

せんきょう

2009
6
No.587

巻 頭 言

中本 光夫
日本船主協会 理事長

『海賊問題
の視点』



海運ニュース

国際会議関係

1. シップリサイクル新条約が採択される
2. 当協会 諸岡正道欧州地区代表がICS副会長に選出
3. インド船主協会のASF加入を正式承認

内外ニュース関係

1. P-3C哨戒機、ソマリア沖へ出発

Contents

巻頭言.....1

『海賊問題の視点』

日本船主協会 理事長 / 中本 光夫

海運ニュース 2



国際会議レポート

1. シップリサイクル新条約が採択される
「安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルに関する国際会議」の様相
2. 当協会 諸岡正道欧州地区代表がICS副会長に選出
ICS/ISF 2009年年次総会の様相
3. インド船主協会のASF加入を正式承認
第18回アジア船主フォーラム総会が台湾・台南市で開催

海運ニュース.....10



内外ニュース

1. P-3C哨戒機、ソマリア沖へ出発
海賊対処のための第2陣、厚木基地で出国行事



囲み記事12

『地球温暖化防止』をテーマにセミナーを開催

第7回環境セミナーの様相

当協会 栗林内航部会長、公共性の高い輸送機関である長距離フェリー、RORO船等航路への継続的支援を訴える

函館開港150周年記念 海事振興連盟 第7回タウンミーティングの様相

『海の子どもフェスタ』にPR資料提供

今治海事展 (BARI-SHIP) 開催



船の紹介 **その15** チップ専用船18

OCEAN PEGASUS / 八馬汽船株式会社

ロンドン便り FROM **ロンドン** LONDON20

JSA Tokyo (JSA東京事務局) Ms. Emily Metens
(欧州地区事務局勤務)

海運日誌 (5月)23

船協だより24

海運統計25

編集雑感29

編集後記29

読者コーナー
もあります！

『海賊問題の視点』

日本船主協会 理事長 / 中本 光夫



海上自衛艦2隻の呉基地からの出航を見送りながら、本当に有難うと思った。

3月末からはアデン湾を通航するわが国の船舶の警護も開始され、自国の艦船に守られる乗組員の安心感は如何ばかりであろうか。自衛艦の出動以来、その警護活動のもとでの通航が混乱なく続けられている。海賊を恐れて、ケープ廻りに迂回することも少なくなり、また輸送契約を断っていた船もアデン湾航路に戻っていると聞く。海賊新法も成立が見えてきた。ただ、この一連の動きの中で、いくつか看過できない議論もある。

一つは、そんな危険なところには行くな、近づくな、遠回りしても大したコスト増にはならないとの意見だ。ケープ回りにすれば、距離にして6500キロ、6~10日余計に輸送日数がかかり、スエズ運河の通航料を除いても、船社のコスト増は明らかだ。また荷主ひいては国民経済に時間的なロスとそれに伴う在庫の積み増しなど多大な経済的な損失をもたらす。アデン湾の年間通航船舶2万隻のうち約2000隻は日本商船隊の船。同湾を通航して行われる日欧間の貿易は、我が国にとってアジア域内を除けば日米間の貿易に次ぐ極めて重要な位置を占める。その要路で、しかもどの国の領海にも属さない公海上で、重武装した身代金目当ての誘拐集団が出没するからといって避けて通ることで良いのか。公海上で自国籍船、自国民、自国の貨物を守ることはそれぞれの国の責任である。

2つめは、日本商船隊は便宜置籍船と外国人船員でその大半が構成され、日本離れをしているの

に今さら守ってもらうのかとの意見。これに対しては、便宜置籍船も含めて我が国商船隊が挙げた収益全部に本社課税として税金がかかっており、2007年だけでも約2000億円の法人税を払っている事実があるが、それよりもなによりも、わが国が貿易立国であり、わが国商船隊はその輸入の65%、輸出の38%の貨物輸送を担い、わが国の国民生活に不可欠の資源エネルギーの輸入や自動車、鉄鋼、電器、石油化学等の産業の発展に専用船の開発等を通じて大きく貢献しているのである。

今回の世界的な経済不振の中で、わが国経済が米国、欧州、中国の経済情勢に如何に影響をうけるか改めて思い知らされているが、貿易立国、海洋立国、海事立国の日本がその強みを発揮できる道を生かし、さらに発展していくにはソマリア沖の海賊問題は避けて通れない問題である。



1 シップリサイクル新条約が採択される

「安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルに関する国際会議」の様相

国際海事機関(IMO)では、2005年11月開催の第24回総会以降、船舶のリサイクルにおける環境汚染や労働災害を防ぐ観点から、新たな条約を策定するべく作業が行われてきた。

その結果、2009年5月11日～15日、香港において65の国および地域、11の機関が参加して外交会議が開催され、「2009年の安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルのための香港条約」(以下、シップリサイクル条約)が採択された。わが国からは、春田謙国土交通事務次官を首席代表とする代表団が派遣された。

1. 主な審議事項と結果

同会議では、条約の採択に先立ち、発効要件等、残された課題の審議が行われ、概要以下の結果となった。

① 発効要件

本条約は、次の要件を満たした日の24ヵ月後に効力を生じることとなった。

- ① 15カ国以上が締結し
- ② それらの国の商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の40%以上となり、かつ
- ③ それらの国の直近10年における最大の年間解撤量の合計が、それらの国の商船船腹量合計の3%以上となる国が締結

② シップリサイクル計画(SRP)承認プロセス

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、SRPの承認方法については、リサイクル国による事前承認を原則(=エクスプリシット方式)とするが、14日以内にリサイクル国からの文書による反対の表明が無い場合、SRPは承認されたものとみなす(=タシット方式)こととなった。

今回の会議では、同承認方法の詳細について次のとおりとすることとなった。

- リサイクル国政府は、SRPを受領後3労働日以内に「受領証(receipt)」をリサイクル施設、船主、旗国に送付する。
- リサイクル政府は、エクスプリシット方式でSRPを承認する場合は、リサイクル施設、船主、旗国に

その決定を書面で通知する。

- リサイクル国政府は、タシット方式でSRPを承認する場合は、上記「受領証」に(タシットの期限を示す)14日間の最終日を記載する。

③ リサイクル施設到着前のタンカーの状態

インドより、リサイクル施設の安全と汚染防止のため、タンカーはリサイクル施設到着前に、オイルタンク、汚水タンク、カーゴパイプをクリーンな状態にしなければならないとする規定を盛り込む提案がなされた。

審議の結果、次のとおりの規定とすることとなった。

- タンカーの場合は、カーゴタンクおよびボンブルームを"safe-for-entry"または "safe-for-hot work"の状態(もしくは、リサイクル国の国内法に従って、その両方の状態)でリサイクル施設に到着しなければならない。

2. シップリサイクル条約の骨子

① 適用船舶

- 国際総トン数500トン以上の船舶。ただし、その寿命の間に旗国の主権または管轄下にある水域内のみを航行する船舶、および艦船等の非商業船舶は適用除外。
- 締約国は、非締約国を旗国とする船舶が有利な取り扱いを受けることが無いよう、必要に応じて条約要件を適用する。

(注)わが国の内航船については、海外転売の際には本条約の対象となることに留意する必要がある。

㊦ 船舶に関する要件

- アスベスト、PCB、オゾン層破壊物質などを含む設備等の新規搭載の禁止。
- 船舶に存在する有害物質の種別、所在及び概算量を記した一覧表(=インベントリ)の作成と備え置き。
- 旗国の主管庁または承認機関による定期的な検査、証書の発給。

㊦ リサイクル施設に関する要件

- リサイクル国によるリサイクル施設の検査と承認
- 労働安全の確保
- 有害物質の適正な処理・処分
- リサイクル計画(SRP)の作成

㊦ シップリサイクル時の手順

- ① 船主がインベントリを最終化するとともに、リサイクル施設がSRPを作成し、リサイクル国による承認を受ける。
- ② 旗国または承認機関が最終検査(インベントリと船舶の状態の一致、および承認されたSRPの確認)を行い、国際リサイクル準備証書を発給する。
- ③ リサイクル実施後、リサイクル施設は旗国およびリサイクル国にリサイクルの完了を通知する。



条約に署名する春田国土交通事務次官

3. 今後の課題

本シップリサイクル条約の採択により、シップリサイクルに伴う環境汚染や労働災害に関する問題の解決に向けて一歩前進するとともに、わが国においてはリサイクル船舶をバーゼル条約(有害廃棄物の国境を越える移動を規制する条約)の対象から除外できる可能性が高まったといえる。

一方で、インベントリ作成の詳細を示す「船舶に存在する有害物質の一覧表を作成するためのガイドライン」をはじめとする各種ガイドラインが、2009年7月13日～17日開催のMEPC59で審議が行われるなど残された課題もあるため、引き続きわが国の意見反映に努める必要がある。

また、条約は早ければ2012年にも発効すると予想されており、発効後5年以内に現存船にインベントリの備え付けが義務付けられていることから、インベントリの円滑な作成体制の整備に向け、関係者による協議・連携が不可欠となるほか、条約批准のための国内法の整備など国内的な対応が急がれる。

(企画部:小松)



会議の様様

2 当協会 諸岡正道欧州地区代表が ICS副会長に選出

ICS/ISF 2009年年次総会の模様

2009年5月18日から20日、ICS*1とISF*2の合同年次総会がロンドンで開催され、40カ国の船主協会の代表が参加した。当協会からは、当協会のICS代表である諸岡正道欧州地区代表(日本郵船(株)取締役・専務経営委員/NYK GROUP EUROPE LTD.社長)と、園田裕一常務理事が出席した。



諸岡正道 欧州地区代表

会合では、役員選出が行なわれ、2007年よりICSにおける当協会代表で、ICS Executive Committeeメンバーである諸岡代表(写真)がICS副会長に就任した(同副会長職の任期は1年で、通常2期2年で交代)。その他、Trygve Seglem氏(ノルウェー)が同副会長に再選され、Dirk Fry氏(キプロス)とCarlos Salinas氏(フィリピン)がISF副会長に選出された。

* 当協会からのICS副会長就任は、これまで守谷兼義氏(1983-1985)、菅原明氏(1990-1992)および山口嗣二氏(1997-1999)(いずれも日本郵船)が就任しており、今般の諸岡代表の同副会長就任は当協会から4人目となる。

また、同会合はICS・ISFの過去1年間の活動を総括するとともに、世界海運界が直面している諸問題について活発な議論を行った。

主要議題

① 国際海運からのCO₂排出削減

2009年12月に開催予定の気候変動枠組条約(UNFCCC)

会議での検討に向け、各国政府が国際海運からのCO₂排出削減案をIMOの場でとりまとめることをICSとして支援していく、とのコミットメントを再確認した。

② 海賊

各国政府に対し、アデン湾およびインド洋を航行する商船への海軍護衛を拡充するよう要請した。

③ 国際物品輸送契約に関する条約(ロッテルダム・ルール)

各国政府による同条約批准を促すICSのキャンペーン活動を支持した。

(企画部:園田)

*1

ICS:International Chamber of Shipping
(国際海運会議所)



国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年設立。本部はロンドン。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、海運政策、情報システム等について検討を行い、IMO等において海運業界を代表する国際組織として活動している。

*2

ISF:International Shipping Federation
(国際海運連盟)



国際海運連盟。各国船主協会を会員として1909年設立。本部はロンドン。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般について検討を行い、ILO等において、使用者を代表する国際組織として活動している。

3 インド船主協会のASF加入を正式承認

第18回アジア船主フォーラム総会が台湾・台南市で開催

第18回アジア船主フォーラム(ASF)総会が、2009年5月26日に台湾船主協会の主催により、台湾の台南市で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協(日本、韓国、中国、台湾、香港、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)、豪州)から118名の代表が出席。当協会からは前川会長、宮原・芦田・松山・飯塚各副会長(当時)を含む15名が参加した。([資料1]参照)

ASFは、1992年に第1回総会を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順

で毎年議長を回り持ちしながら総会を開催しており、毎年の年次総会の間に5つの常任委員会(SHIPPING・



全体会合

エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険・法務)が夫々中間会合を開催している。

第18回ASF総会では、まず各常任委員会が個別会合を開催し、全体会合で各委員長が報告する内容の最終確認等を行なった。

全体会合では、冒頭Arnold Wang台湾船主協会会長(第18回ASF総会議長)、台湾交通部およびWang Cheng ASF事務局長による挨拶が行なわれ、その後、5つの常任委員会の各委員長から1年間の主な活動報告があり、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行なわれた。同会合終了後、共同声明の採択会議で、プレスリリース(共同声明のエッセンスを抜粋したもの)と共同声明(【資料2】参照)を採択。同声明の前文において、インド船主協会のASF加入について歓迎の意を表明するとともに、ASFは、世界の海運業

界に影響を及ぼす諸問題について、アジア船社が自らの意見を調和させ、かつ合意に基づいてより一層表明していかなければならない、との決意を再確認した。

その後、国際海運団体(BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO)で構成するラウンド・テーブルが、環境問題、シップリサイクリングおよび海賊問題に関するプレゼンテーションを行い、ASF側出席者との意見交換を行なった。

次回第19回総会は、2010年5月に香港船主協会の主催で香港で開催される予定である。

(企画部:水島)

【資料1】

氏名	役職名(船協/会社)
前川 弘幸	日本船主協会 会長 (川崎汽船 社長)
宮原 耕治	日本船主協会 副会長 (日本郵船 会長)
芦田 昭充	日本船主協会 副会長 (商船三井 社長)
松山 行宏	日本船主協会 副会長 (新日本石油タンカー 社長)
飯塚 孜	日本船主協会 副会長
佐々木 真己	日本船主協会 海上安全委員会副委員長 (川崎汽船 常務執行役員)
高橋 秀幸	日本船主協会 国際幹事会幹事 (新日本石油タンカー 取締役経営管理本部長)
池田 潤一郎	商船三井 執行役員
中本 光夫	日本船主協会 理事長
新井 真	日本船主協会 会長秘書 (川崎汽船 経営企画グループ長補佐)
榎戸 純	日本郵船 企画グループ
半田 収	日本船主協会 常務理事
園田 裕一	日本船主協会 常務理事・企画部長
吉田 秀一郎	日本船主協会 海務部労政担当リーダー
水島 大二郎	日本船主協会 企画部

【資料2】

第18回アジア船主フォーラム プレスリリース アジア船主フォーラム、インド船主協会の加入を歓迎

2009年5月26日

アジア船主フォーラム(ASF)は、本日台南で開催された第18回総会において、インド船主協会をASFの新メンバーとして歓迎した。これにより、ASFメンバーは、豪州(ASA)、中国(CSA)、台湾(NACS)、香港(HKSOA)、インド(INSA)、日本(JSA)、韓国(KSA)、アセアン(アセアン船主協会連合(FASA):インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成)の8船協となる。

世界規模の経済混乱により海運市況が劇的に下落し、この結果、船舶の市場からの撤退あるいは係船を背景に、船員の雇用が益々困難となっている。ASFは、雇用の維持という利益を認識し、それ故に、船員の労働条件は、船員が居住する国または地域の経済水準に合致すべきと考えらるものである。ASFメンバーは、現下の市況にも拘わらず、可能な限り、船員の募集と訓練についての前向きな活動を維持していくことに合意した。

ASFは会合中、パナマ運河当局(ACP)が、2009年4月30日、現在の経済危機を踏まえ、同運河通航料の短期値下げを発表したことに留意した。同値下げの有効期間が9月30日で終了することから、ASFはACPに対し、長期間に渡る効果的な値下げを実施するよう要請するものである。

ASFは、国際連合およびアデン湾および周辺海域に海・空軍を派遣している全ての政府に対し、強い感謝の意を

表明する一方、当該海域での海賊の脅威について、引き続きの懸念を述べるものである。ハイジャックされた船舶に乗組む船員およびその家族が被る潜在的なトラウマは、ASFにとって深く懸念されるものである。ASFは、全てのアジア船主に対し、関係当局が発出する勧告を遵守し、海運団体が発行する実務行動指針(BMP)を採用し実行するよう要請する。

ASFは、本問題の長期的解決策は、ソマリアにおける海賊の根本的原因に焦点を当てて取り組むとともに、「マラッカ海峡」方式のような沿岸国による多国間協力の形成を促進することにより、達成され得ると考えるものである。

ASFは、海運業界によって採用される対策が、温室効果ガスの全排出量の効果的かつ実質的な削減につながるものでなければならない点に合意した。これは、速度管理や技術的手法の開発と採用などのエネルギー効率方策を通じた、船舶の燃費効率の改善によってのみ実現が可能である。「キャップ・アンド・トレード」制度の導入は、

現実的に適用が難しく、企業に不合理な経済的負担を課すとともに海上輸送活動を抑制する結果になる恐れがある。

ASFはまた、海難事故に巻き込まれた船員が犯罪者扱いされていること、ならびにこうした船員の責任が刑事罰上の過失の度合いではなく事故の重大性により決定されていること、について議論した。この問題は、当然ながら、船員の募集と職業定着に強い影響を及ぼすものである。

ASFはさらに、5月11日から15日まで香港で開催された、「安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルのための国際条約に関する外交会議」について議論し、同新条約の早期発効への支持を表明した。

以上

《問合せ先》

ASF事務局長 Mr Wang Cheng

電話：+65-63254737

Eメール：information@asf.com.sg



注：

アジア船主フォーラム (ASF) は、豪州・中国・台湾・香港・インド・日本・韓国の船主協会、及びアセアン諸国の海運団体が構成されるアセアン船主協会連合から成る任意組織である。ASFの目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF年次総会の間には、5つの常任委員会(SHIPPING・エコノミクス・レビュー、船員、シップ・リサイクリング、航行安全および環境、船舶保険・法務委員会)により継続した対応が行なわれている。ASFの船主および船舶管理者は、世界商船船腹の50%近くを支配・運航していると推定されている。

第18回アジア船主フォーラム 共同声明

2009年5月26日

第18回アジア船主フォーラム(ASF)は、2009年5月25日～27日、台湾の台南市で開催された。会合には、豪州(ASA)、中国(CSA)、台湾(NACS)、香港(HKSOA)、インド(INSA)、日本(JSA)、韓国(KSA)、アセアン(アセアン船主協会連合(FASA))：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成)の各船主協会代表118名が出席した。台湾船主協会の会長であるArnold Wang氏が会合の議長を務めた。同会合終了後に、ラウンドテーブルを構成する国際海運団体(ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO)代表者とのセミナーが開催された。

第18回ASFは、インド船主協会(INSA)のASF新メンバーとしての加入を心から歓迎する。INSAは80年前に設立され、現在メンバー数は36社、登録船腹量は計9.02百万G/Tに達しており、これはインド船腹量総計の90%に相当する。INSAの加入により、ASFは、今や世界船腹量の50%近くを代表することとなり、ASFの歴史において新たな節目を迎えることとなった。

ASFは、世界の海運業界に影響を及ぼす諸問題について、アジア船主が自らの意見を調和させ、かつ合意に基づいてより一層表明していかなければならない、との強い決意を再確認した。

ASFは、パナマ運河庁(ACP)が現在の経済危機を踏まえ、09年4月30日に同運河通航料の短期値下げを発表したことに留意した。しかしながら、同値下げの有効期

間が2009年6月1日から同年9月30日までの間に限られているため、ASFはACPに対し、長期間に渡るより効果的な値下げを実施するよう要請することに合意した。

ASFは5つの常任委員会を通じ、先取りのかつ効果的な方法で、海運業界の主要案件に引き続き対応しており、総会で強調された重要案件に関する各委員会の見解と活動の概要は以下の通りである。

○ シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

ASFは、第21回SERC中間会合が2008年12月10日に東京で開催されたことに留意した。同委員会委員長である芦田昭充氏は、その報告の中で以下の点を強調した。

世界経済

ASFは、金融危機が世界的に広がり、アジアの海運業界が極めて困難な経済環境にあることに留意した。出席者は、危機が自らのビジネス・モデルを包括的に見直す好機になり得るという事実に鑑み、この危機の根本的な意味合いを冷静に熟考するよう求められた。

ドライバルク/タンカー部門

2009年のドライバルク市況は、先進国向け荷動きの回復が遅れていることや新造船竣工が同年下半期に集中していることから、厳しい情勢の中で推移していくであろうことに留意した。一方、新造船の解約件数が1000隻に達し得るとの東京会合での予想が今や現実になりつつあり、また、2008年9月以降の500隻以上の活発な解撤によって、今後のドライバルク市況が活気付けられるものと認識された。タンカー部門については、100隻以上のシングルハルトンカーが2009年から2010年末までに市場から撤退する一方、2009年だけでも新たに60隻以上のVLCCが竣工することが予想される。我々は、船腹過剰である現在のタンカー市況が当分の間続くとの懸念を共有した。

定期船部門

金融危機による"TSUNAMI"の衝撃的な影響が、太平洋およびアジア域内トレードに明らかに及んでおり、アジア定航船社のCEOは、上記航路における持続可能な定航ビジネスの運営を確保するため、現状に合理的かつ忍耐強く対処し、顧客に対し、船社が直面している困難な状況を十分に知らせることが要請された。

定期船海運に対する独禁法適用除外制度

ASFは、独禁法適用除外制度が健全な海運業界にとっ

て不可欠であるというASFの長年の立場を再確認した。2008年10月に公表されたEUコンソーシア規則については、コンソーシア制度の利点と役割への更なる理解を深めるため、引き続き関係者と連携していくことで合意した。

SERC委員長

ASFは、芦田昭充氏が2005年から務めてきたSERC委員長職を工藤泰三氏(日本船主協会常任理事・日本郵船社長)が引き継ぐことを承認した。ASFは、SERC委員長としての芦田氏の尽力に対し感謝の意を表した。

○ シップ・リサイクル委員会 (SRC)

ASFは、SRCの第12回中間会合が2009年3月30日に台北で開催されたことに留意した。本委員会の委員長であるArnold Wang氏は、委員長報告で次の事項について強調した。

安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルに関する国際条約

ASFは、IMO海洋環境保護委員会 (MEPC) で作成された「安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルに関する国際条約案」の最近の検討状況について議論を行った。ASFは、条約草案を2008年10月開催のMEPC58が承認し、2009年5月11日から15日にかけて香港で開催された外交会議で採択されたことに留意した。ASFは同条約を支持するとともに、IMO加盟国に対し、条約に適合したシップリサイクル施設の能力が早期に利用可能となることを確保するために、可及的速やかに同条約を批准するよう要請する。この点においてASFは、すべての関係者に対し、(条約体制への)移行段階に、リサイクル・キャパシティの向上と条約体制への準備を進めるよう促すものである。

環境問題について懸念

世界経済の悪化に伴い、世界の海上荷動き量が大幅に減少した。これに関連し、船主は老朽かつ非効率な船舶をリサイクル処分する必要に迫られている。ASFは、近い将来、環境上適正な施設でシップリサイクルを実施する能力が潜在的に不足する懸念があることに留意し、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ASFは、余剰となった造船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検討を促すものである。

ISO 30000シリーズ

ASFは、主としてリサイクル施設の管理、運用、監査、第三者認証を扱う国際規格ISO 30000シリーズに関するISOの活動が、新条約案およびその関連ガイドラインの策定に関する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。ASFは、MEPC58において、ISO 30000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多数の国が表明したことに留意した。それ故ASFは、シップリサイクルの効率的な運用を促進するため、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ている。

最後に、より安全かつ環境上適正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、国際海運業界の主要な関係者であるアジア船主は、引き続き議論していくことを確認した。

○ 船員委員会 (SC)

ASFは、SCの第14回中間会合が2008年11月21日、クアラルンプールで開催されたことに留意した。同委員会の議長であるLi Shanmin氏が、この1年間の活動報告を行った。

アデン湾における海賊行為

ASFはSCとともに、アデン湾を通航する船舶に乗組む船員の安全性に深刻な脅威を呈する同地域における船舶への襲撃について、重大な懸念を表明するものである。攻撃は依然として継続しており、時折、護衛艦から見渡せる場所でも発生している。ASFは、同海域を通航しハイジャックされた船舶の船員が被る潜在的な精神的外傷(トラウマ)およびその家族が抱く不安について、深い懸念を表明する。

ASFは、国際連合とIMOにおいて、IMOの海賊対策の一環として、海賊行為および海上武装強盗を防止・処罰することを目的とした既存の国内法を見直す動きがあることに、謹んで留意するものである。さらにASFは、海賊および攻撃事件から生じる人的要因問題に関する実務行動指針を策定した業界団体のイニシアチブを支持する。

2006年海事労働条約の批准

2006年海事労働条約(以下「MLC 2006」)の最終的な発効に向けた進捗に謹んで留意するとともに、全ASFメンバーに対し、同条約の早期批准を達成すべく、自国の各行政機関とともに引き続き取り組むよう奨励する。

ASFは、MLC 2006に基づく検査を実施する旗国および寄港国の検査官のためのガイドラインの策定を歓迎

し、メンバーが必要に応じ、自国の各行政機関に対し、同条約を確実に遵守し実施するために同ガイドラインを参照するよう、引き続き奨励することが重要であると考えている。

海難事故が発生した時の船員の公正な取り扱い

ASFは、海難事故後の船員の公正な取り扱いに関するIMO/ILO ガイドラインの実用化に関するSCの議論に留意した。ASFはSCとともに、全ての政府に対し、関連する国際法制に基づき完全な抗弁権がある公正な裁判が船員に提供されることを確保するよう求めるものである。

ASFは、海難事故が発生した時の船員の公正な取り扱いを確保するためのIMO/ILOの更なる活動を歓迎する。

経済不安と船員の募集・訓練

世界規模の経済不安により海運市況が劇的に下落し、この結果、船舶の市場からの撤退あるいは係船を背景に、船員の雇用が益々困難となっている。ASFは、雇用の維持という利益を認識し、それ故に、船員の労働条件は、船員が居住する国または地域の経済水準に合致すべきと考えるものである。ASFメンバーは、現下の市況にも拘わらず、可能な限り、船員の募集と訓練についての前向きな活動を維持していくことに合意した。

○ 航行安全および環境委員会 (SNEC)

ASFは、SNEC第15回中間会合が2008年9月15日に、また、同第16回中間会合が2009年3月17日に夫々開催されたことに留意した。SNEC議長S.S.Teo氏は、主に航行安全および海洋環境保護の問題に関し報告を行った。

海賊および武装強盗

SNECは、特にソマリア沖/アデン湾における海賊および武装強盗の脅威について、深い懸念を表明した。これらの海域は、現在、世界で最も危険であり、2008年には111件、世界の発生件数の37.9%の海賊事件が報告されている。

2009年初来、少なくとも13隻、約250人の船員が依然としてソマリアの海賊により捕らえられている。

SNECは、これらの海賊が船舶の航行安全を脅かし、乗組員の生命を危険に晒しているため、こうした悲惨かつ危険な海賊および武装強盗行為を強く非難するものである。また、原油やケミカルを満載したタンカーが襲撃された場合、深刻な海洋汚染の恐れもある。

そのため、SNECはASFメンバーに対し、ソマリア沖/アデン湾の警戒にあたる艦船や航空機からの勧告やガイダンスに従い、遵守するよう求める。

この点において、ASFは、ソマリア沖/アデン湾海域の

警備のため、艦船や航空機を派遣またはそれを検討している政府に対し、SNECが深く感謝の意を表したことを支持した。

現在の経済情勢を考慮し、ASFは全ての政府と沿岸国に対し、海賊攻撃の潜在的な危険を抑止するよう、艦船および航空機による監視活動を増強するよう要請する。同時に、SNECは、全ての船長に対し、警戒を怠らず、海賊の襲撃を抑止するための最良の実務慣行を励行するよう求める。

マラッカ・シンガポール海峡における安全、保安および環境保全の強化

SNECは、マラッカ・シンガポール海峡における協力メカニズム(*)への支持を再確認し、また、同海峡における安全、保安および環境保全を強化するため、協力フォーラムに積極的に参画する意思があることを表明するものである。

SNECは、航行援助施設基金への各国および業界関係者の自発的な寄付、特に最近の日本船主協会による寄付を歓迎する。

(*)協力メカニズムは、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会、航行援助施設基金により構成される。

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、船舶から排出される硫黄酸化物(SOx)、窒素酸化物(NOx)および粒子状物質(PM)を飛躍的に削減する方策が採択されたことを評価した。

またSNECは、MEPC58で議論されている、船舶から発生する温室効果ガス(GHG)の審議の進捗に注目した。

世界的な温暖化と、その気候変動・海面上昇への影響について懸念が高まる中、ASFは、現実的かつ実効的な対策を通じてGHGを削減するというIMOと業界の決意に照らし、IMOは、船舶からのGHG排出削減を議論する唯一の場として、機能を果たすべきとするSNECのポジションを全面的に支持する。

さらにSNECは、対策については、GHGの全排出量の実質的な削減に効果があると実証されるべきということに合意した。これは、減速航海や技術的な排出削減策の開発と採用などのエネルギー効率方策を通じた、船舶の燃費効率の改善によってのみ実現が可能である。キャップ・アンド・トレード制度の導入は、現実的に適用が難しく、企業に不合理な経済的負担を課すとともに海上輸送活動を抑制する結果になる恐れがある。

○ 船舶保険・法務委員会(SILC)

ASFは、SILCの第14回中間会合が2009年4月1日に香港において開催されたことに留意した。George Chao委員長がこの1年間の委員会の活動について報告を行った。

船員の犯罪者扱い

SILC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、深い懸念を示した。そうした事故に巻き込まれた船員が、刑事罰上の過失の度合いからではなく事故の被害に対する社会の関心に応えるため、犯罪者として扱われることが増えている。

ASFは、SILCの見解に呼応し、各国政府に対し、そうした事故を政治化すること、また、船員の人権を軽視し、無実が証明されるまでは有罪であるかのように扱うことによって、将来の船員募集および自国の法体系への評価にもたらす弊害について再考することを促した。

遺棄と船員クレーム

ASFは、2006年海事労働条約の改正案を最終化するため、船員の遺棄および死傷時における請求に対する責任及び保証に関するIMO/ILO合同特別専門家作業部会が2009年3月2～6日、ジュネーブで開催されたことに留意した。

ASFは、SILCが同作業部会の結果を評価していることに同意し、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総会において改正が早急に承認されることに期待を表明するものである。

アジア政府間からの意見発信

ASFは、本件に関するSILCの議論に留意するとともに支持し、アジア地域の政府に対し、欧州等の地域レベルで提案される規則について、とりわけそれが国際海運へ影響を与える場合、同提案を検討し、意見発信するための地域的な機構を設けるよう促した。

電子ブルーカード

ASFはSILCとともに、全ての国に対し、船主が必要とする「国の証書」を迅速かつ効率的に取得することを確保し、また、国とIG加盟クラブ双方の作業負担を軽減するため、同クラブが発行する電子フォーマットのブルーカードを容認するよう要請するものである。

○ 次回会合

第19回ASF会合は、2010年5月に香港で開催される。

出席者は、台南における第18回ASF会合での卓越した運営に対し、台湾船協会長ならびにそのスタッフに謝意を表した。

以上

注：

アジア船主フォーラム (ASF) は、豪州・中国・台湾・香港・インド・日本・韓国の船主協会、及びアセアン諸国の海運団体が構成されるアセアン船主協会連合から成る任意組織である。ASFの目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF年次総会の間には、5つの常任委員会 (SHIPPING・エコノミクス・レビュー、船員、シップ・リサイクルリング、航行安全および環境、船舶保険・法務委員会) により継続した対応が行なわれている。ASFの船主および船舶管理者は、世界商船船腹の50%近くを支配・運航していると推定されている。

1

内外ニュース

P-3C哨戒機、ソマリア沖へ出発

海賊対処のための第2陣、厚木基地で出国行事

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のため海上自衛隊の護衛艦「さざなみ」、「さみだれ」が派遣されているが(本誌2009年4月号P.2参照)、これに加え、5月28日、P-3C哨戒機2機が厚木航空基地を現地に向け出発した。同日開催された出国行事は、北村防衛副大臣出席の下、約700人が参列し挙行された。当協会から飯塚副会長(当時)が出席、派遣海賊対処航空隊司令 福島一等海佐に花束を贈呈し、派遣隊員の方々に対し感謝の意を表した。

派遣される部隊は、P-3Cの警備などを担当する陸上自衛隊員を含め総勢約150人であり、ソマリアの隣国ジブチを拠点に活動する。6月上旬から護衛任務に入り、不審船に関する情報収集のため、上空から警戒監視に当たる。

(海務部：斎藤)



花束を贈呈する飯塚副会長(当時)



横断幕と共に見送る一同



式典会場



出発を待つP-3C哨戒機



『地球温暖化防止』をテーマにセミナーを開催

第7回
環境セミナーの
模様

当協会は、去る5月18日、海運ビルにおいて第7回環境セミナーを開催した。同セミナーは、環境対策の一環として、環境問題に関するさまざまな情報の提供や問題意識の共有などを目的に開催しており、今回は前回に続いて「地球温暖化防止」をテーマとした。

2009年末に開催される国連気候変動枠組条約（UNFCCC）第15回締約国会議（COP15）において、温室効果ガス（GHG）の排出削減に関する京都議定書以降の新たな枠組みが合意される方向であり、経済活動や国民生活への影響の大きさから、わが国においても重要な政策課題として扱われている。一方、国際海運・国際航空分野からの削減対策については、それぞれ国際海事機関（IMO）、国際民間航空機関（ICAO）において検討されている。こうした温暖化問題の状況に関して、3名の専門家より概略以下の講演が行われた。

なお、本セミナーには、当協会会員会社のほか、海事関係団体、行政関係などから約120名の参加があった。

（海務部・斎藤）



主催者を代表し挨拶する松山当協会副会長・環境委員会委員長



自身の経験から気候変動、温暖化の脅威について語るアグネス・チャン氏

講演1

「水の惑星に生まれて ～環境・美しい海と森について～」

アグネス・チャン氏
（歌手、エッセイスト、教育学 博士）

同氏は、芸能活動ばかりでなく、ボランティア活動や文化活動にも活躍、4月のユニセフ大使としての西アフリカ・ブルキナファソ視察について語った。気候変動による降雨量の減少で砂漠化が進み、牧畜や農林業に依存している同国は深刻な影響を受け、水不足、食糧不足をはじめ、児童労働などの困難な問題に直面。「温暖化は将来の問題ではなく、すでにたくさんのお子とたちに影響している」として、温暖化問題への意識を高め、身の回りのできることから取り組むことの大切さを訴えた。



講演2

「欧州排出権取引制度と これに組み入れられる航空会社の 反応・対応」

岡田 啓氏
（東京都市大学 専任講師）

EUにおいては、国際航空分野からのCO₂排出量の増加に鑑み、2012年より国際航空を欧州排出権取引制度（EU-ETS）へ組み入れることとしている。同氏は、EU-ETSの概要について説明するとともに、制度の導入に対する日本の航空会社の対応について、各社へのヒアリング結果等を踏まえ報告した。



講演3

「海運分野における温暖化対策への 取り組みと今後の展開」

大坪新一郎氏
（国土交通省海事局安全基準課
国際基準調整官）

2009年末のUNFCCC-COP15へ、IMOは国際海運におけるGHG削減対策の検討の進捗を示すことが求められている。同氏は、IMOにおける検討の状況について説明するとともに、わが国よりIMOへ提案した個船の効率改善を強く促すための経済的手法を活用したスキームについて説明した。さらに、COP15において、国際海運への過度な目標が設定されないよう、国際海運として外部へアピールできる排出削減策の合意を形成することが重要な認識を示した。



当協会 栗林内航部会長、公共性の高い輸送機関である長距離フェリー、RORO船等航路への継続的支援を訴える

函館開港150周年記念 海事振興連盟 第7回タウンミーティングの様相

超党派の国会議員でつくる海事振興連盟(会長:中馬弘毅衆議院議員)は、5月23日(土)、函館開港150周年を記念して、海事振興連盟第7回タウンミーティングを函館市(函館国際ホテル)に於いて開催した。



中馬弘毅衆議院議員(海事振興連盟会長)

同会合では、国会議員と北海道函館市を中心とした内航海運、旅客船・フェリー、造船、シップリサイクル事業者、水産業の関係者約250名(主な参加者は【資料1】参照)が参加し、北海道における地域産業振興のため、海事産業および水産業のあり方を幅広く議論し、内航海運、フェリー、離島航路への支援を積極推進すること等を盛り込んだ「函館決議」(【資料2】参照)を取りまとめた。

特に、当協会栗林宏吉内航部会長(栗林商船社長)からは、「北海道・本州における長距離フェリー及び内航RORO船等の現状と課題」について意見開陳が行われた。海上輸送と競合する輸送機関である鉄道へ国からの支援増強や、高速道路料金の引下げなどにより、これまでの競争条件が変更され、公共性の高い輸送機関である長距離フェリー、RORO船等航路の維持が困難となる事となれば、万一の災害時緊急物資の大量輸送手段が確保できなくなる等、危機管理等の面をはじめ、エネルギー問題、環境問題、地域経済に与える社会的損失は甚大なものとなる旨、懸念が表明された。このため、競争条件の変化に伴い、長距離フェリー、RORO船等が存続できるよう当面の措置として、入港料、岸壁使用料、駐車場使用料等港湾施設の使用料の減免措置(地方自治体を支援する「地域活性化・経済危機対策臨時交付金」の活用)の実施などを強く要望した。

(企画部:松本)

【資料1】

海事振興連盟「函館タウンミーティング」

主な参加者

《国会議員》

主催 中馬 弘毅 衆議院議員(海事振興連盟 会長)
衛藤 征士郎 衆議院議員(海事振興連盟 副会長
兼事務総長)

金田 誠一 衆議院議員
逢坂 誠二 衆議院議員
中川 義雄 参議院議員

《来賓関係》

函館市長	西尾 正範
函館商工会議所 会頭	高野 洋藏
北海道副知事	高井 修
国土交通省大臣官房審議官	又野 己知
国土交通省海事局内航課長	蝦名 邦晴
国土交通省海事局船舶産業課長	今出 秀則
国土交通省北海道運輸局長	尾澤 克之
国土交通省北海道運輸局次長	三谷 泰久
水産庁漁政部企画課水産業体質強化推進室長	保科 正樹

《発言者》

1. 旅客船・フェリー業界の現状と課題
北海道旅客船協会 会長 薦井 孝典
2. 内航海運の業界の現状と課題
北海道内航海運組合 副理事長 山辺 直樹
3. 北海道・本州における長距離フェリー及び内航RORO船等の現状と課題
日本船主協会 内航部会長 栗林 宏吉
4. 水産業界の現状と課題
全国水産物商業協同組合連合会 会長
函館水産連合協議会 会長 藤原 厚
5. 船舶解体の現状とシップリサイクル実現に向けて
室蘭工業大学もの創造系領域 准教授
室蘭シップリサイクル研究会座長 清水 一道
6. 造船業界の現状と課題
函館どつく株式会社代表取締役社長 岡田 英雄

【資料2】

海事振興連盟 函館決議

平成21年5月23日
海事振興連盟

開港150周年を迎えるこの函館市は、三方を異なる海域に囲まれ、良港に恵まれるなど地理的な条件の優位性等から、横浜、長崎とともに日本最初の貿易港として開港し、北海道の表玄関として発展してきた。また、全国でも屈指の水揚げを誇る水産都市として加工業・流通業の分野も含めて発展を遂げてきた。函館市ではこれまでに蓄積された、海洋に関するポテンシャルを活用することにより、地域経済の活性化を図ることとしている。

本日、この函館市において海事振興連盟タウンミーティングを開催し、海運・内航フェリー、造船・シップリサイクル、水産を中心とした海事産業のあり方を幅広く議論した。

昨年秋以降の急激な景気後退によりわが国の各産業界への影響は甚大であり、北海道においては、特に北海道、本州間の長距離フェリー及びRORO船等の国内貨物輸送需要の急減等により基幹的公共交通機関でもある旅客船・フェリーでは大きな影響が出てきている。今回の政府の経済危機対策や国会に提出された平成21年度補正予算において、緊急の対応としての措置はなされているものの、これら事業者の廃業、航路撤退ということとなれば、緊急時の輸送をはじめとした地域経済に与える社会的損失は甚大なものとなることから、今後とも中長期的な視点をもって取り組んでいく必要がある。

造船業においても景気後退の影響を受け、新造船の受注が激減している。今のところ、各造船所は今後2~3年の手持ち工事を抱えているが、仕事量を確保している今こそ、将来の市場に備えるために、産業基盤の強化を推進していく必要がある。また、発展途上国で行われている船舶の解体は劣悪な環境汚染や労働環境が問題となっており、我が国で大型船も解体でき、環境に配慮した先進国型のシップリサイクルシステムを構築する必要がある。

水産業においては、資源水準の低迷、漁業就労者の減少・高齢化など全国的にみても漁業のとりまく環境は厳しい状況である。もとより、四面を海に囲まれ、生活・エネルギー資源等を海外に大きく依存するとともに、国内の交通・輸送体系や関連産業についても「海」を抜きには語れないわが国において、海事産業分野の維持・発展に万全の態勢で取り組んでいかなければならない。そのために、当連盟として以下の課題に積極的に取り組んでいく必要がある。

1. きわめて厳しい状況におかれている内航海運・内航フェリー及び離島航路に対する補助、構造改革支援の積極的推進
2. 鋼材価格高騰への対応、技術基盤の強化、シップリサイクル・システムの確立に向けた取組みなど、造船業の持続的発展に向けた諸施策の推進
3. 水産資源の実効性のある回復、漁業就業者の確保、学校給食を利用した食育など、水産業の持続的発展に向けた諸施策の推進
4. 国際海運及び内航海運にわたる海運分野の低炭素化(クール SHIPPING)の積極的推進
5. トン数標準税制の円滑な実施、現行海運税制の維持・改善及びわが国にとってきわめて重要な海域であるソマリア周辺海域における日本関係船の安全確保
6. 現下の厳しい雇用状況における対応に加え、次世代を担う若者等に対するアピールも含めた海事産業に係わる人材の総合的な確保・育成の推進

7. 我が国産業の競争力強化や地域経済の活性化を図るため、生活・エネルギー資源等の円滑な海上輸送を支える港湾機能の充実・強化
 8. 物流効率化・環境負荷低減に資する物流施設の整備の促進
- 以上、決議する。



長距離フェリーおよび内航RORO船等の現状と課題について発言する当協会栗林宏吉内航部会長

『海の子どもフェスタ』 にPR資料提供



練習船の説明に聞き入る親子

この催しは、東京港開港を記念して東京港全域で行われる東京みなと祭と共催する形で、船の科学館((財)日本海事科学振興財団)と国土交通省が主催し開催されたもので、海事関係団体により構成される次世代人材育成推進会議も協力している。

去る平成21年5月16日から17日迄の間、船の科学館(東京都品川区)において、「海の子どもフェスタ」が開催された。



商船高専OBも制服姿で子供達に対応



海洋少年団による募金活動も行われた

開催期間中は商船高専5校による説明ブースが設けられた他、船長や機関長による講演会、DVDの上映、操船体験、客船の限定グッズ販売などが行われた。当協会は人材確保タスクフォースの活動の一環として、DVDやパンフレット等を提供し、PR協力を行った。

(総務部:高橋)

今治海事展 (BARI-SHIP) 開催

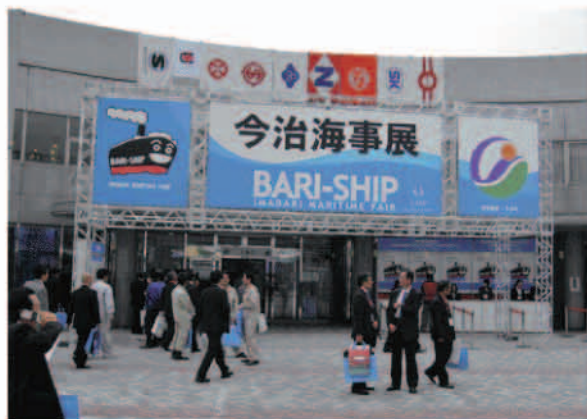
西日本初の海事展「今治海事展 (BARI-SHIP)」(当協会他が後援)が愛媛県今治市のテクスポート今治で5月21日から23日の間開催され、造船・海運・船用など170社以上が出展した。5月21日と22日には市内のホテルで記念講演会・シンポジウムが併催されたほか、5月23日(土)には地元造船所での進水式や工場見学会、また海事展に併せて今治港に寄港した帆船「海王丸」の船内見学会なども実施された。海事展にはのべ約14,000人が来場、また併催イベントにも多数の参加があった。

当協会は、今治外航船主殿のブースにて一般来場者、特に若年層向けに海運紹介パンフレット等を配布し、海運のPRを行った。

(総務部:石川)

未来の船長
さんたちで
ブースは
大人気!

今治外航船主のブース



会場



5月23日には一般の方も多数来場



併催の記念シンポジウム



船の紹介 **その15** チップ専用船

環境対策を施された
最新鋭チップ船

OCEAN PEGASUS

八馬汽船株式会社

船の主要データ

船名 : MV OCEAN PEGASUS
船種 : チップ専用船
総トン数(GRT) : 40,399 トン
純トン数(NET) : 21,658 トン
載貨重量トン数(DWT) : 49,724 キロトン
全長(LOA) : 199.99 メートル
航行速度 : 14.0 ノット
貨物槽容積 : 3,611,874 立方フィート





船の生い立ち

本船は、新来島どっく・大西工場にて建造された輸送量360万c f t型のウッドチップ専用船であり、ダスト飛散対策、臭気防止、CO₂消火装置など環境対策を施された最新鋭チップ船です。

船名 OCEAN PEGASUSは当社が昭和47年(1972年)に初の自社運航船として就航させたチップ船「豊陽丸」に由来します。同船は83年ころまで活躍後海外売船され、MV OCEAN PEGASUSとしてチャーターバックされ98年までFLAG SHIPとして当社チップ船隊をリード致しました。

この度の新造チップ船建造に当っては初代が「無事これ名馬」であった事に鑑み、その栄光と伝統を引き継ぐべく備船社殿の暖かい励ましも戴き2代目 OCEAN PEGASUSとなったものです。

現在の活躍状況

ウッドチップ供給ソースの遠距離化に伴い、本船の就航域も北米ガルフ、南米東岸・西岸、豪州、南アフリカとなっています。





FROM LONDON

ロンドン便り

JSA Tokyo

今回のロンドン便りは前回(先月号)に引き続き現地スタッフ:エミリー・メテンス による寄稿です。彼女は昨年8月より、欧州地区事務局スタッフの一員となりました。大学で4年間日本語を専攻し、在学中1年間桜美林大学に留学、町田在住経験を持つ彼女。4月に休暇で来日し、本部スタッフとの交流も行われました。その折の話にも触れられています。原文と仮訳でお楽しみください。

Starting work at the Japanese Shipowners' Association last summer has become somewhat of a milestone in my life. While being my first full-time permanent job since graduating from university, it also represents my move from Oxford to London. I had spent the last four years studying Japanese at Oxford Brookes University, with the third year spent completing an exchange between Oxford Brookes and Obirin University in Tokyo. What with the current economic climate, I very much feared that I would not be able to afford to stay in England and would have to return to my home country of Luxembourg. I am obviously very grateful of the opportunity that JSA have given me.

Moving to London has been both an enjoyable and difficult transition. As is the case with most graduations, I was forced to part ways with many good friends who I had grown particularly close to. However I still keep in touch with many and my current flat mate is actually someone I met during my second week at university. My flat mate and I were able to find lovely flat next to the River Thames, in Vauxhall of South London.

Oxford is also a lot smaller in size and a lot less busy compared to London. The first couple of months of my life here were spent mastering London's unreliable public transport system as well as getting used to London's rush hour. On a more positive note, I was pleased to discover that London is not short of delicious Japanese restaurants, a good number of which I have had the chance to experience with JSA colleagues as well as friends outside of work. Working in JSA has given me the chance to meet and make friends with Japanese people. As well as enjoying my work with my fellow colleagues at JSA, I have also developed a good working relationship with my colleagues at JAMS (Japan Association of Marine Safety) who share our office with us in London.

During the Easter period, I travelled to Japan for a 10-day holiday. Though the main purpose of my trip was to visit old friends and favourite places from my time living in Japan, I also made sure to spend an evening visiting the JSA head office in Tokyo. I received a warm welcome at the office and was finally able to meet many JSA employees in person who I had spoken to several times on the phone. A small party was held at the office for Inoue-san and myself, which was followed by a delicious sushi dinner and a very enjoyable karaoke session. I also very much appreciate that during the sushi dinner I was given the chance to eat fried fugu, something I had never done before until that evening!

My holiday in Japan was incredibly busy and time went by very quickly. My first four days were spent in Tokyo, where I also spent some time in Yokohama. I then travelled down to Kyushu where I stayed with a friend who is now teaching English at schools in that area as part of the JET programme. During my stay there, my friend invited me to take part in a school trip with one of the schools he teaches at, which gave

me the chance to experience a day at a Japanese elementary school. I spent a day in Hiroshima, where I was able to see the Atom Dome and the Peace Memorial Park and Museum for the first time, before moving on to Osaka where I spent my last couple of days in Japan catching up with friends from my university days who have moved to Japan for work.



JSA東京本部を初訪問の筆者

I hope to return to Japan again at some point next year, and when I do so I will make sure to pay a visit to the JSA head office again. But for the time being I will continue to enjoy working for JSA in London and will do my best to provide a good service for all who work with us.

Written by Ms. Emily Metens (JSA Europe District Branch office in London, UK)

仮訳

JSA東京事務局

昨年夏に日本船主協会(JSA)で働き始めたことは、私の人生においてある種の節目になっています。大

学を卒業してから初めてのフルタイム正職員の仕事であるとともに、オックスフォードからロンドンへ引越すことになりました。私はオックスフォード・ブルックス大学(Oxford Brookes University)で4年間日本語を学び、3年次は、交換留学により東京にある桜美林大学で1年を過ごしました。最近の経済環境(の変化)により、私はイギリスに留まることが出来なくなるのではないかと、そして母国であるルクセンブルクに戻らなければならないのではないかととても心配していました。言うまでもなく、JSAが私に与えてくれた機会をととても感謝しております。

ロンドンへの引越には、楽しい点と切り換えが難しい点との両方がありました。大半の卒業生同様、多くの親友たちと別れなければなりません。しかしながら多くの親友とは現在も交流を続けており、実際、現在のルームメイトは大学で2週目に会った人です。ルームメイトと私は、サウス・ロンドンのヴォクスホール(Vauxhall)にあるテムズ川のほとりの素敵なフラットを見つけることができました。

オックスフォードは、ロンドンと比べるととても小さな街でとてもものんびりとしています。ロンドンでの私の生活の初めの数ヶ月間は、ロンドンのあてにならない交通機関を使いこなすこととラッシュに慣れることに費やされました。プラス面でいえば、ロンドンでは美味しい日本料理店に困ることがなく、JSAの同僚や仕事以外の友人たちと一緒に楽しむことができました。

JSAで働くことは、日本の人々と出会い親しくなる機会を与えてくれました。JSAの同僚たちと共に仕事を楽しむのと同じく、ロンドンでのオフィスを分け合っているJAMS(日本海難防止協会)の同僚ともまた良い仕事関係を築いています。

イースターの時期に、私は休暇で10日間日本を訪れました。私の旅の主な目的は、日本に住んでいた折の旧い友人たちやお気に入りの場所を訪ねることでしたが、また東京にあるJSAの本部を訪問し、夜のひとときを過ごすことでもありました。私はオフィスで温かい歓迎を受け、何回か電話でお話したことの

ある多くのJSAスタッフとついに対面することができました。井上さん(井上欧州事務局長)と私のためにオフィスで小宴が催され、美味しいお寿司の夕食と楽しいカラオケがそれに続きました。お寿司の夕食では私は生まれて初めてふぐの唐揚げを食べる機会を頂き、とても感謝しています。

日本での私の休日は信じられないくらい忙しく、時間が飛ぶように過ぎていきました。最初の4日間は東京で過ごし、横浜にも行きました。次に九州へ飛び、JETプログラム*の一環で学校で英語を教えている友人の所に滞在しました。九州滞在中、私の友人は彼が教鞭をとっている学校の一つが実施した修学旅行に私を誘ってくれ、それは私が日本の小学校を一日体験する機会を与えてくれました。私は広島で一日を過ごし、そこで私は初めて原爆ドーム、平和記念公園、広島平和記念資料館を見学することができました。次の日、私は日本での残りの数日間を過ごすため、日本に転勤している大学時代からの友人たちと旧交を温めるために大阪へ移動しました。

私は来年のいずれかの時期にまた日本を訪れたいと思っており、実現したら私はきっとまたJSAの本部を訪れるでしょう。しかし当面私はJSAロンドン事務所での勤務にいそしみながら同僚のみんなの役に立つよう全力を尽くしたいと思います。

(Ms. Emily Metens:欧州地区事務局勤務)

*JETプログラム:「語学指導等を行う外国青年招致事業」(The Japan Exchange and Teaching Programme)の略。地方公共団体が国や関係機関の協力の下実施している国際的人的交流プログラム。小学校・中学校や高等学校で語学指導に従事する外国語指導助手(ALT)、地域において国際交流活動に従事する国際交流員(CIR)、地域においてスポーツを通じた国際交流活動に従事するスポーツ国際交流員(SEA)がある。



Ms. Emily Metens

May 2009 海運日誌



5月11日～15日

安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルに関する国際会議が香港にて開催され、「2009年の安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルのための香港条約」(仮訳)が採択された。
(P.2海運ニュース参照)

5月18日～20日

ICS/ISF年次総会がロンドンにて開催された。
(P.4海運ニュース参照)



5月25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6回会合が開催された。



5月25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・早稲田大学商学学術院教授)の第3回会合が開催された。

5月25日～27日

ASF第18回年次総会が台湾の台南市で開催された。
(P.4海運ニュース参照)



5月26日

京浜港広域連携推進会議の第3回会合が開催された。



5月27日～6月5日

IMO第86回海上安全委員会(MSC)がロンドンにて開催された。



船協だより

5月の定例理事会報告事項

(5月20日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 第18回ASF台南総会の開催について

港湾関連業務専門委員会

1. 交通政策審議会 水先小委員会

労政委員会

1. 協議会(安全)について - 外航労務部会

人材確保タスクフォース

1. 活動報告

海上安全委員会

1. アデン湾における海賊問題
2. アジア型マイマイガ規制
3. 新型インフルエンザ対応
4. 石炭運送要件に係るBCコード対応

環境委員会

1. 国際海運からのGHG削減問題
2. シップリサイクル条約について

国際会議の予定(7月)

会議名: **IMO第59回海洋環境保護委員会(MEPC)**

日程: 7月13日~17日

場所: ロンドン

会議名: **IMO第55回航行安全小委員会(NAV)**

日程: 7月27日~31日

場所: ロンドン



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
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	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	6,408	6,498	▲ 89	7.7	9.2
1	6,975	6,012	963	8.7	10.2
2	7,682	6,573	1,108	2.3	11.2
3	6,891	6,416	475	3.9	12.0
4	6,809	6,451	357	3.7	4.5
5	7,154	7,035	119	▲ 1.9	16.5
6	7,629	7,546	82	8.0	18.3
7	7,054	7,386	▲ 332	0.3	17.4
8	7,364	7,278	87	1.5	28.9
9	6,924	6,991	▲ 67	▲ 7.8	7.4
10	5,325	5,550	▲ 225	▲ 26.7	▲ 14.4
11	4,832	5,154	▲ 322	▲ 35.0	▲ 21.5
12	3,480	4,436	▲ 956	▲ 45.7	▲ 31.9
2009	3,526	3,444	83	▲ 49.4	▲ 43.0
1	4,184	4,175	9	▲ 45.5	▲ 36.6
2	4,196	4,128	68	▲ 39.1	▲ 35.8

(注)① 財務省貿易統計による。

2 対米ドル相場の推移 (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	104.14	102.85	105.66
5	106.90	104.25	108.25
6	106.81	104.79	108.10
7	109.28	107.55	110.30
8	106.75	104.30	108.90
9	100.33	93.60	105.90
10	96.81	94.20	99.75
11	91.28	87.50	95.30
12	90.41	88.55	93.90
2009	92.50	89.40	97.80
1	97.87	95.40	99.25
2	99.00	96.00	100.80
3	96.27	94.15	99.30



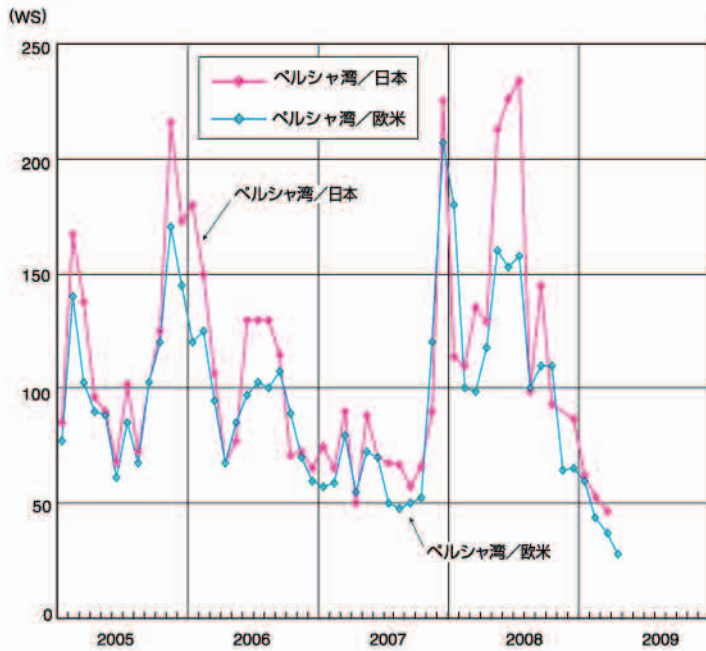
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

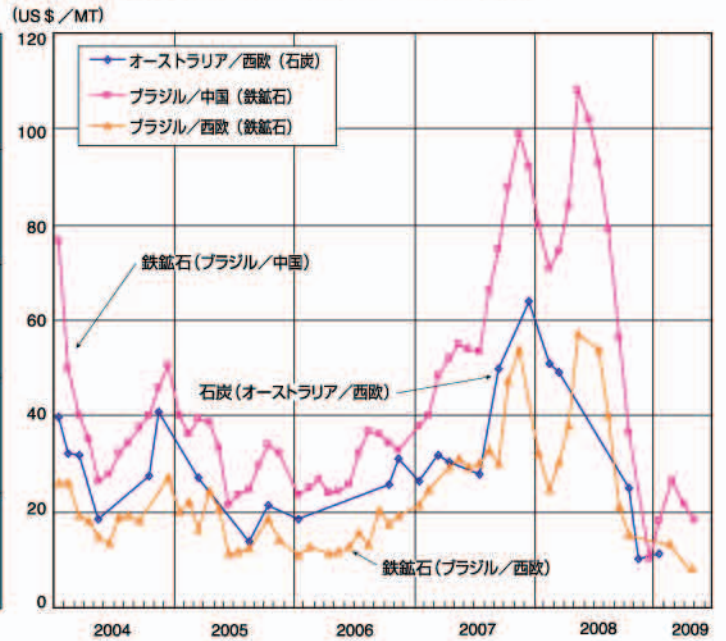
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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	8,781	0	8,781	1,385	136	0	7,208	52	0	0	25,365	7,643
7	8,904	0	8,904	2,410	119	0	6,375	0	0	0	24,943	3,341
8	10,952	320	10,632	3,152	375	0	7,106	0	0	0	23,958	3,634
9	12,693	390	12,303	4,563	392	0	7,308	40	0	0	19,102	5,601
10	6,292	0	6,292	3,300	600	0	2,240	152	0	0	20,306	3,880
11	13,535	0	13,535	3,325	501	0	9,710	0	0	0	16,098	2,616
12	16,099	75	16,024	3,420	180	0	12,424	0	0	0	24,922	5,101
2009	11,417	0	11,417	2,060	232	29	9,030	66	0	0	26,746	4,316
1	22,522	0	22,522	1,945	380	23	20,124	0	50	0	28,618	5,259
2	11,686	0	11,686	840	90	0	10,754	0	0	2	19,123	2,332
3	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710

(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	47.00	36.50	80.00	54.00	99.00	75.00	37.50	22.50
4		50.00	129.25	85.00			55.00	40.00	117.50	67.50	28.50	17.50
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)

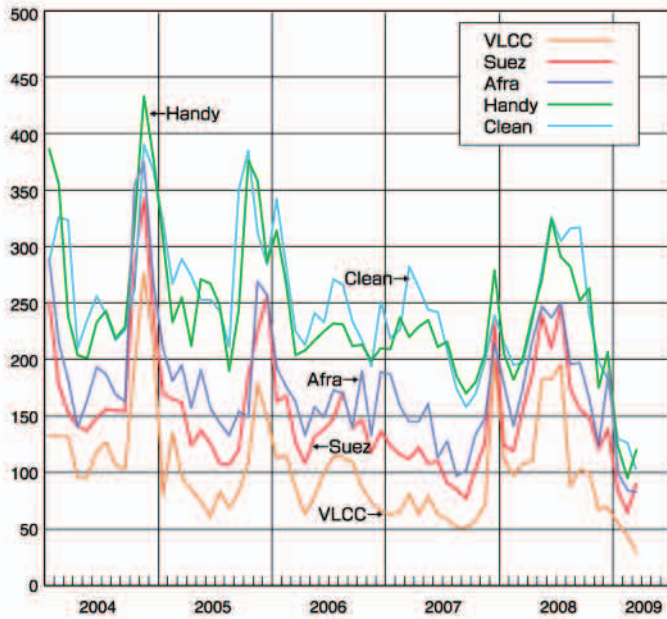
(単位：ドル/トン)

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	22.50	6.75	30.35			
4					84.00	71.00	19.50	14.75	38.00		9.75	
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						

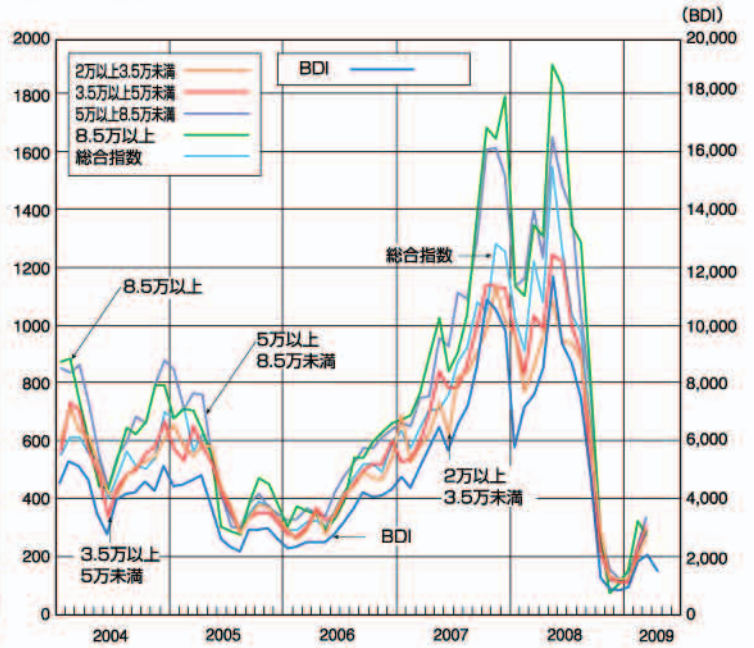
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。③ グラフ値はいずれも最高値。



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	33	90	82	120	105
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

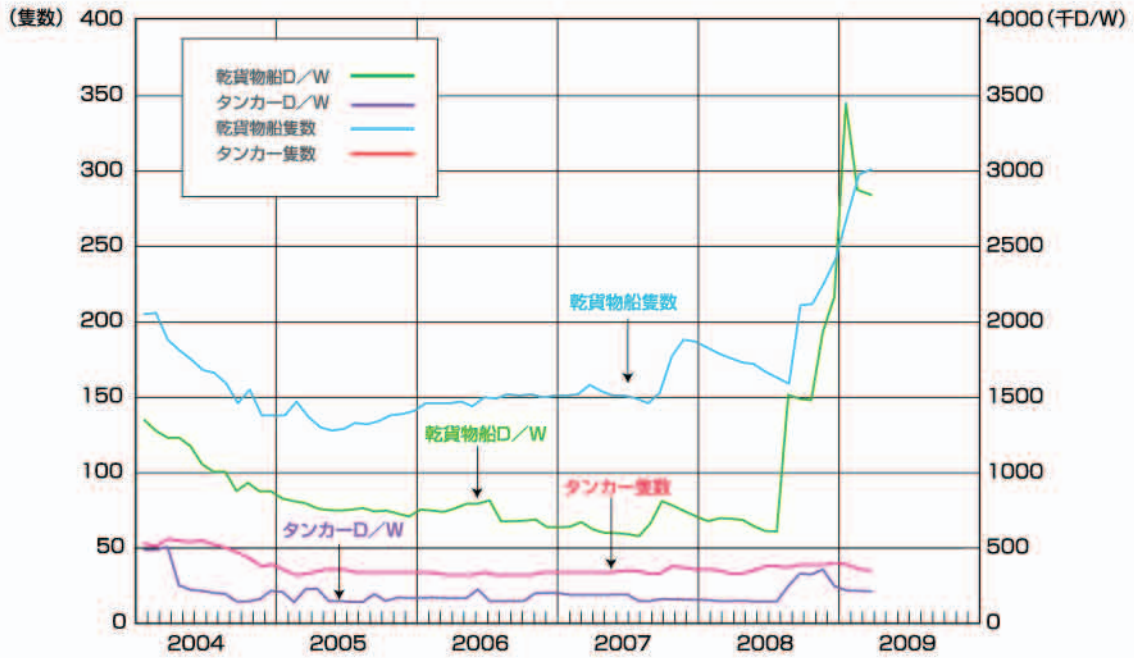
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550							1,534
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



B 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スによる。



編集雑感

メキシコを発生源とした新型インフルエンザの感染が世界各地で確認され、人から人への感染が増加する状態となったため、WHO（世界保健機関）による警戒レベルは、4月28日にフェーズ4（29日にはフェーズ5に引き上げられた）に引き上げられた。これを受けて厚生労働省は、ウイルスの国内侵入をできる限り防止することを目的として検疫の強化や都道府県に対して相談窓口の設置を要請するなど、必要な対策を講じた。

日本国内でもカナダからデトロイト経由で成田空港に到着した帰国者が、機内検疫で陽性反応を示したため国立感染症研究所の判定により、5月9日新型インフルエンザに感染していることが確認され、同じ便で帰国した同行者などの濃厚接触者の方々もホテルなどの宿泊施設に停留された。5月16日には海外渡航歴のない感染者が確認され地域での感染が始まり、5月20日現在の感染者数は260名を超えた。

今のところこの新型インフルエンザは、感染力は強いものの弱毒性と見られ、治療についても抗インフルエンザ

ザウイルス薬が効果を示し、多くの患者が軽症のまま回復しており、季節性インフルエンザとあまり変わらないとの見方が一般的だそうだが、1918年～19年に3波にわたり世界で流行し2,000万人以上が亡くなったとされるスペインかぜのように、第1波の流行の時より第2波、第3波の時の方がさらに重い症状を伴い多くの犠牲者を出した例もあるので、楽観視はできない。

厚生労働省は、感染が拡大しつつある早い時期から国民に対して正しい情報に基づき、冷静に対応するよう呼びかけ、同省のホームページ等でも新型インフルエンザに関する情報を掲載し周知に努めているが、感染を完全に防止する有効な手立てはなさそうだ。人混みでのマスクの着用、手洗い・うがいを励行し、感染しないよう予防に努めたい。

本誌が読者の皆様のお手元に届けられる6月末には、この事態が収束に向かっていることを祈りたい。

三洋海運株式会社 総務部 副部長 荒井 正樹

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 收
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部政策担当部長	清野 鉄弥
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

編集後記

唐突ですが、弊会職場の壁に「職員の心得」というものが貼ってあります。A4版の大きさで地味～に貼られているので、もしかして職員でも気付いていない人がいるかもしれません。この場をかりて皆様にご披露したいと思います。

日本船主協会 職員の心得

- 一、会員会社、海運業界の発展のため決して労力を惜しまない。
 - 二、何事にも創意工夫する。知恵と勇氣。
 - 三、自ら先んじて行動する。速、実行。
 - 四、明朗闊達。そして、気配り、心遣い。男も女も度胸と愛嬌。
 - 五、日本海運の発展をもって、日本を豊かにし、世界の経済発展、平和に貢献する。
- 以上

今年の総会では会長が交代いたします。環境がめまぐるしく変わる中、“心得”を念頭におき、物事に取り組んでいきたいと思っておりますので宜しくお願いいたします。(YH)

せんきょう 6月号 No.587 (Vol.50 No.3)

発行：平成21年6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 雨の日の港

梅雨の季節、ある雨の日、コンテナを満載にした船が入港する風景です。海猫はじっと雨に打たれながら、やがて訪れる晴天を思い描き待っています。

