

# せんきょう

2009  
**5**  
No.586

巻頭言

## 『景気対策と 国内定期航 路事業』

栗林 宏吉

日本船主協会 常任理事  
栗林商船株式会社 代表取締役社長

Shipping FLASH

海賊対処法案が衆議院で可決  
海賊対処法に関する意見広告を新聞に掲載

## Contents

### 巻頭言 ..... 1

#### 『景気対策と国内定期航路事業』

日本船主協会 常任理事 栗林商船株式会社 代表取締役社長 / 栗林 宏吉

### Shipping FLASH ..... 2

#### 海賊対処法案が衆議院で可決 海賊対処法に関する意見広告を新聞に掲載



発言する前川当協会会長

### 海運ニュース ..... 6



国際会議レポート

#### 1. HNS条約改正の外交会議は2010年4月に開催 IMO第95回法律委員会の模様

#### 2. 環境上適切な施設におけるシップリサイクル能力の不足を懸念 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回中間会合の模様

#### 3. アジアの船主協会が法務保険問題について意見交換 アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会(SILC) 第14回中間会合の模様

### 海運ニュース ..... 12



内外ニュース

#### 1. 賃金の引上げおよび労働条件の改善要求 2009年港湾春闘の模様

### 囲み記事 ..... 14

#### 原油タンカー"TAkamine"の 貨物タンクに世界の関係者集まる

### ロンドン便り FROM >>> LONDON ..... 16

#### Investiture 「勲章授与式」 Capt. William C. McKnight (欧州地区事務局勤務)

海運日誌(4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!

# 『景気対策と 国内定期航路事業』

日本船主協会 常任理事  
栗林商船株式会社 代表取締役社長 / 栗林 宏吉



2年前の4月号の本欄で、『国内定期航路事業の現状と今後』というタイトルで当時のフェリー・RORO船の抱える悩みを書かせていただいた。当時は今にして思えばまだまだ序の口だった燃料油の価格高騰が、じわりと各航路、各船社に襲い掛かり始め、伸び悩む国内物流量から、航路の再編を余儀なくされた時期であったと思われる。

あれから2年、世界経済が天国と地獄を見る中、景気対策という名の下に新たな問題が国内定期航路業界に持ち上がっている。

国内定期航路業界は外航定期と違い、絶えずトラックや鉄道といった違う輸送モードと直接対決している。競争相手であるトラックは道路を、鉄道は線路をインフラとして使用するわけであるが、そこにはいろいろな形で税金を始めとして莫大な公的資金が注ぎ込まれている。それに対し内航海運は、港の整備として税金が注入されているがそれ以外は全部自前であり、業界としてのバランスで見れば明らかに不公平であると思われる。

昨年秋から始まった突然の金融恐慌により、結果的に日本が先進国の中で一番被害をこうむっているような面も見られるが、それを挽回しようと政府・与党が次々と経済対策や補正予算を打ち出してきている。それはそれで結構なことなのだが、困ったことに国内物流の各輸送モードに使われる税金の差をさらに広げるような、高速道路の割引が大々的に講じられている。

高速道路は貨物輸送を行う大型トラックに対し、深夜割引という形でまず平成16年1月1日から30%レスが実施された。その後今年の2月15日には40%レスになり、さらに昨年8月29日に発表になった、福田前総理

時代の「安心実現のための緊急総合対策」に対応し、昨年10月14日から50%レスへと割引の拡大が行われた訳である。

そして今回、乗用車の休日高速道路千円乗り放題は、金融危機を受けて発表された昨年10月30日の政府・与党発表の「生活対策」に盛り込まれ、その対策を受けて、今年の3月末から乗用車への割引が実施され、ETCを使えばどこまで乗っても千円となったのである。

もちろんどちらの対策も、総合的には今の日本に必要なのは間違いないことで、何とか不景気を打破しようという熱意が伝わってくる。しかしこのような政策も、結果的に物流業界の中で不公平感を助長したり、実際逆モーダルシフト現象を起こしてしまっているだけでなく、いわゆる税のイコールフィッティングに反したりするようでは片手落ちであると思われる。

これらの高速道路割引により、国内定期航路ではフェリーで120億円、RORO船とコンテナ船でやはり70億以上の影響がすでに明らかになっている。また、瀬戸内海航路などこの政策により、恒常的に旅客・貨物とも船離れが起きてしまったところもある。

今後わが業界としては、現在審議中の補正予算を財源として、この問題に大々的に巻き返しを図らなければならない。すでに始まった政策を止めることも出来ないし、かといって高速道路割引と同様な対策を取るのも困難であろう。しかし内航定期航路業界の活性化のために、是非とも物流コストの低減という観点から、熱のこもった施策が必要である。

関係各位の努力と、政治行政両面の深い理解をお願いするばかりである。



発言する前川当協会会長

May  
2009  
Shipping  
**FLASH**

## 海賊対処法案が 衆議院で可決

前川会長が参考人として国会審議に出席

船舶航行の安全確保の重要性および国連海洋法条約の趣旨に鑑み、海賊行為の処罰および海賊行為への適切かつ効果的な対処のために必要な事項を定める「海賊行為の処罰および海賊行為への対処に関する法律案(以下、海賊対処法案)」(【資料】参照)が政府より国会へ提出されていたが、4月14日より衆議院において審議が開始され、4月23日に原案どおり可決、参議院へ送られた。

現在、ソマリア沖・アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している状況に鑑み、政府は、同法案の提出と同時に、自衛隊法に基づく海上警備行動を発令し、3月末より護衛艦2隻をアデン湾へ派遣している。両護衛艦は、アデン湾を航行する商船に伴走し護衛の任に当たっているが、護衛対象船舶\*以外から直接支援の要請を受ける場合もあり、こうした事例への対応などにおいて現行法の課題が指摘されている。

同法案では、護衛の対象が外国船舶へ拡大されたほか、武器使用において、正当防衛や緊急避難の場合のほか、

商船への接近をやめない海賊船に対する使用を認めている。

4月21日に開催された衆議院 海賊・テロ特別委員会に、前川弘幸当協会会長が参考人として出席し、わが国政府の海賊対策への取り組みに謝意を表するとともに、同法案の早期成立に期待する旨を述べた。ほかに参考人として、森本靖之日本船長協会会長、藤澤洋二全日本海員組合組合長および水島朝穂早稲田大学法学学術院教授が出席した。

### \* 護衛対象船舶

- ① 日本籍船
- ② 日本人が乗船する外国籍船
- ③ わが国の船舶運航事業者が運航する外国籍船またはわが国の積荷を輸送している外国籍船であって、わが国国民の安定的な経済活動にとって重要な船舶



衆議院海賊・テロ特別委員会

## 【資料】 海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律案（仮称）の概要

### 1 法律の目的

我が国の経済社会及び国民生活における船舶航行の安全確保の重要性並びに国連海洋法条約の趣旨にかんがみ、海賊行為の処罰及び海賊行為への適切かつ効果的な対処のために必要な事項を定め、海上における公共の安全と秩序の維持を図る。

### 2 海賊行為の定義

「海賊行為」…船舶(軍艦等を除く)に乗り組み又は乗船した者が、私的目的で、公海(排他的経済水域を含む)又は我が国領海等において行う次の行為。

- (1) 船舶強取・巡航支配 (2) 船舶内の財物強取等 (3) 船舶内にある者の略取 (4) 人質強要  
(5) (1)～(4)の目的での①船舶侵入・損壊、②他の船舶への著しい接近等、③凶器準備航行

### 3 海賊行為に関する罪

海賊行為をした者は次に掲げる刑に処する。

- (1) 2(1)～(4):無期又は5年以上の懲役。人を負傷させたときは無期又は6年以上の懲役。

人を死亡させたときは死刑又は無期懲役

- (2) 2(5)①・②:5年以下の懲役

- (3) 2(5)③:3年以下の懲役

### 4 海上保安庁による海賊行為への対処

- (1) 海賊行為への対処は海上保安庁が必要な措置を実施する。

- (2) 海上保安官等は警察官職務執行法第7条の規定により武器使用するほか、現に行われている2(5)②の制止に当たり、他の制止の措置に従わず、なお2(5)②の行為を継続しようとする場合に、他に手段がないと信ずるに足りる相当な理由のあるときには、その事態に応じて合理的に必要と判断される限度において、武器使用が可能。

### 5 自衛隊による海賊行為への対処

- (1) 防衛大臣は、海賊行為に対処するため特別の必要がある場合には、内閣総理大臣の承認を得て海賊対処行動を命ずることができる。承認を受けようとするときは対処要項を作成して内閣総理大臣に提出(急を要するときは行動の概要を通知すれば足りる)。

- (2) 対処要項には、海賊対処行動の必要性、区域、部隊の規模、期間、その他重要事項を記載。

- (3) 内閣総理大臣は、承認をしたとき及び海賊対処行動が終了したときに国会報告を行う。

- (4) 自衛官に海上保安庁法の所要の規定、武器使用に関する警察官職務執行法第7条の規定及び4(2)を準用。

# 海賊対処法に関する 意見広告を新聞に掲載

## 意見広告



海賊から船舶を守ること。それは、日本の暮らしを守ることも守ることもあります。

人命、船舶の安全のみならず、わが国の暮らしを脅かす海賊問題。

日本は、資源・エネルギーの大部分を海外から輸入する一方、自動車や電気製品などさまざまな製品を輸出しています。たとえば私たちの生活に欠かせない「衣食住」のための材料も多くが輸入に頼っています。衣類の原料となる綿花・羊毛は100%、パンやめん類の原料となる小麦、しょうゆなどの原料となる大豆もほとんどが輸入です。これらの輸入や輸出の輸送を担っているのが、外航海運です。

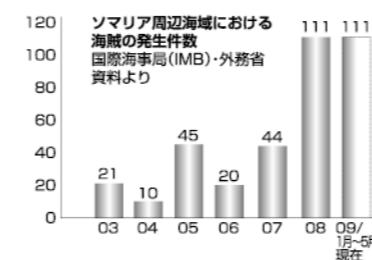
その輸送量は、わが国貿易全体の99.7%（重量換算）を占めています。このように日本の豊かな暮らしと産業を支える外航海運が、脅かされたり途絶えたりすれば、日本は大きな打撃を被ることになります。しかしそれが今や、現実の問題となっています。ソマリア沖、特にアデン湾における海賊問題です。

重要な海上交通路で、無防備な船舶への襲撃が多発しています。

アデン湾はスエズ運河への入口であり、アジアとヨーロッパを結ぶ極めて重要な海上交通路です。この地域に2007年頃から組織的な海賊が出没しはじめ、その後も増加の一途をたどっています。しかも彼らはいずれの国にも含まれない公海上で自動小銃やロケットランチャーまで装備し、人質を盾に身代金を要求するという極めて卑劣な犯罪行為を繰り返しています。銃器はもちろん警棒すら持っていない民間の船舶が、そんな海賊の襲撃を受けたとしたら……。想像していただきたいと思えます。現

に日本が関係する船舶でも10数隻が海賊の襲撃を受けています（2008年1月～2009年3月）。たとえば昨年3月の4月には日本の大型タンカー1隻が襲撃されましたが、通報を受けたドイツの軍艦のおかげで難を逃

れたという一件がありました。国際協力という観点から考えても、海賊対処法案の早期成立が必要です。



現在、アデン湾では各国から派遣された艦船が、国境を越えて警備活動を行って来ています。日本でも3月30日より日本の護衛艦2隻が警備活動を開始しています。極めて難しい課題であるにもかかわらず、短期間で派遣が実現したことは、外航海運に対するご理解と関係各位の多大なるご尽力の賜物と深く感謝しています。

しかしながら日本の艦船の場合、救助すべき対象船舶に制限が設けられています。たとえば現在の法律では、わが国の商船隊の大半を占める外国籍船や外国人船員の護衛を適切に行うことはできません。

私たちは、日本商船隊を含めた、あらゆる国の船舶の安全を祈っています。そのためには護衛活動を積極的に充実させ、他の国々と協力していくことが大切であると考えています。それが結果的には、日本の暮らしと産業を守っていくことになると信じています。

私たちは、海賊対処法案の早期成立を強く期待します。

ソマリア沖・アデン湾における凶悪な海賊事件に対し、わが国は、自衛隊法に基づく海上警備行動を発令し、2009年3月末より、自衛艦2隻が同湾においてわが国に關係する商船の護衛にあたっている。また、海賊行為に適切かつ効果的に対処するために必要な事項を定めた海賊対処法(海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律)が国会において審議されており、同年4月23日の衆議院本会議にて可決され、今後、参議院にて審議される予定である(5月15日現在)。

本件について当協会は、国土交通省海事局とも連携し、前川弘幸会長が中心となり国会議員への陳情等を行っている。また、4月21日には衆議院「海賊行為への対処並びに国際テロリズムの防止及び我が国の協力支援活動等に関する特別委員会」に前川会長が、藤澤洋二 全日本海員組合 組合長および森本靖之 日本船長協会 会長とともに参考人として招かれ、わが国海運の重要性につき改めて説明し、本法案の早期成立を強く求めた(P.2 SHIPPING FLASH参照)。

加えて当協会は、わが国海運が国民生活にとって極めて重要であること、またわが国海運を守るために国会で懸命の議論が行われていることなどを広く国民に理解してもらうため、意見広告を以下日程にて掲載した。

(企画部:宇佐美)

### 掲載紙(以下7紙)および掲載日

5月13日(水) 朝日新聞、産経新聞

日本海事新聞

5月14日(木) 読売新聞、日本経済新聞

5月15日(金) 毎日新聞、東京新聞

## 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 FAX 03-5226-9166  
ホームページ <http://www.jsanet.or.jp>

■メンバー会社108社(五十音順、平  
アクトマリタイム 旭海運 旭汽船  
海洋海運 川崎汽船 川崎近海汽船  
佐藤汽船 三光汽船 三洋海運  
第一タンカー 第一中央汽船 大  
東京船船 東京マリン 東慶海運  
伯洋海運 八馬汽船 日之出船船

成21年5月1日現在)  
旭タンカー 東海運 イースタン・カーライナー 飯野海運 坂谷商船 出光タンカー 乾汽船 今治船船 上野トランステック 宇部興産海運 エクセノヤマミズ NYKグローバルバルク 大阪船船 オーシャントレーディング  
関西ライン 喜多浦海運 キーマックスマリタイム 共榮タンカー 協和海運 共和産業海運 近海船船物流 栗林商船 栗林物流システム 芸州海運 神戸シッピング 神戸船船 国華産業 国際マリントランスポート 佐藤汽船  
ユネック 正栄汽船 商船三井 商船三井客船 商船三井近海 商船三井タンカー管理 昭和シェル船船 昭和油槽船 新日本石油タンカー 新和海運 新和ケミカルタンカー 新和内航海運 関兵海運 瀬野汽船 センコー 第一船船  
光船船 大東通商 大日インベスト 太平洋沿海汽船 太平洋海運 太平洋汽船 太平洋汽船 大東汽船 辰巳商會 田岡海運 玉井商船 千葉商船 ツネイシホールディングス 鶴見サンマリン 東海商船  
東興海運 東洋船船 東和船船 ナカタ・マックコーポレーション 日産専用船 日正汽船 日伸海運 日鮮海運 新田汽船 日鉄海運 日鐵物流 日本海運 日本海洋事業 日本サルヴェージ 日本水産 日本マリン 日本郵船  
プリンス海運 フレッシュキャリアーズ 邦洋海運 豊洋汽船 根本海運産業 松島港海運 美須賀海運 三井近海汽船 三菱船船輸送 明治海運 山下事務所 郵船クルーズ 雄洋海運

# 1 HNS条約改正の外交会議は 2010年4月に開催

## IMO第95回法律委員会の模様

IMO第95回法律委員会が2009年3月30日から4月3日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、HNS条約\*1の改正議定書案、保証証書の統一モデル様式、バンカー条約の履行等について審議された。

概要については以下の通り。

### 1. HNS条約の改正議定書

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

本条約は1996年にIMOで採択された後、条約批准促進に向け様々な取組みがなされてきたが発効には至っていなかった。こうしたなか2008年3月より条約批准の妨げとなっている問題点について条約改正を見据えた検討が行われてきた。

今次会合では前回に引き続き条約改正の外交会議開催に向け、改正議定書テキスト案を中心に審議が行われた結果、同案が承認され2010年4月に開催予定の外交会議に諮られることで合意された。

主な審議としては以下の通り。

#### 1 HNS物質の定義

HNS条約の対象物質は個別に列挙するのではなく他の条約およびコードから引用されている。その一つであるBCコード(固体ばら積み貨物の安全実施コード)は非強制の勧告であったが、IMSBCコード(国際海上固体ばら積み貨物コード)として強制化する改正が2008年11月のIMO海上安全委員会(MSC)で採択されたことから、これに伴いHNS条約での物質の定義もBCコードに変わりIMSBCコードを採用することが合意された。

#### 2 IMDGコードに係るHNS物質の定義

1996年の条約採択の外交会議において危険性の低い物質(石炭、木材チップ等)は条約の適用外とされていた。このためIMDGコード(国際海上危険物規則)の

対象外である上記物質が将来の改正により対象物質となる可能性を排除するため、IMDGコードは1996年の条約採択時のものと明記することが合意されていたが、バハマより適切で公正な補償を確保するため、同コードは現在発効しているものとすべきとの提案があった。

同提案に対しては一定の支持があったものの、本件は1996年当時にも対象物質を巡る議論の中で激しい議論が行われた末に妥協が図られたもので、再び議論を行うことは条約の早期発効を目指す上で賢明ではないとの見解が大勢を占め、テキスト案が維持された。

### 2. 保証証書の統一モデル様式案

2007年5月の海難残骸物除去に関する条約の外交会議において、民事責任条約の保証証書に関する決議が採択され、これに基づき各条約の締約国が発給する証書の統一モデル様式案が検討されている。前回会合では、具体的な統一モデル案が示され審議が行われたが、法的また実務的な問題点が指摘され、非公式なコレスポネンス・グループ(CG)で検討が行われていた。

今次会合では、CGのコーディネータであるオランダより、統一モデル様式は条約改正を企図するものではなく、単に締約国の発給に伴う負担を軽減するもので、証書の相互承認は共通理解により解決できるとの説明があった。これに対して、コストと行政負担の軽減が重要である点は異論がなかったが、一方で条約改正によらずに解決することは困難との認識も示され、審議の結果、現時点で結論を出すのは時期尚早としてCGで更に検討を進めることに支持が集まり、新たに委任事項を採択し公式なCGの設置が了承された。

なお、ICSは作業の継続を支持する一方で、総会決議による解決を図るのであれば統一性と確実性を担保するため、全ての締約国が統一モデル様式を受け入れる必要であることを指摘した。

### 3.バンカー条約の履行

裸用船された船舶が旗国とは別の旗を掲げる場合、バンカー条約証書の発給を行うのは"裸用船の登録国"または"旗国"になるのか、夫々の立場で見解が対立したが、審議の結果、大多数が旗国が証書発給の責任を負うことを支持した。しかしながら、現時点で結論を出すことは困難との意見もあり、コレスポンデンス・グループ(CG)で問題を再考することになった。また、ICSからは、委員会の結論が出るまでの間は登録国の証書を持つ船舶への影響を考慮しフレキシブルな対応を取るよう締約国に要請した。

その他、CLC条約証書を有するタンカーがバンカー条約証書を重複して保持する必要があるか、LLMC\*2の適用対象ではない海洋掘削設備への適用等をCGで検討するため、新たに委任事項を採択し公式なCGの

設置が了承された。

### 4.避難場所

万国海法会(CMI)\*3より、援助を求めている船舶に避難場所を提供した沿岸国で出費や事故が生じた際の責任と補償について、既存の条約ではカバーできない範囲があるとして、CMIが策定したテキスト案を紹介するとともにIMOで検討することを要請した。

本件は過去にもCMIから提起された問題であったが、2005年の第90回法律委員会において審議の結果、多数の国が条約制定は不要としていることに鑑み、未発効又は審議中の条約が発効してその効果を検証するに十分な時間を経た上で、それでも本件の条約化が必要と判断されたならば改めて検討を行うことが合意されていた。

今次会合でも、一部産業界よりIMOでの検討を支持する意見はあったものの、日本をはじめ殆どの国では依然として新たな条約の必要性には懐疑的であり、審議の結果、過去の合意事項に変更がないことを再確認した。

(企画部:伊藤)

#### \*1 HNS条約:

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約)の略。船舶による海上輸送中の有害危険物質(各種の化学物質、石油、LNG、LPG等)により発生した損害の賠償および補償について被害者救済の充実を図るため、(1)船主の責任について厳格責任を課す一方で、一定の責任限度(船舶の総トン数に応じて算出、ただし最高1億SDR(約160億円)で頭打ち(10万総トン相当))を設定するとともに、これを強制保険で担保することとし、(2)船主の責任を超える部分については、有害危険物質の受取荷主が拠出する国際基金(HNS基金)が補償(船主責任限度額と合算して最大2.5億SDR(約400億円))を行うこと等を定めている(1SDR=¥160で換算)。1996年5月3日に採択され、12ヶ国以上の批准、かつ、この中の4カ国の船腹量はそれぞれ200万総トン以上であること等の要件を満たしてから18ヶ月後に発効する。

#### \*2 LLMC:

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

#### \*3 CMI:

Comite Maritime Internationalの略。1896年にアントワープで設立された海事関連法規の統一を目的とする非政府国際団体。海事関連業務に従事する者もしくは海事関連法規に関心を有する者で構成される。メンバーは、原則として各国の国内海法会。海事関連法規の構築に当たっては、他団体と連携し、「船荷証券統一条約(通称ヘーグルール)」「船主責任制限条約」を成立させた実績をもつ。



## 2 環境上適切な施設における シップリサイクル能力の不足を懸念

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回中間会合の様相

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) の第12回中間会合が、2009年3月30日、台北で開催された。同会合には、台湾 (SRC事務局)、香港、日本のASFメンバー船主協会から12名が出席した ([資料1]参照)。当協会からは、山城聡・当協会解撤幹事会幹事 (新日本石油タンカー企画部長) および園田裕一常務理事が参加した。

会合は、SRC委員長であるArnold Wang氏 (台湾船協会長) により議事が進められ、当協会からはシップリサイクルに関する報告を以下の通り行った。その後の意見交換の結果、[資料2]のとおり共同声明が採択された。

### 当協会からの報告概要

#### ■ シップリサイクル新条約の検討

現在、国際海事機関 (IMO) では、シップリサイクル新条約を策定中であり、2008年10月に開催されたIMO第58回海洋環境保護委員会 (MEPC58) における進捗状況は次の通りである。

- (1) MEPC58は、2009年5月11日～15日にかけて香港で開催される外交会議で採択予定のシップリサイクル条約草案を承認した。
- (2) 外交会議等で審議される予定の残された課題は次の通りである。
  - MEPC58は、締約国数および締約国の船腹量が世界船腹に占める割合に加えて、シップリサイクル能力の要素を発効要件とすることを承認したが、その能力の計算方法等については、外交会議で審議されることとなっている。
  - 有害危険物質の一覧表 (インベントリ) に関するガイドラインを作成するために、メール等によって審議するグループが設置されており、2009年7月に開催されるMEPC59において、同グループのコーディネーター役を引き受けている日本から、審議結果が報告される予定である。

#### □ シップリサイクル能力不足の懸念

世界経済の悪化に伴い荷動きが大幅に減少しており、船主は老朽かつ非効率的な船舶を解撤する必要に迫

られている。このため、近い将来、優良な解撤所におけるシップリサイクル能力が不足するのではないかと懸念されており、安全かつ環境に優しいシップリサイクルを実施するために適切な対策を取ることが求められている。

#### □ その他

- 優良な解撤所の能力不足の懸念に関連し、日本の関係者は優良解撤所をリスト化することを検討している。
- 2008年4月、室蘭シップリサイクル研究会が設置され (製鉄所、造船所、工業大学、室蘭市等が参加)、安全かつ環境に優しい先進国型のシップリサイクル・システム構築を目指して活動が行われている。同研究会では、2009年中頃、室蘭港において実際の船舶を用いてシップリサイクルのトライアルを行う計画がある。
- シップリサイクル施設のマネジメント・システムに関するISO規格であるISO30000～30004は、IMOのシップリサイクル新条約およびガイドラインとのダブルスタンダード化する怖れがあることから、2008年10月のMEPC58で懸念が表明された。それにも関わらず、ISOでは未だに同規格案の作成が進められており、完成に向けた最終段階にある。

(企画部:小松)

## 【資料1】ASFシップリサイクリング委員会（SRC）第12回中間会合出席者

### Attendance List

委員長	-- Mr. Arnold Wang	Chairman of NACS
ASF事務局	-- Mr. Wang Cheng	Secretary General
香港船協	-- Mr. Arthur Bowring	Secretary General
日本船協	-- Mr. Akira Yamashiro Mr. Yuichi Sonoda	General Manager of Nippon Oil Tanker Corporation Managing Director of JSA
台湾船協	-- Mr. Chen, Yu-Cheng Ms. Wang, Shih-Mei Mr. Wu Sun-Ming Mr. Hwang Yu-Der Mr. Lee Chien-Feng Mr. Bob Hsu Ms. Susan Huang	Section Chief of MOTC Executive Officer of MOTC Chief Surveyor of CR Manager of Research Department of CR Chief of Statutes Section of CR Secretary General Secretary

## 【資料2】共同声明 ASFシップリサイクリング委員会（SRC）第12回中間会合（台北）にて採択（仮訳）

アジア船主フォーラム・シップリサイクリング委員会（SRC）第12回中間会合が2009年3月30日に台北で開催された。本会合には、ASFメンバー船協から台湾、香港および日本の代表（12人）が出席した。出席者は【資料1】のとおり。本委員会は、台湾船主協会が主催し、SRC委員長であるArnold Wang氏が議事を進行した。

1. SRCは、IMO海洋環境保護委員会（MEPC）で検討中のシップリサイクル条約の最近の検討状況について議論を行った。SRCは、2009年5月11日から15日にかけて香港で開催される外交会議で採択される見通しとなった条約草案を、2008年10月開催のMEPC58が承認したことを確認した。  
本委員会は同条約を支持するとともに、条約に適合したシップリサイクル能力が早期に利用可能となるようにするために、可能な限り速やかにIMO加盟国が同条約を批准するよう促すものである。この点において本委員会は、条約体制への移行期の段階でリサイクル能力の向上と条約への準備を進めるよう、すべての関係者に促すものである。
2. 世界経済の悪化に伴い、海上荷動き量が大幅に減少した。これに関連して、船主は老朽かつ非効率的な船舶をリサイクル処分する必要性に迫られている。SRCは、近い将来、環境上適切な施設のシップリサイクル能力が潜在的に不足する懸念があることを確認し、また、効率的かつ安全で環境に優しいシップリサイクルを継続するために、慎重な検討が必要であることを認識した。この点で本委員会は、今後の検討において、余剰となった建造能力を環境上許容可能なリサイクル施設とすることに再び焦点を当てるよう促すものである。
3. SRCは、主としてリサイクル施設のマネージメント、運用、監査、第三者認証を扱う国際規格ISO30000シリーズに関するISOの活動が、IMOの新条約およびその関連ガイドライン策定に関するIMOの活動と重複する可能性があることに懸念を表明した。SRCは、MEPC58において多数の国が、ISO30000シリーズがIMO条約案および関連ガイドラインの規定と重複し、このため関係者を混乱させるだろうとの懸念を表明したことに留意した。したがって本委員会は、シップリサイクルの効率的な運用を促進するために、ダブルスタンダードとなる可能性は排除されるべきであると考えた。
4. 最後に、アジア船主は国際海運業界の主要な関係者として、より安全かつ環境上適切なシップリサイクルを船主が推進するための方策について引き続き議論していくことを確認した。

# 3 アジアの船主協会が 法務保険問題について意見交換

アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会(SILC) 第14回中間会合の様相

アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会(ASF SILC)第14回中間会合が、当協会をはじめアジア9船主協会から13名が参加し、4月1日に香港において開催された。

今次会合では、George Chao 委員長(香港船主協会)の下、2008年末に国連総会で採択された国際海上物品運送法条約のレビュー、欧米で国際海運に影響を及ぼす規則が提案された際の対応、船主の遺棄および死傷に関する責任と補償、船員への刑事罰適用に係る問題など、海事関連規則・条約等に関する審議および意見交換が行われた。

また、2002年にスペイン沖で事故を起こしたプレステージ号の船長が支払った保釈金のレベルを巡り裁判で争われていた件について、他の国際海運団体と連携しASFとしても欧州裁判所へ意見書提出(Amicus brief)を行うことを了承した。

この他、国際的な海事規則、条約の改定や草案の審議については、今後とも当委員会を通じてアジア船主のポジション形成に努めていくことを確認するとともに、当委員会の見解を取り纏めた共同声明(【資料】参照)を採択した。

## 【資料】

2009年4月1日

### アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会 第14回中間会合 共同声明(仮訳)

アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険・法務委員会(以下、委員会)第14回中間会合が、2009年4月1日(水)、香港において開催された。

中間会合には、ASF事務局長をはじめ、中国、台湾、香港、日本の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表して、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ベトナムの各船主協会が参加した。

委員会は、不運にも海難事故に巻き込まれた船員の処遇について、引き続き強い懸念を示した。各国の法手続きに準拠しなければならないことは認識するが、事故に巻き込まれた船員に犯意または明確な過失が無い場合であっても、事故の被害に対する地元民の不平に応えかつ納得をさせるため、船員が犯罪者として扱われていることを懸念する。船員の些細な過失が悪い時に悪い場所で起こった、そうした事故が多く存在するのではないかと。委員会は、全ての政府、特に先進国へ、そうした事故を政治化すること、ならびに無実が証明されるまでは

有罪であるかのように扱うなど船員の人権を軽視することによって、将来の船員リクルートおよび自らの法体系への評判に及ぼす弊害を再考することを促した。

委員会は、船員の遺棄および死傷時における請求に対する責任および保証に関するIMO/ILO合同WGが2009年3月2日から6日にかけてジュネーブで開催されたことに留意し、2006年海事労働条約の二つの改正提案"船員の遺棄に係る金銭上の保証"と"契約上の請求の取扱い;金銭上の保証"

の規定に関するドラフトテキストについて議論した。委員会は、WGの結果を評価し、海事労働条約発効後なるべく早い機会に改正が条約に盛り込まれるよう、IMO法律委員会およびILO総会が改正を受け入れることを促した。

委員会は、これまで数々のEU指令案に対し幅広く意見を発信してきたが、アジア各国政府から同レベルの対応はなされていない。伊藤茂国土交通省海事局長、オ・コンギョン韓国船級協会会長兼国際船級協会連合会長の最近のコメントによると、両者とも政府レベルで海運問題に関する"アジアの声"をより反映されることを支持している。委員会は、アジア各国政府が欧州や米国での地域規制案を議論し、アジアの意見を発信するための地域的な機構を設けるよう促した。

委員会は、2009年2月末時点で37カ国が2001年バンカー条約を批准したとするIMOの記

録に留意した。この37カ国で世界商船隊の75%以上を占めている。このことは、2008年11月21日の条約発効時からみて飛躍的に批准が増加したことになり、業界が条約上必要な証書を取得する上で大きな助けとなった。しかしながら委員会は、バンカー条約や他の責任条約における金銭上の保証に関する証書("ブルー・カード")について、いまだに手書きまたはサイン付き電子画像フォーマットのハードコピーを要求している国があることを懸念した。委員会は、船主が締約国の証書を迅速かつ効率的に取得することができ、国とIG加盟クラブの双方の作業負担を軽減するため、IG加盟クラブが発行する電子フォームのブルーカードを容認するよう全ての国に促した。

次回委員会は、2009年5月25日、ASF第18回総会に先立ち台南で開催される。

以上

(企画部・伊藤)



©K.Shikano

# 1 賃金の引上げ および労働条件の改善要求

2009年港湾春闘の様相

## 1. 春闘の争点

2009年港湾春闘は100年に一度と言われる世界的な景気後退が進行する中、3月内決着を目指し、例年よりは若干早く、1月30日にスタートした。

この様な環境の中、組合は制度面では雇用の保障を柱とする8項目を要求としてあげたが、その中でも以下の4点を最重要項目として交渉を行った。

- ① 雇用と就労の安定化ならびに労働環境整備
- ② 産別最低賃金の改定
- ③ 港湾労働年金制度の維持/見直し
- ④ 石綿被災対策

また、組合は賃金面では2008年と同様、月額20,000円のベースアップを要求。更に時節柄、船社ならびに荷主による荷役料金等の引き下げ要求を警戒し、春闘期間中に船社等の関係各社、団体への示威活動を行った。

## 2. 労使交渉経緯(中央団交:制度問題)

1月30日の第1回中央団交より4月2日の妥結に至るまで都合5回の団交が開催された。また、これと並行して、恒例ではあるが、労使間にて非公式な折衝も行われた。

3月24日に行われた第4回目の団交では、従来からの組合側の戦術として港荷労協と歩調を合わせる格好で、4月5日(日)の24時間ストが通告された。

上記の重要要求4項目の妥結内容は次の通り。

- ① 雇用と就労の安定化ならびに労働環境整備  
労使双方の今後の努力目標とした。
- ② 産別最低賃金の改定  
2グループに地区を分けているが、双方の月額最低賃金に1300円差があり、低い方の最低賃金を650円上げた。

- ③ 港湾労働年金制度の維持/見直し  
労使双方で今後の検討課題とした。

- ④ 石綿被災対策  
2007年の春闘で設立されたアスベスト対策基金(1億円)を2億円とする。

## 3. 労使交渉経緯(船内団交:賃金問題)

制度面同様、1月30日に第1回団交を開催。都合7回の交渉が持たれたが、3月24日に開催された第5回団交までは業側はゼロ回答を継続した。これに対し組合側は席上で平和交渉の打ち切り並びに4月5日(日)の24時間ストを通告。

3月31日に業側の要請で第6回目の団交が開催され、ここで業側は基準外として月額1000円支給の回答を行ったが、組合側は拒否。

4月2日の制度面の団交の後、第7回目の団交にて、業側は更に譲歩し、基準内で月額1,000円のアップ、基準外で月額3,000円の支給を回答し、妥結に至った。

## 4. 総括

今春闘は尾崎前日港協会長逝去後の最初の春闘となり、労使交渉にどの様な影響をきたすのか懸念されたが、ストライキ通告はあったものの無難に妥結に至り、比較的、平穏な春闘であった。

ただ、未曾有の不況の真只中、巷間では賃上げへのゼロ回答が殆どという環境下、基準外を含めると月額4,000円の賃上げを行った事は注目に値する。また、アスベスト対策基金として1億円の上乗せを行っている。

## 【参考】2009年港湾春闘団体交渉内容

**1月30日 制度面、賃金面とも第一回団交開催。**

両交渉とも要求書提出、趣旨説明にとどまる。

**2月24日 第2回中央団交および第2回船内賃金交渉**

制度面については、踏み込んだ議論なくして穏やかに散会。

賃金面については業側よりゼロ回答あり、緊迫した場面もあったが、特段の問題も無く終了。

**3月11日 第3回中央団交および第3回船内賃金交渉**

制度面については数項目につき業側より回答あるも特段の進展なく終了。

賃金面においては新たな回答無く、次回交渉を3月19日に神戸で開催する事を確認して終了。

**3月19日 第4回船内賃金交渉（神戸）**

業側は回答を留保。次回に何らかの回答をすとして、組合も受け入れた。

**3月24日 第4回中央団交および第5回船内賃金交渉**

制度面では組合より回答要請あった数項目に関し業側が回答するも組合は納得せず決裂。同時に口頭にて4月5日（日）の24時間ストの通告あり。

賃金面についても業側よりゼロ回答であったため、組合は平和交渉の打ち切り宣言ならびに、4月5日（日）の24時間ストの通告を行った。

**3月31日 第6回船内賃金交渉**

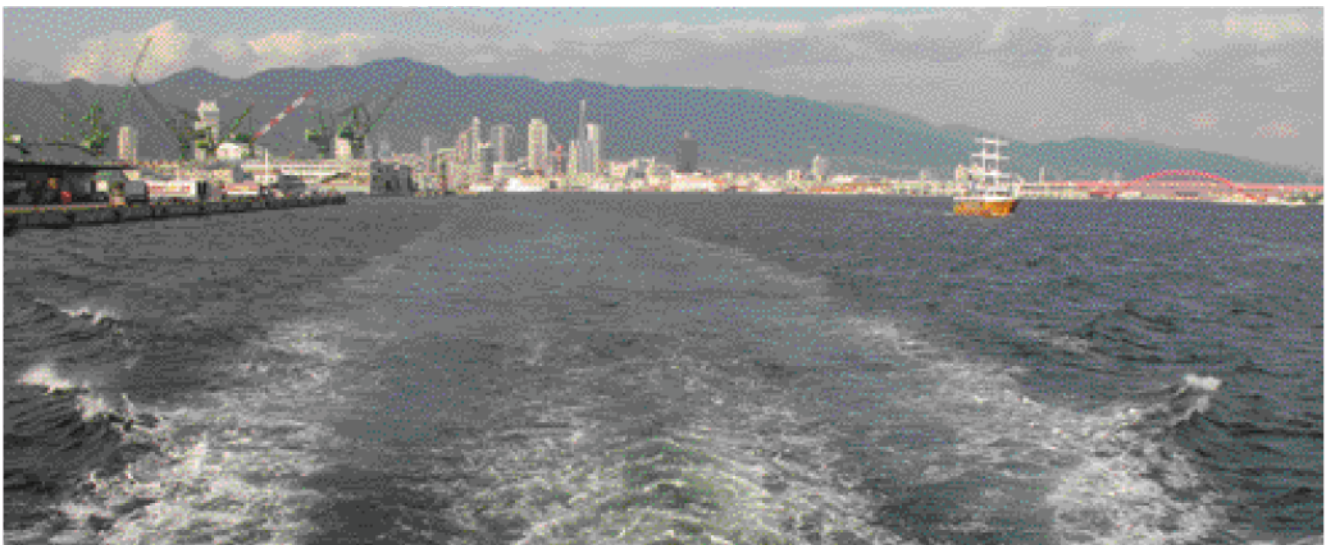
業側より基準外として月額1,000円の提示あるも組合はこれを拒否して決裂。

**4月2日 第5回中央団交および第7回船内賃金交渉**

業側より回答の提示。トップ交渉の末、最終的に妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結され、組合側はスト指令を解除。

一方船内賃金交渉にて、業側は最終回答として基準内月額1,000円+基準外月額3,000円を提示。組合側もこれを受け入れ妥結、スト指令を解除。

（企画部・港湾協議会・岡田）



# 原油タンカー"TAKAMINE"の 貨物タンクに世界の関係者集まる

## 貨物タンクの防食措置に関するワークショップ

現在、国際海事機関(IMO)では、原油タンカーの貨物タンクについて、腐食による構造強度の劣化を防止する措置を強化する審議が行われている。同審議に対し、日本は、既に日本船主が運航する原油タンカーに試験的に採用されている耐腐食性の鋼板(耐食鋼)を、防食措置の一つとするよう提案していた。

本年3月に開催されたIMO第52回設計・設備小委員会(DE52)においては、貨物タンクの防食対策として、塗装もしくは耐腐食性の材料等による措置を強化する海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正案が合意された。なお、塗装の詳細な施工手順や耐腐食性の材料の性能基準等については、2010年3月のDE53において最終化される見込みである。

このような背景の下、実際に耐食鋼を採用している原油タンカー(船名:TAKAMINE)の5年目の入渠に合わせ、貨物タンク内部を見学し性能基準策定に役立てるためのワークショップが、4月24日、日本郵船(株)の主催で世界の関係者を集めてドバイにて開催された。なお、同ワークショップには、船主、船級協会、造船業界、塗料業界、鉄鋼業界から約30名の専門家が参加した。

原油タンカーの貨物タンク底面には、原油に含まれる塩水(海水の数倍の塩分濃度)が沈殿して"ピット(孔食)"と呼ばれる腐食による窪みが発生する(【写真1】参照)。また、このピットは、2.5年で10mm以上の深さに達することもある。原油タンカー"TAKAMINE"は、全ての貨物タンク底面に、ピットの発生を抑制するために開発された耐食鋼を採用しており、今次入渠における腐食状況が注目されていた。

同ワークショップの参加者は、実際に貨物タンクの内部に入り、底面におけるピットの発生数が非常に少ないこと、および発生しているピットの深さが浅いこと等を確認した。また、発生しているピット内部の酸性度を等を確認した。また、発生しているピット内部の酸性度を実際に測定し、強酸となっていることを確認することで、耐食鋼の性能基準として耐酸性の要件が必要であるとの共通認識が得られた(【写真3】参照)。

なお、タンク見学後は、耐食鋼の性能試験を行う際の温度や、腐食状態の評価基準について活発な意見交換が行われた。

(海務部:山崎)



【写真5】"TAKAMINE"見学後



【写真3】酸性度の実測模様



【写真4】貨物タンク内部の見学の模様



【写真1】貨物タンク底面に発生するピット(通常鋼)



【写真2】腐食に関するプレゼンテーションの様様



【写真6】ランチ((財)日本海事協会提供)でも活発な意見交換が行われた



FROM >> LONDON

ロンドン便り

# Investiture

今回のロンドン便りは現地スタッフ:Captain William C. McKnight(通称Paddy) による寄稿です。Paddyは元英国海軍大佐(Captain)で、スコットランド軍管区参謀本部長を1995年に退役のち、欧州地区事務局スタッフの一員となりました。現在は業務の傍ら、エリザベス二世女王陛下のアッシャー(先導役)も務めています。今回はそれにまつわる英国の勲章授与式についての話です。原文と仮訳でお楽しみください。

**H**onours Lists are published every New Year, also on the occasion of the Sovereign's Birthday at the end of June. After every List has been processed by The Central Chancery at St James's Palace, each person honoured is allocated a date for their Investiture. Twenty-five such Investitures are held each year; one at the Palace of Holyrood House in Edinburgh and the remainder at Buckingham Palace with a few at Windsor Castle. If The Queen is unable to conduct an Investiture herself, she will be represented by The Prince of Wales or occasionally by The Princess Royal. Around 100 recipients attend each Investiture accompanied by an average number of 300-350 guests.

The Queen enters the Ballroom where Investitures are normally held, attended by two Gurkha Orderly Officers - a tradition begun in 1876 by Queen Victoria. On duty on the dais are five members of The Queen's Body Guard of the Yeomen of the Guard, which was created in 1485 by King Henry VII after his victory at the Battle of Bosworth making them the oldest Royal Body Guard in the world. Four Gentleman Ushers (G/U)'s to The Queen are on duty to help look after the recipients and their guests whilst

music is provided by an orchestra from a Band of one of the Household Divisions.

A total of 10 retired Officers comprise those appointed as G/U's to The Queen, 3 Royal Navy (of whom I am one), 4 Army and 3 Royal Air Force. Of the 4 on duty for each Investiture, each G/U has a different specific role but work as a team to ensure that the ceremony goes smoothly. All dress in their respective Service Uniform wearing an EIR armband on their right sleeve. G/U "A" stands to the left of the dais and during Investitures, his primary task is to "hold" each recipient until his or her surname is announced. Meanwhile, on the right of the dais, G/U "B" waits to assist any recipient who becomes disorientated after speaking with the Queen whilst receiving their award, which quite often happens. Meanwhile G/U "C" seats the decorated recipients amongst the Ballroom guests so that they can watch the remainder of the ceremony and G/U "D" continues to control the entrance to the door of the Ballroom, just as he has been doing for all guests.

The Queen is escorted to the dais, normally by the Lord Chamberlain, who after the National Anthem has been played, stands to Her Majesty's right and it is he who announces the name of each recipient and the achievement for which the person is being decorated. The Queen takes each Decoration in turn from a velvet cushion held by a senior member of the Royal Household, usually the Master or his Deputy then Invests the particular recipient with the Insignia of their award. Her Majesty is also attended by Her Equerry who will have reminded The Queen of each recipient as he or she approaches. Those who are to receive the Honour of Knighthood kneel on a velvet Investiture Stool to receive the Accolade, which is bestowed using the sword which King



George VI used. Most recipients are made members of one of the Orders of Chivalry and the Insignia which they receive reflects the Class to which they are appointed.

As well as these awards, recipients may attend an Investiture to receive a Decoration for Gallantry such as the Victoria Cross, the George Cross, the Conspicuous Gallantry Cross, the George Medal or The Queen's Gallantry Medal. Some recipients receive Awards such as The Queen's Police Medal, The Queen's Fire Service Medal, or the Royal Red Cross. Occasionally an Award for Gallantry may

G/U's to The Queen is to ensure that nothing happens to impair their enjoyment and in almost 10 years of conducting Investitures I have yet to encounter anyone who has not considered it truly a day to remember.

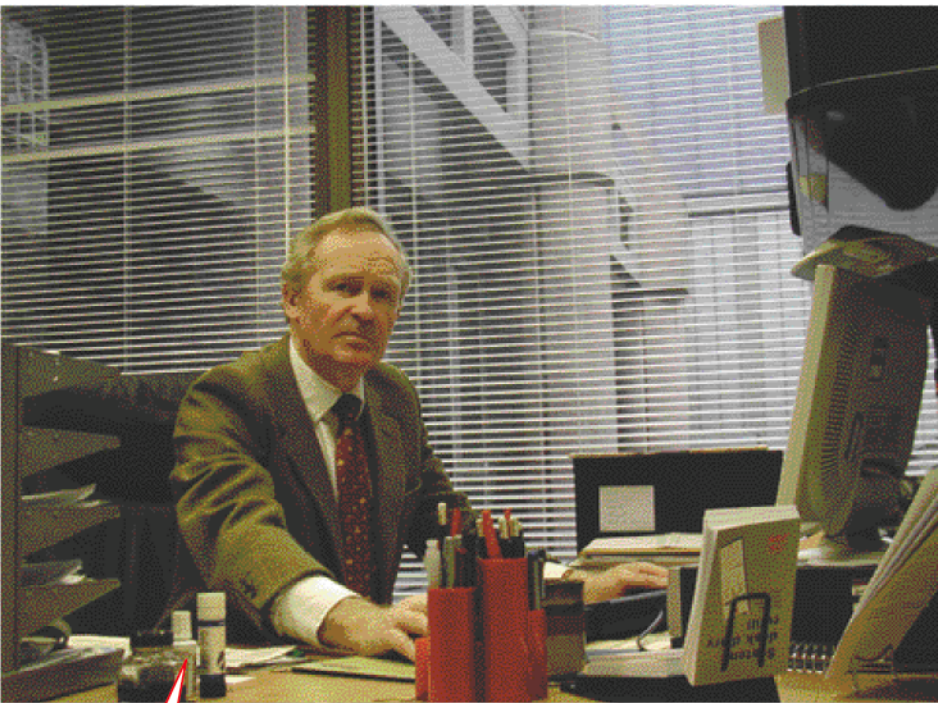
Vivat Regina!

Written by Capt. William (Paddy) C. McKnight (JSA Europe District Branch office in London, UK)

## 仮訳

### 勲章授与式

英国では毎年、年の初めとエリザベス2世女王陛下の誕生日である6月の終わりに受章者リストが発行されます。全てのリストはセントジェームス宮殿の公式文書手続を経て、受章者それぞれの授与式典日時が定められます。この授与式は年25回開催され、場所はエディンバラ(スコットランド)にあるホーリールード・ハウス宮殿で1回、ウィンザー城で数回開催されるほかはバッキンガム宮殿で行われます。もし女王陛下自身で授与式を執り行えない場合は、プリンス・オブ・ウェールズ(チャールズ皇太子)または時にはプリンセス・ロイヤル(アン王女)に代行してもらうことになります。100人前後の受章者たちが、平均300~350名のゲストに囲まれ各授与式に出席します。



オフィスにて

be made posthumously to the recipient's next of kin at a private ceremony immediately before the Investiture begins. Those who for some reason are unable to attend an Investiture will receive their Award from a Lord Lieutenant acting on behalf of The Queen or from one of Her Majesty's representatives overseas.

Investitures are always a highlight for each recipient and accompanying guests. Our job as

まず、授与式が通常開催されるボールルーム(Ballroom)に2人のGurkha Orderly Officer(グルカ将校)を伴って女王陛下が入場されます。その伝統は、1876年、ヴィクトリア女王によって始まりました。高座(女王陛下がおかけになる席)で勤務するのはYaomen of the Guard(イオマン・オブ・ザ・ガード:衛兵)の5名からなる女王陛下のボディガードです。Yaomen of the Guardは1485年、ヘンリー7世がボスワースの戦いに勝利した後、世界最古の王室ボディガードとして彼により創設されました。女王陛下の4

人の男性 Usher(先導役:G/U)の役目は、近衛師団音楽隊出身のオーケストラによって音楽が奏でられる中、受章者や式典のゲストのお世話を支援することです。

女王陛下の先導役として全部で10人の退役軍人が任命されており、3人が海軍(私もその1人)、4人が陸軍、3人が空軍出身者です。各授与式において、そのうちの4名が勤務します。各先導役は、異なった特定の役割を担い、同時にチームとして儀式が滞りなく進められるようにしなければなりません。全員、右腕に女王陛下の腕章を着用した通常軍服を身にまといます。先導役Aは高座の左側に立ち、式典の最中の主要業務は受章者の名前が呼ばれるまで各受章者を「とどめて」おくことです。その間、高座の右側では、先導役Bが、受章者が勲章を受け取り、女王陛下のお言葉をいただいて呆然としているのを助けるために待機しています。このようなことはかなり頻繁に起きます。そうしている間、先導役Cは、会場のゲストの中に座って、儀式が終了するまで受章者を警備しており、先導役Dは、全てのゲストのお世話をすると同時に、会場のドアの入口を管理しています。

女王陛下は国歌の演奏ののち、通常 Lord Chamberlain(式部長官)によって高座にエスコートされます。長官は女王陛下の右側に立ち、各受章者の名前とその人物が受章することになった業績を読み上げます。女王は王室一家のシニアメンバー、通常は王室管理人(Master)もしくは彼の代理が持つベルベットのクッションから順番に各勲章を手に取り、記章とともに受章者に授与なされます。女王陛下はまた、彼女の侍従に付き添われており、侍従は受章者に女王陛下が歩み寄る際のガイドをします。ナイトの称号を授与される人々はベルベットの授与台に跪き、キング・ジョージ6世が使用した剣を使って授けられます。受章者の大半はナイトの勲位を得てその一員となり、任命された階級を反映した記章を受け取ります。

これらの表彰と同様に、受章者たちは the Victoria Cross(ビクトリア十字勲章)、the George Cross(ジョージ十字勲章)、the Conspicuous Gallantry Cross(武勇勲章)、the George Medal(ジョージ勲章)もしくは the Queen's Gallantry Medal(女王武勇勲章)といった、武勇勲章を受け取る授与式に出席することもあり

ます。The Queen's Police Medal(女王の警護勲章)、The Queen's Fire Service Medal(女王の消防勲章)、the Royal Red Cross(赤十字勲章)のような勲章を受ける受章者もいます。時には、武勇章が死後に贈られ、授与式が始まる直前に私的儀式として、その最近親者に与えられることもあります。なんらかの理由で授与式に出席できない人たちは、女王陛下の代わりに務めるLord Lieutenant(地方長官)や女王陛下の海外の代理人から授与されます。

授与式は常に各受章者と同席するゲストの晴れの舞台です。女王陛下の先導役としての私たちの仕事は、彼等のせっかくの喜びを台無しにしないよう務める事であり、私はほぼ10年間この授与式に携わっていますが、受章者の誰しもがこの授与式を「生涯忘れえぬ日」と心に刻み付けています。

ヴィヴァット レジーナ(女王陛下万歳)!

(Capt. William C. McKnight:欧州地区事務局勤務)



HMS Brave(英国海軍フリゲート艦:Paddyが艦長として最後に指揮を執った船)とともに



# 海運日誌

April 2009



4月1日

ASF船舶保険・法務委員会 (SILC) 第14回中間会合が香港にて開催された。  
(P.10海運ニュース参照)

4月13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2回会合が開催された。

4月20日~24日

IMO第17回旗国小委員会 (FSI) がロンドンにて開催された。



4月21日

衆議院海賊対処・テロ防止特別委員会が開催され、前川当協会会長や藤澤全日海組合長をはじめとする海運業界関係者が参考人として意見陳述や質疑応答を行った。



# 船協だより

## 公布法令(4月)

府

船主相互保険組合法施行規則等の一部を改正する内閣府令  
(内閣府第22号、平成21年4月1日公布、施行)

政

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令(政令第119号、平成21年4月8日公布、平成21年5月1日施行)

## 国際会議の予定(6月)

会議名：**国際油濁補償基金  
(IOPCF)**

日程：6月15日～19日

場所：ロンドン



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	83	▲ 49.4	▲ 43.0
3	4,184	4,173	10	▲ 45.5	▲ 36.6

(注)① 財務省貿易統計による。

## 2 対米ドル相場推移 (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
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
4	99.00	96.00	100.80



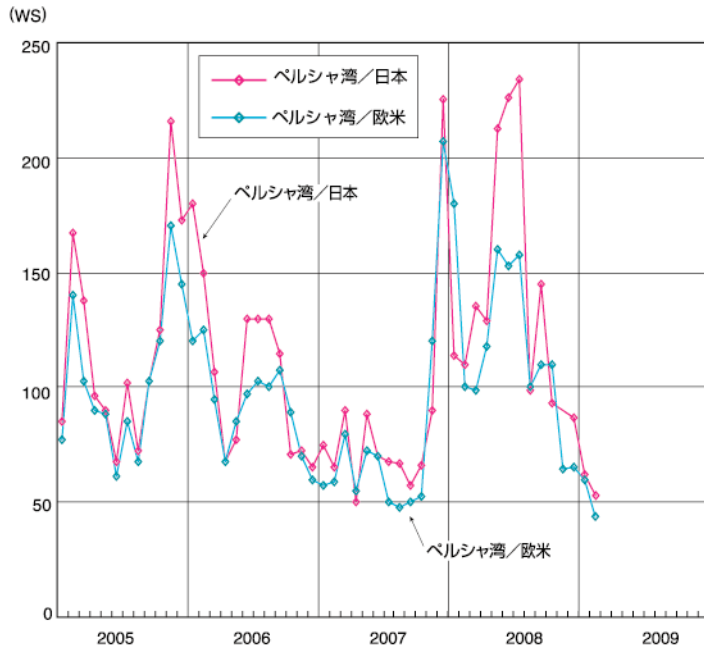
## 3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

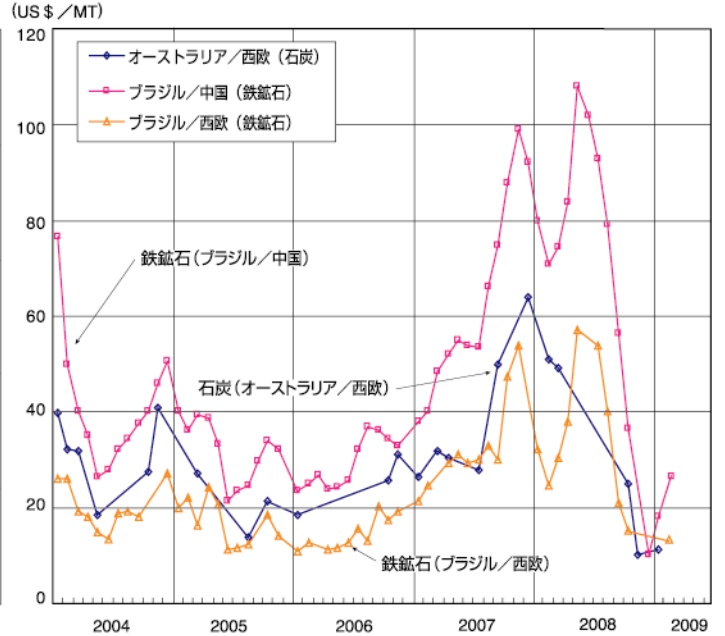
区分 年次	合計	航 海 用 船 (品目別内訳)									定期用船	
		連続航海	シングル航海	石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	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
4	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332

(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					
	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)

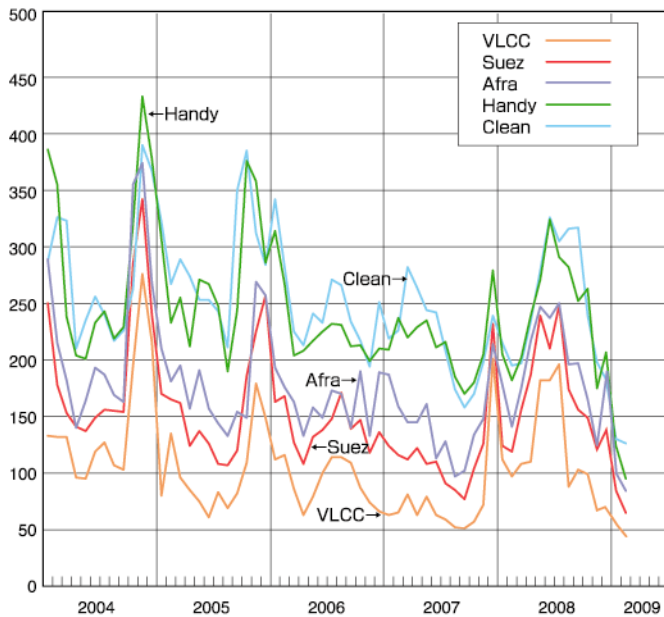
(単位：ドル/トン)

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						

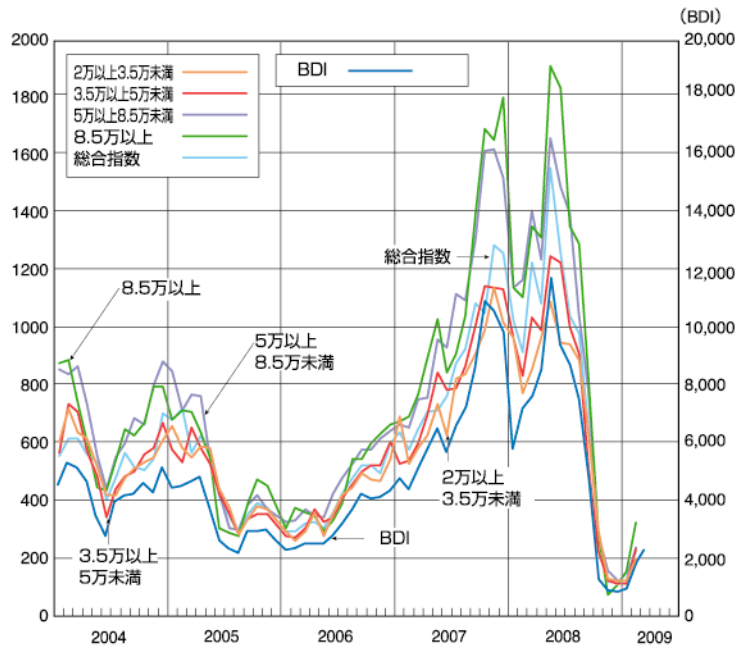
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



## 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	44	65	84	95	126
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

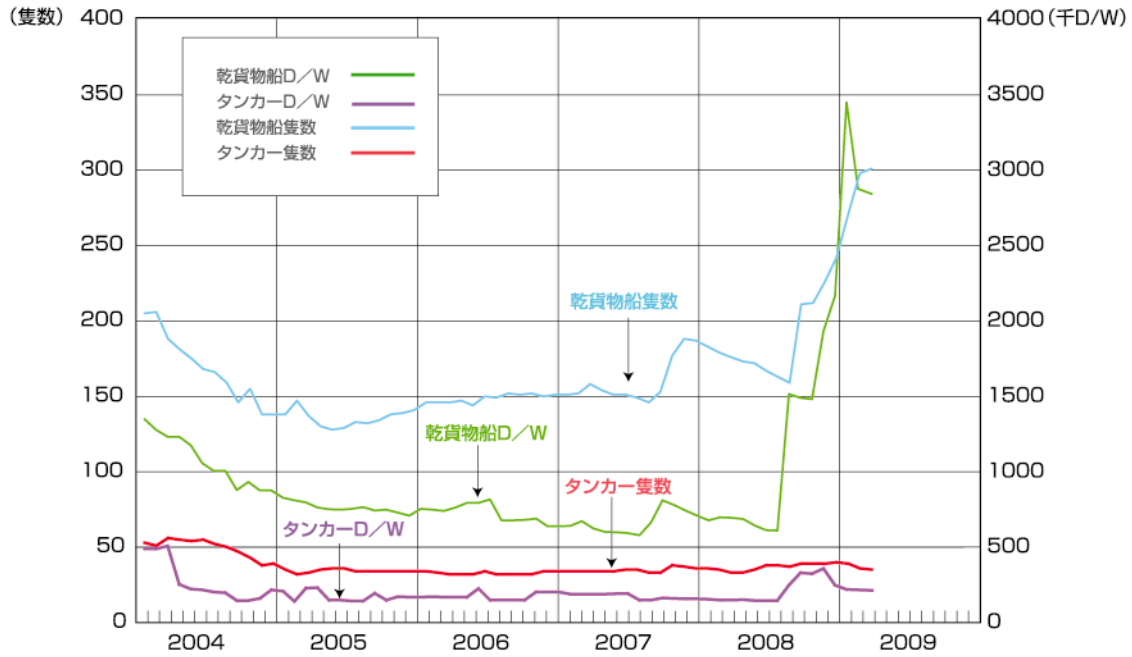
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619							2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	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

小職は、2008年4月から2009年3月までの約11か月間、シンガポールに滞在いたしました。目的は東京からシンガポール現地法人へのオフショア船営業部門の業務移管および業務執行体制の確立、そしてオフショア船部門の営業拠点としてのシンガポール事務所の地歩確立でした。短期間ではありましたが、新たな業務に挑戦し、立上げ業務に関わることが出来たのは、非常にやりがいがあり、時間が経つのも忘れてしまう程でした。楽しみにしていた「南十字星」を満天の夜空に仰ぎ見ることは(夜のお付き合いに忙しく、はたまた街の灯りが強すぎたせいなのか)、ついぞ叶わなかったであります。小職のシンガポールにおける印象を**2つのキーワード**に、彼の地での生活体験談を披露します。

**CLEAN:**シンガポールは、国を挙げて環境美化に努めており、ゴミ回収車が毎朝各地域を回る。そしてゴミの分別も必要としない。アパートの各部屋にダストチュートが設置されているので、ゴミ箱を各部屋に設置する必要がなく便利だった。一方で、小さな食堂の集まるホーカーセンターや雑居ビルのトイレが汚い印象の所があり、小職の子供たちは街中でトイレに行くことを嫌がることがあった。どうしてトイレの床が水浸しなのか、大便器の脇に水の出るホースが設置されているの

か、当初は理由がとんと分からなかったが、聞くところによると、印度系・マレー系の人たちの中には、お尻を紙で拭かず、代わりにホースの水できれいに毎回洗う習慣があるとのこと。そんな彼らの服装は、上はTシャツ1枚に、下は長い腰巻きひとつで素足またはサンダル、当然腰巻きのなかにはパンツなんぞは穿いておらず、濡れたままでも外気温でそのうち乾く、なるほど彼らなりの合理的な理由によるものかと妙に納得し、清潔感も地域によって差があることをつくづく実感するのであった。

**SAFETY:**シンガポールの治安はとても良く、市民は安心して暮らせる。平日のアフター5や週末になると、市民は繁華街に繰り出しそれぞれの時間を楽しんでいる。また、週末は朝方まで賑やかで、不夜城の如くだ。治安がいいことと、南国の気候や人柄がそうさせるのか、現地の人達の立ち振る舞いは、とてもゆとりがあり、あくせくすることもない様子。特に子供たちに対してはとても親切だ。週末に街中を散歩していると、道行く人達が気さくに子供たちに話しかけてくることに、小職の妻はいたく感心していた。

三光汽船株式会社 社長室 経営企画課長 後藤 安直

## 編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	裏 啓史
飯野海運	総務グループ 広報・IR室	伊藤 夏彦
川崎近海汽船	総務部 課長代理	雨宮 一弘
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



これを書いているのは4月中旬です。先日のTVで、外食産業で一人勝ちしているトップ企業の社長の口から「価値の創造」という言葉が出てきました。その際ふと、25年程前に当時業界最大手のファミレスでバイトをするときに見せられた研修ビデオでも、社長が「価値ある豊かさの創造」と強調していたのを思い出しました。学生であった当時は意味を考えあぐねて頭を熱くした覚えがあります。そんなことが心の隅にあって、最近どこかの本に目を通していて、またこの言葉が目にとまりました。最近、この言葉に度々出くわすのは何かのシグナル? でしょうか…。機関誌「せんきょう」も海運(会員会社)の価値の創造に貢献できればと思います。(た)

### せんきょう 5月号 No.586 (Vol.50 No.2)

発行:平成21年5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。)

## 今月の表紙 富士山とRORO船

巻頭言から、日本の海を航行するRORO船(貨物トラックが直接乗降できる船)をイメージしました。イラストの背景は浮世絵の北斎をヒントに、富士山と松をアレンジしてみました。

