

せんきょう

2009
7
No.588

特別欄

日本船主協会
第62回通常総会



Contents

特別欄 1

『日本船主協会 第62回通常総会』

Shipping **FLASH** 8

海賊対処法成立!

わが国商船隊の安全確保へ前進

寄稿 11

「海賊対処法成立に際して」

社団法人日本船長協会 会長 森本 靖之

海運ニュース 14



国際会議レポート

1. 船主、船長および乗組員のための海賊対策指針が改定される
IMO第86回海上安全委員会の模様について

海運ニュース 17



内外ニュース

1. 新しい水先制度における適切な市場環境の整備に向け、水先人指名制トライアル事業を実施
交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会が報告を取りまとめる

寄稿 22

「海賊対処とシーレーンの安全確保について」

関西大学 政策創造学部教授 羽原 敬二

海運日誌(6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!

日本船主協会 第62回通常総会



第62回通常総会の模様

当協会は、平成21年6月17日、東京都千代田区平河町の海運クラブ国際会議場において第62回通常総会を開催した。

総会当日は、国土交通省 伊藤海事局長による来賓挨拶の後、前川会長が議長となり付議議案について審議を行った結果、いずれの議案も満場一致で可決承認された。

付議議案のうち、第62回総会決議については、わが国外航海運の国際競争力の維持・強化、環境保全の推進、海賊問題等国際問題への適切な対応などを盛り込んだ決議案が採択されたほか、平成21年度事業計画については、ソマリア沖・アデン湾を航行する船舶の安全性の確保、日本人船員・海技者および外国人船員の人材確保、地球温暖化対策、水先問題への対応など主要課題をはじめとする事業活動が承認された（決議案・事業計画項目参照）。

また、本総会は役員改選期に当ることから、平成21・22年度の役員改選が行われ、理事・監事の

選任、各地区船主会選任の評議員の報告に続き、新しい会長として日本郵船(株)会長 宮原耕治氏(当協会副会長)を満場一致で選任したほか、宮原新会長の指名による副会長5名の陣容についても、異議無く可決承認された(理事・監事名簿、評議員名簿、会長・副会長名簿参照)。

なお、宮原新会長より会長就任に当って挨拶が行われ、総会を終了した(宮原会長挨拶参照)。

(総務部・細川)



伊藤海事局長による来賓挨拶

第62回通常総会決議

四面を海に囲まれ資源の乏しいわが国において、海運は国民生活・経済を支える上で大きな役割を担っており、安定的な海上輸送の確保は極めて重要である。

昨年秋以降の世界同時不況は、わが国および世界の实体经济に前例のない深刻な影響を及ぼしており、わが国海運業界も極めて厳しい状況に直面している。このような状況下、わが国海外航海運が世界単一市場において諸外国企業との熾烈な競争に勝ち抜くためには、国際競争力の一層の強化が必要である。当協会としては、現行海運関係税制の維持・改善をはじめ、政策金融の確保など、必要な諸施策の実現に取り組んでいく。また、トン数標準税制については円滑に実施されるよう注視していく。

海運業界にとり船舶の安全運航は当然の責務である。我が国海運企業が国民生活に必要な不可欠な物資を今後も安定的に輸送していくため引き続きその徹底に努める。

近年ソマリア沖・アデン湾において凶悪な海賊事件が頻発している。わが国においては本年3月に自衛隊法に基づく海上警備行動が発令され自衛艦2隻が護衛にあたっており、所謂海賊対処法案^{いわゆる}についての

審議が行われている。当協会としては引き続き関係官庁等と密接に連携を図り、同湾を航行する船舶の安全が確保されるよう努めるとともに、同法の成立に向け活動する。

環境保全の推進、なかんずく地球温暖化防止対策については、IMO(国際海事機関)で活発に検討が行われているGHG(温室効果ガス)の排出抑制策について、関係当局や関係業界と連携し、外航海運の特徴を踏まえた公平かつ実効性のある削減対策が構築されるよう努める。

顕在化しつつある日本人海技者の質的・量的不足問題については、教育機関・関係団体等への働きかけ等を通じ、次世代の海技者の確保に努める。また、承認制度に係わる海技資格付与制度の更なる合理化・簡素化を実現するよう関係当局等に働きかけを行う。

内航海運は、昨今の景気後退による運賃および用船料の下落、船腹過剰等への対応が喫緊の課題となっており、これら問題について、内航不況対策を推進する。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため、関係者の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の一層の発展を期するものである。

記

1. 安全運航の徹底

2. 環境保全の推進

外航海運におけるGHG排出抑制策への対応
シップリサイクル問題への対応

3. わが国海外航海運の国際競争力の維持・強化

海運関係税制の維持・改善
トン数標準税制の円滑な実施
必要な政策金融及び後継制度の確保

4. 経済・社会の変化に即した構造改革実現

水先制度改革の実効性の向上
日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の更なる合理化・簡素化

5. 国際問題への適切な対応

ソマリア沖・アデン湾における海賊問題への対応
外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題への適切な対応
ASF(アジア船主フォーラム)等からの情報発信

6. 内航海運に係る諸問題への対応

内航不況対策の推進
内航船員不足問題への対応
モーダルシフトの促進

7. 船員問題への適切な対応

次世代日本人海技者の確保への対応
ILO(国際労働機関)海事労働条約の国内法整備への対応
国際船員問題への適切な対応
以上決議する。

平成21年6月17日
社団法人日本船主協会 第62回通常総会

会長・副会長名簿

平成21年6月17日

会長	日本郵船	取締役会長	宮原 耕治(新)
副会長	商船三井	取締役社長	芦田 昭充
副会長	川崎汽船	取締役社長	前川 弘幸
副会長	新日本石油タンカー	取締役社長	松山 行宏
副会長	上野トランステック	取締役会長兼社長	上野 孝
副会長	国際船員労務協会	会長	萬治 隆生
副会長*	太洋日本汽船	取締役社長	林 忠男(新)
			以上

(※)6月24日以降は常勤

平成21・22年度理事・監事名簿

理事

平成21年6月17日

旭タンカー 取締役社長 岩田 誠	三菱鉱石輸送 取締役社長 宇佐美 皓司
第一中央汽船 取締役社長 野村 親信 (次期取締役社長) (小出 三郎)(6/26付)	日本郵船 取締役社長 工藤 泰三
イースタン・カーライナー 取締役社長 吉田 勝	日正汽船 取締役社長 大久保 武彦 (次期取締役社長) (山口 憲一)(6/24付)
八馬汽船 取締役社長 古川 國丸	日鉄海運 取締役社長 島川 恵一郎
出光タンカー 取締役社長 眞武 信行	三光汽船 取締役社長 松井 毅
飯野海運 取締役社長 杉本 勝之	新日本石油タンカー 取締役社長 松山 行宏
乾汽船 取締役社長 乾 新悟(新)	新和海運 取締役社長 筧 孝彦
川崎近海汽船 取締役社長 森原 明	商船三井 取締役社長 芦田 昭充
川崎汽船 取締役社長 前川 弘幸	太洋日本汽船 取締役社長 林 忠男(新) (次期取締役社長) (長谷川 陽一)(6/23付)
栗林商船 取締役社長 栗林 宏吉	鶴丸海運 取締役社長 鶴丸 俊輔
明治海運 取締役社長 内田 和也	上野トランステック 取締役会長兼社長 上野 孝

監事

NYKグローバルバルク 取締役社長 阿部 隆(新)
玉井商船 取締役社長 本馬 修
日本造船工業会 常務理事 桐明 公男(新)
以上

(注) 会長、副会長、理事長、常務理事は理事の資格を有する
(定款第13条関係)

平成21・22年度評議員名簿

平成21年6月17日

京浜地区選出(14名)

旭海運
代表取締役社長 木 村 丈 剛

関西ライン
代表取締役社長 木 田 武 淵

近海郵船物流
代表取締役社長 尾 崎 修 一

共栄タンカー
代表取締役社長 加 藤 純 吉

日産専用船
代表取締役社長 吉 岡 博

三洋海運
代表取締役社長 三 木 孝 幸

商船三井近海
代表取締役社長 西 島 信 雄

商船三井タンカー管理
代表取締役社長 和 氣 惇

太平洋海運
代表取締役社長 関 田 滋

東京マリン
代表取締役社長 関 政 志

東京船舶
代表取締役社長 楢 岡 孝 武(新)

ツネイシホールディングス神原汽船カンパニー
社長執行役員 城 暁 男(新)

鶴見サンマリン
代表取締役社長 広 岡 兼 次

雄洋海運
代表取締役社長 吉 沢 正

阪神地区選出(6名)

神戸船舶 原 田 弘
代表取締役社長

大阪船舶 小 谷 盛 雄
代表取締役社長

佐藤汽船 佐 藤 忠 男
代表取締役社長

佐藤國汽船 佐 藤 國 臣
代表取締役社長

田淵海運 田 淵 訓 生
代表取締役社長

東興海運 井 高 大 介
代表取締役社長

九州地区選出(1名)

伯洋海運
代表取締役社長 山 本 孝太郎(新)



総会后臨時理事会の様様



総会后記者会見の様様(中央:宮原会長、右:林副会長(常勤))

日本船主協会 第62回通常総会

宮原会長挨拶

平成21年6月17日

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりました宮原でございます。何分非力の身でございますが、皆様のお力添えを賜り、大任を果たして参る所存ですので、ご指導、ご協力のほど、何とぞよろしくお願い申し上げます。

前川 前会長におかれましては、トン数標準税制の導入およびソマリア沖海賊対策のための海上自衛隊派遣を始めとして、数々の重要課題に歴史的な成果を残されました。加えて、これらの重要課題への対応を通じ、国会や政府の関係の皆様方、ひいては広く国民の皆様へ海運への理解を深めていただいたのは、前川 前会長のご努力の賜物であり、この2年間のご苦勞・ご尽力に対し心より感謝申し上げます。今後も、引き続きご指導賜れば心強い限りです。

また、常勤副会長として大きな課題に取り組んでいただいた飯塚 前副会長にも、そのご功績に対して厚く御礼申し上げます。

さて、昨年秋の米国の金融危機に端を発した世界経済危機は、わが国および世界の实体经济に前例のない深刻な影響を及ぼしております。生産から消費に至るあらゆる経済活動が大きく落ち込み、そのグローバルチェーンを結ぶ海運業界も極めて厳しい状況に直面しています。

昨年まで数年間の好況から一転、日本船主協会が充足して以来経験した事のない事態ではありますが、そのような状況の中、引き続き業界として健全な発展を遂げ、わが国及び世界の経済活動を支える重要なインフラとしての役割を果たすために、私が特に重視しておきたい点をいくつか申し述べます。

第一に、国際競争力の更なる強化です。

この世界同時不況の下、外航海運の国際競争は従来にも倍して厳しさを増すことを覚悟せねばなりません。国際競争力の強化のためには、まず、各社それぞれの自助努力が求められることは言うまでもありませんが、日本船主協会としても、必要な諸施策の実現に向けて、努力を重ねたいと考えます。



宮原会長

まず、昨年5月に可決・成立したトン数標準税制につきましては、平成21年度から実施に移されたところではありますが、この制度が円滑に実施されるよう関係者と共に努力致します。また、本税制の内容を国際標準に近づける為、更なる改善を求めて行きたいと考えます。

また、「国際船舶に係る登録免許税の軽減措置」や「中小企業投資促進税制」を始めとする今年度末で期限を迎える現行海運税制の維持・改善を図るほか、諸税の更なる負担軽減のため、政府・国会等関係方面と調整を進めて参ります。

加えて、この経済危機の下、金融情勢の変化に対し一層の注意を払うと共に、安定した船隊整備の実施のためには、低利の長期安定資金を確保できる政策金融が不可欠であることを訴えていく所存です。

第二に船舶の安全運航の確保です。

昨年一年間でソマリア沖・アデン湾において海賊に襲撃された船舶は世界全体で111隻に及びました。本年3月に自衛隊法に基づく海上警備行動が発令され、自衛艦2隻によって護衛活動が行われておりますが、その護衛活動に守られた船舶は6月15日時点で85隻を数えました。現在、国会においていわゆる海賊対処法案の審議が行われておりますが、引き続き関係官庁等と密接に連携を図り、この海域を航行する船を含め、全ての船舶の安全性が確保されるよう努めていきます。

第三に環境保全の推進です。

なかならず地球温暖化防止対策に関しては、I M

〇において活発に検討が行われている温室効果ガスの排出抑制策について、関係の方々と連携し、外航海運の特徴を踏まえた公平かつ実効性のある削減対策が構築されるよう努めてまいります。ご高承の通り、外航海運は「海運自由の原則」によって、先進国／発展途上国の区別なく、相互に自由に活動しております。こうした国際海運の特殊性に照らせば、規制はすべての船舶にとって一律に等しいものでなくてはなりません。現在、ポスト「京都議定書」の合意に向けた審議が進められていますが、国際海運からの実効性のある温室効果ガス削減対策の策定については、世界の海運業界の実態を踏まえ、IMOの場で扱われるべきと考えます。

第四に顕在化しつつある海技者の不足の問題への対応です。

トン数標準税制の導入を背景とした日本籍船の着実な増加が見込まれる中、各方面で顕在化しつつある日本人船員・海技者の質的・量的な不足に対処すべく、教育機関や関連団体等への働きかけを行いながら、次世代の人材の確保に努めて参ります。

また、多くの優秀な外国人承認船員を確保するため、国土交通省など関係の方々との調整を進め、承認試験の民間委託や海技資格付与講習の更なる合理化・簡素化の実現を図って参ります。

第五に国際船員問題への対応です。

日本商船隊に乗り組む外国人船員の問題については、引き続き国際船員労務協会との連携強化を図りつつ、IBF交渉への支援体制を敷きながら、船員居住国の生活水準や経済状況、及び船員需給関係が反映された妥当な賃金レベルが実現するよう努めます。この問題への取り組みに当たっては、アジア船主フォーラムなどの場を活用して、海外の船主とも積極的に協調を図って参ります。

第六に水先制度改革の推進です。

水先制度の抜本改革を実現するため、改正水先法に基づく各種施策が平成19年4月より実施され、上限認可・届出料金制度へ移行し、指名制も導入されましたが、現状においてはユーザーの意向を反映した多様な料金設定が行われるには至っていない状況にあります。引き続き、交通政策審議会海事分科会船員部会の下に設置された水先小委員会等での議論において、安全性を確保しながら、水先業務運営の透明

性確保や競争原理の導入など必要な改善を求めて参る所存です。

最後に内航海運に係る問題について触れさせていただきます。

内航海運は、昨今の景気後退により大幅に荷動きが減少しており、運賃および用船料の下落、船腹過剰などへの対応が喫緊の課題となっています。日本船主協会としては、日本内航海運組合総連合会と協調し、内航海運の活性化対策を推進致します。内航業界に影響を及ぼす可能性のある各種条約や関係国内法改正、税制改正などについて、内航海運事業者の皆様の見聞反映に努めて参ります。

加えて、内航海運においても、高齢化等に伴う船員確保対策が引き続き重要な課題となっております。外航海運の人材資源確保対策と連携し、対応して参ります。

本日、会長就任に当たり、困難な状況下ではありますが、我々日本海運が引き続き日本経済を、ひいては世界経済を支える屋台骨たりうるよう、これまで申し述べました数々の重要課題に全力で取り組む決意を新たにしているところです。本日よりご来席の皆様をはじめ関係の皆様のご指導とご支援を賜りますようお願い申し上げます。会長就任のご挨拶とさせていただきます。

以上



通常総会懇親パーティーの様相

平成21年度事業計画

1. 主要課題

- ① ソマリア沖・アデン湾における海賊問題への対応
- ② 人材確保への対応
- ③ 国際海運における地球温暖化防止対策
- ④ 水先問題への対応

2. わが国海運の競争力強化

- ① 平成22年度税制改正はじめ海運企業関係の税制改正・財務問題等への対応
- ② トン数税制の円滑な実施
- ③ 政策金融の確保等
- ④ 規制改革の推進

3. 船員問題

- ① ILO海事労働条約
- ② 外国人船員問題
- ③ 船員保険
- ④ 外航日本人船員（海技者）の確保・育成スキーム
- ⑤ その他

4. 環境問題

- ① 大気汚染防止に関する諸問題
- ② 海洋汚染防止に関する諸問題
- ③ バラスト水排出規制問題
- ④ 船舶からの廃物による汚染防止
- ⑤ シップリサイクル問題への対応
- ⑥ 海上災害防止対策
- ⑦ アジア型マイマイガ問題への対応

5. 国際問題

- ① 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
- ② アジア船主フォーラム（ASF）
- ③ コンテナ保安対策
- ④ WTO海運自由化交渉等
- ⑤ 各国海運政策への対応
- ⑥ 内外関係機関等での活動

6. 法務保険問題

- ① IMO法律委員会への対応
- ② 国際油濁補償基金

7. 港湾問題

- ① 港湾整備関係
- ② 交通政策審議会港湾分科会
- ③ 港湾施設使用料等の減免要望
- ④ 外貿埠頭公社の民営化問題
- ⑤ 京浜港広域連携推進会議
- ⑥ 港湾施設の出入管理システム
- ⑦ 港運関係（FMC Joint Report）
- ⑧ 貿易手続の改革

8. 船舶の安全性確保

- ① 新造船の建造基準
- ② 船体の防食対策
- ③ 石炭輸送の安全対策
- ④ 新型インフルエンザ対策

9. 船舶の航行安全対策

- ① マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題
- ② その他

10. 内航海運に係る問題

11. 調査広報活動

- ① オピニオンリーダー・メディア向け広報
- ② 一般向け広報
- ③ 会員向け広報
- ④ 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理



来場者を出迎える新首脳陣（懇親パーティー）



挨拶する宮原会長（懇親パーティー）



麻生首相と面会し、謝辞を述べる宮原会長

July
2009
Shipping
FLASH

海賊対処法成立！

わが国商船隊の安全確保へ前進

2009年6月19日、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（海賊対処法）」が可決・成立した。同法案は、海上警備行動が発令された3月13日に国会へ提出され、4月23日に衆議院で可決された。参議院においては、海賊対処における海上保安庁の位置付け、派遣実施の際の国会の関与などで与野党の意見が折り合わず、6月18日に否決、衆議院へ差し戻され、原案のまま再可決され成立となった。6月24日に公布、7月24日に施行される。

昨年来、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、すでに自衛隊法に基づく海上警備行動を発令し、3月14日に護衛艦2隻を、5月28日にP-3C哨戒機2機をアデン湾へ派遣している。

アデン湾では、護衛対象*の商船が船団を組み、この前後を護衛艦が伴走する形で護衛が行われている。しかしながら、日本関係船であっても護衛対象から外れる場合があり、また、護衛対象外の船舶から直接

支援要請を受けた場合の対応など、課題も指摘されていた。

* 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つて、わが国国民の安定的な経済活動にとって重要な船舶

一般の海賊対処法(次ページ参照)の成立により、国籍に関らずすべての船舶が護衛の対象となり、日本商船隊の太宗を占める外国籍船や外国人船員に対するより効果的かつ適切な護衛が可能となる。さらに、公海上における船舶航行の安全確保に日本が積極的に貢献することができるものと期待される。

現在、アデン湾で護衛を行っている護衛艦「さざなみ」「さみだれ」に代わり、7月6日には「はるさめ」「あまぎり」の2隻が日本を出港し、アデン湾へ派遣される。

海賊対処法に基づく護衛活動は、法律が施行される7月24日以降に開始される見込みである。

当協会は、同法が成立した6月19日に宮原会長コメントを発表し、現地で活躍する自衛官・海上保安官の方々に謝意を示すとともに、同法により日本商船隊の安全の確保がさらに確実になるものと歓迎する意向を表明した。また、宮原会長は、麻生総理大臣、中曽根外務大臣、金子国土交通大臣および浜田防衛大臣とそれぞれ面会し、法案成立に向けての尽力に対して深く感謝の意を表した。

(海務部・斎藤)



海賊行為の処罰及び 海賊行為への対処に関する法律案の概要

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）または我が国領海等において行う次の行為。

- (1) 船舶強取・運航支配 (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。

6 その他

所要の規定を整備する。

寄稿

海賊対処法成立に際して

社団法人日本船長協会 会長 森本 靖之

『海賊』、その言葉には何となくロマンティックな響きを感じる。それは子供の頃に読んだ絵本や児童文庫の影響であろうか。船長協会が船主協会の支援を受けて実施している『船長、子供たちに海と船を語る』の場で、小、中学生に海賊の話もする。そんなものが現代に存在する訳がないと思い込んでいる子供達は、目を輝かして熱心に聞いてくれる。

それでは大人達はよく知っているのかと言えば、海運関係者以外は、子供たちのレベルとあまり変わりがないようである。我が国の経済と国民生活が海上物流によって成り立っているという認識は、残念ながら乏しい。ましてや日本から遠く離れたアデン湾で海賊が出没しても、なかなか国民の関心事にはならない。

90年代に入り、我が国のオイルロードであるマラッカ海峡に海賊が出没し始め、その件数が年々増加していた。2004年、インドネシア大津波の直後に激減し、去年は8件まで減った。当時、同海峡を通過する各船は、放水用意、探照灯準備など海賊ワッチ体制を敷き、細心の注意を払って航行していた。

この海域の海賊は、蛮刀や拳銃を所持するが、夜陰に乗じて忍び込み、船用金や船具類を持ち去るケースが多かったが、中にはアロンドラ・レインボー号の事例に見られたような組織的な海賊もいた。

マラッカ海峡の海賊が下火になった後、代わって登場したのがアデン湾で、去年は111件も発生し、今



海賊防護の風景（放水により海賊を寄せつけない）



国会で意見陳述する筆者

年に入ってもその増勢は止まらない。

同海域の海賊は、機関銃とロケット・ランチャーまで装備し、ソマリアの海岸から1000キロも離れたところまで出張ってくる。マラッカの海賊と比べ、所有する火器や行動範囲は桁違いに大きい。

昨年に入りアデン湾の海賊件数が急増する気配が見られ、自国関係船の被害を座視できないと判断したドイツやスペインを始め複数の国が、商船警護のために艦船の派遣を決定し、やがてNATO軍も艦船の派遣を決定した。

当時、アフガンのテロ対策のため、既にインド洋に展開していた米国第5艦隊を主力とした有志連合軍（我が国も給油活動に参加）CTF 150は、アデン湾の海賊対策にも従事していた。

このように主として欧米の諸国が艦船を派遣する中で、ロシア、マレーシア、インド、フィリピン、中国そして韓国なども艦船派遣を決めた。

一方、この事態を重視した国連も安保理において6月と10月の2回にわたり、各国にアデン湾治安維持のため艦船の派遣を求める決議を全会一致で採択した。

このような世界情勢の中で、我が国の対応はどう

であったか。

10月10日、船主協会会長は、国土交通大臣に対して改めて対応強化の要望書を提出した。

10月17日、衆議院において民主党の長島昭久議員が、ソマリア沖海賊問題への対応について質問され、麻生総理大臣が積極的な対応を示唆する答弁をされた。

11月14日、海洋政策研究財団(秋山昌廣会長)が、「ソマリア沖海賊行為に対する緊急提言」を発表。これに先立つ講演者の一人として私にも機会が与えられた。

私は、「アデン湾は一般商船に加え、世界一周の日本の客船3隻が、合計約1500人の日本人乗客を乗せて航行している。乗客の平均年齢は70歳に近く、皆さん戦後の日本を築き上げてきた人たちで、人生のフィナーレを迎え、やっと奥さん孝行ができるかと喜んでいる人たちである。彼らが安心して航海できるように、警護して頂きたい。欧米の客船には自国の艦船がしっかりエスコートしているのに」と訴えた。

11月27日、海員組合が国土交通大臣に対して海賊対応の要望書を提出した。

去年は、1年間で日本関係船だけでも5隻がハイジャックされ、いずれの船も解放されるまで2~3カ月もかかっている。

今年の2月3日、海賊対策の与党プロジェクト・チームに対して再び意見具申をする機会が与えられた。船主協会と海員組合と一緒に参加した。

この場では、日本関係船は、英海軍情報機関などと連絡を密に取りながら単独で、あるいは他国の艦船が組んでいる船団に遠慮がちに加えてもらう、中には小判ザメのように他国艦船について行くのが現状である、と状況を説明した。

そして、3月13日、遂にわが国のヘリ積載型自衛艦2隻がアデン湾に向かって出航した。しかし、その行動は自衛隊法第82条「海上警備行動」により、日本船および日本関係船に対してのみ警備行動が可能であり、対象外の船舶から救助を求められても何もできないという中途半端な状態での出航であった。それでも日本関係船にとっては誠に心強い決断であった。

この法的な不備を是正すべく、「海賊対処新法」が4月14日から衆議院にて審議が開始された。その骨子は「海賊行為の定義付け。保護対象を全ての船舶とす

ること。対象海域は我が国の領海と公海上であること。武器使用基準は正当防衛と緊急避難に加え、警告を無視して海賊行為を継続する場合。」以上である。

上記の新法は、4月23日衆議院で原案通り可決され参議院に送られたが、6月18日、与野党逆転の参議院では否決され、翌6月19日再び衆議院で3分の2以上の賛成により可決された。これではようやく国際的レベルでの警備活動が可能となったのである。

さて、私にとってのメイン・イベントは何と言っても4月21日、衆議院における「海賊新法の特別委員会(深谷隆司委員長)」の場に参考人として招致を受け、意見開陳の機会が与えられたことである。

参考人は発言順に、前川船協会長、私、藤澤全日海組合長そして水島早稲田大学法学部教授の4人で、各人が15分ずつ意見を述べた。

以下に私の話の概要を紹介させて頂く。

船員法や刑事訴訟法により船長には司法警察権など一定の権限があるが、銃器はおろか警棒すら所持していない船長には、武器を持った海賊に対して逃げることも対抗する手段がないこと。これまで日本関係船は他国の軍艦が組む船団に遠慮がちに組み入れてもらうか、或いは護衛なしで運に任せて、恐怖を感じ肩身の狭い思いをしながらこの海域を通航してきた。

昨年4月には日本の大型タンカーTAKAYAMAが被弾して燃料タンクに破口が生じた。このとき纏わりつく海賊ボートを追い払ってくれたのは、急を聴いて駆けつけたドイツの巡洋艦エムデン号であった。これまでアデン湾において他国籍の商船を救助した事例が数多く報告されている。北朝鮮の船を米軍が、台湾船を中国軍が、米国コンテナ船をロシア軍が、中国船をデンマーク軍がという具合に。船員法や国連海洋法条約には、船長が他船の遭難を知った時、自船に急迫した危険がない限り救助に向かう義務があり、それが「海の男の仁義」であること。このように、国境を超えた救出活動は多数報告されており、また、船団に入れてほしいという要請を無碍に断った事例を聞いたことがない。

そして次のような、他船がハイジャックされる生々しい様子をVHFで聞いた日本人船長の報告を紹介した。

「WARSHIP、WARSHIP!」と有志連合軍を呼び出

ず緊張した声に続き「小型ボートが本船から離れない。撃ってきた。海賊だ。救助を頼む」と悲痛な叫び。

しばらく後に艦船から「位置を知らせ」と。しかし応答なく15分ほど後に淋しげな声で「乗っ取られた。頭に銃を突き付けられている。他船が近寄れば人質を一人ずつ殺すと。頼むから誰も近寄らないでくれ」と。やがてそれと思しき船は明かりを煌々と点けてソマリアの方に離れていった。

4月に入り自衛艦が同海域にて警備行動を開始した。自衛艦のエスコートを受けた船長の報告も紹介した。外国人船長は自衛艦の行動がエクセレントでプロフェッショナルであり、乗組全員の士気も高まり心から感謝していること。日本人船長は「自国艦船の護衛を心から誇らしく思った。部下の比人船員も日本を一段とレスpektしているように思えた」と。ただし、この船長の報告には続きがあり、ある国の船から船団に組み入れてほしいと要請があったとき、自衛艦側は「貴船の船主に連絡して可否を検討する」と、全く現場の雰囲気には馴染まない応答をしていたことも紹介した。

国籍を超えて各国の艦船が警備にあっている同海域において、いま紹介したような返答しかできない自衛艦の担当官はどんなに歯がゆい思いをしていることか。また、このやり取りの一部始終をVHFで聞いている他船の船長たちは、日本をどのように見ているだろうかと訴えた。

以上が私の話の概要である。

参考人4人が陳述の後、各党の代表委員6人から質問を受けた。質問内容は事前に全く知らされていないので、臨機応変に答えざるを得なかった。

いつも先鋒を務めてくださった前川船主協会会長が、終始落ち着いて答えておられたので私もあまり上がらずに話すことができた。

かくして緊張の3時間は終わった。私は、数社の協力により現場

からの船長報告を頂戴し、船長の声として伝えた。

現状を反映して日本人船長からの報告件数は少なかったが、自衛艦の出動に対する日本人船長の気持ちは委員の先生方にもよく理解してもらえたと思う。

今後ともこのように重要な現場から日本人がいなくなってしまうようなことはあってはならないと思う。国会での参考人陳述がタガログ語の通訳付きという事態にならないことを願ってやまない。

「海賊対処新法」が成立する過程において、日本船長協会も微力ながらお役に立てたと思う。海賊行為が人類の敵であるという世界共通の認識の下に、各国が航路の治安維持のため協力し合うことは重要である。一方、世界が協力してソマリアのような国に救済の手を差し伸べ、海賊が発生しないように仕向けていく努力も必要であろう。

これを海賊の周辺産業というべきなのかは判らないが、海賊と船主との間に入る交渉屋、金の運び屋などが盛況であるという。また、元海兵隊員などで組織する私設警備軍の売り込み、あるいは商船を武装させるという動きもあると聞く。商船の武装や怪しげな周辺産業が繁盛しないで済むように、国際連合が果たすべき役割は誠に大きいと思う。我が国もその方向に向かって貢献してほしい。

船長たちが安心して航行できる「海」に戻る日の一日も早からんことを祈る。



1 船主、船長および乗組員のための海賊対策指針が改定される

IMO第86回海上安全委員会の模様について

国際海事機関(IMO)の第86回海上安全委員会(MSC86)が、2009年5月27日から6月5日まで、IMO本部(ロンドン)にて開催され、ゴールベーススタンダード、油タンカーの貨物タンク防食措置、海賊問題、船舶長距離識別追跡装置(LRIT)等について審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

1. 海賊問題について

会合の冒頭、IMOミトロポロス事務局長より、現在、13隻の船舶および194名の船員が身代金目的のための人質として海賊に拘束され、極めて深刻な状況にあることから、IMOは引き続き最大の懸案事項として海賊問題に取り組むと発言があった。

続いて、海賊対策のガイドラインである「海賊および武装強盗に係る政府への勧告および船主、船長、乗組員等への指針」の改定作業の結果について報告された。同改定は、第25回IMO総会(2007年11月)において、最近の海賊事件の実態を踏まえ、内容を改定する必要があることが提案され、MSC84(2008年5月)で設置された書面審議グループ(CG)にて検討が進められた。

今次会合に提出された改定指針案は特段の異議なく承認された。

上記指針の主な改定内容は以下のとおり。

- (1) 商船の乗組員は武装すべきではないことを追記
- (2) 武装した民間の保安要員の乗船については、旗国が判断すべきであることを追記
- (3) ソマリア沖・アデン湾の海賊対策の指針として国連の海賊関連コンタクトグループにて策定された「Best Management Practices(BMP; 右記参照)」をMSC Circular623の附属書Iとして添付
- (4) 漁船用海賊対策をMSC Circular623の附属書IIとして添付

(BMP) – Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia

経緯

ソマリア沖海賊問題を解決するための国連組織として、コンタクトグループが今年1月に設置された。同グループは、一般商船がソマリア沖・アデン湾において、海賊の襲撃を回避、制止および遅延させること等を目的とした海賊対策の指針(BMP)を合意した。なお、BMPは国際海運集会所(ICS)等の船主団体が起案したもの。

海賊対策の概要

運航前の航海計画、危険海域通航前の防衛策、通航中に海賊の襲撃に遭った場合、海賊が乗り込んだ場合における準備と対応について記載している。

例:

英国海軍情報収集機関(UKMTI)やEU軍(EUNAVFOR)への報告、安全回廊の航行、見張り員の増員、外部との通信の制限、船内各所へのアクセス制限等。

2. 船舶長距離識別追跡装置について

船舶長距離識別追跡装置(LRIT: Long Range Identification and Tracking system)とは、衛星通信を通じて船舶の識別符号や位置情報等を旗国に送信することにより、陸上において遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とするシステムである。同システムは、2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機として、

国際的な保安体制の構築を目指して米国より提案されたものであり、2006年5月開催のIMO第81回海上安全委員会(MSC81)において、新たに同システムを導入するためのSOLAS条約の改正案が採択された。同改正条約は2008年1月1日に発効し、国際航海に従事する総トン数300トン以上の船舶の内、新造船は2008年12月31日以降、現存船は2008年12月31日以降の最初の無線検査時まで適用されることとなった。

一方、データセンター*については、SOLAS条約で定められた導入日である2008年12月31日までの設置が間に合わない締約国が多い状況から、MSC85(2008年12月)において、各締約国が2009年6月30日までにデータセンターを設置すればよいこととする「LRIT導入促進のための暫定措置」が作成、採択された。今次会合では同暫定措置の取り扱いを中心に審議が行われた。

審議概要は以下のとおり。

***データセンター(DC):**

船舶から送信されたLRIT情報(船名のID、位置情報等)を通信事業者経由で旗国(旗国が設置したデータセンター)が受信し管理する。また、その情報は沿岸国、寄港国の要請によりデータセンター経由で提供できることになっている。

(1)データセンター(DC)の設置状況

各国DCの設置状況について、IMO事務局より以下の通り報告があった。

- ① LRITシステム運用中のDC
7カ国(米国、韓国、カナダ、マーシャル諸島、日本、バハマ、ブラジル)
- ② LRITシステム試験中のDC
10カ国(パナマ含む)
- ③ LRITシステム試験待機中のDC
30カ国(リベリア含む)

(2)データセンターの設置に関する暫定期間

DCの設置完了は7カ国のみとなっているが、多くの船腹量を抱えるパナマ、リベリアの他、締約国の半数がDCの試験を実施中もしくは試験の手続きに着手しているという状況であることから、これ以上の暫定期間の延長は行わないことが今次会合にて合意された。

(3)ポートステートコントロール(PSC)の対応

旗国がDCの運用を開始していない場合、船舶はLRIT情報を送信することができないことから、ポートステートコントロール(PSC)において船舶の出港が遅延、あるいは拘留されることが懸念されていた。このため、上記理由によって船舶の出港が遅延、拘留してはならないことがMSC85(2008年12月)で合意された(ただし、2008年12月31日から2009年6月30日までの間)。

しかし、今次会合において、DCの設置に関する暫定措置は延長されないことが合意されたことから、PSCによる船舶の出港遅延、拘留が再び懸念されたため、2009年9月30日までの間、PSCは各国のDCの設置状況を勘案し対応する旨の回章文が承認された。

3. ゴールベーススタンダード(GBS)について

エリカ号(1999年12月)やプレステージ号(2002年11月)の海難事故を受け、現在IMOでは、これまで船級協会に委ねられていた船体構造規則に一定の基準を設け、5段階の階層構造の下でこれを評価する「目標指向型の新造船構造基準(GBS:Goal-Based New Ship Construction Standards)」に関する検討が行われている。一方、国際船級協会連合(IACS)は、加盟船級間で統一した船体構造規則が必要であるとの業界(主に船主団体)からの要望を受け、それまで各船級が独自に定めていた規則を統一し、より安全性および透明性の高い規則として、共通構造規則(Common Structural Rules:CSR)を2006年に発効させている。

MSCでは、これまでの会合において、油タンカーおよびばら積み貨物船を対象としたGBSのSOLAS条約改正案、および関連する指針の技術的な検討をほぼ終了しており(詳細は本誌2009年1月号P.23参照)、CSR適用船への影響はない形でその内容が合意されていた。

今次会合においては、船級協会等の構造規則がGBSに適合しているか検証するためのプロセスについて審議が行われ、「構造規則を有する船級による自己評価」と「IMOが選任した審査チームによる監査」の組み合わせにより実施することが合意された。これにより、GBSに関する強制化部分についての審議は概ね終了し、MSC87(2010年5月)において条約改正

案等の採択に関する審議が行われることとなった。なお、GBSへの適合方法について個船毎に綴じ込むファイル(船舶建造ファイル)に含むべき内容については、欧州造船工業会が業界を代表し、MSC87に「非強制」の指針案を提出することとなった。

GBSの適用(GBSに適合した船体構造規則への適用が強制化される船舶)等は以下のとおりである。

(1) 適用船舶:

- ・長さ150m以上の油タンカー
- ・鉱石運搬船および兼用船を除く、一層甲板を備え、貨物区域にトップサイドタンクおよびホッパータンクを設けた長さ150m以上のばら積み貨物船

(2) 適用時期:

- ・2015年1月1日以降に建造契約が結ばれる船舶
- ・建造契約が無い場合、2016年1月1日以降に起工する船舶
- ・2019年1月1日以降に引き渡しが行われる船舶

4. 原油タンカーの貨物タンクに対する防食措置について

MSC82(2006年12月)において、欧州諸国および船主団体等から、油タンカーの船体構造強度の低下を防止する目的で、貨物タンク内部に防食塗装を強制化するSOLAS条約の改正案が提出された。これに対し、我が国は、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)の採用を塗装の代替措置として提案した。

その後、設計設備小委員会(DE)において技術的検討が行われた結果、DE52(2009年3月)において、5,000DWT以上の原油タンカーの貨物タンクに対し、塗装もしくは耐腐食性の材料等による防食措置を強制化するSOLAS条約の改正案が合意されていた(詳細は本誌2009年4月号P.7参照)。

今次会合における審議の結果、同改正案は原案どおり承認された。なお、防食塗装の性能基準(詳細な施工手順や塗料の試験方法)および耐食鋼の性能基準(試験方法)等については、DE53(2010年3月)において最終化される見込みである。

5. 防食塗装の保守・修繕に関する指針について

全ての船種のバラスタタンク等に対し防食塗装を

強制化するSOLAS条約の改正が2008年7月1日に発効し、同日以降に建造契約が交わされる船舶から適用が開始された。また、同条約が適用される船舶については、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生涯を通じて塗装状態の確認を受けるとともに、実施した保守・修繕の内容を記録に残すことが規定されている。

同指針については、DE52(2009年3月)において、国際船級協会連合(IACS)の指針をベースとし、保守と修繕の方法を区別して考える我が国の意見を取り入れた形で内容が合意されており、今次会合で非強制の勧告として承認が要請されていた(詳細は本誌2009年4月号P.8参照)。

今次会合における審議の結果、同指針案は原案どおり承認された。

6. 今次会合において採択されたその他の要件について

1 電子海図情報表示装置(ECDIS)、航海当直警報システム(BNWS)の搭載義務化

MSC85(2008年12月)にて承認されたECDISおよびBNWSの搭載を義務付けたSOLAS条約第V章の改正案が採択された。対象船舶と適用時期は以下のとおり。

<ECDIS搭載義務化の対象船舶と適用時期>

① 新造船

- 総トン数500トン以上の旅客船【2012年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数3,000トン以上のタンカー【2012年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数10,000トン以上の貨物船(タンカー以外)【2013年7月1日以降に起工する船舶】
- 総トン数3,000トン以上10,000トン未満の貨物船(タンカー以外)【2014年7月1日以降に起工する船舶】

② 既存船

- 総トン数500トン以上の旅客船【2014年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数3000トン以上のタンカー【2015年7月1

日以降の最初の安全設備検査時まで】

- 総トン数50,000トン以上の貨物船(タンカー以外)【2016年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数20,000トン以上50,000トン未満の貨物船(タンカー以外)【2017年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数10,000トン以上20,000トン未満の貨物船(タンカー以外)【2018年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】

<BNWAS搭載の対象船舶と適用時期>

① 新造船

- 総トン数150トン以上の船舶【2011年7月1日以降に起工する船舶】

② 既存船

- 総トン数3000トン以上の船舶【2012年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数500トン以上3000トン未満の船舶【2013年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】
- 総トン数150トン以上500トン未満の船舶【2014年7月1日以降の最初の安全設備検査時まで】

② 燃料油に対するMSDS提出義務の明確化

MARPOL条約附属書Iで定義される貨物および燃料油の積載前に、MSDS(Material Safety Data Sheet: 製品安全データシート)の提供を義務付けるSOLAS VI/5-1規則の改正案がMSC83(2007年10月)で承認されており、2009年7月1日に発効することとなっている。

今次会合では、当該燃料油には貨物としての燃料油だけでなく、パンカーとしての燃料油も含まれることが確認され、それを明確化するための改正が採択された。

本改正は2011年1月1日の発効予定であるが、燃料油の解釈を明確化するものであり、各国主官庁に対して、発効日に依らず早期の適用を促す回章文書(MSC Circular)が採択された。

(海務部:山本・山崎・松田)

内外ニュース

1 新しい水先制度における適切な市場環境の整備に向け、水先人指名制トライアル事業を実施

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会が報告を取りまとめる

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)は、2009年6月25日に開催された第4回目の会合で、新しい水先制度における適切な市場環境の整備に向けた方策として、水先人指名制トライアル事業の実施について、報告を取りまとめた(【資料1】参照)。

同小委員会は、2009年1月19日に開催された交通政策審議会海事分科会船員部会において、水先制度改革に関連した以下のテーマを水先関係者や第三者を含めた幅広い視点から議論する場が必要であるとして、その下部機構として設置が決定されたものであり、2009年2月26日より検討が開始された。なお、当協会からは港湾関連業務専門委員会の原田、萬治両副委員長が委員に就任した(【資料2】参照)。

◎ 新制度の定着に向けての課題

- ① 水先料金が上限認可額へ張り付いた状態
- ② 事前指名契約を締結した事例がわずかである状態に対する適切な市場環境の整備

◎ 新制度下における水先の将来像に関する課題

- ① 水先人の需給の将来推計(要確保数、要養成数等)
- ② 多様な人材供給源の確保
- ③ 免許取得後の三級水先人の教育の在り方
- ④ 三級水先人試験の実施

◎ 規制改革会議答申への対応に関する課題

- ① 指名制と応召義務の関係について整理および引受ルールの策定
- ② 三級水先人養成コースの拡充

同小委員会においては、これまで上記のテーマのうち、2008年4月に導入された上限認可・届出料金制度下において、水先人指名制を活用した柔軟な料金設定

が一件として無い実態をめぐっての議論が中心に行われ、第3回目の会合において、指名制と輪番制(水先人がユーザーから求めがあれば、船舶に赴き誠実に水先を行わなければならない義務を果たすための手段として、水先人会においてあらかじめ定められた当直表に基づいて水先業務を提供する仕組み)との両立の具体化のため、当面、指名制トライアル事業を実施することが適当であるとの方向となり、報告書はこれら関係者間の合意を明文化して取りまとめたものである。

報告書では、各水先区におけるトライアル事業実施にあたって最低限含むべき内容のひとつとして「関係者間で柔軟な水先料金の設定について、協議が行われるものであること」としており、指名制の活用による料金を含む個別の契約締結を推進し、制度上の料金規制の緩和を実効あるものにするよう、方向付けがなされている。

同小委員会では今後、新制度下における水先の将来像に関する課題について検討が行われることとなっているが、本トライアル事業についても実施状況を注視し、適切な時期にその評価を行うこととされている。

(企画部・小泉)

資料1

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会報告 ～新制度下における適切な市場環境の整備に向けて～

水先制度については、近年の日本人船員の減少傾向に伴う水先人の供給不足への懸念、水先業務の運営の効率化・適確化への要請の高まり等を踏まえ、水先法の改正により、等級別免許制(一級～三級)の導入、料金規制の緩和(上限許可・届出制)などの抜本的な制度改革が行われ、新制度は平成19年4月(一部は平成20年4月)から施行されている。

新制度下においては、水先料金に係る規制が緩和されており、ユーザーと水先人があらかじめ水先業務の提供に関する契約(事前指名契約)を締結し、当該契約に基づいて水先人が水先業務を提供する仕組み(指名制)が確立されれば、当事者間における水先料金の柔軟な設定が可能となる。

しかしながら、現実にはそのような指名制が確立されているとは言い難く、事前指名解約が締結された事例はわずかであり、水先料金についても上限認可額に張り付いた状態となっている。

このような状況下において、ユーザー側からは指名制が有効に機能するようなルールの確立を求める声が高まっており、制度改正の趣旨に照らし、この問題について速やかに前進を図る必要が生じている。

また、「規制改革推進のための3か年計画(再改定)」(平成21年3月閣議決定)においても、水先業務の新たな引受ルール等について検討すべきことが定められている。

本小委員会では、以上の状況に照らし、水先制度

資料1

における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成に向け、水先人、ユーザー、経済界及び労働組合の代表並びに学識経験者の間で議論を進めてきた。

検討の結果、今後の方向性に関する関係者間の合意が得られたため、新制度下における適切な市場環境の整備に向け、当面実施すべき方策について、報告を取りまとめたものである。

I 現状と課題

水先人には、ユーザーから求めがあれば、船舶に赴き、誠実に水先を行わなければならないという義務(応召義務)(水先法(昭和24年法律第121号)第40条及び第42条)があり、「あらゆる船舶にいつでも水先業務が提供されること」について、法的に担保されているところであり、新制度下においても、従前どおり実務的に水先業務の提供を担保する手段が必要である。

そのような手段として、水先人会においてあらかじめ定められた当直表に基づいて水先業務を提供する仕組み(輪番制)が長年かけて確立され、船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上等(以下「船舶交通の安全等」という。)に資する効率的な水先の取次・引受システムとして機能してきた。

一方、新制度下において期待された、指名制を活用した水先料金の柔軟な設定に関しては、これまで一例もないというのが実態であり、水先人会のルールである「引受事務要領」については、従来と同じ輪番制を前提としているため、指名の取扱いが過度に制限的ではないかとして、改正の必要性が指摘されている。

以上を踏まえ、応召義務を果たしつつ、競争原理が機能する適切な市場環境を整備するとの観点から、船舶交通の安全等に支障を来さないよう配慮した上で、指名制と輪番制の両立の具体化に取り組むべきである。

II 当面実施すべき方策

このような認識の下、指名に関するユーザーのニ

ズに応える一方で、船舶交通の安全等を確保しつつ効率的な水先業務の提供を可能とする実務上の手段について検討・検証を行うとともに、指名制が有効に機能し、料金等に関する交渉が進めやすくなる環境の整備を図るためには、当面、次に掲げる指名制トライアル事業を実施することが適当である。

1. 指名制トライアル事業の実施

(1) 指名制トライアル事業の概要

東京湾水先区、伊勢三河湾水先区、大阪湾水先区、内海水先区及び関門水先区の5大水先区において、指名制トライアル事業(以下「本事業」という。)を平成21年中にそれぞれ一つ以上実施することが適当である。

この場合、水先区によって水先を巡る状況が異なることから、本事業の内容は、水先区ごとに具体的に検討する。特に、関門水先区については、所属する水先人の数が少ないことなど他の4水先区と事情が大きく異なることから、今後、ユーザーのニーズを踏まえつつ、本事業を実施するかどうかを含めて、関係者間で調整することが適当である。

本事業は、改正水先法の趣旨を勘案し、少なくとも次の内容を含むものとすべきである。

- ① 輪番制による水先業務全般に支障を生じさせない範囲で、船社の指名による水先業務を積極的に実施するものであること。
- ② 船社による指名と輪番の優先順位については、原則として指名が優先されること。
- ③ 関係者間で柔軟な水先料金の設定について、協議が行われるものであること。
- ④ 本事業の導入に際し必要となる「引受事務要領」の改正を水先区ごとに行うものであること。

(2) 事業の進め方

本事業を実施するため、各水先区において、水先人会、本事業に参画する水先人及びユーザーによる「協議会」を設置し、関係者間で本事業の在り方について検討することが適当である(いずれかの

資料1

関係者からの要請があれば、国土交通省が協議会に参加することもあり得る。

協議会においては、「事前指名契約の確実な実行」及び「事前指名契約船以外の船に対する水先業務の提供」を両立することが可能な本事業の在り方について検討し、その円滑な実施を図るべきである。

本事業の内容については、各水先区の実状に合わせ、それぞれの地区において柔軟に事業の在り方を検討することが適当である。

本事業の実施に当たり、引受事務要領について、水先区ごとに必要な見直しを行うことが必要である。

〔本事業の実施例〕

- ① 水先人側とユーザーとの協議により、本事業の対象範囲（航路、対象船舶数等）を画定する。
- ② 邦船社・外船社、大手・中小船社を問わず、ユーザーが希望すれば、本事業に参画できる。ただし、ユーザーの希望する対象船舶数の合計が①の対象船舶数を超える場合等においては、透明性のある一律の基準により対象船舶数の調整等を行うことがある。
- ③ 参画するユーザーは、対象船舶数に応じ、参画する水先人をノミネートする。
- ④ 水先人会は、ノミネートされた水先人の参画を促し、本事業の円滑な実施に必要な水先人の確保に協力する。
- ⑤ 指名制と輪番制の両立を可能とする本事業のシステムを構築する。

なお、本事業の一例を図で表すと、別添（事業のイメージ）のとおり。

〔3〕 本事業の実施に当たって配慮すべき事項

本事業の実施に当たっては、円滑かつ安全な水先業務の実施に支障を生じさせないよう、当面、次の事項に配慮すべきである。

- ① 輪番制による水先業務の実施に支障を生じさせないよう、本事項に参加する水先人は、各水先区ごとに水先人総数の30%以内とする。ただし、関係者間で合意が得られた場合には、これを上回る水先人が参加することを妨げない。

- ② 水先人の資質の向上に支障を生じさせないよう、水先業務を開始して2年以内の水先人については、指名の対象としない。
- ③ 輪番制による業務において休暇中の水先人については、指名の対象としない。

一方、改正水先法の趣旨に鑑み、ユーザーに対するサービス向上の観点から、当面、次の事項に配慮すべきである。

- ① 現在、おおむね72時間前とされている指名申込みの期限を48時間以内に短縮する。
- ② 指名に応じることができない場合、水先人会は、指名申込みを行った船社に対し、その具体的理由を書面により開示する。

2. 本事業の実施スケジュールとそのレビュー

本事業は、一部で指名の実績がみられる東京湾水先区及び伊勢三河湾水先区において、先行して速やかに開始し、他の水先区についても、本年中に開始すべきである。

本事業の実施により、水先業務への支障その他の問題が生じた場合には、随時、協議会において検討を行うことが適当である。

本事業の結果を協議会でレビュー（レビューは事業実施後6か月以内に行う。）し、指名制の履行状況について問題点があれば、さらに引受事務要領等を手直しすることが必要である。

その後、引受事務要領を各水先人会の会則の一部に位置付けるとともに、改正水先法の趣旨にかなった指名制と輪番制の両立を本格的に実現することが必要である。

Ⅲ 結 び

水先制度は、船舶交通の安全等にとって無くてはならない重要なものであり、業務運営の効率化・適確化、後継者の育成・確保等を目的とした抜本的な制度改正が定着し、その実効を上げるよう、関係者はそれぞれの立場で常に努力することが必要である。

資料1

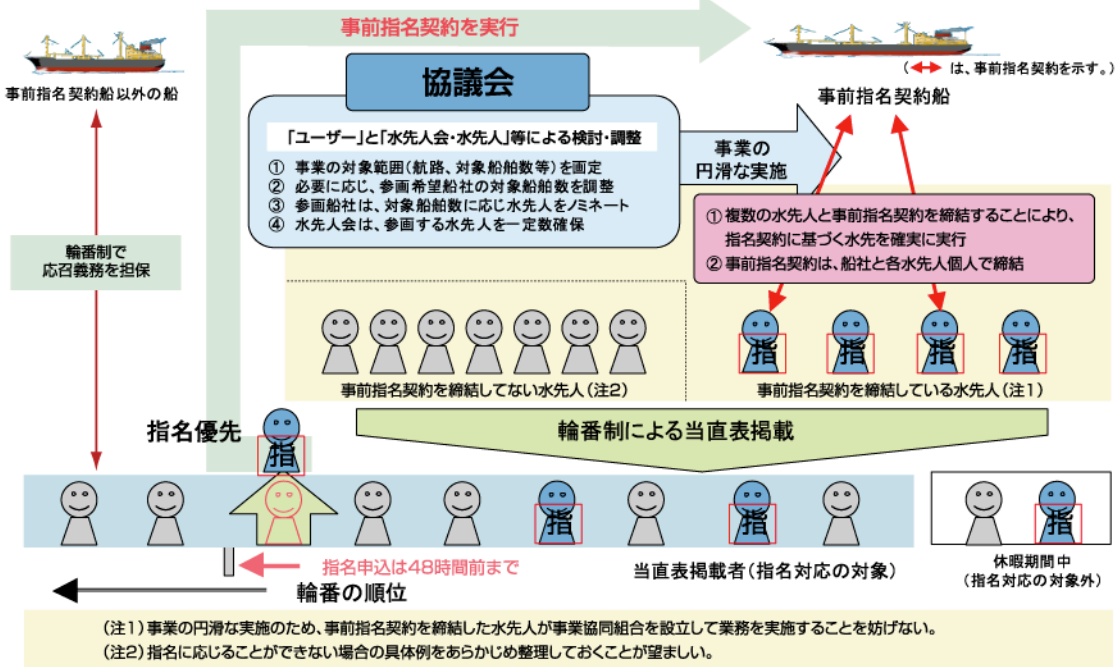
本小委員会は、今般、諸般の情勢に配慮して新制度下における適切な市場環境の整備に向けて当面実施すべき方策として、指名制トライアル事業の実施について取りまとめた。しかし、水先制度の運用を巡る問題は、本来、関係者間で協議し、円満な解決を図るべき事項である。本小委員会は、水先人、ユーザーを始めとするすべての関係者に対し、本報告を受け、船舶交通の安全等と水先を巡る適切な市場環境の整備を両立するため、指名制トライ

アル事業の円滑な実施に関し、真剣な努力を払うべきことを強く要請する。

また、本小委員会は、今後、水先の将来像等の課題に取り組むとともに、指名制トライアル事業の実施状況を注視し、適切な時期にその評価を行うこととする。

事業のイメージ

○ 各水先区で協議会を立ち上げ、下図の例を参考に、各水先区の実状に合った事業を検討、実施



資料2

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会 委員名簿

(敬称略、五十音順)

池田 秀男 全日本海員組合中央執行委員
 伊原 厚司 (独)海技教育機構理事
 小野 嘉久 (財)海技振興センター常務理事
 河野 真理子 早稲田大学法学部教授
 佐々木 功 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長
 杉山 雅洋 早稲田大学大学院商学学術院教授
 関根 康 外国船舶協会専務理事
 中澤 政光 全日本海員組合中央執行委員
 西村 充弘 日本タンカー(株)取締役海務部長兼安全推進本部事務局長

根本 勝則 (社)日本経済団体連合会産業政策本部長
 原田 英博 (社)日本船主協会港湾関連業務専門委員会副委員長
 福永 昭一 日本水先人会連合会副会長
 萬治 隆生 (社)日本船主協会港湾関連業務専門委員会副委員長

『海賊対処とシーレーンの安全確保について』

関西大学 政策創造学部教授 羽原 敬二



1.はじめに

わが国の海上貿易量は、約9億5,000万トンで世界の約14%を占め、国際貨物は、重量ベースで約99%、金額ベースで約70%が海上輸送により、エネルギー資源の約90%、食料の約60%を輸入に依存している。すなわち、わが国は、経済活動や日常生活の物資調達をほとんどを海上貿易に頼っている。そして、わが国の貿易にとって不可欠な輸送手段が海運であり、海外からの貿易物資の安定輸送に大きな役割を果たしている。

このように、海運はわが国にとって極めて重要な生命線(lifeline: ライフライン)であり、国際紛争などの緊急時においては、わが国の国民経済に必要な物資を安定輸送する担い手として不可欠な存在である。したがって、海運の要となるシーレーンの安全確保が脅かされるような事態が発生したならば、資源や食料のサプライチェーンが遮断されて、経済活動をはじめ国民生活が大打撃を受け、いわゆる有事の状態ともなる。この事実を正確に理解している国民や政治家が一体どのくらいいるのか、最近とりわけ不安を感じる。

今後ともわが国は、海運をライフラインとしてい



る現状を把握し、国際情勢の変化による有事または危機への対応を踏まえた国家の海洋安全保障政策を考え、防衛政策の基盤として機能させていかなければならない。そこで、本稿では、この問題に関する考察の要点を述べてみることにした。

2.シーレーンの安全確保

(1)シーレーンの概念¹⁾

シーレーン(Sea Lanes of Communication: SLOC)とは海上輸送路、海上航路帯のことであり、一国の通商および戦略上、重要な価値を有し、有事においては国家が存立または戦争を遂行するために確保しなければならない海上交通路である。一般的には、線として捉えられやすいが港湾も対象にするとCOWOC(Consolidated Ocean Web of Communication)として海上物流ターミナルの拠点を含んだものとなる。コンテナハブ港が、テロリズムの標的になる可能性もすでに指摘されている。もしシンガポール港がテロリズムによる攻撃で破壊されると、アジア各国で輸送ネットワークが遮断され、世界経済に深刻な影響を与えることになる。

海洋国家にとってシーレーンの安全保障は、最重要課題であり、交易国との経済交流は相互の経済発展にとって不可欠な要件である。日本には、ペルシャ湾岸地域から原油を輸入するために、インド洋を抜けてマラッカ海峡、南シナ海からルソンまたはロンボク海峡を経由してフィリピンへ向かう南西航路、オーストラリアと繋がるグアム経由の南東航路があり、

特に南西航路は重要である。わが国の石油依存度は低下してきているが、全エネルギーの約45%は中東地域に依存している。海洋安全保障の第1の課題は、やはりシーレーンの確保である。

シーレーンの安全確保は、わが国の至上課題であるが、ソマリア沖への海上自衛隊派遣を契機に、海洋国家としての正しい意識改革が必要である。いまだに日本人はシーレーン防衛への理解と関心が欠如しているために、不毛な議論が行われ、ようやくソマリア沖へ海上自衛隊が派遣されたが、派遣時点では海賊対処法が成立しておらず、自衛隊法第82条の海上警備行動を根拠とした。結果的には、海賊対処法が成立しても、依然として、対応処理不完全な問題が存在している。²⁾海上における犯罪取締りは、確かに海上保安庁の任務である。しかしながら、海賊問題は第一義的に海上保安庁が担うという前提は、海上保安庁の代わりに海上自衛隊が派遣されるという誤った認識を国民に与えてしまう可能性がある。ソマリアの海賊事案は、通常の犯罪取締りの域を大きく超えており、そのために各国が軍艦船を派遣している。さらに、各国艦船の協力体制構築および連携の面からも、情報交換を容易に行うためには、共通の基盤を持っている軍隊が任務を負うことが必要であり、日本だけが海上法執行機関で対応するには問題がある。特に、EU軍との間では、リンク16のデータリンクシステムを使用して直接データの交信を行う必要がある。

日本のシーレーンは、日米安全保障条約のもとで、米国によって海上輸送路の安全を確保されているが、冷戦終結後は、各国でテロリズムによる事件が発生し、世界情勢は安定していない。とりわけ、便宜置籍船に対しては、わが国政府が関与することに困難が伴うなど、事件・事故やその他のリスクに適切に対応することができないだけでなく、物資の輸送手段である船舶自体を管理することも不可能である。たとえば、便宜置籍国で大規模な事件や紛争が発生し、日本の便宜置籍船が稼動しなくなった場合には、日本の食料や資源の供給は停止することになる³⁾。

(2) シーレーン防衛

防衛省・自衛隊としては、シーレーン防衛は極めて重要な課題であると認識され、いわゆる有事の際には、米軍と協力し、港湾や海峡などの防衛、哨戒、護衛な

どさまざまな作戦を組合せ、その累積効果によって海上交通の安全を確保することをシーレーン防衛と位置づけている。

シーレーンに関しては、自衛隊の守備範囲として1,000海里程度または周辺海域を守れるように防衛力を整備することを基本としているが、1,000海里を全く越えないということの意味するものではない。憲法の範囲内という前提条件は付くが、対抗する相手やその戦略態様など、状況に応じた作戦により種々の事態に対処することとされている。

わが国のシーレーンに関しては、インド洋におけるレーン、マラッカ・シンガポール海峡から日本に向かうレーン、オーストラリアからのレーンの3つが重要であるが、日本が自ら護ることを宣言しているのは、マラッカ・シンガポール海峡から日本へ向かうシーレーンの北半分だけである。日米同盟のもとに米国による保護を期待しても、アフガンやイラク、インド洋の情勢により、米国に余裕がなければ、実施できないことになる。米国の石油輸送にとっては、地中海から大西洋に抜ける航路が最も重要なシーレーンである。

中近東は不安定な地域であり、インドとパキスタンも不安定である。現在は、インドの海軍力により、インド洋で問題が発生する可能性がないとしても、想定外の事態が生じた場合のシーレーン防衛にいかに対応するかを十分に検討しておくことが不可欠である。

国の防衛力は短期間に整備できるものではないため、脅威に対して基盤となるものは、常に是正措置を行う必要がある。国対国を想定した抑止力だけでなく、国家の防衛と国民の安全を考慮すれば、国際テロリズム、ゲリラ、海賊などのさまざまな脅威や事態に柔軟に対応できる体制を構築しておくことが求められている。わが国に対する脅威が多様化し、新たな脅威を抑制することにより、国際的な平和や安定、秩序の維持に協力しなければならない時代を迎えている⁴⁾。

(3) シーレーンの正確な認識

インド洋北西部のアラビア海とオマーン湾で海上自衛隊の補給艦と護衛艦各1隻が行っていた洋上給油を「インド洋での補給活動は、中東に石油を依存する日本にとって、中東から日本への石油輸送ルートを守るため」とシーレーン防衛を継続の理由とした。しかし、軍事ジャーナリストの田岡俊次氏によれば、日

本の補給艦の給油を受けた外国軍艦が日本の石油ルートを守っているというこの説明は、次のように成り立たないと指摘されている⁵⁾。

本来、アラビア海やオマーン湾の哨戒活動の目的はタンカーの防衛ではない。石油タンカーがテロリストの攻撃を受け易いのは、原油を積込むペルシャ湾内および海域が狭く速度を出しにくいホルムズ海峡であって、アラビア海やオマーン湾ではない。最も危険な状況は、ペルシャ湾内の沿岸に停泊し、原油タンクから海底のパイプラインで送られてくる原油を積込むためのシーバースにタンカーを係船しているときである。爆薬を搭載したモーターボートなど小型船舶が接近しても動きがとれないためである。さらに、大型船舶が航行できる水路の幅が10km程度しかないホルムズ海峡とそのすぐ内側の小島の多い海域も危険である。ホルムズ海峡を抜けてオマーン湾に出ると、幅は200kmあり、速度も出せる。この中央を航行するタンカーに小型艇で体当たりすることは非常に難しい。日本の補給活動は、国連安保理決議によってテロリズム対策にあたる軍艦船に対して行われ、ペルシャ湾および湾内の軍艦船には給油していない以上、石油ルートをテロリストから守ることに役立っていないことになる。

実際にアデン湾などで日本の商船隊の安全に貢献しているとされるのが、米軍が主導する多国籍任務部隊CTF-150(Combined Task Force-150)である。アデン湾、オマーン湾、アラビア海北部、紅海、およびインド洋での海上阻止行動(MSO:Maritime Security Operations)を任務とし、海上治安の確保などにあたっている。しかし、商船に対して24時間体制で護衛を行うものではない。CTF-150の本来の任務は、テロリストの海上阻止および抑止活動であり、海賊の掃討が目的ではない。CTF-150の活動を支援する海上自衛隊補給艦の給油活動については、派遣を中止すると、国際世論の理解が得られなくなることを危惧する声がある。洋上給油の経費は、日本側の燃料と乗組員の手当てなどを含んで年間78億円であり、要求される可能性があるその他のテロリズム対策措置活動と比べると、リスクも少なくコストは低いといえる。

3.アデン湾・ソマリア沖海賊対処活動の特質⁶⁾

このたびの自衛隊によるソマリア沖海賊対処活動は、

以下のように、従来の自衛隊の海外活動とは根本的に異なる局面を持っている。

まず第1に、これまでの自衛隊PKOは、主として人道復興支援活動やインド洋での補給活動も、米国を中心とする他国の軍隊に対する後方支援であった。これに対し、ソマリア海域で船舶の警護を行う海上自衛隊護衛艦は、重火器で武装した海賊と直接対峙している。すなわち、日本から1万2,000km離れた遠方海域で海賊を相手に護衛活動を行うことは、後方支援から実任務の最前線へ出たことを意味する。したがって、国際平和協力活動を本来任務とする自衛隊の活動に必要な法整備を怠ってきた政治の欠陥は、常に現場の部隊がすべて現実のリスクとして負うこととなる。

正当防衛に当たらない限り危害を与えてはならないという警察官職務執行法の規定は依然適用されている。したがって、警告射撃の際に相手を傷つけてはならないと規定しているのは、日本だけであり、もし跳弾等により相手を傷つけた場合には、自衛隊員が法律違反に問われかねない。問題が生じたら現場の判断の誤りとされ、自衛隊には軍法会議が存在しないため、自衛隊員が国内の刑法上の殺人または殺人教唆に問われる可能性もありうることになる。

第2に、従来は、自衛隊の活動により当該地域が安定すれば、日本の国益に繋がるという間接的な効果が期待された。しかし、ソマリア海域の海賊対処による海上交通路の安全確保は、日本にとって死活問題であり、直接国益に結びつく取組である。とりわけ、わが国の重要なシーレーンであるソマリア海域の治安維持に協力することは、海洋国家として存続するための要件であると同時に責務でもある。

第3に、アデン湾・ソマリア沖へ艦隊を派遣している各国は、商船の護衛任務という海賊対処の機会を最大限に利用して海軍の運航能力を向上させ、艦隊を外洋で展開する高度な技術を取得・訓練する実戦的演習を実施しながら、自国の利益拡大に努めているのが実態である。日本が憲法九条や集団的自衛権の問題により、自国の役割を最小限に止めようとしているのとは対照的な動きである。結果的には、海賊問題が終息した時点で、アジアには外洋艦隊を運用できる国が複数存在することになる。

第4に、近年、新たな軍事力の機能として国際社会で認知されるポリリーシング(policing)の分野に自衛隊の

活動領域を拡大することが求められるようになっている。ポリシングは、ポリース(police: 警察)から派生したことで、軍事組織による警察活動を指す。国家防衛を本来任務とする防衛力を国際的な秩序維持に活用し、安定した安全保障環境を作り出す考え方であり、テロリズムとの戦いや大量破壊兵器の拡散阻止、人道復興支援活動、国連平和維持活動(PKO: Peacekeeping Operations)などに適用できる取組みである。これまでの日本の防衛政策は、PKOを中心としたものであったが、今後、日本の防衛政策におけるポリシングの役割が比重を増すことになる。

4.ソマリア沖海賊対処活動の課題⁷⁾

ソマリア沖海賊対処活動のような任務は、通常の海上犯罪対処事案とは異なる問題があり、単純に海上自衛隊または海上保安庁の任務と区分できない事情がある。香田洋二前自衛艦隊司令官・海将によれば、以下のように考察されている。

海上自衛隊と海上保安庁の派遣任務に関する判断の要素は、対象となる発生事案の形態と任務遂行海域または事案発生海域である。対象事案の形態は、内容に応じて、海上犯罪から海上犯罪の範疇を超える軍事的色彩の強いものにまで分類される。任務遂行海域は、公海とわが国の管轄が及ぶ海域とに分けられる。これらの要素に基づき整理すると、

- ①海上犯罪を超える事案で公海上→海上自衛隊の任務
- ②海上犯罪を超える事案で管轄権の及ぶ海域→海上自衛隊の任務

- ③海上犯罪事案で公海上→海上保安庁または海上自衛隊
- ④海上犯罪事案で管轄権の及ぶ海域→海上保安庁となり、③の場合には、公海上の海上犯罪案件で、犯罪要件を成立させる追跡権や海賊行為など、国際法において必要とされる条件の詳細な調査が求められる。

これら事案の前提は、憲法とのかかわりにおける海外派兵の禁止と領海等を越える公海における任務遂行という基本事項の検討である。すなわち、国境を越えて自国の軍隊を相手国領域に進める行為と領海等の外側にある各国に対して平等に使用の権利と機会が与えられている公海への海上部隊を派遣する行為とは、全く本質が異なる。つまり、海上部隊を自らの領海を越えて公海に派遣し運用することは、他国の主権を侵害する行為とはまったく異なり、平時から各国に平等に与えられた権利である。したがって、平時より海軍力を含めた海軍力(シーパワー)を有効に活用した海洋の自由な利用は、海洋国家が維持しなければならない環境であるといえる。

5.おわりに

海賊対策は、海賊行為の予防・鎮圧、海賊の逮捕・捜査などの警察活動、国際的な枠組み構築と国際協力などの対応から構成される総合的な取組みである。したがって、実効性ある海上自衛隊の部隊運用ができる法律を整備することが、シーレーンの安全確保に繋がる基盤であり、海上自衛隊の能力を最大限に発揮させる環境を整えなければならない。さらに、海洋安全保障政策を踏まえて日本の国際貢献を果たしていくためには、軍事以外の海洋外交力を展開する必要があり、海洋国家として海を守る海洋秩序形成を主導していくことが求められている。具体的には、アジアでの経験を活かして、沿岸国のキャパシティビルディングおよび地域協力の枠組み構築などにより、積極的に支援活動を推進することが必要である。

海運専門家の間では、米国や仏国の強硬策が海賊の攻撃性を強め、ソマリア海域を航行する商船のリスクが高まりかねないという不安の声も出始めている。IMB(国際海事局)も、軍事介入が海賊の凶暴化を招きかねないと警告を発している。広いアデン湾・ソマリア沖の危険海域をすべて常にパトロールすることは困難であり、各国が個別に自国の保護や救出に取り組むだけでは問題を解決できないことを認識すべきであるという。脅しには



決して屈しないというメッセージを国際社会が一致して打ち出すことが重要である。

乗組員が人質に取られた場合、対処方法としては、身代金を支払うことと武力を用いて救出することが考えられる。身代金を支払えば、人質は解放されるが、海賊行為はなくなる。武力を使用する場合には、軍事作戦ではなく、やはり取締行為として実施すべきである。ただし、その際には、国家の武力による措置と政治的・経済的状況を改善するための支援策が不可欠となる。日本はそれを効果的に行える唯一の国である。

(注)

- 1) 秋山昌廣「イラク情勢と海洋安全保障－自前のシーレーン防衛が急務－」第6回海洋フォーラム、財団法人シップ・アンド・オーシャン財団、平成15年4月23日
- 2) 桜林美佐「海の防人への感謝を忘れた日本人」『OPRF海洋政策研究財団ニュースレター』第210号、シップ・アンド・オーシャン財団、2009年5月5日
- 3) 「海賊インフォメーション」『船協海運年報』「日本海運の現状」2009年1月 社団法人日本船主協会 (<http://www.jsanet.or.jp>)
- 4) 防衛省編集「平成20年度 日本の防衛－防衛白書－」ぎょうせい、平成20年9月、96-98、102-103、172ページ
- 5) 田岡俊次「軍略」探照灯連載31 インド洋給油活動の思ひがたい『FACTA』November.2008.54-55ページ
- 6) ソマリア海賊の実態と特殊性
 - ・海賊民兵 (pirate militias) の存在
 - ・軍事能力および資源基盤の面において複数のソマリア当局に匹敵する勢力
 - ・ソマリアの無政府状態 (国内紛争)
 - ・重火器武装による攻撃 (自動小銃AK-47、対戦車用ロケットランチャーRPG)
 - ・テロリズム性 (アルカイダとの繋がり)
 - ・海賊行為のビジネス化 (武装勢力による身代金奪取目的)
 - ・公海上の取締を主体とした国際的な協力体制の要請
 - ・凶暴化、民族戦線化の可能性
 - ・中国の脅威の存在 (各国の利害関係と海洋権益)

海賊の特徴は、旧式のロシア製トロール漁船などを母船として小型の高速艇を複数積込んで、インド洋やアデン湾で待ち構え、母船が、レーダー、AIS自動船舶識別装置、衛星電話、全地球測位システム (GPS) などを使って高速艇と連携し、各国の艦艇の動きにも注意を払いながら、狙える商船を見つけると襲撃する。海賊は、武装勢力と関係の深い元漁民とされ、約300人で、30人から50人が1隻の母船に乗り、母船から4人または5人の集団に別れて小型船に移ると、目標とする船舶に乗込む。身代金を獲得するのが目的で、抵抗しない限り船員に危害を加えることは少ない。金額は1隻あたり1億円から3億円程度とされるが、交渉費用などを含めると、船舶乗っ取りの被害に遭うと10億円近くを要することになるといわれている。

マラッカ・シンガポール海峡では、沿岸国が領海内で海賊を拘束したり、近隣国との協力で海賊に対処したりすることが可能であったが、無政府状態のソマリアでは、沿岸国政府の協力で海賊制圧に成功したマラッカ・シンガポール海峡における経験が生かせないという問題がある。
- 7) 香田洋二「ソマリア沖海賊へのわが国の対応海自と海保の任務分担を考える」『世界の艦船』2009年7月号104-111ページ

海上保安庁と海上自衛隊の相違点

海上保安庁

- | | |
|----------------|------------------------|
| ・行政的・平和的海上権力機関 | ・相対的に低コスト |
| ・分散配置 | ・国際紛争への不関与 |
| ・法令の適用と執行の法技術 | ・近隣諸国間の疑惑不招致 |
| ・人と船舶への法執行作用 | ・海上における人命財産の保護および治安の維持 |
| ・司法的統制 | ・警察機関として政治的に中立 |
| ・比例原則の適用 | |

なお、海上輸送を滞りなく継続させることがいかに重要であるかを国民が正しく認識するためには、まずは、小学校・中学校・高等学校を通じて、社会科の教科書の内容に海運の項目を入れ、日本の海運と海事社会について学ばせるようにすべきである。海洋国家としての日本を守るための防衛を理解するためにも、教育による効果的な海事社会の認知方策をより具体的に検討しなければならない時期にきている。

海上自衛隊

- | | |
|-----------------|---------------|
| ・軍事的非平和的海上権力機関 | ・シビリアンコントロール |
| ・専制と集中 (艦隊行動) | ・高コスト体質 |
| ・軍事技術の利用 | ・国際紛争に関与 |
| ・軍事目標の破壊および敵の殲滅 | ・近隣諸国からの憶測に配慮 |
| ・害敵手段に制限なし | ・直接および間接侵略に対処 |
| ・シビリアンコントロール | ・政治上の対応 |
- (富賀見栄一監修、海洋・東アジア研究会編「海上保安庁進化論－海洋国家日本のポリスシーパワー」シーズ・プランニング、71ページ、2009年5月)

(参考文献) (順序不同)

- ・「防衛省・自衛隊：ソマリア沖・アデン湾における海賊対処について」 「補給支援特措法に基づく自衛隊の活動」 「広がる自衛隊による国際平和協力活動」 『海上自衛隊』 (<http://www.mod.go.jp>)
- ・「揺れる同盟 海賊の海へ 上・中・下」 『読売新聞』
- ・富坂聰「ソマリア沖はすでに中国艦隊の演習場である」 『諸君』2009年5月号80-89ページ
- ・マーク・ホーゼンボール、マイケル・イジコフ「ソマリア海賊の血が流れた日」 『Newsweek』2009.4.29. 16-21ページ (Blood in the Water "Newsweek Special Report" 2009.4.29)
- ・山田吉彦「ソマリア海賊対策」 『月報 Captain』平成20年・21年1月号第388号、社団法人日本船長協会、16-21ページ
- ・海洋政策研究財団「海洋白書2009日本の動き世界の動き」成山堂書2009年
- ・山本草二「海上執行をめぐる国際法と国内法の相互関係」 編集代表山本草二「海上保安法制－海洋法と国内法の交錯－」2009年5月
- ・田中利行「海上執行措置法令の国内法体系における地位」 編集代表山本草二「海上保安法制－海洋法と国内法の交錯－」三省堂2009年5月
- ・森川幸一「海上暴力行為」 編集代表山本草二「海上保安法制－海洋法と国内法の交錯－」2009年5月
- ・防衛知識普及会編「海賊対策－海上警備行動と海賊対処法案－」内外出版平成21年5月
- ・海上保安庁「海上保安レポート2009」平成21年5月





June 2009 海運日誌



6月9日~10日

日韓やIMOなどアデン湾湾岸国を含む25ヶ国・4機関が出席する海賊対策に関するハイレベル会合が、韓国のソウルにて開催された。

6月15日~18日

国際油濁補償基金 (IOPCF) 92年基金総会・理事会等がロンドンにて開催された。

6月17日

当協会は、第62回通常総会を開催した。
(P.1 特別欄参照)

6月19日

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た海賊対処法案が衆議院で再可決され、成立した。
(P.8 シッピングフラッシュ参照)

6月19日

全日本海員組合、AMOSUP (フィリピン船舶職員部員組合)、PSU (フィリピン船員組合) (以上労働者側)、PJMCC (フィリピン日本船員配乗代理店協会) IMMAJ (国際船員労務協会)、当協会 (以上使用者側) の日比海運労使団体による、フィリピンの船員・人材派遣活動への協力に関する覚書 (MoU) の署名が東京で行われ、併せて来日中のアロヨ比大統領を招いた晩餐会が開催された。

6月22日

交通政策審議会海事分科会船員部会 (部会長: 杉山雅洋・早稲田大学大学院商学学術院教授) の第7回会合が開催された。

6月23日

国土交通省は、日本船舶に配乗される外国人の海技資格証明書を日本側が承認する承認船舶員制度で、新たにスリランカ海事当局と取り決めに締結した。

6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・早稲田大学大学院商学学術院教授) の第4回会合が開催され、報告書がとりまとめられた。
(P.17 海運ニュース参照)

船協だより

公布法令 6月

政：船員の雇用の促進に関する特別処置法施行令の一部を改正する政令
(政令第151号、平成21年6月10日公布、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40号、平成21年6月10日公布、施行)

法：海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律
(法律第55号、平成21年6月24日公布、公布の日から起算して30日を経過した日から施行)

省：船員労働安全衛生規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第43号、平成21年6月25日公布、平成21年7月1日施行)

省：海上における人命の安全のための国際条約等による証書に関する省令の一部を改正する省令
(国土交通省令第44号、平成21年6月26日公布、平成21年7月1日施行)

陳情書・要望書等(6月)

提出日：6月29日

宛先：内閣府 規制改革推進室

件名：規制改革要望(2009年6月集中受付月間)

要旨：「規制改革要望集中受付月間(6月：通称「あじさい月間」)において

①「内航輸送用トレーラー(シャーシ)の車検制度の緩和」②「内航船の航行区域拡大の検討」
③「船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化」④「シップリサイクル条約の早期
批准の推進およびバーゼル法に基づく解撤船舶の輸出申請等手続きの廃止(※)」につ
いて要望した。

(※) については新規要望。



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
2000	51,654	40,938	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 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	4,175	9	▲ 45.5	▲ 36.6
4	4,196	4,129	66	▲ 39.1	▲ 35.8
5	4,020	3,772	298	▲ 40.9	▲ 42.4

(注)① 財務省貿易統計による。

2 対米ドル円相場の推移 (銀行間直物相場)

年月	年 間 平 均 月 間	最 高 値	最 安 値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2008	103.36	87.50	110.30
2008 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
5	96.27	94.15	99.30
6	96.52	94.90	98.42



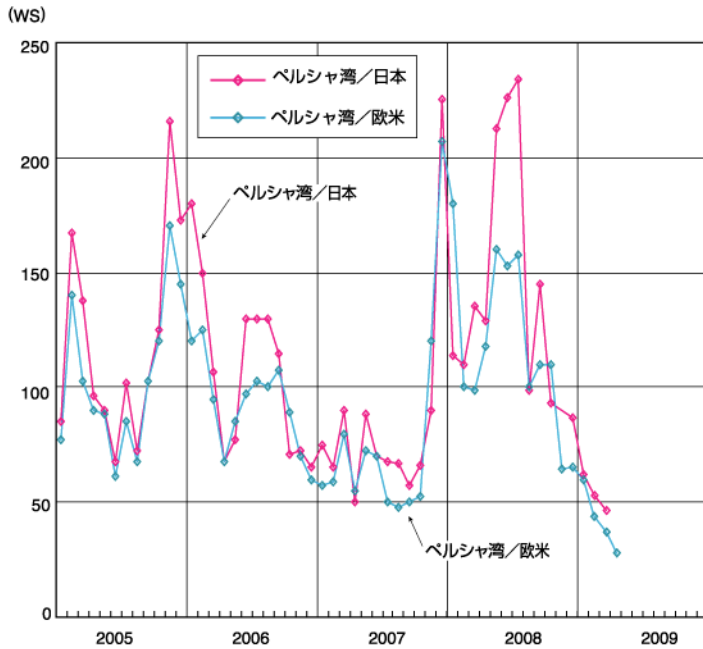
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

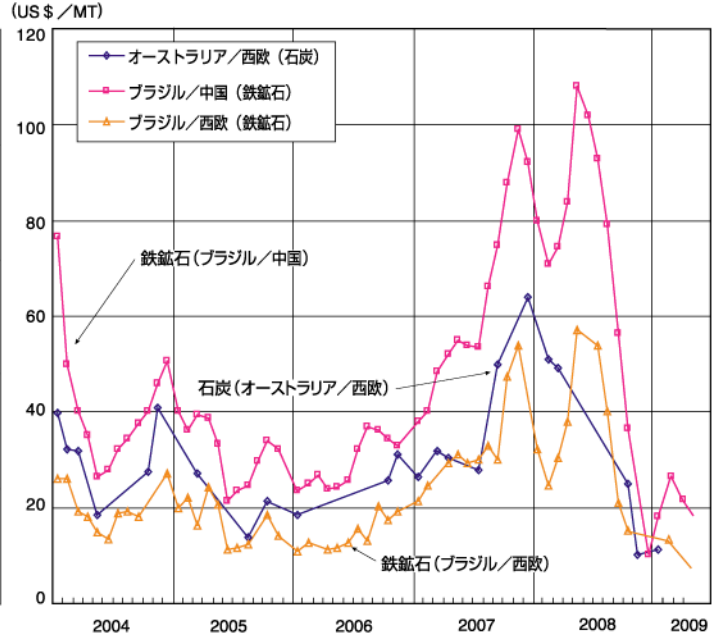
区分 年次	合 計	航 海 用 船 (品 目 別 内 訳)									定 期 用 船	
		連続航海	シ ン グ ル 航 海	石 炭	穀 物	砂 糖	鉱 石	ス ク ラ ッ プ	肥 料	そ の 他	Trip	Period
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	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
5	11,692	0	11,692	809	265	0	10,618	0	0	0	28,824	9,710
6	12,130	310	11,820	1,185	115	0	10,390	0	0	130	27,253	7,338

(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	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。

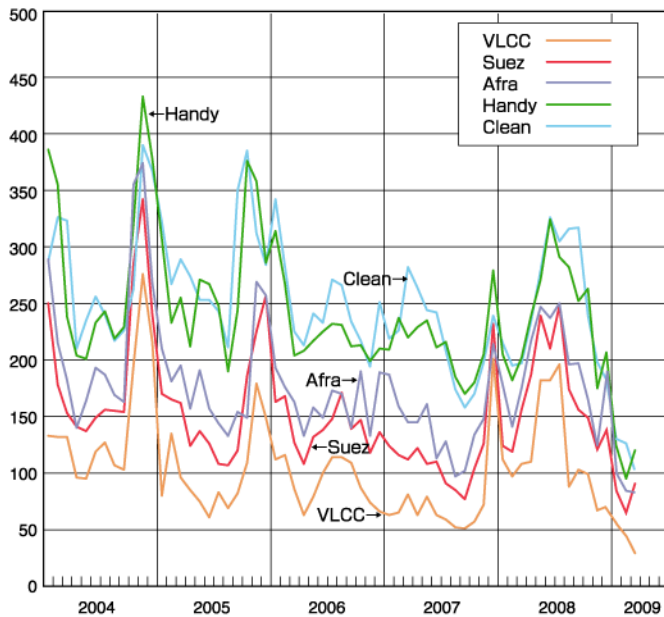
5 石炭 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位：ドル/トン)

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						

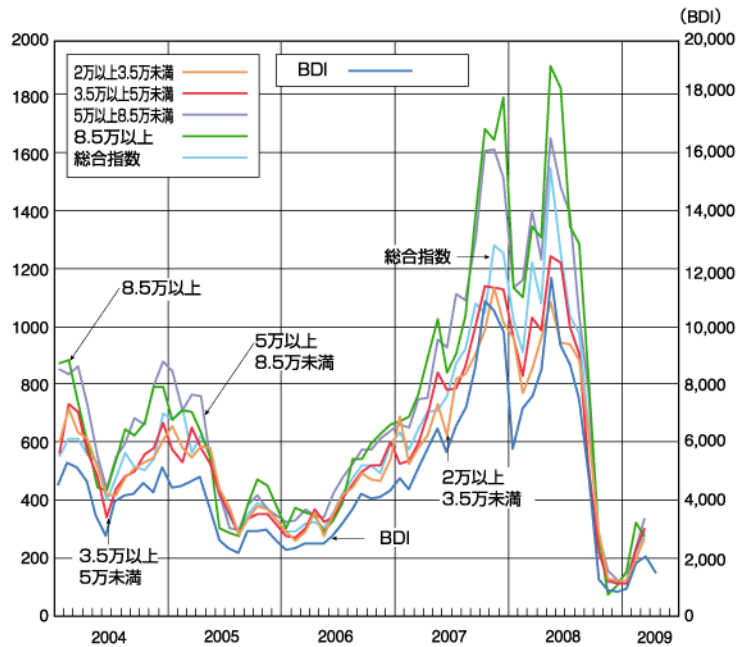
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



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							

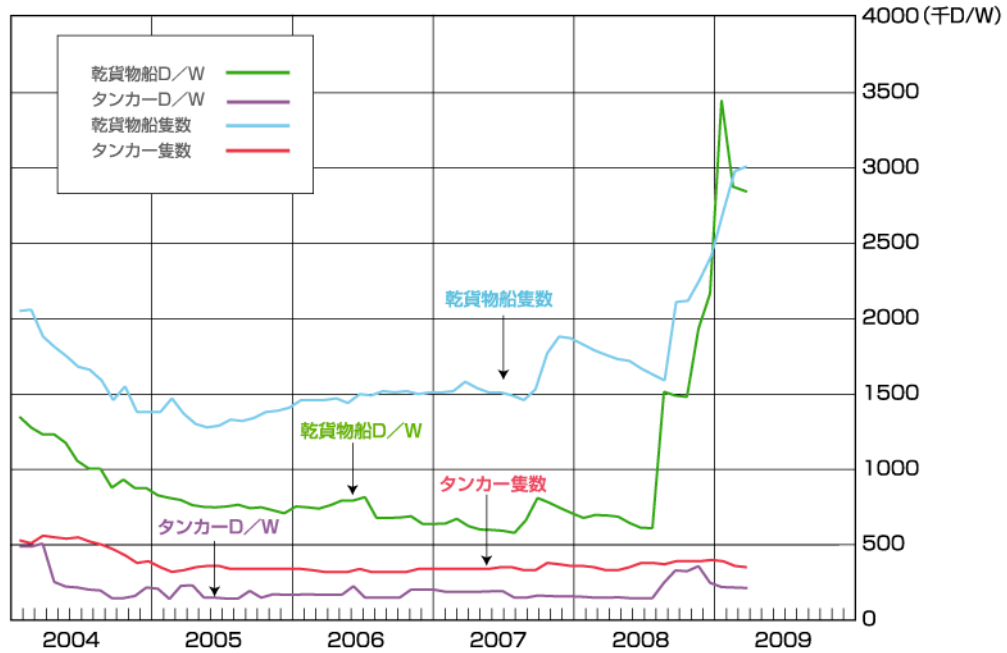
出所:①「Lloyd's Shipping Economist」

(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

(隻数)



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。



写真展「波濤を越えて」出展作品より 撮影:須佐美 智嗣

編集雑感

書店には今般の世界不況を反映して、これを論じる本がいろいろと並んでいますが、中でも一橋大学名誉教授の中谷巖氏の「資本主義はなぜ自壊したか」という本がベストセラーとなっていること

です。読まれた方も多いと思いますが、よく立ち読みする本屋でも長いこと販売部数上位をキープしておりましたので、私も読んでみました。この本では、「グローバル資本主義(=行き過ぎたアメリカ型金融資本主義)」が「世界経済の不安定化」「所得格差の拡大」「地球環境破壊」をもたらしたと言っています。物も金も国境を越えて自由に羽ばたいているのにそれを制御する主体が国家単位に分散しているためグローバル資本に対して必要な規律付けが出来ない。その状況が続く限り世界が長期的安定を保つことは出来ない、と論じています。

一方、グローバル資本主義のネットワークに入ることを主体的に拒否して独自の道を歩んでいる数少ない国であるブータンとキューバの例を挙げて、貧しい国ではあるが人々の顔が実に明るく、いずれの国でも、ほとんどの人達が今の自分の生活に満足しているということが紹介されていました。以前、何かのテレビ番組でも聞いたことがありましたが、ブータンでは国民総生産の追求よりも国民総幸福量(GNH=Gross National Happiness)の向上を目指すという国家理念があるそうで、人々は経済的豊かさを追求する前に、伝統文化や自然環境などを維持することを優先しているということです。さらにアメリカの新自由主義と対極にある「高福祉・高負担」のデンマーク、スウェーデンなど北欧諸国が近年高い国際競争力を有するようになり、経済が活況を呈してきたが、その根本の理由は人々が「安心感」を持って働いているということにあると考えているということです。

これらの国に共通することは市場原理・利益追求一辺倒の社会で

はなく、長期的展望に立って目先の私的な利益より社会全体の利益を優先させるということを国民が選択し、実行している社会ということでしょうか。これにより社会的連帯感・一体感を持てるコミュニティも維持されているということでしょうか。

ところで、日本はかつて世界でも有数の安全・安心な国の一つなどと評価されていたようですが、近年は、勝ち組・負け組、ワーキングプア、非正規雇用、ネットカフェ難民などといった言葉がマスコミなどでよく聞かれるようになったことから推察されるとおり、格差社会が進行しているといわれています。今回の不況でその傾向が一層鮮明になるかもしれません。また、オレオレ詐欺とか、振り込め詐欺、還付金詐欺などという犯罪が日常的に起こっています。食品の産地偽装なども後を絶ちません。銀行のATMをショベルカーを使って壊したり、丸ごと持っていくというような犯罪や、どこかの国で高く売れるということで乗用車のみならず、大型トレーラーを用意して作業用重機を盗むなど昔では考えられなかったような大胆な犯罪が頻発しています。さらには秋葉原の通り魔事件のような無差別殺傷事件も近年いくつか起こっています。格差社会の進行、新しいタイプの犯罪の多発、さらには将来の年金制度への不信なども加わり、昔言われた安心・安全な社会とは明らかに違ってきています。上に並べたようなことすべてということではないでしょうが、日本の社会にもグローバル資本主義の負の側面が現れてきたということなのではないでしょうか。

世界で金融危機がくり返され、格差社会が進行し、そして環境破壊もギリギリのところまで来ているという状況であるとすれば、中谷氏が同書の中で言っておられるように人類の精神革命、価値観の転換一飽くなき自由、利益の追求というマインドからの転換という意味だと解釈していますが、一が待ったなしの段階に来ているのかもしれない。

日本船主協会 企画部税制担当部長 清野 鉄弥

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
	常務理事兼企画部長	園田 裕一
	企画部税制担当部長	清野 鉄弥
	企画部政策担当部長	田中 初穂
	海務部長	保坂 均
	海務部労政担当リーダー	吉田秀一郎

編集後記



突然ですがクイズです。「カンブリア宮殿」「ガイアの夜明け」「ルビコンの決断」—この3つといえば? …ご存知の方多数! でしょうが、これは皆、某TV局の番組タイトル。回し者では断じて! ありませんが、言わば「ビジネス誌のTV版」で、個人的に結構ヒイキにしています(別内容で「ソロモン流」というのも有)。

充実した内容はさることながら、注目はそのユニークなタイトルたち。おそらく、「ガイア〜」が最古参だと思いますが、その発想はどこから得たものなのでしょう? 何だか聞いたことはあるが意味はわからない、でも気になるカタカナ語。その時は明確に知らずとも、観てみよう・調べてみようとか、記憶に残るとか、色々なきっかけになります。

小さな糸口が大きな結果につながることも現実にはあると思います。業界が抱える様々な問題もスルリと解決できたらいいのになあ…、と思うこの頃。(MN)

せんきょう 7月号 No.588 (Vol.50 No.4)

発行:平成21年7月20日 発行所:社団法人 日本船主協会
創刊:昭和35年8月10日 〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
TEL.03-3264-7181 総務部(広報)

編集・発行人:井上 晃
制作:株式会社 創造社/株式会社 作品舎
定価:407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購料を徴収しています。)
写真協力:波瀾会写真展「波瀾を越えて」 展覧作品より(P.32)

今月の表紙 開港記念祭

今年で函館・横浜・長崎が開港150周年を迎えました。各地で様々な記念イベントが開催されています。今月は花火に彩られた横浜港をイメージしました。

