

# せんきょう

2009  
**4**  
No.585

Shipping FLASH

海賊対処のための護衛艦エスコート開始



巻頭言

『船と  
リサイクル』

日本船主協会 常任理事  
第一中央汽船株式会社  
代表取締役社長執行役員  
野村 親信

15M  
—  
14M  
—  
13M  
—  
12M  
—  
11M  
—  
10M  
—  
9M  
—  
8M  
—  
7M

## Contents

巻頭言 ..... 1

### 『船とリサイクル』

日本船主協会 常任理事 第一中央汽船株式会社 代表取締役社長執行役員 / 野村 親信

Shipping **FLASH** ..... 2

### 海賊対処のための 護衛艦エスコート開始



訓示を述べる麻生内閣総理大臣

海運ニュース ..... 4



国際会議レポート

1. NOx排出規制の強化にかかるガイドライン案がまとまる  
IMO第13回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)の様式について
2. 国際海運からのGHG削減対策に関する技術的検討前進  
IMO海洋環境保護委員会(MEPC)第2回GHG対策中間会合の様式について
3. 原油タンカーの貨物タンク防食措置に関するSOLAS条約改正を合意  
IMO第52回船舶設計・設備小委員会(DE)の様式について
4. アデン湾における海賊問題—海賊対処のため艦船等のさらなる配備が必要  
アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)第16回中間会合の様式

海運ニュース ..... 11



内外ニュース

1. アジア人船員国際共同養成プロジェクト始動  
日比船員政策フォーラムについて



来訪したM.D.Roque労働雇用大臣

囲み記事 ..... 13

### フィリピン労働雇用大臣が当協会を来訪

外航オーナーズ協会 ..... 14



「これからの日本をどう考えていくか」  
自由民主党 衆議院議員 / 小池 百合子 先生



講演中の小池百合子先生

囲み記事 ..... 22

### 2009年海運講習会を開催

日本人海技者の人材確保に向けて更なる連携強化へ

第2回海事教育機関との連絡会の開催

海上自衛隊 佐世保地方総監部『海事セミナー』開催

当協会後援の2008『ジュニア・マリン賞』の発表・表彰式が開催される

海運日誌(3月) ..... 27

船協だより ..... 28

海運統計 ..... 29

編集雑感 ..... 33

編集後記 ..... 33

海賊インフォ  
メーションも  
あります!

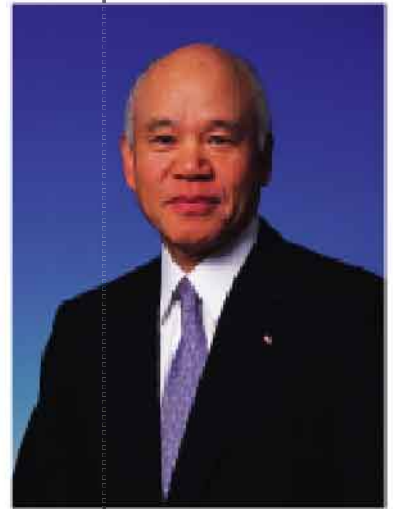
せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>



# 『船とリサイクル』

日本船主協会 常任理事

第一中央汽船株式会社 代表取締役社長執行役員 / 野村 親信



最近、「エコ～」という言葉が頻繁に耳目に触れるようになった。エコカー、エコバッグ、エコライフ、エコ住宅、エコツアー等々。ゴミの分別作業は既に日常生活に溶け込み、また、各種リサイクル事業も立ち上げられて資源の有効活用が図られている。環境問題への関心が一般社会に浸透しているということであり、歓迎すべきことである。

我々海運業界でも、海洋・大気汚染防止を始め、様々な環境問題に取り組んでいるが、今後も取り組んでいくべき大きな課題の一つとして、船舶のスクラップに伴う環境問題、いわゆる「シップリサイクル問題」が挙げられる。スクラップされる老朽船は、リサイクルのため解体されるが、その作業が、主にインド、パキスタン、バングラディッシュ、中国等の十分な設備

の整っていない施設で行われてきたため、本船に含まれる有害物質の取り扱いが適正に行われないことによる環境汚染や、作業従事者等に対する安全確保が問題となっているものだ。

これまでに、IMO(国際海事機関)を中心に、UNEP(国連環境計画)や、ILO(国際労働機関)等の国際機関で対策の検討が行われ、現在、今年5月のシップリサイクルに関する規則を定めた国際条約の採択に向けて準備が進められている。

この条約での対策の趣旨は、特定有害物質の船舶への搭載禁止・使用制限、また制限された有害物質が搭載されている場合は、その一覧表を本船へ備え置くこと。また、解体作業を行うリサイクル施設については、環境への悪影響を防止、最少化し、作業従事者等の安全対策を実施していることにつき所在国政府の承認を受けねばならない、ということだ。

海運業界の今後の市況回復については、中国の鉄鉱石需要回復を初めとした世界経済の動向に依るところが大きいだろうが、船腹需給調整の手段の一つとしての老齢船のスクラップや、ダブルハル化規制によるシングルハルタンカーのスクラップが増加してくることが予想される。

船舶は非常に多くのリサイクル可能な資源を使用しているため、貴重な資源として有効利用されなければならない。この条約が発効し、新しいシップリサイクルの形態が定着するには、解決すべき課題は種々あるが、世界の海運国日本の船主として、将来に有効な、より良いシップリサイクルシステムの構築、円滑な運営のために、今後とも当協会と共に積極的に対応していきたい。



© K.Shikano



護衛艦出港式典にて訓示を述べる麻生内閣総理大臣

April  
2009  
Shipping  
**FLASH**

## 海賊対処のための 護衛艦エスコート開始



護衛艦2隻の出港を見送る関係者

3月13日浜田防衛大臣より、アデン湾における海賊対処のため自衛隊法82条に基づき、海上警備行動が発令された。

これにより、海上自衛隊の護衛艦「さざなみ」、「さみだれ」が派遣されることとなり、翌14日広島県呉基地において、護衛艦2隻の出港式典が開催された。同式典は麻生内閣総理大臣、浜田防衛大臣の出席の下挙行され、当協会からも前川会長（川崎汽船社長）、宮



前川会長、宮原副会長、芦田副会長より花束贈呈

原副会長(日本郵船社長:当時)、芦田副会長(商船三井社長)等が出席、2隻の護衛艦は、約1千2百人の人達に見送られながらアデン湾に向け出港した。

出港に先立ち、麻生内閣総理大臣は、「今回の任務は、海上自衛隊と海上保安庁の協力、政府と船舶関係者の協力、日本と各国の連携という大きな特徴がある。この協力と連携によって、各国の船舶の安全航行が確保されていくものと確信している」と述べられた。

また、浜田防衛大臣は、「国の代表として、国際社会の繁栄と安全のため、平素の訓練の成果を遺憾なく発揮し、立派に任務を遂行することを期待する」と述べられた。

また、当協会の前川会長、宮原副会長、芦田副会長より花束を贈呈し、護衛艦の乗組員の方々に対し、感謝の意を表した。

その後、両護衛艦は、3月30日にアデン湾における最初の護衛任務を行った。両護衛艦と共に商船5隻が、

同湾に設定された通航回廊の東端を出発し、4月1日に同回廊西端に到着、安全にアデン湾を通航することができた。

当協会は、同日、護衛艦の乗組員はじめ、政府関係者の尽力に深く感謝の意を表すとともに、我が国商船隊の安全確保のため引き続き同任務の実施を求める会長コメントを発表した。

(海務部:山本)





# 1 NOx排出規制の強化にかかる ガイドライン案がまとまる

## IMO第13回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)の様態について

国際海事機関(IMO)の第13回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)が、3月2日から6日までの間、ロンドンにおいて開催され、船舶からの排ガス規制の実施に係るガイドラインの策定等に関する審議が行われた。

審議概要は以下のとおりである。

### 1. 大気汚染の防止



船舶からの排ガスによる大気汚染の防止については、2005年5月に発効した海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書Ⅳにより規制が実施されている。2008年10月に開催された第58回海洋環境保護委員会(MEPC58)において同規制を強化した附属書Ⅵの改正が採択され、2010年7月1日に発効する予定となっている。

改正附属書Ⅵの実施に伴い、いくつかのガイドラインの整備が必要となり、既存ガイドラインの改正および新規ガイドラインの策定作業がBLG小委員会に付託され、今次会合からその作業が開始された。

#### ■ 最終化されたガイドライン等

規制実施のために必要なガイドラインのうち、改正附属書Ⅵが発効する2010年7月1日までに策定することが不可欠な以下のガイドライン等がまとめられた。

これらのガイドライン等は、本年7月に開催される第59回海洋環境保護委員会(MEPC59)で採択または承認に向けた審議が行われる予定であり、①と②については、その前に本年4月に開催される第17回旗国小委員会(FSI17)で審議される予定である。

- ① HSSC(検査と証書の調和システム)に基づく検査ガイドライン改正案

- ② MARPOL条約附属書Ⅶに関するPSCガイドライン改正案
- ③ VOC(揮発性有機化合物)管理計画作成のためのガイドライン案
- ④ 1次規制エンジンに関するNOxテクニカルコードの適用に関する回章案
- ⑤ アップグレードキットのコスト評価式の各項の定義に関する回章案
- ⑥ 船舶用<sup>ざんさ</sup>残渣油の硫黄分濃度のモニタリングに関するガイドライン改正案
- ⑦ 燃料油のサンプリングガイドライン改正案

#### ■ BLG14にて引き続き検討を行うガイドライン

今次会合においてわが国から提案した「選択式触媒還元脱硝装置(SCR)付きエンジンの認証ガイドライン」を含め、以下のガイドラインは来年開催されるBLG14において引き続き検討していくこととなった。

- ① オゾン層破壊物質および排ガス洗浄装置の残渣の受入施設に関するガイドライン
- ② 排ガス洗浄装置ガイドライン改正案
- ③ SCR脱硝装置を備えたエンジンの認証ガイドライン

### 2. バイオ燃料の輸送要件

今次会合にて、バイオ燃料混合物の輸送要件、および船上でのバイオ燃料混合作業についての議論が執り行われた。

#### ■ バイオ燃料の船上における混合作業

バイオ燃料の船上での混合作業については、多くの国が、環境保護の観点からだけでなく安全の観点からも航海中の混合作業は禁止すべきであると主張した。

審議の結果、全会一致にて航海中の混合作業を禁止することに合意するとともに、港における混合作業についての検討を行うよう指示した。なお、航海中の混合作業の禁止に関し、小委員会はMEPCおよびMSCに対し、Circularの作成を提案することとした。

## ② バイオ燃料混合物の輸送

バイオ燃料混合物の輸送に関するガイドラインの検討が行われ、下記の取扱いが合意された。なお、暫定ガイドラインは脂肪酸メチルエステル(FAME)、エタノールおよび植物油と鉱物油の混合物にのみに適用される。また、暫定ガイドラインの適用期限を24ヶ月延長して2011年6月30日まですることが承認された。

### Band 1: 鉱物油分85%以上の混合物

- MARPOL条約附属書Iの適用対象貨物として運送する。
- 油排出監視制御装置が正常に作動することが承認されたものでなければならず、正常に作動しない場合には貨物残渣および洗浄残渣は全て陸揚げする。

### Band 2: 鉱物油分1%以上85%未満の混合物

- MARPOL条約附属書IIの適用対象貨物として運送する。
- MEPC.1/Circ.512の規定に従って三国間合意を行う。ただし、船型要件については、内容物個々に適用される船型要件を下回るものであってはならない。

または、

- 三国間合意を行い、汚染分類をX、船型2とし、その他運送要件は N.O.S. (4)と同等 (pyrolysis gasolineと同等)のものを適用する。

### Band 3: 鉱物油分1%未満の混合物

- MARPOL条約附属書IIの適用対象貨物として運送する。
- 当該化学品として取り扱う。

## 3. 「タンカーの貨物タンクへの火炎の侵入を防ぐ装置の設計、試験方法および設置場所の基準に関する勧告」の見直し

「タンカーの貨物タンクへの火炎侵入防止装置の設計、試験方法および設置の基準に関する勧告」により、MESG※0.9mm未満の引火性の液体化学薬品を専用

に運送する船舶は、貨物タンクへの火炎の侵入を防ぐため、貨物のMESGに対応した装置(フレームアレスタ等)を備えることが勧告されている。

今次会合では、専用船以外への適用について審議が行われ、MESG 0.9mm未満の引火性の液体化学薬品を運送する船舶は、専用船に限らず貨物のMESGに対応した装置を備えることとする当該勧告の改正案が合意された。本改正は2013年1月1日以降の新造船から適用され、現存船は2013年1月1日以降の最初の入渠検査までに対応することが勧告されている。同勧告改正案は、承認のため第86回海上安全委員会(MSC86)へ提出される。

※MESG:最大実験安全間隙(Maximum Experimental Safe Gap)。爆発性ガスの中に置かれた容器の内部で生じた爆発による火炎が、容器外部に伝搬することを阻止することができる最大限のすきまの値。

## 4. その他

### ① MARPOL附属書Iの貨物油および燃料油のMSDSに関する書式の見直し

MARPOL条約附属書Iの貨物油および燃料油を積載する船舶に対し、MSDS(Material Safety Data Sheet:製品安全データシート)を積載前に供与することが2009年7月1日から強制化される。

今次会合ではMSDSの書式の見直しについて審議が行われ、MSDSの記入にあたり、物理的および化学的性質の項目はGHS※との整合性を図ること等の修正が合意された。

同改正案はMSC86において採択の予定である。

※GHS:化学物質の分類と表示に関する世界的に調和されたシステム(Global Harmonization System of Classification and Labeling of Chemicals)。世界的に統一されたルールに従って、化学品を危険有害性の種類と程度により分類し、その情報を分かりやすく表示するもの



## ② 南極海域における重質油の使用および輸送に関する MARPOL条約附属書Iの改正

第28回南極条約協議国会議における議論を踏まえて、MEPC54以来検討が行われてきた南極海域における船舶の重質油の使用と運搬を禁止するMARPOL条約附属書Iの改正案が合意された。規制の対象となる重質油は密度 $900\text{kg}/\text{m}^3$ ( $15^\circ\text{C}$ )または動粘性係数 $180\text{mm}^2/\text{sec}$ ( $50^\circ\text{C}$ )を超える重油等で、燃料として使用されない潤滑油等は除かれる。



同改正案はMEPC59で承認後、来年3月のMEPC60で採択の予定である。

(海務部・松田)

# 2 国際海運からのGHG削減対策に関する技術的検討前進

## IMO海洋環境保護委員会 (MEPC) 第2回GHG対策中間会合の様態について

国連気候変動枠組み条約 (UNFCCC) の京都議定書においては、 $\text{CO}_2$ に代表される温室効果ガス (GHG) 排出削減義務を同議定書の附属書IIに掲げる先進国のみに限定しているが、国際海運におけるGHG抑制については、国際海事機関 (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排出削減に向け、技術的および運航的手法による船舶のエネルギー効率改善、ならびに排出量取引や燃料油課金制度等の経済的な手法の検討が行われている。

2008年4月に開催されたIMO第57回海洋環境保護委員会 (MEPC57) においては、「実質的に国際海運からの $\text{CO}_2$ 排出削減に効果があること」、「世界単一市場である国際海運業の市場歪曲を防ぐため、抜け道なく全ての外航船舶に対して一律に適用されること」、および「世界経済の担い手である国際海運の活動を阻害することなく、 $\text{CO}_2$ 排出を削減すること」等を含む、GHG排出削減対策に関する9原則が合意された。

また、同年10月のMEPC58においては、新造船の燃費性能を事前に評価するための「エネルギー効率設計指標 (EEDI) 算出方法に関する暫定ガイドライン」が纏められ、当該ガイドラインを用いてEEDIの算出を試行することが承認されている。

このような背景の下、技術的な検討を行う目的で、MEPCの第2回GHG対策中間会合が、2009年3月9日から3月13日までロンドンにて開催された。同会合の審議結果は以下のとおりである。

### 1. エネルギー効率設計指標 (EEDI: Energy Efficiency Design Index) に関する検討

MEPC58 (2008年10月) において、新造船の燃費性能を事前に評価する指標の算出方法を定めた「エネルギー効率設計指標 (EEDI) 算出方法に関する暫定ガイドライン」が取り纏められ、同指標の算出を試行することが承認された。

今次会合に向けて、日本は、当協会も協力しEEDIの試計算を行った結果を踏まえ、当該ガイドラインの不明確な点や問題点を抽出し、改善提案を提出していた。

審議の結果、日本の改善提案の大部分が反映されたガイドラインの改正案が合意された。また、EEDIが満足すべき基準となるベースラインについても審議が行われ、ベースライン設定の基本的手法についても合意された。

なお、将来EEDIが強制化された際に必要となるEEDIの認証方法については、設計段階および海上試

運転の2段階において認証を行う方法が合意され、MEPC59(本年7月)に向けて、日本とノルウェーとで協力して、同認証に関するボランタリーベースのガイドライン案を準備することとなった。

## 2.船舶効率マネジメントプラン(SEMP: Ship Efficiency Management Plan) に関する検討



運航的手法によるCO<sub>2</sub>削減を個船毎に管理・支援するため、船舶効率マネジメントプランの策定が進められている。今次会合に向け、日本は、実施する手法とその手法による効率改善目標、および継続したモニタリングを軸とする同プランのサンプルフォーマットを提案していた。

審議の結果、日本のコンセプトが多数の支持を得、今後、①計画の策定、②実施、③モニタリング、④評価および改善というサイクルを基本コンセプトとしたマネジメントプランを作成し、ボランタリーベースの取り組みとして試行していくことが合意された。

また、MEPC59に向けて、日本と米国とで協力して、当該プラン作成のためのガイドライン案を準備することとなった。

(海務部:山崎)

# 3 原油タンカーの貨物タンク防食措置 に関するSOLAS条約改正を合意

## IMO第52回船舶設計・設備小委員会(DE)の様相について

国際海事機関(IMO)の第52回船舶設計・設備小委員会(DE)が、2009年3月16日から20日までロンドンにて開催され、原油タンカーの貨物タンクの防食措置、防食塗装の保守・修繕に関する指針、救命艇の落下事故防止策等に関する審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

### 1.原油タンカーの貨物タンク防食措置について

2006年に開催されたIMO第82回海上安全委員会(MSC82)において、タンカーの貨物タンク内部の腐食による構造強度低下を防止する目的で、欧州諸国および船主団体等から、貨物タンク内部に一義的に防食塗装を義務づける海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正案が共同提案された。これに対し、日本は、既に日本船主が運航する原油タンカーの貨物タンクに採用されている耐腐食性の鋼板(耐食鋼)を塗装の代替措置として提案しており、DEにおいて詳細な検討が行



写真展「波濤を越えて」 出展作品より 撮影：白水 隆

われている。

## ■ 防食措置に関するSOLAS条約の改正案について

今次会合では、DE51(2008年2月)において纏められたSOLAS条約改正草案を基に、日本から提案した耐食鋼の性能基準を参考に、塗装以外の防食措置をどのように条約案に盛り込むかについて審議が行われた結果、次のとおりSOLAS条約改正案が合意された。

### (i) 適用

5,000DWT以上の原油タンカーの全ての貨物タンク(ケミカルタンカーおよび兼用船は対象外)

### (ii) 防食措置の強制化

- ① 防食塗装の性能基準に従って塗装すること、または、
- ② 代替措置の性能基準に従って、必要な構造の完全性を25年間維持するために、代替の防食手段または耐腐食性の材料を使用して保護すること

### (iii) 次の場合、主管庁は上記(ii)を免除できる

- ③ 防食塗装以外の新たな防食措置について実船での試験を行う場合、または
- ④ 貨物タンクを腐食させることのない貨物のみを運搬する場合

また、同改正案は、本年5月のMSC86において承認のための審議が行われることとなった。

## ■ 貨物タンクの防食塗装に関する性能基準について

原油タンカーの貨物タンクに対する防食塗装の性能基準(詳細な施工手順や塗料の試験法案)については、既に採択されているバラストタンク等の塗装性能基準を基に、産業界(国際船級協会(IACS)※、塗料業界および船主団体等から構成)の合同作業部会(JWG)にて検討が進められ、今次会合に性能基準案が提出されていた。しかしながら、同JWGの基準案では、今次会合までに塗料の試験法案を纏めることができなかったため、「塗料の試験法案が纏まるまでは、塗料メーカーの宣言書で可」とする内容となっていた。

今次会合においては、日本を始め多くの国から「塗料メーカーの宣言書で可」とする点について懸念が表明され、性能基準案を合意することができなかった。そのため、書面審議グループ(CG;e-mailベースの検

討会)が設置され、次回DE53までに性能基準案を纏めることが合意された。

## 2.防食塗装の保守・修繕に関する指針について

2008年7月1日以降の建造契約船については、バラストタンク等に対し防食塗装が強制化されており、就航後の塗装の保守・修繕についても、IMOで作成されるメンテナンス指針に従って船舶の一生涯を通じて主管庁による塗装状態の確認を受けるとともに、実施した保守・修繕について記録することとなっている。

同指針については、DE51において、IACSのガイドライン(Recommendation 87)をベースに、保守と修繕の方法を分けて考える日本の意見を取り入れた形で草案が策定されていた。

今次会合においては、DE51で検討が終了していなかった「油タンカー以外の船舶に対する塗装状態の評価箇所」について、IACSが用意した案を取り入れた上で、指針案が合意された。また、同指針案は、非強制の勧告として、MSC86において承認のための審議が行われることとなった。

## 3.救命艇の事故防止策について

操練等における救命艇の落下事故が多発したことを受け、救命艇の離脱装置の不具合を検証し、要件を強化する検討がDE50(2007年3月)から行われている。

今次会合においては、危険である離脱装置の基準として、次のとおり合意され、これら要件を盛り込んだ国際救命設備(LSA)コードの改正案が合意された。

- ① 離脱装置に荷重を掛けると、操作メカニズムに力が伝わる機構
- ② 離脱装置に荷重を掛けると、ロック機構が開放側に移動するような機構
- ③ 救命艇を釣り上げた際に、水圧式インターロックが自動的にリセットされない機構

また、上記基準に適合していない離脱装置を搭載している場合は、同装置の換装を義務付けるSOLAS条約第III章の改正案(既存船を含む全ての船舶が対象)も併せて合意された。なお、これら改正案は、MSC86において承認のための審議が行われることとなった。

#### 4.旧型油水分離器のフェーズアウトについて

2005年1月1日以降に船舶に搭載される油水分離器については、以前より強化された基準(MEPC.107(49))に基づいて承認されたものであることが要求されている。2007年の第56回海洋環境保護委員会(MEPC56)において、米国より、旧基準に基づいて承認された油水分離器からの排水が海洋汚染を引き起こしているとして、旧基準に基づく分離器の全てを新基準に適合した分離器に換装するべきというフェーズアウト提案が提出され、DE小委員会で検討を行うことが合意された。

今次会合では、日本を始め多くの国から、強制的なフェーズアウトに対する懸念および機関室ビルジの総合的な検討の必要性が表明され、米国提案は合意には至らなかった。

#### 5. 非常曳航手順書のサンプルについて

既存船を含む全ての船舶に対し、個船毎に非常曳航手順書の搭載を義務づけるSOLAS条約の改正と関連指針がMSC84において採択されたが、手順書の詳細

なフォーマットは提供されていなかった。

今次会合に先立ち、(財)日本船舶技術研究協会では、2010年1月1日から導入される当該新規則を業界がスムーズに実施できるよう、船主、船舶管理会社、サルヴェージ会社、造船所、船級、学識者、国等からなるプロジェクトを立ち上げ、同手順書のサンプルを作成した上、IMOへ提出していた。今次会合において、日本は、同サンプルを紹介し、IMO加盟国および業界が同フォーマットを有効利用することを歓迎する旨発言し、周知を図った。

※IACS:International Association of Classification Societies (国際船級協会連合)の略。1968年10月設立。技術的な支援要件に適合していることの検証、調査・確認を通して、海上の安全と規則作成に貢献することを目的としている。

(海務部:山崎)

## 4 アデン湾における海賊問題—海賊対処のため艦船等のさらなる配備が必要

アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会 (SNEC) 第16回中間会合の様式

アジア船主フォーラム(ASF)航行安全・環境委員会(SNEC)の第16回中間会合が、2009年3月17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24名が出席したほか、ASF事務局長の出席があった。また、インド船主協会がオブザーバーとして参加した。当協会からは、SNECの委員を務める前川弘幸当協会会長(川崎汽船社長)の代理として佐々木真己・同社執行役員(当時)、および半田収・当協会常務理事が参加した。

同会議では、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。主な内容は以下のとおりである。

#### ○ 海賊および武装強盗

IMBによると、2008年に報告された海賊および武装強盗事件は293件と、2007年の263件と比較して11.4%増加した。

アフリカ地域は、189件(全世界の発生件数の64.5%)の報告があり、引き続き最も危険な海域としてランクされた。特に、ソマリア沖・アデン湾は111件(同58.7%)を数え、世界で最も危険な海域となった。この111件



のうち42隻の商船は、乗組員および貨物もろともハイジャックされた。

一方、アジア地域における海賊および武装強盗は、96件(同30%)と前年よりわずかに減少した。この96件のうち66件は、錨泊または係留中の単純な窃盗事件である。

ソマリア沖・アデン湾の悪化した状況を踏まえ、SNECは、MSCHOA※1が提供するアドバイスやガイドダンスに協調して従うよう、メンバーへ促した。

SNECは、ソマリア沖・アデン湾海域の警備のため、軍艦や航空機を提供している国々および同様の行動を検討中であるその他の国々に対して深く感謝の意を表した。

失速する現在の経済情勢に照らし、SNECは、世界の海賊および武装強盗の発生件数が、連動して激増する可能性があることに留意した。この点で、SNECは、海賊攻撃の潜在的な危険を抑止するよう、船舶および航空機による監視の増強をすべての国および沿岸各国に求める。また、SNECは、すべての船長に対し、海賊防止対策を実施し、最大限の警戒を維持するよう求める。

※1 MSCHOA:アフリカの角において発生する海賊への対策のため、欧州の保安および防衛政策の一環として欧州連合(EU)によって設立された。

### ○ マラッカ・シンガポール海峡における安全、保安および環境保護の強化

SNECは、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会および任意の航行援助施設基金から構成される「協カメカニズム」への支持を改めて確認した。

SNECは、同基金への各国および関係者からの拠出、特に、最近の日本船主協会からの拠出(本誌2008年12月号P.9参照)を歓迎した。

会議は、さらに、マラッカ・シンガポール海峡における安全、保安および環境保護を強化するため協力フォーラムへ積極的に参画していく意思を表明した。

### ○ 海上におけるコンテナの安全な輸送

SNECは、コンテナ船Annabellaおよびコンテナ船

MSC Napoliに関するMAIB※2事故報告書に留意した。この種の海難の防止のため、国際海運会議所(ICS)と世界海運評議会(WSC)が発行した"海上におけるコンテナの安全輸送に関するガイドライン"を歓迎した。

※2 MAIB:Marine Accident Investigation Bureau 英国の海難原因の調査機関

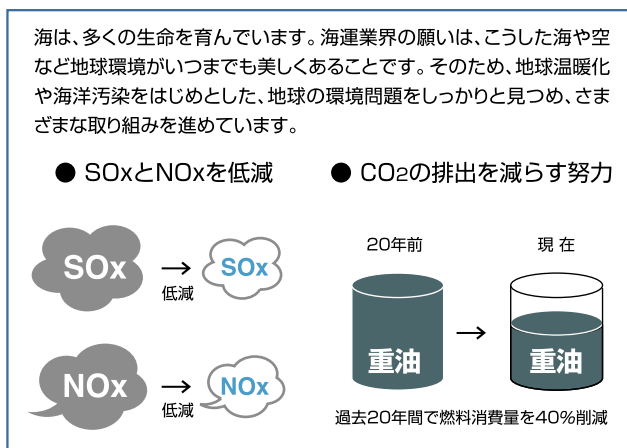
### ○ MARPOL条約附属書VIおよび温室効果ガス

SNECは、2008年10月に開催されたIMO第58回海洋環境保護委員会(MEPC58)において、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)附属書の改正が採択されたことを賞賛した。主要な改正点は、船舶から排出される硫黄酸化物(SOx)、窒素酸化物(NOx)および特定粒子状物質の飛躍的な削減が盛り込まれた点である。

また、SNECは、MEPC58で議論された船舶から発生する温室効果ガス(GHG)に関する展開に注目した。特に、SNECは、新造船に対するエネルギー効率設計指標(EEDI)、エネルギー効率運航指標(EEOD)、エネルギー効率改善のための運航上の対策の非強制コードである船舶効率マネージメントプラン(SEMP)および市場原理に基づく削減手法(MBI)の開発に関して議論を行った。

気候変動や海水面の上昇で世界的な温暖化およびその効果への関心は高まり、より広く認知されている。SNECは、IMOおよび業界の責任として、現実的かつ実際の解決策を通じ船舶からのGHG排出削減を議論する場としてIMOを全面的に支持する。

(海務部:斎藤)





# 1 アジア人船員 国際共同養成プロジェクト始動

## 日比船員政策フォーラムについて

平成21年度より比国MAAP(アジア太平洋海事大学)の練習船Oca号を用いた日本商船隊に乗り組む比国人船員の養成がスタートする。これに先立って平成21年3月12日、国土交通省において金子国土交通大臣と比国M.D.Roque労働雇用大臣が、「アジア人船員の育成における協力に関する覚書」に調印した。この覚書は、世界的な船員不足問題に対処するため、アジア人船員の資質向上のための努力を行い、アジア人船員国際共同養成プロジェクトを共同で実施することなどを盛り込んだものである。

この機会を捉えて、国土交通省は、同日の午後より東京三田共用会議所で日比船員政策フォーラムを開催した。本フォーラムは、「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」の円滑な推進のための協力関係の構築や日本と比国の船員政策に関する情報・意見交換を目的に開催されたもので、両国の政府、船員雇用団体、海員組合および船主団体などの代表者が参加し、国際海運に従事する船舶職員の養成の現状と今後の見通しなどについて、夫々の立場から講演や意見交換を行った。

講演では、比国側からは、M.D.Roque労働雇用大臣、E.Manese PJMCC※会長、G.Oca AMOSUP※※組合長、E.Santos MAAP校長らが、比国経済に船員が果たす役割、日本商船隊専用建設されているMAAP第2校舎および練習船Oca号などについての説明を行うとともに、比国での船員育成の現状について紹介を行った。

当協会からは飯塚副会長が、「現下の世界経済危機の中、船員供給国である比国の政・労・使の代表者に、わが国海運界の懸念について共通認識を持ってもらい、暫くの間船員需要が予想よりも減少し、ともすれば今日の雇用が危ぶまれると言った困難な状況での解決策を協調して探っていくことを希望する」と述べた。一方、「日本では、平成21年度より実施されるトン数標準税制の下で、日本籍船に乗り組む外国人船員の需要は引き続き増えてくると考えており、比国人を中心とした船員の質、量は今後も日本海運界が必要とする規模を確保して頂かなければならない」と指摘。更に、

※PJMCC：Philippine Japan Manning Consultive Council Inc.の略

※※ AMOSUP：1972年の設立。ITF加盟のフィリピンにおける最大の船員組合。



「今回の官労使プロジェクトで養成された比国人船員に日本商船隊に乗船してもらうためにも、承認制度の更なる簡素化・規制緩和を期待する」と要請した。

国際船員労務協会萬治会長は、外国人船員労働協約に拠る基金により、日比共同して既存船員の資質向上、若年船員の養成に向けたプロジェクトを実行していることを紹介した。平成21年度に開校するMAAP第2校舎の教育内容を国際船員労務協会内の委員会で議論する中で、MAAPの練習船Oca号の有効活用を実行するに至ったと説明した。「校舎でのデスクワークと実践の場での訓練は、学生にとって車の両輪であり、箱物はできたが、これを有効活用し効果的に訓練

するためのソフトが必要である。この部分を、本日、日比両国政府が調印した覚書の核と位置付けることができる」として、わが国の航海訓練所や海事教育機構(海技大学校)のノウハウの活用に拠り、訓練生、教官の養成につながることに期待を示した。また、「練習船Oca号だけでは必要な乗船履歴はつけられず、(残り9カ月の社船訓練の為に)船の提供が日本船主協会のメンバー船社に求められている。また、このプロジェクトを通じて海技免状取得した人は自動的に日本の承認資格も取得できるようになればプロジェクトの効果も上がる」と語った。更に、プロジェクトでの養成人数については「関係者の冷静な判断が必要になる」との認識を示した。

全日本海員組合藤澤組合長は「海運産業の後退は雇用不安を生じる状況を加速させている」として、比国人船員と家族の生活を下支えするセーフティネット

の構築、ILO海事労働条約発効に伴う国内法整備に向けたさらなる努力、日本人および外国人船員の船員養成システム見直しなどを提案した。

その後、東京理科大学加藤名誉教授をコーディネーターとしたパネルディスカッションが行われ、船員教育、育成の取り組みについて意見交換が行われ、同プロジェクトを実行するために継続的な対話を行うことを確認したほか、MAAP第2校舎や練習船Oca号などハード面が整備されたことから、同時に教育の充実を図っていく必要性が示された。

(海務部・佐藤)

### 船の乗組員： 何人で動かしている？



外国航路の船(外航船)には、通常23人程度が乗組んでいます。その内訳は、船長、機関長、航海士(3人)、機関士(3人)、甲板(こうはん)部員(6人)、機関部員(6人)それに事務部員(3人)で23人となります。これに、通信長が加わることがありますが、多くの場合は通信の資格を持った航海士が、通信長を兼務しています。

船は24時間休むことなく何日も走り続けていますから、航海士と甲板部員がペアになって3グループを編成し、4時間交替で当直をしています。

一等航海士と甲板部員のペアは、朝4時から8時までと、夕方4時から8時までの2回、ブリッジ(船橋)で航海当直を行います。同じように、二等航海士のペアは、深夜0時から明け方の4時までと、昼の12時から夕方4時まで、三等航海士のペアは、朝、晩の8時から12時までが当番になります。

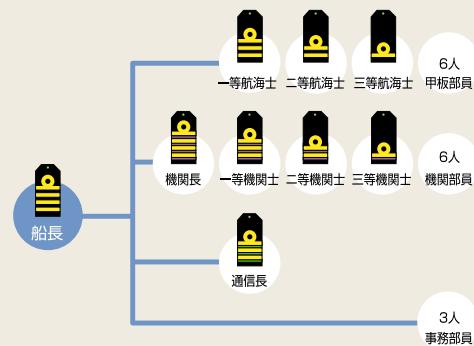
以前は、機関士と機関部員も、同じようにエンジンルーム(機関室)で当直を行っていましたが、今は船の工

### 海と船のQ&A

ンジンが自動運転されるようになったため、3グループに分かれて、24時間エンジンを監視するようなことは無くなりました。このため、機関室に人がいるのは、日中、機械類の点検や整備をする時だけですが、夜間でもトラブルが発生すると修理作業を行います。

また、事務部員の3人は、乗組員の食事を作るコックさんです。

長さが300メートルを超えるような巨大な船でも、乗組員はたったの23人程度。それも夜間になると、起きているのは、航海当直についている2人だけになってしまいます。



せんきょうホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

# フィリピン労働雇用大臣が 当協会を来訪

去る3月12日、フィリピン共和国M.D.Roque労働雇用大臣、U.Manese PJMCC\* 会長、S.Oca AMOSUP\*\* 組合長ら17名が当協会を来訪し、当協会からは前川会長、芦田副会長、萬治副会長、五十嵐日本郵船専務(宮原副会長の代理)、飯塚副会長、田澤労政副委員長、原田労政副委員長、中本理事長、半田常務理事が歓迎、応対した。



船協首脳とフィリピン労働雇用大臣との意見交換

前川会長より、来訪に対しての感謝と、わが国商船隊へのフィリピン人船員の貢献に対しての謝辞が述べられた。続いて、現在の経済危機による貨物の減少に伴い、わが国船社は、老齢船の解撤、スクラップ等により船腹量の調整を行っており、一時的には船員需要の低下が見込まれているが、トン数標準税制の導入に伴い、5年以内に日本籍船の数を2倍の水準にする必要があることから、外国人船員、特に優秀なフィリピン人職員の需要は高まっていくものと認識しているため、両国で共通認識をもって困難な時期を乗り切りたいとの挨拶を行った。



挨拶する前川会長(写真中央)

M.D.Roque労働雇用大臣より、フィリピン国内では経済危機の影響を受けて、雇用問題が深刻になっており、雇用の創出に力を注いでいくこととしており、船員については、職員の養成に力を入れていきたい旨の挨拶があった。



来訪したM.D.Roque労働雇用大臣(写真中央)

\* PJMCC:  
Philippine Japan Manning Consultive Council  
Inc.の略  
\*\* AMOSUP:  
1972年の設立。ITF加盟のフィリピンにおける最大の船員組合。

(海務部:佐藤)



「これからの日本を  
どう考えていくか」

外航オーナーズ協会 特別講演会  
(2009年2月12日開催)



自由民主党 衆議院議員

小池 百合子 先生

<プロフィール>

昭和51年カイロ大学卒業。「ワールド・ビジネスサテライト」のキャスターとして活躍後、平成4年に政界に転身し、現在まで参議院議員1期、衆議院議員5期連続当選。これまで環境大臣、内閣府特命担当大臣、平成19年7月には女性初の防衛大臣を務める。モットーは「国民が共感できる政治」、座右の銘は「そなえよ 常に」。

## はじめに

小池でございます。このたび船主協会から、アデン湾の海賊問題については国を挙げて対応していただきたいとのご要請をいただきました。これは、戦後、極めて歴史的なことであります。現在、自民党としても調査チームが現地視察に行っています。あの地域は誠に複雑な状況であり、かつ、わが国にとっての大動脈でございますので、私としても、しっかりと対応していくように国防部会の一員としまして、また元防衛大臣として、早急に対応を練るようにと説明させていただいております。

## 原点である中東

さて、その中東ですが、私は長年、中東関係の仕事をし、自分の原点があると考えております。先週、私はパレスチナの空爆が行われているガザ(イスラエル)とカブール(アフガニスタン)に行っていました。ちなみに、「ガザ」はかつて織物産業が栄えたところで、医療用ガーゼの語源だと言われています。いま、ガザは経済封鎖の状況が厳しく、燃料などの物資が入りません。さらに、空爆の状況も極めて悪い。イスラエルからすれば、ガザ地区(イスラム原理主義やイランの影響の強いハマスの実効支配にある)をこの際、壊滅的にしておこうという意志を感じます。さる2月11日にはイスラエルで総選挙が行われました。ガザ攻撃により、ナショナリズムを高めておくことが、政治にも有利との判断があったものと思われる。

実は、このパレスチナ問題は中東問題の根幹に関わってきます。今後の原油価格や世界情勢すべてに関わる問題ですので、日本としても注視が必要です。

ご覧のように(【資料1】参照)緑の部分は1947年・1967年・2000年・2006年のパレスチナの領土を示しています。交渉を重ねるほど実は領土を失ってきたことが一目瞭然となっています。

パレスチナはガザ地区とヨルダン川西岸と2つに分かれています。西岸側も地域ごとに非常に高い15メートルはある壁でどんどん分断されています。このままさらに囲い込みが進みますと、パレスチナの領土はさらに縮小してしまいます。一方で、イスラエルで生ま

れる子供の4人に1人はアラブ系です。領土は失いながらも人口比にすると大変な勢いでアラブ系が増えているという実情です。

これは「孫子の兵法」です。皆さんも経営指南の中でご存じのように、敵の兵力よりも10倍強ければ包囲せよ、5倍あれば攻撃せよ、2倍なら分断せよ、互角ならしっかり戦え、劣勢ならさっさと退却、そして、勝算がないときは戦うな。つまり、「孫子の兵法」とは「どうやって戦うか」ではなくて、「どうやって戦わないか」を伝えていると受け止められています。イスラエルとパレスチナといえば、兵力の差が1対100はあります。そのうえ、ガザと西岸を分断している。イスラエルはまさに「孫子の兵法」をそのまま活用していると思えません。

### 資料-1



11日の選挙結果ですが、第1党にカディマ(中道)、次にリクード(党首はネタニエフというアメリカのMITを出、アメリカ人以上に能弁で論理的な人物。ただし、クリントン政権下で中東和平を阻止したような人)。それから、「我が家イスラエル」(ロシアから戻って来た移民をベースにしているウルトラ右派、強硬派)という結果になりました。これから連立政権でどう組み入れていくかという長い道のりが続きます。

イスラエルによるガザ地区の攻撃は、ガザの裏にいるイランを意識してのものです。イランとの戦いをどう進めるか、その主軸となるイスラエルの指導者が誰になるのかという瀬戸際に今あります。





### 小池式コンセプト

さて、話が変わりますが、私の名前は「小さな池」、花の「百合」というように自然の要素が入っています。ちなみに、私の母の旧姓は「小川」と言い、赤穂の出身です。私の祖父の六之助が、八馬汽船の役員を務めていた時期があります。小川家はもともと赤穂で塩田を運営しておりましたが、塩が専売になったことから家業を変えざるをえなくなったようです。ですから、私は世の中何をやっても、どこかで大きく制度が変わったりすると、もとが崩れてしまうことがあり得ると理解いたしております。また、日本の場合は、社会が明らかに男性中心のシステムになっています。その中で女性としてどうやって生きるか、組織よりは自らのスキルをつくるしかないと考えました。世界は広いですし、人生は自分で切り開かなければならないと考えました。

また、英語は必須で基本的な言葉になるけれども、プラスアルファが必要だ。日本語が点であるならば、英語が加わると面になる。それに、もう1つ別の言葉が入るだけで立体的になります。ですから、私がアラビア語を選んだ理由は、世界を多面的に見ることができ。例えば、パレスチナ問題も日本で報じられることがあります。別な方向から見るとまた違った景色が見える。多面的な情報力こそが重要だと感じています。

さらに日本の不都合な真実を見ていくと、そこには必ずビジネスチャンスがある。もしくは、自分が生きていくためのフィールドがあります。鳥の目を持ち、

着眼大局、着手小局、さらに「大義」とともに必ず「共感」がないといけない。これらは、「小池式コンセプト」と定めて、人生の指針としております。

### 名前から分析できること

先ほど名前の話をいたしました。サウジアラビアの国王、ヨルダン国王、どちらも「アブドゥ」と「アッラー」が重なって「アブドゥラー」といいます。「アッラー」は神様であります。「アブドゥ」とは奉仕する者、サーバントと訳せます。「神に仕える者」という名の王様たちです。その点をとってみても、感覚は日本と全く違うわけです。

アメリカ合衆国の新大統領の名前は、「バラク・フセイン・オバマ」です。ファーストネームの「バラク」は、アラビア語もヘブライ語も共通で、「バラカ」(祝福する)という意味です。そこから派生して、例えば、「ムバラク」と、エジプト大統領の名前にも繋がってまいります。フセインはミドルネームで、よくある名前です。1月20日の就任式の模様を見ていましたら、オバマ大統領が登場する際には、第44代、American President Barack H Obamaと、わざわざHusseinと読まずに「H」と短縮したのは興味深かったです。

イスラム圏の人々は、まずブッシュ大統領ではない人が出て来たということと、このイスラム的な響きを持った名前を有する人がアメリカの大統領に選ばれたことで期待が極めて大きい。しかし、過剰な期待も、彼は当然アメリカの大統領ですからアメリカの国益に沿った政治をします。今回の選挙中にお世話になった方々、UAW(全米自動車労働組合)などはその1つです。ユダヤ関係にもお世話になっていることから、大統領としてのこれからの政治、政策を実施していく中で、膨らんだ期待とオバマ大統領の実像との格差で裏切られると感じた際のリアクションが心配されます。

### 環境と安全保障・国家戦略

オバマ大統領は、大統領選の公約に「グリーン・ニューディール」を掲げるほど、環境に力を入れるとしています。例えば、自動車の省エネ化を進めること。いかにして不安定な中東と政治的に反米の立場を採っているベネズエラへの石油依存から脱却するか。自動車産



業の支援も、エネルギーの安全保障から入っているのが特徴です。

日本の最近の話題をいくつか挙げますと、石油価格や食糧価格の乱高下。さらに金融危機が重なり「100年に一度」とも言われております。その中で特に、地球温暖化の影響で最近環境や気候変動について議論されるようになっていきます。

気候変動等の影響のひとつとして、これは皆さんの業界にも関係してくると思えますが、北極海航路(【資料2】参照)が出現することが注目されます。スエズ運河経由(南回り)に比べ、距離が短くなる。それによって、燃料代が節約されたり、船の種類を変えなくてはならないのかもしれませんが。またアデン湾、ソマリア

沖の海賊問題で保険の状況にも変化があると聞きますが、北極海航路が開通するようになれば、新たな紛争が発生する可能性が出てきます。これが(【資料3】参照) 今回の海賊問題に対応しての日本のあり方ですが、いかにこのスエズ経由の入り口が重要であり、日本にとっての大動脈であるかについては、補正予算を審議する先日の予算委員会での質問の際に指摘させていただきました。

北極海の件もそうですが、これからは「気候安全保障」からの観点をもっと真剣に考えるべきでしょう。地球温暖化問題では、一般に「クライメット・チェンジ」という言葉が使われてまいりましたが、既に「クライメット・セキュリティ」の段階に入っている。そのために、

資料-2



資料-3







安全保障の概念をもっと広げ、国家としての安全保障のあり方を総合的に議論し、方針を固めていく措置が必要ではないかと考えています。

### 「国家安全保障会議(仮称)」の創設の必要

厳しさを増す国際情勢に対応していくため、昭和61年に「安全保障会議」が設置されていますが、これまでこの法律による審議事項は限られていました。そこで、抜本的な見直しを行い、「国家安全保障会議(仮称)」を創設。機能強化すべきと考えています。ここは諜報、機密を扱うべきところなので、課題は大きく広くしつつも、基本的な構成員は絞り込むという考え方です。

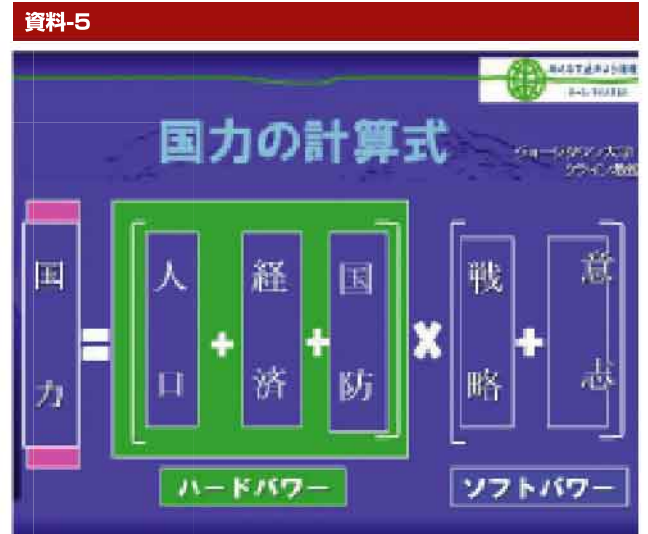
「国家安全保障会議(仮称)」ですが、これまでの会議

は「国家」が付いておりません。ただの「安全保障会議」で非常にセレモニアル(儀式的)なものでした。いろいろな説明を聞くだけ聞いて、戦略を描くまではいかないというのが現状です。ですから、基本的な構成員として総理大臣・官房長官・外務と防衛大臣、まずはいわゆる伝統的な安全保障のコア(中核)の人たちを入れる。ただし、テーマに応じて必要な関係閣僚を入れるといった臨機応変な会議とする。そして、それを支える事務局等の機構をつくる。

私は、防衛大臣になる前の10ヵ月間をかけてこの法律案を準備し、既に国会に上梓されたものの、現在の政治状況ではこれを議論する環境にはありません。特に、民主党にとっては党内の問題もあり、安全保障問題はあまり議論したくないので、まだ成立するには至っておりません。

わかりやすくするために「位置づけ」をお示したのがこの図(【資料4】)です。水色が見直し後のイメージです。現在、内閣には安全保障と危機管理担当の副長官補と、外政担当の副長官補がいますが、実際は日々の業務に追われていて、中長期的な総合戦略を描くなど、今後のことについてはなかなか取り組む余裕がないのが実情です。

以前、猪瀬直樹さんの本で、戦前に国家総力戦に関する基本的な調査研究を行った、内閣総理大臣直轄の「総力戦研究所」を紹介していました。創設が1940年ですから、戦争直前です。結局、机上訓練をして、南進したときのロジスティックス(物流)が十分ではないということから「日本は必ず敗れる」という結論を出





しました。それを(近衛首相当時)東条英機に提出したが、内容については口止めをされて終わったという歴史です。そして、そのまま日本軍は戦争に突入し、結果として、敗戦となった。総力戦研究所が分析したように、ロジスティックスの部分での脆弱性が響いたとされています。

別に戦争をするわけではありません。しかし、国家として戦略を練るのは当たり前の話です。国家のあり方として、今後どのようなエネルギーを必要とし、どのくらいの食料が不可欠であり、どのような形でのための納税制度を敷くのか、そしてまた、人口規模を維持、増加させるための環境をどうやって構築するのか。そのところを戦略としてきちんと捉える機能がど

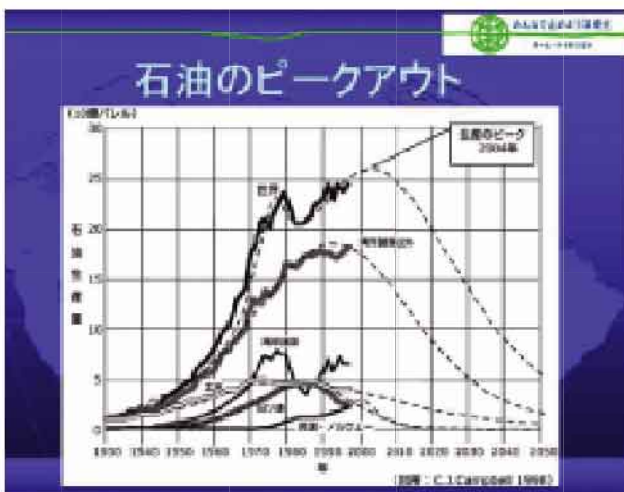
こかになければならないと思います。

日本の場合よく指摘されるのが省庁の縦割りの問題です。各省庁の戦略はあっても、それが総合的な戦略になり得るかという、かえって、垣根が邪魔をするケースは山ほどあります。今回の海賊問題もわかりです。海上保安庁と海上自衛隊の垣根、大きな外交上の問題、そもそもソマリアで貧しい漁民たちがなぜ海賊となったのか。漁業の問題など、課題は複雑に絡み合っているわけですから、それらを「国家安全保障会議」を設立することによって、臨機応変に対応する。そして対症療法ではなく、5年、10年の長期戦略を国家として作り上げていく必要があります。

「国力の計算式」(【資料5】参照)という考え方があります。これはジョージタウン大学のクライン教授が編み出したものです。言われてみれば当然の話だと思えますが、いま私が申し上げたのは戦略の部分にあたります。さらに「意思」の部分が重要です。国家の戦略は意思を持って実行しなければ意味がないわけです。ですから、これらのことをしっかり描くためにも「国家安全保障会議」が必要です。海洋国家としての日本の進路などは、まさに安全保障のテーマそのものだと思います。

石油は、既に2004年でピークアウトしています(【資料6】参照)。先ほどのオバマ政権が、中東・ベネズエラの石油に頼らないための省エネ政策を設定したように、

#### 資料-6



日本がどうやってこれからのエネルギーを確保していくか、そこが最重要です。

日本の輸入石油の4分の1はUAE(アラブ首長国連邦)のアブダビから来ています。アブダビでは「マスタープラン」というゼロエミッションの街を造る計画があります。石油は有限です。産油国でさえ低炭素社会を目指そうというのですから、日本に石油が来なくなるというくらいの想定をしておかなければ、本当の意味の日本の安全保障の確立はできないでしょう。

現在、日本経済の状況は厳しさを増しています。日銀で平成19年はマイナス2%、政府は0%と言っていますが、これだけで下げ止まる状況ではないようです。経済分析では荷動きがもっとも実体経済を表しますので、海運を担っておられる皆さんがその点を一番おわかりだろうと思います。

これからは内需に的を合わせざるを得ません。この数年間、アメリカや中国といった外需にあまりにも比重をかけ、駄目になったときの危険分散、安全保障はなかったのだろうかと反省が必要です。内需で経済振興すると同時に、「東アジア経済圏」という形で中国や他のBRICsを最初から計算に入れた政策、経営方針がポイントになってくると思います。

なかでも、日本の家電が総崩れになりつつあります。日本製品が狙ってきた層は世界でも非常に高級な層です。日経のコラムに「ダウンサイジング」の必要性が書いてありました。例えば、洋服でも、一つのブランド内で傘下のブランドが幾つかあるように、新興国用のものを一流ブランド会社の傘下で立ち上げる。新興国

の中産階級人口増を最初から計算に入れた経営をするべきでしょう。

最近、小泉改革を全否定する論調が目立ちます。しかし、なすべき改革はまだ山ほどあります。ここで、すべての改革を「それはおかしい」と言って止めてしまったなら、日本の生き残る道を閉ざすようなものです。ですから、なすべき改革はより大胆に実行していかなくてははいけない。一方で、守るべき部分はしっかり守る。安全保障会議の戦略的分析を通じ、何を守り、何を变えていかなくてははいけないかの仕分けが必要です。各省庁に任せず、国家全体としての棚卸しをすべきだと思います。

### 日本版「グリーン・ニューディール」

私は環境大臣を務めさせていただきました。それ以前は石油エネルギー分野で仕事をしてきましたので、コインの裏と表の両方に関わったことになります。それらの経験を通じて、日本こそ「グリーン・ニューディール」が必要だと痛感しています。これは5年前に作った案です(【資料7】参照)。2025年に100兆円以上の市場規模、200万人の雇用創出という内容です。5年前からこのプランを実行していれば、今、もっと花開いたのにと悔しい思いもあります。太陽光発電も、日本のメーカーがリードしていたのに補助金がカットされた途端、ドイツメーカーに抜かれてしまいました。ここでも国家戦略の部分が抜けていたのではないかと思います。

あるべき姿としては、日本の力の棚卸しをした上で、国家の総合戦略を立て、環境力、女性力、金融力をうまく組み合わせる。プラスの方向を実現することで、日本経済、日本社会を変えていく必要があります。

ちなみに、私はいま究極のエコハウスを自分で建てようと思っています。そして、国民に対して「こんないい点がある」とエコハウスの実績を報告して、メッセージとして伝えていきたい。すそ野の広い住宅産業を動かし活性化させるのが一番経済を刺激することになります。また、雇用を増やすための一例として電信柱と電柱を街路樹に変えましょうという運動を展開したいと考えています。早い話が、電線などの地中化ですが、ただ道路工事のためだけというより、「街に緑を増やしましょう」と言ったほうが、国民の共感を得て、

#### 資料-7





効果が得られ易くなります。

1929年のアメリカにおける金融恐慌のとき、ルーズベルト大統領のもとでニューディール政策が行われました。ケインジアン\*の政策を実行したわけです。私は、いまこの日本の経済危機において雇用創出と同時に、将来の社会資本づくり、国づくりを提唱したいのです。街の美観をこの際確保する。ダムや橋など見える建造物を造るだけが公共事業ではありません。見えるものを見えなくするのも1つのやり方です。知恵の絞りようは幾らでもあります。百年に一度の危機をバネに、国づくりを進める。何よりもスピーディーに物事を進めていくことが必要です。

**\*ケインズの経済政策理論に基づき、景気停滞期に国の財政支出を増加させて経済活動の活発化をはかる考え方**

いま日本の政治がなすべきことは、わかりやすく言えば、国民の皆さんに希望を持ってもらうことです。そのための展望をきちんと描くことです。この2つ、「希望と展望」でボウとボウ。「ぼうぼう作戦」と私は名付けたいと思います。麻生総理にはこれらの方向性を取り入れて、可能なところからどんどん実現していただくよう期待しています。

私は、車に燃費があるのですから、家に燃費があっていいと思っています。ドイツは家の格付けをし、非常にエコな住宅には税金を安くしたり、補助金を与えたりしています。いずれにせよ、自分で試して、国民にメッセージを送る。ビートルズのジョン・レノン、アッパー・マンハッタンのダコタ・ハウスというアパートに住んでいましたが、私はエコダ("ECOだ")・ハウスにしようと思っています。

最後に、「発想を転換する」という点で、日本はちょっと祝日が多すぎないかと思っています。また予算は官邸に内閣予算局をつくって、国家の体制をより戦略的に行う。いま消費者が財布の紐を締めているのは将来への不安からですから、この不安を取り除くために、社会保障番号制度を導入すべきでしょう。納税者番号制度は結果として導入すればよい。社会保障番号は年金、税金など個人勘定のベースになります。アメリカ

のソーシャルセキュリティ番号です。これによって無駄な部分を省くと、多分2~3兆円は浮く計算になります。国民の将来への不安を取り除く。「消えた年金」などもなくす。もっと生活安心のために日本の雇用の方法を考える。これらのことが重要です。

## おわりに

まず日本の得意範囲、それから不得意範囲の棚卸しを行い、最適な効率を上げるためにはどうしたらよいのか。そのために絵図を描きながら、大義とともに共感が得られる政策を実行する。これがポイントです。ここまで、幾つかのことをお話しさせていただきました。この後、意見交換させていただければと思います。ご静聴、ありがとうございました。



# 2009年海運講習会を開催

当協会は、3月31日に千代田区平河町の海運クラブ大ホールにおいて、主に会員会社の新入社員を対象とした「2009年海運講習会」を開催した。

本講習会は、例年3月下旬に開催しており、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的としている。また、多くの会員企業の新入・若手社員が一同に会する貴重な機会でもある。

本年は、会員会社・関係会社等業界30社から224名（過去10年間において最多）が受講した。受講生からは、「幅広い内容のプログラムで有意義だった」「業界の先輩のお話を聴くことができ、身が引き締まった」等、入社前に受講してよかったとの感想や、「他社の人と知り合う貴重な機会であった」との意見が多数寄せられた。

講師および演題等は以下の通り。（敬称略）

（総務部：長嶋）

## 3.31 PROGRAM プログラム



宮原 耕治・当協会副会長（日本郵船（株）社長：当時）

### 1 講演：「若き海運人よ、はばたけ！」

当協会副会長（日本郵船（株）社長：当時）

宮原 耕治

ご自身の経験談やアドバイスのみならず、最近の経済や業界情勢・海運史をも織り込んだ内容に多くの受講生が引き込まれた。「海運は立ち直るので大丈夫」「海運は厳しいけれどactionの早い業界」「危機をchanceに変える」「高いアンテナを張って先を予測する」等、大先輩の金言あふれるご講演に「海運業界を選択して間違いなかった」との声も。



齋藤 宏保・中部大学教授

### 2 講演：「人生七転び八起き ～ジャーナリストの体験から～」

中部大学教授（元NHK解説主幹） 齋藤 宏保

昨年の好評を得て本年もご講演いただいた齋藤先生。ご自身のジャーナリスト時代の経験談を交えながら、「一人の人間としてどう生きるか」といった人生の根幹にかかわるスケールの大きな内容に共鳴した受講生多数。



「日本の海運」

### 3 映画：「日本の海運」

原料の産出から荷役のをふんだんに収録し、ドで海運を紹介した内容イメージできた」との声



ランチタイム



午後のコーヒープレイク



200名を超える受講生たち



運」(2003年版)

模様など「実写映像」  
キュメンタリータッチ  
。「明日からの仕事をも



秋元浩子・JALアカデミー講師

#### 4 講座：「豊かな人間関係構築の基本」

JALアカデミー(株) 講師 秋元 浩子

短い時間ながらポイントをおさえた実践中心で  
毎年好評のマナー講座。例年のお辞儀の訓練  
に加え、今年は電話応対などが加わり、より「明日  
から使える」内容に。



久葉誠司・(株)商船三井船長

#### 5 講演：「船長講話」

(株)商船三井 船長 久葉 誠司

受講生の大半が陸上職員の本講習会において、  
「海上」の話は毎年大好評。前半は船上で撮影  
された実際の写真を見ながらの海上職のご説明、  
後半は海上勤務になぞらえた仕事上全てに通  
じる先輩からのアドバイスに「勉強になった」「心  
に残った」との声多数。その神髄とは－  
"Professionalism" "Different ship, Different  
procedures" "Good Communication, Good  
Cooperation" "操船は足し算、引き算" "操船  
は慎重かつ大胆に"－。



# 日本人海技者の人材確保に向けて 更なる連携強化へ

第2回海事教育機関との連絡会の開催

当協会は、3月27日に海事教育機関(東京海洋大学、神戸大学、富山商船高等専門学校、鳥羽商船高等専門学校、弓削商船高等専門学校、広島商船高等専門学校、大島商船高等専門学校、海技教育機構(海上技術短期大学校、海上技術学校、海技大学校))との第2回連絡会を開催した。



同連絡会は、当協会の日本人海技者の人材確保活動の一環として、海事教育機関との意見交換、連携の強化を目的に設置されものである。

今回の連絡会では、先ず商船高等専門学校より、昨年10月、11月に東京、神戸で開催した商船高等専門学校5校合同進学ガイダンスを受講した約60名の中学生のうち、合計11名が商船系コースに入学した旨報告が行われた。

また、中高生・その父兄・進路指導の先生方に職業として船員を理解するために当協会が作成に着手したDVDと小冊子の内容や配布方法などについて意見交換を行うとともに、2009年度の活動について検討を行い、当協会と海事教育機関が日本人海技者の人材確保に向けて更なる連携強化を図っていくことを確認した。

(海務部:佐藤)



# 海上自衛隊 佐世保地方総監部 『海事セミナー』開催

当協会九州  
地区船主会  
が協力

去る3月12日(木)に海上自衛隊佐世保地方総監部において、「海事セミナー」が開催された。この催しは、海上自衛隊の定年退職予定者および任期満了退職予定者を対象に船員就職援護企画として海上自衛隊と国土交通省九州運輸局が協力して開催したもので、約60名程が参加した。



熱心に聞き入る参加者



説明する竹野係長

講演する長谷部船舶部課長(鶴丸海運(株))

当協会九州地区船主会では船員対策において関係先と連携して活動しているが、同地区船主会議長会社には鶴丸海運(株)が就任している。

その後、再び竹野係長より、資料「新しい出会い、それは海。」(全国内航タンカー海運組合発行)を用いて内航タンカーの紹介やタンカー乗組員に求められる資格等について説明が行われた。

その後質疑応答が行われ、①現在世界的に大変な経済状況だが将来的に安定しているのか、②具体的にはどのレベルからのスタートとなるのか等積極的な意見交換のうちに終了した。

(総務部:高橋)

進行役の川本首席(九州運輸局長崎支局佐世保海事事務所首席運輸企画専門官)より、セミナーの進行説明などが行われた後、竹野係長(九州運輸局海事振興部船員労政課船員職業安定係長)より約20分にわたって、①九州運輸局の紹介、②船員になるため必要とされる資格等(航海当直等最低限必要な資格、自衛官を対象とした海技試験の実施と受験資格の付与、上級免許取得による職員、船長への道)、③船員職業紹介手続きフローと船員職業安定所所在地の紹介等、資料「WHAT IS 内航海運?」(内航総連発行)などを用いながら行われた。

竹野係長よりの説明の後、当協会制作のDVD「日本の海運」が上映された。

続いて、鶴丸海運(株)(当協会九州地区船主会議長会社)の長谷部船舶部課長より、内航海運の仕事について、①船員の現状と将来性(内航船員の高齢化と将来的な船員不足)、②内航海運の現状と役割、③次世代を担う若年船員の必要性と確保、④内航海運(セメント船等)船員の仕事、⑤入社から船員～船舶職員～船長へのステップ等(夢ややりがい)などについて、およそ40分にわたって講演が行われた。



上映されるDVD「日本の海運」

海運紹介映画「日本の海運」DVD



DVD

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!

無料配布



# 当協会後援の 2008『ジュニア・マリン賞』 の発表・表彰式が開催される

去る3月26日に2008「ジュニア・マリン賞」の発表と表彰式が有明のパナソニックセンター東京(東京都江東区)で開催された。



財団法人日本海事広報協会ホームページより



発表・表彰式に先立ち講演する  
アグネス・チャン氏



発表会の様子



審査員による質問の様子

「ジュニア・マリン賞」は、全国の小学生、中学生、高校生を対象に海の交通や産業、環境、生物などをテーマに社会科・理科学習または総合的な学習の時間に基礎をおく調べ学習、自由研究レポートなどを募集し、応募の中から優れたレポートについて発表し表彰するもので、財団法人日本海事広報協会が主催し、当協会はこれを後援している。

今回の募集は2008年11月に締め切られたが1939点の応募があった。当日は、発表と表彰式に先立ち、審査員を務めるアグネス・チャン氏より「水の惑星に生まれて～みらいを担う子供を育てる」と題し、特別講演が行われた。引き続き優秀賞受賞レポートの発表会が行われた後、国土交通大臣賞、日本海事広報協会会長賞が発表され表彰式が執り行われた。

(総務部・高橋)

表彰式後の記念撮影

表彰式の様子







3月2日~6日

IMO第13回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG) がロンドンにて開催された。  
(P.4海運ニュース参照)

3月9日

交通政策審議会港湾分科会第34回会合が開催された。



3月9日~13日

IMO・MEPC温室効果ガス (GHG) 削減対策作業部会第2回中間会合がロンドンにて開催された。  
(P.6海運ニュース参照)

3月11日

フィリピン労働雇用省のマリアニト・D・ロケ大臣ほか、翌日開催の日比船員政策フォーラムに先立ち、当協会の表敬訪問を行った。  
(P.13囲み記事参照)

3月12日

日比船員政策フォーラムが東京にて開催された。また、それに先立ち、日比政府間で船員養成プロジェクト実施の協力事項を盛り込んだ覚書の調印が行われた。  
(P.11海運ニュース参照)

3月13日

アデン湾における海賊対処のため、自衛隊法に基づく海上警備行動が発令され、これを受けて翌14日、海上自衛隊の護衛艦「さざなみ」および「さみだれ」の2隻が呉港よりアデン湾に向けて出港した。  
(P.2 SHIPPING フラッシュ参照)

3月16日

交通政策審議会海事分科会船員部会の第5回会合が開催された。



3月16日~20日

IMO第52回船舶設計・設備小委員会 (DE) がロンドンにて開催された。  
(P.7海運ニュース参照)

3月17日

アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会 (SNEC) 第16回中間会合がシンガポールにて開催された。  
(P.9海運ニュース参照)

3月23日~27日

国際油濁補償基金 (IOPCF) 92年基金理事会がロンドンにて開催された。

3月24日

日本財団、海洋政策研究財団および当協会主催によるソマリア沖海賊緊急報告会が東京にて開催された。

3月24日

国土交通省は、トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画の認定申請について、審査を行った結果、申請事業者10社 (旭海運、旭タンカー、飯野海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、新和海運、第一中央汽船、日正汽船、日本郵船:50音順) 全てを認定した旨公表した。

3月26日

港湾からの温室効果ガス削減に関する検討会 (座長: 渡邊豊・東京海洋大学教授) の第4回会合が開催された。

3月27日

アジア人船員国際共同養成プロジェクトの第3回会合が開催された。  
.....  
当協会は、海事教育機関との連絡会の第2回会合を開催した。(P.24囲み記事参照)

3月30日

アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会 (SRC) 第12回中間会合が台北にて開催された。

3月30日~4月3日

IMO第95回法律委員会 (LEG) がロンドンにて開催された。



# 船協だより

## 3月の定例理事会報告事項 (3月25日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 政策委員会

1. トン数標準税制関連事項
2. 国際協力銀行 (JBIC) の融資や保証対象の拡大

### 労政委員会

1. ILO最低賃金問題
2. 全日本海員組合春闘要求項目

### 海上安全委員会

1. アデン湾における海賊問題

### 環境委員会

1. 国際海運からのGHG削減問題
2. シップ・リサイクル問題

### 内航部会

1. シップリサイクル条約による内航海運業界への影響
2. 高速道路料金の引下げで影響を受ける内航定期航路および旅客船・フェリー対策
3. その他

### 港湾関連業務専門委員会

1. 交通政策審議会海事分科会船員部会・水先小委員会

### 人材確保タスクフォース

1. 活動報告

## 公布法令(3月)

省

港則法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第7号、平成21年3月25日公布、平成21年4月1日施行)

省

船員の雇用の促進に関する特別措置法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第28号、平成21年3月31日公布、施行)

## 国際会議の予定(5月)

会議名: **シップリサイクル条約採択のための外交会議**

日程: 5月11日~15日

場所: ロンドン

会議名: **ICS/ISF年次総会**

日程: 5月18日~20日

場所: ロンドン

会議名: **ASF第18回年次総会**

日程: 5月25日~27日

場所: 台南(台湾)

会議名: **IMO第86回海上安全委員会(MSC)**

日程: 5月27日~6月5日

場所: ロンドン

海運用語集も  
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 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 1	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 1	3,480	4,436	▲ 956	▲ 45.7	▲ 31.9
2	3,526	3,444	82	▲ 49.4	▲ 43.0

(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 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 1	90.41	88.55	93.90
2	92.50	89.40	97.80
3	97.87	95.40	99.25



写真展『波濤を越えて』出展作品より 撮影：小浜道夫

## 3 不定期船自由市場の成約状況

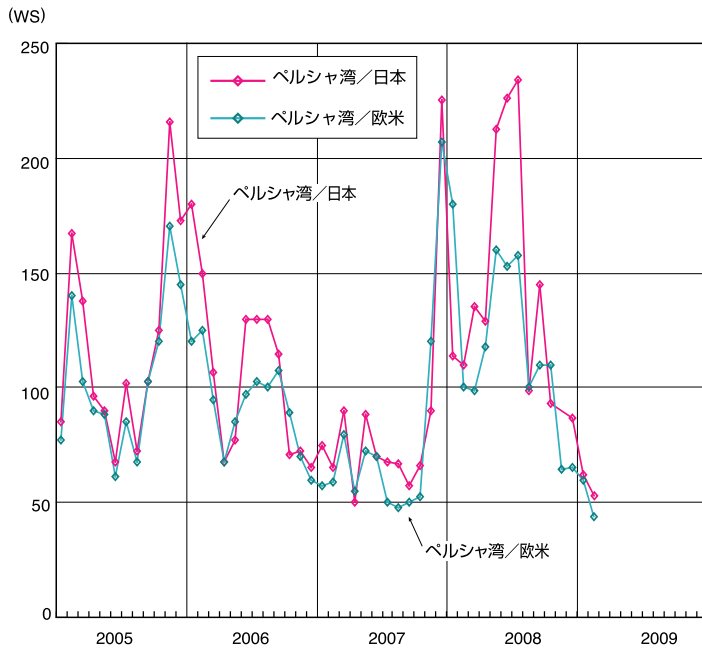
(単位：千M/T)

区分 年次	合計	航海用船 (品目別内訳)									定期用船	
		連続航海	シングル航海	石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	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
3	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259

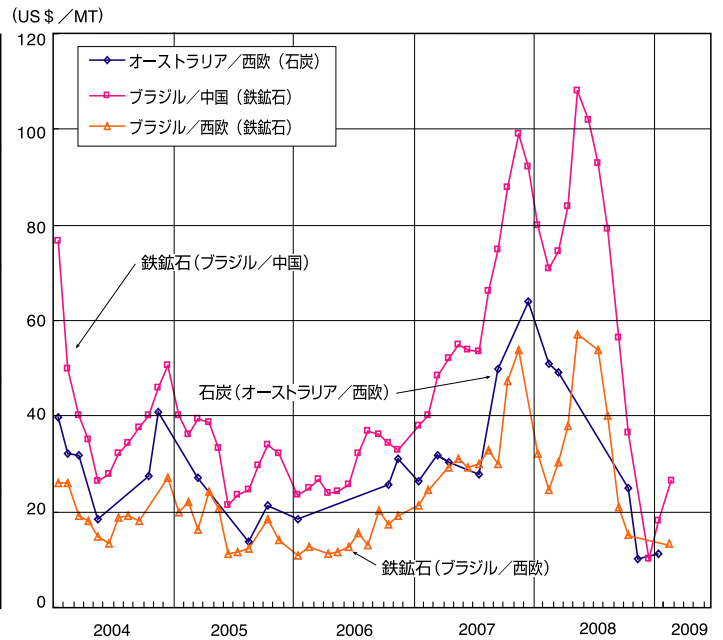
(注)① マリタイム・リサーチ社資料による。 ② 品目別はシングルものの合計。 ③ 年別は暦年。



#### 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		2009	
	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	52.50	38.50	59.00	47.50	100.00	80.00	42.50	31.00
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)

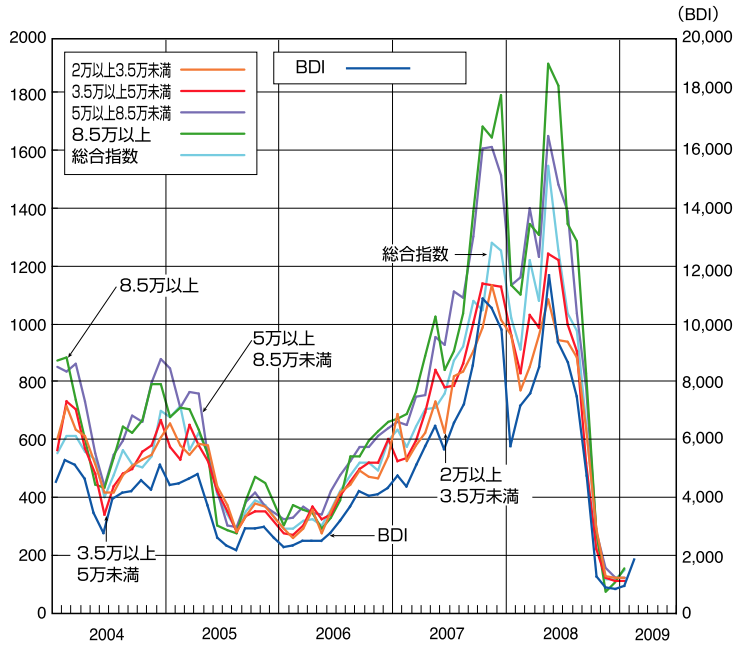
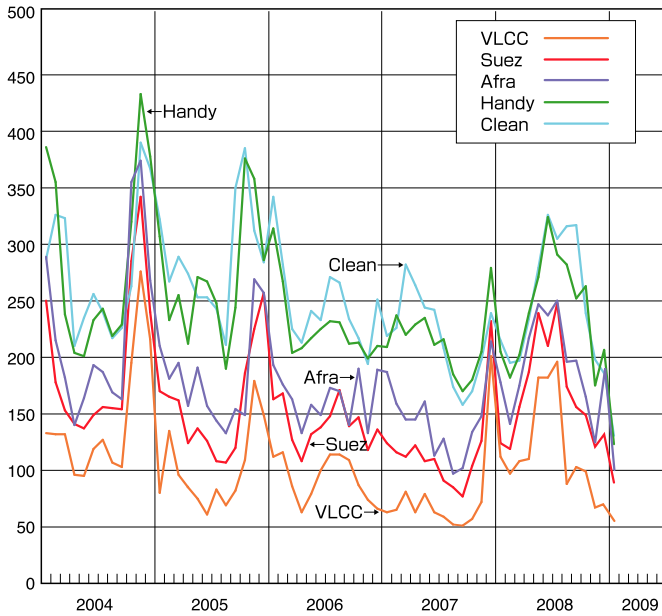
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2008		2009		2008		2009		2008		2009	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	-		11.25		80.00	49.00	18.00	9.25	32.00	19.00	-	
2	51.00		-		71.00	55.00	27.50	13.00	24.50		12.95	
3	49.00	42.00			74.50	62.50			30.35			
4	-				84.00	71.00			38.00			
5	-				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	2007					2008					2009				
	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	63	124	187	209	219	112	124	178	205	215	54	84	100	125	130
2	65	116	159	237	226	97	119	141	182	195					
3	81	112	145	220	282	108	156	175	202	197					
4	63	122	145	229	264	110	187	217	239	234					
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279					
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326					
7	59	91	128	216	208	196	248	250	291	305					
8	52	85	97	185	174	88	174	196	282	316					
9	51	77	102	170	158	103	156	197	252	317					
10	57	104	134	180	170	99	149	165	263	239					
11	72	126	148	205	198	67	121	124	175	198					
12	201	232	214	279	239	71	139	191	206	182					
平均	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

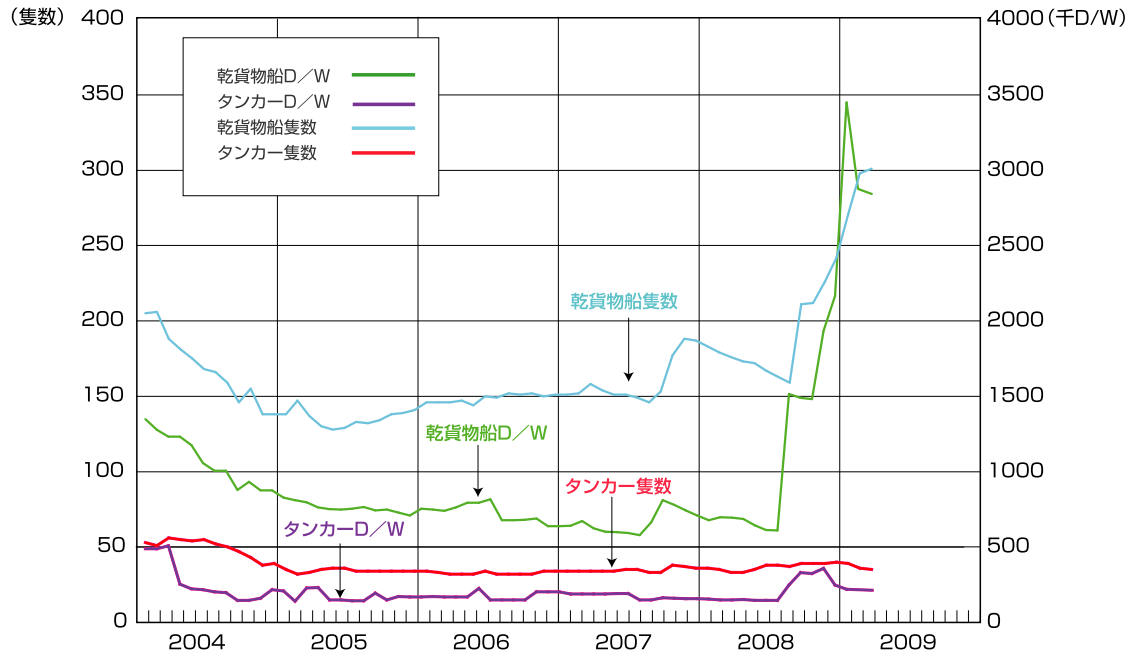
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187							1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619							
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550							
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771							
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428							
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737							
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543							
9	518	4,207	1,078	8,619	657	4,782							
10	522	4,053	1,044	10,944	267	1,221							
11	493	4,121	1,280	10,647	117	868							
12	594	4,318	1,251	8,819	121	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。 ③ BDI:(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	301	2580	2878	35	183	219
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

ちょうどこの文章を書いている3月30日、アデン湾における海賊対処のため、海上自衛隊の艦船によるわが国関係船の警護活動がはじまった。現在、5隻の商船が護衛艦とともに航行中で、予定では約40時間後にアデン湾を通過する見込みだ。

それにしても、今回のアデン湾における海賊問題は、多くのテレビ・新聞等のメディアで取り上げられた。自衛隊の海外派遣という側面から関心を引いたということもあり、私自身もTV局や大手新聞の要請で出番が回ってきたし、担当者のTV君も朝早い情報番組からお堅い報道番組まで活躍の場を広げた。

こうしたある種の騒動のような感もある海賊問題を通じて、今さらながらではあるが周囲の方々から理解を得ることの重要性を再認識させられた。上記のような各種メディアを通じての露出もそうであるが、当協会会長をはじめとする幹部は、所管官庁である国交省、与野党の国会議員、最終的には麻生首相にも要望を繰り返し、関係の方々の理解を得る努力を続

けた。その結果、国民の60%以上もの人が海上自衛隊艦船の派遣に賛意を示してくれ、その実現に向けて大きな力となったと言えよう。関係各位のご理解・ご協力に心から感謝申し上げます。

さて、最後に余談ではあるが、派遣されている自衛隊員の言葉をご紹介したい。3月14日に海上自衛隊がソマリア沖に向けて出発した際、当協会では「ありがとう 海上自衛隊」と書いた横断幕を準備し、艦船の出航を見送った。海運業界からの感謝の気持ちを伝えたかったわけであるが、それに対して乗船している自衛隊員の何人かの方から次のような趣旨のメッセージをいただいた。

「船主協会に『ありがとう』の横断幕を準備していただいたこと、我々はそういうのが一番嬉しいのです。このように応援してもらっていると思うと涙が出そうです」

隊員の方々のご安航を祈念するとともに、彼らが安心して活躍できるよう「海賊対処法案」の一刻も早い成立を願っている。

日本船主協会 常務理事 半田 収

## 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 経営企画課長	後藤 安直
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	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



カラー化して半年が経過しました。最近では現誌面のほうがなじんできて、以前の1色のものを見ると、それなりに工夫してあるのですが、カラーのほうがやはりvisuallyに訴えるなあ、と思ったりします。

先月号の「出来事から思うこと」(弊誌の現担当designerさんが執筆)にもありましたが、カラーになると同じ色でも明るさ/暗さといった微妙な色の違いで写真やデザインの持つ印象が変わってきてしまい、本文とのバランスなど他の部分にも影響してきます。1色の時よりも注意を払いながらの作業は、まだ手が回りきっていないのが現状ですが、1人でも多くの方に手に取っていただくべく、今後も取り組んでいきたいと思えます。(MN)

## せんきょう 4月号 No.585 (Vol.50 No.1)

発行：平成21年4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」出展作品より(P7、P29)

## 今月の表紙 緑の丘とLNG船

世界の産出国から輸入されるLNG。LNGに限らず、日本は資源のほとんどを海外から船で輸入しています。今月は、草萌える春の丘が見える港に入港したLNG船をイメージしました。

