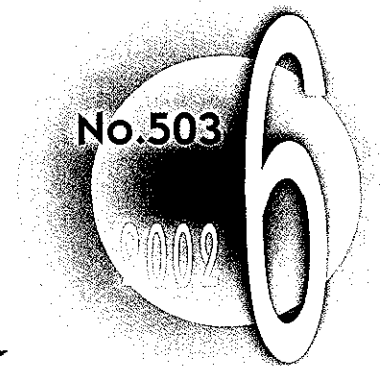


平成14年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.503 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

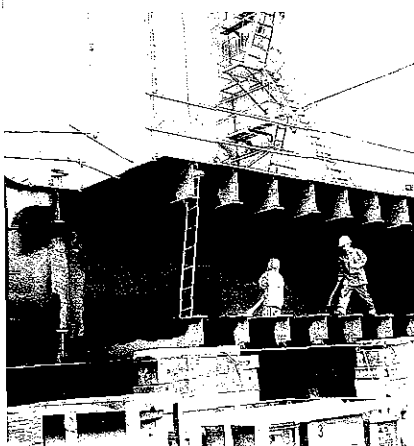
せんきょう

社団法人 日本船主協会



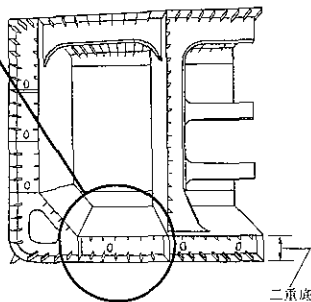
せんきょう

6
JUNE 2002



提供 新和海運(株)
ダブルハル(二重船殻の内部)

ダブルハル構造タンカー



<p>■巻頭言</p> <p>事故再発防止と免責 日本船主協会常任理事 飯野海運株式会社代表取締役社長 太田健夫</p>	1
<p>■アジア船主フォーラム</p> <p>パナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号事件への対応 —FOC 船上における日本人航海士殺害と刑事裁判管轄権の問題— 税制抜本改革への対応について —平成15年度税制改正要望— アジア船主の「声」一層の強化へ —第11回アジア船主フォーラム台北総会開催—</p>	2
<p>■海運三要素</p> <p>国際会議レポート</p> <p>1. 海事分野におけるテロ防止対策の方向性固まる —IMO 第75回海上安全委員会(MSC75)の模様— 2. 国際油濁補償制度における荷主/船主分担問題の議論が本格化する方向へ —国際油濁補償基金ワーキング・グループの模様—</p> <p>内外情報</p> <p>1. コンテナ取扱総料金の国際比較に関する調査結果の概要 —40フィートコンテナ一個あたり(東京100として)—</p>	16
<p>■神戸港</p> <p>内航レポート</p> <p>日本内航海運組合総連合会 「内航海運事業者の協業化への契機」を作製</p>	29
<p>■Kobe LOG</p> <p>潮風満帆</p> <p>ドタバタ処女航海 太平洋海運株式会社 船長 友田 勉</p>	30
<p>■メンバーのあゆみ</p> <p>日鐵物流(株)海運事業部営業部 田中義浩</p>	32
<p>海運日誌(5月) 37</p> <p>船協だより 38</p>	40
<p>海運統計 40</p> <p>編集後記 44</p>	44
<p>囲み記事</p> <p>・アロヨ・フィリピン大統領より当協会に対し感謝状が授与される</p> <p>・第17回「海の祭典」開催!</p>	34
	36

事故再発防止と免責

日本船主協会常任理事 飯野海運株式会社代表取締役社長 太田健夫



事故を起こした航空機の機長が、過日業務上過失致死傷害罪で起訴された。関連新聞記事によると、日本も批准している国際民間航空条約では「事故調査で知りえた事実を刑事訴追に利用してはならない」と定められているとのことである。航空機事故の場合多くの人命が損傷されかねないため、原因の解明、再発防止を個人の処罰に優先させる、というのが条約の趣旨であろう（なお海難事故についてはこのような措置はないようである）。このケースでは労組が「事故調査報告が刑事責任追及に利用された」として反発しているという。

事故原因解明のため調査の協力者を免責するについて、わが国でどのような議論がされてきたのか、浅学にして詳しくは知らない。近時脚光を浴びている「失敗学」等事故に関する一般啓蒙書にあたった限りでは「ヒヤリ、ハットを事故防止に活かすには免責が肝要」というにとどまり、刑法上の免責に触れたものは見当たらなかった。「ヒヤリ、ハット」は大きな人命・財貨の損傷を伴わないのが普通である。であれば社内限りの処理が可能で、社内の賞罰を免除し事故原因の解明を優先することができる。一方刑事訴訟の対象になりかねない事故については、憲法で黙秘権が保障されていることもあり、

私企業内での調査には限界がある。またそもそも経営者に刑法上の免責を与える権限などはないのだから免責を議論しても仕方がない、というのが上記啓蒙書の見解の背景かもしれない。しかし私企業の立場にたつと「起訴の懸念のある事故」は通り一遍の調査にとどめ、「ヒヤリハット」についてだけ徹底的な調査をやるといふのでは、事故再発防止に取り組む姿勢に一貫性を欠くことになりかねない。

また刑事免責をしまで解明した調査結果は当然公開され、再発防止策を社会全体で考えることが可能になる。最近起きた銀行のシステム障害について、再発防止策を社会の共有財産にせよ、という提言が一部でなされている。しかし営利事業の立場からは、事故というコストを払って得た「再発防止ノウハウ」は知的財産であり、無償で提供するのをおかしい、という考えも成り立つ。事故再発防止策を社会の共有財産にする仕組みはどうあるべきなのか。

一企業の枠を超えた事故防止をめぐる問題については、いつも途中で放り出し間に合わせの回答すら持合わせない。他力本願ではあるが、前述の「失敗学」が一層発展し、かかる問題に道標を立ててくれることを期待したい。



パナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号事件への対応

—FOC 船上における日本人航海士殺害と刑事裁判管轄権の問題—

4月7日、台湾沖を姫路に向け航行中のパナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号の船上において、当直中の日本人二等航海士がフィリピン人乗組員2名に殺害されるという事件が発生した。

この事件は、公海上のパナマ籍船で発生したことから、被害者が国籍を有する日本にも、また被疑者2名が国籍を有するフィリピンにも刑事裁判管轄権が無く、唯一船籍国のパナマだけが同管轄権を有することとなった。この結果、日本に到着し荷揚げを終えた本船は、被疑者2名を乗せたまま日本の領海内に停泊しているにも拘らず、日本の法律としては、逃亡犯罪人引渡法が適用されるため、旗国であるパナマ政府からの被疑者の引渡請求を踏まえた諸手続きを経なければ、日本の行政機関による被疑者の拘禁等の公権力は行使できない状態となった。

当協会は、本事件の発生以来、刑事裁判管轄権を有するパナマ政府当局に対して事件の早期解決を要望するとともに、法務大臣を始めとする各関係大臣には被疑者を一刻も早く上陸させる等の措置を講じるよう度重なる要望を行ってきた。この結果、事件発生から1ヶ月以上も経過した5月14日に至り、パナマ政府より日本の司法当局に対して被疑者2名の仮拘禁請求がな

され、翌15日に本船からの連行（下船）、拘禁が実現した。

この間、民間人である本船乗組員が刑事犯罪の被疑者を拘束するという異常な事態が続くこととなったが、事件が長期化するにつれて、船長を始めとする本船乗組員の心身両面の健康が気遣われるとともに、長期間にわたって船内に拘束されている被疑者2名の精神状態および人権にも重大な関心を払わざるを得ない状況にまで追い込まれた。

今回の事件発生により、複数の国家間にまたがる刑事裁判管轄権の問題など民間の対応能力を超えた様々な問題が顕在化することとなった。また、類似の事件は将来的にも発生し得ることから、当協会としては、今回の事件を教訓として、今後、不幸にも同様の事件が発生した場合には、速やかに厳正かつ的確な措置が講じられるよう必要な法制の整備、関係国との連携強化等について、法務省を始めとする関係政府当局に強く要請していくこととした。

具体的な対応としては、5月22日の常任理事会において、外国籍船における各国法制の適用関係など様々な問題を検討するために、総務委員会の下にタスク・フォースを設置することを

決定し、業界としてのマニュアル整備や関係政府当局に対する要請事項を取りまとめる予定としている。

なお、今回の事件に関する関係各大臣等への

要請に係るプレスリリースについては、当協会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp>) 「プレスリリース」をご参照下さい。

税制抜本改革への対応について

—平成15年度税制改正要望—

わが国経済の持続的成長および産業競争力回復のための構造改革の一環として、税制の抜本改革についての議論が経済財政諮問会議、政府税制調査会において進められている。

この機会に当協会は、期限切れ税制の延長を求めることに力点を置いた従来の税制改正要望の方式を一步進め、わが国海運の競争力確保のため海運税制の諸外国とのイコール・フッティング実現に向け、海運税制の根本的な改善を要望することとした。

かかる方針を基に、5月15日の政策委員会にて平成15年度税制改正につき審議を行い、具体的な要望事項について以下の内容にて決定、5月22日の定例理事会にて承認された。また、要望内容、およびその表現ぶりについては、今後の内部検討、経済財政諮問会議、政府税調、および党税調などの動きを見つつ、臨機応変に対応すること、また、海運税制への理解を世間に求めていくため、引き続きPR活動にも力を入れていくこととした。

【資料】

平成15年度税制改正要望事項

海運関係事項

1. Tonnage Tax (トン数標準税制) の導入

税制の国際的イコールフッティングの観点から、欧州先進海運国で導入が進んでいる Tonnage Tax (トン数標準税制) の導入を求める。

※但し、導入を要請するタイミングは世論の理解等を勘案のうえ判断する。

2. 船舶等の特別償却制度・圧縮記帳制度の実質的恒久化

わが国の船舶特別償却制度は、租税特別措置法により、日本における船隊整備を目的としているが、諸外国の恒久的な海運税制に大きく遅れた制度であるとともに、制度上極めて不安定な状態に置かれている。圧縮記帳制度とともに、現状の特別償却制度の実質的恒久化を求める。

3. 償却制度の改善

(1) 船舶につき、税法上100%償却を可能にすること

多くの先進海運国では償却資産を備忘価額まで、ほぼ100%減価償却することが可能であるが、わが国の法人税法では取得価額の95%までしか減価償却することができない。税制の国際的イコールフッティングの観点から、備忘価額までの減価償却を可能とする税制改正を求める。

(2) 船舶の耐用年数の短縮 (税法上の償却と会計上の償却を分離させることを条件とする)

わが国の減価償却制度は償却資産の税法上の耐用年数が長いことから、諸外国に比べて償却資

産を早期に費用化することができず、また、わが国税法の確定決算主義により税法上の減価償却が会計上のそれに制約されている。

わが国海運の国際競争力を維持する観点から、税法上の償却と会計上の償却を分離させたい。税法における船舶の耐用年数の短縮を求める。

4. 固定資産税の廃止等

(1) 外航船舶および外航コンテナに係る固定資産税の廃止

外航船舶の固定資産税は、主要海運国では課税されていないケースが大半であり、わが国海運の国際競争力の維持・強化の観点から固定資産税を廃止すること。

また、国内に滞留することの殆どない外航コンテナに関しても船舶同様、応益負担の観点から固定資産税の賦課は不合理であり、あわせて廃止を求める。

(2) 内航船舶に係る固定資産税の減額

現在の船舶固定資産税は、業況の低迷する内航海運業界にとって経営上過大な負担となっている。内航海運業界の構造改革促進の一助として、同税の負担軽減を求める。

(3) 脱特定物質対応型設備に対する課税の特例の延長

脱特定物質（脱フロン）対応型設備に対する固定資産税の課税の特例は、平成14年度末に適用期限を迎えるが、地球環境保護の観点から、本制度の延長を求める。

5. とん税、特別とん税の廃止（固定資産税との関連）

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課であり、港湾の国際競争力回復の観点から本税の廃止を求める。

国際課税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

(1) 欠損金のある子会社を合算対象とすること

現在のタックスヘイブン対策税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた税制となっている。法人税法第11条に規定されている実質課税の原則から、実質上親会社と一体である特定外国子会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。

(2) 欠損金繰越期限を撤廃すること

現在の制度では過去5年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃または延長が必要である。

(3) 軽課税国の判定基準を引き下げること

現在の軽課税国判定基準は実行税率25%であり、欧米諸国、シンガポールを始めとする世界的な法人税率低下の中で、当該基準は実態と乖離しているおり、引き下げが必要である。

(4) 課税済留保金額の損金算入制限※を廃止すること

現在の税制では配当支払の5事業年度前までの留保金額しか損金算入が認められず、また、損金算入自体も孫会社の配当支払までしか認められていない。二重課税の排除の観点から、損金算

入制限を撤廃すること。

※課税済留保金額の損金算入制限：タックスヘイブン対策税制により合算課税された、特定外国子会社の留保金額（＝課税済留保金額）をもとに、当該特定外国子会社が配当を支払う場合、配当額を上限として課税済留保金額を損金算入できる。ただし、現在の税制では配当支払の5事業年度前までの課税済み留保金額しか損金算入が認められていない。（＝損金算入制限）

(5) 控除未済課税済配当の控除期間制限※を撤廃すること

控除未済課税済配当の控除は、孫会社から子会社への配当支払から2年以内に行わなければならないが、子会社が欠損等により2年間配当できなかった場合、控除ができなくなってしまう。二重課税の排除の観点から、控除期間制限を撤廃すること。

※控除未済課税済配当の控除期間制限：特定外国子会社（孫会社に限る）が課税済留保金額を原資として他の特定外国子会社（子会社）へ配当支払を行う場合、孫会社、子会社双方にて課税され、結果として二重課税が生じる。これを防止するため、子会社の配当支払額を限度として孫会社の課税対象留保金額より控除できる。ただし、当該控除を行うためには、子会社から内国法人への配当を、孫会社から子会社への配当の2年以内に行わなければならない。（＝控除期間制限）

(6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと

現在の制度では、たとえ実態のある会社でも、業種が「船舶の貸付」であれば、軽課税国に存在するだけ特定外国子会社と見なされてしまうので、当該制限の撤廃が必要である。

2. 外国税額控除の見直し

(1) 控除限度超過額の損金算入制度の創設

- ① 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
- ② 控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額※を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的二重課税の排除の観点から、上記の損金算入制度が必要である。

※控除限度額＝法人税額×（国外所得÷全世界所得）。ただし、国外所得は全世界所得の9割、もしくは（全世界所得×国外使用人割合）のうち、金額の大きい方を上限とする。

(2) 控除限度超過額および控除余裕額※の繰越期間制限を廃止すること

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にないことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

※控除余裕額＝控除限度額－控除額。すなわち、控除限度額のうち使わなかった部分。

(3) 間接外国税額控除制度の拡大

- ① 間接外国税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること

間接外国税額控除※の持株所有要件は、現行の制度では25%以上となっているが、多くの先進国では10%以上となっている。国際的・二重課税の排除の観点から、他の先進国に比べて厳しすぎる現行制度を緩和することが必要である。

※間接外国税額控除：内国法人が外国子会社から配当の支払を受けた場合、外国子会社が当該子会社名義で現地で納付した法人税（間接納付分）を内国法人が納付したものと見なし、内国法人の支払税額を控除すること。

② 間接外国税額控除の対象範囲制限を撤廃すること

現行の間接外国税額控除は孫会社までしか認められていない。国際的・二重課税の排除の観点から、間接外国税額控除の対象範囲制限を撤廃し、曾孫会社以降についても控除を認めることが必要である。

一般税制

1. 連結納税制度の改善

- (1) 付加税の撤廃
- (2) グループ内の寄付金・債権償却の容認
- (3) 小規模子会社の交際費損金算入
- (4) 制度離脱要件の緩和

2. 欠損金の繰越期間制限の撤廃

日本の税法では、過去5年間の損失に限り、当期の所得計算上損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃または延長が必要である。先進国の例では、米国では15年間の繰越、英国に至っては永久に繰越が認められている。

3. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租特法により平成4年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

4. 受取配当金の益金不算入制度

(1) 特定利子規定※の復活

平成14年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、受容できない。

※特定利子規定：受取配当金の益金不算入額を計算する際、控除する負債利子額から社債利子、長期借入金利子等（＝特定利子）を除外する制度。

(2) 特定株式以外の株式に係る受取配当の益金不算入割合の引き上げ

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合（50%）を引き上げる（もしくは全額益金不算入とする）ことが必要である。

当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて変更（従来は

益金不算入割合が80%)されたが、(1)と同様、論拠のない増税策であり、受容できるものではない。

5. 退職給与引当金制度の復活

退職給与引当金は、連結納税制度導入による税収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、当該制度は固定費の平準化に欠かすことのできないものであり、復活させることが必要である。

6. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更

日本船主責任相互保険組合 (JPIA) は、法人税法上「協同組合等」に分類されているが、同分類の中には JPIA と性格を同じくするものはない。JPIA は“漁船保険組合”や“漁船保険中央会”と同様に「公益法人等」として分類されるのが妥当である。

なお、「協同組合等」の税率は22%、「公益法人等」の税率は0%となっている。

7. 事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

アジア船主の「声」一層の強化へ —第11回アジア船主フォーラム台北総会開催—

第11回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2002年5月28日に台湾船主協会の主催により台湾・台北で開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)) から約100名の代表が出席し、当協会からは崎長保英会長をはじめ12名の代表が参加した。(資料1参照)

ASF は、1992年に第1回会合を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催している。

ASF は、年次総会の他に5つの委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務) が原則として毎年の年次総会の間に夫々の中間会合を開催している。



▲第11回アジア船主フォーラム参加メンバー

今回の会合では、まず各委員会が個別早朝会合を開催し、その後の本会合で各委員会から主な活動報告が行われた。

本会合では、メンバー船主間での共通認識を確認し、率直かつ前向きな意見交換が行われた後、共同声明（資料2参照）が採択された。

共同声明では、2001年9月に米国で発生した連続テロ事件後の国際社会の対応を支持する一方、これによる効率的かつ自由な海運・貿易活動への支障に対する懸念が表明された。この他、フィリピンの海運労使によるITF*1等のベン

チマーク引き上げ凍結運動に対してASFとしての全面的な理解が示されたほか、IACS*2などで検討されているバルクキャリアの安全対策については、船主を含む全ての関係者の理解を得た上で実施されるべきことが確認されるなど、各委員会の重要事項が盛り込まれた。

次回第12回会合は、2003年5月26日～28日に香港で開催されることとなった。

- *1 : ITF (International Transport Workers' Federation) : 国際運輸労働者連盟
- *2 : IACS (International Association of Classification Societies) : 国際船級協会連合

【資料1】 第11回アジア船主フォーラム (ASF) 台北総会 日本側出席者

氏名 Name	船協役職名 JSA Title	会社 役職名 Company Title
崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA	会長 President	川崎汽船 社長 President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
草刈 隆郎 Takao KUSAKARI	副会長 Vice President	日本郵船 社長 President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd.
鈴木 邦雄 Kunio SUZUKI	副会長 Vice President	商船三井 社長 President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.
松永 宏之 Hiroyuki MATSUNAGA	副会長 Vice President	東京タンカー 社長 President, Tokyo Tanker Co., Ltd.
鷲見 嘉一 Yoshikazu SUMI	副会長 Vice President	新和海運 社長 President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd.
徳川 恒孝 Tsunenari TOKUGAWA		日本郵船 副社長 Vice President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd.
石田 忠正 Tadamasa ISHIDA		日本郵船 常務 Managing Director, Nippon Yusen Kaisha, Ltd.
福島 義章 Yoshiaki FUKUSHIMA	理事長 Director General	JSA
大滝 光一 Koichi OTAKI	会長秘書 Secretary to the President	川崎汽船 経営企画グループ政策担当部長 General Manager for Policy Issue, Corporate Planning Group, Kawasaki Kisen Kaisha, LTD
足立 和也 Kazuya Adachi	船員対策室 副部長 Deputy General Manager Seafarers Chamber	JSA
園田 裕一 Yuichi SONODA	国際企画室長 General Manager International Policy Chamber	JSA
山上 寛之 Hiroyuki YAMAGAMI	国際企画室 International Policy Chamber	JSA

【資料2】

2002年5月28日

第11回アジア船主フォーラム

共同声明

第11回アジア船主フォーラム (ASF) は、2002年5月28日、台湾・台北において成功裏に開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン（アセアン船主協会連合会：インドネ

シア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成)各船主協会の代表100名が出席した。ASF 総会は、地理的に北から南に議長職を回り持ちしながら毎年開催されている。

ASFは1992年の発足以来、メンバー船協間の相互理解と友好関係を増進する上で大きな役割を果たしてきた。アジア船主は、総会と5-S委員会において重要問題について意見交換し、対応を調整している。世界の貨物船船腹量の40%以上をアジア船主が所有・運航しており、ASFは、アジアと国際海運の新たな未来を形成する上でより一層の影響力を行使するとともに、世界海運を先導し、国際海運問題においてアジア船主の声を代表するフォーラムとしての役割をさらに強化していくこととしている。

第11回 ASFは、アジア船主の利益に影響する様々な問題を検討した。それらの問題は、5-S委員会、すなわち、 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会、シップ・リサイクリング委員会、船員委員会、航行安全・環境委員会、保険法務委員会を通じ提起された。

ASFの共通認識は、以下の通り確認された。

1. SHIPPING・エコノミックス・レビュー

ASFは、SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)の第9回(2001年11月13日、於香港)および第10回(2002年2月26日、於シンガポール)中間会合が、夫々開催されたことに留意した。

ASFは、SERCの活動報告と、香港とシンガポールの各中間会合で採択された了解事項を承認した。

出席者は、世界の経済とコンテナ荷動き/消費率に回復の兆しが見えてはいるものの、世界コンテナ海運業界が依然として深刻な船腹過剰問題に直面していることを認識した。会合は、いくつかのコンテナ航路で自主的な船腹削減計画が実施されていることに留意しつつも、各船社が個別に行うものと、適法な船社間協定内で他船社と協力して行うものの、双方による一層の船舶合理化努力が引き続き必要とされていることを再確認した。この点に関連し、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の協議の場の役割を確認するとともに、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。

また会合は、世界貿易とグローバル経済の持続的発展を支える上で必要不可欠なインフラとして、コンテナ海運産業の重要性を再確認した。アジアのコンテナ海運会社のすべてのCEOは、長期的な経営戦略に基づく責任ある行動をとるために最大限の自覚を持つべきであること、また、もし近視眼的な経営判断に依存した場合には、業界の損失としかかなり得ないということに合意した。出席者は、2001年2月のSERCバリ会合で採択された3-Cキーワードを想起した。

- 長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う自信—Confidence
- 充実したサービスを提供するためのアジア海運産業内の協力—Cooperation
- 協定における相互信頼と理解を通じた対話—Communication

ASFは、高品質かつ安全な海運サービスの提供を確保するために海運産業の健全な財政状態を回復する方策を続けていく、とのアジア船主の決意を表明していく必要があることに合意した。会合は、同様の方策を採るよう要請する強いメッセージを他地域の海運業界に伝えていくことに合意した。ま

たASFメンバーは、現在の困難な状況に有効に対応するため、全世界の荷主団体の最良の理解を創出していくことに全力を挙げることを合意した。

ASFは、WTO海運自由化交渉の再開を特に歓迎し、2001年11月の中国と台湾のWTO加盟を歓迎した。

ASFは、自由・公平な貿易原則と、すべてのWTOメンバーの参加による国際貿易航路の世界的な自由化を引き続き支持するものである。

2. シップ・リサイクリング

ASFは、シップ・リサイクリング委員会の第5回中間会合が、2002年3月25日、台北において開催されたことに留意した。ASFは次の事項についてASFの立場を再確認した。

ASFは、IMO第47回海洋環境保護委員会において、船舶リサイクル問題改善に向けたIMO総会決議案およびIMOガイドラインを策定することが合意されたことに留意した。

ASFは、海運業界が船舶リサイクルの過程において重要な役割を果たす関係業界のひとつであるということに留意するとともに、安全かつ環境に配慮した方法で船舶の退役を増進することに関して、法的枠組、船舶の設計および建造から解撤の局面までの政府・非政府機関を含むすべての関係者が、各自の権限の範囲内で、船舶リサイクルに関連する問題に取り組むことを奨励する。

ASFは、ICSが調整役となっている船舶リサイクルに関するインダストリー・ワーキング・パーティーが、「船舶リサイクルに関する業界行動指針」を策定し発表したことを評価する。同指針は、船舶リサイクルに関し、船社の参考となるような良好な実務慣習を構成する一連の奨励策の要点を取り纏めたものであり、リサイクルの更なる発展を促すものである。

ASFは、リサイクルの対象となる隻数が大幅に増加するとの見込みから、円滑なリサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクル問題の改善には、各関係者の技術的・経済的な対応力を考慮した上で、合理的かつ実効性のある方策が必要であることを認識した。

同時にASFは、世界の主要造船国および主要解撤国がアジアにあること、また、世界船腹量の多くの割合はアジア地域から運航されていることを認識し、船舶リサイクル問題を改善するため、実行可能な方策の確立について検討を進めていく。またASFは、各国の適応力に従い、多国間会議や国際会議の場でアジアの一貫した意見を表明し反映させるため、アジアの政府・非政府機関の関係者と一層協調することに努める。

3. 船員

ASFは、船員委員会第7回中間会合が、2001年10月23日、釜山において開催されたこと、および同会合後に表明された共同声明に留意した。船員委員会委員長は、同中間会合以降の進捗状況について報告し、出席者は審議の後、以下の事項についてのASFの方針を再確認した。

出席者は、ILO統合条約検討の進捗状況に留意し、とくにISF及びILO High Level Tripartite Working Group (HLT WG) のメンバーの多大な作業に対して感謝の意を表した。ASFは、この新しい条約の検討において適切かつ代表的なアジアの意見が考慮されるように、ASFメンバー船協に対して

統合作業に参加するよう奨励した。

IMO の加盟国である ASF メンバー国のすべてが、IMO STCW95条約に基づくホワイトリストに含まれていることに喜びをもって留意した。ASF は、締約国が船員訓練等に関する標準制度の質を維持すべきことを継続的に要求されるものと考え、そしてこの点について、ASF メンバー船協に各国政府に協力するよう求めた。出席者は、アジアの大部分の国の政府が、外国の免状の基準を確認・承認するための手続きを含め、STCW95条約で要求された革新的な変更の導入に向けて、真の作業を進めていることに喜びをもって留意した。

ASF は、いくつかの旗国政府による STCW95条約の I/10規則に基づく裏書の発給が遅いため、同条約に基づく証明書や必要な裏書の船員の取得が妨げられていることに極めて強い懸念を示した。IMO はサーキュラー（STCW.7/Circ.12）において、ポートステートコントロール当局に対し、こうした手続きが遅れている状況を勘案し、2002年7月31日までは船社に対しては警告文のみにとどめるよう求めているとはいえ、いくつかの政府にあっては、STCW95条約の I/10.5規則で認められている3ヶ月の裏書の発給猶予期間を超えている状況である。また、STCW95条約の I/10.1.2規則に規定された相互承認に関する事項についての合意をしていない、いくつかの国々もある。

ASF は、すべての関係国においてこの定められた合意をできるだけ早期に実施するように奨励するとともに、船主の管理外のこうした理由によって船舶が遅滞しないように、旗国政府の裏書の発給を奨励した。

ASF は、アジア地域における不正証書の可能性について全世界的な注意が払われていることに留意した。一方、かつて用いられた統計は不正確であり、そして不正証書の多くは、少数の STCW 95条約に基づかない免状であったとの認識の下、出席者は STCW 95条約の完全実施は、存在するであろう不正証書問題の撲滅に役立つと考えた。ASF は、国内の証書に電子的に照合できるデータベースの促進を歓迎し、既にアジアのいくつかの政府のウェブサイトにおいて証書の照合が可能になっていることに喜びを持って留意した。ASF はそのようなデータベースを作成していない各国政府に対し、適当なシステムを早期に取り入れ、設立することを奨励した。

出席者は、パナマにおける船員の訴訟問題の改善状況に留意し、ASF 議長がパナマ・フィリピン両国大統領宛に船員の訴訟に関する二国間協定を締結するよう求める書状を送付する、という ASF の船員委員会と保険法務委員会が共同で検討した恒久的な解決策を承認した。

ASF は、タンバ号や同様な事件が、海上難民の救助に対する倫理的・法的な義務に関する重大な問題を引き起こしたことを認識した。ASF は海上難民の取り扱いに関する IMO の新しい決議 (A924)、即ち、船舶、旗国あるいは沿岸国に適用される法規の欠落や不一致を洗い出すことを目的として、現行の条約の見直しを求めることを歓迎した。出席者は、密航者やこれに関連した事件が増加していることに同様な懸念を表明した。

出席者は、中国交通部の招請により IMO の専門家が2001年9月に、中国の6つの海事教育訓練機関 (METs) における現在の海事英語訓練の基準を調査するため、これらの機関を訪問したことに留意した。同調査団による評価結果の多くが、香港船協の METs に関する調査研究と合致するものであった。ASF は、アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会 (AMETIAP) および国連・アジア太

平洋経済社会委員会 (UN ESCAP) のような他の組織と可能な限り連携をとりつつ、香港船協の METs に関する概念をどのようにしてアジア地域に広めるかについて、船員委員会に対して検討するように求めた。

ASF は、アジア船員の雇用促進と生活・労働条件の検討を目的として新たなアジア雇用者グループが設立されることについて報告を受けた。出席者は、賃金交渉については、その新しいグループが直接携わらず、個々の会社ないし、その代表者と各船員組合に委ねられることに留意した。

フィリピン船主協会の報告に引き続き、ASF は、フィリピンの船員組合と船主によって共同で行われている、ITF TCC 及びその他の組合のベンチマークの引き上げに対する凍結運動に全面的な理解を示した。

4. 航行安全および環境

ASF は、航行安全および環境委員会の中間会合が2001年11月2日、マレーシア・クアラルンプールにおいて開催されたことに留意し、審議の結果以下の航行安全および環境に関わる問題への決意を確認した。

• 海賊および武装強盗

会合は、本問題についてより多くの関心を引き起こすための様々な動きに励まされつつも、海賊事犯が、依然アジアの海域において多発していることを懸念した。2001年に発生した事犯総数の約2/3が、極東から、南シナ海、インド亜大陸にかけてのアジアの海域において発生している。ハイジャック件数が2倍に増加したことは、ハイジャックされた船舶がテロリストに利用され得る危険性を示唆している。

ASF は、すべてのアジア各国政府に対し、海賊および武装強盗の脅威を撲滅するための海賊対策の強化を再度求めるとともに、本問題に共同して取り組むため、二国間もしくは多国間協力を早急に押し進めるよう要請する。

• 海上保安

9月11日の悲劇を受け、海上保安問題がIMOの緊急案件となった。2002年5月15-24日に開催されたIMO海上安全委員会(MSC 75)では、同年12月4-13日にロンドンで開催される海上保安に関する外交会議に向けて多くのIMO加盟国からの提案が審議された。

ASF は、テロ行為に対する世界的な対策を構築しようとする米国等の取組みを全面的に支持する一方、その対策の一部が、効率的かつ自由な海運および世界貿易に重大な影響を与える可能性を懸念する。

ASF は、政府と産業界とが協力し、信頼度の高い迅速な情報の共有化と共同で事態にあたることで、有効な海上保安プログラムを計画し実施する上で、非常に重要であるとの見解を強く支持する。この点に関し、すべての荷送人、荷受人、運送者、港湾管理者、世界各国の政府機関が重要な役割を担うことになる。ASF は、保安問題について実行性の高い統一的な対策が確保されるよう、すべての主管庁がIMOで協力することを求める。海運に係るすべての保安対策は、その内容と各国間における統一性が透明で、かつ差別なく適用されなければならない。

H I P P I N G F L A S H

ASFは、海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する1988年のローマ条約およびその議定書をすべてのアジア各国が、改正条項も含め早期に批准することを求める。これは、船舶および固定海洋プラットフォームに対する不法行為に政府が適切に対応する上において重要かつ不可欠なものである。

• バルクキャリアの安全対策

ASFは、相次ぐバルクキャリアの沈没事故を重大な懸念を持って留意し、堪航性を維持するために、船主による追加の安全対策や保守整備作業が必要であることを合意した。

またASFは、バルクキャリアの沈没事故の再発を防止するための効果的な解決策と改善策を見出すため、海運業界は船級協会と密接に作業および協力をすべきであるということについて意見が一致した。

ASFは、国際船級協会連合（IACS）による8項目の安全強化策に留意した。しかしながら、IACSの強化策はハッチカバーの損傷に重点を置き過ぎており、ASFは、サイドフレーム（船側肋骨）の損傷もしくは衰耗が、一般的に老齢ケーブサイズ・バルクキャリアの海難の主要原因であるという見解を有するところである。

本件に関し、ASFは、バルクキャリアの沈没事故の再発を防止するため、IACSによって提案された8項目の対策を含め、効果的な安全対策と保守整備作業の技術的評価が、すべての関係者の協力により実施されるべきであることを確認した。

バルクキャリアの沈没事故が主に老齢船で発生している事実を踏まえ、ASFは、船体に対する適切かつ綿密な評価を実施できるよう、現在実施されている検査強化プログラム（ESP）が見直されなければならないという見解を支持した。

• 水先業務

ASFメンバーは、世界のいくつかの港における水先業務の水準を問題視している。水先人の過失を起因として多くの事故が発生している。一般的な観測として、いくつかの国における水先人の訓練および教育の水準には疑問があり、更なる改善が必要である。また、水先人、タグボートの船長および本船船長との間で誤解を生じないように、英語など、共通言語を定めてこれを使用すべきである。

そのため、ASFは、海事当局がより一層の責任を持ち、水先人が適切に訓練され操船する能力を持つことを確保するため、積極的に活動するべきであることを強調した。その訓練は、最近改訂されたガイドライン（IMO決議A.485（XII）附属書I、附属書II：Deepsea Pilots 以外の水先人の訓練および資格証明）に基づいたものとすべきである。

さらにASFは、国際海運会議所（ICS）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）、国際港湾協会（IAPH）および国際水先人協会（IMPA）による最適性規準の策定を支持する。

• Marine Electronic Highway

ASFは、日本海からマラッカ・シンガポール海峡を経てインド洋に至る海域を対象とした、Marine Electronic Highway（MEH）構想がIMO主導で検討されていることに留意した。MEHは、全地球的測位システム（GPS）、船舶航行システム（VTS）、船舶自動識別装置（AIS）など適切な洋上設備を含め、船舶の電子海図表示装置（ECDIS）上の電子航海海図（ENC）とリンクされる海上情報技

術の地域ネットワークを構想している。

MEHの第1段階として、マラッカ・シンガポール海峡において、2003年から4年間の試験運用が開始される。

MEHの基本的な目的は、海上交通の安全と海洋汚染の防止に資することであるが、ASFは、いかなる経済的負担も海運業界に負わされるべきでないとの認識で一致した。ASFは、当該システムを利用する船舶への費用転嫁の可能性があることから、その進展を緊密に監視することの重要性を考慮した。

• 大気汚染問題—MARPOL 条約附属書VI

船舶からの大気汚染防止のための規則が、MARPOL条約新附属書VIの中の議定書として1997年にIMOにおいて採択された。同議定書はIMO加盟国15カ国および世界商船船腹量の50%の批准をもって発効するが、2002年末までに発効条件を満たさない場合は、その事情を調査することが求められている。当該議定書が発効しなかった場合、いくつかの国や地域によって異なった条件や要件が課せられ、船主にとって相当不利な事態となる惧れがある。

ASFは、同議定書の早期発効を支持するとともに、IMO加盟国政府が遅滞なく同議定書を批准するよう要請した。

5. 保険法務

ASFは、保険法務委員会の第7回中間会合が2002年3月19日、香港において開催されたこと、および会合後に表明された共同声明に留意した。同委員会の委員長が、中間会合以降の進展状況について報告し、出席者は審議の後、以下の事項についてのASFの立場を確認した。

• 船舶戦争保険

ASFは、昨年9月11日の痛ましい事件が巨額の保険損失を生じさせたことを認識するものの、その後、戦争保険の引受人が、明らかに追加資金の増加を企図して保険の基本料率を上げるために保険解約条項を行使したことは、前例も無く、不当なものであると考える。テロリストの攻撃はあったものの、料率の引上げを正当化するような潜在的なリスクに変化は無かったし、いかなる場合も、料金改定は契約の途中で行われるのではなく、更改の際に協議することが通常の実務であった。

ASFは、種々の海運業界団体と戦争保険引受人の代表との間で会合が持たれたことを歓迎するとともに、保険業界に対して、海運業界とのハイレベルの協議を続け、唐突な行動を取る前に海運業界の懸念を考慮するよう要請した。またASFは、戦争危険に対し、より安定的かつ弾力的な保険カバーを手当とする、他の方策について研究するよう保険法務委員会に要請した。

• パナマにおける船員の死亡・傷害に関する求償問題

ASFでは、パナマにおける船員の死亡・傷害に関する求償問題の取扱いで、継続的で好ましい進展に関する最新状況について報告がなされた。しかしながら、出席者は、本件について進展はみられたものの、パナマ・フィリピン政府間の二国間協定が永続的な解決を促し、将来、この種の問題を回避するであろうと考える。

このためASFは、二国間協定案に署名するよう促す、適切な書状を両国の大統領宛にASF議長名

で送付するという、船員委員会および保険法務委員会共同の要請に応えることを合意した。

- 油濁補償責任

委員長は、油濁損害の被害者に対する補償の増額を意図した1992年国際油濁補償基金（IOPCF）の改定議定書案起草の最新の進捗状況について出席者に説明した。船主責任問題については、IOPCF作業部会で将来の見直しに対してオープンであるべきとの合意がなされているが、ASFは、CLC/FCの限度額引上げや新しい追加基金の導入による実績が蓄積され、データが見識ある議論を可能とするまで待つべきであるとIOPCF作業部会に要請した。

- 1974年のアテネ条約改定議定書

出席者は、1974年アテネ条約改定議定書起草において未解決のままとなっている問題の一つに、船客毎の限度額の問題が含まれていることに留意した。また、議定書案を採択するための外交会議が、IMO法律委員会の本年10月の会期と同時期に開催されることにも留意した。

ASFは、船客に対する正当な賠償に関する要望に応じるよう、公正な解決策を見出さなければならないことは認識するものの、提案されている責任限度額では、大型旅客船に乗船している旅客数にこれが適用された場合、現在のP&I保険では対応しきれない状況となり得るという懸念を再度表明した。ASFは、P&Iクラブの理事会および委員会のメンバーである船主に対し、このような求償が個々のP&Iクラブの旅客船を運航していない船社やプール協定を通じて、国際P&Iグループ全体に潜在的に影響することについて真剣に検討するよう促した。またASFは、船客の求償に関して、より適切な責任保険の代替手段について検討するよう客船業界の船主に要請した。

- 海難残骸物除去に関する条約案

ASFは、IMO法律委員会が2004-2005年に条約を採択するための外交会議を開催することを目指して、海難残骸物除去に関する新条約に関する検討を開始したことに留意した。

保険法務委員会委員長が条約案の条文を紹介し、同条約案はまだ検討の初期段階ではあるものの、ASFは、貨物が原因で当該残骸物が危険状態に陥っていると判断された場合には、荷主が賠償する義務を負うことを条約案に取り入れることを歓迎した。委員会は、同条約案の検討をモニターするとともに、適切にコメントをするよう要請された。

- アジア・マリン・コンソーシアム

ASFは、アジア・マリン・コンソーシアムの担当者からシンジケートの実績に関する現状報告を受けた。ASFは、シンジケートのリーダーシップを取る保険会社の変更に留意するとともに、これがASFの本事業に対して、より強力な資金面での安全性と専門的技術を提供したものと認識した。

ASFは、堅調なレート局面において競争性を維持するための強力な位置にコンソーシアムを置き、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引受け手法に留意した。

6. 第12回 ASF

開催地を地理的に北から南へ回り持ちするとの慣例に従い、第12回ASFは、2003年5月27日に香港で開催される。



国際会議レポート

1 1 海事分野におけるテロ防止対策の方向性固まる —IMO 第75回海上安全委員会(MSC75)の様相—

国際海事機関(IMO)は、2002年5月15日から24日まで、ロンドンで第75回海上安全委員会(MSC75)を開催し、海事分野におけるテロ防止対策や、ばら積み船の安全対策等について検討を行った。

同会合に向けて、当協会は政府に対し、問題点を指摘するとともに業界の意見を反映するよう働きかけを行った。

1. 海事分野におけるテロ防止対策

2001年9月の米国同時多発テロ事件を受け、IMOは2001年11月に開催された第22回総会でテロ防止対策を含む海事分野における保安対策の強化を図る方針を固めるとともに、2002年2月の中間作業部会、5月の海上安全委員会の検討を経て、12月には外交会議(Maritime Security Conference)を開催し、海上人命安全条約(SO-

LAS条約)を改正することを決定した。

今次会合では、2月に行われた中間作業部会の結果(本誌2002年3月号P.17参照)を踏まえ、SOLAS条約の改正案等が検討された。

(1) 船舶における保安対策等の強化

① 自動船舶識別装置(AIS)の早期導入

船名、位置、針路等の船舶の動静情報を自動発信するAISは、海上保安対策に有効とされ、既にSOLAS条約で新造船に関しては本年7月1日以降の建造船に搭載されることとされ、現存船については船種と船型により順次導入されることとされているがこれを前倒しし、導入時期を以下4案から最終決定することとなった。

イ) 2004年7月1日以降最初の安全設備検査時期または2004年12月31日までの

いずれか早い時期まで（5万GT未満の船舶に影響）

ロ）2004年7月1日まで（同上）

ハ）a. 1万GT以上5万GT未満については2004年7月1日以降最初の安全設備検査時期まで。但し、2005年7月1日以降であってはならない。

b. 1万GT未満の船舶については、2004年12月31日以降最初の安全設備検査時期まで

ニ）2006年7月1日まで（3千GT未満の船舶に影響）

しかしながら、AISの早期導入については、機器の供給および多数の船舶に対する搭載工事が物理的に間に合うかどうか、およびAIS信号を受信する陸上基地局の船舶情報の利用体制が整い、有効な機能を発揮できるかどうかを配慮した上で、導入時期が決定される必要があり、今後の検討に委ねられている。

また、現行のAISは超短波帯（VHF）を使用しているため有効範囲が30海里（約56km）程度であることから、これを拡大する必要が指摘されている。これについては、多くの船舶に既に搭載されている海事衛星通信装置（インマルサットC）のポーリング機能（呼び掛け）の利用が直ちに利用できるシステムとして認識され、同装置を利用する際の通信費用については沿岸当局が負担することが了解された。また、ロングレンジAISまたはインマルサットCの利用のいずれが最適なのかを含め詳細については7月に開

催される第48回航行安全小委員会（NAV48）で検討することとされた。

ポーリング機能の利用については、国際海運会議所（ICS）から、船舶から発信される情報がセキュリティ対策にのみ使途が限定されることを確保する枠組みの検討が今後の課題であるとの指摘がなされている。

② 船舶の保安要件

船舶に対し保安計画の保持、保安職員の任命等を強化するための方法については、わが国から国際安全管理コードに取り込み船舶の安全運航管理の一環として対応すべきとの提案がなされたが、大勢は米国が提案する“海上の安全を高めるための特別措置”として対応する案を支持した。具体的な実施法等については、規則の改正案および船舶および港湾施設の保安コード案（International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code）を作成することとされ、引続き9月の中間作業部会にて検討することとなった。また、この規則は2004年7月1日から実施することが合意された。

改正規則案および保安コード案の主要点は以下のとおり。

イ）保安レベル

各船舶は、保安対策実施のため、保安計画を策定し、旗国政府に承認を得ることおよび同計画を保持することが義務付けられることとなった。保安計画は、各港湾の危険度に応じ適切にテロ対策を講じることができるよう3段階の保安レベルを設定し、それぞれの

段階で実施すべき対策を規定することとされた。なお、保安レベルの判断は各国政府に委ねられている。

ロ) 会社／船舶の保安職員

船舶の保安対策実行を確実なものとするため、船社に対して会社の保安職員と各船舶の保安職員を任命することが義務付けられた。

ハ) 保安要件に関する証書と検査

本条約および ISPS コードの要件を船舶および会社が満足していることを審査し、旗国政府等により船舶に対して有効期限を5年以内とする証書が発給されることとなった。

証書の発給および検査の実施に責任を有する機関は、保安対策の専門知識を有していることとされており、これまで船舶安全関係の検査と同様に船級協会が代行機関として検査と評価および証書の発給が可能かどうか今後の課題と思われる。

③ 船舶保安警報

船舶がテロリストに襲われる等の危険が生じた場合、テロリストに気づかれずに沿岸当局に通報できるよう警報装置を設置し、船橋及びその他1箇所以上に警報発信スイッチを設置することを義務付けることが合意された。GMDSS（海上遭難安全システム）等既存の機器の活用も視野に入れ、航行安全小委員会に運用条件等に関する検討を要請するとともに、捜索救助通信小委員会にも検討を要請することとなった。

なお、本船から通報があった場合に陸

上側においてどのように対応するか、あるいは誤報に対する対策など実行上の問題点については未検討のままである。

④ 船舶識別番号

船舶に固有の識別番号を現在の証書への記載義務に加え、ペイントまたは溶接により船体および機関室隔壁もしくはポンプルーム等に表示することとなった。

なお、この提案は、当初、海賊防止対策の一環として出されたものであるが、当協会は AIS の機能を利用すれば船名や識別番号等は本船側でさえも書き換えることができない有力な識別機能を発揮できることを指摘している。

⑤ 船舶の履歴情報（Continuous Synopsis Record）

船舶の旗国、所有者、船級等の情報を継続的に記録しておくことは、船舶をテロ活動に利用されることを防止する上で有効であるとの観点から、各船舶は定められた記録簿に旗国名、所有者名、船級、IMO 船舶識別番号、船舶管理会社等の情報を記入したものを搭載し、各情報に変更があった際は都度変更することが義務付けられることとなった。

⑥ 入港国による規制（ポーステートコントロール）

船舶に義務付けられることになる保安計画（②参照）が、実際に船内で実施されているかどうかを寄港国が点検する仕組みで、いわゆる保安対策に関する PSC の規定も設けられた。なお、港湾における保安体制が十分に整っていない港を経由して入港する船舶に対し、PSC によ

り入港規制措置がとれるとされている点が問題点として議論された。今後これらの点について更なる検討が必要である。

(2) 港湾における保安対策

港湾においてどのような保安対策が講じられているかは、港内に停泊中の船舶の保安確保の上からは重要な問題であり、船舶における保安対策とバランスのとれたものでなければならない。保安計画の保持、保安職員の任命、保安対策の審査等、船舶と同様の対策項目がコード案に盛り込まれた。また、これらの規定は、船舶同様、SOLAS条約に含めることが合意された他、対象港湾施設については、「国際航海に従事する船舶が寄港する港湾施設」とされた。但し、外航船の入港の頻度が低い施設の取扱いについては、9月の中間会合において審議されることとされた。

(3) コンテナの保安対策

現在世界で約1,800万個が流通していると言われる海上コンテナがテロ行為に利用される可能性が高いとの認識から、コンテナの保安対策が検討された。

米国はコンテナがバンニングされた地点からデバンニングされる地点まで封印されていることを確保するためのコンテナシールが確実に行われていないことおよびシール自体が世界的に標準化されたものではなく信頼性に問題がある点を指摘し、電子シール（※）を含む特定のシールの強制化、空コンテナの内部確認等に関する SOLAS 条約改正を提案した。

しかし、各国より本問題については世界税関機関（WCO）等関係機関と連携して適

切な対策を検討することが先決であるとして、現段階での条約改正に否定的な見解が示された。

これに対し、米国はシールの強制化がコンテナの保安対策のすべてと考えているわけではないが、SOLAS 条約でコンテナの保安について何の規定も為されていないことは適当ではなく、非シールコンテナの輸送拒否等、何らかの対策を規定すべきと発言した。

各国意見を踏まえ検討の結果、IMO から WCO に対し、コンテナの保安対策の検討を要請することとなった。

WCO に対する検討要請事項には円滑なコンテナ物流と保安対策のバランスの検討も含まれているが、海運業界にとっては円滑な物流を阻害することのない保安対策が策定されることが重要である。

（※）電子シールは貨物に関する電子情報を記録できる一方、不法にシールが破壊された場合の電子警報の発信及びコンテナの位置が把握できる電子信号を発信する機能をもつものといわれている。現在 ISO（世界標準化機構）が同シールの世界規格を作成中。

(4) 船員および港湾労働者等の身分証明（IDカード）

船舶及び港湾における部外者の侵入防止のため、乗組員および港湾労働者等の身分証明書の確認制度を確立すべく、2月に開催された中間作業部会で国際労働機関（ILO）に検討を要請していたが、今次会合では、ILO より関係条約の改正を含めて検討中である旨報告され、今後も両機関（IMO/ILO）で協力して検討を続けていくこととなった。

船員の本人確認のための身分証明書の改

善が主に議論されているが、本船の保安のためには、在港中に来船する官憲、港湾作業員を含むすべての者の本人確認が必要となる。また、国際貨物物流の視点からは港湾において全ての運輸関係者の本人確認も保安対策上不可欠と考えられるが、IMOをはじめとする関係機関においてどの範囲までこれらの対策を徹底できるのかが課題であろう。

(5) 船舶の“所有”と“支配”に関連する情報の透明性

テロ防止策の一環として寄港国が船舶の“Ownership (所有)”と“Control (支配)”についての情報を把握できる体制整備については、法律的な問題も含まれることから、法律委員会に船舶の“Ownership”と“Control”の定義についての検討が委託されていたが、今次会合では、4月下旬に行われた第84回法律委員会での検討結果が概要以下の通り報告された。

「船舶の“Ownership”と“Control”の定義には、「誰が本船の有効な運航上の管理権 (effective operational control) を有するか」が基本的な問題であると捉え、その特定にあたっては、①誰が本船船員を指名したか、②誰が船舶の使用を決めたか、③誰が船主のために用船契約を締結したのかというという3つの質問に対する回答が重要と思われる。3点の質問についてはISM Codeに取り入れて実施することが有効であろう」

これに対し、米国は法律委員会の作業に感謝の意を示す一方、MSCとしてさらにこの問題について深く検討していくべきで

ある旨主張したが、審議日程の関係もあり、それ以上の議論はなされなかった。

当協会としては、船舶及び港湾の保安対策強化の必要性は理解するものの、それが円滑かつ効率的な海運活動を阻害しないよう、現実的で実効的な対策が構築されるよう、引き続きわが国に働きかけを行う一方、ICS等の関係機関で連携していくこととしている。

2. バルクキャリアの安全

(1) 総合安全性評価 (FSA) を用いた検討

バルクキャリアの安全については、主としてFSA (Formal Safety Assessment) を用いて検討されている。バルクキャリアの場合のFSAにおいては、沈没事故というリスクに対する対策を列挙し、それぞれの対策について費用対効果を検証していく手法であり、IMOにおいて英国を中心とするグループ、日本、ノルウェー・ICFTU (国際運輸労連) 等がそれぞれFSAを実施している。また、英国籍は、「ダービシャー号」事故調査結果の勧告に基づいて条約改正を提案しており、審議が行われている。

英国を中心としたグループによるFSA最終報告書の提出は次回会合 (MSC76) の予定であり、これによりすべての報告書が揃うことになるが、今次会合では、次回会合での審議のため、提出されたFSA報告書で提案されている項目が一覧表として整理された。しかし、一部の対策は未だ暫定であるほか、いくつかの対策を組み合わせる場合に費用対効果の評価を再度検討する必要があるなど、それぞれの研究につい

てさらに検討していく必要があるとされた。

(2) 浸水警報装置

FSAによる検討手法は結論を得るまでに時間がかかる一方で、バルクキャリアの事故が依然として頻発し早急に対策の実行が必要との考え方から、貨物倉、バラストタンクおよびストア等の区画に浸水警報装置を、また、バラストタンクおよびストア等の区画にポンプ装置を強制化する条約改正案が原則承認され、次回MSC76において採択される運びとなった。

単船側／二重船側に関わらず総トン数500トン以上のバルクキャリアが対象となり、2004年7月1日以降建造の新船、現存船については2004年7月1日以降の最初の年次検査、中間検査または更新検査から適用となる。浸水警報装置は、貨物倉の場合は2ヶ所、貨物倉以外には各区画ごとに1個の設置が求められる。

わが国では、浸水警報よりも浸水防止対策が最も重要であり、浸水した場合の二次的対策等はFSAを用いた総合的な検討を踏まえて取り組むべきと考えている。また、貨物に含まれる水分や雨水による当該装置の誤警報等の技術的問題についても残されている。

(3) ハッチカバーの強化

英国より、ダービシャー号事故の再公式調査を契機に実施したハッチカバー打込み荷重の模型実験の結果（中間報告）から、ハッチカバーの設計荷重について、損傷時の打ち込み荷重および水平方向荷重などを考慮して基準を見直すべきことが提案され、審議の結果、本年7月開催予定の第45回復

原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF45)において検討されることとなった。

3. 検査のためのアクセス設備

エリカ号事故を契機として、船体構造部材の検査・点検が必ずしも確実に実施されていないのではないかとの問題指摘から、検査箇所へのアクセスを容易にする設備（通路、梯子等）を強制化するSOLAS条約の改正が検討されてきた。2005年1月1日以降に建造される500G/T以上の油タンカーおよび2万G/T以上のバルクキャリアーに対し、貨物タンクやバラストタンクなどにアクセス設備の設置を求めるもので（本誌2002年4月号P.9参照）、その改正案が今次会合において採択される予定であったが、タンク底部からの高さが20～30mにもなる油タンカーのデッキ裏の検査において、タンクに海水を漲水して小型のゴムボートを使用して検査する現在の方法を認めるか、そうであってもデッキ裏にアクセス設備を求めることとするかで決着がつかず、次回会合（本年12月のMSC76）へ持ち越しとなった。

4. 条約等の改正

以下のとおり、条約等の改正が採択された。発効はいずれも2004年1月1日の見込みである。

(1) 航行安全に関する規則の改正

IMOでは、これまで海上における搜索救助活動に関するいくつかのガイドラインが作成されてきたが、今般、ICAO（国際民間航空機関）とともに、航空も含めた搜索救助のための統一したガイドライン・国際航空海上搜索救助マニュアルが作成された。これまでこの種のガイドラインの船舶への

備え付けは各社の任意とされてきたが、本マニュアルの作成を機に新たに搭載が義務付けられた。

(2) IMDG コードの強制化

IMO は個品危険物の海上運送における包装、標識および積み付け等に関する基準である IMDG コード (国際海上危険物規程) を策定し、これまで30回にわたり改正作業を続けてきているが、本コードは任意規定であり、これまで各国へ導入が呼びかけられてきた。しかしながら、一部の国ではいまだに強制化されず依然として危険物に係る事故が発生していることから同コードの強制化へ踏みきった。

(3) 検査強化プログラム (ESP) の改正

エリカ号事故を機に IACS が実施した検査強化策などを取り込み、決議 A.744 (18) 「ばら積み貨物船および油タンカーに対する検査強化プログラム (ESP)」を改正。主な改正点は以下のとおり。

- ① 船齢15年以上のタンカーについて、加熱管を設置している貨物タンクに隣接するバラストタンクの内部検査の毎年の実施、
- ② 船齢15年以上のタンカー及びバルクキャリアの中間検査はその前の定期検査に準じる検査の実施、

- ③ 板厚計測時における検査員の立ち会い免除規定の削除

5. その他

(1) 非常脱出用呼吸具 (EEBD)

SOLAS 条約第 II - 2 章の全面見直しにより、本年7月1日よりEEBDの搭載が義務付けられるが、機関室への設置個数については明確にされておらず、今次会合において統一解釈案の作成が検討された。しかし、各国の意見はまともらず作成は見送られた。

(2) 船舶用持運び式消火器のガイドラインの改正

持運び式消火器のガイドライン (決議 A.602(15)) (非強制) が、以下の内容を盛り込むなど、点検に関する内容を強化する方向で改正された。

- ① 点検・整備は、明確な能力を有する者、または、その者に監督された者が実施。
- ② 放出試験を、5年毎に、それぞれの機種について各1個操練と合わせて実施。
- ③ 水圧試験を、10年毎にすべての消火器について実施。
- ④ 毎年、5年毎および10年毎に実施する点検・整備事項をものに整理。

2

国際油濁補償制度における荷主／船主分担問題の議論が本格化する方向へ

—国際油濁補償基金ワーキング・グループの模様—

92年国際油濁補償基金 (92FC) 第6回臨時総会およびワーキンググループ、同第16回理事会、ならびに71年国際油濁補償基金 (71FC) 第9回

臨時総会が、44カ国の加盟国、9カ国のオブザーバー国、EC、その他 ICS (国際海運会議所)、OCIMF (石油会社国際海事評議会) 等の民間オ

プザーバーである9機関の出席を得て、4月29日～5月3日の間、ロンドンIMO本部において開催された。

日本からは次の10名が出席した。

国土交通省 本保大臣官房審議官
在英日本大使館 堀家参事官
成蹊大学 谷川名誉教授
東京大学 落合教授
国土交通省 海事局総務課
山腰油濁補償対策官
海上災害防止センター 小和田理事長
海上保安庁 警備救難部
野中環境防災課長
石油海事協会 常木専務理事
当協会 関連業務部 小松
同 欧州地区事務局 伊藤

1. 92FC 第4回ワーキング・グループ (WG)

議長にカナダの A. Popp 氏を選出し、議事に入った。

WG においては、来春の外交会議で採択が予定される追加基金（第三層基金。本誌2001年12月号P. 6参照）の導入を前提とした船主責任問題および補償の対象となる環境損害の認定基準の見直し問題について検討が行われた。概要は以下の通りである。

① 船主責任

船主責任に関連して荷主（油受取人）／船主間の責任のバランスにつき主に審議が行われた。

OCIMF は、油受取人が追加基金の全額を拠出し、船主負担がないのは従来の基金制度とのバランスを欠くとし、追加基金は

あくまで船主負担の増額を実現するまでの暫定措置とすべきと主張した。

これに対し、国際P&Iグループ、ICSおよびINTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）は、荷主拠出による追加基金とのバランスをとるために小型船限度額を自主的に引上げることとしたことから、さらなる船主責任の見直しは不要であるとの意見を提出した。

また、これら産業界の意見表明の後、多くの参加国からは2003年11月の92CLC/92FC(*)の50%引上げ実施および追加基金設立の後に責任バランスの検討を行うべきとする意見が出たが、英国、フランス、カナダ等が、船主が任意に限度額を引上げるなどの暫定的措置ではなく、正式な制度として船主負担の見直しを図るべきとして、検討開始を強く求めた。

審議の結果、これら見直しに積極的な国が提案文書を作成し、2003年の早い時期に開催される予定のWGで検討を開始することとなった。

(*) 92CLC：「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」。船主の補償額等を定めたもの。

92FC：「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」。油受取人による国際油濁補償基金の設立と補償額等を定めたもの。

② 環境損害の認定基準

環境損害については、2001年10月の92FC総会において、英国等4カ国からカバーの範囲拡大を企図して、現行の査定マニユア

ル (Claims Manual) の改定提案がなされていたが、今会合では修正を加えた改定案がフランス、ノルウェー等を加えた9カ国から再度提出され審議が行われた。

本改定案に対し、日本および韓国は、表現が抽象的で実際の適用に困難が予想されることから、どのような損害について認められるべきなのか、過去の具体的な事例に即して明らかにする必要があるとの意見を提出したが、参加国の多くは本改定案を支持するとの意見であった。審議の後、議長提案により、日本、韓国および提案国を代表して英国等が非公式協議を開き、査定マニュアル改定案の検討を行った結果、WGにおいて一部修正の上、合意された。

同改定案の主な内容は次の通りである。

(1) 復元措置

- ・汚染された環境を復元するためにかかる費用を査定する際の現行の基準に、新たに次の基準を追加する。

- i) 被害地域の自然的な復元を著しく促進するもの
- ii) 更なる損害を防止するためのもの
- iii) 可能な限り、他の自然環境等に悪影響を及ぼさない措置
- iv) 技術的に実現可能なもの
- v) 費用が損害の範囲と均衡を失しないもの

- ・理論的モデルを用いて計算した抽象的損害額に基づく環境損害クレームは受け付けない。

(2) 流出後調査 (post-spill studies)

- ・環境の復元を確認するための油流出後の調査に基金が関与し、この調査費につい

ても基金から補償を受けられることを明確化。

- ・ただし、基金が関与しながら行われた調査であっても、査定が行われる際に必ずしも合理的と認められるとは限らない。

本修正案は、本年10月に開催予定の92FC総会で承認される予定である。

なお、今回の改定が直ちに範囲拡大につながるものではないものの、仮に今後の査定に疑義が生じた場合には、92FC理事会等の場で確認していく必要があると思われる。

2. 92FC 第6回臨時総会

92FC ワーキンググループに先立って開催された第6回臨時総会では、議長にオランダの W. Oosterveen 氏を選出し、議事に入った。

① 追加基金採択のための外交会議開催費用

昨年10月に開催された92FC総会で任意の追加補償基金の Protocol 案が一応の完成をみたことから、IMO において採択のための外交会議をできるだけ早い機会に開催することとなっている。この外交会議の開催費用を92FCがIMOに対して立替え払いし、追加基金が設立された後、これを払い戻すこととする案について審議が行われた。

まず事務局より、本総会に先立って開催されたIMO法律委員会(2002年4月22-26日)において、同 Protocol 案が承認されるとともに、外交会議が2003年5月12-16日の日程で開催されることとなった旨報告があった。

費用立替え案に関しては、法的な問題が

ないのか、また92FCにこれを承認する権限があるのかなど種々意見が出たが、審議の結果、92FCによる費用立替えを承認し、本年7月に開催されるIMO理事会に報告することとなった。

② その他

92/71FCの内部監査制度や本年5月24日に効力が停止することとなっている71FCの手仕舞いなどについて審議が行われた。

3. 92FC第16回理事会および71FC第9回臨時総会

題記会合においては事故処理案件が中心であり、ナホトカ号、エリカ号については次の通りであった。

① ナホトカ号

2002年4月22日現在で補償請求者に対す

る支払いは、基金からの支払いが約170億円、船主およびP&I保険からの支払いが約6.5億円となった。

補償総額の査定結果は約261億円となり、これを基金が58% (約151億円)、UK P&Iが42% (約110億円)の割合で折半することとなった。

また、油抜き取りのために設置された仮設道路に係る請求に関しては、約33億円の請求に対して約20億円の査定が承認された。

② エリカ号

2002年4月23日現在で、6,157件 (約10億仏フラン)の請求があり、査定が終了した5,378件 (7.7億仏フラン)については約4億フランとの査定額となった。

また、既に4,141件の請求について約2.6億仏フランが支払われている。

内外情報

1 コンテナ取扱総料金の国際比較に関する調査結果の概要 —40フィートコンテナ一個あたり(東京100として)—

1. 経緯

3月27日、国土交通省港湾局が国際臨海開発センター (OCDI) に委託し、実施された、『コンテナ取扱総料金の国際比較に関する調査結果 (概要)』(1999年度～2000年度) が公表された【資料1～4参照】。この調査は、コンテナターミナルの国際競争力強化が課題とされているなか、海外主要港湾におけるコンテナ取扱料金の実態調査を実施し、料金体系およびその根拠となっている法制度、歴史的/社会的事情を把握するとともに、国内主要港湾との比較検討を行

い、割高とされる国内港湾の諸料金が本当に割高なのか、その理由は何かを特定することが目的とされた。

2. 調査の概要

調査対象港湾は東京、高雄、釜山、香港、シンガポール、ロッテルダム、ロサンゼルス等の7港。取扱料金は対象船舶などに伴い変動するため、3,700TEU積みのコンテナ船がデertimeに、40フィートコンテナ600個および20フィートコンテナ600個を取扱うと仮定するなど、一

定条件の下で比較検討された。

調査結果は添付の通りにて、東京港の料金は香港、ロサンゼルスの0.5倍程度とされる一方、ロッテルダムとは同額程度、高雄／釜山の1.5倍程度とされている。

また、東京、高雄、釜山の3港については、①ターミナル費用、②荷役料、③船舶関係費用、の三項目で内訳を比較。例えば、東京は特定の専用ターミナルの年間費用よりTEUあたりのコストを算出し、これに年間30万TEUを取り扱おうと仮定し変動費を調整している。

その結果、東京の荷役費は高雄の2.0倍程度、釜山の1.3倍程度とされ、またパイロット、タグ料金などを含む船舶関係費用は東京が他港の2.0～3.0倍程度であった。また、ターミナル費用については東京が釜山の1.5倍程度とされるが、これは釜山コンテナ埠頭公園の財産が国から無償譲渡された影響を大としている。

3. 調査結果の評価

この調査結果により、港湾の高コスト構造が

直接的にわが国港湾の国際競争力低下を招いていないことが改めて裏付けられた恰好であるが、1996年に船社ヒアリングに基づき運輸省港湾局（当時）が発表した『港湾諸料金の比較』（資料5参照）との関係では、入港船型が3,600TEU⇒3,700TEUへ、またコンテナ取扱個数を40フィートコンテナ300個⇒40フィートコンテナ600個、20フィートコンテナ600個（合計1800TEU）へと現実的な見直しを加え、また現地調査も徹底した結果、その精度はより改善されたものと推測する。

ただし、本調査結果を評価するにあたっては、為替レートの影響を充分考慮に入れておくべき（下記参照）であり、東京港の競争力が当時と比し飛躍的に改善されているなどと錯覚を与えかねないので注意が必要であろう。

【コンテナ取扱総料金の国際比較（2002年）【資料3】】では、1US\$ = 125.50円

【港湾諸料金の比較（1996年）【資料5】】では、1US\$ = 107.35円

【資料1】

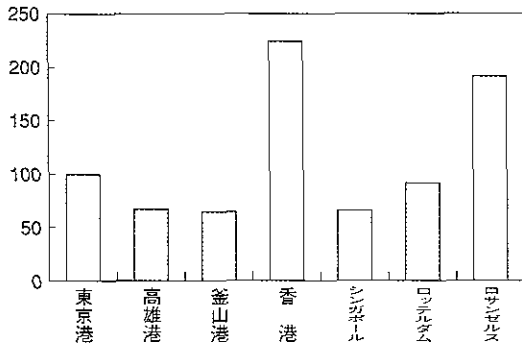
コンテナ取扱総料金の国際比較に関する調査結果の概要

平成14年3月27日

（財）国際臨海開発研究センター

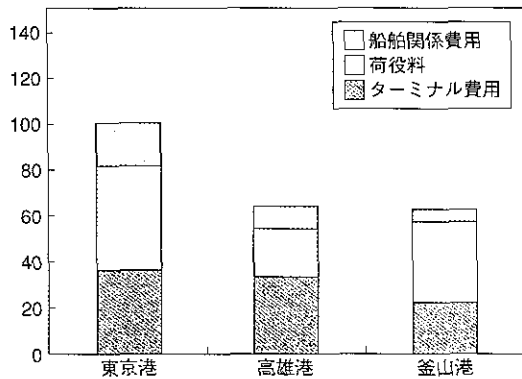
- （財）国際臨海開発研究センターは、国土交通省港湾局の委託を受け、世界の主要コンテナ港におけるコンテナ取扱に掛かる料金及び港湾サービスの実態調査を行なった。
- コンテナ取扱総料金は、C/T運営形態、対象船舶、入出港条件及び為替等により変動するため、一律的に国際比較することは困難である。
- このため、コンテナ取扱総料金を出来るだけ客観的に国際比較するための前提条件を仮定し、40フィートコンテナ1個あたりのコンテナ取扱総料金を試算した。
- 調査の結果、40フィートコンテナ1個あたりのコンテナ取扱総料金は、東京港を100とすると、高雄港及び釜山港では65前後、ロッテルダムでは92、香港、LA港では200～220であることが判明した。
- 東京港のコンテナ取扱総料金を欧米先進諸国と比較した場合、米国諸港及び香港港に対し4～5割程度割安である。一方、アジア諸港に対しては1.5倍程度となっている。

【資料2】 コンテナ取扱総料金の国際比較（40フィートコンテナ1個あたり 東京=100）



1. コンテナ取扱料金は、C/Tオペレータ、利用船社に対するヒアリング（平成11年、12年）結果による。
2. 入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級（48,342G/T）とする。積卸量1200個（1800TEU）の場合。入港条件は平日（7：30着岸、21：00離岸）。
3. 各港の料金は、実際の年間取扱量を前提としたヒアリング結果に基づいており、それぞれ年間30万TEUを取扱う場合の料金となっている。
4. 為替レート（平成13年3月時点）
台湾1NT\$=3.78円、韓国1ウオン=0.0935円、香港1HK\$=16.39円、シンガポール1SP\$=69.47円、オランダ1ギルダー=51.68円、米1\$=125.5円
5. コンテナ取扱総料金とは、以下の諸費用の合計である。
リース料、係留施設利用料、オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力費、オフドックコンテナ料、トン税、入港料、各使用料（パイロット、進路警戒船、タグボート）、網取放作業料、その他。
6. ロサンゼルス港の取扱総料金には埠頭通過料を含む。

【資料3】 コンテナ取扱総料金の国際比較（内訳）



1. 上記3港は、船舶関係費用、荷役料、ターミナル費用を分けてデータ入力できた港である。
2. 船舶関係費用：トン税、入港料、各使用料（パイロット、進路警戒船、タグボート）、網取放作業料、係留施設使用料金。
3. 荷役料：オフィス労働者人件費、港湾労働者人件費、荷役機械償却費、荷役機械メンテナンス費、電力燃料費。釜山港のみオフドックコンテナ料を加算。
4. ターミナル費用：リース料、その他。
5. コンテナ取扱料金は、C/Tオペレータ、利用船社に対するヒアリング（平成11年、12年）結果による。
6. 入港船型は3,700TEU型=50,000G/T級（48,342G/T）とする。積卸量1200個（1800TEU）の場合。入港条件は平日（7：30着岸、21：00離岸）。
7. 各港の料金は、実際の年間取扱量を前提としたヒアリング結果に基づいており、それぞれ30万TEUを取扱う場合の料金となっている。
8. 為替レート（平成13年3月時点）
台湾1NT\$=3.78円、韓国1ウオン=0.0935円、香港1HK\$=16.39円、シンガポール1SP\$=69.47円、オランダ1ギルダー=51.68円、米1\$=125.5円。

【資料4】

補足資料

コンテナ取扱総料金の国際比較に関する調査結果の概要

1. 調査目的

日本の港湾における国際コンテナ基幹航路を維持していくためには、高質な港湾サービスを適切な料金で提供するなど、コンテナターミナル（以下、C/T）の国際競争力の強化が課題となっている。財団法人国際臨海開発研究センターは、国土交通省港湾局の委託を受け、世界の主要コンテナ港に対する日本のコンテナ港の国際競争力を把握することを目的に、世界の主要コンテナ港におけるコンテナ取扱に掛かる料金及び港湾サービスの実態調査を行った。

調査対象港湾は、東京港の他、日本に近隣する釜山港（韓国）、高雄港（台湾）、香港港（中国）及びシンガポール港（シンガポール）、欧米先進諸国の主要港湾であるロッテルダム港（オランダ）及びロサンゼルス港（アメリカ）の7港である。

2. 比較の前提

コンテナ取扱総料金は、C/T運営形態に加え、対象船舶、入出港条件、為替等により変動するた

め、一律的に国際比較することは困難である。そこで本調査では、一定の前提条件のもとに、コンテナ取扱総料金を算定し、比較を行なった。

2-1 コンテナ取扱総料金の構成

船社が、コンテナ輸送に関し港湾において支払う料金は、コンテナ船の寄港に際し港湾管理者等に支払う船舶関係費用、荷役料及びターミナル費用に大別することができる。本調査においては、それらの合計をコンテナ取扱総料金と定義し、40フィートコンテナ1個あたりのコンテナ取扱総料金の国際比較を行なった。

$$\text{コンテナ取扱総料金} = \text{船舶関係費用} + \text{荷役料} + \text{ターミナル費用}$$

2-2 船舶関係費用

コンテナ船の寄港に際し、船舶関係費用としては、トン税、入港料、各使用料（パイロット、進路警戒船、係留施設利用料金等）などがあり、国及び港湾により料金体系が異なっている。本調査では、船舶の入出港に際し課せられる料金を出来るだけ広く捕捉し、その合計額を船舶関係費用とした。港湾料金の算定の対象とした船舶及び入出港条件は表1のとおりである。

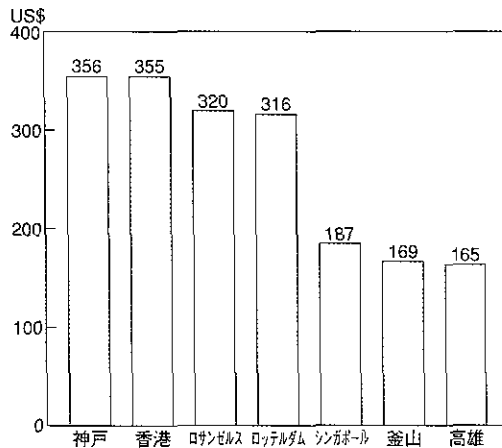
表1 対象船舶及び入出港条件

総 ト ン 数	48,842トン	純 ト ン 数	17,646トン
最大積載個数	3,700TEU		
入 港 時 間	午前7時30分	出 港 時 間	午後9時00分
入 出 港 喫 水	-10.50m	年 間 寄 港 回 数	7回
1 寄港あたり取扱コンテナ個数 20ft 及び40ft コンテナ各600個 (1,800TEU)			

2-3 荷役料、ターミナル費用

C/T運営形態は、①船社が港湾管理者からC/Tを借受け、主として自社コンテナ貨物を集約的に取扱う“船社専用C/T”、②独立系のターミナルオペレーターが複数の船社に対し港湾サービスを提供する“コマーシャルC/T”に分類することができる。本調査では当該港の主要なC/T運営形態及び主要ターミナルを選定することにより、コンテナ取扱総料金の国際比較を行なった。

【資料5】 港湾諸料金の比較（平成7年度の為替レートで算出）



- 注) 1. 船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成 (平成7年時点：但し一部平成6年のデータを利用している。)
- 2. 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。
入港料、トン税、パイロット料、タグボート料、エスコートボート料、網取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料。
- 3. 「パイロット料、タグボート料、網取り料」は平日の基本料金である。
- 4. 「ターミナル費用」には、ターミナル貸付料の他にターミナル維持費等が含まれている。
- 5. 「荷役料」は平日の料金であり、ラッシング作業費用は含まれていない。また、荷役量による料金の割引制度がある場合は、それが適用された場合の実勢価格となっている。
- 6. 入港船型は、3,800TEU型=5万G/T級、バウスラスター有とする。
- 7. 入港条件：(平日) デイタイム離岸、デイタイム離岸
- 8. PORT DUE (入港料、トン税) については、入港回数による割引制度がある場合は、それが適用された料金となっている。
- 9. 入港1回についてコンテナ取扱個数は、40フィートコンテナ300個と仮定している。
(日本の平均取扱個数。また、コンテナ1個あたりの港湾諸料金は、取扱個数により変動しうる。)
- 10. 為替レート (1996.3.28現在)
1米ドル=107.35円=7.5705香港ドル=1.6510オランダギルダー=
1.40688シンガポールドル=758.87ウォン=27.527台湾ドル

内航コーナー

日本内航海運組合総連合会 「内航海運事業者の協業化への栞」を作製

内航海運組合総連合会では、企業規模の適正化によって経営体質を強化するため、協業化が近道であることを解説した「内航海運事業者の協業化への栞」を作製しました。

内航海運業は、現在（2001年3月31日現在）、5,400事業者、7,085隻374万総トンの船舶に30,635人の船員が従事しています。そのうち99.3%の事業者が中小企業で、船舶を1隻しか所有しない、いわゆる一杯船主が多く、経営基盤が脆弱であるため、小規模な事業者の集約合併、同業社間での協業化等による事業規模の拡大や円滑な転廃業等の推進などの構造改革が求められています。（本誌2002年1月号P.28参照）

同冊子は、産業構造の変革と規制緩和の進展で競争激化が進むなか、こうした小規模な内航海運事業者が生き残りを図るためには、企業規模の適正化と経営体質の強化が不可欠である現状を指摘した上で、その方策として「協業化」が必要であることを解説しています。また、内航海運業界の中小規模の事業者が、事業の一部または全部を協業化した代表的なケースなども

紹介しています。

本冊子につきましては、内航海運組合総連合会（TEL：03-3263-4551）までお問合せください。

内航海運事業者の
協業化への栞

日本内航海運組合総連合会

Kobe 便り

8年前の阪神・淡路大震災を契機として、神戸港の地盤沈下は著しいものがありますが、これをなんとか盛り返そうと神戸市当局は関係官庁並びに関係団体をメンバーとする神戸港利用促進協議会において対策を検討し、次々と実施に移しております。

今回はこの神戸港利用促進協議会の活動状況についてご報告いたします。

1. コンテナターミナルの円滑な搬出入について

この度、兵庫県港運協会・兵庫県トラック協会海上コンテナ部会等の協力により、コンテナターミナルにおけるコンテナの円滑な搬出入のため、またコンテナ貨物の取扱量増加をめざして、コンテナターミナル内に予約制切離しセンターを設置し、円滑な搬入のためのトライアルが実施されております。

これによって次のようなメリットがあります。

- ゲート閉鎖（16時30分）前の混雑緩和になる。
- 実質上ゲートオープン時間を延長したのと同じ効果が得られる。
- トラック等、配車の効率化ができる。
- 受付時間の延長により、トラック運転手に時間的余裕ができ、安全運転ができる。
- 他港で行われているゲート対策よりも、コスト的に安価である。

トライアルは、平成14年3月25日(月)から約2ヶ月間、月曜日～金曜日までの16時30分～20時（ただし、祝日は除く）、株式会社上組の摩耶コンテナターミナルにおいて実施されております。

コンテナターミナル内予約制切離しセンターとは、現状、コンテナ貨物の搬出入は16時30分までにコンテナターミナルゲート前の行列に並

んだコンテナトレーラーまでで受付終了していただきます。このトライアルでは、受付時間終了後はコンテナターミナル内切離しセンターに、トレーラーのシャーシ部分のみの切離しができることとし、実質20時まで対応することとします。

夜間受付けたコンテナ貨物のコンテナターミナル内切離しセンターから船積み場所への移動は、翌朝行い、船積み場所に整列させ、コンテナを取外したシャーシをもとの切離した場所に戻します。その後、海上コンテナトラクターはシャーシの引取りを行います。

この制度によれば、昼間のゲート前の混雑が解消され、また夜間もコンテナターミナルゲートをオープンしたのと同じ効果が得られ、神戸港の荷主へのサービス向上が図れることとなります。

2. トータルコストの削減について

トータルコストの大幅な削減ということで、タグ使用基準について検討しましたが、ユーザーサイドに立った改定を行う場合、神戸港のタグ会社の存続に関わる問題が生じ、ひいては神戸港のタグサービスの低下に繋がるとの見解もあり、調整の結果は表〔資料参照〕のとおり改定されることになりました。

3. トランシップ貨物の誘致策について

神戸港埠頭公社では、神戸港の活性化施策の一環として、神戸港への集荷を促すために期間を限定して、公社コンテナバースにおいて集荷に貢献した借受者に対して、ボリュームインセンティブ制度が導入されました。内容は次のとおりです。

【資料】 タグ使用基準比較表 (改定案)

Ⅲ型3000PS以上 大型2000PS以上 中型1000PS以上

バウスラスター(※)非装備船に対する引船使用隻数・型の基準表

G/T 港	現 状	改正点 (対現状)	改 正 案	G/T
3,000	小1	小1→中1	中1 *	5,000
5,000	中1、小1	中1小1→中1		
7,000	中2		中2	7,000
10,000	大1中1		大1中1	10,000
15,000	大2		大2	15,000
25,000				25,000
40,000				40,000
60,000	Ⅲ 2 or 大3		Ⅲ 2 or 大3	60,000

* 専用品棧橋に着積する時、又は新総トン数所有の多層甲板船は2隻。

バウスラスター装備船に対する引船使用隻数・型の基準表

G/T	現 状	改正点 (対現状)	改 正 案	G/T
3,000	バウスラスターの馬力 400PS未満 小1 400PS以上 0	小1→中1 0→中1	標準 400PS 中1	5,000
	400PS未満 中1小1 400PS以上 中1	中1小1→中1		
7,000	600PS未満 中2 800PS以上 中1	中2→中1	標準 600PS 中1	7,000
	800PS未満 大型1 中型1 800PS以上 大型1		800PS未満 大型1 中型1 800PS以上 大型1	15,000
25,000	1000PS未満 大1中1 1000PS以上 大1		1000PS未満 大1中1 1000PS以上 大1	25,000
	1200PS未満 Ⅲ1 中1 1200PS以上 Ⅲ1		1200PS未満 Ⅲ1 中1 1200PS以上 Ⅲ1	45,000
75,000	1400PS未満 Ⅲ1中1 1400PS以上 Ⅲ1		1400PS未満 Ⅲ1中1 1400PS以上 Ⅲ1	75,000
	2000PS未満 Ⅲ1大1 2000PS以上 Ⅲ1	2,000→1400PS 大→中	2000PS未満 Ⅲ1大1 2000PS以上 Ⅲ1	

※バウスラスター (Bow Thruster)

船体の喫水線下に左右にぬけるトンネルをつくり、この中央に設置した可変ピッチプロペラの動きを変化させることで、船体の横方向の動きを制御する装置をサイドスラスターとよぶ。特に船首部に設置されたものをバウスラスターとよぶ。

(1) 対象バース 公社全コンテナバース (暫定使用は除く)

(2) 減額方法

① 各借受者単位ごとに、12月1日から翌年11月30日を1単位年として、前年の外賃コ

ンテナ取扱個数と比較して増加した個数に対して、1TEU当り2,000円を貸付料から減額する。

ただし、1借受者5千万円を限度とする。

* 複数の借受者で共同借受をしている場合は、共同借受者を含んで1借受者とみなす。

② 2001年12月1日から2004年11月30日の貨物量を対象とし、3年間実施する。

4. 神戸港の情報化について

神戸港をIT時代に即応した使いやすい港にするため、輸出入貨物情報を荷主、海貨、ターミナル及び船社相互間でシームレスに共有・交換できる「港湾物流情報プラットフォーム」(以下「PF」)を官民共同で平成15年度を目途に開発することとされ、平成14年度は、参画団体による「PF設計委員会」を設置し、SE(システム・エンジニア)等によるハード・ソフトの基本設計書を作製するとともに、国等公的団体の助成および参加企業を募り、「PF開発プロジェクト」の体制整備を整え、平成15年度のPF開発に備えることとなっております。

14年度の検討テーマについては、次のように考えられております。

1. コンテナターミナル内の円滑な搬出入について (継続)

- コンテナターミナル内切離しセンターにおけるトライアルの検証
- コンテナターミナル外切離しセンターについて

2. 神戸港の情報化 (継続)

- 「港湾物流プラットフォーム」システム設計について

3. その他については平成14年度の第1回幹事会までに、各団体よりの問題点等テーマを事務局で取りまとめ、調整の上、第1回幹事会に諮ることになっています。

阪神地区事務局長 谷口一朗

第42回

潮風満帆



トタバタ処女航海



太平洋海運株式会社 船長 友田 勉

2002年5月16日、30万トン型VLCC、「T号」は、オマーン国ミナ・アル・ファファール港にて処女航海の積荷の最終段階に入っています。

日本人5名、フィリピン人19名、計24名の乗組みで、表面上はスナナリと運航されていますが、日常生活は毎日トタバタの連続です。

船内生活の一端をご紹介します。

のんびりと休暇を楽しんでいたある日、会社から2月25日に本社に出頭し、その足でN社造船所に赴任せよとの指示を受けました。

本社にて色々とスタディーをした後、約4時間でM県にあるN社ぎ装員室に着任しました。前任の機関長・一等航海士・一等機関士の方々と、2ヶ月間の、ぎ装員生活の始まり、いみじくも52歳の誕生日でした。

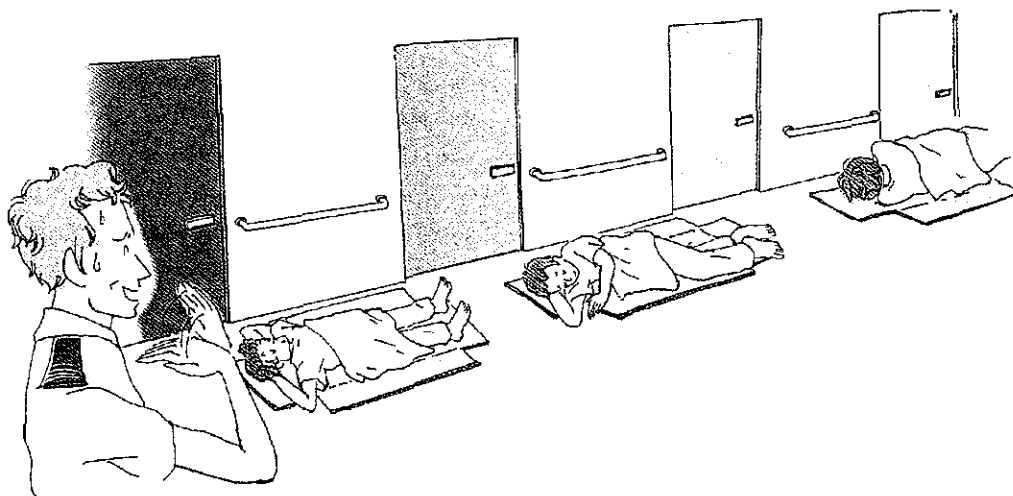
まだ、船体は錆止め色でしたが、着々と工事が進んでおり、毎日事務所と船を行き来し、できるだけ使い勝手の良いようにと、造船所殿に対して要望事項を提出しました。

試運転も終了し、日本人キーマンの二等航海士、フィリピン人乗組員19名が着任、4月24日、関係各社の社長御夫妻が臨席され、命名式・引渡し・処女航海にと出港しました。命名式に先立ち、本船ブリッジにて神棚への入魂式も厳かに執り行われ、感動的な一日でした。

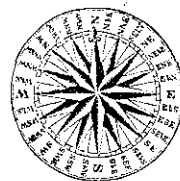
エアコン事件

出港翌日、機関長よりエアコン不良の報告を受けました。そもそもトタバタの始まりです。船は南下し、気温は上昇、冷房が効かないので室温はグングン上がり、皮膚の弱い日本人は全員アセモ患者となりました。流石にフィリピンクルーは暑さに慣れており、ダンボールを抱えて、涼しい通路・デッキで寝ておりました。さながら何処かの国のプータローの様に。

5月1日、シンガポール海峡に接近し、周りの船に合わせて速力を調整し、アセモを掻きつつ通峡、エアコンの部品を受け取り、修理完了し、初めて自室のベッドで寝ました。



7つの海のこぼれ話



それまでは、床のP-TILEにバスタオルを敷いて寝るという、最新鋭の30万トンタンカーの処女航海としては、情けない生活でしたが、ブータローから、ホテル「T号」暮らしとなりました。と思いきや、ペルシャ湾を出て、積み地オマーン国に向かっていたある日、昼食時のサロンルームでの会話：

某船長：さすがに食事をすると暑いですね。

某一等航海士：入港スタンバイまで、暑さのなかで惰眠を貪りますよ。

某機関長：今の時期、ペルシャ湾の中の方が涼しいですねえ。

某一等機関士：それにしても暑いですねえ。

エアコンが止まっておりまして。時々勝手にストップモードです。

清水消費事件

5月4日、一等航海士より、清水の使用量が一日150トンとの報告を受け、通常は15~20トン、水が何処に行ったか捜すように指示、結局フィリピン人、某A甲板員の居室トイレで清水を垂れ流しておりました。本人は故郷の小川で垂れ流してい

る感覚であったとか?!

一等航海士よりお目玉を喰らっておりました。

エレベーター事件

5月13日、突然エレベーターアラームが響き渡りました。

何かと船橋へ行くと、某B甲板員がエレベーターに閉じ込められ救援を求めておりました。機関長が箱内の甲板員と電話連絡しましたがリセットできず、一等機関士が救援に赴きました。天井の非常用脱出口を興味本位で開けたら緊急停止したと判り、全員の蹙蹙・苦笑をかっておりました。

甲板上で出会った時、DO YOU LIKE A BOX?と聞くと、SORRY SIR, MISTAKE SIR, と言って恥ずかしそうしておりました。

宝物発見事件

家庭の引越し同様、ある程度の日々が経過して落ち着いてくると、こんなところにこんな物があつたんだ、となります。

ある日、機関長を誘い食料乾物ストアを覗くと、湯沸しポット、電子レンジ、人工芝マット、洗面器、風呂用椅子、ミンチ製造機等を見つけました。

フィリピン人クルーは指示しなければ行動しません。というよりも、指示されない事をやって失敗した時、契約違反に問われるのを恐れているのです。従って聞けばどこにあるか答えますが、自分からこういう物があるがどうするのかと問うことは、稀です。

夕食後、機関長と二人で据付に振り回された一日でした。

そんなこんなで、ドタバタしながら、毎日を過ごしていますが、積荷を終了したら、日本に向かいます。

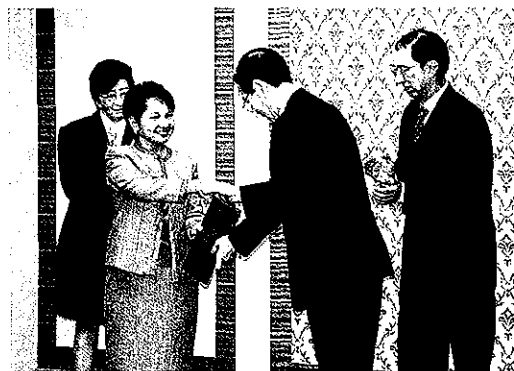
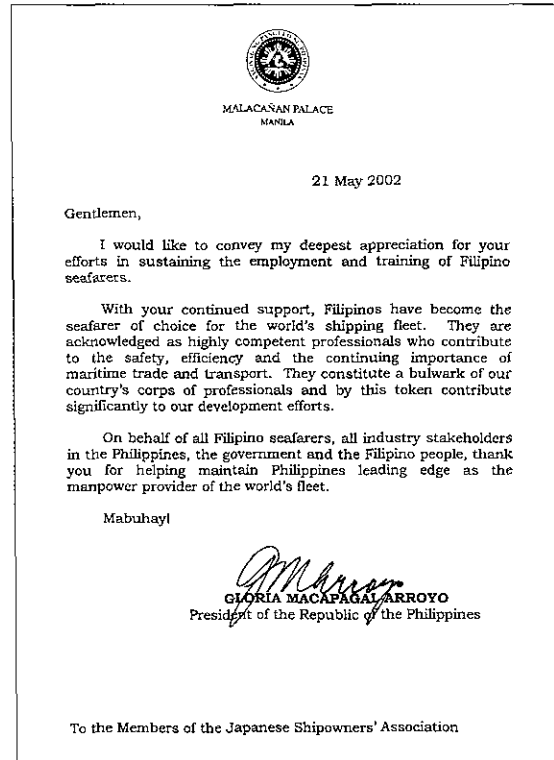
安全運航で、一滴も漏さず原油を運ぶのが我々のお仕事です。ちなみに、この原稿を仕上げるのが一番のドタバタでした。

アロヨ・フィリピン大統領より 当協会に対し感謝状が授与される

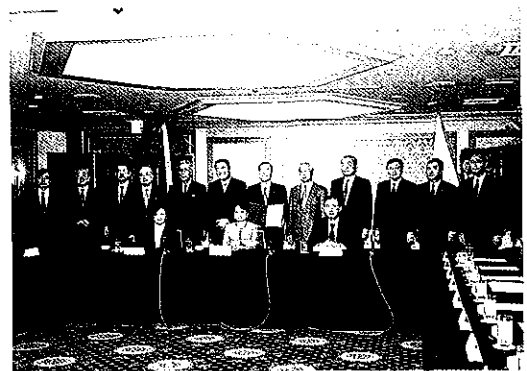
5月22日(水)15:00よりホテルオークラにおいて、アロヨ・フィリピン大統領より当協会に対する感謝状の授与式が開催され、当協会より崎長会長、各常任理事始め関係者18名、フィリピン側より、アロヨ大統領、トマス労働雇用省長官、シアゾン在日フィリピン大使始め関係者11名が出席されました。

席上、アロヨ大統領より、当協会メンバーの長年にわたるフィリピン人船員の雇用および訓練に対する貢献に対して謝辞が述べられ、以下の感謝状が授与されました。

これに対し、崎長会長より答礼のスピーチが行われ、感謝状拝受に対するお礼としてアロヨ大統領に記念品（銀製帆船）が贈呈されました。



▲感謝状を当協会崎長会長（右から2人目）に授与するアロヨ大統領

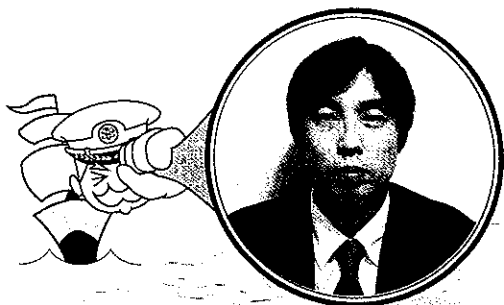


▲当協会参加者とアロヨ大統領

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 39 回



今回、登場して頂くのは

日鐵物流(株)海運事業部営業部

田中義浩さん(34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？

営業部で荷主および同業者への集荷営業と新規荷主の開拓を行っております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

大阪支店勤務時、関西国際空港建設の真っ只中で、ほぼ毎日のように空港島へ渡り雨水排水パイプ・橋脚・鉄骨・タンク材等の輸送作業を行っていました。

初めは、何も無くただ広い場所が足を運ぶたびに滑走路、旅客ターミナルビル、管制塔と景色を変え、完成した時は少しでもこの現場に携われたことに感動しました。

3. 御社の自慢といえば？

当社の輸送は、鋼材・製鋼原料から産業廃棄物やプラントまで多品種に携わり、内航海運、港湾物流から自動車運送まで幅広い分野の物流をお客様に提案できる総合物流会社であります。

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。

様々な経験を積み、将来大型プロジェクト物件の企画実行に携わってみたい。

日鐵物流(株)の事業概要

当社は、海陸一貫輸送、いわゆる内航海運・港湾物流・自動車運送を有機的、複合的に組み合わせた総合物流体制で、革新的な物流効率化を図り、産業の基幹材「鉄鋼」物流や公共投資関連プロジェクト物流に参画している。

第17回「海の祭典」開催！

平成14年7月20日(土)～28日(日)の7日間にわたり石川県金沢市および七尾市において第17回「海の祭典」を実施します。

この「海の祭典」の目的は、海の利用、開発および海上交通の重要性、海洋環境の保全、海上安全の確保など広く国民の海に対する関心と理解を高めることとしており、今年度は、金沢港と七尾港を中心として、シンポジウム、海の総合展、各種イベントを予定しています。

また、帆船や全長100mを越える大型船の一般公開や体験航海など、子どもたちにも積極的に参加してもらえる多彩な催しを予定しています。

人と海 きらめく^{未来}渡 夢創造

第17回 海の祭典

期間：平成14年7月20日(土・海の日)～28日(日)

会場：石川県(金沢港・七尾港)

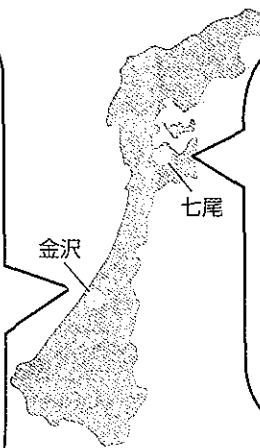
記念事業

- ・記念式典
- ・祝賀会
- ・シンポジウム
- ・オープニングセレモニー
- ・フィナーレセレモニー

企画事業

- ・いしかわ交易のつどい
- ・銭五物語朗読劇
- ・豊かな海感謝のつどい
- ・船舶の一般公開・体験航海
- ・海から学ぶ
子供達のクルージング
- ・マリンスポーツ体験教室
- ・シーサイドドライブ
- ・者と文化の
いしかわウォーク

など



記念事業

- ・海の総合展
- ・オープニングセレモニー
- ・フィナーレセレモニー

企画事業

- ・渤海国から始まる
能登との交流展
- ・能登半島食のタベ
- ・船舶の一般公開・体験航海
- ・マリンスポーツ体験教室
- ・屋台村 Day&Night
- ・ちっぴり海のふれあい教室

など

【お問い合わせ】

第17回「海の祭典」実行委員会事務局

〒920-8580 石川県金沢市広坂2丁目1番1号

(石川県商工労働部産業立地課内)

TEL 076-223-9358 / FAX 076-223-9359

eメール nkminato@pref.ishikawa.jp

http://www.pref.ishikawa.jp/uminosaiten/



第17回
海の祭典



- 5 国土交通省は、今後の港湾物流政策について検討を行う交通政策審議会「第1回物流・産業部会(座長：杉山武彦一橋大学教授)」を開催し、スーパー中樞港湾構想につき同省が政策案を提示、参加委員からの意見を求めた。
- 8 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸に関し、4月25日の要望書につづき改めて森山法務大臣、扇国土交通大臣、川口外務大臣ならびに縄野海上保安庁長官に要望書を提出した。(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
- 10 国土交通省は、第5回内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会(委員長：加藤俊平 東京理科大学教授)を開催し、「内航船員養成における即戦力化等に係る提言」が取りまとめられた。
- 15 4月7日に公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者2名を仮拘禁するための措置が実行され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
- 15 国際海事機関(IMO)第75回海上安全委員会(MSC75)がロンドンのIMO本部で開催され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。(P. 16 国際会議レポート参照)
- 17 海運大手3社の2002年3月期決算が出揃った。それによると主力のコンテナ船事業の部門営業損益が運賃の大幅下落で3期ぶり

に赤字に転落し、コスト削減や円安効果で埋めきれず、経常利益は下落した。

- 17 国土交通省は、2002年4月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計36隻120万7千総トンで前年同期と比べ6隻減少、総トン数で4.5%増加した。
- 20 国土交通省は、主要5港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)の平成14年1月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,265隻(前年同月比9.1%減)、7,172万総トン(同0.6%減)であり、そのうち外航は、3,058隻(4.3%減)、5,572万総トン(0.1%増)、内航は12,207隻(10.3%減)、1,600万総トン(2.6%減)であった。
- 21 国連環境計画バーゼル条約締約国会議 第5回法律作業部会(LWG)、第20回技術作業部会(TWG)、第2回TWG、LWG合同会議がジュネーブで開催された。
- 22 アロヨ・フィリピン大統領より当協会メンバーの長年にわたるフィリピン人船員の雇用および訓練に対する貢献に対する感謝として、崎長会長に感謝状が授与された。(P. 34 囲み参照)
- 27 国土交通省は、平成14年3月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は21隻111万9千G/T(国内船4隻で1,578G/T、輸出船17隻で111万7千G/T)、竣工は、30隻、128万6千G/T(国内船3隻で663G/T、輸出船27隻で128万9千G/T)であった。
- 28 アジア船主フォーラム(ASF)第11回総会が台北で開催された。(P. 7 シッピングフラッシュ参照)
- 28 国土交通省は、平成14年2月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,441万トン(対前年同月比0.7%減)、204億389万トンキロ(同2.2%減)となっている。
- 29 国土交通省港湾局は、局内検討組織「国際ハブ港湾のあり方研究会」(座長：稲村肇東北大学教授)の最終会合を開催し、国内外のトランシップ貨物を日本の主要港に集中させるための方策が検討された。今回まとめられた内容は、6月10日開催予定の交通政策審議会(港湾分科会)「第二回物流・産業部会」での検討材料として報告される予定。
- 29 学識経験者、業界団体、国土交通省などの関係者で構成される「内航海運制度検討会」第1回会合が、国土交通省で開催され、4月26日に策定された次世代内航海運ビジョンで、行政の取り組み施策のうち事業・船員安全規制見直しに関して検討を行った。



船協だより

5月の定例理事会の様様

(5月22日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○退会

平成14年3月31日付

宝洋海運産業株式会社(京浜地区所属)

平成14年5月22日現在の会員数104社

(京浜地区67社、阪神32社、九州5社)

総務委員会報告事項

1. パナマ籍船舶「TAJIMA」号事件について
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
2. 当協会活動に関するアンケート調査について

政策委員会・海務委員会 合同報告事項

1. 羽田空港再拡張問題について
(本誌2002年5月号海運ニュースP.13参照)

政策委員会報告事項

1. 税制抜本改革への対応について(平成15年度税制改正要望)
(P. 3 シッピングフラッシュ参照)

2. 韓国済州船舶登録制度について

(本誌2002年5月号海運ニュースP. 5 参照)

3. OECD 造船部会の動向について

(本誌2002年5月号海運ニュースP. 4 参照)

4. 第11回アジア船主フォーラム (ASF) の開催について

(P. 7 シッピングフラッシュ参照)

5. ICS/ISF 2002年総会について

国際海運会議所 (ICS) *および国際海運連盟 (ISF) **の年次総会が、2002年6月12・13日にノルウェー・オスロでそれぞれ開催される。

当協会は、同総会において、2003年5月の次回総会を主催する(於:淡路島)ことを正式表明することとしている。

* ICS: International Chamber of Shipping
航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表し、主としてIMOに対応するとともに、2002年1月からは旧CENSAの業務を引き継ぎ、OECD等で議論されている海運政策問題も扱っている。

** ISF: International Shipping Federation
海上労働問題全般に亘る検討・処理を目的とし、主として国際労働機関 (ILO) において海運業の使用者を代表している。

法務保険委員会報告事項

1. IMO 第84回法律委員会の様様について
(本誌2002年5月号海運ニュースP. 2 参照)



2. 92年国際油濁補償基金第4回ワーキング・グループの模様について
(P.22海運ニュース参照)

近海内航部会報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について
2. 近海内航部会の今後の活動について

外航船舶解撤促進特別委員会 報告事項

1. 第5回シップリサイクル連絡協議会の模様について
(本誌2002年5月号海運ニュースP.7参照)

船員対策特別委員会報告事項

1. 外国人船員問題への対応について
2. アロヨフィリピン大統領よりの感謝状拝受について
(P.34囲み記事参照)

陳情書・要望書等 (5月)

- 5月8日
- 宛 先：森山眞弓法務大臣、扇千景国土交通大臣、川口順子外務大臣、縄野克彦海上保安庁長官
- 件 名：「TAJIMA」号事件の被疑者の仮上陸許可のお願いについて
- 要 旨：P.2 シッピングフラッシュ参照

公布法令 (5月)

- ⑨ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令 第64号、平成14年5月28日
公布、平成14年6月1日から施行)

国際会議の予定 (7月)

IMO 第48回航行安全小委員会 (NAV)

7月8日～12日 ロンドン

経済開発協力機構 (OECD) 海運委員会 (MTC)

7月16日～17日 パリ

IMO第45回復原性・満載喫水線および漁船安全小委員会 (SLF)

7月22日～26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(△)	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 4 月	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
2	4,021	3,235	786	▲ 4.2	▲ 2.6
3	4,773	3,506	1,266	▲ 3.0	▲ 12.6
4	4,402	3,567	835	1.7	▲ 2.8

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	最安値
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 5 月	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	131.15	127.82	133.61
4	131.01	127.97	133.28
5	126.39	123.96	128.88

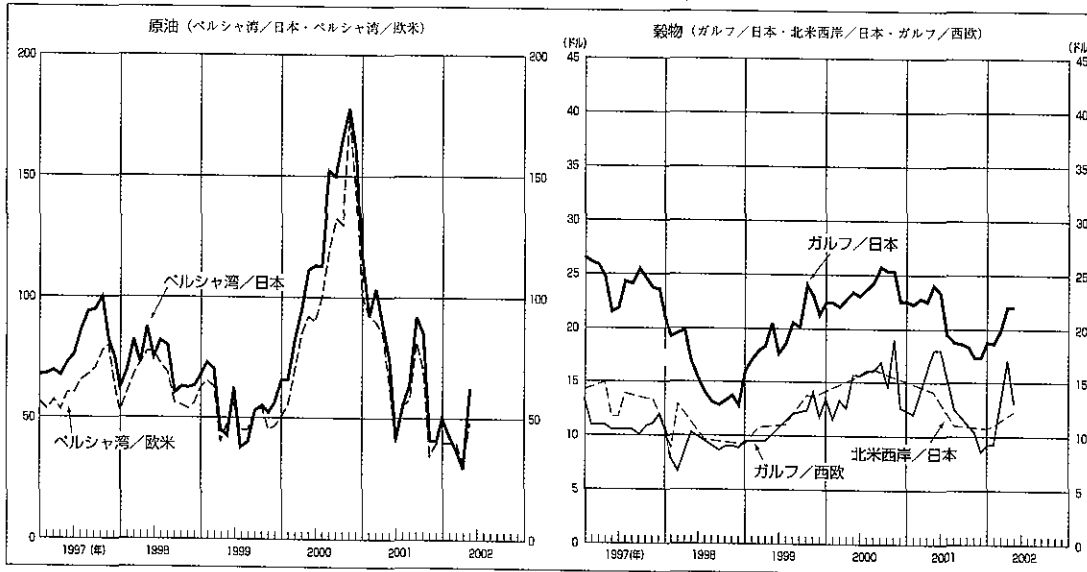
(注) 財務省貿易統計による。

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	鋳 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
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 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
12	12,112	860	11,252	1,122	3,974	5,297	0	733	115	11	9,473	1,966
2002 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
3	9,380	60	9,320	1,576	3,350	4,106	0	268	20	0	15,862	5,236
4	13,261	0	13,261	1,897	3,326	7,410	55	415	125	33	12,945	4,545
5	12,510	240	12,270	1,881	4,364	5,528	55	360	82	0	12,726	3,060

(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	37.00	32.00	70.00	55.00	90.00	70.00	40.00	30.00
4	95.00	78.00	—	—	29.50	28.00	85.00	64.00	85.00	70.00	31.00	27.50
5	111.25	93.75	75.00	57.00	62.00	39.50	92.00	75.00	63.50	52.50	48.75	33.00
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	150.00	140.00	40.50	36.00	—	—	142.50	125.00	40.00	35.00	—	—

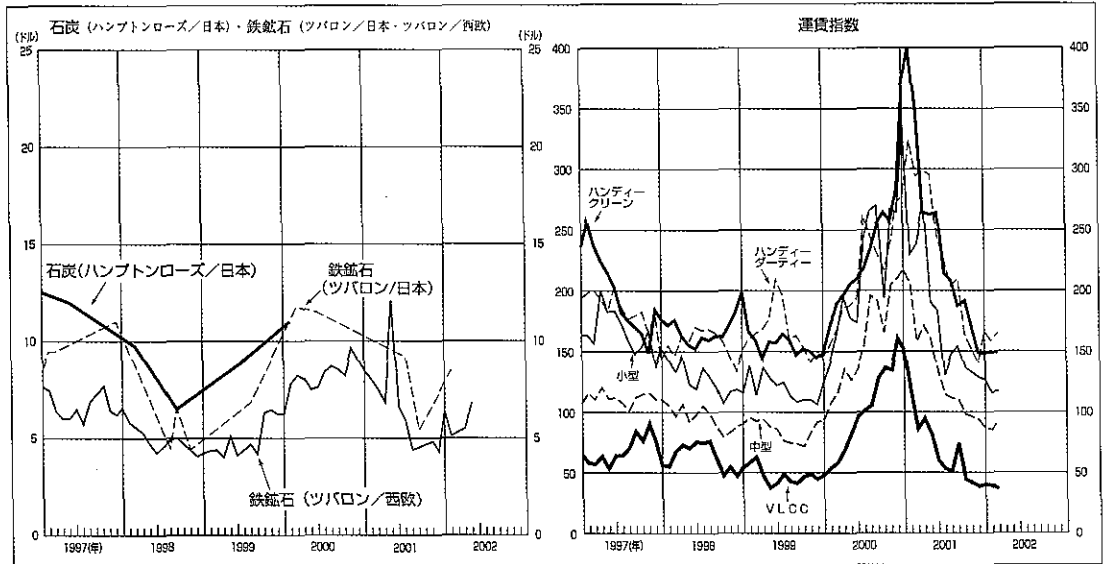
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	19.90	18.40	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.25	21.50	22.00	20.00	—	—	—	—	—	—	17.00	15.00
5	—	24.00	22.00	20.90	14.10	13.50	12.25	—	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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

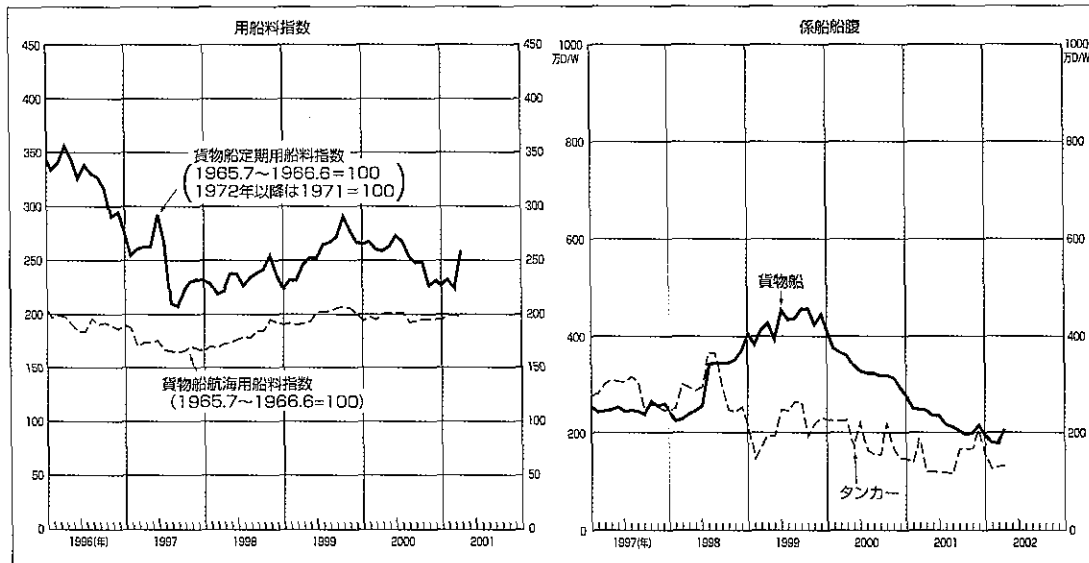
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	4.60
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	H・C					
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	148.1					
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	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9					
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5					
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・ダート: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	199.0	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0
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	

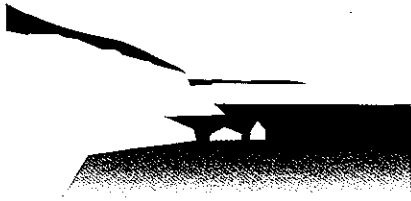
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310
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



ワープロを打つ速さは、若い人にはとても敵わない。当然だ。若い知性と吸収力でIT機器類の普及は目覚ましい。そして何でもどんどん自分でして行く時代になった。とうとうタイピストと言う職業もなくなった。原稿作成から印刷まで道具さえあれば皆自分の思考活動と並行して、同時にこなさなければならない。筆者は大昔英文タイプに挑戦したが、天性の飽き性から物にすることができなかった。以来和英ともに手書きの方がよほど速く出来上がってしまう。件の若者達はその鋭い反射神経により多分思考速度を超える巧みな、かつ鮮やかな指捌きでキーボードを叩きあつという間にレポートを作成し筆者を驚かせてしまうのである。

「あなたバラって漢字で書けますか？」美女に尋ねられたある作家は薔薇と即座に書いてその心を奪ってしまったと聞く。書いてあれば何とか読めるけれど、書けと言われるとう〜んと唸ってしまう、そういう字である。漢字天才でない限り、咄嗟にそんなにサラサラと行くものではない。ところが、いざワープロを叩き始めると、葡萄に林檎、檸檬に螺子、疲労困憊も憂鬱も、さらには土龍や川瀬はては魑魅魍魎までお手の物なのである。こんな事であれば、密かにマイコン辞書を体中に内蔵しスラスラと書けば筆者の周りは女優が群れとなり、とは夢の夢。

せめてものことワープロを駆使して使い慣れ

ない漢字も織込みいくらかでも上等な文章にしようと思いきや、難しい漢字ばかりでは堅苦しくて読み辛いと言う理由で、最近のソフトでは適度にかな表示に自動転換し、またより多くの人が受け入れる文字を表示するように、日々改良されているそうである。常用漢字1945字を日本社会の共通の目安にしようとした1981年の考えは、時代とともに流動的になっているようだ。ワープロと言う道具によって簡単に書ける難しい漢字の出現は、使用漢字を増す言うところのデファクトスタンダードを醸成しているように思われる。すでに新聞各社やNHKでは使用漢字を数十字増加したとのことである。人によって漢字に対する思いは異なるだろうけれど、保険でん補金はやはり填補金としてもらおうと筆者の気持ちはなんとなく落ち着いてくるのである。(文中複雑漢字の読みは、ぶどう、りんご、れもん、ねじ、ひろうこんぱい、ゆううつ、もぐら、かわうそ、ちみもうりょう)

新和海運株式会社

総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー

森 均

せんきょう6月号 No.503(Vol.43 No.3)

発行日 平成14年6月20日

創刊日 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 株式会社タイヨウグラフィック

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