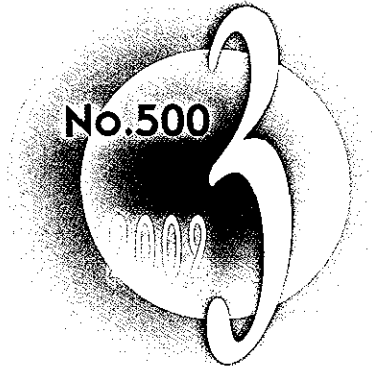


平成14年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.500 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

社団法人 日本船主協会



せんきょう

3

MARCH 2002



提供 新和海運㈱
(居住区の取付け)

C O N T

■巻頭言1

ISMコードの完全実施を迎えて
日本船主協会常任理事 第一中央汽船株式会社代表取締役社長■竹村 治

■座談会2

船舶リサイクル問題をめぐる最近の動き
川崎汽船株式会社 経営企画グループ課長■新井清和
石川島播磨重工業株式会社 船舶海洋事業本部技師長■河辺 勲
運輸施設整備事業団 業務第四部事業課長■平田純一
司会 ㈱日本船主協会 常務理事企画調整部長■植村保雄

■寄稿12

中国雑感
—中国解撤事情調査団に参加して—
㈱日本造船工業会 企画部 企画グループ長■今井義久

■海運ニュース13

■国際会議レポート13

1. 米国 GDP 予測の上方修正を歓迎
—アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第10回中間会合の模様—
2. WTO海運自由化交渉の重要性について各国の理解促進
—タイで ESCAP 地域セミナー開催—
3. AISの搭載期限前倒しおよび「船舶の保安計画」の策定
—テロ防止対策のための IMO 中間会合の模様—

■内外情報20

1. 2001年の海賊発生件数が減少
—2001年 IMB 海賊レポート他—

■カラーページ22

当協会の web ページが新しくなりました

■500号記念特号24

時代を記録してきた日本海運界の貴重な財産
—「せんきょう」創刊500号に寄せて—
ジャーナリスト 日本海洋調査会 代表■土井全二郎

■瞬間の42年間26

—500号発行にあたって—
「せんきょう」編集・発行人 日本船主協会常務理事■鈴木昭洋

「せんきょう」400号から500号に見る
主な海運界の動き (1993.11-2002.3)28

■潮風満帆32

続 エビ・カニ考
東京水先区水先人■小出 晃

■Kobe便り34

■メンバー便り36

ナカタ・マックコーポレーション 船舶事業部 船舶管理部■村中 敦

海運日誌(2月)38
船協だより39

海運統計40
編集後記44

■囲み記事

・ 船協海運セミナー「不況下における海運経営」開催される35
・ 「せんきょう」購読者アンケートの実施について35
・ 商船大学の学生対象にパネルディスカッションを開催37
・ Sea Japan 2002への協賛および当協会ブースの出展について38

巻 頭 言

ISMコードの完全実施 を迎えて

日本船主協会常任理事
第一中央汽船株式会社代表取締役社長 竹村 治



今年になって、医療の分野では院内感染、あるいは手術時の執刀ミスといった医療ミスが度々報道されている。これらトラブルに共通していることは、問題が発生した際に適切なマニュアルに沿った対応がなされていなかったことであり、医療に対する信頼が大きく揺らいでいる。技術の発達とともに医療機器の高度化、複雑化が進む中、医療従事者がマニュアルに基づいて相互にチェック出来る体制を確立すると同時に不測の事態に対する適正な対応手順の整備がなされない限り、医療トラブルはなくなる。

こうしたマニュアル化について、船舶運航の場においては今日まで、各種規則を基にマニュアル、手順が確立され、安全運航の土台を支えてきた。今年7月には、SOLAS条約が適用される国際航海に従事する全ての船舶にISMコード（国際安全管理コード）が強制化される。すでに4年前に旅客船、タンカー、バルカーについては強制化され、各社ともこの4年間で安全管理マニュアル、手順の整備を進め、運用を重ねながら着実に安全運航の実績をあげている。今回の完全実施に合わせ、ISMコードの新規取得船社も最終の準備にかかり、またタンカー

を中心とした内航船の取得も200隻に達していると聞いている。

海難事故は8割がヒューマンエラーに起因していると言われており、ISMコードに準拠したマニュアルの整備は事故撲滅の大きなファクターとなりうる。しかしながら、未だ日本周辺での海難事故は少なくなく、海上保安庁の最近の集計をみると、1,000トン以上の船舶の海難事故の7割が外国船舶とのことで、こうした船舶への監視指導強化が望まれる。

1997年、運輸省に「外国船舶監督室」が設置され、PSC(PORT STATE CONTROL)の強化に乗り出して5年、外国船舶の中には未だ条約等の国際基準に不適合な船舶、いわゆるサブスタンダード船と言われる船舶も多いと聞く。2000年のアジア太平洋地域のPSC統計では、「航行停止処分」を受けた船舶総数は1,101件で、総検査件数16,034件に対する処分率は7%近い。今回のISMコード完全実施を機に船舶に対するハード、ソフト両面からの安全チェックが強化され、欠陥のある船舶への是正指導とともに、公正な競争秩序のもと航行の安全確保、海洋環境の保全が進んでいくことを期待する。

船舶リサイクル問題をめぐる 最近の動き

1970年代に大量建造された大型タンカー、バルカーを中心に老朽船が代替期を迎え、世界的規模で相当の解撤量が見込まれています。このような状況の中、世界的な環境問題への関心の高まり、解撤現場における労働環境問題などを背景に、海運業界を中心として円滑な船舶リサイクルの促進を目指した自主的な取組みが行われるとともに、国際機関においては船舶リサイクルに関連した国際的なルール作りが検討されています。

今月号では、船舶リサイクル問題をめぐる各種問題点の検証および今後の動向などについて、関係者にお集まり頂き、率直な意見交換をしていただきました。

1 解撤に関わる世界の流れ

司会 意見交換に入る前に、まず、現在のシップ・リサイクルに関する世界の流れと現状について概観したいと思います。

サブスタンダード船の排除は世界的な課題であると同時に、船舶の解撤という観点からは、老朽船による海難事故の防止ひいては海洋環境汚染防止対策の一環として、海運・造船業界が連携して取り組んできました。

一方、解撤国は様々な理由から変遷を遂げ、1980年代には台湾、韓国が主要解撤国でしたが、かつての日本と同様、労働者賃金の上昇から撤退し、かなり規模が縮小していると思われます。90年代には、主要解撤国がインドやバングラデ

出席者 (順不同・敬称略)

川崎汽船株式会社 経営企画グループ課長

新井 清和

石川島播磨重工業株式会社 船舶海洋事業本部技師長

河辺 勲

運輸施設整備事業団 業務第四部事業課長

平田 純一

司会 船日本船主協会 常務理事企画調整部長

植村 保雄

(2002年1月24日開催)

イシュに移転し、最近では中国が大幅に解撤量を伸ばしてきているのが現状です。

現場である解撤ヤードにおいては、労働者の災害防止、安全衛生問題がにわかにクローズアップされてきています。また、欧州で活発化している環境保護団体の運動は、海運だけではなく造船、解撤事業者にも様々な影響を与えています。このような状況から、船舶の解撤は、これまでのスクラップという観点からシップ・リサイクルという側面で論ずるべき時期が到来したと思われます。

シップ・リサイクルの有用性について言えば、船舶から発生する資源の90～95%が有効に再利用できます。また国際海運会議所 (ICS) の報告においても、リサイクルによって鋼材を製造するエネルギーは、原料から製造するエネルギーの1/3程度だとしています。

こうした意味から、この座談会ではシップ・リサイクルの問題を取り上げるとともに、将来に向けた問題提起をしてみたいと考えています。最初に海運業界の立場から、新井さんお願いいたします。

2 シップ・リサイクル問題をどう捉えていくか

海運業界のシップ・リサイクルへの取り組み

新井 サブスタンダード船に関連して言えば、各種の統計や成約レポートでも相当古い船が通航されています。通常、古い船舶の場合は安全・品質面で満足できる状態にまでメンテナンスをするだけで採算割れのはずです。また、船舶は本船の仕様や竣工してからのメンテナンスによっても耐用年数は変わりますが、バルカーの場合は船が傷みやすいため、一般的に20年程度が限界といわれます。それでも、20年を超えたバルカーが相当残っているという現実があります。

リサイクルが円滑に進まないと、こうした状況がますます助長され、深刻な事故に繋がりがかねません。また、海運市況の面でもレートを引き下げるといった悪影響が出ます。こうした意味で、円滑なシップ・リサイクルの実現は海運業界としても大変重要なことだと考えています。

シップ・リサイクルに関する行動指針の策定

新井 ICSでは、船舶リサイクルを業界として実現可能な限り、「あるべき姿」に近づけるべく、2001年に行動指針を作りました。

この指針の中で、有害物質のリストを作ることが奨励されています。解撤現場では船舶に含まれる有害物質についての情報が重要ですが、現存船については造船所、船主ともに、これら有害物質がどの部分で使用、交換あるいは追加されたかといった出入りの情報が記録されてい

ないのが実情です。ある程度の推測はつきますが、やはり現存船の有害物質リストの作成には限界があるため、行動指針でも「実現可能な限り」という表現になっているのだと思います。

将来に向けて改善していくためには、新造時に造船所側で有害物質の記録管理をしていただければ、その後の出入りについては船社側で記録できると思います。できれば、最初から有害物質の少ない仕様で建造されることが望まれます。

司会 海運業界の立場からシップ・リサイクルへの対応をお話いただきました。その中で造船所の話も出た訳ですが、船舶を造るという立場から見ていかがでしょうか。

造船業界から見たシップ・リサイクル問題

河辺 シップ・リサイクルについては、いろいろな提案がICSの行動指針や、国連環境計画（UNEP）のバーゼル条約会議のテクニカル・ガイドラインの中で議論されています。

これからの新造船では、健全な解撤を可能にするために、船舶に存在する有害物質リストの所持が義務付けられる可能性があります。また、有害物質の量を減らす、あるいは解撤時に処理しやすいような設計要請が出る事も予想されますが、これらの問題进行处理するには造船だけではなく、船用機器メーカーの協力も得て対応していく必要があります。解撤しやすい設計のためには、艀装品の解撤単位のユニット化などを意識した長期的な対応が必要だと思います。

また、これまでの環境対策は、油流失防止、大気汚染防止、TBT（トリブチルチン：有機スズ系船底防汚塗料の含有物質）規制等で、いずれも運航時の環境負荷低減対応でした。今後は船舶のライフサイクルを考えた環境対策が求められることになるでしょう。こうした対策を実現するためには、船主を含む多くの関係者の理解と協力がないと実現は難しいと思っています。

座談会

◎新井清和氏



現在、日本の造船所は解撤事業に携わっていないため、解撤問題に対する関心が薄かったようです。しかし大きな流れの中で解撤を意識した対応が必要となってきています。解撤問題が今後円滑に処理され、世界の船隊が適正にリプレースされることは、海運ばかりではなく、造船にとっても新造船市場の適正な創出、船舶の安全運航の確保という意味で関心があります。

世界的には環境対策の枠組み作りが盛んに議論されていますが、適正かつ有効なものとするためには、まず現実的な対応・処理を図ることが不可欠です。ただし、世界の議論の一部には、解撤問題解決のために必要なファンドを関連業界の一員として造船サイドも負担すべきだという意見もあります。しかし解撤船が十分に価値を有する段階では、製造者としてファンドの一部を負担する立場にはないと理解しています。

船舶のインベントリー・リスト

司会 造船所側から見て危険物質リストを作成することは可能でしょうか。

河辺 船舶の危険物質リストの作成と所持については、新造船と現存船とで全く対応が異なります。新造船へのリスト作成自体は可能ですが、危険物の対象種類、搭載場所の表示方法等の詳細については、作成の目的および解撤の実態を

考慮し、合理的かつ実地的なものとするのが重要と思われます。

一方、現存船では、危険物質リストはその船舶を建造した造船所（マザーヤード）が作成すべきとの意見もありますが、次の3つの理由から作成は不可能かつ実地的でないというのが結論です。

まず1つは、既存船のマザーヤードが現存しない、あるいは形態を変えているといった状況が現実にあります。次に、例えばマザーヤードが存在しても、リストを作成するためには膨大で詳細な資料が必要ですが、古い船の資料は建造時に危険物情報を十分に意識していないので、作成可能かは疑問です。最後にリストを作成できるのは、新造船引渡時の状態だけでその後の改造、メンテナンスのたびにリストの変更が発生していますので、引渡時のリストを苦勞して作ったとしても解撤の段階では意味がありません。以上の点から現存船のリスト作成は、船級協会等の第三者がサーベイして作るのが現実的と造船サイドでは見えています。

また、新造船での対応が可能だからといって、余り詳細なリストを作成しても、現存船では概略のリストでしか対応できないとなれば、バランス的に意味がありません。解撤業界の実情を考えればリストなしで解撤作業をするのは問題ですが、リストが詳細過ぎても現実的ではないと思います。これから危険物質リストについて活発な論議が始まると思いますが、造船業界としては現実的な対応をしていきたいと考えています。

有害危険物質の船舶への使用の変遷

司会 今、環境負荷が高く一番関心を持たれているのはアスベスト、PCB、TBTですが、現存船にどのような危険物質がどの程度使用されてきたのかという問題についてはいかがでしょうか。

河辺 これらの物質は、現在、わが国の新造船では使われていません。しかし、古い船舶では使用されており、解撤の問題を考える場合には、こうした危険物質への対応が必要です。

アスベストは、欧米で1980年頃から法的な規制が始まると同時に、船舶でもノン・アスベスト化が進み、使用量は年を追って急激に落ちていきます。

TBT系塗料ですが、日本では1990年以降、世界に先駆けた自主規制によりTBT系塗料は使っていません。世界的には現在でも使われていますが、昨年採択された船底防汚塗料の規制条約が発効すると、新たな塗布が2003年以降禁止され原則2008年で存在なくなります。ただし、すでに塗布されているTBT系塗料を覆うシーラーコートが容認されているため少量はこれ以降も残ることになります。PCBについても、アスベストとほぼ同じ状況で使われていないと思われれます。

司会 船舶リサイクル問題が最近注目されてきたのは、環境および労働者の安全衛生という面があると思います。各国際機関の中でもそれぞれの役割の中で議論されているわけですが、議論されているポイント、それに対する政府の考え方についてはいかかでしょうか。

国際機関における船舶リサイクル問題の検討

平田 船舶リサイクル問題は、1998年頃から主として国際海事機関（IMO）、国連環境計画（UNEP）、労働問題については国際労働機関（ILO）などの国際機関で検討が始められています。IMOでは、船舶に関する技術的問題や、解撤作業の国際的な統一化を図っています。UNEPでは、バーゼル条約が議論されていますが、この条約は先進国から発展途上国への有害物質の持ち込みを管理する内容になっています。UNEP自身は環境全体を所掌する組織で、解撤の技術ガイドラインもこうした内容になってい



◎河辺 勲氏

ます。またILOでは、解撤ヤードでの労働問題に取り組んでいます。

船舶のリサイクル率は既に90数%となっています。一方、自動車の場合には、75%程度のリサイクル率を90%にする目標を掲げているので、リサイクルに関しては、船舶は元々優等生でした。IMOでは、安全面の検討はもちろんのこと、船舶輸送に伴う海洋汚染事故対策という観点から、環境面での検討・規制を続けてきた歴史があります。そうした性格もあり、早くからアスベストやTBT、PCBの使用を規制する国際的な枠組みが作られてきました。

近年は、環境に対する意識が高まり、例えば「自然界において、自然でないものを作り出すのは唯一人間なのだから、人間は物を作り出したら最終的にはそれをまた自然に返してやらなければならない」とつまり、「ゼロ・エミッション」という事が言われています。これまでは先進的な海運界の環境対策でしたが、このゼロ・エミッションあたりからちょっと遅れ気味になってきている部分があると思います。

リサイクリングという点では、日本政府としても環境に配慮した循環型経済を確立していくという方針を打ち出しています。これを進めていくのが、私達の未来、人類の存続にとっても重要ではないのかと考えています。

座談会

◎平田純一氏



司会 シップ・リサイクル問題については日本国内ではどういった検討がなされていますか。

平田 私ども運輸施設整備事業団では造船業基盤整備事業協会時代から船の需要動向予測をしています。この一環としてIMOの海洋環境保護委員会（MEPC）でシングルハルトンカー規制について審議された際にも日本代表団の一員として船舶需給への影響を述べたところです。

シングルハルトンカーの使用期限は原則として2015年とする事がMEPCで採択されましたが、試算によると、使えなくなった大量のシングルハルトンカーが解撤に出きます。これらを鋼材として使う事はリサイクリングという観点から重要なことです。このためには、船舶解撤を担っている南アジアの国々が、世界的な枠組みの中で環境を考えた循環型経済が成り立つようにする必要があります。先進国は、解撤をやっているインド、バングラディシュなどの解撤国も含めて、ある一定量のリサイクリングができるように技術的な支援を行うことが重要であり、日本は全ての先進国がこのような方向となることを今後の目標にすべきだと考えています。

解撤に関わるテクニカル・ガイドライン

平田 国際的な検討が最も進んでいるのが

UNEPです。解撤に関する技術的ガイドラインは、テクニカル・ワーキング・グループで検討され、「解撤ヤードの廃棄物の処理を中心にした解撤の作業方法」「どのような解撤ヤードの設備が望ましいか」などを主な内容としています。

UNEPガイドラインの実施に当たっては、今後IMOでの議論に重点が移っていくと思われます。船を解撤ヤードに持ち込むときに、船がぎりぎり走れるような状態になるまで、有害物質を撤去すべきだという意見もありますが、技術的あるいは実効上の問題も出てくると思われます。

家電リサイクル法が施行されましたが、船の場合は、家電と違いライフサイクルが25年とか30年ですから、循環型経済への移行も難しいところがあります。また、船のリサイクル率は90%以上ですが、構成要素が多い為、エレメントを1つだけ取ったら、全くりサイクルされないものもあります。

先に触れたバーゼル条約は、先進国から途上国への有害物質の持ち込みを管理するものですが、我が国は船舶がバーゼル条約の対象に含まれるとの見解を採っています。ただし、UNEPガイドラインでは、現行のバーゼル条約のままでは船舶に適用することはできない旨のコメントがついています。個人的には、国内的な取組みについては、一旦リセットして対応を検討すべきかと思います。

3 シップ・リサイクル連絡協議会の設置

司会 平田さんからご意見のあったようにUNEPのガイドラインでは、船舶にバーゼル条約を適用することはできないということですので、国際機関などでの議論に沿って政府の対応も変えていく必要があると思います。

さて、シップ・リサイクルは単に海運・造船業界の問題だけではなく、設備面で船用機器業界、解撤ヤードでは処理しきれない有害物質は化学メーカーという構図があります。こうした背景から2000年10月に、海運、造船、解撤事業者、船用機器業界の関係者で構成するシップ・リサイクル連絡協議会を設立し、政府関係の方にもオブザーバーとして参画いただいています。協議会への参加という観点からいかがでしょうか。

河辺 これから解撤を巡る世界の環境は変わっていかざるを得ません。造船の立場としては、危険物質リストの作成をはじめとした解撤ルール作りの中で、世界の解撤事業の環境を変える場合、それによって世界の海運業界が混乱せず、海運市場が適正に機能するようなものにすることが重要です。日本から適正なシップ・リサイクルについての枠組みを世界に向け発信していくという意味でもこの協議会を有効に活用したいと考えています。

平田 「ある一定の規制を掛ける」＝「公的機関からの補助」という時代ではありませんから、環境負荷の低減を盛り込んだ段階でいかに経済的に成立させるかという仕組み作りを世界的規模で考えなければいけません。こういう観点からプライベート・セクターの方々の意見を取り込むのは重要だと思っています。

新井 協議会の中では、造船、船用機器、海運などそれぞれの立場で利害が対立する場面があります。船社は造船所に対して有害物質をミニマイズする船を希望しますが、有害物質の代替物を使うことで船価が上がるのは困るといった端的な例もあります。しかし利害が一致、対立する関係者が集まるからこそ、全体としてあるべき姿を模索することができるのだと思います。また、国際機関での検討がベースですから、政府関係の方に協議会に参画していただく事は重要なことと思います。



◎(司会)植村保雄

4 中国解撤事情の調査と評価

司会 中国は1993、1994年頃相当の解撤量を出していましたが、付加価値税（VAT）の試みもあって急激に減少し、インド、バングラディッシュが大幅に解撤量を伸ばしてきました。しかしこの2、3年でかなり中国の解撤が伸びてきたことから、2001年10月30日から11月2日にかけてシップ・リサイクル連絡協議会メンバーによる中国訪問を行い、北京では中国政府関係機関および団体と面談するとともに、江陰の長江折船船廠を見学、解撤事情を調査しました。（本誌2002年1月号P.20参照）

中国政府は、優良解撤事業者に対して、VAT（17%）の税金をカットするという奨励措置により、解撤を促進している事が分かりました。また、中国の解撤実績は1993年に解撤量のピークを迎えた後、解撤船価の上昇と国内再生産価格の下落により、解撤業者の閉鎖が相次ぎ、現在では460社、そのうち大きな解撤業者は10社程度となっています。岸壁方式の解撤が中心の中国での解撤実績は、98年で48万 LDT（軽荷排水トン）46隻、99年で109万 LDT114隻、2000年には140万 LDT137隻と、徐々に増加し、フル稼

座談会

働すれば、150~200万 LDT の解撤規模があり、世界の3割程度のシェアを占めます。

平田 中国の解撤事情を調査して驚いたのは、中国政府が解撤に相当力を入れている事です。見学した長江折船廠（解撤ヤード）は、想像以上にレベルが高く、ある種のモデル事業所と思われまふ。また、解撤能力の割に実際の解撤実績が少ないので確認したところ、中国では歴史的に鋼材の需要があるところを中心に解撤ヤードが移動して、要は解撤サイトのロケーションは労働賃もありますが、リサイクル鋼材の価格に支配される部分が大いといふことが分かりました。

一方で、なかなか鋼材価格が上がらないのが現状のようす。これから環境問題をさらに一歩進めようとしたとき、政府のVAT（付加価値税）の助成の下でも、鋼材需要という点で経済的に成り立つのかどうかという問題もあります。中国のヤードの場合には、大体岸壁方式で最初に有害物質を取り除いた後で、船を解体していますが、環境に影響を及ぼすビーチング方式を採用している国々に、こうした環境考慮型の解撤方式を持ち込むのは、今後の大きな技術的な検討課題だと思ひます。

新井 中国折船協会（解撤業の団体）と長江折船廠（解撤ヤード）の方々は、解撤後の鋼材と機器類の買い手の確保が前提で、解撤船の価格と鋼材価格の両方がマッチしないとヤードの経営は成り立たないと言っていました。しかし、現状では解撤船の供給が非常に不安定で、経営上問題だそうす。海運市況によっては、解撤船がコンスタントに供給されるとは限らないのが現実で、色々考えていかねばなりません。また、解撤船の供給が不安定ということに加え、主要解撤国が変遷を続けてきた経緯からも分かるように、産業として浮き沈みの激しいものがあります。中国にずっと頼っていくことへの現実的な不安もないわけではありませぬ。

河辺 幾つか理由があり、中国の解撤ヤードを見ておく必要性を感じました。まず、UNEPで議論されているテクニカル・ガイドラインに代表される今後の解撤ヤードの姿と、今このガイドラインに一番近いといわれる中国の現状とのギャップがどの程度あるのか、また、ガイドラインを採択した場合、世界の解撤秩序が混乱しないで対応できるのか、このギャップを見極めることが関心事でした。世界の解撤ヤードは、これまでの変遷からも解撤の環境規制を厳しくした場合に、現状の解撤国の国際バランスが変わると予想されます。その時、主体となる解撤実施国は中国が有力と思ひれます。中国で調査した解撤ヤードは一部の模範的な場所と思ひれますが、ガイドラインとそれほど差はないと感じました。

解撤によって鋼材を取り出した後の市場規模を考えても、中国の解撤市場規模が増加することなしで世界の必要解撤能力を確保することは難しいと思ひます。つまり、環境規制の強化後、比較的問題の少ない中国が前向きに国際シェアを増やしつつ、ビーチング方式を採用している国々が徐々に環境的な問題点を改善していけば、必要な解撤能力を確保できるというシナリオが考えられるわけす。

新井さんが指摘されたように、世界の解撤を中国にばかり頼っているのかという問題もありますが、中国はガイドラインに対するギャップが少なく、キャッチアップを期待できることからもある意味で落とし所が見えた感じがします。

5 解決すべき船舶リサイクル問題について

司会 今回、見学した中国の解撤ヤードで対応できていない作業については、恐らく他の解撤国でも難しいものと思ひれます。中国の解撤ヤードを調査したことで、これから解決すべき課

題は、安全・環境面で中国以外の国々がどこまでキャッチアップできるのかということだと思います。

これから10年、15年で毎年3,000万 D/W 近くの解撤船が出てくるものと見込まれています。中国が今後発生する解撤量の相当部分を処理しきれないケースや解撤促進に逆行する政策に転換をするとも限りません。予想される今後の解撤量を考えた場合、この問題について河辺さんいかがでしょうか。

河辺 解撤に伴う規制を強化した後も世界の解撤処理能力を維持していくことは、海運が健全に活動していくために必要な要件です。2001～2015年までの世界の解撤量を予測したノルウェー船級協会 (DNV) の最新の調査結果によると、この間の年平均解撤量は2,900万 D/W トン程度とされています。しかし単年でとらえると、シングルハルトンカーのフェーズアウトの関連もあって、2004～2007年のピーク時には3,500万 D/W トンという予測もあります。

一方で、主要解撤国の解撤能力は、インド、中国、バングラディシュ、パキスタンの合計で約1,700万 G/T と言われています。1,700万 G/T というと、D/W に換算すると大体2,900万とか3,000万 D/W トンで、DNV 予測の2001～2015年までの年平均の解撤予想量である2,900万 D/W トンと見合う数字になっています。

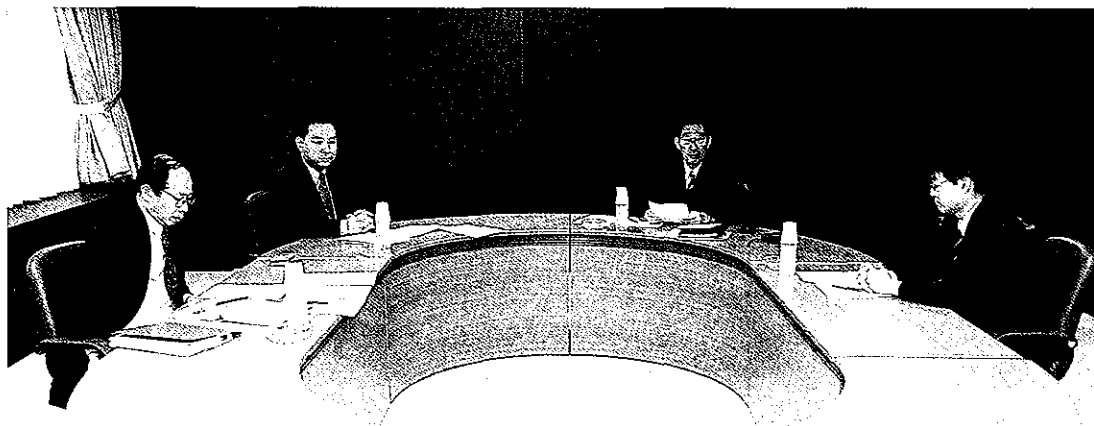
国際規制による解撤場のリフォームやシングルハルトンカーのフェーズアウトに伴うピーク時を考慮しなければ、現状の解撤能力で、ほぼ処理し得るものと思われれます。

解撤関係のリフォームについては、中国はほぼ問題ないと思われれますが、他の主要解撤国がどれだけ早くキャッチアップでき現状の能力を維持できるのかが問題です。また、厳しい規制を解撤実施国およびヤードに求めると、解撤能力不足による混乱を来たすことも危惧されるところです。

司会 そこが一番懸念されるところです。現在、インド政府が進めているルール作りが同国の解撤能力にどの程度影響を与えているのか情報を収集する必要があると思います。

一方、わが国は、現在インドの Pipavav で政府開発援助 (ODA) による解撤ヤードの整備などで貢献しています。解撤主要国におけるリサイクルを進めていく上で、先進国がある程度協力していくのか、それともあくまで市場原則に任せるべきなのかについてはいかがでしょうか。

平田 環境への影響を低減し、労働者の安全を確保するという面から、わが国で蓄積した技術を提供し、その上で鋼材価格と労働賃、解撤船価などを考慮して解撤ヤードの経営が成り立つのかどうかを検討してみる。経営が成り立たないのであれば、次のステップとして経済的にど



うするのか、どう支援するのかということを国際的な枠組みの中で考えていくのではないのでしょうか。

まずは、主要解撤国の現状について技術的な評価を行うのがファースト・ステップと考えています。

司会 中国の解撤事情を述べてきたわけですが、他の国に求められる能力の維持、増強も含めて、補足的に何かございますか。

河辺 今後の課題として、テクニカル・ガイドラインについては、骨格がほぼ決まり、これから肉付けされていくこととなりますが、この過程で、現実的に対応可能なものと不可能なものを認識し、わが国が積極的に主張していく事が必要と考えています。

新井 解撤ヤードの能力と今後の解撤量の関係から見て、規制の進め方を間違えると、大変なことになるのではという不安があります。一方で、ILO 作成のビデオでインドの解撤事情を見る限り、現在の状況を放置するわけにはいかないと思います。日本は、世界有数の海運、造船大国として、責任ある立場で発言、行動していく事が必要だと思います。

6 今後解撤問題を どう進めていくのか

司会 日本の船会社が運航している船は船齢が低く、用船も含め10年前後です。一方、欧州、ギリシャ船主などが運航する船は、18~20年の船も相当存在していますので、そういう国々にも積極的に責任を共有して欲しいという感じがします。

今後の方向性についてですが、現在、国際機関で、それぞれ精力的に議論が行われていますが、解撤国の現状を踏まえて検討しないと、二極分化した議論に終始し、結果的に環境に悪影響を及ぼすようなことが懸念されるわけです。

従って、どのように国際会議に対応していくかが重要な問題になってくると思います。その点いかがでしょうか。

平田 国際会議の動向については、船舶リサイクル問題について活発に検討され始めて3年くらい経ちますが、1月のUNEPの会議でプラットフォームみたいなものができ、それを受けるような形で3月のIMO・MEPC、5月には再度UNEPの会議もあり、夏までには方向性が見えてくるのではと期待しています。日本は、海軍国として関係国との連携を図りながら対応していく事が必要だと思っています。

国際的枠組みでの環境規制、安全対策というのは、これまでIMOとUNEPが別々に会議を開いてきたこともあり横の連携という意味で疑問がありました。2002年1月のUNEPの会議では、わが国からの意見でIMOなどの国際機関との連携がガイドラインに盛り込まれることになっています。

今後、具体的な内容がまとまっていくと思いますが、船はライフサイクルが長いので、これから造る船であれば、いわゆる環境問題も盛り込んだ形で船の生涯を経済的に考えることも出来るのですが、現存船をどのように取り扱っていくのがこれからのポイントになってくると考えています。

司会 河辺さん、現実的に考えた場合、どのようにライフサイクルの問題、特に既存船を捉えていけばいいのかをお願いします。

河辺 UNEPのガイドラインは環境が主体で規制の方向はある程度見えてきましたが、ILO、IMOについては具体的なものが見えてきていません。ILOは安全・健康面が主体とされていますが、ILOの基本的な立場としては、解撤国内で自主的な規制方法を定めるべきであるとして、具体的なものはまだ何もありません。また、IMOでは、解撤の前処理までの規制をすることになるのでしょうか、まだ議論は進んでいま

せん。

従って、今後 ILO や IMO での議論の進展に合わせてライフサイクルのあり方や現存船の対応を具体的に検討していく必要があると考えています。

司会 国際的な枠組みで考えていく場合は、主要解撤国の中心であるアジアとの連携および彼らの立場をどのように引き出していくのかという課題が残っています。

新井 現状の国際会議では、一般的に欧米中心で検討が進み、日本がそれにコメントするという形です。しかし、解撤の主要国はアジア地域にあり、日本は解撤国の立場も代弁していくことが必要ではないかと思います。そのためには、アジア船主フォーラム (ASF) という組織もありますので、それを活用して考えを深めていきたいと考えています。

司会 アジア地域の船主協会で構成する ASF は、設立時よりシップ・リサイクリング委員会を設置し、台湾が議長国、わが国が副議長国となっています。2002年3月25日にこの委員会が開催されますが、当協会としても問題提起することを考えています。

最後に、われわれに何ができるのかという点で、改めて強調しておきたいことがございましたらお願いいたします。

河辺 造船業界としては、新しい解撤の枠組み作りの中でわれわれに要求されている事、やらなければならない事が、ある程度見えてきました。それは危険物質リストの作成への関与や、解撤しやすい船の設計等です。これは国際的に強制される規則になるかどうかは別にして、関連業界と一緒に今後対応していく必要があると考えています。

また、枠組み作りのなかで、解撤問題に起因して国際海運の秩序に混乱が起らないよう、また古い船が適正にリブレースされ、解撤作業の安全が担保される現実的な規制になるよう、

造船業界としても貢献していきたいと考えています。

新井 海運会社としては、船を建造してから解撤するまでのライフサイクルがスムーズに進むことが大切と考えています。また、環境保護についても現実的な観点から貢献していくため、一步一步着実に進めていく方向でこの問題に関与していきたいと思います。

平田 まず、船舶リサイクリングという観点から、技術的にも経済的にも新しいプラットホームを関係国と早急に作り、混乱を来たさないようにすることが重要だと思います。

技術立国の日本としては、未来に向けた新たな技術という面で貢献すべく、国土交通省関係の機関である海上技術安全研究所の研究の一環として取り組もうとしています。

リサイクル鋼材は利用範囲が限定され、一定以上の品質を要求されない部材など低質材としか扱えないというのが現状ですが、その品質の中でもっと多種多様な利用が世界的に可能になれば経済性も上がってくると思いますし、日本の技術を以てすれば、解決できるものと信じています。鉄鋼、建築業界などの再利用先まで含めて、次のステップとして開発を進めていくのが未来の環境にとって重要なことだと思っています。

司会 わが国では、船舶リサイクルについての議論が十分に尽くされていないという面があります。そういう意味では、平田さんのご発言は歓迎すべきものと感じられました。その成果を世界に発信していくことが日本の果たすべき役割であると同時に、今後大量の解撤が見込まれているなか、環境問題を見据えた上で、いかに解撤事業を円滑に進めていくかについて、明確な姿勢を示していく必要があります。今後ともこうした点については、シップ・リサイクル連絡協議会などの場で議論いただきたいと思います。おります。



中国雑感

—中国解撤事情調査団に参加して—

(株)日本造船工業会
企画部 企画グループ長

今井義久

中国の解撤事情と将来性を調査するため、2001年10月末から略一週間、船主協会等と共同で設置の「シップリサイクル連絡協議会」委員で構成した中国解撤調査団の一員として訪中する機会を得た。

何でもありの国の印象を強く持った。4000年の歴史の違い、13億もの人がいると、考えること、考え方、なすこと、その仕方、歴史観、文化、全てにわたり日本と比較することが難しい。政治、経済、ビジネスの世界だけの付き合いで、その国と人まで理解しようとするには無理がある。日本人は、漢文の世界で彼の国とは可文同種の先入観が出来ている。同じ漢字だから同じ意味のはずだと思うと、長い歴史の歩みで意味が異なっている。若い人達では、大分、考え方が外に向いている様に思える。男尊は依然強い様だ。この国の改革・開放の過程で、女性の社会進出の問題が出て来た時、課題になることは間違いない。

北京だけで四国の大きさがある。空港から市街に入るところから、緑が多く綺麗な印象がまず生まれる。地図上で抱いた距離感と実際が大いに異なることもある。それだけ広い国、街ということである。歩くと大変だから、日本人は直ぐにタクシーを捕まえるが、英語と比べて言葉特に発音がややこしいので行き先を告げてもなかなか通じない。結局、所持のガイドブックで、行きたいところを指で示すやり方になる。

交通事情でも、韓国ほどカッカする状態ではないが、信号が少ないせいか自転車、人が車に接近して来て危ないと思うが、彼らなりのルールで自然の態様が出来ているようだ。そういう

ところは、ヴェトナムと一緒だ。以前にテレビで見た記憶ほどには自転車の数が少ない様に思った。また、乾杯乾杯の国の先入観があったが、それ程でもなかった。時代が変わったのかもしれない。

言葉が出来ればと思う歯がゆいことが度々あったが、その国、人を理解しようとする、少々はその国の言葉が出来ないと駄目だと思う。大概の中国の人は、「三国志」からの中国語入門を薦める。逆に、王府井の通りで、日本人と見て日本語を勉強したいと近づいてきた若い女性がいた。中国語を習い始めて間もない同行の日本人とのやり取り、この場合はお互いに意味が通じているかであるが面白かった。手振りも交えて習おうと努力する気持ちが大事なことと感じ入った。

後で訪問の上海と比較すると、街の雰囲気もあるが話の内容からしても北京は政治の街だと思う。上海の商業国際都市が持つリベラルの風情とは異なる。上海は忙しなく人が行き交っており落ち着く暇がない。

食はリヨンに在りではないが、中華料理の場合は広州に在りという。北京、上海、広東、四川の四大料理でも、人によって好き嫌いがあろう。御国自慢のところがあろう。北京はどちらかというと肉料理が多い、北京ダックの好きな人には垂涎の的であろう。

昔のフランスの思想家が、その国を知るには田舎に行かなければ分からないと言っている。今回は北京と上海が中心であったが、蘇州近辺までは足を延ばせた。この国に限らないが、二度三度と足を運ばなければということであろう。



国際会議レポート

1

米国 GDP 予測の上方修正を歓迎

—アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第10回中間会合の様様—

ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) の第10回中間会合が2002年2月26日、シンガポールで開催された。

同会合は、昨年11月の第9回中間会合に続くもので、ASFメンバー船協から7カ国／地域の代表19名が参加、当協会からは草刈隆郎副会長（日本郵船社長）を含む5名が出席し（資料2参照）、了解事項（資料1参照）を採択して会合を終了した。

会合では、まず各国から経済の現況や見通しに関し、特に前回会合から注目すべき点等について報告され、その後、テロリズム対策としてのコンテナや港湾の安全問題等について情報交換が行われた。

定期船部門では、最近の悪化したコンテナ海運市況の下では、現行のサービスレベルを維持

していくことが困難との懸念を共有し、海運業界が現在極めて重大な危機に直面していることを認識した。各 CEO は、深刻な船腹過剰問題に取り組むため、適法かつ実効ある対策を求めて最大限の努力をしていくことを確認した。こうした状況の中、各船社が個別かつ自主的に船腹を削減する決定を行ったことを歓迎し、必要に応じ、個別または適法な船社間協定で一層の方策が検討されるべきであることにつき全会一致で認識された。また、会合は多くのエコノミストが2002年第一四半期の米国 GDP 実質成長率予測を上方修正したとの最新情報を歓迎した。

ドライバルク／タンカー部門については、両部門とも依然として市況が低迷していることが認識されるも、世界経済が回復に向うとの期待から今年後半には改善を始めるものと予想され

た。件など最近の諸問題についても意見交換が行われた。
また、WTO 海運交渉、船舶に対する海賊事

【資料1】

2002年2月26日、シンガポール
(2002年3月1日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

第10回中間会合 (シンガポール) にて採択

1. アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー・コミッティ (SERC)
第10回中間会合は、ASF メンバー船協のアセアン、オーストラリア、中国、台湾、香港、日本、韓国から7カ国／地域の代表19名が出席し、2002年2月26日、シンガポールで開催された。出席者名簿は添付の通り。
2. 全ての出席者は、最近の悪化したコンテナ海運市況の下では、現行のサービスレベルを維持していくことが経営上困難であることについて多大な懸念を表明し、現在、海運業界が極めて重大な危機に直面していることを全会一致で認識した。
3. 会合は、コンテナ海運が世界貿易と経済の持続的成長を支えるインフラの必要不可欠な部分であることを再確認した。こうした重要な役割を果たし、高品質かつ安定したサービスを継続的に顧客に提供するための健全な財政状態を回復するためには、関連法規の範囲内で可能な行動を直ちに行う必要があることが認識された。この目的に向け、各 CEO は深刻な船腹過剰問題に取り組むため、適法かつ実効ある対策を求めて最大限の努力をしていくことを強く決意した。
4. 出席者は、業界の正確な状況に関する共通認識を共有する上で、協議体制の必要性を確認した。これに関連し、全ての出席者は船社間協定に対する独禁法適用除外制度の重要性を強調した。
5. 全ての出席者は、いくつかの航路で不要な船腹を個別かつ自主的に削減する決定を各船社が行ったことを歓迎した。これらの動きは、船社コストの削減、効率性の改善、必要な水準の船舶サービスの長期的確保につながり、顧客／船社双方の利益となるものである。こうした船腹削減策の継続は全ての関係者にとって有益であり、必要に応じ、個別または適法な船社間協定で一層の方策が検討されるべきであることにつき全会一致で認識された。出席者は、海運産業が直面している問題について荷主業界の正しい理解を得るため、最大限の努力をしていくよう要請された。これに関連し、会合は多くのエコノミストが2002年第一四半期の米国 GDP 実質成長率予測を上方修正したとの最新情報を歓迎した。関連資料*は以下の通り。
6. ドライバルク／タンカー部門については、両部門とも依然として市況が低迷していることが認識された。しかしながら、世界経済が回復に向うとの期待から今年後半には改善を始めるものと予想された。全ての CEO は、トレードの正確な分析に基づいて会社を指揮していくことを求められた。

7. また出席者は、WTO 海運交渉、テロリズムに対するコンテナ安全問題、船舶に対する海賊事件など最近の諸問題についても意見交換を行った。以 上

* 資料

米国国内総生産 (GDP) 実質成長率予測

エコノミスト名	2002年第一四半期	
	前回予測*	今回予測
ソロモン・スミス・バーニー	+ 1.0%	+ 3.5%
ハイ・ブリクエンシー・エコノミクス	+ 2.5%	+ 3.0%
レーマン・ブラザーズ	+ 0.5%	+ 2.5%
ウェルズ・ファーゴ	+ 0.2%	+ 2.5%
モルガン・スタンレー	- 0.2%	+ 2.5%
ゴールドマン・サックス	- 1.0%	+ 2.5%
J. P. モルガン・チェース	0%	+ 2.5%
エコノミー・ドット・コム	- 0.5%	+ 2.1%
UBSウォーバーグ	- 1.0%	+ 2.0%
平 均	+ 0.2%	+ 2.6%

出所：ウォール・ストリート・ジャーナル調査；エコノミー・ドット・コム經由米国労働省

* 注：前回予測は、2001年12月下旬に実施されたウォール・ストリート・ジャーナル調査。

【資料2】

アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

第10回中間会合

日 時：2002年2月26日(火)

場 所：シンガポール (Goodwood Park Hotel)

出席者

委員長

草刈 隆郎 日本船主協会 副会長 (日本郵船 社長)

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

Mr John E Lines (Managing Director & CEO, ANL Container Line Pty Ltd.)

〈中国船主協会〉

Mr Gao Weijie (Executive Vice President, China Ocean Shipping (Group) Co.)

Mr Li Shao De (Vice President, China Shipping (Group) Co.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈インドネシア船主協会〉

Mrs Carmelita Hartoto (Director, Pt Andhika Lines)

Mr Firdaus Wadjdi (Director, Pt Pakarti Tata)

の枠内で行われており、今後、2004年末の交渉期限に向け、各国の海運関連規制や自国海運保護政策などの自由化を目指して交渉が本格化する見込みである。

ESCAP では、こうした状況を踏まえ、交渉に向けての域内国の理解と関心を深めるためのセミナーを開催し、以下のような点について専門家の説明を聞くとともに各国の現状について意見交換を行った。

- WTO 海運自由化交渉が ESCAP 諸国に与える影響
- WTO 交渉を進める上での原則と手続き

- これまでの交渉の経緯

- WTO, UNCTAD, OECD 各国国際機関の役割

今回のセミナーには、域内16カ国・地域の海運交渉担当者が参加し、自国海運の現状や海運交渉への考え方などについて報告があり、交渉にあたっては、キャパシティ・ビルディング（能力構築支援）などをはじめ、途上国への配慮が必要とする意見が多く出された。日本からは、国土交通省海事局外航課の園田敏彦国際機関条約対策室長他が参加して日本政府の考え方を説明し、当協会からは園田裕一国際企画室長が出席した。

3

AISの搭載期限前倒しおよび「船舶の保安計画」の策定 —テロ防止対策のための IMO 中間会合の様々—

昨年9月の米国同時多発テロ事件を受け、国際海事機関（IMO）は、テロ対策を検討するための中間作業部会を2月11日から15日にかけてロンドンにおいて開催した。

同会議は、テロリストによる船舶への攻撃、武器等の船舶およびコンテナによる輸送、あるいは危険物積載船等を武器として利用することが懸念されることから、海上保安事項についての米国提案を中心に審議が進められ、12月に開催予定の外交会議で採択するために、海上人命安全条約（SOLAS条約）改正案、国際保安コード案およびテロリズム他の不法行為防止対策の指針案がそれぞれ作成された他、今後の作業計画等について検討された。

1. 自動船舶識別装置（AIS）

(1) AIS の導入前倒しについて

SOLAS条約の改正に伴い、新造船は本年7月1日から、現存船は2008年7月までに

船種と大きさに応じ段階的に搭載することとなっていたが、米国は、AISが船名、仕出港、仕向港、積荷等の情報を自動的に発信する機器であることから、沿岸を航行する全ての船舶の情報の把握に役立つものとして、導入時期を前倒しすることを提案した。その結果、遅くとも2004年12月31日までは対象船舶に搭載することとされたため、タンカー・旅客船を除く5万G/T未満の現存貨物船の搭載時期が早まる方向となった。なお、内航船は前倒し導入の適用から除外されている。

(2) AIS 有効範囲の拡大

AISの有効範囲が約30マイルであることから、テロ対策用として使用するにはさらに有効範囲を拡大する必要があるとして、インマルサット、中短波送受信器を利用したロングレンジ AIS についての検討が要請された。その結果、AISのロングレンジ

化の実用にはまだ年数を要することから現在利用可能なシステムであるインマルサットCの機能を利用する方向を含め引続き検討することとなった。

AISは不審船の早期摘発を可能にする目的から提案されたものと考えられるが、供給体制が懸念される他、陸上局の受信設備が整備される国は欧米等の一部に限られると思われることから、全世界の船に強制するのではなく、寄港国の要請に基づいて搭載を義務付けるなどのバランスの取れた対応が必要と考えている。

2. 船舶および港湾の保安計画

(1) 船舶の保安計画

国際航海に従事する旅客船および500 G/T以上の貨物船には「保安計画」を備え置き、訓練を実施しなければならないこととされた。保安計画は、船舶安全管理コード (ISMコード) に含めることも念頭に置かれている。

(2) 船舶の保安職員

各船舶に保安職員を任命し、義務および責任並びに訓練の要件を強制化することとなり、訓練については、優先事項として訓練当直基準小委員会 (STW) で検討を要請することとなった。

(3) 会社の保安職員

会社は、保安職員を任命することとされ、保安職員の義務および責任は別途定めることとなった。

(4) 港湾施設の保安計画および港湾の脆弱性評価

米国提案は各国より総論的には支持を得たものの、IMOの枠組みで検討すること

への疑義、各国の国内事情等、様々な観点から議論があり、具体的な結論には至らなかった。

港湾における保安体制の強化はテロ対策においては最も重要であると考えられるが、政府当局等が新たな義務を負う可能性があるため極めて慎重な審議になったと思われる。

3. 船員の本人確認および背景確認

米国は、船員に対し指紋や虹彩 (眼球の角膜と水晶体の間にある薄い膜) 等による本人確認および犯罪歴、前科等に関する証明書を政府が発行することを求める新規則の検討を要請した。しかしながら、人権への配慮を求める観点から履歴等の確認は困難とされ、本人確認についてのみ、自国船員に対しその身分を証明する文書の発給体制が検討されることとなった。

国際海運会議所 (ICS) は、船員を潜在的なテロリストと位置付ける発想には反対し、テロ対策であるならば、国際輸送に従事する全ての関係者と同様の確認体制が講じられるべきと指摘している。

4. 積出港におけるコンテナ検査

世界で移動する数百万個の海上コンテナがテロに利用される可能性が高いとの認識から、危険物収納コンテナに対する事前検査制度や電子機器の利用等も踏まえ、テロ防止対策の検討が要請された。

コンテナ追跡の必要性が認識されたが、様々な関係機関との協力、有効な検査機器の開発、ターゲットを絞ったランダムチェック等のインセンティブ制度確立等の必要性について各国より意見が表明され、IMOが世界税関機構 (WCO) 等の関係機関と協力して検討すると

もに、引続き5月に予定されている海上安全委員会(MSC)で本件の必要な審議を行うこととなった。

すべてのコンテナを水際で検査することは実行上不可能に近く、輸出入手続きの改善や有効な封印シールの適用等最新技術を応用した検査技術の開発、利用により、物流を甚だしく阻害することのない実効性のある対策が望まれる。

5. 世界税関機関(WCO)との協力

海上コンテナ等の貨物を利用したテロリズム等不法活動に適切に対処するためには、コンテナを含むすべての貨物の利害関係者(貨物の梱包、包装、証書、運送に携わる製造者、フォワーダー、荷主、荷受人等)において、効果的な保安管理のための適切な対応が必要であることから、貨物の移動の保安体制を推進するためにIMOとWCOが共同で検討することとなった。

6. 船舶およびその積荷と乗員に関する情報

船舶/寄港国、旗国/寄港国、寄港国/寄港国の間で情報交換を図り、情報の透明性を高めることがテロ活動の防止に寄与するとの観点から、船舶の所有者に関連する情報(beneficial owner等)を入港前に提出する等の提案が支持され、締約国は、保安上の理由により、入港する船舶に対して、船舶所有者および船舶の運航に係る情報を求めることができるとする規則を設けることが検討されることとなった。

このような情報に関しては、公安当局などからの情報をベースにして必要な範囲において関係者の協力を仰ぐことが基本であり、一律に情報を求めても無駄が多いこと、また商業上の秘密が一部の関係者の利益に利用されることのないよう配慮が必要と考えられる。

7. 警報手段

船舶がハイジャックされた場合に保安当局や他船に知らせるための警報手段の検討が要請され、審議の結果、航行安全小委員会(NAV)、無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR)および必要に応じ設計設備小委員会(DE)において審議するよう求めることとされた。

8. 船舶の保安設備

船舶の保安体制を強化するため、CCTV(防犯カメラ)、ドアの開放警報等の保安装置を搭載することについて検討された結果、DEにおいて詳細に検討することとなった。

これらの装置は海賊防止対策とも相通ずるものであるが、武装したテロ集団に対しての有効性など、費用対効果等慎重な検討が必要である。

9. その他

以下の事項をMSCに要請することとされた。

- (1) 港における危険物貨物の安全に関する勧告、梱包に関するガイドラインを見直すこと。
- (2) 次の3つの勧告文の見直しを検討すること。
 - ① 海賊及び船舶に対する武装強盗の排除のための政府に対する勧告
 - ② 海賊及び船舶に対する武装強盗の予防及び抑止のための船舶所有者、船舶運航者、船長及び乗組員に対する指針
 - ③ 国際海上輸送に従事する船舶による麻薬、向精神物質、先端化学薬品の密輸の防止と抑制に関する指針
- (3) 国際労働機関(ILO)とIMOが協力して港の保安に関する勧告等を作成していくことの必要性を検討すること。

内外情報

1 2001年の海賊発生件数が減少 —2001年 IMB 海賊レポート他—

1. 2001年 IMB 海賊レポート

国際商業会議所（International Chamber of Commerce：ICC）の下部組織である国際海事局（International Maritime Bureau：IMB）の海賊情報センター（クアラルンプール）は、2001年に同センターに連絡のあった海賊事件（未遂事件も含む）の報告書を発行した。

それによると、2001年の海賊事件の報告件数は、過去最高を記録した2000年の469件から29%減少し、335件となった。特にマラッカ海峡では昨年の75件から17件に減少しているが、これはマレーシア、シンガポール当局のパトロール強化に依るものとしている。東南アジア・極東地域の件数も前年より35%減少したが、依然全体の過半数（51%）を占めており、このうちインドネシアで91件（全体の27%）となっている。

報告件数は各地域で減少し、唯一増加しているのはアフリカ地域（ナイジェリア、紅海、象牙海岸等）（68→86件、26%増）のみであったが、昨年より減少したとはいえ、アジア経済危機以前に比すれば3倍という、依然として高い

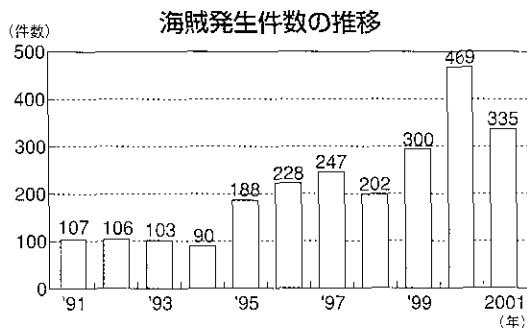
レベルにあるといえる。

乗組員の負傷事例も減少しており、死亡者数は2000年の72名（5件：内1件はフィリピンにてフェリー上のバスが爆破されたことにより40名の死者を出したもの）から21名（4件）に減少しているが、武装した海賊による事件は増加傾向にあり、銃による武装が増えている。

また、2001年に入ってから、マラッカ海峡北部アチェ沖において、船舶の乗組員が人質にとられ身代金を要求されるという事件が2件発生した。IMBは、人質事件は解放されればそれで良しとして以降の警察当局の煩わしい調査を避けたいとする船主の意図や、犯人から通報しないよう脅迫されていることも考えられることから、報告されていない事件がかなりあるものと見ており、新たな傾向として関係者に注意を促している。

〔事件の概要〕

- (1) 6月25日、マラッカ海峡北部ジャンボアエ沖で機関修理中のインドネシア籍タンカーに海賊が襲撃。海賊は船長および2等航海士を人質として誘拐し身代金を要求。その後の交渉により、2等航海士は解放されたものの、船長は依然拘束されている模様。なお、同船は、6月27日、マレーシア パナン島に無事到着した。
- (2) 8月25日、マラッカ海峡北部アチェ沖（ジャンボアエ沖との情報もあり）をマレーシ



アへ向け航行中のホンジュラス籍タグボートが海賊が襲撃。アチェ東側の小さな港へ入れ、乗組員12人のうち6人を解放、残り6人を人質に身代金を要求。交渉の結果、全員が解放された模様。

2. 国土交通省 海賊行為に関する調査

国土交通省海事局外航課は、わが国の外航海運事業者（243社）に対してアンケート調査を実施し、2001年における所有船または外国籍船を含めた運航船における海賊事件について別表のとおり取りまとめた。概要は以下のとおり。

- (1) 日本関係船舶における発生件数は10件と、2000年の31件と比較して約3分の1に減少している。
- (2) 発生海域別では、インドネシア周辺海域、

マラッカ・シンガポール海峡等の東南アジア海域で最多の4件が発生している。

- (3) 運航区分別では、錨泊中または沖待ち中7件、着岸中3件となっており、すべて港内または港の付近で停泊中または沖待ち中に被害を受けるケースであった。
- (4) 海賊行為の類型別に見ると、乗組員に対する直接的な脅迫行為が認められるもの（強盗等）3件、直接的な脅迫行為が認められないもの（窃盗等）7件となっている。

関係各社におかれましては、政府等関係機関に対し防止対策の強化を要請するためにも、今後とも事件の通報を励行されますようお願いいたします。

【別表】 日本関係船舶に係る海賊および船舶に対する武装強盗等に関する調査結果

年	海賊行為 発生件数 (件)	負傷等 (うち日本人) (人)	発 生 海 域 別						運 航 区 分				海賊行為の類型別		
			東アジア	(東南 アジア)	インド洋	アフリカ	中 南 米	そ の 他	航行中	錨泊中 沖待ち中	着岸中	不 明	強盗等	窃盗等	不 明
89	1		1	(1)					1						
90	4	1(1)	4	(4)					3	1					
91	8		8	(8)					4	3		1			
92	7		7	(7)					2	4		1			
93	2	1(1)	1	(0)		1				2					
94	8		6	(6)	1		1		4	4			4	4	
95	8	1	5	(2)	1		2		2	5	1		2	6	
96	11	2	10	(8)		1			2	6	3		2	7	2
97	18	1	12	(12)	1	2		3	5	9	4		9	9	
98	19	16(1)	14	(14)	1	4			6	5	6	2	12	7	
99	39	1	28	(27)	6	1	1	3	6	24	8	1	15	24	
00	31	1	22	(22)	5		3	1	5	16	10		12	18	1
01	10	1	4	(4)	3		3			7	3		3	7	
計	166	25(3)	122	(115)	18	9	10	7	40	86	35	5	59	82	3

JSA 社団法人日本船主協会

webを見よう!!

当協会のwebページが新しくなりました

当協会のホームページは、1998年11月に開設し、当協会の概要、組織図、メンバー会社の紹介をはじめとして、日本海運の現状を紹介してきました。

2002年4月からは、従来の内容を充実させるとともに『環境コーナー』、『海運用語集』、『Kids Corner』などを追加しました。さらにデザインを一新し、見やすい構成としました。

トップ画面

<http://jsanet.or.jp/>



社団法人 **日本船主協会**

日本語版へ

>>> English

- 日本船主協会(せんきょう)とは?
- メンバー会社のご紹介
- プレスリリース
- 関連サイトへのリンク
- 海運のことを知りたい方へ
- 環境コーナー
- 統計データ
- 海賊インフォメーション
- 海運用語集
- 海運雑学ゼミナール
- パンフレット・ビデオ類
- 事務局採用情報

イメージ写真





Member Site

メンバー会社専用サイト



Site Map



JSAクイズ



Kids Corner



海のシンフォニー

ファミリーコンサート

サイトマップ

ヨシダキートン

当ホームページに掲載している文書・写真の無断掲載を禁じます。
すべての著作権は日本船主協会に帰属します。
Copyright (C) 1998-2002 The Japanese Shipowners' Association. All Rights Reserved.

会員専用ページ

当協会理事会、委員会等の活動状況や会員宛の周知文書および「せんきょう」月報などを閲覧できます。また、自然文入力による検索機能も備えています（メンバー会社専用サイトにアクセスする場合は、ユーザーIDおよびパスワード入力が必要です）。

時代を記録してきた 日本海運界の貴重な財産 —「せんきょう」創刊500号に寄せて—

ジャーナリスト 日本海洋調査会 代表 土井全二郎



本誌「せんきょう」は今月号で創刊500号となる。昭和35年発行の「船協月報」を第1号として、通算42年間、平成5年4月号で表題を「せんきょう」と衣替えしながら着実に巻を重ねてきた。節目の記念特集記事を中心にその歩みを振り返ってみた。

戦後の名残から躍進の時代へ

昭和35年8月・創刊号

「船協月報」は日本海運の動向と諸問題を紹介・解説する「海運界の機関誌」として刊行された。安保条約改定反対デモが全国規模で行われ、浅沼社会党委員長がテロに倒れた。三井三池大争議が起きるなど騒然たる世相だった。

巻頭言には「海運における競争と協調」が掲げられている。座談会「当面の海運問題」では労使協調がテーマのひとつだった。一般記事「海運界の動き」は長年の懸案だった全日本海員組合と5船主団体との間で船員退職年金制度が協定されたことを記している。

池田内閣が発足して所得倍増計画が発表された年でもあった。「調査研究」では、さっそく「所得倍増計画」を論じている。その一方で、「船舶（戦標船）の検査強化問題」といった問題も取り上げられており、なお続く戦後の名残を伝えている。

昭和43年11月・100号

創刊号から100号に至る8年間は日本海運の戦後における「躍進」の時期に当たる。

特集記事は「船腹拡充のために抜本的強化策を」（昭和36年）、「海運二法の成立と企業合併」（昭和38年）、「専用船・油送船中心の大量建造」（昭和39年）、「海運振興策の検討とコンテナ船の就航」（昭和43年）などを取り上げている。

そして、「日本海運は（中略）従来 of 自立体制確立期から振興発展期に入ろうとしており」「近い将来、世界一の船腹を保有し、国際海運においてもきわめて重要な役割をになうことになろう」と論じている。

高度成長期から不況期を迎えて

昭和52年3月・200号

創刊200号記念特集記事があり、創刊から17年間にわたる「日本海運の動向」が記されている。創刊時の昭和35年段階では600万総トンだった商船保有量が3,950万総トン（昭和51年央）までになり、便宜置籍国のリベリアを除けば「実質的に世界一」となったことを伝えている。

しかし、年別に特記事項をみると、そうした高度成長の陰にいくつかの懸念が浮上ってきているのが分かる。「海運再建整備計画の終了」（昭和44年）、「高度成長経済と海運政策の見直し」

(昭和45年)、「国際通貨情勢の急変」(昭和46年)、「インフレとオイルショック」(昭和48年)、「邦船国際競争力の低下と海運政策の見直し」(昭和51年)

こうした情勢から200号巻頭言は「業界の団結と協調が一切の基盤」と訴えている。

昭和60年7月・300号

200号からの8年の間に起こった「主な海運界の動き」の記事がある。200号で指摘された問題点が表面化してきているのが分かる。

「長期海運政策の検討開始と船員雇用対策の推進」(昭和52年)、「利子補給の復活と船員制度近代化実験の開始」(昭和54年)、「長期外航海運政策に関する海造審答申とイラン・イラク戦争」(昭和55年)、「3部門(定期船、不定期船、タンカー)同時不況の到来と船員関係法制の整備」(昭和57年)、「海運経営の深刻化と運政審」(昭和58年)

特集記事では「国際的諸問題に政府が適切に対処することに合わせ、個々の企業の環境変化への適切な対応が不可欠である」とし、「それが、今後も”海に浮かぶ経済大国”の外航海運として生き残り、未来を切り拓く道といわなければならぬ」と論じている。

平成5年11月・400号

過去8年間の「主な海運界の動き」では、国際的にECの市場統合、東西ドイツの統合、ソ連邦の崩壊など「激動の時代」だったことを記し、こうした変動する国際情勢のもと、日本海運界にも大きな変化があったとしている。

「三光汽船の会社更生法適用」(昭和60年)、「船員の緊急雇用対策実施」(昭和62年)、「近代化船・パイオニアシップ実験開始」(同)、「総合海運会社は日本郵船、商船三井、川崎汽船の3

社へ」(平成3年)、「国際海事機関(IMO)がタンカー構造基準強化を図る海洋汚染防止条約の改正」(平成4年)

大幅円高・バブル経済破たんなどで日本外航海運の経営内容は「極度に悪化」と述べている。明るい話題として「クルーズ客船時代の幕開け」(平成元年)があった。

時代を記録し続けた貴重な財産

平成14年3月・500号

400号から500号までの8年間における各号の巻頭言をみると、依然として極端な不況に沈む日本海運界の実情が訴えられているのは当然としても、環境、安全といった問題が重要課題になってきていることが分かる。

「円高と海運業界の対応」(平成6年7月)、「日本外航海運は存続可能か?」(平成7年9月)、「定期船船主に求められるもの—規制緩和とトレードの安定」(平成11年3月)

そして新しい課題に関する巻頭言としては、「船社の社会的使命と安全輸送」(平成8年3月)、「海難事故ゼロへ安全運航の課題」(平成10年5月)、「海運と環境問題」(平成12年6月)などが見られる。400号までほとんど取り上げられることがなかったテーマである。

* * *

いま、あらためて各記念号のページをめくるとき、厳しさを加える国際・国内情勢を背景に変容する日本海運の姿がそのまま記されていることに気づく。創刊号から500号まで、主要目次の項目にほとんど変化がなく、一貫性があり、資料価値にも富んでいる。

「せんきょう」は時代を記録してきた日本海運界の貴重な財産であり、新しい世紀においても果たす役割は大きいといえよう。

瞬く間の42年間

—500号発行にあたって—

「せんきょう」編集・発行人 日本船主協会常務理事 鈴木昭洋



1947年6月、日本海運協会〔日本船主協会の前身〕の解散とともに、日本船主協会が設立されて以降、各種委員会の議事要旨を収録したガリ版刷りのものが、しばらく「月報」という名で、会員向けに作成されていました。内容は、新設された協会の組織や運営問題の他、終戦直後でもあったことから壊滅的打撃を受けた海運の復興問題が中心になっております。文中には、「協会の定款の検討はGHQ（General Headquarters）のアンチトラスト課が担当している…」とか、「諸点修正をGHQより指令された…海運総局に海運民営還元問題について要望した…」云々とあり、占領下時代のため、あまり聞かれない言葉が随所に使われています。毎号、民営還元へ向けての海運総局やGHQとの折衝経過などの状況報告が記述されていることから、当時、海運の民営化問題がきわめて大きな問題であったと推測されます。海運の民営還元は、1950年に実現しました。

それから10数年の歳月が流れ、復興に向けた日本産業の力強い活動とともに、海運が日本の産業界のなかで重要な役割の一端を担うにつれ、海運業界の広報にも力が注がれるようになりました。そして、一般の方々にも海運に関する情報を発信し、興味を覚えていただけるようなものを作ろうという機運が盛り上がり、現在の形式に体裁を整えた機関誌「せんきょう」が1960

年8月に創刊号として発行されました。

以来42年間休刊することなく、今月号を以って創刊500号の発行に至りましたことは大変喜ばしいことです。しかし、この道程は、海運界の歴史そのものを象徴しているようなもので、決して平坦でなく、編集に携わった多くの方々の汗が染み込んだものであり、原稿を執筆していただいた方々も含め、その熱意とご尽力に対して感謝を申し上げる次第です。

創刊号の編集後記によると、8月の猛暑の中、準備に追われていたようで、「編集委員の苦労は暑さで大変でした」と労いの言葉が述べられているぐらいですから、扇風機を回しながら汗だくになって作業を進めている光景が浮かびます。さらに、月報の構成についてのコメントは、「全体の構成は、おおむね創刊号の形式にならうことになろうが、必ずしもこれに固定する必要はないと思う。会員各位のご批判をとりいれて、逐次改善を図ってゆきたいと考える次第である。」と記されているものの、本の構成が半世紀近く経た今なお生きつづけている部分があることから、相当熟慮を重ねていたことがうかがえます。こうした先を見据えた当時の基本姿勢は、大切にしていかなければならないと肝に銘じているところです。

創刊号の巻頭言は、日本船主協会浅尾新甫会長が「海運における競争と協調」と題し論述し

ております。断片的ですが、拾い上げてみますと「海運は他産業と異なり、裸のまま熾烈な国際競争の荒波を受けている」また、「国内市場を持たない海運界としては今後も無防備のまま益々激化する国際競争に立ち向かわなければならぬ立場におかれている。これはひとり、わが海運界のみならず、世界の各国海運界が負わされている宿命であり、国際競争力の有無が、直ちに一国海運のあるいは各海運企業の存立を決するカギとなっている。」さらに結びとして「企業基盤のきわめて脆弱なわが海運界としては、国際競争力付与のための抜本的施策の実施とともに海運界の秩序維持のため、最善の努力を払う必要のあることを痛感する」等々述べられておられます。このように指摘されている事柄は、読み返してみても違和感がなく、半世紀近く経た内容とは思えないものです。

先達の残された数々の貴重な教訓は、機関誌「せんきょう」を介して後世に伝えていかなければならないという使命の大切さを、身に沁みて感じているところです。

500号に到るまでの間、様々なことが起きております。その多くは機関誌「せんきょう」のなかに、史実として記録されておりますが42年の歴史を振り返りみますと、大洋の荒波を幾度も乗り越えてきた船のようでその凄さのみが頭を過ぎります。

枚挙すれば暇がありませんが、大波の一つは1964年の海運集約です。日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ジャパンライン、昭和海運、山下新日本汽船の6社を中核に系列29社、専属37社、合計72社の企業集約が行われましたが、他産業界では例をみない劇的な出来事でした。

もう一つの大波は、コンテナ化・専用船化・大型化による海上輸送分野の革新です。1968年に日本—北米航路にコンテナ船がはじめて就航したことから、海上輸送は輸送革新の時代へと邁進していきました。そして、コンテナ船の輸

送体制も邦船社間のスペースチャーター方式から、今日では企業数社が共同して航路を設定するいわゆる、企業連合コンソーシアムを形成し、さらにグローバルに高度なサービスを提供すべく、世界規模の提携を行うアライアンスを実現させ、今やボーダレス産業の先端を突き進むほどに変貌したことです。技術革新の面では、当初のコンテナ船積載量は600個程度であったものが、この40年の間に輸送手段としてコンテナ化が定着、その大型化が急速に進み、今日では6,000個を超えるコンテナ船も出現しています。また、その他の海上輸送貨物の分野も専用船化が進み、海上輸送部門の革新は劇的に変貌を遂げています。

さらなる大波は、円高基調による経営危機問題があります。1985年、1ドル229円であったものが、1986年に162円、1995年には一時80円台を突破し、為替レートの影響は、当時ドル建比率の高かった運賃およびコスト面に直接響き、海運経営面で苦境にさらされたことです。こうした状況を克服するため、1989年緊急雇用対策を実施しました。これを境に日本人船員および日本籍外航船は減少し、旧外航船主団体に所属する日本人船員数は、1975年の4万4,000人から2001年では2,700人へと大幅に減少し、これに併行して日本籍外航船も1972年の1,580隻をピークに減り、2001年では117隻と当時の十分の一以下の規模になっています。

瞬く間に過ぎた42年の間に海運は大きく変貌を遂げました。しかし、海運界の情報発信基地としての一翼を担うという機関誌「せんきょう」の役割は不変であると確信しています。500号を発行するにあたり、今後とも広く読者の意見に耳を傾け、皆様の期待に応えられるような月報「せんきょう」をめざした編集・発行を心がけていきたいと考えています。皆様の一層のご愛読をお願い申し上げます。

「せんきょう」400号から500号に見る 主な海運界の動き（1993.11-2002.3）

当協会の機関誌である「せんきょう」は、今月号をもって創刊500号となります。これまで創刊100号を節目として過去100号分の海運界の動きを振り返ってきました。そこで今回は、400号（1993年11月号）から500号（2002年3月号）に至る8年間について本誌「せんきょう」の記事から取りまとめました。このため、当協会の活動を中心とした海運界の動きになっている点、また、各見出しは整理の都合上、便宜的につけたものである点、ご了承下さい。

合併・再編

98年10月、日本郵船と昭和海運、99年4月、商船三井とナビックスラインと国内の大型合併が相次いだ。

世界に目を転じると、96年、コンテナ定期船分野における、世界規模での巨大コンソーシアムの活動がスタートするとともに、合併によりP&O Nedlloyd Container Lines 社が誕生するなどコンテナ秩序の再構築の動きが始まった。97年に入ると、NOLによって伝統的米国船社APLが買収されるなど、既存アライアンスの枠組みを超えた大型合併や買収が活発化し、従来のアライアンスの大幅な再編が行われた。

一方、01年1月には、運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の4省庁が統合し、国土交通省が発足、同年4月には、海技大学校、航海訓練所、海員学校の船員教育訓練3機関が独立行政法人に移行した。

リストラ

85年のプラザ合意から円高が進行し、94年6月以降、1ドル100円を切る円高が継続、船舶管

理部門の海外移転等のリストラが推進された。

95年4月19日、円は1ドル80円の大台を突破（一時79円75銭）、戦後最高値を更新した。当協会は、「円高緊急アピール」を発表し、政府に対して早急かつ有効な円高是正策の実施を求めた。

その後、ゆるやかな円安傾向が続いたが、98年中央には円高へ反転、99年には95年以来の円高水準である1ドル103円台をつけた。なお、それ以降は、円安傾向に振れ02年2月には133円台まで円安が進んでいる。

海運政策

95年、政府は、中期的かつ総合的に規制緩和を推進するため「規制緩和5ヵ年計画」をスタート。当協会は、42項目からなる規制緩和要望を提出した。95年以降これまでの要望件数は全部で77項目、うち01年3月末までに一定の措置および解決への道筋がついたものは53項目となった。

同じ95年、運輸省「外航船舶・船員問題懇談会」は、日本籍船・日本人船員の維持、日本商船隊の競争力回復を目的として、税制・財政上の措置をはじめとする総合的な対策を盛り込ん

だ「国際船舶制度」の創設を提案。96年、海上運送法の一部改正および税制改正により、国際船舶に対する固定資産税・登録免許税の一部軽減が講じられた。また、船舶職員法の一部改正が98年5月に公布、翌99年5月に施行されたことを受けて、00年1月には第1回目の承認試験がマニラにおいて実施され、同年3月末までに日本人船長、機関長の2名を配乗した国際船舶3隻が就航した。

平成14年度（2002年度）税制改革においては、小泉内閣の「聖域なき構造改革」の一環として例外のない租税特別措置の見直しが検討され、財務省より船舶の特別償却制度の廃止などを含む厳しい整理案が示された。強力な陳情等の結果、概ね現行内容での存続となったが、本格的な税制改革論議は02年に持ち越された。

内航海運

95年、海運造船合理化審議会・内航部会は、「今後の内航海運対策について」を答申。内航海運業界を巡る周辺環境の整備、構造改善の推進等が盛り込まれた。これを受けて、昭和41（1966）年以来、30年以上の長期に亘って実施されてきたスクラップアンドビルド方式を主軸とする内航海運船腹調整事業は、98年5月、内航海運暫定措置事業へ移行した。同事業は、順調に推移したが、景気減速に伴う内航市況の低迷から建造納付金収入が当初見込みを下回り、解撤交付金の決定額が同収入を大幅に上回る状況となった。このため、01年9月には、一時的に日本内航海運組合総連合会による解撤交付金の支払いが延期される事態となったが、平成13（2001）年度補正予算の成立に伴い解消された。

環境問題

地球・海洋環境保全への取組みは、92年にブラジルのリオデジャネイロで開催された「環境と開発に関する国連会議」、いわゆる「地球サミット」頃から世界的な関心を集め、国際海事機関（IMO）などの国連機関はもとより、当協会が加盟するICS（国際海運会議所）など民間の国際団体レベルでも環境保全を目的とする幅広い活動が活発化した。

このような中、97年はタンカーによる油流出事故が相次いだ。1月2日、鳥根県・隠岐島沖の日本海で「ナホトカ」が沈没し、大量のC重油が流出、さらに、7月2日には東京湾を航行中のVLCC「ダイヤモンドグレース」が船底接触し原油が流出した。また、99年12月には、フランス沿岸の大西洋において「エリカ号」の沈没による重油流出事故が発生した。

エリカ号事故を契機として、IMOはシングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒しを内容とするMARPOL条約改正を採択、02年9月1日より発効する見通しとなった。また、同事故による油濁損害額が、96年5月30日に発効した改正油濁2条約（92CLC/FC）による船主責任限度額および国際基金からの補償限度額を超える見込みとなったことから、IMOでは、再度これら2条約の補償限度額を引き上げる方向で検討が進められている。

この他、IMOでは環境保全に関する様々な検討、条約化が進められた。主なものとしては、96年5月、船舶による海上輸送中の有害危険物質により発生した損害の補償について規定する「HNS条約」が採択され、また、97年には、燃

500号記念

料油に含まれる硫黄分、排ガスに含まれる窒素酸化物 (NOx) の上限値設定、ハロン、フロンを含むオゾン層破壊物質の放出禁止などを内容とする大気汚染防止に関する MARPOL 条約の新附属書 VI が採択された。さらに01年には、船底防汚塗料に使用されている有機スズ (特に TBT: トリブチルティン) の使用を禁止する条約が採択された。

当協会は、従来から取り組んでいた個々の環境問題について、包括的な対応を推進するため、99年7月に環境対策特別委員会を設置、00年10月には、国内の造船・解撤業界等の関係業界と連携して「シップ・リサイクル連絡協議会」を組織し、船舶に関する循環型社会の形成に向けた検討を開始した。また、01年には、環境対策の推進に努め、会員会社の積極的な環境保全への取組みを支援することを目的として「日本船主協会・環境憲章」を策定した。

安全問題

94年には、ブラックリストの公表など欧米等における PSC が強化され、アジア・太平洋地域でも同年4月1日、PSC に関する覚書 (東京 MOU) が発効するなど、サブスタンダード船排除の動きが加速した。

1980年代後半から1990年にかけて、大量のバルクキャリア全損事故が発生した。このため IMO は、97年、現存バルクキャリアに対する構造要件の強化を含む一連の安全対策を SOLAS 条約第 XII 章として採択、98年7月には、SOLAS 条約の下で国際安全管理コード (ISM コード) が危険物積載船やバルクキャリア等について強化され、02年7月にはその他の船種

にも拡大されることになっている。また、99年2月、船舶の通信は、SOLAS 条約に基づき、これまでのモールス通信から衛星通信を中心とする新しい遭難安全通信システム (GMDSS) に全面的に移行した。

一方、航空需要の増加により、2015年頃には羽田空港がパンクすることが予測されることから、国土交通省は00年9月首都圏第3空港についての検討会を設置、01年12月には羽田の再拡張を優先して検討するなどの結論が出されるに至った。当協会は、終始一貫して、空港の整備或いは羽田空港の再拡張にあたっては、船舶の航行安全の確保が第一義という観点から意見を開陳した。

海賊問題

99年10月、日本人船長、機関長を始め15名のフィリピン人船員が乗組むアロンドラ・レインボウ号がシージャックされる事件が発生した。国際商業会議所国際海事局 (ICC-IMB) によると、00年の海賊事件は、471件と過去最悪を記録し、シージャックや海賊が銃等により武装した凶悪事件が増加を続けている。これらを背景に、00年には、東京において海賊対策国際会議が開催され、海賊防止対策を協議、凶悪化する海賊および武装強盗事件に対して官民あがての対応が本格化した。さらに、わが国政府は、01年10月、東京において「海賊対策アジア協力会議」を開催、大型巡視船を東南アジア海域に派遣し、各国警備当局との連携を強めたほか、それぞれの航海の途上、当協会会員会社運航船と海賊情報伝達・搜索訓練等を実施するなど、アジア海域における海賊対策に取り組んだ。

船員問題

95年、IMO は、近年ヒューマンエラーに基づく海難事故が相次いだことを背景に、新たな海技資格制度、技能・訓練等についての国際基準を構築するため、STCW 条約を全面的に改正した95年改正条約を採択、97年2月から発効した。また、00年11月、IMO は同改正条約の要件を満足した国をホワイトリストとして公表、フィリピンなどアジアの主要船員供給国も同リスト入りを果たした。

96年には、ILO（国際労働機関）が9年振りに海事総会を開催し、船内労働時間と定員、有料の職業紹介所の設置等に関する条約を採択した。また、01年のILO 合同海事委員会（JMC）では、05年の採択を目標に、既存のILO 条約および勧告を一つの統合条約として再構築することが合意された。

00年12月31日、外航労務協会が解散し、翌01年1月1日付けでその機能を当協会に移管した。同年の労働協約改訂交渉では個別交渉の先行、中央に拘束されない個別の賃金決定など、従来とは異なった交渉経過をたどるとともに、新しい労使関係の構築に向けた協議が開始された。

国際問題

96年11月、FMC は日本の港湾慣行に絡み、米国商船法に基づいて邦船3社運航の定期コンテナ船に対して、米国の港に寄港するごとに10万ドルを賦課する制裁措置規定の制定に向け手続きを開始、97年9月、邦船3社に対し課徴金10万ドルの制裁措置を発動した。11月に至り、事前協議制度の改善等について日米政府間にお

いて最終合意がなされたものの、それまでに150万ドルの課徴金の支払いが発生した。

01年11月、世界貿易機関（WTO）は、中国、台湾の加盟を正式承認するとともに、新多角的通商交渉（新ラウンド）の立ち上げをうたった閣僚宣言を採択した。閣僚宣言では、新ラウンドの期限を04年末までとしており、海運を含むサービス分野についても、02年から具体的交渉が開始されることとなった。

社会情勢

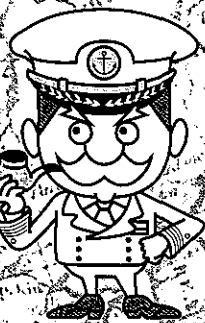
95年1月17日、阪神・淡路大震災が発生した。神戸市を中心に甚大な被害が生じ、神戸港のコンテナ埠頭をはじめとする港湾施設が損壊するなど海上輸送も大きな打撃を受けた。海運業界も生活関連・緊急救助物資等の輸送、臨時宿泊施設・入浴施設としての客船提供等の援助協力を行った。

同じ95年には「国民の祝日に関する法律」が成立、7月20日の「海の記念日」が、国民が海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う「海の日」として翌96年より14番目の国民の祝日となった。「海の日」は01年6月、「国民の祝日に関する法律」の一部改正（祝日三連休化法案）が成立したことにより、03年より7月の第3月曜日に指定されることとなった。

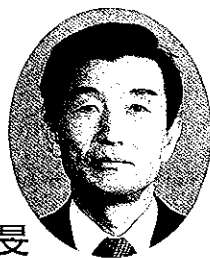
01年9月11日、ニューヨークなど米国内で同時多発テロ事件が発生、10月8日には、米英軍によるアフガニスタンの軍事施設への攻撃が開始された。当協会は「情報連絡本部」を設置、一般商船に対する報復テロへの警戒に関する注意喚起を行うなど各種情報の収集と周知を行った。

第39回

潮風満帆



続 エビ・カニ考



東京水先区水先人 小出 旻

前回のエビ・カニ考(本誌2001年9月号参照)に引き続き世界各地でのエビ・カニにまつわる思い出を紹介しよう。

ケープタウンのロブスター(イセエビ)

世界3大美港の数え方には人により異説もあるが、ライオンズヘッド、テーブルマウンテンの雄大な背景に囲まれたケープタウンは3大美港の一つとして確定しても良いと思う。この港にはダンカンドックとヴィクトリアドックがあり、たまたま旧港のヴィクトリアドックに着岸したことがあった。

このドックの端に続く海岸にロブスターの棲家となる絶好の岩場がある。いつの頃からか日本の船乗りに語り継がれて来たのだろう。まだ明るい内からボースン以下、機関部まで網の準備に余念がない。夕食後、直径1メートル位の網の中央に魚の頭をくりつけたのをいくつか持って、暗い夜道をトーチランプ片手にポイントに向かう。岩場のあたりはコンクリートの遊歩道が巡らされており足場は良い。ここからそれぞれの網を放り込んで待つ事5～6分、引き上げると魚の頭に群がるロブスターがゾロゾロ、これをドンゴロス(コーヒー豆を入れる麻袋)の袋に詰め込む。しばらくやっている内にみるみる袋は満杯になり、二つ目、三つ目が出来る。そうこうするうち巡回のポリスがやって来て何か言い始めた。せっかくの獲物を没収されてはかなわぬと、英語が全く解らぬ振りをして日本語のみで対応する。結局この時期のエビの捕獲はOKなのだがサイズの小さいものは資源保護のため海に帰せと言う、まことに道理を得たものであった。帰すべきサイズを教えてもらって引き上げた網の中から、小さいのを海に放り投げるのを見て、ポリスは満足げに帰って行った。

ポリスの後は網にしばりつけた魚の頭の臭いにアザラシが集まって来て2～3メートル先でガオー、ガオーと吠え、網の引っ張り合いになってしまったので漁はこれまでとドンゴロスの袋を担いでひきあげた。

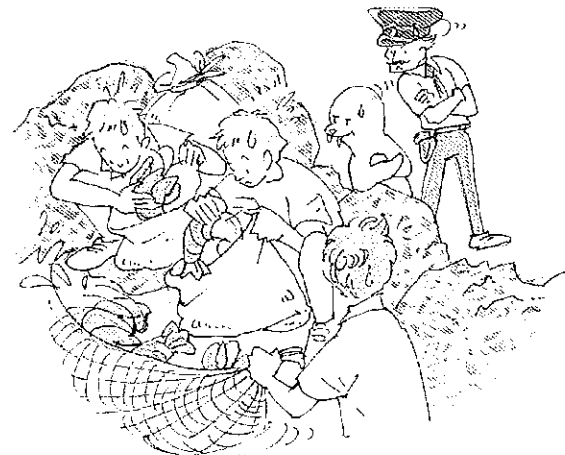
帰船後すぐにギャレーでボイルして酒盛りになったが、この航海で私が食べたロブスターは平均的日本人が年間に食べる数の何年分になったのだろう。

花蓮港のウチワエビ

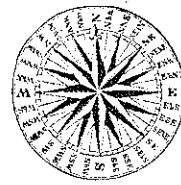
花蓮港は台湾の北東岸にあるローカル港である。奥は深いが太平洋のうねりが外航船岸壁まで浸入して来るので、季節によっては係留索の保護に頭を痛めるところである。

この港には南米からの大理石を揚げに行った。この辺りは昔から大理石の産地でその加工業が発達しているのだが、資源の枯渇が進んでいるようで、原材料を地球の裏側にまで求めているのだ。

この時、船長の私は内地で乗船したばかりで、また機関長も同様であった。内地間の忙しさの中



7つの海のこぼれ話



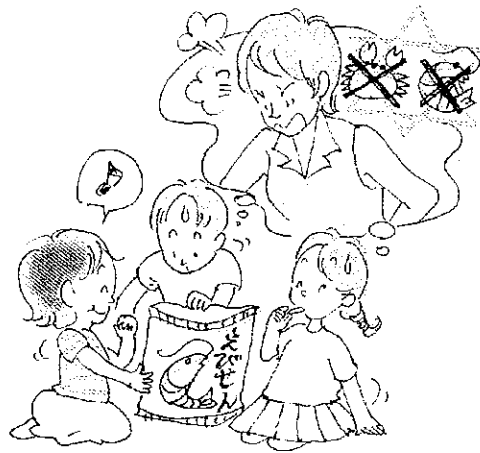
で船機長がゆっくり話をする時間もなかったので、当港停泊の夜、二人で市街に出て夕食がてらこれからの航海の為の懇親を深めることとした。花蓮は港としてはとるに足らないところだが、近くに台湾を代表する名勝地、太魯閣を擁する一大観光都市である。日本人観光客が多いとみえ、海鮮料理店がずらり並んでいる辺りは日本語の客引きがひきまきらない。我々も客引きに引きずり込まれるようにある店に入った。ここで食べたのは店の人が旭(あさひ)エビというウチワエビであった。船機長大いに航海の前途を期待して歓談し、観光地相場の勘定を払わされて帰船。さて、それからが問題であった。

翌朝から腹の具合が良くないが、まだこの時点ではそれ程気にもしなかった。ところが一日たつて出港後も、どうも腹の具合が収まらないし、この頃になってようやく気付いたのだが、機関長が毎食卓に顔を見せないではないか。聞けばオシメ状態でベッドから出られないと言う。私は顔面蒼白になる思いだった。もしもコレラにでも感染してはいまいか。今後の航海の協力を話し合ったばかりなのに、船機長二人がコレラで外地交代とはまことに面目ないし、船内に感染が広がっていたら船の運航にも支障が出る。思い悩みながらシンガポールに向かうが、三日目頃からようやく回復し機関長もお粥を食べられるようになって無事シンガポールに入港することができた。

コレラということではなく単純な食中毒で済んだが、観光シーズンオフとはいえ、あのウチワエビは一体何時茹でたものだったのか。これ以降エビ・カニ大好きな私もウチワエビには少しも食指が動かぬようになってしまった。

ユダヤ教とエビ・カニ

米国では6月中頃から9月初めのレーバーズ・デーまで約3ヶ月近い夏休みがあり、しかも6月に学年が終了して9月からの新学期なので、日本のように1学期と2学期の断絶予防のための多量の宿題が無い。子供にとってはまことに伸び



伸びと過ごせる時期であるが、余りにも長い休みを有効に過ごさせるため多くの家庭では子供たちを1～2ヶ月のサマー・キャンプに預けることになる。

我が家でも管理や躾がしっかりしていると言われているユダヤ系のキャンプに娘を預けたことがあった。娘がキャンプにいる間私は時々おやつ差し入れを送ってやったのだが、その中に娘の好きなカップ・エビセンを良く入れておいた。娘はルーム・メイド達と分け合って、美味しい美味しいと食べてしまってから、これは何かと聞かれ、シュリンプ・クラッカーだと答えたら大パニックになって、これを食べた事はパパやママには内緒にすると頼まれたそう。

キャンプ内のこの出来事を知らない私はカップ・エビセンを差し入れ続け、その都度娘のルーム・メイド達はパパやママには内緒でと言いながら一緒に食べ、すっかりエビセンのファンになったと、キャンプから帰った娘の話である。この時私は初めて知ったのだがユダヤ教の人々はエビ・カニを食べてはいけないそう。そういえば旧約聖書のレビ記で甲殻類は不浄なものとして食用を禁じている。モーゼと共にシナイ半島をさまよっていたイスラエルの民は多分、エビ・カニの類を食べ食中毒になったのだろう。以後エビ・カニの類を食べてはならないことになってしまったのだろうが、この一点だけで私はユダヤ教の民でなかったことを深く感謝するのであった。

Kobe 便り

当協会、日本パイロット協会、日本船長協会などで構成する海事6団体は、2月13日、海上保安庁長官並びに水産庁長官に対して、「こませ網漁業」盛漁期間中における船舶航行の安全のため、備讃瀬戸全航路について東行航路・西行航路の夫々に少なくとも幅300mの安全な可航水域を確保するよう陳情した。また、2月20日には広島県の第六管区海上保安本部と岡山県庁、21日には高松海上保安部と香川県庁を夫々訪問し同陳情書の写を提出して水産関係者に対する適切な調整・指導を要請した。

地元への陳情活動には当事務局も同行しているが、漁業振興を旨とする県水産課は概して水産関係者に自粛を求めることには消極的である。漁民あっての水産課という話もあって可航幅300mの確保はなかなか進展をみない。我々としては、「こませ網漁業」の許可権者である県にも安全に関して応分の役割があると考えているが、それを認識して頂くには時間がかかる。

海上保安部には早朝から巡視船を現場海域に配備し、大型船の通航に支障のないよう、こませ網情報をFaxで流す等の安全対策を講じて頂いている。第六管区海上保安本部、高松海上保安部からは今年も精一杯安全に努力するという発言があり、絶対に事故を起こしてはならないという決意がうかがえた。当協会が実施した船舶航行のアンケート調査では、航路内操業の法

的禁止、取り締まりの強化を望む声が意見として上げられているが、海上交通安全法成立の際の経緯もあって航路内操業を禁止するのは難しい状況にある。現状を改善するためには、海運／水産の相互理解の促進といった方策しかないのが現状である。

今年も2月21日から航路内での操業が開始された。例年、内海水先人会では航路内可航水域の状況予測（こませカレンダー）を取りまとめているが、今年も同予測に基づいた進路警戒船の配備等の安全対策の実施を要請している。また、3月7日には漁業者を交えた安全対策会議が開催される。同会議には当事務局も参加しており、安全対策の一層の推進に向けて取組んでいくこととしている。

阪神地区事務局長 谷口一朗

船協海運セミナー「不況下における海運経営」開催される

当協会は、去る2月28日(木)に全共連ビル4階ホールにおいて会員会社はじめ広く一般の方々を対象として船協海運セミナー「不況下における海運経営」を開催しました。

なお、このセミナーの様様につきましては、本誌来月号(4月号)でご紹介する予定です。

演題及び講演者は以下の通り。

〈演題・講演者〉(敬称略)

1. 米国景気の後退 ～大恐慌時と比較して～
東京大学名誉教授・立正大学教授 佐美 光彦
2. 不況下における海運経営
日本郵船株式会社 調査グループ長 松田 俊男
(日本船主協会調査幹事会幹事長)
3. 米国を中心とした世界経済の現状と見通し
株式会社日本興業銀行 調査部長 中島 厚志



▲左から松田、佐美、中島の各氏

「せんきょう」購読者アンケートの実施について

当協会の機関誌「せんきょう」は、昭和35(1960)年8月の創刊以来、本号を以って500号を迎えることとなりました。

本誌は、当協会の活動を加盟各社にお知らせするのは勿論のこと、広く一般の方々に海運界の現状を理解していただくことを主な目的として発行してきました。

本誌の発行にあたっては、月例の編集会議を開催し、編集内容(テーマ)、構成、執筆の際に留意すべき点等を検討しています。今般、500号の節目を迎えるに当り、広く本誌購読者の皆様からご意見を伺い、今後の編集の参考にさせていただくことを目的にアンケート調査を実施することといたしました。

つきましては、本誌に添付の「アンケートはがき(送料無料)」にてご意見をお寄せいただきまますようご協力をお願い申し上げます。また、「はがき」に限らず、FAX、Eメール等により、アンケートの項目に拘らず、取り上げて欲しいテーマなど自由なご意見をお寄せいただければ幸いです。

【送付先】：日本船主協会 総務部 広報室

• FAX：03-5226-9166

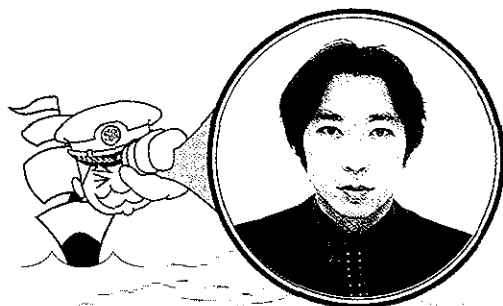
• Eメール：pub-office@jsanet.or.jp

なお、アンケート等によりご意見をお寄せいただいた方(先着：300名)には、当協会特製グッズをお送りいたします。

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 36 回



今回、登場して頂くのは

(株)ナカタ・マックコーポレーション

船舶事業部 船舶管理部

村中 敦さん(28歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

スポット運航しているプロダクトタンカー（LR2：2隻、LR1：2隻）*の運航業務と船舶管理業務および定期用船に出しているプロダクトタンカー（LR2：1隻）の船舶管理業務を行なっています。

*LR1：Large Range1 45,000-79,999D/W
LR2：Large Range2 80,000-159,000D/W

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

はじめて進水式に出席した時に7万トンプロダクトタンカーが船台を滑り降りて行く姿を見て、感動したことです。今でもその情景が目に焼付いています。

3. 御社の自慢といえば？

少数のスタッフでスポット運航と船舶管理を行っており、営業から海務・工務まで船社業務の全般を経験できることです。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

今現在の業務もまだ勉強中なので、早く誰にも負けないような知識を持ちたいと思っています。

(株)ナカタ・マックコーポレーションの事業概要

当社は特殊塗装事業に端を発し、昭和57年に船舶事業へ、また、平成3年には船舶荷役装置事業へ参入し経営の多角化を図っています。その一角を担う船舶部門は現在大型プロダクトタンカー5隻の運航に従事し、その長い経験を生かした石油製品の安全・安定輸送に貢献しています。また、現在、プロダクトタンカー（LR2：1隻）を新造中で、2002年11月初めに竣工の予定となっています。

商船大学の学生対象にパネルディスカッションを開催

—期待される海技者像や船員生活をめぐり活発な質疑応答—

当協会は、両商船大学と協力し、学生・教官への海運界の現状や就職状況についての説明および意見交換等を行うことを目的に海運企業の採用担当者によるパネルディスカッションを毎年開催している。今年は、2月20日(水)東京商船大学、2月22日(金)神戸商船大学において開催し、両大学ともに、参加学生は、13年度に4年生になる学生を中心として大学院生を含めそれぞれ約70名が参加した。

はじめに若い先輩卒業生より乗船中の体験談を交えて学生に対し船員になるに当たってのアドバイスを行い、その後、各社採用担当者から、会社の概要、採用条件などの説明を行った。引き続き、パネリストと学生による質疑応答を行い、期待される海上技術者像、混乗船の実状、英語力の必要性、休暇の過ごし方、海運業の将来性、企業におけるプロモートとジョブローテーションなど活発なやり取りの中で約2時間の予定を終了した。

参加者（敬称略、順不同）

東京商船大学

若手船員

三河 上 日本 郵 船
遠藤 英明 川 崎 汽 船
斎藤 高志 商 船 三 井

パネリスト

須田 和晶 第 一 中 央 汽 船
副田 茂 出 光 タ ン カ ー
佐々木康博 飯 野 海 運
高木 久裕 川 崎 近 海 汽 船
金子 知己 川 崎 汽 船
吉岡 悟 三 菱 鉦 石 輸 送
浅井 壽 日 本 郵 船
姫野 邦治 三 光 汽 船
中山三知生 新 和 海 運
藤田 吉久 商 船 三 井
下山田 亘 東 京 タ ン カ ー

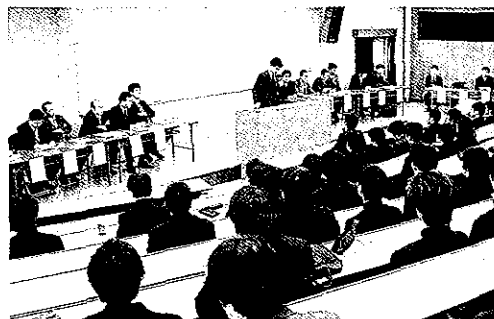
神戸商船大学

若手船員

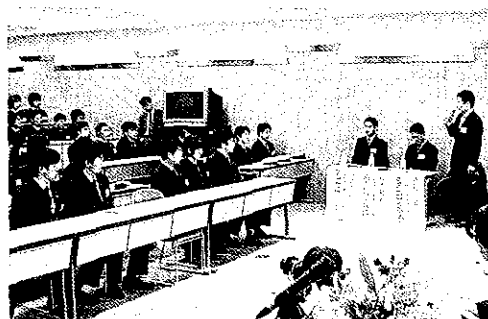
多田 宗介 商 船 三 井
小川 貴行 日 本 郵 船
乙田 創 川 崎 汽 船

パネリスト

片渕 滋三 第 一 中 央 汽 船
副田 茂 出 光 タ ン カ ー
佐々木康博 飯 野 海 運
高木 久裕 川 崎 近 海 汽 船
斎藤 良祐 川 崎 汽 船
吉岡 悟 三 菱 鉦 石 輸 送
白石 道也 日 本 郵 船
姫野 邦治 三 光 汽 船
中山未知生 新 和 海 運
藤田 吉久 商 船 三 井
下山田 亘 東 京 タ ン カ ー



▲東京商船大学



▲神戸商船大学



- 11 STCW95条約が、完全導入された。ただし、
 日 条約要件を完全遵守することが困難との理由から同条約に関するポートステートコントロール(PSC)の執行は6ヶ月間延期されている。

(本誌2002年2月号P.4参照)

- 7 国土交通省は、邦船社が運航する船舶が受
 日 けた海賊被害の調査結果を発表した。

(P.20海運ニュース内外情報参照)

- 8 国土交通省海事局は、1月のポートステ
 日 トコントロール(PSC)結果を発表した。
 それによると、国際条約で定める基準を満たさないため航行停止・改善命令処分となった船舶は32隻だった。

- 11 国際海事機関(IMO)テロ対策中間作業部
 日 会が開催され、自動船舶識別装置(AIS)の搭載期限の前倒しなどを検討した。

(P.17海運ニュース国際会議レポート参照)

- 11 国連アジア太平洋経済社会委員会(ES-
)CAP)の主催により、WTO(世界貿易機関)
 13 における海運自由化交渉をテーマとする地
 日 域セミナーが、タイ・バンコクで開催された。

(P.16海運ニュース国際会議レポート参照)

- 22 国土交通省海事局船員部は、国際船舶制度
 日 における日本籍船に船舶職員として乗組むための第6回外国人船員承認試験(1月28日~2月1日実施)の結果を発表した。これにより合格者の119人(航海士58人、機関士61人)を承認した。

- 25 国土交通省港湾局は、物流事業者、荷主企
 日 業、港湾管理者などで構成する「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」(委員長:永田勝也早稲田大学理工学部教授)第1回会合を開催し、廃材などを輸送する静脈物流システムの現状や事業化に向けた課題を検討した。

- 26 官民の海事関係者で構成する「第3回海賊
 日 被害防止対策検討委員会」(委員長:栗林忠男慶応大学法学部教授)が開催され、国土交通省が行った邦船社の海賊対策に関するアンケート結果を公表した。

- 26 アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING
 日 ・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第10回中間会合が、シンガポールで開催された。

(P.13海運ニュース国際会議レポート参照)

- 28 欧州初審裁判所(CFI)で、欧州航路船社同
 日 盟(旧TAA、TACA、FEEC)の内陸運賃設定等を競争法違反とした欧州委員会の判断に対する判決が出され、欧州委員会の主張が概ね認められた。欧州裁判所(ECJ)への控訴期限は2003年1月上旬。

- 28 当協会は、海運セミナー「不況下における
 日 海運経営」を開催した。

(P.35囲み記事参照)

Sea Japan 2002への協賛および当協会ブースの出展について

Sea Japan は、今回で第5回目となり、以下の要領で開催されます。

この国際海事展には、船舶機器、造船、港湾設備、船級協会、港湾管理者など約350社(団体)の出展が予定され、3日間の会期中、17,000人の来場者数が見込まれています。

当協会も後援団体として出展を予定していますので、ご来場の際はお立ち寄りください。

●会 期: 4月10日(水)~12日(金)

●会 場: 東京ビックサイト 東1ホール(当協会: I34ブース)



船協だより

公布法令（2月）

- ㊦ 小型船舶の登録等に関する法律及び小型船舶登録令の規程に基づき、並びに同法を実施するため、小型船舶登録規則を定める省令（国土交通省令第4号、平成14年2月1日公布、平成14年4月1日施行）
- ㊦ 小型船舶の登録等に関する法律の施行に伴う経過措置を定める省令（国土交通省令第5号、平成14年2月1日公布、平成14年4月1日施行）
- ㊦ 小型船舶の登録等に関する法律の施行に伴う関係省令の整備に関する省令（国土交通省令第6号、平成14年2月1日公布、平成14年4月1日施行）

陳情書・要望書等（2月）

2月8日

宛先：厚生・労働大臣、社会保険庁長官

件名：医療保険制度改革に伴う船員保険制度改革について（緊急要望）

要旨：船員保険への総報酬制度導入は、構成する業種の実態を踏まえ、合理的かつきめ細かい対応のもとで、検討されること。また、船員保険制度の将来像について、明確なビジョンが保険者たる政府より示されること。

2月13日

宛先：海上保安庁、水産庁

件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要旨：例年、備讃瀬戸東航路海域で3～6月の間行われる、「こませ網漁業」により、度々全面閉塞されるなど航路付近の可航幅が狭められており、航路航行船舶の安全な運航が阻害され重大海難の発生が懸念されることから、少なくとも航路内可航幅300mの確保などを要請。（P.34神戸だより参照）

2月21日

宛先：通関情報処理センター

件名：NACCS利用料金改定案に関するパブリックコメント

要旨：官民手続きは無料とすべきであり、料金を徴収するなら受益者負担が原則。無料化が無理なら、少なくともAir-NACCS並みの料金水準まで引き下げるべきである。

国際会議の予定（4月）

OECD 造船に関する業界ヒアリング

4月4日～5日 パリ

IMO 第10回旗国小委員会（FSI）

4月8日～12日 ロンドン

INTERTANKO 年次総会

4月14日から18日 ロッテルダム

IMO 第84回法律委員会

4月22日～26日 ロンドン

ICS 海務委員会

4月23日～24日 ロンドン

92年国際油濁補償基金第6回臨時総会

4月30日～5月3日 ロンドン

海運統計

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	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1999	47,547	35,268	12,279	▲ 6.1	▲ 3.8
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2001年 1 月	3,623	3,722	▲ 98	3.2	24.4
2	4,197	3,321	875	1.5	12.3
3	4,919	4,011	907	4.7	11.6
4	4,329	3,668	660	▲ 1.1	13.3
5	3,815	3,739	75	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,037	3,620	417	▲ 6.4	9.3
8	3,829	3,520	309	▲ 8.9	▲ 2.2
9	4,162	3,119	1,043	▲ 11.0	▲ 7.9
10	4,073	3,612	461	▲ 9.0	▲ 4.6
11	3,889	3,397	492	▲ 9.2	▲ 7.9
12	3,961	3,301	659	▲ 14.5	▲ 13.4
2002年 1 月	3,559	3,375	184	▲ 1.8	▲ 9.3

(注) 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)

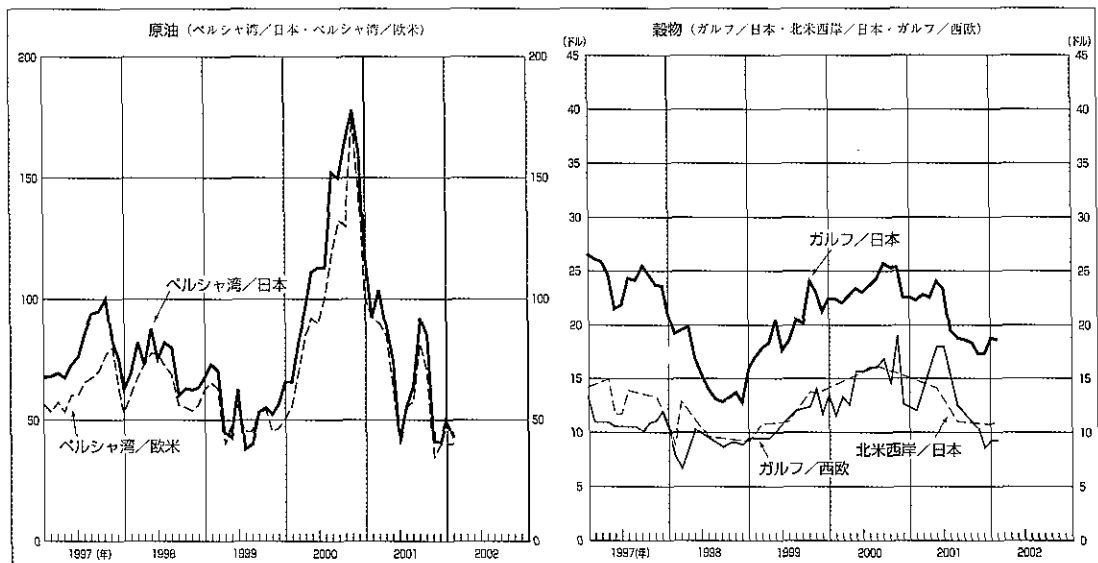
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	122.10	113.85	131.69
2001年 2 月	116.07	114.90	117.25
3	121.12	117.30	124.60
4	123.83	121.55	126.45
5	122.07	119.20	123.90
6	122.04	119.15	124.60
7	124.64	123.24	125.80
8	121.56	118.92	124.80
9	118.91	116.78	121.72
10	121.32	119.65	123.10
11	122.33	120.24	124.33
12	127.32	123.65	131.69
2002年 1 月	132.66	130.75	134.69
2	133.53	132.46	134.46

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
1995		172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996		203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997		195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998		186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999		141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000		146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021
2001	6	11,551	0	11,551	825	4,356	5,528	0	744	45	53	12,895	3,818
	7	12,973	0	12,973	1,593	5,155	5,361	145	558	161	0	10,334	1,223
	8	13,646	0	13,646	1,778	4,879	6,365	25	501	0	98	10,195	1,654
	9	11,600	955	10,645	877	3,930	5,370	23	220	225	0	10,750	867
	10	13,070	295	12,775	1,430	3,745	7,130	40	350	80	0	12,948	2,487
	11	15,396	365	15,031	1,572	4,919	7,937	0	501	67	35	16,490	1,838
2002	12	12,112	860	11,252	1,122	3,974	5,297	0	733	115	11	9,473	1,966
	1	12,765	240	12,525	1,643	4,536	5,810	54	391	71	20	16,713	4,152
	2	12,782	120	12,662	1,420	4,095	5,996	111	754	256	30	15,434	5,893

(注) ①マリティム・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。



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					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	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	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00	42.50	37.50	55.00	45.00	92.50	70.00	40.00	36.25
3	82.50	62.00	103.00	88.75			70.00	55.00	90.00	70.00		
4	95.00	78.00					85.00	64.00	85.00	70.00		
5	111.25	93.75	75.00	57.00			92.00	75.00	63.50	52.50		
6	112.50	96.50	41.50	38.50			95.00	80.00	40.00	35.00		
7	112.50	98.00	55.00	43.50			100.00	82.50	55.00	42.50		
8	152.50	112.50	63.15	39.00			120.00	90.00	57.50	38.50		
9	150.00	128.00	92.00	57.50			132.50	105.00	82.50	50.00		
10	165.00	113.50	85.00	40.00			130.00	105.00	70.00	37.50		
11	177.50	164.50	41.00	33.50			175.00	125.00	35.00	32.00		
12	160.00	140.00	40.50	36.00			142.50	125.00	40.00	35.00		

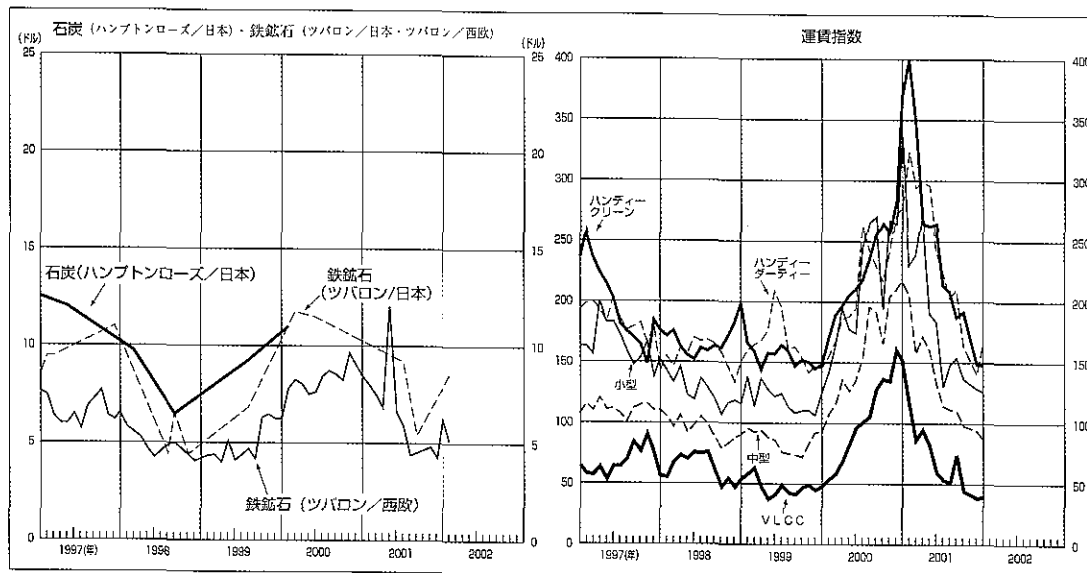
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワルドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	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	22.50	21.50	18.85	17.20	—	—	10.75	—	—	—	9.15	8.88
2	22.25	21.00	18.60	16.80	—	—	11.00	—	12.00	—	9.25	8.00
3	22.80	22.70			—	—			—	—		
4	22.25	21.50			—	—			—	—		
5	24.00				14.10	13.50			18.00	14.60		
6	23.25				—	—			18.00	17.00		
7	19.50	18.75			—	—			—	—		
8	18.90	17.75			11.00	—			12.25	—		
9	18.60	17.50			—	—			—	—		
10	18.35	17.50			—	—			—	—		
11	17.25	16.75			—	—			10.35	—		
12	17.25	15.80			—	—			8.60	8.50		

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

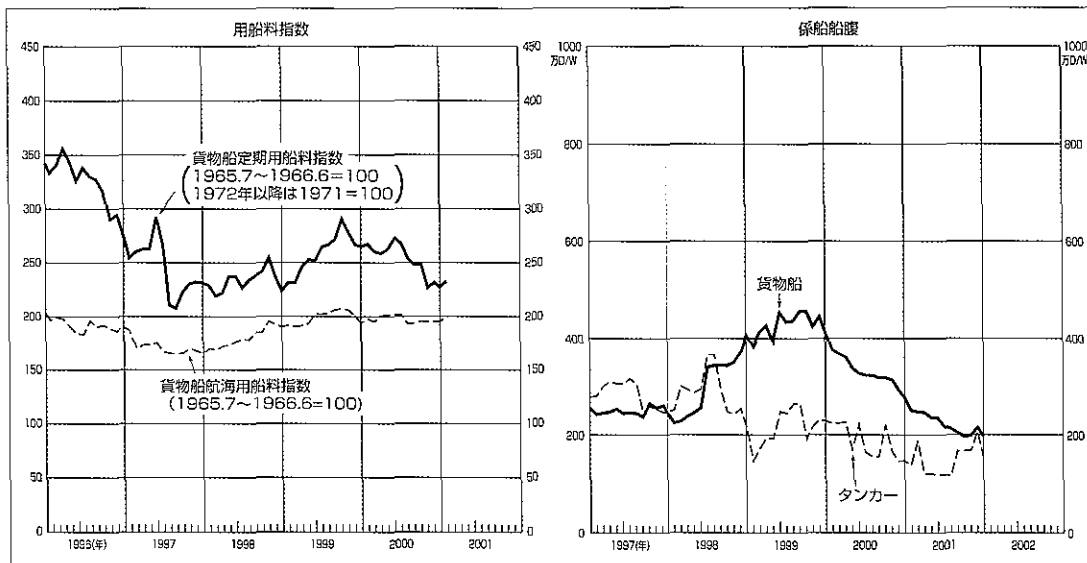
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	—	—
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	—	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも8万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数													
	2000					2001					2002			
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D
1	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3
2	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	—	—	—	—
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	—	—	—	—
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	—	—	—	—
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	—	—	—	—
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	—	—	—	—
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	—	—	—	—
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	—	—	—	—
10	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	—	—	—	—
11	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—
平均	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) 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 ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0
2	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0
3	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0		341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0		354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	
5	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0		342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	
6	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0		326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	
7	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0		338.0	266.0	226.0	264.0	267.0	
8	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0		330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0		327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	
10	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0		316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0		290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	
12	186.0	168.0	192.0	200.0	195.0		294.0	232.0	237.0	267.0	231.0	
平均	192.6	172.1	178.3	198.4	197.5		328.1	245.5	233.7	255.8	254.8	

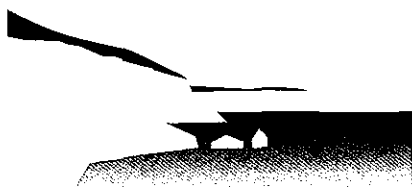
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	2000						2001						2002					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			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	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382						
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883						
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203						
5	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199						
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196						
7	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196						
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154						
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667						
10	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661						
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681						
12	271	2,429	2,914	40	779	1,471	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

編集後記



ニューヨークのワールドトレードセンターは高さ443メートルのツインタワーを核とした巨大なビジネス空間で、ウォール街を数ブロックに控えた世界の金融センターだった。地下のコンコースからは地下鉄網が市内そして郊外に縦横に伸び、毎日多くの人々が行き交う交通の要所でもあった。

オフィスビル群を経営する港湾局と縁浅からぬためか、駐在当時邦船の事務所はツインタワーや周辺に集まり、近所の日本食レストランは外国であることを忘れるような日本語の世界だった。ビルの谷間にはホットドックやシシカバブの屋台が並び、天気の良い日にはベンチに腰掛けて、強烈な匂いのソースにアゴが外れるほどのボリュームと格闘しながらのランチを楽しんだりもした。

社外の米人との昼食は時に往生した。家庭を大切にすれば夜は会食を好まぬ代わり昼から大酒を食らう。レストランで席を待つ間、カウンターでマティニーを2杯3杯。食事中はワインをボトルで空ける。おかげで半分も付き合えない私の、しらふではおれつの回らない英語も随分と滑らかになった。真っ赤な顔では事務所に戻れず、潮風に当たろうとバッテリーパークを歩くと、遠くから自由の女神が「頑張れ」と励ましてくれた。

初めてのクリスマス・イブ。昼までの半ドンを待ちかねて、朝から米人の同僚の子供たちが事務所の中を駆け回る。一人が私の席に来て、「ダディのオフィスはワールドトレードセンタ

ーだよ。知ってる？」と聞く。誰の子供か知らないが、「そうだね。」と答えて一緒に笑った。今そこにいることのおかしさより、自分の街からもはるかに仰ぎ見るツインタワーに勤める父親を誇りにしているのが嬉しかった。程なくほとんどの船会社がお隣のニュージャージー州に移転した際には、一抹の寂しさが残った。

卑劣なテロは多くの無垢の命を奪い、アメリカの誇りを打ち砕いた。信じられない驚きと信じたくない気持ちで、TVで報道される凄まじい光景に絶句した。

ビルが元の姿に戻ることは無い。しかしビルとの思い出は消えない。我々より大きな悲しみに包まれた人々が絶望を乗り越えて頑張る姿に、逆に励まされる。海と海の仕事で結ばれている仲間がいることを有り難く思う。

10数年も前のノスタルジックな思い出に、去年ほろ苦さが加わった。

第500号の編集後記にあたり、これまで「せんきょう」にお寄せ頂いたご支援に心より感謝申し上げますとともに、今後とも変わらぬご愛顧のほどをよろしくお願い申し上げます。第600号の発刊は、日本もそして世界も、平和で豊かな世の中で迎えることを祈念致します。

株式会社商船三井
営業調査室長代理兼 IR 室長代理
祁答院 包則

せんきょう 3月号 No.500(Vol.42 No.12)

発行 平成14年3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(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

製作 株式会社タイヨーグラフィック

定価 407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

