

せんきよう

2009
3
No.584

巻頭言

箕
孝彦

日本船主協会 常任理事
新和海運株式会社 代表取締役社長

『2009年は
「苦」の年?』

海運ニュース

1. STCW条約改正原案に基づく審議始まる

IMO第40回訓練当直基準小委員会(STW40)の結果概要について

2. タンカーのイナータガスシステムの搭載

要件について議論される

IMO第53回防火小委員会(FP53)の結果について



Contents

巻頭言 1

2009年は"苦"の年?

日本船主協会 常任理事 新和海運株式会社 代表取締役社長 / 箕 孝彦

海運ニュース 2



国際会議レポート

1. STCW条約改正原案に基づく審議始まる

IMO第40回訓練当直基準小委員会(STW40)の結果概要について

2. タンカーのイナートガスシステムの搭載要件について議論される

IMO第53回防火小委員会(FP53)の結果について

第13回 海運セミナー (2009年1月29日開催) 7

「国際社会の中で生きる」

自由民主党 衆議院議員 / 大野 功統 先生

囲み記事

イエメン大使との会談 6

Webを見よう!! 12

日本船主協会の海運PR出版物等のご案内 14

東京海洋大学にて海事シンポジウムを開催 18

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck Vol.11 16



『明日の夢を運ぶ』

株式会社 作品舎 取締役専務 Designer / 新井 しのぶ

海運日誌 (2月) 19

船協だより 20

海運統計 21

編集雑感 25

編集後記 25

海賊インフォ
メーションも
あります!

2009年は"苦"の年?

日本船主協会 常任理事
新和海運株式会社 代表取締役社長/ 寛 孝彦



2007年2月号の本欄で、新造船の大量発注に対する懸念を書かせてもらった。幸いと言うべきか、その後も海運市況は高水準のまま推移し、当然のことながら、新造船の発注は右肩上がりが増え続けた。

いつの頃からか、いわゆる「2010年問題」が喧伝されはじめ、先行きに不安を感じていた船社も一部にはあったであろうが、未曾有の好況が持続する中で、新規参入組を含め大多数の船社が発注を続けた結果である。

しかし、昨年秋から海運市況は暴落し、5年にわたった「海運ブーム」は終息局面を迎えた感がある。残ったものは大量かつ高価な船の群れである。海運市況暴落の直後から、変わり身の早い海外船社の発注分を中心に新造船契約のキャンセルが相次ぎ、今も続いている。

米国発の金融不安に端を発した世界経済の逆パラ

ダイムシフトが進み、海上輸送需要が激減し、先行き不透明となる中で、オペレーターと言われる船社を中心に、過剰船腹の解消とコストの削減に躍起となっている。

昨年から今日までの間に、海外船社の経営破綻が相次いでいるが、破綻に至らないまでも、船社の多くが、苦しい状況にあることは疑いの余地が無い。

新造船の竣工とスクラップによる処分がどういったテンポでどのくらい出てくるか、また、輸送需要がいつ頃からどの程度回復するか、不透明な部分が多く、今後を見通すのは正直言って難しいが、船社にとっては当面厳しい局面が続くことを覚悟しなければならないであろう。

私たち日本船社は、素材産業から始まって、あらゆる関連産業を擁している日本の海事クラスターに全面的に依存してきたし、その構造はこれからも変わ

らない。今年は2009年、「9」のつく年は過去に良いことが無かったと言う説もあるが、このような時こそ、自助努力に加えて、これまで培ってきた信頼関係を礎として、関係者の知恵を借りまた相互の協力の下に、将来に向かって明るい展望を切り開いて行きたいものである。



写真提供/写真展「波濤を越えて」出展作品 撮影:松井克哉氏

1 STCW条約改正原案に基づく 審議始まる

IMO第40回訓練当直基準小委員会 (STW40) の結果概要について

IMO第40回訓練当直基準小委員会(STW40)が2009年2月2日から6日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、STCW条約の包括的見直しおよび船舶安全配員原則の見直し等について審議された。

1. STCW条約・コードの包括的見直し

① 蒸気タービン船の資格制度新設

近年増加傾向にあるLNG船には、蒸気タービン船が多く採用されていることを理由として、インド政府は3000kw以上の蒸気タービン船の機関部担当職員の最低要件を第3章(機関部)コードA(強制要件)に新たに追加することを提案していた。

これに対してわが国は、①現行の機関部職員の能力要件の中に、蒸気タービンに関する知識要件が既に盛り込まれていること、②LNG船の乗組員に対する特別な能力要件は第5章(特定の種類の船舶の乗組員に対する特別な訓練要件)に設けられていることから本提案に反対意見を述べたところ、ドイツ、オランダ、ベルギー、米国など多くの国がこれを支持したため、本提案は廃案となった。

② 電気技士資格の資格制度新設

STCW条約・コード第3章(機関部)において、最新技術とコンピューター制御の導入状況に対応した資格を新設すべく、機関部の電気制御装置、電子通信機器や航海支援機器等の運用・保守・整備を行なう専門職として、「電気技士」の資格要件を新たに規定することがイラン等の複数国から提案されている。

これに対してわが国は、①1995年の条約改正後、それほど多くの新技術が導入されたことはないこと、②電気・電子に関する知識・能力は、船用機関に関する能力と不可分であること、③このような新資格の導入が進むことによって機関部職員が現場で培う技能向上の機会が減少し、ひいては機関部職員の総合的な能力低下に繋がること懸念されること、として本提案に対する反対文書を提出した。

しかしながら、「電気関係の専門職員に対するニーズが相当程度ある以上、統一的な資格要件を作る意義は大きい」とする意見が大勢を占めた結果、「機関部職員の資格を基礎とする限定資格」または「新しく独立した資格」のいずれかとする方向で継続審議されることとなった。

③ 機関部職員の養成期間短縮

機関部職員の資格要件についてはコードAに規定する能力基準を満足することに加え、「6ヶ月以上の乗船履歴を含む30ヶ月以上の教育訓練」が義務付けられているが、EU各国は甲板部職員の資格要件と整合性を図るべく、教育訓練の期間ではなく能力基準に基づくものに改めるべき旨提案していた。

これに対してインド政府は、①現行の養成期間を短縮する明確な理由はないこと、②技術進歩に伴い、更に高度な知識・能力要件が必要となってくること、を主な理由として本提案に対する反対文書を提出した。

これにオーストラリア、ニュージーランド、ロシア、ウクライナ等は、養成期間の短縮が機関部職員の質の低下が懸念されることとしてインド政府の意見を支持したが、EU各国の提案を支持する国が多かったため、養成期間を短縮する方向で継続審議されることとなった。



船舶職員の主な資格要件 (STCW条約附属書抜粋)

○ 750kw以上の船舶における機関部当直職員の資格要件

—STCW条約 第3章(機関部)第3-1規則(抜粋)—

1. 18歳以上であること。
2. 6ヶ月以上機関部における海上航行業務を行ったことがあること。
3. 30ヶ月以上の期間の承認された教育・訓練を修了し、STCWコードに規定する能力基準を満たすこと。

○ 総トン数500トン以上の船舶における甲板部当直職員の資格要件

—STCW条約 第2章(甲板部)第2-1規則(抜粋)—

1. 18歳以上であること。
2. 承認された訓練計画の一部として、1年以上の承認された海上航行業務を行うこと。または、3年以上の承認された海上航行業務の経験を有すること。
3. 海上航行業務の期間中、6ヶ月以上の期間、船長または職員の監督の下で船橋における当直業務を行ったことがあること。
4. 無線通信の任務を遂行するため、無線通信規則に基づいた第4章の要件を満たすこと。
5. STCWコードに規定する能力基準を満たすこと。

4 有能海員

2006年に採択されたILO海事労働条約(MLC2006＝未発効)を策定するにあたり、有能海員(一定の能力を認められた部員)の能力要件等について定めているILO第74号条約(有能海員の証明に関する条約＝わが国未批准)をSTCW条約に移管することがILOおよびIMOにおいて決定されたことを受けて、小委員会ワーキンググループ(WG)および英国を幹事とするコレスポネンシグループ(CG＝電子メールによる連絡会議)において有能海員の要件の詳細について検討してきた。

わが国はILO第74号条約を批准していないことから、有能海員資格を新設することについて反対意見を述べてきたが、わが国の意見を支持する国は少なく、同

資格要件の詳細について検討が進められてきた。

検討の結果、甲板部の有能海員(able seafarer deck)を第2-5規則、機関部の有能海員(able seafarer engine)を第3-5規則にそれぞれ盛り込むこととなった。

このような状況において、わが国は有能海員制度を国内法制化することについては、各主管庁の裁量に委ねるべき旨提案したが、現在のところ「有能海員の配乗を強制するものではないが、任意で資格を取得しようとする者のために国内法制を担保する必要がある」との意見が多い状況にある。

5 最短休息时间

英国が行なった海難事故原因に関する調査において、2名体制の船橋当直による過重労働が海難事故を引起す大きな要因となっているとの結果報告を受けて、当直者の疲労を軽減するために、同船員に対する最短休息时间に関する規定を見直すことについて検討がなされている。

1995年のSTCW条約改正時においては、当直者の疲労防止の観点から当直を担当する者に対する最短休息時間が第8章に規定された。一方、2006年に採択されたMLC2006においては、同じく疲労防止の観点から、当直者のみならず、すべての船員を対象として最長労働時間または最短休息時間の選択性による規制が定められた。

両条約の最短休息时间規制について比較すると、すべての船員に対して基本的に「1日10時間以上」に加えて「週77時間以上」の休息時間を確保するよう規定しているMLC2006に対し、本規定については当直者のみに適用されるSTCW条約は「1日10時間以上」としており、本来、多くの休息時間を与えられるべき当直担当者に限定した規定(STCW条約)より、未発効ながらもすべての船員を対象としたMLC2006の方がより長い休息時間を確保できる状況にある。

本規定については、MLC2006の当該規定に基づいて議論が展開されているが、どのような形で規定されるかは見通しが立っていない。

また、現行規定にある現行の2日間規定(STCWコードA-8-1)*は、MLC2006との整合性の観点から廃止すべきとの意見が多かったため廃止される方向で審

議が進められることとなった。

* 本項の規定にかかわらず、7日間につき70時間以上の休息時間が与えられること及び休息時間の削減が2日間を超えないことを条件に、10時間の最低休息時間を連続6時間以上までに削減することができる。

6 証明書の更新手続期間

海技免状等の海技資格証書の更新手続期間について、有効期限日から遡って6ヶ月間とし、更新した新しい資格証書の有効期限を旧証明書の有効期限日から5年間とする規定をコードB(勧告指針)に盛り込むことをシンガポールが提案している。

一方、わが国の国内法における更新手続期間は、有効期限満了日前12ヶ月間であることから、更新手続期間の長さについては、具体的に規定する必要はなく、各主管庁の裁量で決められるべき旨の反対文書を提出したが、議論が収斂しなかったため継続審議されることとなった。

7 錨泊中の当直体制

STCW条約第8-2規則(当直体制及び遵守すべき原則)における錨泊中の船舶について石油会社国際海事評議会(OCIMF)は、安全および海洋環境保護の観点から、「適切な状況の下、安全性が維持できると主官庁が判断した場合を除き、錨泊中においても当直が継続されなければならない」旨提案した。

これに対してわが国は、錨泊当直の必要性の有無は、①船長により判断されるべきであり、②各主管庁が個々の船舶の錨泊当直の必要性を判断することは非現実的であるとしてOCIMFの提案に反対したところ、ギリシャ、デンマーク、オランダ等多くの国がこれを支持したため、本提案は却下された。

2. 船舶安全配員原則の見直し

船舶の航行安全を確保するために必用な最小配員数を決定する際の基本的な考え方である船舶安全配員原則がIMO総会において採択(総会決議A.890(21))されており、同原則に従って船員を配乗させることがSOLAS条約により定められている。

上記「1.5 最短休息时间」でも触れた通り、海難事故の多くが船員の疲労に起因しているとの調査報告を受け、小委員会および米国(USCG)が幹事を務めるコレスポネンスグループ(CG)において、同原則の見直しを検討してきたところである。

最小安全配員数を決定する議論において、「安全配員数の最小基準を一律に設定して強制化すべき(500トン以上の船舶における3名以上の甲板要員の強制化等)」との英国等の主張に対し、わが国は、「最小配員数は国際的に一律の基準を設定すべきではなく、疲労をひきおこす諸々の複合的要因を総合的に勘案して各主管庁が決定すべき」旨をオランダ、ノルウェー、デンマークと共に主張した。小委員会の下に設置されたWGでは、CGからの報告事項および米国の提案文書に基づいて議論した結果、同原則の改正原案を取りまとめたが、同原案を運用環境の観点から検討するため、本年7月に開催されるIMO航行安全小委員会(NAV)において審議されることとなった。最小安全配員原則の見直しは2010年の作業完了を目途に審議が進められる。

3. 船内安全代表の職務と訓練

IMO第82回海上安全委員会(MSC82)からの指示により、船内における安全を確立・維持するための船内安全代表(Ships Safety Representative)の職務および訓練についてSTW小委員会で検討した。

これについてITF(国際運輸労連)は船内安全代表の職務範囲および能力要件を条約第6章に追加すべきと提案したことに対しわが国は、船内の安全環境の確立・維持はISMコードの適格な実施により達成されるものであることから、コードAに盛り込む必用はなく、コードBの内容として検討すべきである旨主張したが、議論が収斂しなかったため、海上安全委員会(MSC)と海洋環境保護委員会(MEPC)との合同WGにて審議を行い、それを踏まえて次回STW41において再度検討することとなった。

4. その他

1 身体基準

健康証明書制度において、裸眼の最低視力を0.1とする提案に対し、わが国より「視力は一定の矯正視力

で安全性は担保されており、ICAO(国際民間航空機関)においても裸眼の最低視力基準は撤廃されていることから、新たに規制を設ける合理的理由はない」旨主張したところ、多数の国がこれを支持したため本提案は廃案となった。

② 機関部職員の能力要件

機関部職員の能力要件については、体系的な形式、内容の漏れ、重複等の問題があるため、わが国より「①体系的に再編集し、理解を容易にし、②時代に適応した内容とすべく、漏れ、重複箇所を追加・削除すること」を提案したところ、次回会合に向けてわが国を調整役とするCGが設置され、改正案について検討されることとなった。

③ 海事保安の強化

IMO事務局より、昨今深刻化する海賊問題に鑑み、STCW条約に海賊対策に関する訓練要件等の内容を盛り込む旨の提案がなされた。

本提案にわが国を含む多くの国が支持を表明したため、同事務局より各国に対し、次回会合に向けた意見提出が求められた。

④ 次回会合

2010年までにSTCW条約・コードの包括的見直しの作業を完了させるため、中間会合を本年9月に、STW41を来年1月に行い、更に条約採択会議を来年6月にフィリピンで開催する予定である旨事務局から報告があった。

(海務部:田部)

2 タンカーのイナートガスシステムの搭載要件について議論される

IMO第53回防火小委員会(FP53)の結果について

IMO(国際海事機関)の第53回防火小委員会(FP53)が、2009年2月16日から20日までロンドンにおいて開催され、引火性貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止策、火災試験方法コード(FTPコード)の総合見直し、火災安全設備に関する各種性能試験および承認基準指針案に関する審議などが行われた。

引火性貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止策

FPでは、引火性貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発事故防止のため、総合的な安全対策が検討されてきた。今次会合においては、現在、載貨重量トン数20,000トン(DWT)以上のタンカーに搭載が義務付けられているイナートガスシステム(IGS)*を、20,000DWT未満のタンカーへ拡大適用することについてWG(ワーキンググループ)が設置され、集中的に審議が行われた。

審議の結果、現存船には適用しないことが確認され、新造油タンカーについてはIGSの搭載義務付けを20,000DWT未満にも拡大することで合意されたが、

適用範囲の下限については引き続き審議していくこととなった。また、新造ケミカルタンカーについては、今回の会議では特段の合意はなされず、継続審議されることとなった。

議場では、船舶の大きさに関わらず新たに建造されるタンカーには一律にIGSを設置すべきとする国と、IGSの適用範囲を船舶の大きさに制限すべきとする国との間で意見が分かれた。我が国は、費用対効果を十分検証した上で、適用範囲の拡大を検討するべきと主張し、また適用を拡大する場合には、船舶が小さくなるほどIGS設置の費用対効果が悪くなることを指摘し、船舶の大きさによる下限を設けるべきと主張した。

運用面での安全対策については、我が国よりタンカーの貨物区域における火災・爆発事故例の解析結果に基づき、タンカーの貨物区域の運用面の総合的な安全対策に係る勧告案を提示したが、議論がIGSの適用拡大に集中したため、今次会合では詳細に審議するには至らなかった。

* IGS(Inert Gas System): 燃焼に必要な酸素を含まないガスを供給することにより、貨物タンク内の酸素濃度を制御し、爆発を防止するシステム。一般に、油タンカーでは燃料をボイラーで燃焼させた排ガスが、ケミカルタンカーでは空気中から抽出した窒素が用いられる。

(海務部・松田)

イエメン大使との会談

2月2日、当協会の前川弘幸会長は、在日イエメン共和国 マルワン・A・A・ノーマン特命全権大使と会談を行った。

当会談は、同国大使館側からの申し入れにより開催され、最大の関心事であるソマリア沖・アデン湾で頻発している海賊事件等に関して、意見交換が行われた。

(海務部：山本)



会談の様様

マルワン・A・A・ノーマン特命全権大使
(写真中央)



第13回 海運セミナー (2009年1月29日開催)

「国際社会の中で生きる」

自由民主党 衆議院議員
大野 功統 先生

はじめに

大野功統でございます。私の信念は、人間はホモ・サピエンスではなくて、動く動物、ホモ・ムーベンスである。だから、人が動いて物が動けば必ず金が動く。動くということは本当に大事なことだという気持ちを持っています。

それから、私の個人的経験ですが、台湾で生まれ育ち、12歳のときに引き揚げてきました。その間、四国の豊浜町と台湾を両親に連れられて船で往復していました。当時、台湾に行くには神戸港から乗るわけですが、港であやうく人さらいに遭いそうになったり、台湾から引き揚げる途中、摂津丸という船の中で台湾海峡の大嵐に遭ったりと、外航船に対する特別な思いが

あります。また、引き揚げたのは小学校5年生でしたが、豊浜町の海で地引網をやっている様子を見て、手伝うと漁師さんが魚を1匹くれるので、持ち帰って夕御飯のおかずにしていました。

そういう海に対する思いがあり、トン数標準税制の話が出ると一生懸命頑張らなければいけない、人間は動く動物なんだという思いで頑張らせていただきました。特に、船主協会の皆様の強烈なご熱意で実現したことは本当によかったと思っています。

世界は小さくなった

きょうは、世界は本当に小さくなったということをお知らせしたい。経済、防衛、安全保障もそうです。

経済も、今問題となっているサブプライムローンというアメリカの金融商品、グリーンズパン前議長に言わせると、「アメリカの金融工学の粋がサブプライムローンだ」と随分褒めていました。ところが、サブプライムローンは金融工学の粋かもしれないが、透明性に欠けるし、複雑すぎるから監督がよくできないという欠点があります。また、お金に対する考え方もアメリカ人と日本人では違います。私がアメリカへ留学したのは何十年も前ですが、初めてアメリカに渡って金融機関の看板を見て驚いたことがあります。そこには「いま楽しんで、後で払いなさい」でした。日本人はそのころ貯金に一生懸命だった。

アメリカ発のサブプライムローンがもたらした金融危機と言いながら、24時間世界中の証券市場が動いていますから、どんな小さな出来事でも、どんな地域の出来事でも、すぐ世界中に伝播してしまう。経済に国境はないから、もっと国際的な視野を持たなければいけないと思います。一部の局所のクライシス(危機)が、世界のクライシスになってしまう。

今回日本は金融の危機はともかく、実体経済で外



プロフィール

自由民主党 衆議院議員
大野 功統先生

東京大学法学部卒業。大蔵省に入省後国際機構課長などを経て、昭和61年に衆議院議員に初当選(現在7期目)。郵政政務次官、文部科学副大臣等を歴任、第二次小泉改造内閣では国務大臣防衛庁長官を務め、現在、自由民主党金融調査会長・党税調副会長・海運造船対策特別委員会顧問。



需頼みですから、内需をなおざりにしていたという問題があります。サブプライムローン自体は200兆円、という報告が出ていましたが、半分はアメリカ国内へ出回っています。4割がヨーロッパで、1割が日本ですから、サブプライムローンの直接の被害は日本にはあまりないと考えていいのではないかと。

もう1つ、ソマリアの海上警備行動についてもそうです。私が防衛庁長官をしているときに、極東の範囲ということを超えて、世界1つで考えなければいけないという答弁をしたことがあります。いまは、昔の戦争と違って国対国の戦争については鉄砲を撃ってはいけません。しかし、2001年9月11日にニューヨークの世界貿易センターにテロリストが突っ込んだ。そのとき、当時のブッシュ大統領は、「これは新しい戦争だ」と言っています。あれは、国際社会が世界の脅威に対して共同して戦っていかねばいけないということの始まりです。ソマリアの海賊もそうです。国際社会対海賊の戦争だととらえていかねばいけない。しかし、未だに「憲法9条」や「集団的自衛権」の議論、平たく言えば鉄砲を撃ってはいけません、撃てるのは、自己防衛と緊急避難の場合だけである。そして、外国の船は守れない、というのは新しい時代が始まっているのにおかしいのではないかと。

新しい時代

新しい時代とは何か。昔のような国対国の戦争は

絶対に日本はやってはいけない。この戦争の放棄は正しいと思います。しかし、国際社会に対する敵、テロリストとか海賊とかに対しては共同して世界の平和、秩序を守っていく。そのために協力するのは当然だと思っています。

海賊件数については、統計によると、2001年には東南アジアは170件であったのが現在は41件に減っています。ところが、ソマリアは、2001年には21件であったものが、いまは111件と増えています。しかも、情報によると、人質を捕まえて、一人当たり少なくとも2,000万円は要求している。これは大変な金額です。したがって、我々はどんなことがあっても国際的に協力していく必要がある。そうしないと、日本のイメージは世界に伝わっていきません。

日本のイメージとは、例えば、「次の世代の世界をリードするグループはどこか」と言ったときに、第1グループはアメリカと中国とインドとヨーロッパ、日本は第2グループ集団のトップ程度に過ぎないと言われています。そんなことでは困ります。特に今度オバマ政権ができて、アメリカに対してこれまでは「イエス・サー」と言っていればよかったが、もっと前向き積極的に国際的に協力をしていかないと今後の日米関係は厳しくなる。日本がいかに自分の立場から国際協調をやっていくかが大変な問題になっていくのではないかと。

憲法の解釈等ありますが、何とか海上警備行動発令を準備するところまで漕ぎ付けています。しかし根本的なところでいう「集団的自衛権」、国連憲章では「固有の権利」と書かれていますが、これは「持って生まれた権利」という意味です。持って生まれた権利が、持っているだけで使えないという解釈はおかしいのではないかと。時代が変わってきているわけですから、政治家が国民に説明をしていかねばならない。ただ、そういう問題が残念ながら、いまの政局では民主党と自民党の対立関係に使われてしまう。

それから、東南アジアの海賊対策は沿岸4カ国(マレーシア、フィリピン、インドネシア、シンガポール)でやっています。私は防衛庁長官時代、この4カ国の防衛大臣に「日本も参加するので一緒に守りましょう」と言ったら、「日本はお金だけ出してくれたらいい、自衛隊

は来なくて結構です」みたいなことを言われました。まだ戦争の傷跡は残っているのかなと思いますが、日本は積極的に参加していくという気持ちだけは出していきたいと思っています。

海上警備行動の発令については、私が防衛庁長官をしていた頃に1回あり、今度は3回目です。私の在任中、中国の潜水艦が日本領海に入った。では、直ちに海上警備行動を発令するという時、内閣と相談しなければいけないシステムです。ようやく2時間後に発令してもらいましたが、やはり手続上の問題もありましたので、私は素早くできるように直しました。

とにかく世界は1つだから、スピード感が必要です。経済も金融もそうで、金融には国境がありません。安全保障も、ソマリアであろうとどこであろうと、お互いの国際社会の安全を守るためには協力するのは当然であると思います。

「自利利他」

ここで申し上げたいのは、お互いの協力があって初めてお互いが安心して住めるということです。私が政治家になりたての頃の好きな言葉は「捨我(我を捨てて人のために働くこと)」でした。しかし、防衛庁長官をやっているいろいろな国際的な出来事を見ていると、「国際社会では『捨我』ではないな、『自利利他』だな」と思いました。自分と他人の利益は一緒なんだということを長官時代に言って回りました。それは、「あなたが他に貢献すれば、必ずその恩恵は戻ってきます」ということです。

イラクはブッシュ前アメリカ大統領の失敗だと言われていますが、日本の自衛隊としては人道支援をやっていたわけですから、イラクのサマワの人達は本当に日本に感謝してくれていました。私が自衛隊の車に乗ってサマワの街に出て行くと、子供たちが皆、手を振ってくれます。大人も、仕事の手を休めて手を振ってくれる。まさに選挙戦で遊説カーに乗っているような感じで、「気持ちが一緒になったな」と思いました。ただ、国際社会におけるテロとの戦いでは、インド洋の活動のほうがいいということになるわけですが、日本とイラクとの関係ではイラクに自衛隊が行ったことは本当によかったと思っています。

基本的、長期的、そして国際的視野から考える

ここで申し上げたいのは、まず今歴史の曲がり角にいて、日本としては何事も考える前に、基本的、長期的、そして国際的視野から考えていかなければいけないということです。

その例として、これは1つの反省ですが、日本の経済が市場経済に任せておいたために全く外需頼みになってしまったことです。なぜ、もっと国が内需の振興を図らなかったのか。数字で見ると、1996年の輸出はGDPの大体9.8%、輸入が9.3%。それが、2006年には輸出が16.1%、輸入も14.0%と倍近くになっている。ですから、輸出関連産業のある地域はものすごく繁栄している。例えば、中部地方、愛知県等がそうです。一方、私の地元である四国と比較すると、四国の一人当たりGDPは中部地方の8割しかありません。また、輸出関連産業と非産業で働いている人の格差は、20年前は輸出関連を100とすれば、そうでない会社で働いている人の給与は大体9割ありました。最近はその格差が7割になった。それほど輸出に頼っていたのです。

この傾向は、もっと内需を拡大していかなければならないということにつながってくるわけです。アメリカのオバマ新大統領も内需拡大を唱えています。例えば、彼自身が就任時に電線やデジタル通信網を敷き、道路や橋を造り、商業を支え、我々を1つにするというような演説をしています。日本は公共事業は悪だと言ってきましたが、すべてを一律に考えるべきではないのではないか。

ここで申し上げたいのは、地方の活性化が必要で、若い人が地方に帰って行くと、日本が直面している少子高齢化の問題も解決していくわけです。高齢化は世界的な現象で、日本とアメリカとヨーロッパで全世界GDPの約7割ありますが、皆高齢化の時代に突入しようとしている。だから、貯蓄率が高まり、消費が減ってくる。お金の行き場がなくなっているのです。お金は、一体どこに行くかということ、新興国の中国とかインドへ出て行く。それから証券化商品、サブプライムローンのようなところ。もう1つは、石油、資源、食糧とかに回っている。そのツケが、今出てきているわけです。

だから、高齢化社会をどうしていくかも考えなけ

ればいけません。例えば可処分所得と金融資産を比較してみると、日本は4倍で金融資産はものすごく多いです。老後が不安と貯めますから、結局、財産を残して相続のときには"争続"になってしまいます。だからこそ、消費拡大のためにいま一番国がやるべきことは社会保障です。

そのためにはいろいろな方法がありますが、例えば税制の問題では、家族が多いほど所得税が安くなるようにしてはどうか。フランスでは、家族全体の所得を分子にして、分母は家族の数、親はそれぞれ1人分、第1・2子が0.5人分ずつ、第3子から1人と数えます。そうすると、所得が非常に小さくなる。それに対して税金を取り、合算する。n分のn乗方式と言っていますが、これは必ずやらなければいけないことだと思っています。

それから、日本の場合は歳出の問題では高齢者対策に手厚いですが、子供に対する予算は少ない。予算の配分からすると、北欧などは高齢者に10使えば子供には12ぐらい使っています。日本は、高齢者に10使えば子供には3ぐらいしか使っていません。これは、考えていけないといけません。

あと、ライフスタイルの問題があります。都会では

家が狭いから子供が夜泣きすると近所に迷惑だという。それから、男性が家事を手伝わないといいます。フランスでは、男性は8時には必ず帰っていて、手伝ってくれます。ところが、日本の場合は統計を見ると、全体の家事が100とすれば、男性は平均で5しかやっていない。

もう1つは、統計を見ると女性が出産する期間が随分と短くなりました。江戸時代は第1子が誕生してから最後の子までが平均20年かかるのに対し、いまは平均4年間です。従って子供の数がものすごく減っている。ですから、社会保障制度をきちんとして少子化問題を解決し、安心して孫たちが近くにいるような社会を作っていけば、日本の相続問題、消費の問題はかなり変わってくるのではないかと思います。

もう1つは、地方を活性化するためにもっとインフラを整備する。そうすれば産業も研究開発も興ってくる。まさに、アメリカで60年前にあったシリコンバレー革命を日本でいま興さなければいけないのではないか。

おわりに

まとめて言えば、市場経済原理主義、小泉構造改革、





これは必要でした。しかし、構造改革だけではどうしてもできないのが社会保障であり、教育である。イギリスのサッチャー元首相が構造改革をやった後、ブレア前首相が教育にものすごく力を入れてイギリスを再興しました。いま、まさにそういう時期に日本はある。社会保障、教育、農業。特に農業は、このまま放っておくと世界の人口がどんどん増えていきますから農業生産は間に合いません。いまの自給率ではやがて日本は食糧に困る国になりますから、長期的展望を持ってやっていかなければいけない。日本みたいに「食の安全」を言う国にはどこの国も食糧を売ってくれなくなる可能性があることを認識していかなければいけないと思います。これが、第1の反省。

第2の反省は、日本人のメンタリティの問題です。1つは、日本人は国際的に付き合う場合、表面的にはものすごく調和型ですが、本音はまた別であったりする。そうではなくて、自己主張をもっとやらなければいけない。うまくいかない場合もありますが、それはユーモアでカバーしながら言いたいことをきちんと saying していく。もう1つは心の持ち方です。希望をもって、その希望に向かっていく。先日、自民党の党大会でシンクロナイズドスイミングの武田美保さんが「限界のない努力」という話をしてくれました。希望を持って限界のない努力をやる。先日のオバマ氏の就任演説の中でも、ジョージ・ワシントンの言葉を引用しながら、「希望と美德を抱き、この凍てつく流れに立ち

向かい、どんな嵐が訪れようとも耐えよう」と言っていますが、そういう気持ちがいま日本には必要です。

いずれにしても、一番大事なことは、まず国際標準で考えていこう。トン数標準税制についてもそうです。私は、当時日本人船員を増やすという議論にはあまり興味がありませんでした。とにかく、日本の税制を国際税制に直していく。その中で日本人船員を増やせばいいのです。しかし国際標準化するだけではなく、日本の特色も出していかなければいけない。今後考えなければいけないのは法人税率の引き下げです。日本の法人税率は外国に比べてものすごく高い。それと、もっと優遇しなければいけないのは今後の日本経済を支えるとも言えるであろう研究開発です。

結論を申し上げますと、やはり国際的視野に立って長期的、基本的にいまの税制も考えていく。その中で、人間への投資がものすごく大事である。それから社会保障とか、教育、農業といった効率化という物指しで計れないことを今やっていかないと、日本は世界をリードする第1集団には入れない、第2集団のトップ程度になってしまう。

最後に、私も金融調査会長として金融対策をやっていますが、日本がいち早くこの不況、閉塞感から脱出して明るい未来に向かって頑張っていけるようにお互いに頑張っていこうではありませんか。きょうは、本当にありがとうございました。



JSA
社団法人日本船主協会

webを見よう!!

当協会は1998年11月のホームページ開設以来海運業界の取り組みを始めとして様々な情報を発信しています。

海運トップの声である「オピニオン」や「海賊インフォメーション」、「統計データ」などの情報もお届けしています。さらに、「海運用語集」や「海と船のQ&A」、「海運雑学ゼミナール」には、各種情報が満載です。また、人々の暮らしを支える海運業界を紹介するDVD「日本の海運」のダイジェスト版もご覧いただけます。

一方会員の皆様方に協会からのお知らせをRSS配信しております。詳しくは事務局までお問合せください。

海運業界の動きのみならず、様々な周辺情報、参考データが閲覧できますので、当協会のwebページを是非ご利用ください。

ホームページ



最新ニュースを画像でお知らせしております。

1 オピニオン



当協会機関誌「せんきょう」に掲載された巻頭言をご紹介します。

2 プレスリリース

協会からのお知らせを随時掲載しています。



3 海運用語集

海運業界でよく使われる用語を解説しています。英文略語の解説もあり、人気のコーナーです。



4 日本の海運

当協会で作りました、海運紹介映画「日本の海運」(18分)のダイジェスト版(1分間の動画)をご覧ください。



5 メンバー会社専用サイト

協会からのお知らせを会員様向けにRSS配信しています。(こちらは会員専用のページです。)



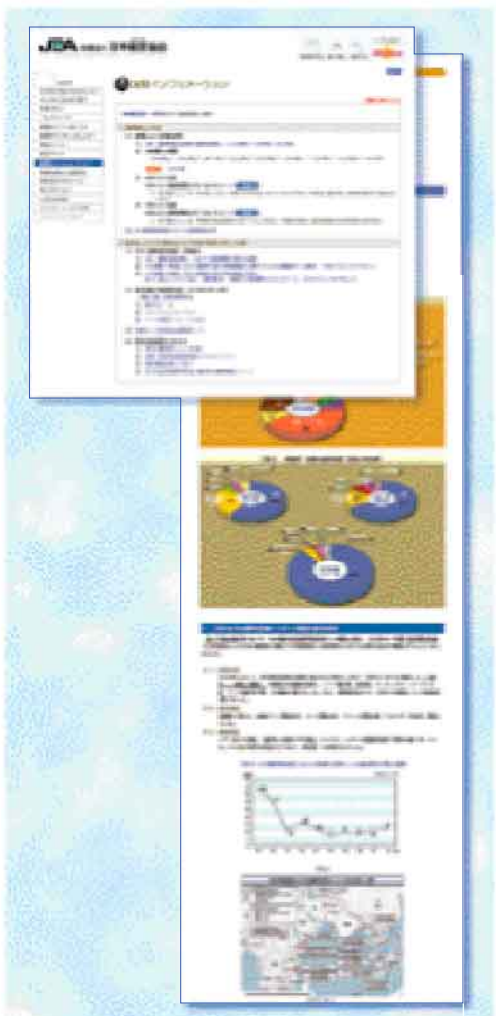
6 環境コーナー

海運業界の環境問題への取り組みなどを紹介しています。



7 海賊インフォメーション

IMB(国際海事局)が発行する「海賊レポート」の概要を紹介しています。



01 海運紹介映画「日本の海運」 **無料配布**



DVDジャケット

日本の海運

- 第1章 食材は海を越えて
- 第2章 世界をつなぐ贈り物
- 第3章 幸せを運ぶ船
- 第4章 明るい未来を運ぶため

大好評!
100,000部
突破!

2007年3月に完成した海運紹介映画「日本の海運」(18分)は、各方面から好評を得て配布希望が多数寄せられ、2009年2月には配布数100,000本を突破いたしました。教育関係者からの申込みも多く、適宜追加プレスを行なって申込みに対応しています。

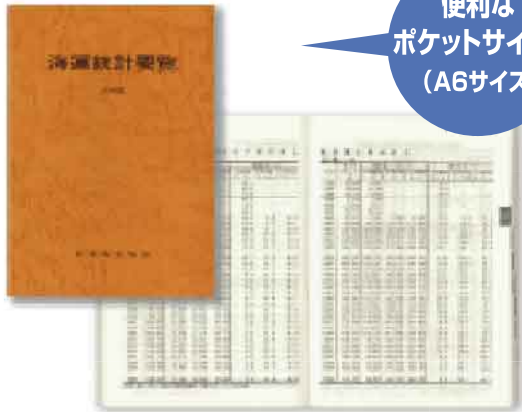
この映画は、一般の幅広い層の方々を対象に、日常生活の中で人々が織り成す4つのショートストーリーをたどりながら、日本の海運の役割と重要性を自然にご認識いただけるようになっています。

本編は主にDVDを媒体として、教育機関・視聴覚ライブラリー・生涯学習センター・関係博物館へ配布致しましたが、これに加えて、当協会ホームページ(<http://www.jsanet.or.jp/index.html>)にて、ダイジェスト版(1分間)をオンラインで視聴できるよう一般に公開しており、希望者はさらにDVDの送付申込みもできるようになっています。

海事関係団体のイベントでの配布や博物館・見学施設での配布グッズとして、また、海事関連業界の社内教育用の他、個人の皆様からのお申込みも受付けています。



02 「海運統計要覧2008」 **有料頒布**



便利な
ポケットサイズ!
(A6サイズ)

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、現在2008年版を頒布中です。

構成は以下の通りとなっています。

項目		
I 船腹	V コンテナ輸送	IX 船員関係
II 船舶の建造と消失	VI 企業財務	X 関連産業の動向
III 海上荷動と海運市況	VII 内航海運	
IV 輸送活動	VIII 港湾関係	

なお、本書は1部1,000円(税込、送料別)にて実費頒布しております。

03 海運PRパンフレット「Shipping Now 2008-2009」 **無料配布**



大好評
配付中!

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当協会協力のもと、(財)日本海事広報協会が編集・発行している「Shipping Now」の新版(2008-2009)が2008年11月に発行され、現在好評配布中です。

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。

PR出版物等のご案内

04 「日本海運の現状(2009年1月)」

無料配布

日本海運の
現状を知るには
見逃せない
一冊！

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本の海運の最新の状況等を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員、内航海運の4つの柱で構成されております。当協会ホームページにも掲載しておりますが、ご希望の方には、無料でお送りしております。

日本海運の現状(2009年1月) 掲載項目

I 世界海運とわが国海運の輸送活動

1. 主要資源の対外依存度
2. わが国貿易に占める海上貿易の割合
3. 世界の海上輸送量と船腹量推移
4. わが国商船隊の輸送量推移
5. わが国商船隊の船腹量推移
6. わが国商船隊の構成
7. わが国商船隊の積取比率の推移
8. 世界の船齢別船腹量
9. 世界の商船建造量と竣工予定
10. 世界の船舶解撤量の推移

II 海運経営

1. 海運市況
2. わが国商船隊の運賃収入の推移
3. 外航海運企業の損益状況
4. 外航海運企業の財務内容
5. 対米ドルレート為替相場の推移
6. 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率の比較

7. アジア/北米航路及び日本/アジア航路におけるコンテナ輸送の現状
8. 一船当たりの年間船員費の例
9. 諸外国の海運強化策一覧
10. 主要国の海運強化策の概要
11. トン数標準税制一覧
12. 日本と欧州主要国の船舶償却制度の比較
13. タックスヘイブンを対策税制

III 外航船員

1. 外航船員数の推移
2. 年齢・階層別の船員数

IV 内航海運

1. 国内輸送機関別にみた貨物輸送の推移
2. 内航海運の企業規模
3. 内航海運暫定措置事業
4. 内航燃料油価格の推移

[付録] 海運年表

05 学習まんが「船ってサイコー！」

無料配布

主に小学生以上を対象に海運の役割や重要性をまんがを使ってわかりやすく説明している親しみやすいパンフレットです。



ホームページ
でも見られ
よ!

ホームページ



キッズコーナーは、船のことや環境のことなどがわかりやすく説明しています。また、Q&Aコーナーでは海や船のご質問に詳しくお答えしています。

お申し込み先

ご希望は、e-mailかFAXにて、①所属(会社名等)②送付先住所・氏名③希望部数をご記入の上、以下あてにお申し込み下さい。

社団法人日本船主協会 総務部(広報)早瀬・長嶋

e-mail: pub-office@jsanet.or.jp / fax: 03-5226-9166

出来事から 思うこと

~On the Promenade Deck

vol.11



株式会社 作品舎 取締役専務

新井 しのぶ

『明日の夢を 運ぶ』

新しい商品のために、一つの色を創ります。新商品のテーマカラーです。主役の色の周りにいくつかの色を配置します。ある色世界を持った商品が生まれます。それは、その新商品とそれを送り出す企業のメッセージです。そう、船のファンネルマークもその一つです。そのメッセージをより具体的に伝えるのが商品カタログです。その商品をどう使ったらこれまでより良いか、をデザインします。これは、商品(企業)と使い手のコミュニケーションを図る作業でもあります。

私の仕事は、カラーコーディネート、あるいはグラフィックデザインといわれます。しかし、ひとつの仕事を探めていこうとすれば、それが人の歴史、文化、芸

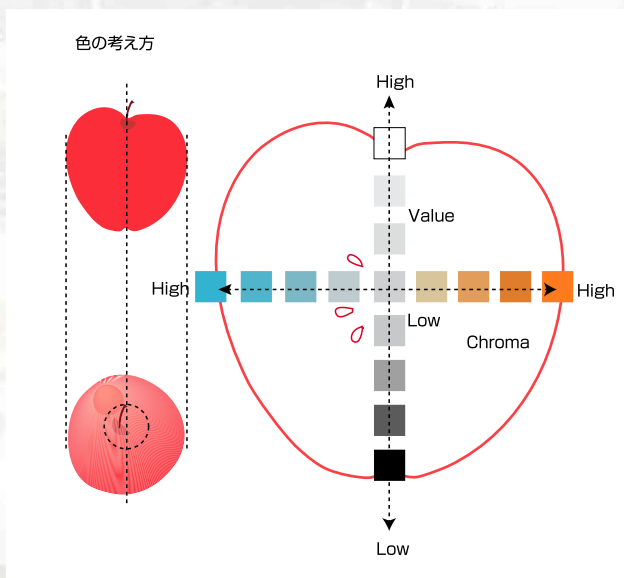
術、建築などに関わっていなければならないことに思い至ります。私はそのような自分の職業的ジャンルは意識がなく、いつも与えられた素材をいかに生き生きと見せるか、使い手にいかにその素晴らしさを分かってもらうかに没頭します。どんな小さな仕事にも、そして、厳しい時代だからこそ、明日への夢が込められていないといけないと思うのです。

少し専門的になりますが、色というものは構成分布として、色立体で定義づけられています。ちょうどリンゴのような形で、約2億色の色が論理的に構成されると言われます。リンゴの芯の縦線が色の付いていない無彩色で、てっぺんが白、お尻が黒です。つまり、明度のラインで上に行くほど明るくなります。リンゴの水平軸に、今度は色が加わっていきます。色の三元素に従って赤、青、黄の三方向へ伸びていきます。このラインが彩度軸で、芯に近いつまり無彩色に寄った色は同じ色でもグレーイッシュ、リンゴの皮に近い色はブライトと呼ばれます。この水平軸内で赤青黄が単色ではなく、比率を変えながら互いに混じりあう色が存在します。更にこれに縦軸の明度の変化が加わります。ですから、世の中には何色ともいえない微妙な色が無数にあるということなのです。

これはあくまで色の理論であって、これをどう料理するかが私たちの仕事です。例えば、商品にエレガントなイメージを与えたい時は、リンゴの芯に近くやや明度の高い上部の色領域を考慮でしようし、エキサイティングな色主張が欲しい時は、表皮に近いブリリアントな色を選ぶでしょう。もう一つ大事なことは、色と色との組み合わせの使い方、配色イメージの表現です。例えば10色のカラー表現は10通りですが、これを組み合わせれば、数百種のデザイン表現が出来ます。組み合わせにもいろいろあって、同系色の穏やかなハーモニーを持つコーディネーション、荒々しい表現が必要なら、あえて色と色をぶつけあわせる不協和な組み合わせもあります。要はデザインコンセプトに合わせて色領域を決め、これを組み合わせでデザインすることに、私たち色を扱うプロフェッショナルの技量が問われるわけです。

実際、色は、あらゆるデザインの基本だと思えます。ただかか一点に過ぎない色であっても、歴史や文化に培われた色は、沢山のことを語ってくれます。例えば、インディオの赤、日本の鳥居の赤。全然違う赤ですが、

ともに人々の祈りの赤として迫ってきます。イタリアの街々にあふれるテラコッタ色、ギリシャ、エーゲ海の白い家に映えるエメラルドブルーなど。小説の中でも色はメッセージを伝えます。スタンダールの赤と黒、三島由紀夫の青の時代。赤はエキサイティングな情熱やギャンブルで、黒は沈黙する聖職者。青は過ぎた昔を回想するイメージを伝えます。内容だけを伝える新聞や雑誌媒体などでも同じことが言えます。モノトーンの中に真っ赤な斜のライン一つで、読み手に何か大切なことを伝えるサインなのです。これらは総べて何かを語りかける色として、私たちを引き付けます。一つの色に、ドラマがあり、人々の暮らしがあり、おもいがあります。たった一つの色により、高価なものでもなくとも良い環境が生まれます。そうしたことを大切に、いつも生きた色を探し続けます。



一方、一般にグラフィックデザインと言われる仕事で、ドローイングワークによるコミュニケーション作業があります。ロゴマーク、サイン、パンフレット、雑誌の編集レイアウトなどです。特に、ロゴ、サインなどのカタチデザインは、言葉で説明する必要のないものでなくてはなりません。多民族国家アメリカで、サイン機能が発達しているのもうなずけるところです。そのカタチは、一目で正確に分かる、記憶に残る、ものが求められます。ですから私たちは、カタチをつくる前に、伝えようとするもの(商品、企業、イベントなど)の本質を必死に探ります。その上で、目的に合わせて、カタチのイメージづくりとして例えば、信頼性と歴史、やさしさとユーモア、イケイケ元気はつらつといった方

向性を出していきます。あくまで本質と目的に合ったもの、それでいてこれまで見たものより一味違った(深い)もの。成功の秘訣はここにありませし、私たちの努力もここに集中させます。

毎日毎日デザインと格闘していて、ふと何のための作業かと自問することがあります。デザインとは、よりよいものへの仕掛けづくりだ、という人がいます。言いえて妙かもしれません。私自身で言えば、確かにこれを受け取る人に喜んでもらいたい、ということはありません。しかしそれ以上に、大げさかもしれませんが、明日に向かって夢を運んでいく仕事ではないかと思えます。1輪の花でも生活に潤いと幸せ感が持てるはずなのです。その意味で、毎日が発見の旅です。今よりもっと素敵なこと、もっと充実したハッピーなものを創り出せないかと。

昨年10月号より「せんきょう」がカラーになりました。色のプロである私たちの腕の見せどころです。今まで以上に私たちは皆さんの文章(言葉)を読み手に解り易く響かせなければなりません。そして、読んだ方が次号も楽しみに待っていてくれることを期待しています。また、この「せんきょう」を通して新しいコミュニケーションが生まれ、海運業界だけでなく、一般の方々にも身近に感じられる「せんきょう」になるよう努力したいと思います。

だって、船は私たちの暮らしを運んでくれるのだから。私たち作品舎のモットーは、プロフェッショナルリズムです。私たちにしか出来ない仕事の役割に、思いをこめ、確かなものを創っていきます。今より美しいもの、今より深いもの、今より感動があるもの、それが私たちが日々めざしているプロフェッショナルデザインです。

株式会社 作品舎
<http://www.sakuhinsha.co.jp>

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck
 は、客船に乗船し、船上で出会った人は、普段接する機会のない世界の人でした…との設定で、業界外のその道の専門家に職務や出来事を通して思ったこと、感じたことを自由にお話いただき、異業種や異分野における見方や価値観を探るコーナーです。

出来事から思うこと

東京海洋大学にて 海事シンポジウムを開催

本年1月29日、東京海洋大学・越中島キャンパスにおいて、海事シンポジウムが開催された。

シンポジウムでは、例年通り同大学の教官と海運会社の就職担当者との意見交換会および海事技術者の役割と将来をテーマとした講演会が行なわれた。

教官と船社との意見交換会においては、会社側が期待する学生を輩出するための教育等について双方から活発な意見交換が行なわれた。

講演会には約80名の学生が参加し、現役の若手航海士（講師：新和海運 総務グループ海技者人事チーム主任 小林 誉様）から、海上のみならず陸上での活躍が期待されている海事技術者について実体験に基づく説明があった。

講演会の後、昨年度同様に外航海運会社を中心とする船会社21社による会社説明会が行なわれた。

このような機会は学生・船社にとって非常に有意義なものと考え、今後も継続してシンポジウム開催に協力していきたいと考えている。

(海務部：田部)



講演会で質問する学生



会社説明会の模様

せんきょう
ホームページ

(社)日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp>

詳しくはP12-
P13のWebを
見ようをご覧ください。

February 2009 海運日誌



2月2日～6日

IMO第40回訓練・当直基準小委員会(STW)がロンドンにて開催された。
(P.2海運ニュース参照)



2月3日

政府与党の「海賊対策等に関するプロジェクトチーム(座長:中谷元衆議院議員および佐藤茂樹衆議院議員)」の第8回会合が開催され、外航海運関係者へのヒアリングが行われた。

2月4日～5日

ASEAN港湾保安専門家会合の第6回会合が名古屋にて開催された。



2月8日～13日

与党「海賊対策等に関するプロジェクトチーム(座長:中谷元衆議院議員および佐藤茂樹衆議院議員)」は、海自艦艇派遣に向け、同メンバーによるソマリア周辺国等の現地視察を行った。

2月16日

交通政策審議会海事分科会船員部会(部会長:杉山雅洋・早稲田大学商学学術院教授)の第4回会合が開催された。

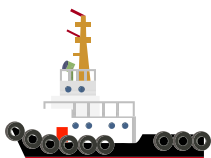
2月16日～20日

IMO第53回防火小委員会(FP)がロンドンにて開催された。
(P.5海運ニュース参照)



2月26日

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会(委員長:杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授)の第1回会合が開催された。



写真提供/写真展「波濤を越えて」出展作品 撮影:山岡恵一氏

船協だより

国際会議の予定 4月

会議名：ASF船舶保険・法務
委員会 (SILC)
第14回中間会合

日程：4月1日
場所：香港

会議名：IMO第17回
旗国小委員会(FSI)

日程：4月20日～24日
場所：ロンドン

海運雑学
ゼミナール

239 知らない間に作られていた日本周辺の詳細な海図

正確な測量に基づく日本地図としては、伊能忠敬の実測をもとに1821年に完成された「大日本沿海輿地全図」が有名だが、日本周辺の海図は、これよりはるか以前にすでに製作されていた。

といっても作ったのは日本人ではない。初めて日本周辺の海図を製作したのはオランダ人のシェンクとフリース。1650年（慶安3年）に刊行されたこの海図は、北海道や樺太が大陸と繋がっているなど怪しい部分もあるが、伊豆諸島から本州東方を経て北海道・樺太まで約50カ所の実測による水深が記録されている。

その後18世紀に入ると、まずフランスやイギリスが、さらに19世紀にはアメリカやスペインが、海軍に水路部を創設し、国家事業としての海図作成に乗り出す。イギリスは18世紀末から日本周辺水域の測量を積極的に行い、1795年から1868年にかけて、日本各地で十数度の測量を実施した。回数は少ないがフランスやロシアも、日本近海で測量を行っており、アメリカもペリー来航の前後に、琉球や小笠原諸島、伊豆諸島、下田などの測量を行った。日本に来航したペリー艦隊も、滞在中

に幕府の制止を無視して江戸湾内の測量を強行している。

こうした測量活動は、開国以後は事前に申し入れが行われるようになったが、それ以前はほとんどが無断だった。欧米列強は、日本人が気づかない間に、日本周辺水域について驚くほど詳細な情報を収集していたわけである。

こうして測量結果やそれを基に作られた海図は、のちに幕府海軍の測量隊にも提供された。日本の海図づくりは、こうした外国の海図や資料の移植から出発したのである。



海運雑学
ゼミナールも
あります！

日本船主協会ホームページ

<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	伸率	
				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9月	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	7,386	▲ 332	0.3	17.4
9	7,364	7,278	87	1.5	28.9
10	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
11	5,325	5,550	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4
12	4,832	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5
2009年1月	3,480	4,437	▲ 957	▲ 45.7	▲ 31.7

(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	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2008	103.36	87.50	110.30
2008年4月	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	93.60	105.90
11	96.81	94.20	99.75
12	91.28	87.50	95.30
2009年1月	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80



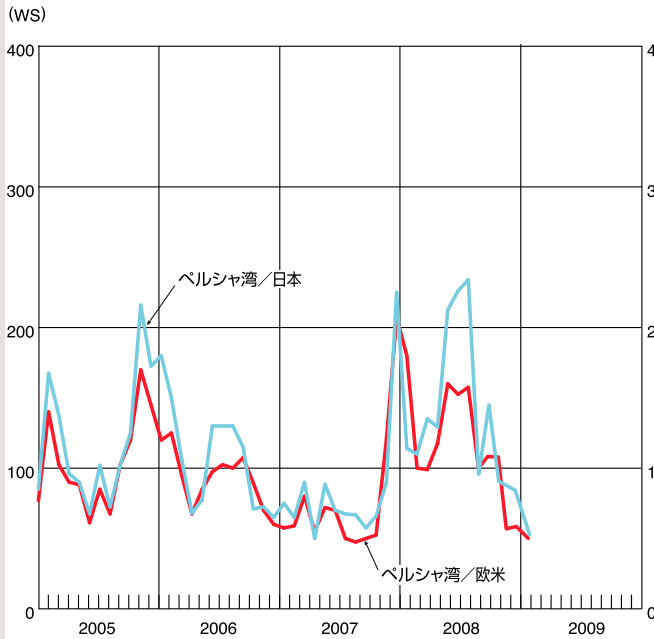
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

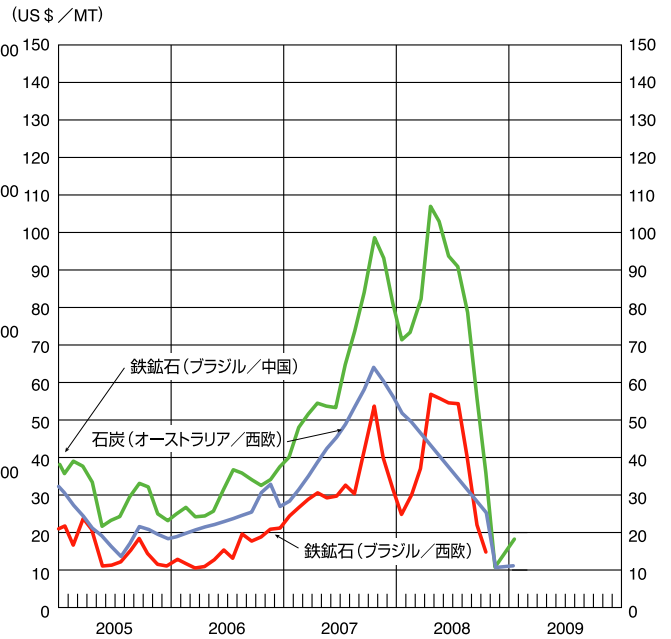
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	(品目別内訳)								Trip	Period
年次		シングル航海	石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他			
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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	106,656	1,100	105,556	28,455	2,799	25	73,956	263	41	17	296,316	84,522
2008 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
12	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
2009 1	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101
2	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316

(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					
	2007		2008		最高	最低	2007		2008		最高	最低
	最高	最低	最高	最低			最高	最低	最高	最低		
1	75.00	47.50	114.00	85.00	62.50	43.50	57.50	45.00	180.00	74.00	60.00	32.50
2	65.00	45.00	110.00	89.00			59.00	47.50	100.00	80.00		
3	90.00	65.00	135.00	92.50			80.00	54.00	99.00	75.00		
4	50.00		129.25	85.00			55.00	40.00	117.50	67.50		
5	88.50	62.50	212.50	140.00			72.50	60.00	160.00	115.00		
6	70.00	63.75	226.00	165.00			70.00	50.00	152.50	130.00		
7	67.50	56.00	234.00	193.75	50.00	42.50	157.50	95.00				
8	66.75	56.00	99.00		47.50	45.00	100.00	65.00				
9	57.50	52.50	145.00	95.00	50.00	40.00	110.00	77.50				
10	66.00	51.25	93.00	70.00	52.50	40.00	110.00	72.50				
11	89.75	57.50	—		120.00	45.00	64.50	45.00				
12	225.00	175.00	87.00	60.00	207.00	110.00	65.00	50.00				

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

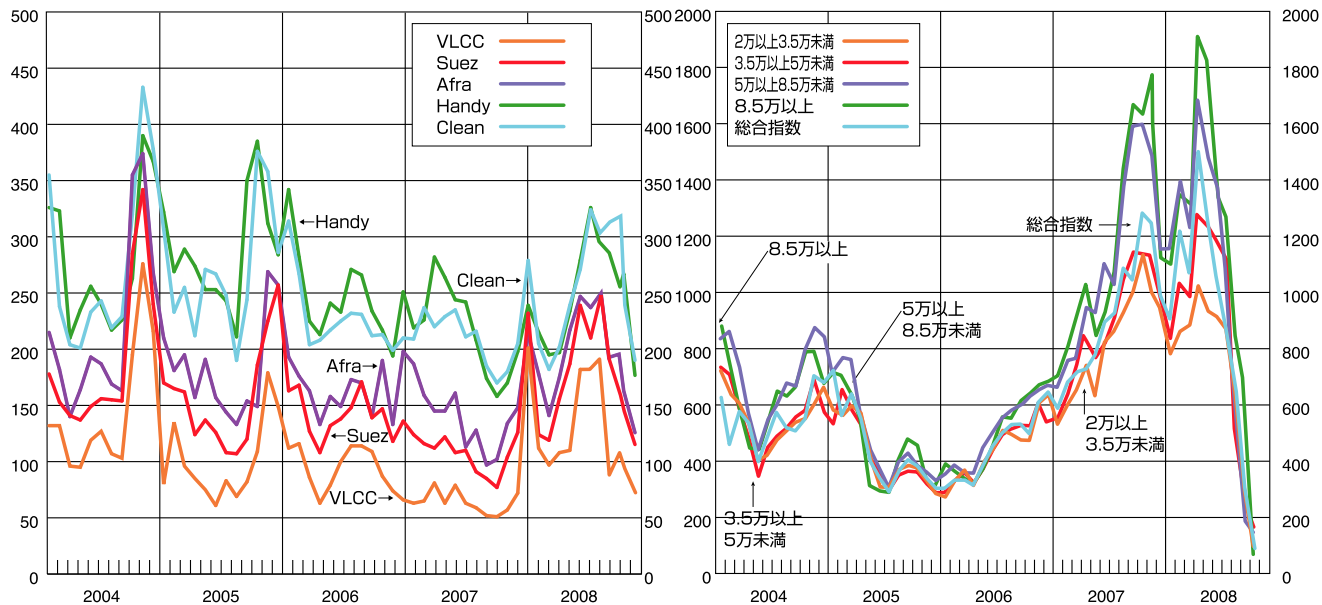
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2008		2009		2008		2009		2008			
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—		11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00		
2	51.00				71.00	55.00			24.50			
3	49.00	42.00			74.50	62.50			30.35			
4	—				84.00	71.00			38.00			
5	—				108.00	93.50			57.00	47.50		
6	—				102.00	83.50			—			
7	—				92.75	82.00			54.00	40.00		
8	—				79.00	68.00			40.00	32.00		
9	—				56.50	39.00			21.00	19.50		
10	25.00	18.50			36.50	12.00			15.25	7.90		
11	10.25	4.00			—				—			
12					10.25	8.20						

(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	99	149	165	263	239
11	74	118	133	199	194	72	126	148	205	198	67	121	124	175	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

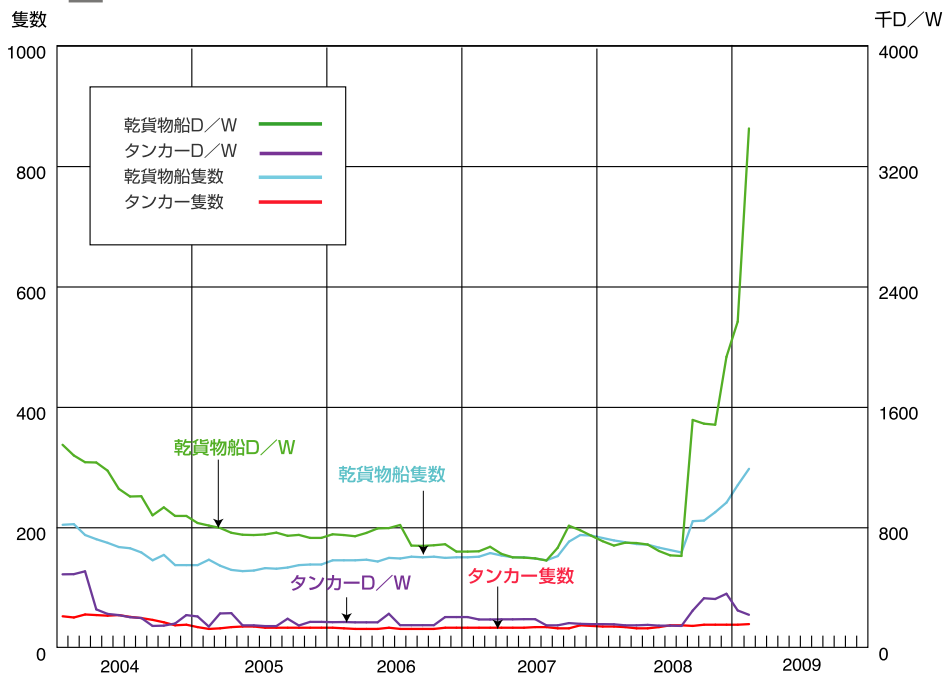
月次	2005		2006		2007		2008					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	677	4,471	294	2,263	632	4,762	0	960	962	1,134	1,134	1,018	5,780
2	715	4,511	292	2,328	577	4,366	0	772	828	1,158	1,100	908	7,187
3	565	4,685	321	2,493	644	5,172	1,470	851	1,032	1,399	1,343	1,221	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	0	292	220	281	280	267	1,221
11	376	2,991	493	4,121	1,280	10,647	100	129	127	159	78	117	868
12	332	2,624	594	4,318	1,251	8,819	—	—	—	—	—	—	803

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。③BDI:(Baltic Dry Index)は月央値。



係船船腹



8 係船船腹量の推移

月次	2007						2008						2009					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	151	623	640	34	135	205	183	873	709	36	109	158	271	2079	2168	39	203	249
2	152	642	642	34	135	189	179	749	680	35	108	157	298	2772	3452	36	183	220
3	158	677	672	34	125	189	176	710	699	33	104	150						
4	154	644	625	34	126	190	173	714	697	33	104	150						
5	151	610	602	34	126	190	172	668	687	35	105	153						
6	151	606	600	35	128	191	167	614	644	38	103	148						
7	149	603	595	35	128	191	163	595	615	38	103	148						
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146						
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248						
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330						
11	188	801	782	37	110	160	226	1475	1483	39	203	325						
12	187	871	745	36	109	158	242	1832	1934	40	266	360						

(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

「仕事への誇りや責任感はないのか!」。昨夏、日系航空会社Z社の国際線へ搭乗し、障害と病を抱えた家人が40年も憧れた地を訪れた。そこで見たのは「障害者や病人は乗るな」といわんばかりのZ社の姿勢と顧客無視、そして責任感のなさだった。

搭乗前から耳を疑った。家人は両膝・両肘などに障害を抱え、独りでは立てず前からの抱き起こしが必要だ。この点を説明して介助が可能な席の指定を頼んだが「当日、空港で指定するしかない」の一点張り。アシストデスクという部署の窓口嬢は「座席のことは分からない」と突き放す。何度も言っても最後に認めてもらったものの、障害によっては不可欠な座席の指定がなぜ事前に出来ないのか、いまだに理解できない。障害者手帳などの証明が必要ならば、要求すれば済む話だ。

米国の航空会社N社は障害者などのために、専用の座席を多数設けて事前指定が可能な態勢を整えている。「何かやっている、とポーズを示せばよい」とのZ社の姿勢とは、反対の考え方だ。表面だけ繕って「心のバリアフリー」は全くなされていない。

悲劇が続いた。日本から半日かけて着いた乗継空港。頼んでもいないのに、乗継の補助に出てきたZ社現地係員がいた。この者の余計なミスで、私たちの荷物2つが空港内に放置された。家人に必要な医療用品や着替えなど、飲み薬以外のすべてが初日から6日間も行方不明に。戻ったのは、現地出発の前日だった。旅は台無し。着替えの買物と電話連絡に追われる毎日に…。

荷物の紛失は時折起るが、これを係員自らが病人の荷物で引き起こした。Z社に対して猛烈に抗議したが「申し訳ない」とメールや文書で繰り返すのみ。帰国便の空港へ来ることを求めても無視、成田空港へ謝りにも来ず、抗議文を送ってから10日間も返事さえせず。副社長や担当役員に数回、直接書簡を出したが沈黙を守り、担当部署の長は「私たちは誠意を尽くした」との書簡を配達記録郵便で寄越すありさま。1カ月半も口頭での謝りにさえ来ず、誠意は語れまい。「専守自己防衛」のZ社は、最後まで何の責任もとらなかった。

必死の思いで13年振りに旅立った私たちが失った時間や思い…。「謝られても、大切なものは戻らない」との心さえ、理解できないらしい。障害者や病人のような立場の弱い客が減っても、彼らは痛くもないのだろう。しかしそれは企業の存立を揺るがす間違いだ。そして、病人や体の不自由な人にも「どこかに行きたい」との望みがある。

バリアフリーが進んでいなかった地下鉄など陸上運輸機関は、社員の意識すなわち「心のバリアフリー」も含めて格段の改善を遂げている。N社など海外の同業社にも手本は多かろう。貨物の海上輸送と異なり、旅客事業は個人客相手の商売なのだ。自らを省みて、誰もが安心して乗れるようにサービスを改めることを望みたい。私たちの悲惨な経験を捨石に、弱者が搭乗する際に同じ目に遭わないことを念じている。

株式会社商船三井 広報室マネージャー
鹿野 謙二

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 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

編集後記



「せんきょう」を発行している弊社は平河町（東京都千代田区）にあります。最近、当ビルのまわりが建設ラッシュです。事務所の窓から建設現場がみえるのですが、2~3日みないとビルがグングンのびております。みているとどこまでのびていくのかと怖くなってきますが、完成後に入るのであるテナントを想像するととても楽しみです。

丸の内や霞ヶ関のようにおしゃれなスポットに変貌するかどうかはわかりませんが、話題の場所となりましたら皆様是非平河町にいらしてくださいませ。弊社は海運ビル6Fに事務所がございます。ちなみに、当ビルも建築された当初は、ドラマなどの撮影に使われたらしいですよ。 (YH)

せんきょう 3月号 No.584 (Vol.49 No.12)

発行：平成21年3月20日
創刊：昭和35年8月10日

発行所：社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
TEL.03-3264-7181 総務部（広報）

編集・発行人：井上 晃
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。）
写真協力：波瀾写真展「波瀾を越えて」展覧作品より（P1、P19）

今月の表紙 春の港と木材専用船

うらかな春の港と
木材専用船のイメージです。

木材専用船は、クレーンが特長です。甲板いっぱいに積みあげられた木材は、海を渡って私たちの元に届けられます。

