

せんきょう

2009
11
No.592

国際会議レポート

1. 1996年LLMCの責任限度額改正の検討を
法律委員会の作業計画に追加
IMO第96回法律委員会の模様

内外ニュース

1. 3期生17名の出帆式を開催
外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム
2. 欧州委員会、EUコンソーシア新規則を採択
EU競争法適用除外を2015年4月まで延長
3. 第3次派遣部隊が横須賀港を出港
政権交代後初の護衛艦隊派遣

巻頭言
『国際船員
労務協会の
活動の紹介』

日本船主協会 副会長
国際船員労務協会 会長
萬治 隆生

Contents

巻頭言 1

『国際船員労務協会の活動の紹介』

日本船主協会 副会長 国際船員労務協会 会長 / 萬治 隆生

海運ニュース 2



国際会議レポート

1. 1996年LLMCの責任限度額改正の検討を
法律委員会の作業計画に追加
IMO第96回法律委員会の模様



海運ニュース 5



内外ニュース

1. 3期生17名の出帆式を開催
外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム
2. 欧州委員会、EUコンソーシア新規則を採択
EU競争法適用除外を2015年4月まで延長
3. 第3次派遣部隊が横須賀港を出港
政権交代後初の護衛艦隊派遣



困み記事 8

松山大学寄付講座と関西海事教育アライアンスに講義協力
覚せい剤の摘発件数・押収量がともに大幅増加
防衛省／海洋政策研究財団が「海洋安全保障シンポジウム」開催

海運日誌(10月) 11

船協だより 12

海運統計 13

編集雑感 17

編集後記 17

海賊インフォ
メーションも
あります!

『国際船員労務協会の活動の紹介』

日本船主協会 副会長 国際船員労務協会 会長 / 萬治 隆生 まんじ



現在の国際船員労務協会(国船協)加盟船社は95社、IBF適用船2,012隻、その乗組員総数41,679人(2009年10月1日現在)となっています。

乗組員の国籍別で見ますと、72.38%とフィリピン人が太宗を占め、次いで7.7%のインド人、5.51%の中国人そして4.92%のミャンマー人となっています。

国船協は、日本商船隊のFOC船に乗り組む外国人船員の労務問題を扱う、国内唯一の団体であり、その活動として、

1. 欧州系船員使用者団体であるIMECと、韓国船協と合同で船員使用者団体(JNG)を構成し、組合の国際組織(ITF)との労使協議会(IBF)において、FOC船に乗り組む船員の労働協約の設定(CBA)とそれに関連する事項の対処。
2. 設定されたCBAに設置規定されている各種基金を使用して、日本商船隊に質の高い船員が安定的に供給される為の種々のサポートを行うこと。
3. 加盟船社あるいは、船員のITFあるいは全日海に係る苦情処理

があげられます。

最重要事項であるIBF関連の活動について紹介しますと、IBFが2003年に設立され、労働条件設定の考え方が、AB船員の賃金を基準として、各職の賃金が設定される、ABベンチマーク方式から、1船当たり23名乗組みを基準として、船員の月例賃金と付帯費用に加え、各種基金の総額を意味する、トータルクルーコスト方式(TCC)となった事に加え、その協約の有効期間が2年となりました。

過去の3回の交渉ラウンドでは、海運界の好況を背景に、運航船の増加によって船員の需給バランスが崩れ、実勢賃金が高騰している事を理由に、ITFの賃上げ要求が強くなり、JNG側は、その要求をいかに値切り、船主の負担増を抑えるべく知恵を絞る交渉となっていました。結果として年率5%を超えるTCCの増額を容認する決着となっていました。

しかし今回の第4ラウンドIBF交渉は、昨年9月表面化した金融危機に端を発した急激な世界経済の悪化を反映した海運の大不況を背景として、JNGは、TCCの10%減額の要求を表明しました。ITFの要求に対して、その要求の値切り交渉に終始する従来の受け身のパター

ンと異なる、今回のJNGの具体的な減額要求に対し、ITFは面食らうと同時に、これまで6年間継続したTCCの考え方そのものを見直す事を提案してきました。

10月1日まで継続した厳しい交渉にもかかわらず、労使双方共通の土俵に上がる事が出来ずに、協約改定交渉は先送りとなり、結果として現協約を2010年12月31日までの1年延長し、その間に、共通の交渉土俵造りを目指すという結果となりました。

次にTCC協約に規定されている基金についての取り組みを紹介します。

協約により、TCCの16%までを基金部分に組み入れる事が出来る事になっています。

海運会社にとって、安全運航は至上命題であり、其れを達成するためには、優秀な船員を安定的に確保し運航船に配乗する必要があります。

国船協は、この基金部分を計画的かつ有効に使用することにより、既存船員の資質の向上の為の種々のトレーニングと、フィリピンの海員組合と共同で海事大学の運営を始めとする若年船員の確保育成の為の色々なプロジェクトを実施しています。この様な各種のプロジェクトが成功し、訓練育成された船員を国船協加盟各社が有効に利用できれば、基金負担者である船社にとって、形を変えた還元となると考えています。

今年から、これらの基金を使用して、日本人海技者確保育成の為のプロジェクトも始めました。これは船の安全運航の達成は船員に限らず、陸上において船の運航を支援する優秀な海技者の養成は不可欠であるとの認識に基づいたものです。

国船協のメンバー95社の多くは人材派遣会社、船舶管理会社あるいは、小規模船主であり、それらが関係する船の多くは、いわゆる大手海運会社が運航しているという実態が有ります。これらの会社の運航船の安全効率運航は、間接的に大手海運会社の利益につながるという認識が必要であると考えています。

最近の国船協の活動は、幅広くなり、**船協との調整が必要となるケースが増えており、船協とのコミュニケーションを密に活動する事となります。**

1 1996年LLMC*の責任限度額改正の検討を法律委員会の作業計画に追加



IMO第96回法律委員会 (LEG) の模様

IMO第96回法律委員会(LEG)が2009年10月5日から8日にかけてロンドンのIMO本部で開催され、96LLMCの改正提案、統一保険証書の様式、船員の死傷及び遺棄に関する責任及び補償、船員の公正な取り扱い等について審議された。

概要については以下の通り。

1. 96LLMCの責任限度額の改正提案

2009年3月11日に豪州クイーンズランド沖で発生したPacific Adventure号(香港籍一般貨物船。13,000総トン)によるバンカー油流出事故における防除費用見積もりが、96LLMCの責任限度額を大きく超えたことから、豪州政府はLEG96に対し、96LLMCの第8条の改正手続きに基づき、その責任限度額を改正すること、および現行規定が適切であるか評価を行い必要であれば全体的な見直しを行うことを法律委員会の作業計画に含むことを提案した。

また、2008年10月の同委員会に日本が提出したバンカー油濁被害の実態把握の提案に基づき、国際P&Iグループ(IG)が調査報告を提出した。

このうち96LLMCの責任限度額の引き上げを検討することについて、オランダ、ノルウェー、デンマーク、ドイツ、カナダ、英国、スウェーデン、フランス、バハマ等は、同検討を作業計画に含むことについては支持する一方、96LLMCの責任限度額を引用している条約があることを考慮すべき、LLMCは油濁被害以外の責任制限を規定していること、96LLMC第8条5項によると事故の損害、貨幣価値の変化および保険コストに与える影響を考慮しなければならないことから、P&I以外の情報も集める必要があること、等の指摘を行った。日本からは、原則として豪州提案を支持するが、LLMCを引上げよりもむしろ幅広い検討が必要である旨の発言を行った。他方、韓国、スペイン、ギリシャ、中国、アルジェリア、ベルギー、

キプロスからは、LLMC限度額の引上げは油濁事故と関係のない船主の負担を増すこと、96LLMCの締約国は限られていること、IG報告によれば2000年以降に責任制限額を超えた事故は僅か1.34%であり早急に同限度額を見直す必要性は見当たらない、等の懸念を示した。またICSは、どのような結論を得ようとも政治的に許容できるものであるべきこと、IGは、限度額の引き上げを行うのであればより広範な情報が必要等の見解を示した。

一方、96LLMC全体の見直し提案については、検討の必要性が明らかでないとの理由から議場からは殆ど支持が得られなかった。

審議の結果、96LLMCの限度額の引上げについては、同引上げに確約するのではないということを前提に、次回作業計画に含め、2010-11年にかけて検討することが合意され、96LLMC全体の見直しについては、作業計画には含めないこととされた。

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

2. 保険証書の統一モデル様式案

2007年5月の海難残骸物除去に関する条約の外交会議において、民事責任条約の保険証書に関する決議が採択され、これに基づき各条約の締約国が発給する証書の統一モデル様式案が検討されている。前回委員会では、コストと行政負担の軽減が重要である点は異論がなかったが、一方で、条約改正によらずに解決することは困難との認識が示され、コレスポンデンス・グループ(CG)で更に検討を進めることが了承された。

その後同CGでは、各条約において証書は附属書で定められており、この改正に条約の改正が必要か否かについても議論が行われたが、実質的な改正内容ではないこと、改正を行う場合には時間がかかること、92CLCの際に会議決議で証書の様式を決めた例があることなどから、長期的には条約改正が理想的ではあるが、当面の解決策として決議でもって統一証書を認める案がとりまとめられた。

LEG96では、当初はCG報告を基に条約改正か決議かについて各国の意見が開陳されるなか多くの国が、強制力の伴わない決議が条約要件に優先することができるのか疑問であること、統一様式の使用について全てのポートステートのコンセンサスがなければ、ポートステートコントロール(PSC)において同様式に加え各条約で定める様式が求められ、その結果2つの証書を船舶に備えなければならない可能性があること、統一様式が拒否され条約で定める様式も利用できなくなると外国港での船舶の拘留に繋がること、統一様式に言及される6つの条約のうち現在発効しているのは3条約のみであり、早急に統一様式を作成する必要はないこと、等の懸念を示し、審議の結果、本議題は、法律委員会の次期作業計画から除外することが合意され、今後各国から改めて提案があった場合には再検討することとされた。

3. バンカー条約の履行

バンカー条約に限らず、IMOの民事責任関係条約では、船舶に対し証書を発給する「登録国」について「船舶の登録国」とは、登録されている船舶についてはその船舶が登録されている国をいい、登録されて

いない国にはその船舶の旗国をいう。」と規定されている。ドイツなどでは本規定に基づき、裸用船登録に基づいて原登録国とは別の国の旗を掲げさせている例があり、旗国ではない原登録国が条約証書を発給している例がある一方、SOLAS、MARPOL等の条約証書は全て旗国の権限の下で発給されていることから、証書は本来旗国が発給すべきであるとの意見が出され、多くの国がこれを支持していた。前回委員会においてデンマークを議長とするCGが設置され、本件問題について議論が行われてきたが、両者の溝は埋まらないまま、決議案が取りまとめられた。

また、マーシャル諸島から法律委員会に対し、同決議案では、条約の解釈として旗国と登録国のどちらかがその裁量により証書を発給できるとしているが、条約の発給者が曖昧になるためこのような裁量は許されない、船主、寄港国等、船舶登録国、裸用船登録国にとって実行上の問題や負担の増加となる、また、国際法では、一義的には証書は旗国が発給し、もし旗国が発給しないときに登録国が発給することになっている、等の意見が提出された。

LEG96では、大多数の国が旗国が発給することを指示する一方、各国による条約の解釈が尊重されるべきとの意見も示され、審議後、決議は強制力を伴わないものであるとの認識の下、主に以下の修正を行った上、決議案が合意されることとなった。また、同決議案については、より政治的な影響力のある総会決議とすることとされた。



IMO本部よりピクペンを望む



IMO本部

4. 船員の遺棄及び死傷時の責任及び補償に関する金銭上の保証

2009年3月に開催された"船員の遺棄及び死傷時の責任及び補償に関するIMO/ILO合同専門家作業部会"(WG)の結果について報告があり、これを承認した。

また、IGはLEG96に対し、同WGの報告書付録Ⅱにある金銭上の保証はあくまでも雇用契約、団体協約等の雇用契約に基づく死傷病に関して本人または家族が請求するものに限定されていることを指摘する提案文書を提出していたが、同提案については、海事労働条約の発効後、同附属書Ⅱの修正が必要であることが留意された。

5. 海賊の国内法制に関するレビュー

IMOでは各国に対し海賊に関する各国法制について任意の情報提供を求めていた。これに対し、2009年8月20日現在でわが国を含む28カ国からの回答があった。IMO事務局はこれら回答の分析を行い以下の予備的な報告をおこなった。

- ① 国連海洋法条約第101条に定める海賊の定義並びに同条約に規定する普遍的な司法権の概念に基づく司法的枠組みについて十分に定義した国は少ない。
- ② ほとんどの法制では国連海洋法条約上の海

賊の定義の要素を組み入れているが、海賊自体は司法上の独立した犯罪として対処されておらず、強盗、誘拐、人への暴行等一般的なカテゴリーに包括されている。そのため、必然的に犯人の訴追と処罰は、国連海洋法条約上の一般的な権利よりも制限されて実施されることになる。

- ③ 各国の法制のうちいくつかは、刑事法の一環として海賊犯罪の内容を定義することなく、単に国連海洋法条約等への参照規定だけを置いている。このような一般的なアプローチでは、犯罪の内容が詳細に明示されていることを処罰の要件とする旨刑事法で規定している国にとっては、適切な訴追と処罰に支障をきたすであろう。
- ④ 1988年の海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約(SUA条約)のほとんどの締約国は、同条約第6条第1項に定める(船舶等への暴力行為等犯罪に対する)裁判権を設定しているが、同条約第6条第2項(自国内に常居住を有する無国籍者による犯罪等に対する締約国の裁判権設定の権利)に関する有効な裁判権やその正確なルールが設定されていないことから、海賊が処罰されることなく抜け穴になってしまうおそれがある。

6. 船員の公正な取り扱い

IMO事務局より、IMOおよびILO両事務局は、海難事故発生時の船員の虐待に関する情報を求めていたが、前回委員会以降新たな情報は寄せられなかったこと、また、IMOおよびILO両事務局およびそのソーシャルパートナーは、海難事故時における船員の公正な取り扱いに関する両機関の合同特別専門家ワーキンググループの召集時期について合意に至らなかったこと、等の報告があった。

(欧州地区事務局:本澤)

1 3期生17名の 出帆式を開催

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

国土交通省、全日本海員組合および当協会で構成する「外航日本人船員（海技者）確保・育成推進協議会」（事務局：（財）日本船員福利雇用促進センター（SECOJ））が2007年4月から開始した「外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム」の第3期生17名（航海15名／機関2名、内女性1名）の出帆式が、10月1日、兵庫県芦屋市の（独）海技教育機構 海技大学校で開催された。



出帆式での第3期生

同スキームは、外航日本人海技者の減少を背景に、船員教育機関の卒業生を対象に、即戦力として活躍できる船員（海技者）へキャリア形成を図ることを目的として実施されているもので、これまで1期生11名（2007年10月育成開始）、2期生17名（08年10月育成開始）の受入れを行っている。（現状は本稿後半参照）

外航官労使（国土交通省・全日本海員組合・当協会）のスキーム関係者が見守る中、海技大学校講堂で行われた第3期生出帆式では、国土交通省海事局秋川海事人材政策課長（当時）、全日本海員組合牧添外航部長および当協会林副会長より祝辞が述べられた。林副会長は、今日の我が国外航海運業界はここ数十年でもまれな

厳しい環境下にあるものの、必ず生き抜いていけるとした上で、3期生に対し英語を含む積極的な自己研鑽を怠らないよう激励し、船員にとって「報告・連絡・相談」、即ち「Communication」が最重要である旨訓示を行った。

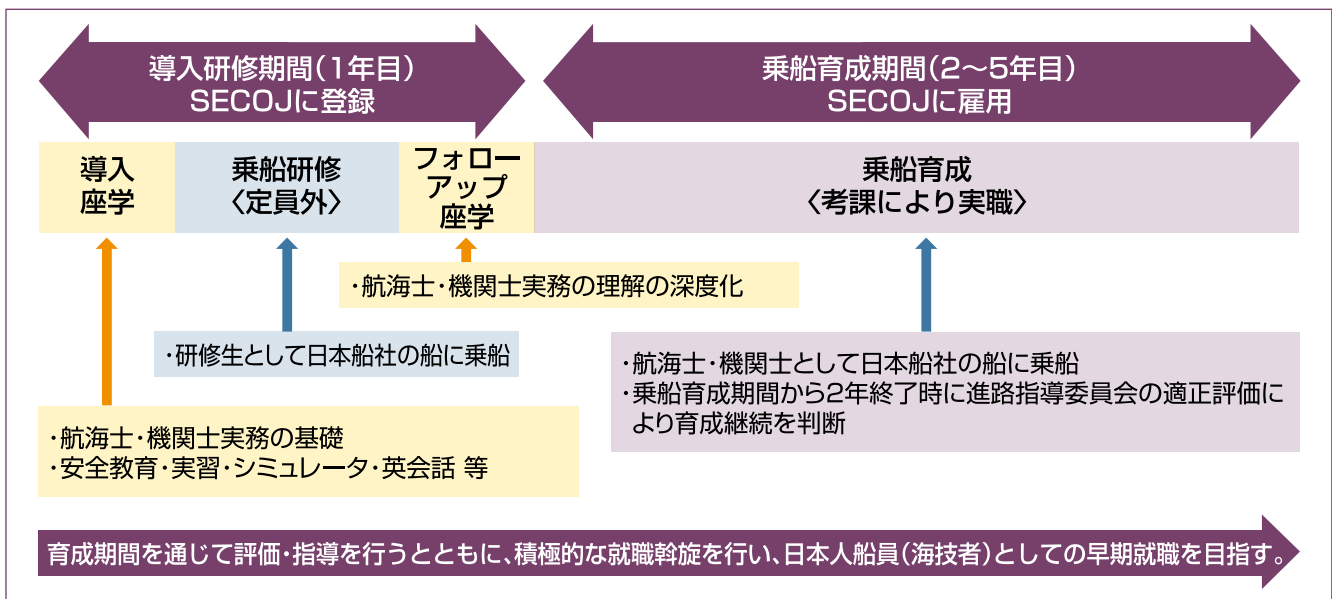
これに対し、3期生の代表より、「本スキームを通じて高い実践スキルを身に付け、外航海運の明日を築いていく一員になりたい」と力強い宣誓の言葉が述べられた。

3期生については、10月より海技大学校で2ヶ月間の導入座学研修を実施した後、その後7ヶ月間、わが国外航船社が運航する船舶で乗船研修を行うこととしている。

本スキームの現状は次の通り。

1. 育成スケジュール

（平成22年度 外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム募集案内より）



2. 1期生の現状

1期生については、前述の通り2007年10月に11名(航海9名/機関2名、内女性1名)がスキームを開始した。このうち、これまでに航海士5名(女性1名を含む)が外航への就職を果たし、航海・機関士各1名の計2名が内航へ就職した。その他2名(航海・機関各1名)が陸上に就職した結果、現在航海士2名がスキームでの育成を継続している。

3. 2期生の現状

2期生については、08年10月に17名(航海15名/機関2名、内女性4名)がスキームを開始した。2期生に関しては、現在、導入研修(1年目)を終えたところであり、本年10月以降順次、乗船育成に移行し、原則三等航機士若しくは次席三等航機士として実職を執ることとなる。なお、17名の内、既に航海士3名(女性1名を含む)が外航に就職しており、現在は14名がスキームを継続中である。

4. 4期生の募集について

2010年10月よりスキームを開始する4期生(定員20名)については、既に募集を開始しており、推進協議会の下に設置された進路指導委員会(当協会、全日本海員組合、

国際船員労務協会(IMMAJ)、SECOJで構成)において、09年8月に第1回の面接を実施した。今後、10年2月～3月に第2回目の面接を行う予定となっている。

問い合わせ・応募先は以下の通り。

財団法人 日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)
〒104-0044 東京都中央区明石町1番29号掖済会ビル
TEL:03-3544-7706(代) FAX:03-3544-7708
<http://www.secoj.com/>
担当:育成部

当協会は、推進協議会関係者と協力し、本スキームにおいてわが国海事社会の将来を担う優秀な人材が育成されるよう、引き続き取り組んでいくこととしている。

(企画部:山上)



第3期生代表の宣誓を受ける当協会林副会長

2 欧州委員会、EUコンソーシア新規則を採択

EU競争法適用除外を2015年4月まで延長

2000年に施行された、コンソーシア(含むアライアンス)に対するEU競争法包括適用除外を規定する欧州委員会規則(以下「823/2003」)は5年毎に見直されており、現行規則の有効期限は2010年4月25日までとなっているが、欧州委は09年9月28日、同規則を2015年4月25日まで延長する新規則(以下「906/2009」)を採択した*。

906/2009は現行規則と比べ、競争法適用除外対象となるコンソーシアの活動をコンテナ貨物輸送に限らず、全ての定期船サービスに拡大する一方、現行規則では同盟/盟外船で区別されていた競争法適用除外対象のマーケットシェア許容値を一律30%未満とし、その合算方法については、当該航路("relevant market")における各船社の総輸送量(コンソーシア内外問わず)を基準に算出することを明確にした。また、現行規則に規定されている荷主(代表団体)とコンソー

シア間の協議義務については、実際に同義務規定が行使されたことは一度もなく、906/2009で撤廃されることとなった。

* 参考

欧州委は、現行規則が欧州理事会規則4056/86(定期船同盟に対するEU競争法の包括適用除外を規定)を前提としていたため、同規則廃止(08年10月)前から823/2003の改定作業に着手していた。同委は08年10月に現行規則の改定案を公表するとともに、関係者から同案に対する意見を募集。当協会はEUがコンソーシアに対する競争法適用除外制度を長期に渡って維持すること等を要望する意見書を同年11月11日付で提出している。(本誌2008年12月号P.11参照)

(企画部:水島)

3

第3次派遣部隊が横須賀港を
出港

政権交代後初の護衛艦隊派遣

ソマリア沖・アデン湾における海賊対処にあたる第3次派遣部隊として、海上自衛隊の護衛艦「たかなみ」と「はまぎり」が、10月13日、海上自衛隊横須賀基地を出港した。

出港にあたっては榛葉賀津也防衛副大臣出席の下、同基地内吉倉棧橋において出港行事が行われた。当協会からは小林進二日本郵船副社長他が出席し、派遣部隊の指揮官らに花束を贈呈し、護衛艦の乗組員の方々に対して感謝の意を表した。

今後両艦はアデン湾海域に到着次第、第2次派遣部隊の護衛艦「はるさめ」、「あまぎり」に代わり、護衛活動を開始することとなる。

(海務部:山内)



中畑隊指司令等への花束贈呈



出港行事の参列者



当協会より感謝のメッセージ



榛葉副大臣から中畑隊司令および隊員への訓辞



出港する護衛艦「たかなみ」

松山大学寄付講座と関西海事



講義する永井氏

2009年10月7日、松山大学において「日本の国際海運業」をテーマに講座が開催され、日本郵船・永井圭造広報グループ長より講義が行われた。当日は学生180名、一般50名の計230名の参加があった。この講座は、松山市に本社を置く船主から寄付された資金により、松山大学が「海事経済論」として公開講座を開講したもので、全15講座のうち、7講座について当協会より講師協力し、今回はその初回として開催されたものである。

当日は、永井講師より明治から今日に至る海運の歴史が具体的に判りやすく説明され、聴講者は熱心に聞き入った。当協会より協力の講座は以下の通りである。



松山大学 講義の様子

【松山大学寄付講座への協力】

10月 7日	日本の国際海運業	日本郵船	永井圭造氏
10月28日	エネルギーの主力「石油」の国際物流	商船三井	後田英子氏
11月11日	「液化天然ガス」の国際物流	商船三井	中山祐一氏
11月18日	「鉄鉱石・石炭」の貿易と国際物流	川崎汽船	針谷雄彦氏
11月25日	「穀物・農産物」の貿易と国際物流	日本郵船	松田俊男氏
12月 9日	「工業製品」の貿易と国際コンテナ輸送システム		//
12月16日	「自動車」の貿易とその運搬・荷役システム	川崎汽船	山口正人氏

教育アライアンスに講義協力



講義する井上氏

続いて、10月15日に、大阪大学中ノ島センターにおいて、大阪大学大学院工学研究科、大阪府立大学大学院工学研究科、神戸大学大学院海事科学研究科の3大学大学院による連携授業が行われ、日本郵船・井上正太調査グループ長が講師を務めた。

これは、3大学大学院による海事教育に関するアライアンスの一環で開講されているプログラムで、各大学の先生の講義に加え、海事に関して第一線で活躍する方々を講師に迎え、3大学院生が聴講することができる。前期15日間、後期15日間の全30日間、各日3時限ずつ全90回講義が行われ、聴講生は半期で6単位を取得できる。

当協会はこのプログラムに昨年より協力しており、今年は2009年10月15日から2010年1月14日までの間、「海上物流と海運産業」をテーマに、計15回の講座を寄付し、アライアンスに協力するとともに海運に関する理解促進に努めることとしている。

当協会より協力の講座は以下の通りである。



講義会場の大阪大学中之島センター(中央)



関西海事教育アライアンス 講義の様子

【関西海事教育アライアンスへの協力】

10月15日	第一回	海運産業概説	日本郵船	井上正太氏
	第二回	日本海運の変遷(1)		//
	第三回	日本海運の変遷(2)		//
11月5日	第四回	世界海運産業の現状	日本郵船	松田俊男氏
	第五回	運賃の仕組み、国際市場		//
	第六回	レポートおよび討論①		//
11月26日	第七回	航路と国情	商船三井	大貫英則氏
	第八回	船舶建造計画、配船の効率化、自社船、傭船		//
	第九回	海運業に係わる国際法		//
12月17日	第十回	船舶に係わるコスト(1)	飯野海運	長命 渉氏
	第十一回	船舶に係わるコスト(2)		//
	第十二回	レポートおよび討論②		//
翌1月14日	第十三回	船員問題と便宜置籍船	川崎汽船	門野英二氏
	第十四回	船舶保険、船級	//	植田 博氏
	第十五回	国際海運業の今後	//	園部恭也氏

(総務部:高橋)

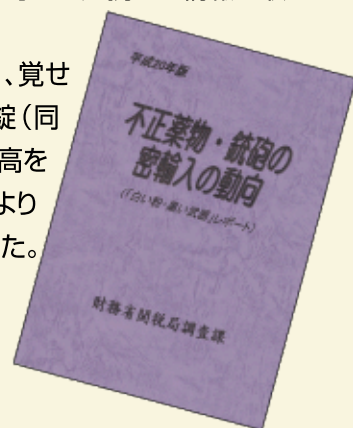
覚せい剤の摘発件数・押収量がともに大幅増加 —平成20年版「白い粉・黒い武器レポート」—

財務省関税局調査課は、このほど平成20年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向に関する報告書「白い粉・黒い武器レポート」を取りまとめた。

わが国政府は、不正薬物・銃砲等のいわゆる社会悪物品の密輸入に関して、平成20年8月に「第三次薬物乱用防止五か年戦略」を策定し、これに基づき税関においては水際取締りの強化に取り組んでおり、当協会をはじめ密輸に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携して情報の収集に努めている。

平成20年の不正薬物の密輸入については、摘発件数293件（前年比18%減）、覚せい剤・大麻等の押収量498kg（同39%減）、MDMA等錠剤型薬物15万9000錠（同88%減）といずれも前年より下回ったが、覚せい剤の摘発件数は110件と過去最高を記録し、貨物船からの大量の摘発（門司港において、シオラレオネ籍貨物船の船内より覚せい剤約300kgを押収）もあり押収量が408kg（同42%増）と大幅に増加した。

また、密輸形態は、航空機旅客による事犯が最も多く、摘発件数の約半数を占めた。関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることに留意頂き、関連する情報を入手された場合には、「密輸ダイヤル（0120-461-961：シロイクロイ）」への通報にご協力ください。



財務省税関ホームページ <http://www.customs.go.jp/mizugiwa/mitsuyu/index.htm>

(海務部・斎藤)

防衛省／海洋政策研究財団が 「海洋安全保障シンポジウム」開催

防衛省／海洋政策研究財団（OPRF）の共催により、2009年10月24日、横浜大榭橋に係留中のヘリコプター搭載護衛艦「ひゅうが」艦内において「海洋安全保障シンポジウム」が開催され、当協会より半田収常務理事が参加した。

本シンポジウムは、第一部「海洋安全保障のための国際協力」および第二部「経済大動脈の安全確保に向けた取り組み」で構成され、第一部においては、海上交通の安全確保にも直結するグローバルな海洋安全保障の推進という観点から、わが国の国際協力の方向性について討議された。

また、第二部においては、アデン湾における海賊対処活動の状況および今後の取り組むべき方向性等について、海上自衛隊、海上保安庁、外務省および当協会等の関係者により講演および意見交換が行われ、今後も長期に亘って継続すると見られる同活動に対し、関係者のより一層の連携強化の必要性が確認された。

半田収常務理事は、ソマリア沖・アデン湾の海賊問題について講演を行い、海運の重要性や海運業界における海賊問題への取り組みについて説明するとともに、政府に対する要望等を訴えた。



第二部講演者（前列右から2人目が半田収当協会常務理事）
(海務部・斎藤)



October 2009 海運日誌



10月30日 京浜地区船主会例会 講演会

10月5日	10月5日~9日	10月12日~16日	10月14日~15日
<p>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5回会合が開催された。</p>	<p>IMO第96回法律委員会(LEG)がロンドンにて開催された。 (P.2 海運ニュース参照)</p> 	<p>国際油濁補償基金(IOPCF)第14回総会等がロンドンにて開催された。</p>	<p>マラッカ・シンガポール海峡第2回協力フォーラムがマレーシアのジョホールバルにて開催された。</p> 
10月19日	10月21日~22日	10月27日	
<p>港湾手続きの統一化・簡素化に関する官民合同検討会の第6回会合が開催され、「貿易手続改革プログラム」に基づく進捗状況調査結果が報告された。</p>	<p>ICS Marine Committeeがロンドンにて開催された。</p>	<p>当協会は、22年度税制改正に向けた国土交通省によるヒアリング(第3回政策会議)に出席し、2010年3月末にて期限切れを迎える「国際船舶にかかる登録免許税の軽減措置」等の延長や「船舶の特別償却制度」「船舶の買換特例制度」の恒久化等を訴えた。</p>	

船協だより

公布法令（10月）

③ 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59号、平成21年10月1日公布、施行)

③ 港湾法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第60号、平成21年10月23日公布、平成21年10月30日施行)

陳情書・要望書等（10月）

提出日：10月27日

宛 先：国土交通省政策会議(第3回)

件 名：平成22年度税制改正要望ヒアリング

要 旨：国土交通省は政策会議(第3回)を開催し、所管の業界団体から平成22年度税制改正要望について聞き取りを行った。当協会からは、出席した多くの与党議員に対して、海運税制が国民生活を支える経済安全保障の役割を担っていること等について理解を求めた。

国際会議の予定（12月）

会議名：国際気候変動枠組み条約 (UNFCCC)
第15回締約国会議

日 程：12月7日～18日

場 所：コペンハーゲン(デンマーク)



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	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	4,867	377	▲ 36.5	▲ 40.8
8	4,510	4,329	182	▲ 36.0	▲ 41.2
9	5,110	4,585	525	▲ 30.6	▲ 36.9

(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 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
9	91.44	88.90	93.15
10	90.29	88.45	92.07



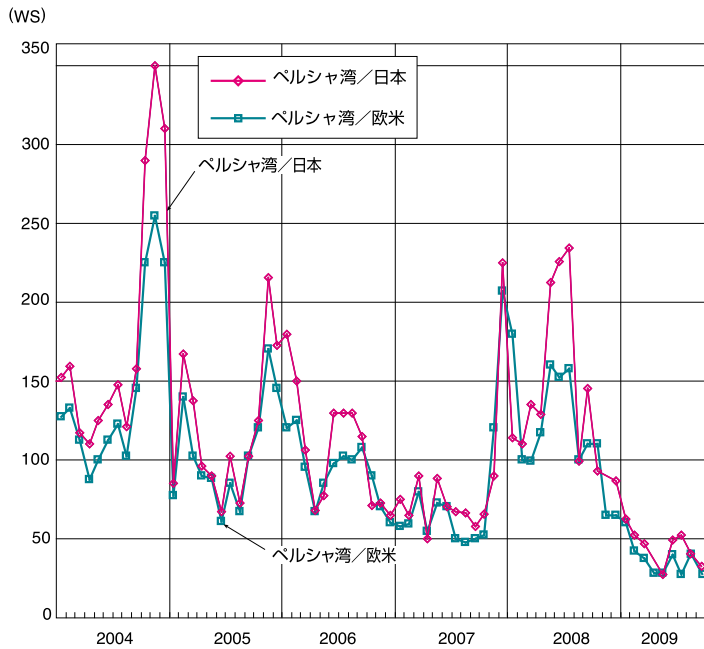
3 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

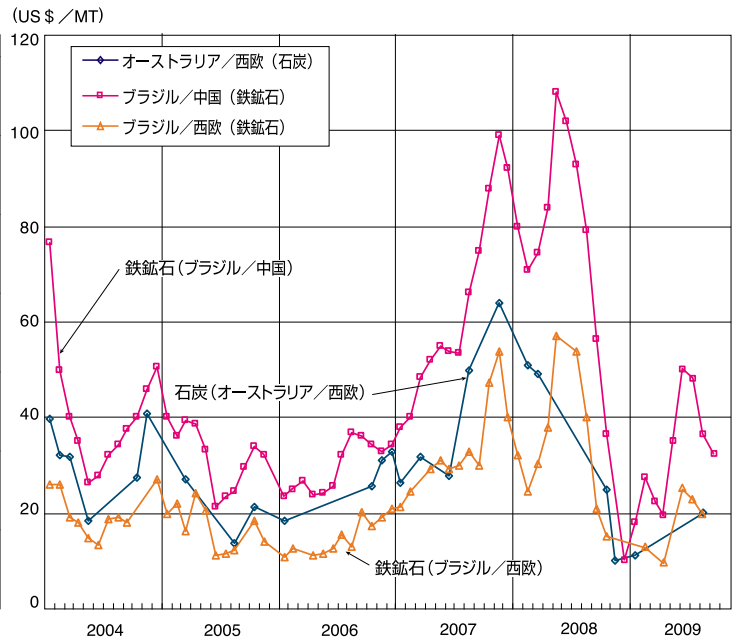
区分	合計	航海用船									定期用船	
		連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
年次				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	432	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	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 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
9	16,009	80	15,929	2,954	551	0	12,424	0	0	0	27,941	5,547
10	13,312	0	13,312	1,053	101	0	12,158	0	0	0	29,017	6,629

(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		40.00		47.50	45.00	100.00	65.00	40.00	25.00
9	57.50	52.50	145.00	95.00	33.00		50.00	40.00	110.00	77.50	27.50	22.00
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)

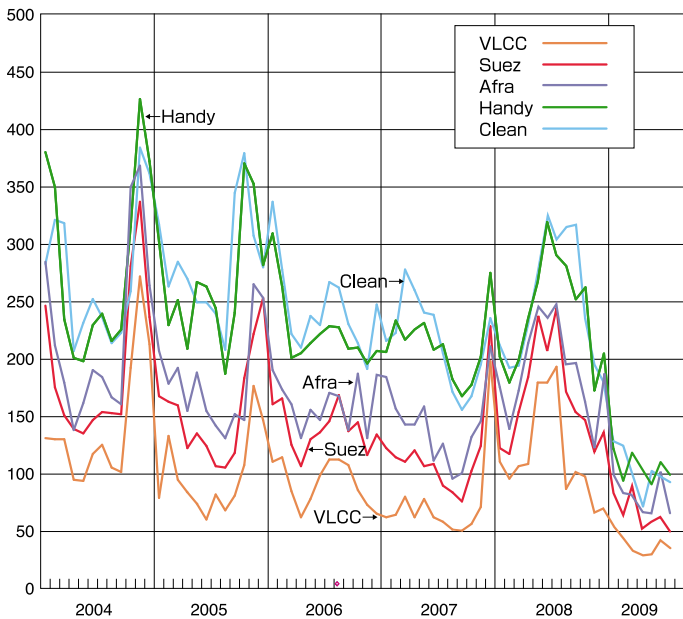
(単位：ドル/トン)

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	-		20.00		79.00	68.00	36.50	25.00	40.00	32.00	19.75	16.00
9	-		-		56.50	39.00	32.50	22.00	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						

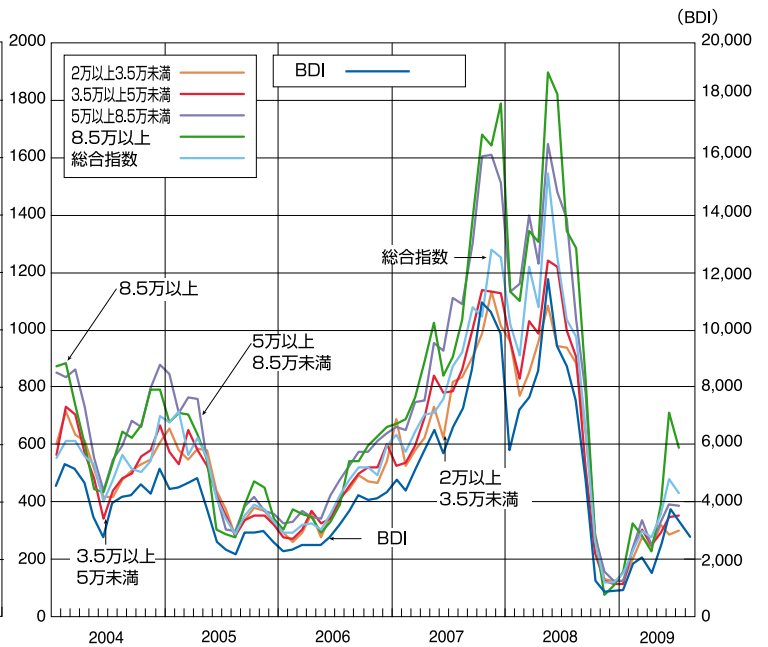
(注) ① 日本郵船調査グループ資料による。 ② いずれもケーブサイズ(14万D/W以上)の船舶によるもの。 ③ グラフ値はいずれも最高値。



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	36	50	66	100	94
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

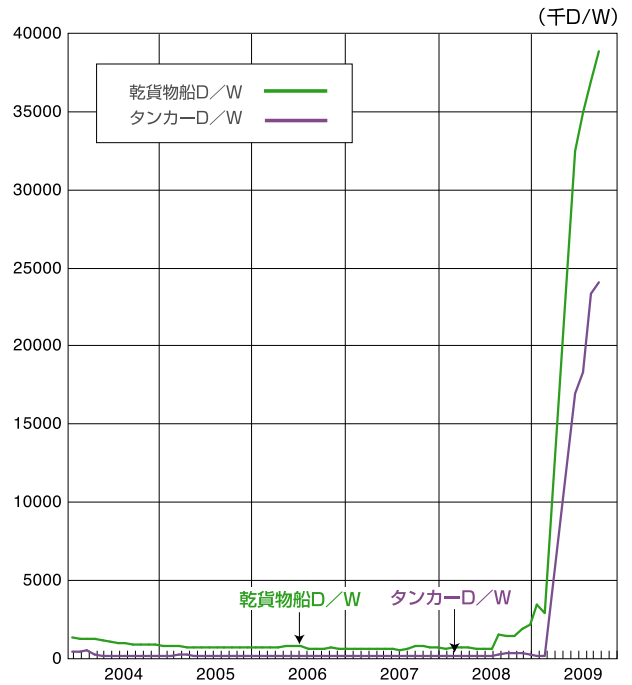
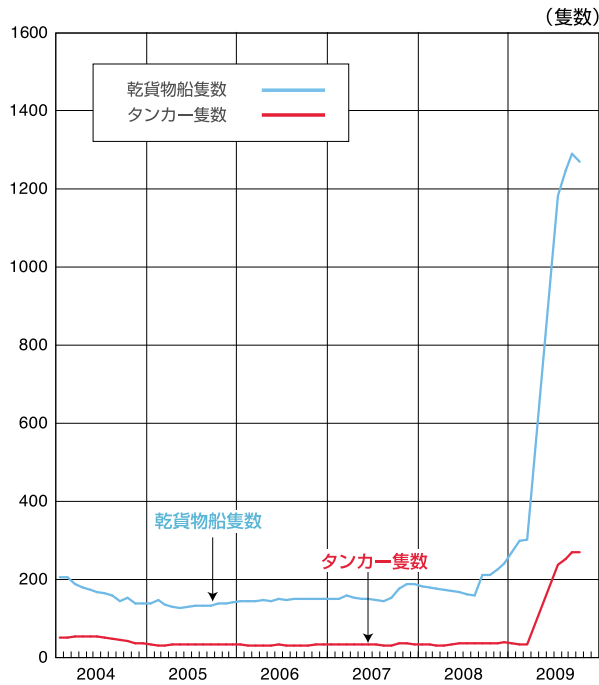
7 貨物船定期用船料指数

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	-	296	351	386	588	426	3,324
8	475	3,672	920	7,289	976	7,543							2,774
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							

(注)①「Lloyd's Shipping Economist」による。②船型区分は重量トンによる。③用船料指数は1985年=100。④BDI:(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	1177	-	32412	237	-	16904
8	146	593	581	33	104	150	159	584	611	37	101	146	1240	-	34916	251	-	18283
9	153	650	665	33	104	150	211	1491	1515	39	150	248	1284	-	36877	270	-	23336
10	177	771	812	38	114	165	212	1485	1490	39	206	330	1265	-	38849	270	-	24012
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

2016年の夏季オリンピックの開催地がリオデジャネイロに決まり、候補地の1つであった東京は落選した。それから間もなく、続く2020年の開催地として広島と長崎が共催で立候補すると報道があった。

個人的には、東京がオリンピック開催地として立候補したことについては、その意義やメリットがほとんど理解できず、むしろ開催されない方がいいのではないかと考えていた。IOCの評価にも「市民の支持率が低い」と記載されたそうなので、同様に考えている人も多かったのだろう。が、広島と長崎の共催と聞くと、何か応援したいものを感じる。

2000年以降の夏季オリンピックの開催地を見ると、2004年のアテネ、2012年のロンドンといった20世紀来の開催地がある一方、2000年は南半球で2度目の開催となったシドニー、2008年は中国で初開催の北京、先に触れた2016年はブラジル、また南米でも初開催となるリオデジャネイロと、ヨーロッパ・北アメリカを中心に開催されてきた20世紀のオリンピックとは一線を画した流れができてきている。これから選考される2020年についても、今回の選考で落選したマドリード・シカゴ・東京（アジアとはいえ、先進国の大都市という点で前記2都市と同様）のような従来型の開催地で

はなく、その都市やその国でオリンピックを開催する事自体に何らかの意義を見出せる都市で開催して欲しいものである。

オリンピックは、政治や国際紛争に翻弄された歴史があるとはいえ、「平和の祭典」とも呼ばれるイベントである。その起源である古代ギリシャのオリンピアの競技会では、戦争中の都市国家同士でも、その開催期間中は休戦し、ともに競技会に選手を派遣していたという。そこまでの影響力は望めなくとも、人類で唯一の被爆都市である広島・長崎でのオリンピック開催が実現すれば、平和への貢献という意味では歴史に名を刻むものになるのではないだろうか。

無論、開催に向けては、過去に例のない2都市での共催や、地方都市ゆえのインフラ未整備などの課題も多く、何より他の候補都市との招致競争に打ち勝たねばならない。が、それらのハードルをクリアして何とか2020年のオリンピック開催に漕ぎ着け、(ソルトレークシティ冬季オリンピックの開会式のようなイデオロギーに満ち満ちたものでなく、また一方では第2次世界大戦での加害者としての一面も忘れる事のない) 広島・長崎ならではのメッセージを発信してほしいと思うところである。

飯野海運株式会社 総務グループ
広報・IR室 伊藤 夏彦

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

何かの誌面で、80年代のBIS規制は邦銀封じ込めのため導入された云々との記事を見かけました。

当時は庶民の手が届かない不動産高騰を招いた銀行に国内でも味方は少なかったと思います。

今年9月のサミットでも金融規制強化が項目に挙がりました。その中にBIS規制関係もちゃっかり含まれていました。かなり傷んだ欧米の金融機関は公的資金の注入や資産に対する国の損失保証により自己資本が厚くなってあまり規制の影響を受けないのに比べ、金融危機の影響が少ないといわれた邦銀が一転、自己資金不足に陥る、このような規制が必要あるのでしょうか??リーマンショック後の一幕で日本の金融機関が世界に大きく進出しそうな気配がありました。それからまもなく欧州で新BIS規制の話が持ち上がり、今では邦銀が世界に進出するといった元気なニュースは伝わってきません。新BIS規制は欧米の金融機関による欧米の金融機関のための巧みなルール作りといった感じがしてしまいます。往年日本が金メダルを獲ったノルディックにしても、柔道にしても、その後の成績は新ルールが枷になったのではないかとの感があります。ルール作りがその後の結果に影響を与えています。

翻って外航海運はルール作りで長い歴史を有し一日の長があるのではないかと思います。環境関係でもふさわしいルール作りが進めば…とっております。(た)

せんきょう 11月号 No.592 (Vol.50 No.8)

発行：平成21年11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。）

今月の表紙

収穫の秋

日々の生活になじみ深い小麦、大豆、とうもろこしといった穀物も日本はその約9割を輸入に依存しています(2007年)。秋空の下、海運は今日も人々の食卓を支えています。

