)、明石淡路フェリー(株)、千年石油販売(株)、常石カーサービス(株)、(株)カムテックス、境が浜マリーナ(株)、他
神原汽船(中国)船務有限公司、大連分公司、青島分公司
TSUNEISHI HEAVY INDUSTRIES(CEBU),INC.
TSUNEISHI TECHNICAL SERVICES(PHILS)INC.
常石集団(舟山)造船有限公司、常石(上海)船舶設計有限公司
取引金融機関 広島銀行、三井住友銀行、りそな銀行、三菱東京UFJ銀行

本社の
外観



事務所の
風景



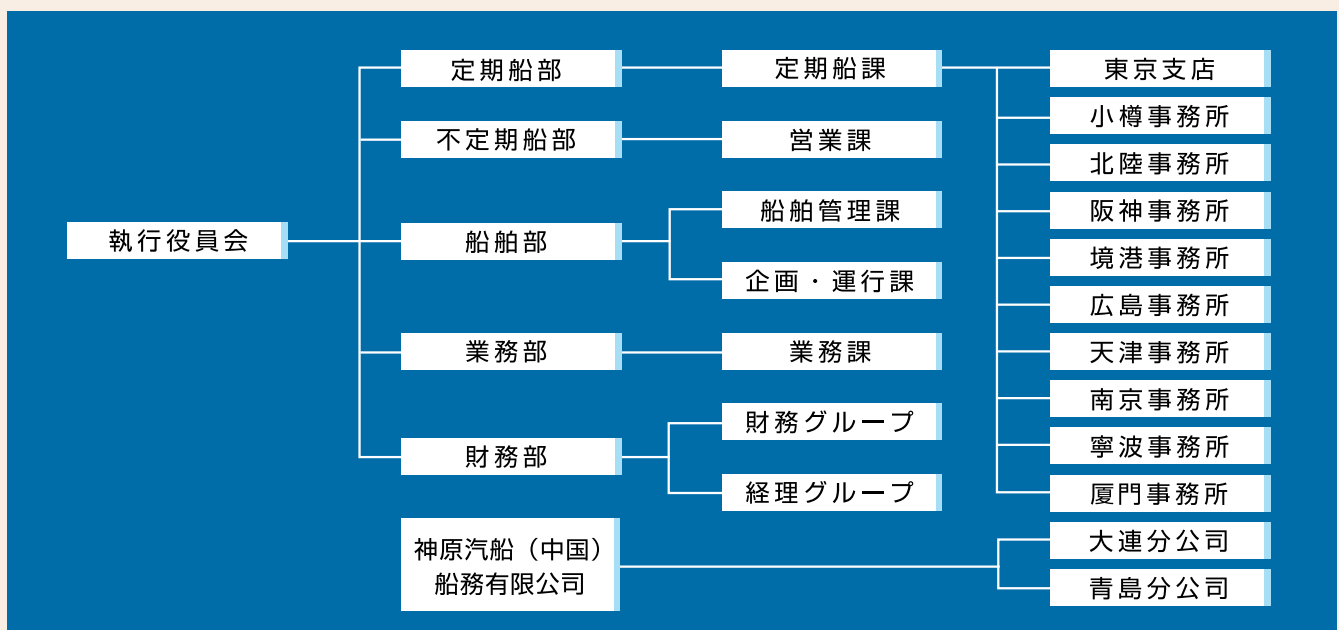
全面ガラス張りからの風景は癒しの一時。

現事務所は、常石造船の敷地、西の端に位置し、元境が浜マリンパーク・センターハウスと呼ばれていた常石グループの遊休施設でしたが、2003年に改装して事務所として活用しております。事務所の海側は全面ガラス張りで、正面には今は使用されておきませんが、フローティングアイランドと呼ばれていたパルテノン神殿をイメージした鉄骨の建物があり、隣接してヨットハーバー／マリーナが見えます。特に、夕陽が空を赤く染める景色は非常に優雅であり、一日の疲れを癒してくれます。また、事務所の隣では、常石造船が新造船を建造しており、進水する光景を見ることができます。

第21回 日経ニューオフィス賞 (推進賞受賞)

昨年10月の事務所の改装にあたり、ヨーロッパ、特に北欧をイメージ致しました。北欧の海運会社の事務所は、海に面していたり、ヨットハーバーに隣接していたりと、当社もこれに似た立地条件にあると思ったためです。通路はフローリング、デスクは白木調、デスク配置はヒエラルキーを意識しないように共有空間とし、各ブロックには、円卓を配置し、思いついたらすぐ集まり、話せる環境をつくりました。また、オレンジを基調とした椅子を採用してアクセントもつけました。

組織図





歴史

- 1903年 初代社長 神原勝太郎が帆船を3隻購入し、海運業を興す
- 1944年 瀬戸内海船舶株式会社設立
- 1948年 本社を東京に移し、神原汽船株式会社に社名変更
鋼船「損保川丸」を購入し、木造船から鋼船への切り替えを始める
- 1956年 新造第一船「第五天社丸(鋼船)」竣工
- 1967年 初の遠洋船 "天勝丸" 竣工
- 1969年 高速ライナー船 "天孝丸" 竣工
- 1978年 神原マリン株式会社設立
自動車専用船 "天神丸" "常神丸" 竣工
多目的貨物船 "天代丸" 竣工
- 1982年 新造自動車船においてハイスキュープロペラを採用
- 1983年 セミコンテナ船による、東南アジア/ミクロネシア航路を開設
- 1983年 世界最大の冷凍貨物船 "ANNE B" "BETTY B" 竣工
常石造船と協力して、4万トンの撤積 (TESS40) を開発し、ハンディマックスバルクという船種を確立
- 1986年 フルコンテナ船 "ASTRO PROSPERITY" 竣工
11万トンのケーブサイズバルク "あいむいでん丸" 竣工
- 1994年 合併で、日本の地方港と中国の主要港を結ぶ定期コンテナ航路を開設
- 1995年 本社を広島県沼隈町に移し、東京を支店とする
- 1997年 フィリピン/セブ島(THI)にて2万3千トンの撤積船を3隻連続竣工
- 2000年 15万トンの電力用石炭専用船 "TSUNOMINE" 竣工
- 2002年 日中間の定期コンテナ航路を単独で開始
- 2003年 独資会社、神原汽船(中国) 船務有限公司を中国の上海に設立
- 2004年 天津・寧波に事務所を設立
- 2005年 神原汽船(中国) 船務有限公司 大連・青島分公司設立
広島・小樽・南京に事務所を設立
- 2006年 神原汽船福山物流センター営業開始
上海神原国際貨運有限公司 設立
- 2007年 関連会社10社と合併し、ツネイシ ホールディングス株式会社 神原汽船カンパニーとなる

入会日/所属地区

1948年9月20日(旧神原汽船) (京浜地区船主会所属)

ホームページ
紹介

<http://www.kambara-kisen.co.jp/>

本船動静(本船の
入出港状況)や貨
物の輸送状況が確
認可能です。



ある社員の
会社生活

乗船体験奮闘記

(入社3年目の不定期船部社員)



対象船：M/V 富士須賀(ばら積船 D/W 52,454MT)

東京港から衣浦港までの約14時間と短い時間だが、会社の社員にとって大変貴重な経験が出来る！と、乗船後すぐに作業着に着替え機関室に意気揚々と降りていったが、そこに横一列に並んでいた6気筒エンジン、繋がっている巨大なダクトや銀色の断熱材に覆われた機関室いきなり圧倒される。乗船時は出港2時間前ということもあり、機関室は当直関係なく多くの乗組員が出港前のエンジンテストや発電機、ボイラー等の点検・整備中。皆の表情が真剣そのもの。

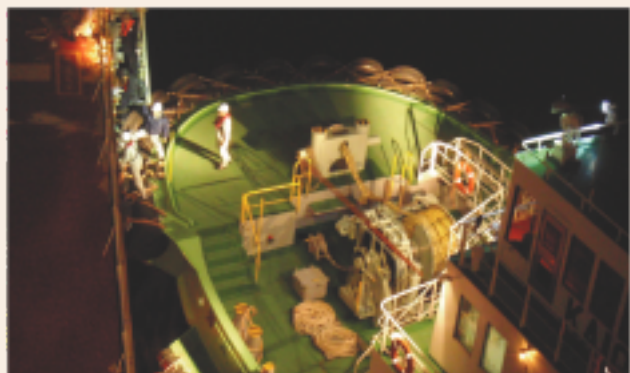
出港前のエンジンテスト



Boilerの点検

18時を過ぎて遂に東京港での離岸作業が開始。東京湾内パイロット、浦賀パイロット各1名と、パイロット研修員1人が乗船。右舷側の岸壁に接岸していた本船とタグボートがロープで繋がれ、船首と艫の両面から2隻のタグボートに牽引され離岸していく。

下記写真はパイロット下船の様子。



19時22分、Bayパイロット下船。船員達がパイロットラダーを降ろし、出港から約30分後にパイロット艇は風下舷である右舷側に船首をくっつけるように並んで航行。雨も降っていて、ブリッジ内は緊迫した空気に包まれたがパイロット下船が安全且つスムーズに終了。

その後、浦賀パイロットに操船は引き継がれ、パイロットはブリッジの中央最前列の窓側に張り付き、望遠鏡を片手に「Starboard 10」(右へ10度)、又、「Portside 5」(左へ5度)と、本船のコース指示をする。操舵手はそれを復唱し、ハンドルを操る。途中、斜め前方の視界に自動車船が入ると、パイロットは無線でその自動車船と交信し、進路を互いに確認しながらコースを微妙に変えていく。出港から約2時間後の21時28分に浦賀水道P/S(パイロットステーション)に到着。私は22時過ぎに用意されたスペアルームへ就寝の為に戻ったが、その日は船の揺れとブリッジ内での緊張が体に残り、疲れていたがあまり熟睡は出来なかった。

翌日の起床後、朝食が用意してあると言われ船長と一緒に食事を摂った。メニューは卵料理とサラダとパンとコーヒー。シンプルでとても美味しかった。

伊良湖P/S到着まで後1時間。伊良湖水道は潮の流れが速い上、多くの漁船が混船している。小さな漁船が本船近くを横断したり、水道中央航路のライン上に停まって釣りをするボート等が存在する為、本船の汽笛を鳴らしながら通航。素人目で危ないと思う場面が多々あった。

12時ジャスト、本船のブリッジから右前方に衣浦港の岸壁が見えた時、ブリッジ下の甲板船首方向に4人の作業員が降り立っているのが目に入った。写真は甲板手達が右側岸壁へ繋留作業をする前に、左舷側から押してくれるタグボートを繋ぐロープを放り投げ、本船のビットに絡めて結んでいく様子。



そして、離岸と同じ要領で左舷側の船首と艫両側から2隻のタグボートが岸壁の方へ今度は押していく。パイロットはブリッジから2隻のタグボートに細かく押す角度を無線で指示。時には後進で牽引して本船の向きを岸壁と平行にしていく。本船のスピードがストップしてから約30分後の12時24分、本船は衣浦港第六中央埠頭へ接岸終了した。

今回乗船を体験し、当たり前だが、船は24時間フル稼働で従事していた事に改めて気付かされた。特に入出港は船内には緊迫した雰囲気広がりが、判断を見誤らない様に各自各々安全運航に努めていた。プロフェッショナルな現場に触れて、自身にとって大変勉強になった乗船体験だった。今後から船内業務のイメージを具体化しながら運航管理業務の効率を目指したい。



写真はコペンハーゲンのリトルマーメイドの前で家内と、もう一枚は同じくコペンハーゲンでの海上安全委員会ゴールベーススタンダードワーキンググループでの様子で筆者は左端です。

2008.12. ロンドン便り

今時のIMO事情

技術顧問 井上 幸一 (欧州地区事務局勤務)



ロンドンに赴任し、ほぼ20年ぶりにIMOの会議に出席して、最初に感じたことは、「随分出席者が多いな、随分細かいことを議論しているな」の二つでした。この会議は海上安全委員会というIMOの中でも最も重要な会議で、皆さんも一度はお聞きになったことはあるSOLAS(海上人命安全条約)という国際条約そのものの新規則、改訂等を審議する会議です。また、この委員会の下、更に専門的な検討を加えるため幾つかのサブコミッティが設けられています。親委員会、サブコミッティどちらも、会議期間中専門家によるより掘り下げた討議のため、ワーキンググループ会議が設けられます。昔のワーキンググループ会議などは出席者が精々20人くらいで、おまけに国土交通省(当時は運輸省でありました)の方もワーキンググループ会議には出席されず、お任せしますという感じだったのが、今では大違い。昨年コペンハーゲンで開催されたこの海上安全委員会のゴールベーススタンダードを議論するワーキンググループ会議では出席者が120人、我が国からの出席者もお役人も含めて9人という大部隊でした。当然、私が発言する機会も殆どなく、さながら昼食、ティータイムを利用した、ロビーイング活動に専念しました。ただ、このロビーイングは結構面白い。会議でおかしなことを発言した人を捕まえて真意を確かめたり、我が国の主張に反対している人を捕まえて再度説明し直したりするのですが、本会議では明かさない本音をチラッと漏らしてくれる代表もいたりして、それなりに有効です。だからこそIMO会議中の昼食時間とティーブレイクは長く取っているのだという人もいるくらいです。因みに昼食時間は2時間、通常のティーブレイクは30分です。

従って、この大人数と、それに比較して非常に技術的詳細を議論していることの非効率さに対して当然批判的気持ちが湧き上がってきました。「なんと非効率な仕組みなのだろう」と。もっと効率的に話を進める方法はないものかとも考え始めました。

これが環境問題を議論する会議になりますと、出席者が更に増えます。通常のメンバーの他に、各国とも環境省庁の方が加わり、更に環境保護団体、議題によっては船舶に燃料を供給している石油業界の方々も加わるからです。

やがて、このIMOの会議に出席し続けているうち

に、二つの事が目に見えてきました。「技術的に非常に詳細な事項を非常に多人数で議論する。」という不思議な組み合わせは、「ボーダーレス社会」と「発展途上国の台頭」に関係しているなと気づきました。国際海事社会はもとより世界単一業界で、ボーダーレス社会ではありましたが、その主要な生産現場の主要な働き手が発展途上国の人々になって来た事です。現在は世界中の船主が世界中の造船所に船を発注しています。20年前はどうであったかと振り返りますと、欧州船主は主として欧州造船所に、日本船主は主として日本の造船所に発注という具合に、ある程度地域性が見られましたし、受注する造船所も殆どが先進国の企業でした。それが今では発注先のかなりの数の造船所は発展途上国にあります。また、船の現場に目を移しますと、そこに働いている人々もまた、大多数は発展途上国出身の方々なのです。

造船現場にしる、船上にしる、先進国の人が中心の時代は、それらの国に元々、安全基準、工業基準等が整備されていましたし、またベースとなる教育基盤もしっかりしていました。しかし、発展途上国主体になると、それらが十分に整備されていないために、詳細に亘る点まで国際規則化して置かないと、事故の原因にも為り得ますし、国際係争にもなりかねないからです。

もう少し具体的に説明しますと、船の建造契約を結ぶ前には通常、船主と造船所間で「仕様書」というものを取り決めます。家を建てる際に、間取りをどうするか、外壁はどうか、内装はどうか、防犯装置はどうか、等を取り決めるのと同じです。このIMOで作っている国際規則がないと、この仕様書を取り決める際にも相当もめるのです。船主は当然、乗組員が安全に使い易く、かつ長持ちする船を好みますが、造船所は、安く、簡単に造れる船を好みます。先進国造船所ですと、この安全性という点では、例えば自動車製造と同じ位、かなり理解が行渡っていますが、これが発展途上国になるとそうではなくなってきて、当然装備されている筈の装置にも、追加工事費用を払わなければ装備しないと張り張る造船所が出てきたりするのです。また、船上で働く発展途上国の船員は必ずしも教育水準が高くなく、船上での経験も長くないといった問題もありますし、彼らを雇っている人との言葉の関係もあり、

意思の疎通が十分に行われぬという問題もあります。

そういった問題を解決、もしくは問題を未然に防止し、事故、不要な争いを防ぐために、国際規則の整備は欠かせなくなってきたのです。それも船体とか、機器の出来上がり具合がどの程度まで良く出来ている必要があるとか、船員の訓練はどうであるべき、船上の監視体制はどうあるべきか等、非常に詳細に至るまで国際基準が必要となって来ているのです。これら技術的に詳細な規則を作るためにIMOの会議に出席する各国代表は、殆どが運輸省とかコーストガード関係者の方々です。彼らは行政の専門家ではあっても、造船とか海運の実業専門家ではありません。従って、これら詳細議論のために、造船、海運など専門知識を持った人の助力が欠かせませんし、議題によっては機器、ペイントメーカーの技術者の知識も必要とします。だからIMO会議の出席者が多数になるのです。

大勢の会議になるほど、時間がかかります。詳細を議論する会議になるほど長い時間が必要になってきます。IMOの親委員会で通常5日から8日間、サブコミッティで5日間の会期を取りますが、連日深夜、場合によっては徹夜で議論が続けられます。もう一つこのIMO会議の特徴を述べておく必要があります。この会議は国際条約を審議する場ですので、外交会議です。今でも主会場では英語、フランス語、スペイン語、ロシア語、中国語、(全て第2次世界大戦戦勝国言語)の5ヶ国語の同時通訳つきで、書類は英語、フランス語、スペイン語の3ヶ国語で同時作成されます。従ってIMO会議はこれら同時通訳者、書類翻訳者達の耐久レースの場でもあるのです。ランチブレイク、ティーブレイクが長く取られているのも彼等のためと考える方が正しいかもしれません。もう一つ忘れてはならないことは、外交会議ですので、会場での発言前に、挨拶、主催者への感謝等美辞麗句は欠かせません。また、激しい議論の最中でも、反対国に対する礼儀も欠かせません。この「うわべの社交儀礼」だけでも、IMO会議の2割ぐらいの時間を割いているでしょうか？ 非能率にしている一因ですが、この礼儀こそ必要で、礼儀をわきまえない国際社会はもっと危険なものになるという考え方もあります。皆さんはどうお考えでしょうか？



日本財団／海洋政策研究財団がソマリア沖海賊で緊急会議開催

日本財団／海洋政策研究財団は、11月14日、ソマリア沖で多発する海賊行為に対し、今、日本として何をなすべきかを検討するとともに、提言を纏めることを目的として、「ソマリア沖海賊対策緊急会議」を開催した。

中谷元衆議院議員、長島昭久衆議院議員より、わが国に求められる対応について講演があったほか、日本海難防止協会、防衛省統合幕僚監部および日本船長協会よりそれぞれ講演があり、当協会からは、半田收常務理事が「船主協会の要望」と題して講演し、政府に対し海賊を防止する具体的な対策の早急な実施を求めた。

なお、日本財団／海洋政策研究財団は、同会議を踏まえ以下を骨子とする提言を取りまとめ、11月18日、総合海洋政策本部長である麻生太郎内閣総理大臣へ提出した。

1. 国際社会に対してさらなる対応強化の働きかけ
2. 海上自衛隊の艦艇などを速やかに派遣、海上警備行動の発令、特別措置法の検討
3. ソマリア復興のための援助の提唱
4. インド洋補給活動の継続

(海務部・斎藤)



講演する半田收常務理事

日本財団ホームページ

<http://www.nippon-foundation.or.jp/org/news/08111401.html>

船社／荷主業界が定航海運業界を巡る諸問題について意見交換

コンテナ・ SHIPPING・フォーラム

定航海運業界を巡る最近の国際状況や需給動向について、定期船社と関係荷主が意見交換を行なうコンテナ・SHIPPING・フォーラム(主催:日本海事新聞社)が、当協会と日本荷主協会の協力、国土交通省の後援の下、2008年11月5日に東京(千代田区平河町海運ビル)で開催された。

8回目となる今回のフォーラムでは、第1部で国土交通省海事局安全環境政策課坂下課長が「海運と環境問題」をテーマにした基調講演を行ない、続いて、日本荷主協会河村常務理事が「木製梱包材の輸入検疫規制と環境対策の現場」について特別講演を行なった。

また、フォーラム第2部では船社側から、北米航路、南米/アフリカ航路そしてアジア域内航路の足元の荷動きや09年の需給見通しについて説明が行なわれた後、荷主との間でパネルディスカッションが行なわれた。(企画部・水島)



November 2008

海運日誌

11 / 1

当協会は、国立商船高等専門学校合同進学ガイダンスを神戸にて開催し、商船高等学校の生徒募集活動を支援した。(P.18囲み記事参照)

2

国立商船高等専門学校合同進学ガイダンス



3

凛々しいOBたちは憧れの的!

4

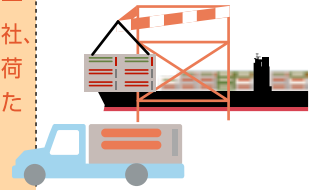
国立商船高等専門学校合同進学ガイダンス



5

「コンテナ・ SHIPPING・フォーラム(主催:日本海事新聞社、協力:当協会および日本荷主協会)」が開催された(P.26囲み記事参照)

6



7

11月7日~9日

船主・造船・船級による三者会合が北京にて開催された。

8

9

~9日

10

京浜三港の広域連携に係る「京浜港広域連携推進会議(座長:森地茂・政策研究大学院大学教授)」の第1回会合が開催された。

11

12

13

14

15

16

17

交通政策審議会

海事分科会船員部会(部会長:杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授)の第2回会合が開催された。

当協会は、海上保安庁、国土交通省、(株)商船三井等とともに海賊対策官民連携訓練を南シナ海にて行った。

18



19

20

当協会は、トン数標準税制認定要件の一つである日本人船員の訓練スキームに関する説明会を東京(21日には神戸)にて開催した。

交通政策審議会港湾分科会第33回会合が開催された。

21

ASF(アジア船主フォーラム)船員委員会(SC)第14回中間会合がマレーシアのクアラルンプールにて開催された。(P.6海運ニュース参照)

22



23

24

マラッカ・シンガポール海峡の安全と環境に関する国際シンポジウムがマレーシアのクアラルンプールにて開催された。(P.8海運ニュース参照)

25

26

自由民主党の海運・造船対策特別委員会(委員長:村上誠一郎衆議院議員)および海事立国推進議員連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)の合同会議が開催された。当協会から前川会長が出席し、「船舶の特別償却制度」の延長等を要望した。

27

28

「承認船員制度の在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3回会合が開催された。

29

マラッカ海峡



30

11月26日~12月5日 IMO第85回海上安全委員会(MSC)がロンドンにて開催された。

~12月5日

船協だより

11月の定例理事会報告事項

(11月26日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

- 1 平成21年度海運関係税制改正について
- 2 トン数標準税制関連事項
- 3 外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件の撤廃について
- 4 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについて
- 5 アジア船主フォーラム（ASF） SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会（SERC）第21回中間会合

海上安全委員会

- 1 アデン湾における海賊問題について

労政委員会

- 1 協議会（安全）について - 外航労務部会

環境委員会

- 1 IMO第58回海洋環境保護委員会（MEPC58）報告
- 2 わが国におけるGHG削減に関する検討の動向

港湾関連業務専門委員会

- 1 水先制度改革問題報告

人材確保タスクフォース

- 1 承認船員制度の簡素化について

公布法令 11月

省 海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等及び大気汚染防止検査対象設備に関する技術上の基準等に関する省令の一部を改正する省令(国土交通省令第92号、平成20年11月6日公布、平成22年1月1日施行)

条 国際海事機関条約の改正（簡易化委員会の設置）(条約第15号、平成20年11月14日公布)

政 港湾法施行令の一部を改正する政令(政令第355号、平成20年11月21日公布、平成20年12月1日施行)

省 船舶法施行細則の一部を改正する省令(国土交通省令第96号、平成20年11月28日公布、平成20年11月30日施行)

国際会議の予定 1月

会議名： IMO第13回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR)

日程： 1月19日～23日

場所： ロンドン

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 | 7,054.7 | 7,386 | ▲ 332 | 0.3 | 17.4 |
| 9 | 7364 | 7,278 | 87 | 1.5 | 28.9 |
| 10 | 6,924 | 6,991 | ▲ 68 | ▲ 7.8 | 7.4 |

(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 |
| 11 | 96.81 | 94.20 | 99.75 |



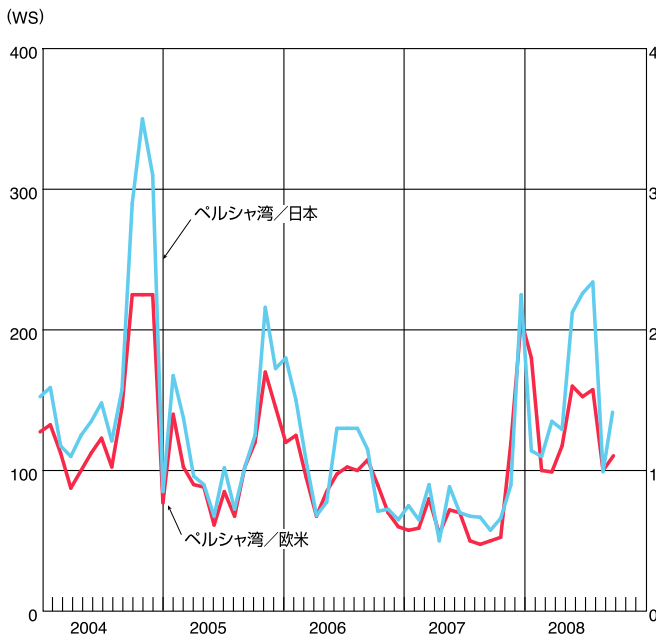
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

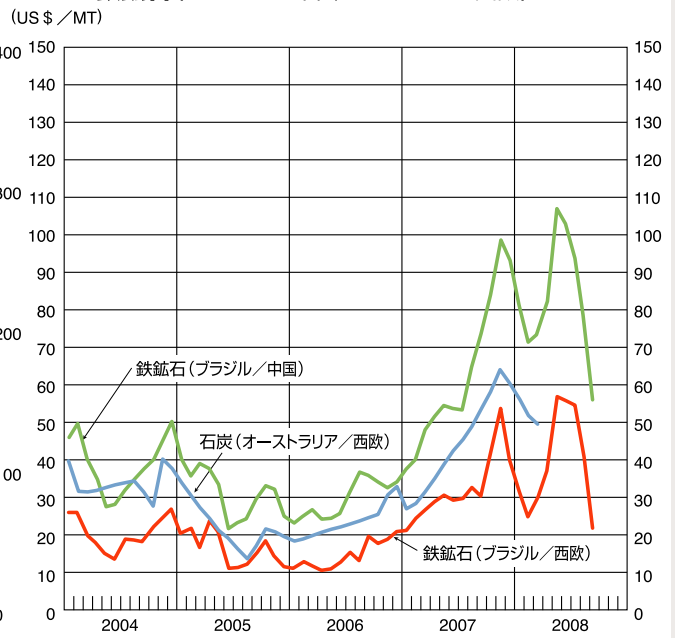
| 区分 年次 | 合計 | 航海用船 | | | | | | | | | | 定期用船 | |
|----------|---------|-------|---------|---------|--------|-------|--------|-------|-------|-----|---------|---------|--------|
| | | 連続航海 | シングル航海 | (品目別内訳) | | | | | | | | Trip | Period |
| | | | | 石炭 | 穀物 | 砂糖 | 鉱石 | スクラップ | 肥料 | その他 | | | |
| 2002 | 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 | |
| 11 | 6,292 | 0 | 6,292 | 3,300 | 600 | 0 | 2,240 | 152 | 0 | 0 | 20,306 | 3,880 | |

(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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

| 月次 | ペルシヤ湾/日本 | | | | | | ペルシヤ湾/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)

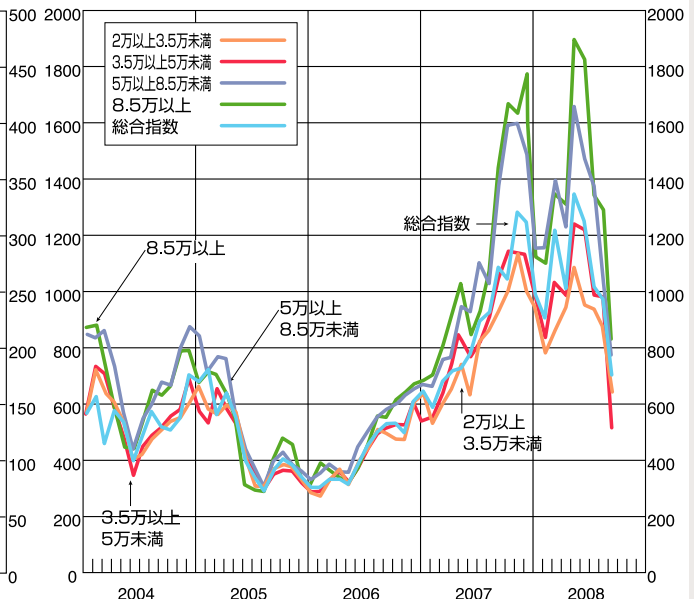
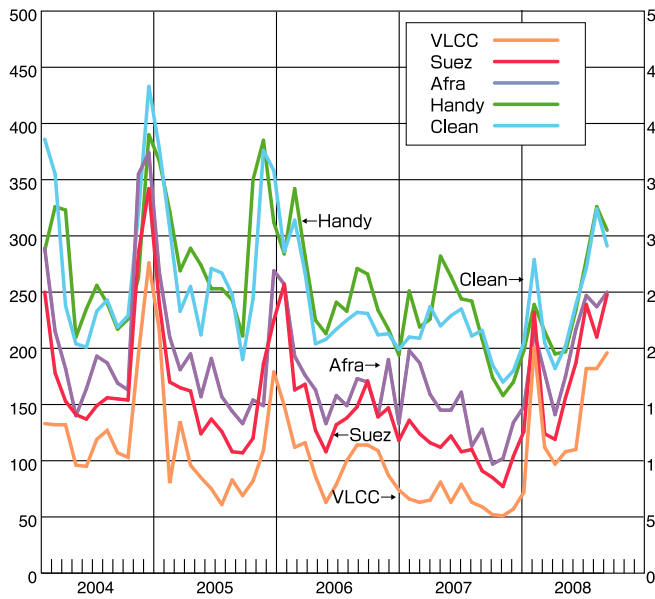
| 月次 | オーストラリア/西欧(石炭) | | | | ブラジル/中国(鉄鉱石) | | | | ブラジル/西欧(鉄鉱石) | | | |
|----|----------------|----|-------|-------|--------------|-------|--------|-------|--------------|-------|-------|-------|
| | 2007 | | 2008 | | 2007 | | 2008 | | 2007 | | 2008 | |
| | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 最低 | 最高 | 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 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

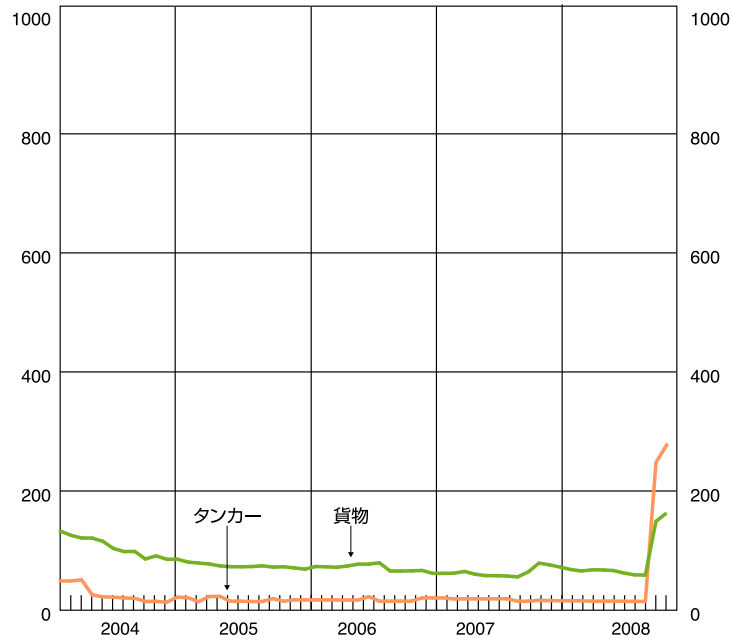
| 月次 | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2008 | | | | | | |
|----|------|-------|------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|--------|
| | 総合指数 | BDI | 総合指数 | BDI | 総合指数 | BDI | 1.2万~2万 | 2万~3.5万 | 3.5万~5万 | 5万~8.5万 | 8.5万~ | 総合指数 | BDI |
| 1 | 677 | 4,471 | 294 | 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 | 1,399 | 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 BDI:(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 | 226 | 1475 | 1483 | 39 | 203 | 325 |
| 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

今年も新しい年を迎えるまで残すところわずかになりました。中国産食品の毒入り事件で始まり、サブプライムローン問題で世界経済が崩壊の危機に直面し、ソマリア沖の海賊被害、最後はインドの同時テロ、タイの国際空港封鎖と記憶に残る1年になりそうです。

以前タイに駐在していたことがあり、タクシン元首相派主導のソムチャイ政権と反政府勢力「市民民主化同盟 (PAD)」の対決の動向を見守っています。タイの人々は争いを好みませんが、我慢の限界を超えると命を張って戦う熱い血が流れています。今回の紛争は、2006年にタイ国軍による軍事クーデターにより当時の首相タクシンが国外追放された時から始まっています。

タクシン元首相は、警察官僚の傍ら副業として立ち上げた携帯電話会社が大成を収め、政界に進出しました。1998年にタイ愛国党を創設、携帯電話会社の成功で得た圧倒的な資金力を背景に党員を急速に拡大、3年後の2001年に政権に就きました。彼は、最初の首相就任演説で、「お金は死ぬまでに使い切れないほどあるから残りの人生は国民に捧げる。」と言いました。しかし、実態は、国家の中枢を一族郎党で固め、政権に批判的な記事を書いた記者を業界から追放し、メディアを買収し、独裁者としての地歩を固めようとしていました。彼が失脚したのは、彼

の持ち株会社の株をシンガポールの政府系投資会社に売却した際に多額の脱税をした嫌疑を掛けられたことが切っ掛けですが、彼の蓄財と権力集中行為が国王(タイでは国王が最高権力者、現在のプミポン国王は名君と言われ国民の信望が厚い)と国王の指揮下にある国軍の忍耐の限度を超えたからと囁かれています。タイ国民が軍事クーデターを歓迎したのは、独裁政権誕生の危機を阻止出来たからと言われていました。

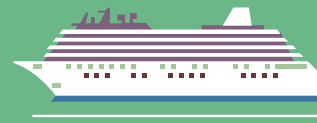
ソムチャイ政権は、国民に正当に選ばれた政権であると主張していますが、それは元タクシン政権が合法的に金をばらまいた地方の人々の支持に立脚しているのが実情です。国軍が、国際空港に座り込むPADを強制排除しないどころか、ソムチャイ首相に対して下院解散、総選挙を求めたのは、タクシン派の流れを汲む現政権を支持していないからです。タクシン元首相の就任演説に不信感を抱いたのは、今日の混乱を見ていると正しかったこととなります。相続税がないタイでは、彼の蓄財が国民に再分配されることはありません。タイの文化や制度を理解せず、安易に民主主義の危機と叫ぶべきではないでしょう。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ 情報広報チーム長
高崎 俊明

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 | 総務部副部長 | 廣岡 啓 |
| 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 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



先日神戸港の港内クルージングをしてきました。東京港では何度か乗船したことはあったものの、神戸でははじめて。まあ、でも、きっと、似たようなものだろうな~と思っていたのですが、ちょっと違いました。

なんと! 造船所がみられるのです。ちょうど建造を終えたと思われる自動車運搬専用船と建造途中と思われる大型船を間近でみる事ができました。また、この日は運よく潜水艦もドック入りしており、普段目にする事のない眺めにまるで映画のようだ~と思わず身を乗り出してしまいました。その後、コンテナ船が航行しているすぐワキ(実際はちょっと離れていたかも)を通過した時は、大きさに圧倒され、ここをよじのぼる?水先人はすごいな~と鳥肌が。皆様、神戸に行かれましたら是非乗船してみてくださいませ、きっと感動すること間違いなしです。(YH)

せんきょう 12月号 No.581 (Vol.49 No.9)

発行：平成20年12月20日 発行所：社団法人 日本船主協会
創刊：昭和35年8月10日 〒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
制作：株式会社 創造社 / 株式会社 作品舎
定価：407円 (消費税を含む。会員については会費に含めて購料を徴収しています。)

今月の表紙 冷凍運搬船

暮らしを運ぶ船。

野菜や果物、冷凍肉、鮮魚など生鮮食品を低温輸送する。常温のものから超低温のものまで、温度も適切にコントロールし、輸送温度の異なる貨物を積分けて運べる。冬の北欧から出港する冷凍運搬船をイメージしました。

