

せんきょう

2009
9
No.590

国際会議レポート

1. パイロットラダーの基準が見直される

内外ニュース

1. ソマリア、アデン湾において身代金要求の人質事件急増
2. ソマリア派遣部隊が呉基地に帰還

巻頭言

『中国化が進む
ドライバルク
市場』

日本船主協会 常任理事
日鉄海運株式会社 代表取締役社長
島川 恵一郎

Contents

巻頭言 1

『中国化が進むドライバルク市場』

日本船主協会 常任理事 日鉄海運株式会社 代表取締役社長 / 島川 恵一郎

海運ニュース 2



国際会議レポート

1.パイロットラダーの基準が見直される
IMO第55回航行安全小委員会(NAV55)の様様



内外ニュース

1.ソマリア、アデン湾において身代金要求の人質事件急増
2009年上半期の海賊事件発生状況

2.ソマリア派遣部隊が呉基地に帰還
第1陣としての任務を果す



出来事から
思うこと
- On the Promenade Deck
vol.12

出来事から思うこと ~On the Promenade Deck Vol.12 8

『GO! GO! スーパーマーケットマニア』

一日用品から外国の暮らしが見えるー

有限会社ユカデザイン 代表 / 森井 ユカ

困み記事 10

本年度も国立商船高等専門学校(5校) 合同進学ガイダンスを開催

小学校教師を対象に福岡で見学会を開催

日本人船員(海技者)に関するDVDおよび小冊子について



「海の上のプロフェッショナル」DVDと小冊子

海運日誌(8月) 15

船協だより 16

海運統計 17

編集雑感 21

編集後記 21

海賊インフォ
メーションも
あります!

『中国化が進む ドライバルク市場』

日本船主協会 常任理事
日鉄海運株式会社 代表取締役社長 / 島川 恵一郎



今回のグローバル化の大きな特色は、「帝国化、金融化、二極化」にある、としたのはエコノミスト水野和夫氏であった。昨今の鉄鉱石貿易市場での圧倒的な中国シェア、鉄源不定期船市場での中国向け成約の大きさ、あるいは備船者としての、ヴァーレ、リオティント、BHP等三大資源メーカーの台頭等を見ると、需要、供給、物流各側面で、まさに巨大な帝国化、あるいは、資源や購買力を持つ者と持たざる者の二極化が進行していることを想起させる。世界の鉄鉱石輸入における中国の比率は昨年で約50%、今年は2月から7月まで過去最高の輸入量(対前年約30%増)が続き、そのシェアは約70%に上昇したものと思われる。原燃料輸送に使われるケープサイズのスポット市場での取引量は80~90%が中国向けといわれる程の一極集中ぶりである。一方、資源供給側も、世界の鉄鉱石輸出の7割が(伯)ヴァーレ、(英豪)リオティント、BHPの三社で占められ、その上リオとBHPは鉄鉱石生産を合併統合することで合意したと伝えられる寡占化の進行ぶりである。

では今年上期中国で鉄鋼生産自体は横ばいから微増程度で推移する中で、何故に急激に輸入鉄鉱石へのシフトが起こったのか。中国商社による過剰輸入との指摘に加え、中国国内産鉄鉱石が品質面(鉄分約30%と輸入品の半分)、生産面(小規模鉱山で無計画な採掘による生産の限界)、価格面で競争力を喪失し、多くの中小鉱山が閉鎖に追い込まれた可能性がある、と見るのが専門家の見方である。だとすれば、今後中国は巨大な胃袋をもつモンスターの如く、更に世界の鉄鉱石(あるいは原料炭)の確保を求めて、資源を

暴食する動きを強化するに違いない。現在中国政府は鉄鋼の過剰生産と鉄鉱石の過剰輸入を抑制するため、懸命の努力を継続しているようだが、6億トンに及ぶ巨大な市場を相手にしての需給バランスの正常化は極めて難しいだろう。従って、このような需給両側面での巨大化(当面は特に需要面での過剰化)と、一極集中構造が続くとすれば、それはその間の物流を担うドライバルク海運市場に何をもちたすのだろうか。運賃の一時的な高騰がもちたすユーフォリアに安穏とするわけにはゆかないだろう。むしろ警戒すべきは、このような少数プレーヤーへの集中構造と過剰な需要がもちたす危険性に加え、もう一つの巨大なモンスターである金融、即ち投機資金が暴走し、突如とした激しい市場変動を生起させ、又その振幅を拡大させること、あるいは巨大化した資源メーカーの意図により備船市況が上下させられること等、不確実性と市場リスクが更に増大することではないだろうか。昨年の夏までの市況の暴騰と秋以降の大暴落は未だ記憶に新しい。中国一国での情勢変化が全てのドライバルク市場の激変へと繋がらぬよう、市場の多極化と影響の緩和をもちたす、日本あるいは欧州鉄鋼業の一日でも早い健全な操業レベルへの復帰と市場プレゼンスの回復を期待して止まない。又、資源、国際海運はもとより、地球環境、エネルギー、食料需給面からも中国経済が今後とも安定的、且つ節度有る成長を遂げることを切に期待したい。

1 パイロットラダーの基準が見直される

IMO第55回航行安全小委員会 (NAV55) の模様

国際海事機関(IMO)の第55回航行安全小委員会(NAV55)が、2009年7月27日より7月31日の間、ロンドンにおいて開催され、水先人の移乗設備(パイロットラダー等)の改善、船舶自動識別装置(AIS)による誤送信データの防止手段、航海情報記録装置(VDR)および簡易型航海情報記録装置(S-VDR)に関する性能基準の改正等に関する審議が行われた。審議の概要は以下のとおり。

1. 水先人の移乗設備の改善

2006年12月開催の第82回海上安全委員会(MSC82)において、ブラジル、米国および国際水先人協会(IMPA)より、水先人の移乗設備の不具合に起因する事故を防止するため、同設備を改善するよう提案がなされ、NAV54(2008年7月)で設置された書面審議グループ(CG)において検討が開始された。

当小委員会は、同CGが提出したSOLAS条約第V章第23規則および総会決議A.889(21)「水先人の移乗設備に対する勧告」の改正案を審議した結果、特段異論なく合意した。

今後、同改正案は2010年に開催予定のMSC87において承認され、MSC88において採択される予定である。

今次会合で合意された同改正案の概要は次のとおりである。

① SOLAS条約第V章第23規則改正案

(a) 適用開始日

- [2012年7月1日]以降に設置される水先人用移乗設備

* 適用日はMSC88(2010年)で決定予定

(b) 主な改正点

- すべての船舶は、適用開始日以降、機械式水先人用昇降装置の使用禁止
- マンロープの直径
(現行)28mm⇒(改正案)28mm以上32mm以下
- 1994年以前に建造された船舶については、改正SOLAS条約の適用開始日以降、水先人の移乗に使用する船側戸は外開き禁止

② IMO総会決議A.899(21)改正案

(a) 採択時期

- 2011年11月のIMO総会で採択予定

(b) 主な改正点

- ラダーステップの間隔
(現行)300~380mm⇒(改正案)310~350mm
- アコモデーションラダーの最大傾斜角(パイロットラダーと併用する場合)
(現行)55度を超えないこと⇒(改正案)45度を越えないこと
- 機械式水先人用昇降機の使用禁止
- パイロットが乗下船する地点付近の障害物がないスペースの確保
 - I 船首尾方向の長さ
:(現行)750mm ⇒(改正案)915mm
 - II 外板内側からの船内への奥行
:(現行)750mm ⇒(改正案)915mm
 - III デッキ垂直方向上の高さ
:(現行)2000mm ⇒(改正案)2200mm
- パイロットラダーウインチ付近の障害物がないスペースの確保
 - I 船首尾方向の長さ
:(現行)750mm ⇒(改正案)915mm
 - II 外板内側からの船内への奥行
:(現行)750mm ⇒(改正案)915mm
 - III デッキ垂直方向上の高さ
:(現行)2000mm ⇒(改正案)2200mm

2. 船舶自動識別装置 (AIS) による誤送信データの防止手段

MSC84(2008年5月)において、船舶のAISから送信される情報*が誤っている事例があり、陸上における船舶交通の管制等に支障があることが指摘された。これを受けて、誤った情報が送信されることを防ぐため、AISに対して年次検査を義務付けることについて検討が行われた。

今次会合では、ノルウェーより、適切な資格を保有した検査官による年次検査の実施が提案された。

同提案に対し、国際海運会議所(ICS)、バルチック国際海運協議会(BIMCO)、リベリア、マーシャル諸島は反対を表明したが、大多数の国が支持したため、概略以下のSOLAS条約第V章第18規則の改正案が作成され、MSC87での承認を求めることが合意された。

* AISからの送信される情報:IMO番号、呼出符号、船名、長さ、船幅、船位、針路、速力等

① SOLAS条約第V章第18/9規則案概要

適用開始日:[2012年7月1日]以降

* 適用日は、MSC87(2010年)で決定予定

- AISは承認された検査官(もしくは検査機関)により年次検査を受けること
- 同検査時にAISに入力されている情報が正しいことなどを確認すること
- 同検査の結果は船内に保管しておくこと

3. 航海データ記録装置 (VDR、S-VDR) の性能基準の見直し

現行のVDRの性能基準(決議MSC.214(81))は、航海情報等の記録を12時間毎に自動更新されることが求められているが、自動更新の際、事故の記録が消去されてしまい、海難調査に利用できないという問題が発生している。

このため韓国より、事故前後の情報が消去されないよう、船長が事故発生後11時間以内に記録されたデータの保存を行うことを求めるSOLAS条約第V章第20規則および性能基準の改正案が提案された。

同提案については、合意に至らなかったため、NAV56(2010年)において継続審議されることになった。

4. e-Navigation戦略実施計画の作成

MSC81(2006年5月)にて、英国および我が国等からAIS、ECDIS等の最新の電子航行技術の活用により、ヒューマンエラーを削減し、海難、海洋汚染の防止、捜索救助などに寄与することを目的とする次世代の航行支援システム構築戦略(e-Navigation戦略)を策定することが提案され、NAV52(2006年7月)から検討が開始された。

その後、NAV53(2007年7月)およびNAV54(2008年7月)においてユーザーニーズを考慮に入れたシステム構築について検討され、MSC85(2008年11月)では今後の作業計画を示した「e-Navigationの構築と実施のための戦略」が承認された。

今次会合では、「ユーザーニーズの特定」を中心に議論を行ったが、最終的な結論には至らなかったため、今後、書面審議グループ(CG)を設置しNAV56(2010年)までにユーザーニーズおよびシステムの基本構成等を検討することが合意された。

5. 海賊関係

ソマリア沖の海賊問題について、IMO事務局長の提案によりアデン湾を航行する船舶は通航回廊(Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC))を航行することを促す総会決議案が提案され、合意された。同決議案は2009年11月開催の第26回IMO総会にて採択を求める予定である。

(海務部:山本)

1 ソマリア、アデン湾において身代金要求の人質事件急増

2009年上半期の海賊事件発生状況

国際商工会議所(International Chamber of Commerce=ICC)の下部組織である国際海事局(International Maritime Bureau=IMB)より、2009年上半期に同海賊情報センター(クアラルンプール)に連絡のあった海賊事件(未遂事件も含む)の報告書が発行されました。

概要は以下のとおりですが、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、関係各社におかれましても、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

[2009年上半期IMB海賊レポート概要]

全世界における2009年上半期の海賊事件報告件数は240件で、去年同期114件と比べ111%増と大幅な増加となった。また、乗客・乗員等の被害者数も去年同期の238人から610人と増え、特に人質となった人数は去年同期の190人から561人と急増している。

発生地域別に見ると、依然アフリカ地域での増加が世界全体の発生件数を引き上げており、同地域での発生件数は172件で昨年に続き最多発生地域となった。特にソマリアの海賊が関係すると思われる事件が148件(ソマリア44件、アデン湾86件、紅海14件、アラビア海1件、インド洋1件、オマーン2件)と、全世界の約62%にものぼる。

また、ソマリア海賊によってハイジャックされた船舶は30隻、人質は495人にのぼり、襲撃によって4人が殺害され、6人が負傷した。2009年6月末現在、11隻の船舶と人質178人が未だ解放されずにいる。

一方、東南アジア地域は19件と去年同期の28件から大幅な減少となった。同地域は年々減少傾向にあり、2005年7月からのパトロールが効果をあげていると思われる。([表1~4]参照)

ソマリア沖アデン湾の状況を見ると、各国艦船によるパトロールの増加および海賊対策の効果的な実施等によって同湾におけるハイジャックの成功事例は劇的に減少した。しかしながら、海賊による襲撃は、携

行式ロケット弾や自動小銃を無差別に発砲するなど凶悪化しており、深刻な状況が続いていると言える。

従来、ソマリア海賊は、ケニア・タンザニア・セイシェル・マダガスカル沖を含むソマリア東岸・南岸沖の海域で船舶を襲ったが、最近の傾向としては、紅海南部の最も西側の海域で船舶を襲撃するようになっている。

また、5月初旬から9月初旬までのソマリア東岸におけるモンスーンの影響により、海賊の使用する小型ボートでは活動しづらくなったため、海賊事件は減少した。しかしながら、悪天候下でも襲撃を試みる海賊の例もあることから、この海域を航行する船舶は引き続き油断しないよう注意喚起がなされている。

[主な事件の概要]

- (1) 2009年1月17日22:00頃(現地時間)、バハマ籍のタンカー "Front Chief" がナイジェリア・ボニー湾沖で錨泊中に武装海賊に襲撃された。同船にはタグ船が繋がれており、先ずタグ船が攻撃され船長が殺害された。タグ船襲撃の後、海賊のモーターボートはタンカーに向けて手榴弾を投げてきたが、幸いにも大事には至らなかった。海賊は発砲しながらタンカーに乗込み、乗組員の居住区に侵入してきたため、乗組員は施錠したエンジンルームに隠れた。海賊は同船を物色し、船舶および乗組員の物品を強奪し、約1時間後に去っていった。同船から救難信号が発信されたが、港湾事務所はそれを知りながら何も行動を起こさなかった。

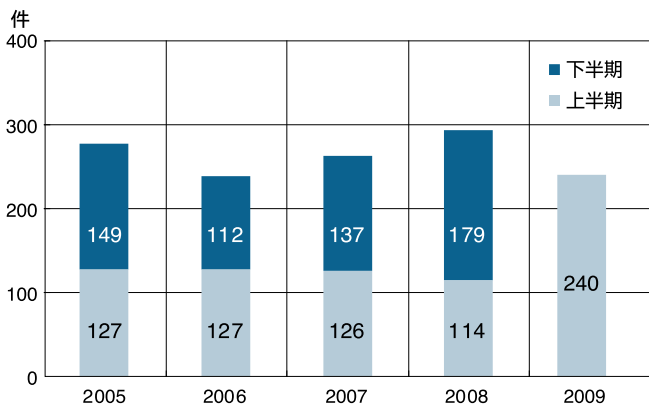
(2) 2009年2月19日現地時間14:30頃、シンガポール籍のバージ "Miclyn3316" を曳航していたタグ船 "Nancy5" が、マラッカ海峡を航行中にボートに乗った12人の武装海賊に襲われた。海賊はタグ船に乗り込みナビゲーションと通信機器の全てと乗組員の私物を盗んでいった。また海賊は船長と1等航海士を連れ去り、身代金を要求した。海賊が去った後、2等航海士がタグ船を近くの港に入港させ、直ちに当局に事件を通報した。後日、誘拐された船長と1等航海士は無事解放されたが、2人の解放に当たり身代金が支払われたと思われる。

(3) ソマリア東岸沖を航行中のコンテナ船 "Maersk Alabama" (米国籍)が、2009年4月7日11:40頃(世界時)海賊に襲われた。小型船に乗った海賊は自動小銃を携帯しており、発砲しながら同船を追いかけてきた。海賊は本船に乗り込みハイジャックし

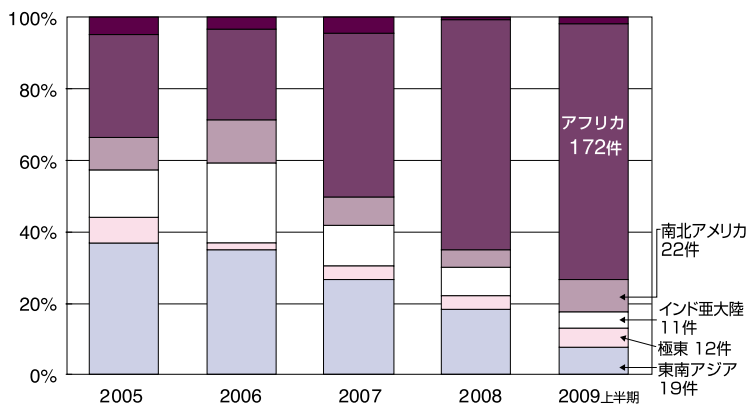
た。翌4月8日、乗組員は同船を何とか取り戻すことができたが、海賊は船長を人質に取り、救命ボートで逃げ去った。このため、4月12日に海軍が船長救出のため出動し、銃撃戦の末、船長を無事救出した。その際、海賊1人を拘束したが、残りの海賊は死亡した。

(4) 2009年4月26日11:30頃(世界時)、アデン湾を航行中のイエメン籍のプロダクトタンカー "GNA" が武装海賊に襲撃された。海賊は同船をハイジャックし、乗組員全員を人質に取った。4月27日、イエメン海軍が乗組員と船舶の救出に現地へ向かった。そこで銃撃戦となり、乗組員1人が死亡、1人が行方不明となったが、残った乗組員は無事救出された。海賊2人も死亡し、残りの海賊は全員拘束された。

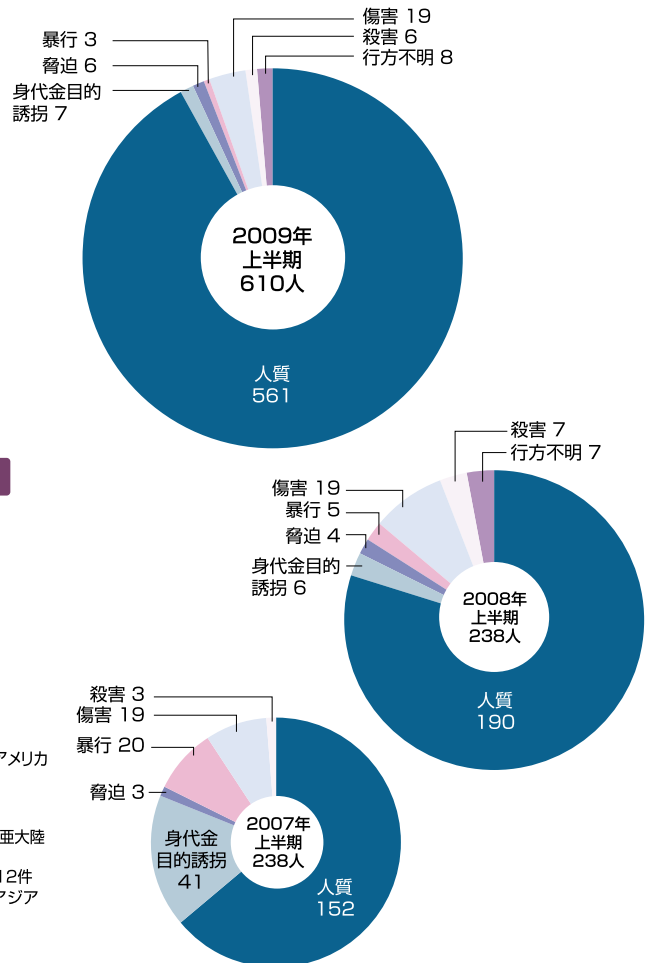
【表1】海賊発生件数推移



【表2】世界各地域の海賊発生件数の比較



【表3】乗組員の被害状況(過去3年同期比較)



【表4】 2009年上半期 ソマリア海賊が関係しているとみられる事件



	発生 件数 (件)	乗組員				乗組員 被害 (人)	人質	傷害	殺害	行方 不明
		乗込	ハイジ ャック	発砲	乗込 未遂					
アデン湾	86	0	17	44	25	294	287	3	3	1
紅海	14	0	0	3	11	0	0	0	0	0
ソマリア	44	1	12	25	6	202	198	3	1	0
アラビア海	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
インド洋	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
オマーン	2	0	1	1	0	10	10	0	0	0
計	148	1	30	73	44	506	495	6	4	1
全世界	240	78	31	75	56	594	561	19	6	8

(海務部:伊東)

2 ソマリア派遣部隊が 呉基地に帰還

第1陣としての任務を果す

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のため、本年3月14日に呉基地から派遣されていた海上自衛隊の護衛艦「さざなみ」と「さみだれ」が任務を終え、8月16日に呉基地に帰還した。

同日、呉基地において、海上自衛隊呉地方総監部主催による帰国行事が催され、杉本正彦自衛艦隊司令官より護衛活動に対する労いと謝辞が述べられた。

同行事には関係国会議員、防衛省および外務省の職員、海上自衛隊職員とその家族等が参列したほか、当協会からも佐々木川崎汽船取締役常務執行役員(アデン湾航行安全対策本部副本部長)、酒迎日之出郵船専務取締役、赤峯日本郵船経営委員、根本商船三井執行役員および半田当協会常務理事他が参加した。

両艦は、計41回、121隻の日本関係船舶を護衛し、その護衛活動は約4ヶ月に及んだ。

(海務部:山本)

護衛艦の帰国行事



入港する「さみだれ」



入港する「さざなみ」



帰国行事の参加者



当協会より感謝のメッセージ



帰国報告をする五島隊司令(写真左)



五島隊司令と隊員の皆さん

出来事から
思うこと

~On the Promenade Deck

vol.12



アメリカ、チューリップ印の「サーモンの水煮」。なんだか保育園のおゆうぎ会の舞台を思い起こさせる様な、天真爛漫なデザインです。



『GO! GO! スーパーマーケットマニア』

—日用品から外国の暮らしが見える—

有限会社ユカデザイン 代表 森井 ユカ

はじめまして、立体造形家で雑貨コレクターの森井ユカです。どちらが本職かと言えば立体造形なのですが、ここでは主に雑貨コレクターとしてのお話をさせていただきます。

世界のスーパーマーケットを巡り、デザインが秀逸だったりちょっとユニークだったりする日用雑貨を買い集め、素性を調べて本にまとめています。日本はどの国よりもものに溢れ、世界中のものが手に入る国ですが、ごく普通の日用品はわざわざ輸入されることはあまりないので、こちらから買いに行くしかありません。イギリスにカッコいい食器洗い洗剤があると聞けば飛んで行き、アメリカに面白い歯ブラシがあると聞けば旅行の準備を始めます。他愛のない雑貨だからこそ、その先にある普通の人々の日常が想像しやすく、面白いのです。雑貨は言葉を発しません、雄弁に国民性を語ります。

幼い頃から外国の暮らしに興味津々で、当時の「東京12チャンネル」(現テレビ東京)でよく放送していた海外のドラマやドキュメンタリーが大好きでした。話の筋よりも、主人公の持ち物や小道具に目が行って仕方ありません。なんとかどこかに渡航できないものかと思っていたところ、高校3年の夏にチャンスが訪れました。当時、東京都が毎年運営していた「洋上セミナー」という研修旅行に参加できることになり、船で中国に行けることになったのです。乗り込んだのは、今はなき

大型客船の「新さくら丸」。全行程3週間弱のうち、だいたい半分は船内で暮らし、様々なレクチャーを受けました。今でも船の旅行が好きなのは、この経験があってからです。

さてその渡航先の中国では、毎日何カ所も表敬訪問していましたが、短い空き時間に石鹸や歯ブラシ、ノート、鉛筆、ホーローのカップなどの日用品をせっせと買い集めました。研修中に一般の中国の家庭を訪問することはなかったのですが、素朴で愛らしい雑貨を手しながら、普通の人たちの暮らしに思いを馳せたものです。

その5年後、社会人になってからのヨーロッパ一人旅で、節約のために食料品はスーパーで買おうと何気なく立ち寄ったときに、たくさんのカラフルで楽しげな日用雑貨に出会い、改めて日用雑貨マニアの道を踏み出すことになったのです。スーパーマーケットでのものとの対話は楽しく、何軒回っても疲れることはありませんでした。こうして海外に行く度に現地のスーパーを回り、ちょっとずつコレクションが増えて行ったのです。それらがあるとき出版社の目に留まり、「スーパーマーケットマニア ヨーロッパ編」(2004年・講談社刊)



フィンランドのスーパーに並び、地元の人の大好物「サルミアッキ」(中段)。世界でもっとも不味い……かもしれない、リコリスのお菓子です。

という本にまとめることができました。ヨーロッパ編ではイギリス、フランス、ドイツ、スウェーデンのスーパーを取材しています。その後、アジア編、アメリカ編を出版しました。

スーパーの日用雑貨に見る各国の特徴ですが、イギリスはとにかくスタイリッシュなものが多く、本来ならば隠しておきたい洗剤類やペットフードなども、わざわざ出しておきたくなるような美しいパッケージです。……でもあまり味にはこだわっていません。フランスはカラフルで曲線的な、暖かみのあるデザインが受け入れられるようです。老舗の人気商品は、あまり大胆なリニューアルはしません。ドイツは質実剛健でシンプルなデザインが多く、タイトルがはっきりとわかるスタンダードなデザインが主流です。食べ物の質や道具の安全性には、かなりのこだわりを感じます。そして北欧スウェーデンは、一切のムダがそぎ落とされているものの、どこかに愛らしさがあり、簡単には捨てられない愛着を感じるデザインになっています。これらヨーロッパのデザインには学ぶべき点が多く、日本が目指す方向が少しずつ分散して存在しているような気がしました。

アジア方面では、当地の産業や宗教観、生活様式がダイレクトに日用雑貨に現れているものが多く、スーパーをぐるぐる回るだけでその国の日常が手に取るように見えて来ました。例えばタイのスーパーでは、食器類はガラスや瀬戸物よりもアルミ製が多く、店頭のワゴンから店内の普通の棚まで神様にお供えをするためのものが満載です。マレーシアの、特にマレー系の人々が利用するスーパーは、買い物に来るのが女性ばかりなため、これでもかとカラフルできらびやかなパッケージが多いのが特徴です。韓国は「2コ買うと3つ付いてくる！」など非常に大胆なサービス合戦に溢れています。中国大陸では昔ながらのデザインはどんどん消えて行き、CGでインスタントに作った無味乾燥したパッケージデ

ザインが増えていました。逆に台湾では昔のデザインを固く守り通しているものが多く、見たこともないのに懐かしい気分になります。

そして……アメリカの日用品はどれも激しい自己主張のかたまり、カラフルなパッケージデザインと大きなタイトル文字からは「自分こそ本当に素晴らしい、お得です、さあ買って買って！」と棚全体から声が聞こえて来そうです。1つ1つを見ると、ちょっと子供っぽいデザインが多いのですが、何百何千と集った時には不思議とアメリカらしい力強い雰囲気は漂うから不思議です。

本職の立体造形では、焼いて固める樹脂製の粘土を使って、企業のキャラクターをデザインしたり、既に存在する漫画のキャラクターを立体化したりしています。自分がものを作っているから、人が作るものにも自然に興味湧くのだと思いますが、造形することは、人間が言葉を使う以前からずっと繰り返して来た自然な行為です。これからも私は本能に従ってものを作り、人が作ったものも気に入り続けることでしょう。まだ行っていない国の方が多いのですから、スーパーマーケットマニアは、まだまだまだやめられません。



フィンランドの歯ブラシ。ハンドルに多数のパターンがあって、選ぶのが楽しい。そして使うのもっと楽しい。



スウェーデンのすてきな「しびん」。各国でグッドデザイン賞を受賞しています。スウェーデンの人が見ればすぐ、なんだかわかるそうです。

有限会社 ユカデザイン
<http://www.yuka-design.com>

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

出来事から思うこと



イギリスのドラッグストア、Bootsオリジナルの「眠くなる薬」。天然ハーブが原料です。シックなパッケージは飾っておきたくなります。

本年度も 国立商船高等専門学校（5校） 合同進学ガイダンスを開催



当協会は、2008年7月、「人材確保タスクフォース（以下、人材確保TF）」を設置し、優秀な海技者確保のためのさまざまな活動を行っており、この一環として昨年度、国立商船高等専門学校5校（富山・鳥羽・広島・大島・弓削）の合同進学ガイダンスを東京および神戸にて実施したが、2009年度においても、7月25日（土）東京（船の科学館）および8月8日（土）博多（福岡国際会議場）にてそれぞれ開催した。



東京会場（中学生23名、保護者および教師等75名参加）の様子

何れの会場もはじめに当協会林忠男副会長（人材確保TF座長）が挨拶し、海運の重要性や船員（海技者）という職業の魅力等について説明した後、各校の先生がそれぞれの学校についての特徴を織り交ぜて進学説明を行った。

続いて、商船高専の卒業生で、現在、海運会社の第一線で活躍している伊賀勇治・一等航海士（商船三井）、および大成将人・二等機関士（日本郵船）が東京会場において、また、濱中慎一郎・一等航海士（日本郵船）、および田村安英・三等機関士（川崎汽船）が博多会場において、制服姿で、学生生活の思い出や職場での体験などについて、乗船中の写真等を見せながら語り、中学生・保護者からはとても分かりやすく面白かったと好評を博した。



挨拶する林副会長



先生からの学校紹介



伊賀航海士

2009年
7月25日
東京開催
8月8日
博多開催



博多会場(中学生17名、保護者および教師等55名参加)の様子

その後、各学校別に設けたブースにおいて、各校の具体的な進学に際しての説明、質疑応答があった後、東京会場では東京水辺ラインの水上バスにて東京港を、博多会場では大島商船高専の実習船(大島丸)に乗船して博多港を見学し終了した。

なお、昨年度のガイダンスを受講した中学生のうち十数名はその後、商船高専を受験、合格・入学しており、一定の成果がではじめている。

当協会は来年以降も本ガイダンスを継続してゆきたいと考えている。

(海務部・宇佐美)



船上で田村機関士と記念撮影する中学生



ブース説明の様子(東京会場)



大成機関士



濱中航海士



大島丸での体験航海(博多会場)

小学校教師を対象に福岡で見学会を開催

2009年
8月28日
＜福岡編＞

当協会は、去る8月28日、学校・学生向け広報の一環として、小学校教師を対象とした見学会を福岡県福岡市で開催した。

この見学会は7月30日の横浜（本誌2009年8月号P.22参照）に続いて開催したもので、福岡市小学校社会科研究会が主催し、当協会が協賛。（社）日本船長協会や（社）博多港振興協会、九州運輸局、九州地方海運組合連合会の協力も得て実施し、福岡市の小学校教師38名が参加した。午前中は、博多港各埠頭を車窓よりポートガイドによる説明を受けながら移動し、香椎コンテナターミナルを見学した。



港務艇に乗船し、海上より施設を見学する先生方

緒方氏による船長講話



コンテナターミナルを見学する先生方



九州運輸局出前講座を聴講する先生方

午後は、九州運輸局出前講座として同局海上安全振興部首席海事技術専門官の坂本氏より「日本の海運と造船」、続いて日本船長協会の緒方氏により船長講話が行われた。

また、港務艇「なのつ」に乗船し、海上から博多港の海運関連諸施設を見学した。



博多港ベイサイドミュージアムで説明を聞く先生方

その後、博多港を紹介するベイサイドミュージアム見学やポートタワーに上り、上方から博多港を見学した。

また、移動車中において、DVD「日本の海運」や「海の上のプロフェッショナル」を上映し、同DVDや各種パンフレットを資料として配布した。

参加された先生方からは、実際のものを見学でき、海運業界の役割と重要性や博多港のことがよく判り、授業に取り入れたいとの感想が多数寄せられた。

（総務部・高橋）



日本人船員（海技者）に関するDVDおよび小冊子について

当協会は、2008年7月、「人材確保タスクフォース」を設置し、各種活動を行っておりますが、今般その一環として、日本人船員（海技者）確保のための「船員の仕事と魅力、商船系学校を紹介するDVD・小冊子」をそれぞれ1万部制作、関係方面に広く配布し、普及・啓蒙活動を一層強化しております。

DVDは約18分間で、外航海運会社の自動車専用船を運航する若手航海士・機関士の現場を取材した臨場感溢れるドキュメントとなっており、加えて陸上で活躍している機関士、商船系学校、さらに内航海運で働く航海士への取材等が盛り込まれております。

また小冊子は全20頁で、DVDを補完する内容となっております。

DVD『海の上のプロフェッショナル』



プロフェッショナルな仕事の魅力が満載！

小冊子



このDVD・小冊子は、中学生や高校生・教師・保護者等向けのものでありますが、ご希望の方には無料で頒布いたします(但し送料は着払いとさせていただきます)。

ご希望の際は、①氏名、②会社(学校)名、③送付先住所、④連絡先(メールアドレス・電話・FAX)、⑤必要部数を記し、メール若しくはFAXにてお申し込みください。

お申し込み先

(社)日本船主協会
海務部(労政)
担当:宇佐美・片海

TEL:03-3264-7178 FAX:03-3262-6767
e-mail:sf-cha@jsanet.or.jp

(海務部:宇佐美)



August 2009 海運日誌

8月28日 福岡市小学校社会科研究会見学会

8月8日

当協会は、国立商船高等専門学校(5校)合同進学ガイダンスを博多にて開催し、商船高等専門学校の生徒募集活動を支援した(7月25日には東京で開催済)。

(P.10 囲み記事参照)

8月27日

第3回海事教育機関／当協会連絡会が開催された。

8月28日

当協会は、学校・学生向け広報の一環として、福岡市小学校社会科研究会所属の教師を対象とした見学会を福岡市にて開催した(7月30日には東京都の同研究会教師を対象に横浜市で開催済)。

(P.12 囲み記事参照)

国立商船高等専門学校(5校) 合同進学ガイダンスより

説明会の様子



東京港クルーズ



博多港クルーズ

船協だより

公布法令（8月）

政 港則法施行令の一部を改正する政令

(政令第203号、平成21年8月7日公布、平成21年8月20日施行)

国際会議の予定（10月）

会議名：IMO第96回法律委員会 (LEG)

日 程：10月5日～9日

場 所：ロンドン

会議名：マラッカ・シンガポール海峡

第2回協力フォーラム

日 程：10月14日～15日

場 所：ジョホールバル(マレーシア)

会議名：IOPC FUND 第14回総会等

日 程：10月12日～16日

場 所：ロンドン

会議名：ICS Marine Committee

日 程：10月20日～21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
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.9
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.1
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	16.6
2006	75,256	67,164	8,092	14.6	16.1
2007	83,938	73,121	10,817	11.5	8.9
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	3,724	297	▲ 40.9	▲ 42.4
6	4,600	4,094	506	▲ 35.7	▲ 41.9
7	4,844	4,466	378	▲ 36.5	▲ 40.8

(注) ① 財務省貿易統計による。

2 対米ドル円相場の推移 (銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
2000	107.77	102.50	114.90
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2005	110.16	102.15	121.35
2006	116.30	109.50	119.51
2007	117.79	108.25	123.95
2008	103.36	87.50	110.30
2008 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
7	94.50	92.60	96.80
8	94.82	92.70	97.25



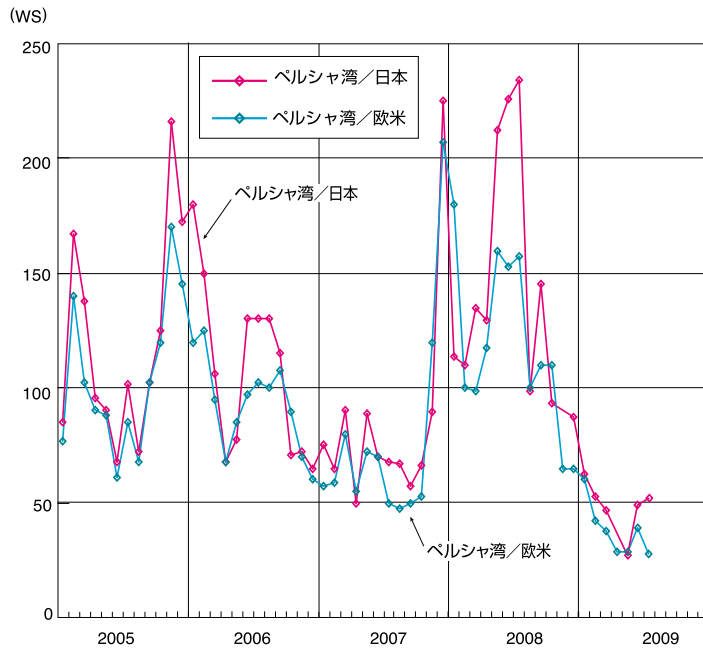
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

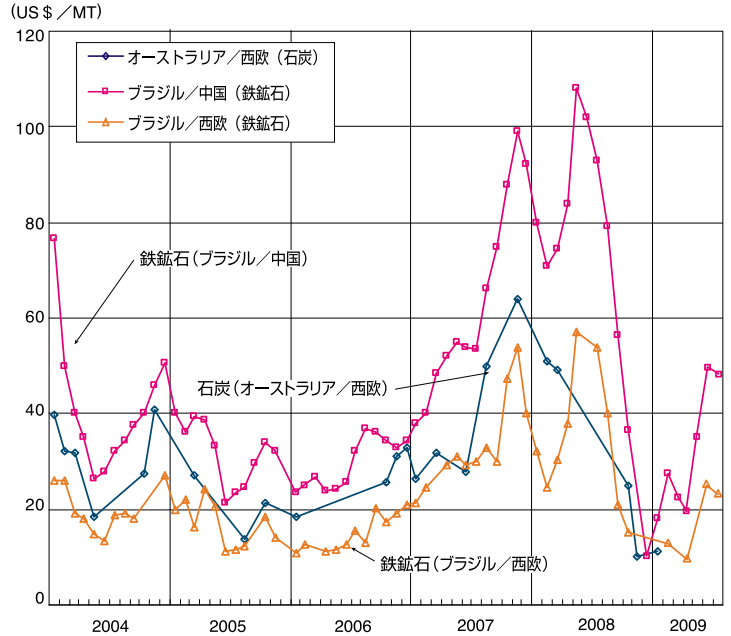
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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	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
7	19,292	480	18,812	1,359	166	0	16,994	0	0	294	31,798	8,199
8	14,643	65	14,578	2,421	215	0	11,910	0	0	33	22,677	2,157

(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		2009		2007		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	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	27.00		72.50	60.00	160.00	115.00	28.50	17.50
6	70.00	63.75	226.00	165.00	49.00	41.00	70.00	50.00	152.50	130.00	39.50	19.00
7	67.50	56.00	234.00	193.75	52.25	32.50	50.00	42.50	157.50	95.00	27.50	19.25
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)

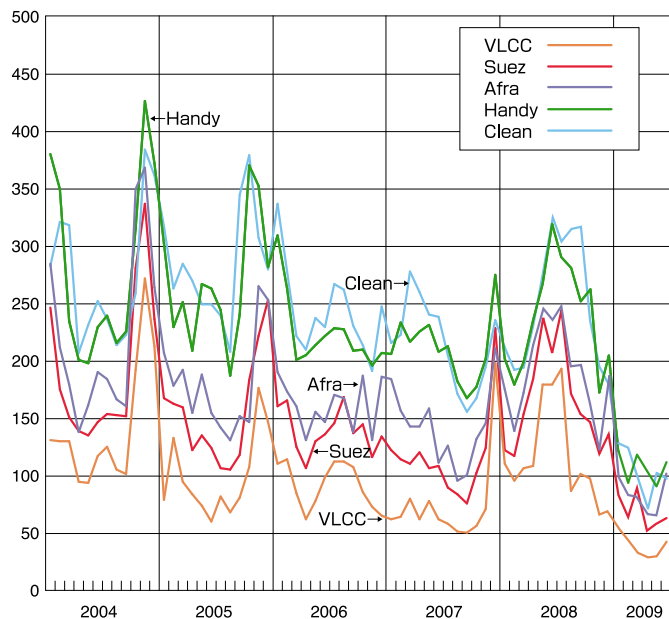
(単位：ドル/トン)

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	35.00	20.75	57.00	47.50	—	
6	—		—		102.00	83.50	50.00	27.25	—		25.00	
7	—		—		92.75	82.00	48.00	24.80	54.00	40.00	23.00	16.25
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	—		—		—	

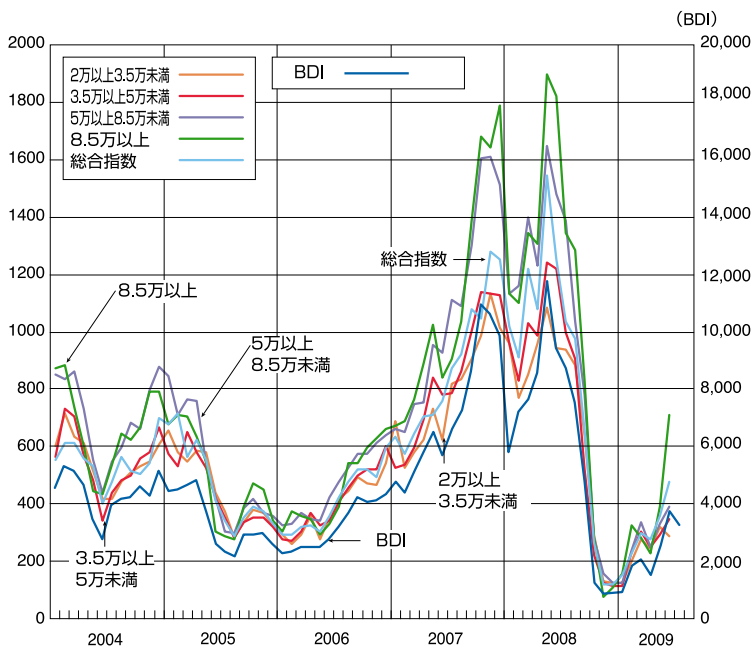
(注)① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



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	29	52	67	105	72
5	79	108	161	235	244	182	239	247	271	279	30	58	66	90	103
6	63	110	113	211	242	182	210	237	324	326	43	63	102	112	98
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

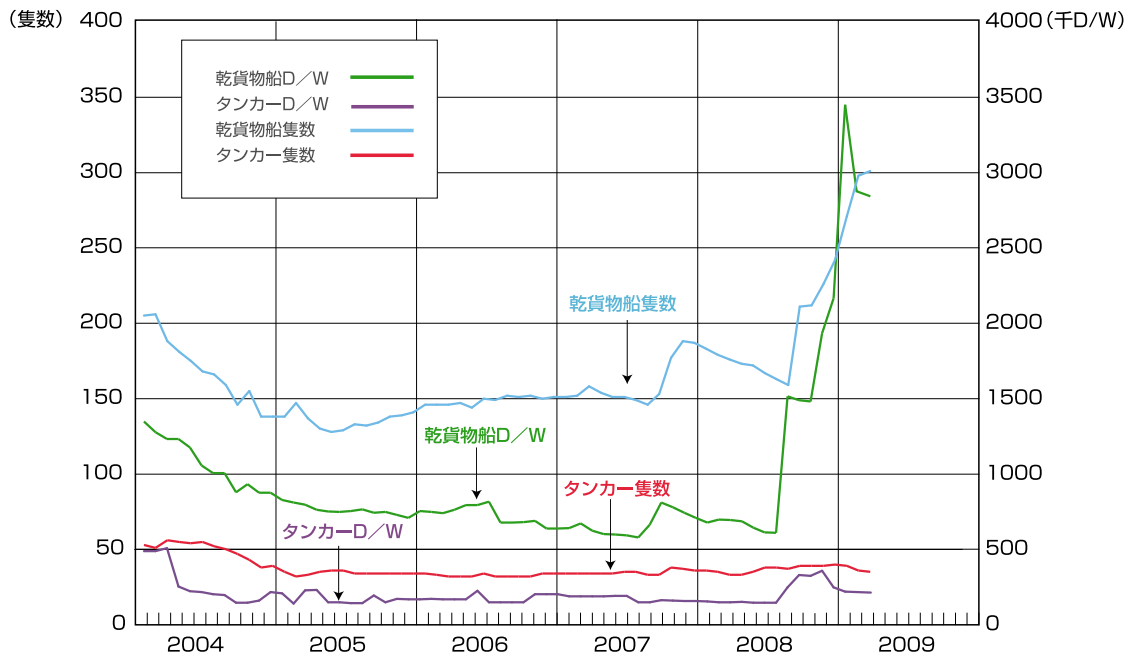
月次	2006		2007		2008		2009					総合指数	BDI
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~		
1	294	2,263	632	4,762	1,018	5,780	-	126	116	125	155	154	908
2	292	2,328	577	4,366	908	7,187	210	203	231	240	327	227	1,846
3	321	2,493	644	5,172	1,221	7,619	294	277	303	337	283	296	2,058
4	325	2,495	707	5,782	1,080	8,550	-	242	252	249	226	277	1,534
5	304	2,495	712	6,521	1,544	11,771	-	319	292	329	389	358	2,544
6	359	2,739	959	5,672	1,250	9,428	-	286	347	390	708	479	3,763
7	421	3,191	875	6,601	1,036	8,737							3,324
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) Lloyd's Inactive Vessels による。



編集雑感

ちょうどこの編集雑感のテーマを考えている頃、日本では46年ぶりの皆既日食があり、若田光一さんがスペースシャトル「エンデバー」に乗って宇宙から帰ってきた。

皆既日食については、日本では不運にも天候が悪く、理想的な皆既日食は見ることができなかったようだが、それでも日中に月が太陽を蔽い、辺り一面が黒いベールに包まれるという神秘を、大勢の人が堪能、感動したという。

スペースシャトルも無事に帰ってきた。このスペースシャトル、調べてみると、1981年に打ち上げが開始されてから、途中不幸な事故が2回あったが、既にその打ち上げ回数は、127回に達していた。但し、2010年には、打ち切りとなるようだ。

話は、ひょんなところへ飛んでしまうが、宇宙という言葉で、昔のテレビ番組「謎の円盤UFO」というのを思い出した。イギリスの制作会社が作ったもので、放映は1970年～1971年、当時、小学生であった。番組の時代設定は、1980年台の近未来で、ストーリーとしては、宇宙の彼方からやってくるUFO(当時はユー・エフ・オーと発音した。)に乗った謎の宇

宙人が仕掛ける地球侵略に対し、それを阻止する国際的な防衛組織の活躍が描かれていたものだった。その組織は、ロンドン郊外にある映画会社の地下深く、本部を構えていた。実写ドラマであったこと、その時代設定、登場人物が着ている服装、走っている車の前衛的なスタイル、音響効果等が当時としてはとても斬新で、毎回待ち遠しく、食い入るように見ていた。そのころは、本気でUFOを見つけようとしていた訳ではないだろうが、よく空を見上げていた。星が今よりずっと多く見えていたと記憶している。

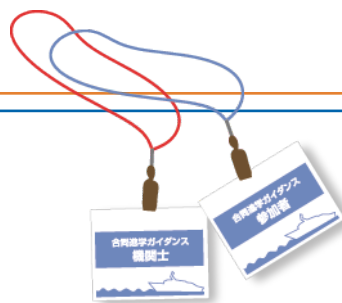
この原稿のために、インターネットで「謎の円盤UFO」を検索していたら、この番組のDVDが発売されていることがわかった。興味をそそられたが、臆げながら覚えているテレビの映像シーンは、今のCGに慣れた目から見れば、きっと子供だましのように映るだろう。昔の小さな思い出を台無しにしないためにも、このDVDは買わないでおこう。

第一中央汽船株式会社 総務グループ次長
裏 啓史

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



今月号の「囲み記事」に報告されております"商船高専合同進学ガイダンス"で東京(晴海)、福岡(博多)とお手伝いに行ってきました。ガイダンス終了後は、晴海では観光船(水上バス)でのクルーズでしたが、博多では商船高専が所有する実習船でのクルーズでした。

実習船でのクルーズは初めて。当然のことながら、乗組員は教官と実習生の皆さん。というわけで、出入港時での離岸着岸では思わず緊張し、船内での食堂、寝室、浴室など狭いながらも機能的工夫がされているところで驚きがあったのは私だけでしょうか。

いえいえ、きっと、ガイダンス参加者達も同じだったことでしょう。また、なによりも、実習生が作業をし、説明してくれたという点で「船員」をより身近に感じられたのではなかったのでしょうか。今後このような機会が数多く開催され、船員の確保育成につながればと願った1日でした。(YH)

せんきょう 9月号 No.590 (Vol.50 No.6)

発行：平成21年9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

航路と道路

海運は生活のライフライン。
夏休みが終わり、人も物も慌しく動き出すこの時期の
船をメインとする物流をイメージしました。

