

平成14年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.508 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

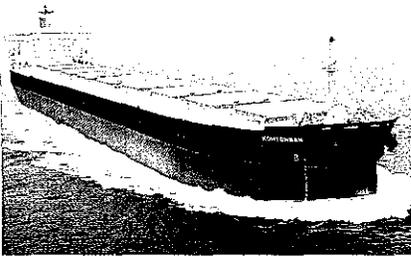
No.508

2009



せんきょう

11
NOVEMBER 2002



提供 株式会社商船三井
【船名 KOHYOHSAN】

DATA
船の種類：バルクキャリア(ばら積貨物船)
竣工：2001年6月
全長：289M
型幅：45M
総トン数：87,493 t
載貨重量トン：172,564 t

【写真下の船首部分…Ax-Bow(斧型船首)】
上部船首部分の斧型設計により、波浪の高い場合、船舶が直接受ける波浪抵抗を改善し、船舶推進効率を向上させる。

C O N T

巻頭言 ILO 海事統合条約 日本船主協会副会長 新和海運株式会社代表取締役社長 鷲見嘉一	1
海運三景 国際会議 1. バラスト水問題、条約化に向けて一步前進 —国際海事機関(IMO)第48回海洋環境保護委員会(MEPC)の概要— 2. 日韓両国船主協会の緊密な関係維持を確認 —第10回日韓船主協会会談の様相について— 3. ILO 海事統合条約の採択へ一步前進 —ILO 海事統合条約第2回 HLTWG 会合について— 4. アジア船員雇用者グループの積極的な活動に期待を表明 —アジア船主フォーラム船員委員会第8回中間会合の様相について—	2 2
内外情勢 1. 港湾の早期正常化を期待 —米国西岸港湾労使紛争について— 2. 海運関係分野の一層の規制緩和を要望 —扇国交大臣・石原規制改革大臣宛てに19項目を要望— 3. 税制で国際競争力強化を図る諸外国 —欧米諸国の税制改革(税制強化策)について— 4. スーパー中枢港湾選定へ —スーパー中枢港湾選定委員会(第一回)の開催について— 5. 海賊および船舶に対する武装強盗に関する報告 (2002年第3四半期) —国際商業会議所(ICC)国際海事局(IMB)編集—	15
注目記事 内航三景 社会科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」第4作が完成 —海の大動脈・内航海運—	30 30
Washington	32
潮風情報 続パナマという国 川崎汽船株式会社 船長(現 船員災害防止協会) 湯川君平	34
人物インタビュー 三洋海運(株)営業部営業課長 岩田一彦	36
海運日誌(10月) 37 船協だより 38	海運統計 39 編集後記 44
囲み記事 ・パンフレット「SHIPPING NOW 2002日本の海運」の刊行について ・覚せい剤の密輸入で貨物の擬装がより巧妙に	29 31

ILO 海事統合条約

日本船主協会副会長
新和海運株式会社代表取締役社長 鷺見嘉一



ILO (国際労働機関) の海事関係条約を統合し一つの新しい条約にしようとする大作業が始まっている。

ILO は、官、労、使により構成される国際機関で、1919年に設立以来、1996年までの77年間に海事関係だけで69の条約・勧告などを採択しており、具体的には、これら、既存の条約等の中で有効と思われる30の条約、1の議定書、23の勧告を一纏めにし、現在の社会情勢に対応した新たな条約を作ろうというものである。

これは、海上安全、海洋環境に加えて、海難事故の原因の相当部分がヒューマンファクターにあるといわれているところから、船員労働問題についても新たな国際的に統一された枠組みを構築する必要があるとの認識の下、船員の資格については STCW 条約で対応したが、こうした安全・環境・船員資格など IMO (国際海事機関) マターに、更に労働時間、船内居住条件など ILO マターも加えた新たな国際秩序を形成しようという試みである。

言葉を換えて言えば、現在、IMO の SOLAS 条約、MARPOL 条約、STCW 条約は世界の大多数の国によって批准されているが、同様にこの統合条約が広く世界の国々で批准され、ポートステートコントロール等により実効性も担保できるものにしようというもので、既に1976年

に採択された包括的条約である ILO147号条約 (商船の最低基準に関する条約) で統合について一部前例をみているものを全てに広げようとするものである。

他方、IMO 関係の条約は、安全や環境にかかる技術的基準を統一的に決めようとするもので、統一されることにさほど抵抗がない事項を扱っているが、ILO 条約は、労働条件、雇用条件など、当該国の経済や、生活水準、文化と密接にかかわり、国ごとに異なる政策対応を含む問題を扱うため、先ずは国の主権は尊重されるべきであろう。その上で統一化に向けた各国の合意形成となれば、技術的基準の統一にはない困難を伴うことも容易に想像できる。従って、批准促進のためには全体を強制批准するのではなく、選択批准や実質的同等性の導入などのフレキシビリティを大幅に認めることも必要となろう。

グローバル化した海運界で安全、環境のみならず船員労働面についても ISO、PSC 体制のような新しいメカニズムで担保される国際的な秩序作りの試みが2005年の条約採択に向けて着実に進捗するとみられている。

21世紀の海運界のチャレンジとして来年が最大の山場になると予想されるので、当協会も日本船主の立場をしっかりと主張するため、この作業に積極的に関与していかなければならない。



国際会議レポート

1 バラスト水問題、条約化に向けて一歩前進

—国際海事機関(IMO)第48回海洋環境保護委員会(MEPC)の概要—

国際海事機関(IMO)のバラスト水管理条約策定の中間会合および第48回海洋環境保護委員会(MEPC48)が9月30日から10月11日まで間、ロンドンのIMO本部で開催された。

2003年採択予定のバラスト水管理条約は、バラスト水の処理方法やバラスト水の交換海域など条約の一部が審議され採択に向けての前進がうかがえたものの重要な部分についての審議は不十分な状況にある。

一方、今年6月に開催された第7回IMOばら積液体・ガス小委員会(BLG7)(本誌2002年7月号P.15参照)で最終的な決着がつかなかった有害液体物質の汚染分類の見直しは今回も結論に至らず、来年6月に開催予定のMEPC49に持ち越されることとなった。その他、船舶の解撤問題等が主要議題として審議された。

1. バラスト水管理条約

(1) 審議の内容

今年3月に開催されたMEPC47では、バラスト

水中に含まれるどのような水生生物を規制の対象にするかの議論で大半の時間が費やされ、バラスト水の処理基準、バラスト水の交換海域などは十分に審議されなかった(本誌2002年4月号P.2参照)。しかし、採択目標の2003年秋まで一年を切ったこともあり、今回の中間会合およびMEPC48では、バラスト水管理の条約策定に向けて、以下の点が審議されたが、いずれも最終的な結論を得るには至らなかった。

i) バラスト水の処理方法

現在のバラスト水の処理方法は、洋上でのバラスト水交換が大半を占めている。一方で多くの研究機関がバラスト水中に含まれる水生生物を機械的に不活性化などの処理装置を開発中である。そのようなバラスト水交換と機械的処理を併せて〔表—1〕に示す4種類の処理方法が認識された。

ii) 船舶の分類と適用される処理方法

バラスト水の処理装置が開発段階であることから、船舶を建造された時期別に分類し、

〔表—1〕

	処理方法	処理方法の詳細
a	バラスト水交換 (シーケンシャル方式)	タンク毎にバラスト水を容量の95% 交換する方法
b	バラスト水交換 (フロースルー方式)	バラスト水が漏水してあるタンクに、 更にポンピングにより3倍量の海水を 送水しマンホール等より漏水させ、 港内で漏水したバラスト水を入れ替 える方式
c	処理装置による処理 (短期的バラスト水 管理基準に基づく)	処理装置により水中生物を殺滅、不 活性化させる。 短期的に研究開発が可能なレベルを 考慮して水生生物の大きさ、バラスト 水中に含まれる濃度を処理の基準 の対象とし、詳細は今後検討される
d	処理装置による処理 (長期的バラスト水 管理基準に基づく)	処理装置により水中生物を殺滅、不 活性化させる。 水生生物の大きさ、バラスト水中に 含まれる濃度の処理基準は短期的基 準より厳しいものとなる

各船ごとに処理方法が検討された。〔表—2〕

その結果、既に就航している船舶(現存船)に対してはバラスト水を洋上で交換すること、これから建造される船舶(新船)に対しては、建造される時期ごとに処理装置を段階的に装備して処理することを基本にバラスト水を処理することとされた。

例えば、条約が2004年に発効した場合、2008年に建造される船舶は「中間的な船舶」に分類され、バラスト水の処理方法は〔表—1〕のa、bに示されるバラスト水交換、またはdの処理装置による処理が求められる。(表—2参照)

一方、2015年以降、または条約発効から5年後以降に建造される船舶には処理装置による処理が規定され、バラスト水の交換による処理は認められなくなるなどの手法である。

新船の場合には、バラスト水の処理装置を設置して処理しなければならないとされたが、処理装置の性能、バラスト水交換の実施の確実性を考慮して処理方法は船主が選択できることとすべきであり今後議論の必要がある。

iii) バラスト水交換海域

バラスト水を交換する場合、船主、運航者

〔表—2〕

船舶の分類	建造時期	〔表—1〕に示す 処理方法
新 船	2015年以降、または条約発効から5年後以降に建造される船舶	d
中間的な船舶	2005年以降、または条約発効から1年後以降に建造される船舶	a、b、d から選択
現存船	新船、中間的な船舶以外の船舶	a、b、c、d から選択

の立場を考慮すると、特定の海域ではなく、あらゆる海域で交換が行える方が実効的である。しかし、日本で漏水したバラスト水を寄港地の近海で交換したのでは水生生物の移動の防止には繋がらない。その為にバラスト水を交換する海域を限定する必要がある。

日本はバラスト水の交換は、あらゆる陸岸から200海里以上離れた海域で行う事を前提とし、荒天などで200海里以上離れた海域での交換が不可能な場合は200海里内の海域での交換を認める提案を行った。しかし、200海里以内の海域で交換を行うことはバラスト水に含まれる水生生物の移動を最小限に留めることが出来ないという理由で米国をはじめ各国が反対し、陸岸から200海里以上離れた海域でバラスト水交換を行うという意見が主流を占めた。

また、200海里以遠の海域で交換が不可能な場合には200海里以内でも陸岸から50海里、12海里など一定の距離を隔てた海域でバラスト水の交換を行うなどの要件が検討された。

iv) 地域規制

バラスト水管理条約は、各国ごとの規制の乱立を防ぎ、統一的な規制が行われることが目的の一つである。しかし、米国を中心に条約の規制に加え、沿岸国の海洋環境を保護するという理由で独自に地域規制を策定する提案がなされた。この提案に豪州等の諸国が賛同し、多勢に押し切られる形で大筋が合意されたが地域規制を導入する場合に満たさな

ればならない条件などを検討する必要がある。

v) PSCの方法 (Samplingの実施について)

寄港国には、船舶が条約を遵守しているかどうかを検査する Port State Control (PSC) と呼ばれる権限がある。バラスト水管理条約にも PSC の条項が盛り込まれており、その方法が検討された。条約案では PSC の方法は、承認されたバラスト水の処理装置の設置、その運転の記録、バラスト水交換の記録類の検査に加えバラスト水の成分を分析し (Sampling)、船舶が適切な処理を実施したかを確かめることの是非が審議された。

日本のほか数カ国が、Sampling をしたバラスト水の分析手法が確立されていないため、一方的に判定される惧れがあり PSC の手法として妥当ではないと指摘した。それに対しブラジル、米国等が処理基準を満足していないバラスト水を港内で排出することは本条約の主旨に反すると主張し、次回の会合で引き続き審議することとなった。

(2) 船舶運航面からの検討事項

今回の中間会合および MEPC48 では条約の一部分が検討されたに過ぎず数多くの検討事項が残っている。条約が商船の通常の運航を妨げず、実効的な内容となるために次のような事項に対し更に検討する必要性が認識され、今後引き続き検討されることとなった。

i) バラスト水交換に関する船舶の遅延

バラスト水交換のために予定の航路から大きく迂回したり、停船が必要となることが懸念される。これに対し、国際海運会議所 (ICS) がバラスト水交換のために通常の運航が妨げられるのは実効的ではない旨を発言し、迂回等をしてまでも交換の必要がない旨の条項が起草された。

ii) バラスト水処理免除規定

日本や韓国の間を航行するような船舶に対しては、処理に要する時間を考慮しバラスト水処理の免除規定が必要である。これに関して、ICS から 600~1000 海里以下の航海 (東京湾から沖縄および台湾付近までの距離に相当) に従事する船舶にはバラスト水の処理を免除するなどの免除規定が必要との意見が出された。

また、海洋環境がほぼ同じでバラスト水処理の必要がないと思われる海域 (地中海、東シナ海、北海等) を検討する提案がノルウェーから提出されていた。

いずれも深く審議する時間が無く次回の会合にて検討されることとなった。

iii) 未処理バラスト水の排出

バラスト水交換、装置による処理などバラスト水の処理が規定されても、荒天や処理装置の故障などの不可抗力により、バラスト水の処理が出来ない場合が予想される。そのような場合、未処理のバラスト水を港内で排出することが認められるべきであるが、悪用防止にも留意した規定の検討が必要である。

iv) ガイドラインの検討

バラスト水の交換を安全に実施するための指針などのガイドラインが必要である。その構成について検討がなされたが、時間的な制約によりガイドラインに盛り込む内容が審議されたにとどまり、ICS を中心に今後さらに検討が行われることとなった。

(3) 条約採択に向けての今後の展望

前回の MEPC47 では、バラスト水の交換水域の検討など重要な部分の検討がされず 2003 年の条約採択を危ぶむ声も聞かれた。しかし、今回の中間会合および MEPC48 ではバラスト水の処

理基準やバラスト交換を行う水域の検討など、条約の骨子となる部分が検討され、わずかながら条約策定に向けての前進がうかがえた。

しかし、航海距離が短い場合のバラスト水処理の免除規定や未処理のバラスト水の港内での排出の是非など船主、運航者にとって重要なポイントの検討はほとんど行われていない。

条約の姿がおぼろげながら見えてきた感があるが、最も重要かつルール作りが困難な部分の大半が検討されていない。また、採択目標の2003年まで残された時間が少なくなってきたことから、条約の体裁を整えることを優先する懸念がある。

また、会合へは船主、運航者の立場で条約の内容を検討する参加者が少ないのが現状であるが、当協会はバラスト水の管理が円滑に実行され水生生物の移動のリスクを最小限にするものとなるよう引き続き積極的に船主意見を反映していくこととしている。

2. 有害液体物質の汚染分類の見直し

(1) IBC コードの汚染分類

パラフィン、ベンゼンなどの化学薬品（有害液体物質）は「危険化学薬品の撤積運送のための船舶構造及び設備に関する国際規則」(IBC Code) 上で、その物質の毒性、水溶性、凝固性などの数種類の特性を指標とし評価が行われ、それぞれの評価結果を総合して汚染分類が「A」、「B」、「C」、「D」、「無害」の5段階に分類されている。また、汚染分類毎に有害液体物質を排出できる海域、濃度などの条件が MARPOL 条約附属書Ⅱに定められている。

国連の海洋汚染専門家会議（GESAMP）は有害液体物質の毒性等の再評価を継続的に行ってきたが、再評価が最終段階に至ったことを機会に汚染分類を現行の5分類から「X」、「Y」、「Z」

と区分する3分類などの新たな分類方法に見直すかが検討されてきた。

(2) 汚染分類変更の問題点

今年6月に開催された第7回 ばら積み液体及びガス小委員会（BLG7）では、汚染物質の分類方法について日本や米国等が支持する現行の「A」、「B」、「C」、「D」、「無害」の5分類方式から、オランダ等の欧州諸国が支持する「X」、「Y」、「Z」の3分類方式に見直すことの是非が審議された。

わが国は、①現行の5分類方式で運用上の不便がないこと、②3分類方式に汚染分類が変更された場合、一部の有害液体物質の洗浄水の排出要件が緩和され、海洋環境保護の概念に反するという理由から現行5分類方式を主張した。

一方、オランダなどは3分類方式を支持する理由として、①5分類方式より3分類方式は分類方式が簡潔であること ②5分類方式では無害と評価される有害液体物質が存在するがそもそも有害液体物質に無害という概念はない、などを挙げ検討されたが、最終決定に至らず今回のMEPC48に持ち越された。（本誌2002年7月号P.15参照）

(3) 審議の模様

今回のMEPC48では5分類を支持する日本、東南アジア諸国と、3分類を支持する欧州諸国の間で5分類方式の「無害」の区分の扱いを巡り意見が分かれた。現行規定で「無害」に区分される物質を積んだ後のタンク洗浄水の排出は制限されていない。東京湾、瀬戸内海の中で有害液体物質の輸送を行っている小型ケミカルタンカーは、3分類方式が採用されると一旦湾外に出て洗浄水を排出することとなり運航に大きな影響が出る。このような理由を基に日本、東南

アジア諸国は「無害」の区分を残す5分類を支持した。

これに対し、欧州諸国は「無害」と区分される物質はタンク内の残留物の量が1タンクあたり100リットル以下にしなければならない等の規定がかからないことから、その物質が大量に排出されれば海岸等を汚すことになるため12海里以遠での排出、あるいは陸上受け入れ施設への陸揚げを主張し議論が紛糾した。

(4) 汚染分類の見直し妥協案

日本は「無害」物質の区分を残す一方、北海、バルト海、地中海などの特定の海域において糖蜜等の現行「無害」と区分されている物質のタンク洗浄水にも1タンクあたり100リットルの排出規制などを課し、欧州諸国が懸念する海洋汚染の防止を狙った妥協案を提案した。(表-3) この妥協案に欧州諸国はある程度の理解を示したものの、日本が提案した妥協案の「Z」に属する物質の中でその毒性等から「Y」類に分類されるべきものがあるという理由で合意には至らず、今後さらに来年3月に開催の小委員会、6月の海洋環境保護委員会に結論が持ち越された。

(5) 今後の問題点

現行の汚染分類の「無害」の区分がなくなる

〔表-3〕

	現行の区分	A	B	C	D	無害
妥協案	5分類支持派	X	Y		Z	無害
	3分類支持派	X	Y			Z

と、内航ケミカルタンカーの運航面で、タンクの洗浄水を湾外に出て排出しなければならず、大きな影響が出るのが予想される。日本では大型ケミカルタンカーが着棧出来るバースが少なく、ケミカル類を輸入する場合の多くは、外

航の大型ケミカルタンカーで横浜、神戸まで輸送し錨地にて小型のケミカルタンカーに積荷を積み替えて日本各地へ輸送している。(日本では横浜、神戸の錨地でのみケミカル類の他船への積み替えが許可されている)

同様に日本各地から運ばれたケミカル類は横浜、神戸で大型ケミカルタンカーに積み替えられ輸出される。よって内航の小型ケミカルタンカーへの運航影響は、外航のケミカルタンカーの運航にも影響を及ぼす恐れがある。

長期的に安定したルールがケミカル類の安定輸送には不可欠である。汚染分類の見直しに関する議論が長期化することは、ケミカルタンカーの建造計画、配船計画等に影響を及ぼすことが懸念される。そのような点を考慮し当協会は汚染分類の変更に伴う影響が最小限となり、かつ海洋環境が保護されるように船主の意見を反映していくこととしている。

3. シップ・リサイクリング・ワーキング・グループ

IMOでは、本年3月のMEPC47において、2003年11月のIMO総会での採択に向けて、船舶リサイクルに係る技術ガイドラインおよびIMO総会決議案を作成することが合意され、今次会合で設置されたワーキング・グループ(WG)では、MEPC47後に設置されたコレスポンデンス・グループ(CG)が準備したIMOガイドライン案を中心に検討が行われた。(本誌2002年4月号P.2参照)

IMOガイドライン案は、ICS、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)等から成る Industry Working Groupが作成した行動規範(Industry Code of Practice)をベースとし、その中で船舶の建造から解撤ヤードへの最終航海までの船舶のライフサイクルを通じた各関係者への奨励策が示さ

れている。今次 WG では、ガイドライン案の項目毎に検討を行い、文言の修正等時間を要する場合には、別途休憩時間中に Drafting Group (DG) を設置し、WG に修正文案を提出するという形式がとられた。

ガイドライン中、船主への影響が最も大きいと思われる既存船のインベントリーリストの作成および最終航海前のリサイクル船舶の準備については、わが国より既存船のリストに関し構造・設備機器に含まれる物質の特定が困難であり対応に限界がある旨指摘を行ったところ WG の参加者の間では総じてわが国と同じ認識であった。また、船舶の解撤ヤードへの最終航海前の有害物質の除去についても、わが国より最終航海における安全性を担保する観点から、詳細な検討を行う必要がある旨指摘したところ各国の賛同が得られ、結果として解撤ヤードへの最終航海の安全性を確保する必要がある旨の文章がガイドライン案に追加されることとなった。当協会も積極的に DG に参加するなど船主の意見反映に努め、燃料タンクのガスフリーの奨励が削除されるなど一部意見が反映された部分もあった。修正された箇所については、今次 WG では再度確認・検討する時間がなかったことから MEPC48後に設置する CG にて検討を行うこととなった。

また、WG ではいくつかの作業を小委員会等に委託することが合意された。船舶に含まれる危険物質のリストの作成については、「設計・設備

(Design and Equipment) 小委員会」、および「ばら積み・液体・ガス (Bulk, Liquid and Gases) 小委員会」に作業を委託することとし、解撤船の最終航海と PSC (Port State Control) に係る問題の検証作業を「旗国実施 (Flag States Implement) 小委員会」に委託することとなった。これら小委員会での検討結果は MEPC49 (2003年7月) で審議される予定である。さらに、インドより“船主→ブローカー→キャッシュバイヤー→船舶解撤ヤード”といった解撤売船の流れの中で所有権の移動が不明確になっているとの指摘があり、これについては法的検証が必要なことから MEPC48後に設置する CG で問題点を明確にした上で「IMO 法律委員会」に検討を委託することが決定した。

総会決議案については、ガイドライン案が最終的な形にならない限り更なる進展はないとの意見が多数を占め、議論に多くの時間は費やされず、CG にて再度検討を行っていくこととなった。

今後のスケジュールとしては、来年6月の MEPC49での最終化に向けて、CG において IMO ガイドライン案および総会決議案の更なる検討を行う予定である。当協会としても、関係委員会にて協議し、シップリサイクル連絡協議会等の関係者とも相談の上、実行性・実効性のあるガイドラインの策定に向け CG の作業に対し種々意見反映に努めることとしている。

2

日韓両国船主協会の緊密な関係維持を確認

—第10回日韓船主協会会談の様相について—

題記会談が、2002年10月7日に京都で当協会の主催によって開催された。当協会からは嶋長会長はじめ11名が、韓国船協からは Hyun 会長は

じめ9名が出席した。(出席者は資料2参照)

会談では、低迷を続ける海運市況、両国の海運政策・税制の現状、米国テロ事件後の海事保

安強化策等につき、率直かつ建設的な意見交換が行われ、今後も緊密な関係を維持していくことが確認された。

また、次回以降の会議日程・開催地について

は、追って定めるまでオープンにしておくことが合意された。

会談で採択された共同声明は資料1の通りである。以上

【資料1】

第10回日韓船主協会会談 共同声明

1. 日本船主協会（JSA）と韓国船主協会（KSA）は、2002年10月7日、京都で第10回日韓船主協会会談を開催した。これは2000年の第9回会談（於：韓国・ソウル）に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。
2. 会談では、両協会の関係を強化することが話し合われたほか、世界海運業界の現状と展望について意見交換が行われた。出席者は、両国海運業界の持続的かつ健全な発展によって高品質な輸送サービスを継続的に提供していくため、相互信頼と協力関係をより強固なものとしていくことを合意した。
3. 両協会は、定期船・不定期船・タンカー各部門における現在の市況低迷に強い懸念を表明した。特に、旺盛な荷動きが市況修復につながっていないコンテナ市場の異例な状況が憂慮され、現在の危機的な財政状況を正常化するため、両協会のメンバーが最大限の努力をする必要があることが確認された。
4. 海運政策については、将来のトン数税制導入に向けた検討など最近の状況が報告され、両国海運業界の国際競争力維持に不可欠なより優れた政策の導入に向け、自国政府への働きかけを継続していくことを確認した。
5. 2001年9月の米国でのテロ事件後に実施もしくは検討中の保安強化策については、最大限の協力を行う用意があることを認識した。同時に、そうした対策は、円滑かつ効率的な物流の促進に寄与する方向で策定される必要があり、かつ、追加の費用や義務が海運業界のみに課されるべきではない点が強調された。
6. STCW95に基づいて行われる旗国の海技免状裏書発給の遅延問題についても意見交換が行われた。両協会は、状況は改善したように見受けられるものの、今後も状況注視を継続することに合意した。
7. 船舶からの温室効果ガス排出やバラスト水管理など環境問題については、より緊密な情報交換と協力を通じ、取り組みを継続していくことを確認した。
8. ITF ベンチマークの凍結問題については、例えば「アジア船員雇用者グループ」などの場を通じ、アジア船主の声を一つにしてより大きな影響力を行使するため、相互の協力を一層進めることを確認した。同グループの準備会合は、2002年9月、香港・日本・韓国・シンガポールの船主協会によって開催されている。
9. IMO をはじめとする国際機関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、過去の事故例を正確に勘案した効果的な対応が重要であり、特に既存船への対策強化については、合理的かつ実際の費用対効果ある対策が必要との理解を得るため、両協会は自国政府との議論を進めることに合意した。
10. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、その役割を再確認し、同制度の重要性について一層の理解を得るための努力を続けることに合意した。
11. 両協会は、より一層緊密な関係を維持することを確認し、事務局間の人材交流プログラムを継続することとした。
12. 次回の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくこととした。

以上

【資料 2】 第10回日韓船主協会会談 出席者

(日本側)

氏名 Name	船協役職名 JSA Title	会社役職名 Company Title
崎 長 保 英	会 長	川崎汽船 社長
草 刈 隆 郎	副 会 長	日本郵船 社長
鈴 木 邦 雄	副 会 長	商船三井 社長
松 永 宏 之	副 会 長	新日本石油タンカー 社長
鷲 見 嘉 一	副 会 長	新和海運 社長
太 田 健 夫	常 任 理 事	飯野海運 社長
福 島 義 章	理 事 長	JSA
大 滝 光 一	会 長 秘 書	川崎汽船 経営企画グループ政策担当部長
園 田 裕 一	国際企画室長	JSA
山 上 寛 之	国際企画室	JSA
笠 原 永 子	国際企画室	JSA

(韓国側)

氏名 Name	船協役職名 JSA Title	会社役職名 Company Title
玄 永 源 Yung Won HYUN	Chairman	Chairman, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.
Doo Chan CHANG	Senior Vice Chairman	President & C. E. O., KSS Line Ltd.
Jin Bang LEE	Vice Chairman (Rep.)	Executive Vice President, Korea Line Corporation
Jin Won CHIANG	Vice Chairman	C. E. O. & President, Pan Ocean Shipping Co., Ltd.
Seung Gwon LEE	Vice Chairman	President & C. E. O., SK Shipping Co., Ltd.
Won Pyo CHOI	Vice Chairman	Chief Senior Executive V. P. & C. E. O., Hanjin Shipping Co., Ltd.
Youn Jae LEE	Vice Chairman	Chairman, Heung-A Shipping Co., Ltd.
Chan Jae PARK	Secretary General	KSA
Bongiee JOH	Senior Manager	KSA

3 ILO 海事統合条約の採択へ一歩前進 —ILO 海事統合条約第 2 回 HLTWG 会合について—

ILO 海事統合条約第 2 回三者構成ハイレベルワーキンググループ会合 (HLT-WG) は 2002 年 10 月 14 日から 18 日の 5 日間 ILO 本部 (ジュネーブ) にて行われた。この会議には政府代表 48 カ国、船主代表 22 カ国および船員代表 28 カ国総勢約 170 名が参加し、わが国からは、寺西国土交通省労働

環境課長、井出本全日本海員組合長、当協会辻本常務理事、赤塚欧州事務局長、井上船員対策室副部長他が出席した。

(1) これまでの経緯

ILO (国際労働機関) では 1920 年から 96 年までに 39 の海事条約と 1 議定書、条約に付随す

る勧告29を採択しているが、条約を批准する国が少ない等、国際的な実効を伴っていないのが現状である。こうした状況下、2001年1月の第29回合同海事委員会(JMC)(本誌2001年2月号P.11参照)において未発効もしくは不要となったものを除く30条約、1議定書および23勧告(資料1参照)について統合した一つの条約・勧告をつくり批准の拡大と実効のあるものにする方向で労使が合意し、作業を進めることとなった。その後、昨年12月に第1回 HLTWG が開催され、海事統合条約策定について政府、船主、および船員グループで原則的に合意し(本誌2002年1月号P.16参照)、次いで今回の会議で具体的な構造造りに入ったものである。

(2) 主な審議

今回、海事統合条約の構成についてはレベル1 Articles(総則)、レベル2 Regulations(権利/原則に係わる法律)、レベル3 Code Part A(施行細則)およびレベル4 Code Part B(ガイドライン)との4層構成とすることが確認された。(レベル1からレベル3までは強制要件とし、レベル4は非強制要件とすることで一応の合意が形成された。(資料2参照))

また、旗国が自国船に対して、適正な労働条件および居住条件を満たしているとする証書の発給は、新条約の執行に有効であるとの意見が多勢をしめたが、発給の方法や検査など各論についてはまとまっていない。

新条約の改正手続きについて、Code Part A および Code Part B については簡単な改正手続きで、各国の国会での法改正がなくても出来るように配慮が必要との意見が多勢をしめた。適用範囲については、内航や沿岸航海に従事する船舶に適用するかどうか論議がなされたが今回合意にいたっていない。

批准国の拡大については、新条約では詳細部分についてフレキシブルな対応が必要であり、ILO 第147号条約で採用された実質的同等性概念の利用、MARPOL条約のような付属書の選択的批准などの導入が必要との方向で検討が進められている。

(3) 今後のすすめ方

2003年2月3日から7日まで開催予定の第2回サブワーキンググループ会合に先立ち条約一次草案およびコメントリー文書が1月15日までにILO事務局より配信され、同会合においては草案文書で遺漏している要素はないか、また批准/実施上の障害となる問題点の特定、これまでに提案された各種の選択肢のどれを選ぶかの検討と起草作業への助言および第3回 HLT-WG に向けての事務局作成2次草案の作成作業に必要なガイダンスを行うこととした。

今回の会議ではドラフトとして、予備草案的な文書が配布された。これは、2002年6月開催の第1回サブグループ会合で明らかにされた条約構造案に沿って既存の条約文をベースに規定を並び替えたもので、審議促進のために新条約の構成と内容の実例を掲示するためにつくられたもので、これ自体審議の対象になったわけではなかった。

しかし、一年前の第1回 HLTWG で海事統合条約は必要との労使見解が初めて政府グループに表明されて今回早くも予備草案が提出されるとは当時は誰も考えていなかったようである。2004年海事準備総会への条約草案上程に向けての進捗は思いのほか早く進んでいるという印象が強い。次回の第2回サブワーキンググループおよび6月の第3回 HLT-WG でこの海事統合条約の山場を迎えることになりそうで、当協会としてもこれに的確に対応する必要がある。

ILO 海事統合条約の対象となる条約等一覧表

条 約 (30)

- 1920年の最低年齢（海上）条約（第7号）〔1924年批准。第138号条約批准に伴い2000年廃棄〕
- 1920年の失業補償（海難）条約（第8号）〔1955年批准〕
- 1920年の海員紹介条約（第9号）〔1922年批准〕
- 1921年の年少者体格検査（海上）条約（第16号）〔1924年批准〕
- 1926年の海員の雇入契約条約（第22号）〔1955年批准〕
- 1926年の海員送還条約（第23号）
- 1936年の職員海技免状条約（第53号）
- 1936年の船舶所有者責任（傷病海員）条約（第55号）
- 1936年の疾病保険（海上）条約（第56号）
- 1936年の最低年齢（海上）改正条約（第58号）〔1955年批准。第138号条約批准に伴い2000年廃棄〕
- 1946年の食料及び賄（船舶乗組員）条約（第68号）
- 1946年の船舶料理士資格証明条約（第69号）〔1975年批准〕
- 1946年の船員年金条約（第71号）
- 1946年の健康検査（船員）条約（第73号）〔1955年批准〕
- 1946年の有能海員証明条約（第74号）
- 1949年の有給休暇（船員）条約（第91号）
- 1949年の船員設備条約（改正）（第92号）
- 1958年の船員の身分証明書条約（第108号）
- 1970年の船員設備（補足規定）条約（第133号）
- 1970年の災害防止（船員）条約（第134号）〔1978年批准〕
- 1976年の雇用継続（船員）条約（第145号）
- 1976年の船員年次有給休暇条約（第146号）
- 1976年の商船（最低基準）条約（第147号）〔1983年批准〕
- 1987年の船員福祉条約（第163号）
- 1987年の健康の保護及び医療（船員）条約（第164号）
- 1987年の社会保障（船員）条約（第165号）
- 1987年の船員送還条約（改正）（第166号）
- 1996年の労働監督（船員）条約（第178号）
- 1996年の船員の紹介及び職業紹介条約（第179号）
- 1996年の船員の労働時間及び定員条約（第180号）：未発効

議 定 書 (1)

商船における最低基準に関する条約の議定書

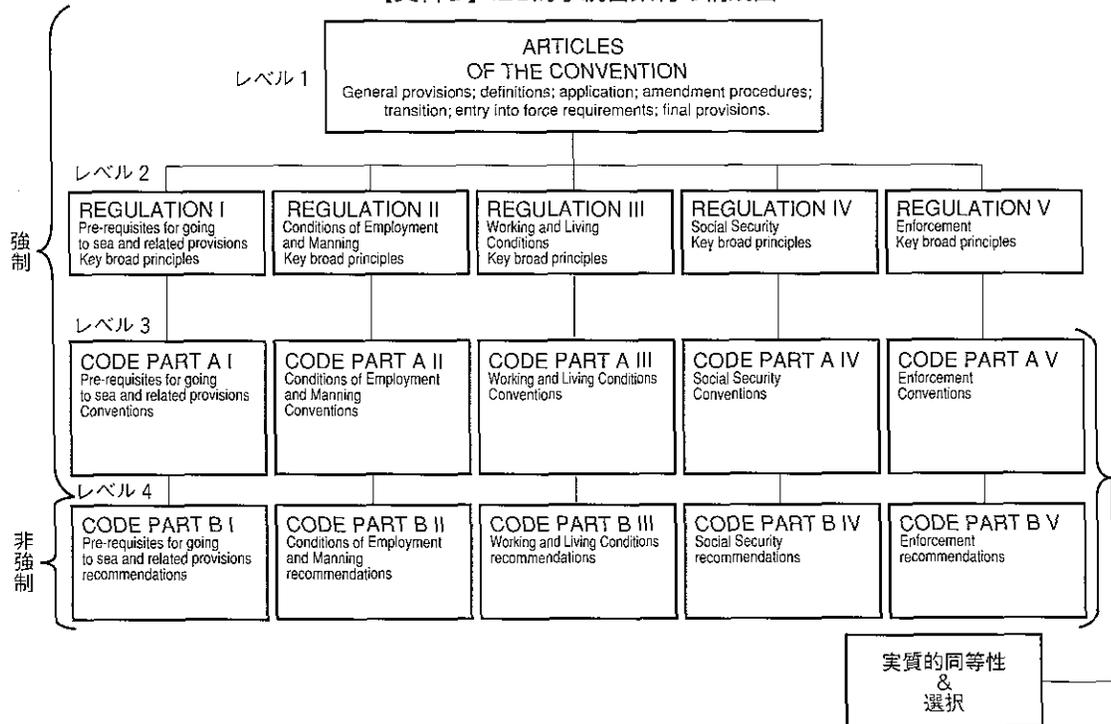
勸 告 (23)

- 1920年の国内海員法典勧告（第9号）
- 1920年の失業保険（海員）勧告（第10号）
- 1926年の送還（船長及見習）勧告（第27号）
- 1936年の港に於ける海員福利勧告（第48号）
- 1946年の寝具、食事道具等給与（乗組員）勧告（第78号）

- 1958年の船内医療箱勧告（第105号）
- 1958年の海上医療助言勧告（第106号）
- 1958年の船員雇入（外国船舶）勧告（第107号）
- 1958年の社会的条件及び安全（船員）勧告（第108号）
- 1970年の職業訓練（船員）勧告（第137号）
- 1970年の船員厚生勧告（第138号）
- 1970年の船員雇用（技術的發展）勧告（第139号）
- 1970年の船員設備（空気調節装置）勧告（第140号）
- 1970年の船員設備（騒音規制）勧告（第141号）
- 1970年の災害防止（船員）勧告（第142号）
- 1976年の年少船員の保護勧告（第153号）
- 1976年の雇用継続（船員）勧告（第154号）
- 1976年の商船（基準の改善）勧告（第155号）
- 1987年の船員福祉勧告（第173号）
- 1987年の船員送還勧告（第174号）
- 1996年の労働監督（船員）勧告（第185号）
- 1996年の船員の募集及び職業紹介勧告（第186号）
- 1996年の船員の賃金、労働時間及び船舶の定員勧告（第187号）

注 [] 内の批准年は日本の批准年を表す

【資料2】ILO海事統合条約の構成図



4 アジア船員雇用者グループの積極的な活動に期待を表明 —アジア船主フォーラム船員委員会第8回中間会合の様相について—

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第8回中間会合が、去る10月25日大連において中国船主協会の主催で開催された。

会合には、9カ国の船主協会から35名が出席し、またオブザーバーとして中国の船員学校の代表が参加し、Li Shanmin 議長 (中国船主協会、COSCO Manning Corp, Managing Director) の下、共通議題について有効かつ活発な意見交換が行われた。日本からは、商船三井 鏡執行役員、川崎汽船 新井経営企画グループ課長ならびに事務局より宇野船員対策室課長が出席した。

会合の前日 (10月24日) には、ISF (国際海運連盟) と ASF による共同セミナーが開催され、ILO 統合条約、STCW95条約などの最近の状況について ISF 側から参加した Mr. D. Dearsley (ISF 事務局次長) の説明を受け、その後これらの問題を中心に幅広い議論を行った。このセミナーは、前年第7回中間会合に引き続き、ISF との意見交換を目的として本委員会の招聘により開催された。

【資料】

アジア船主フォーラム船員委員会第8回中間会合

2002年10月24-26日 於：大連

共同宣言

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第8回中間会合が、2002年10月25日 (金曜日)、大連において開催された。この会合は中国船主協会 (CSA) の主催によるものである。

本会合には中国、香港、日本、韓国、台湾および ASEAN 船主協会 (FASA) の構成メンバーであるインドネシア、マレーシア、フィリピンおよびベトナムの代表が出席した。また委員会は、中国の各海事大学等からのオブザーバーを歓迎した。

中間会合の前日である2002年10月24日に、ASF 船員委員会の招聘により、国際海運連盟 (ISF) が ASF と合同でセミナーを開催した。

翌日の本会議では、JSA が主催して9月6日に東京で開催されたアジア船員雇用者グループの準備会合についての報告がなされ、アジアの声をまとめ、国際的な動きに対して影響力を持つという、当グループの積極的な活動が本委員会に歓迎されると共に、今後のグループの活動に対する大きな期待が示された。また、ILO 統合条約にアジアの意見を反映するために統合条約案の議論へ積極的に参加し、広範な批准を達成するためにアジアの船主の立場からみた問題点と解決策の検討を各国政府と協調して進めていくこととした。

その他、STCW95条約の施行状況や quality standard の問題、security に関連して船員の身分証明の問題、米国のビザの問題およびアジア人船員の教育訓練についての検討を行い、当委員会としての意見を別紙の共同宣言 [資料参照] として採択した。

なお、今回の第9回中間会合は、来年秋にベトナム・ハノイにおいて開催される予定である。

会合は、ILO の活動の進捗状況やアジアの海運業界にとって重要な他の問題について、アジア海運業界の一層の理解を促進するために、合同セミナーが大いに役立つことに合意した。

会合は、ILO 統合条約検討の進捗状況について議論し、ISF 及び ILO High Level Tripartite Working Group (HLT WG) 並びに同 SUB-WG のメンバーの多大な作業に対して感謝の意を表明した。会合は統合条約草案がまもなく提起されることに留意し、この新しい条約に適切かつ代表的なアジアの意見が考慮されるよう、ASF メンバー船協に対して統合条約案の議論に参加するよう奨励した。会合は、ASF メンバー船協に対し、改定条約案の重要性についての共通認識を自国の政府と共に持ち、広範な批准を達成するために条約の柔軟性 (Flexibility) について言及するように求めた。

STCW95条約の施行について、再度話し合わせ、会合は、条約に合致する制度への適合を維持するため、関係者による継続的な努力の必要性を認識し、ASF メンバー船協に対し、自国政府を支援するように求めた。代表団は、外国の免状の基準を確認し承認するための承認手続きの導入を含め、STCW 95条約で要求された急激な変更の国内対応に向け、アジア諸国の政府が相当な進展を成し遂げたことに喜びをもって留意した。

会合は、特に米国といった寄港国が安全対策として船員の身元確認を厳しく行うことの必要性を認める一方で、船員の上陸および外国領域への入域の権利保護を訴えることについての重要性に関して合意した。代表団は、この重要な問題が ILO 及び IMO から早期に提起されるべきであることを求めた。会合はバイオメトリックスを用いた身分証明書について提案されている要求、物流上の影響及び旗国に課されることとなる費用に関し、未決定である米国の国内法への懸念を表明した。

会合は2002年12月に開催予定の IMO MSC76に IMO WG から提案される Ship Security Plan について留意し、新たな規則の実現について懸念を表明した。

会合は JSA が2002年9月6日に東京でアジア船員雇用者グループの準備会合を開催したことに留意した。同会合には、香港、日本、韓国、シンガポールの各国船協が出席し、アジア船員雇用者グループ (ASEG) 設立の可能性について議論した。最終議題は合意されなかったが、新グループがアジア地域における船員問題の研究や影響について探求していくことが了解された。

会合は日本や同会合に参加した他の ASF メンバーによる準備会合開催といった積極的な活動を歓迎するとともに、同グループ会合における目的や議事に関する早期合意を期待した。

会合は第7回中間会合以降の ASF メンバー船協による船員訓練についての大きいなる努力について喜びをもって注視した。また、アジア船員の訓練と雇用についての船員教育機関と船主との間の協調について歓迎した。会合は、こうした協調はアジアの船員の継続的な供給や雇用の促進について支援するものであると認識した。会合は、付加価値の高い (船員を供給するという) 概念がアジアの船員の開発と訓練に導入されるべきことを勧告した。ASF、AMETIAP とアジア地域の海事教育訓練機関 (METs) で実施される地域的な努力は、当直のための最低訓練要件、上級職員 の訓練記録基準の開発、上級職員に要求される思考能力向上に関する観念の探求といった部分に、焦点を当てて行くこととなる。

また、アジアの船員教育機関の学生に関する統計を含め、現在実乗船している船員の年齢構成及び人数についての調査を ASF が実施すべきことが勧告された。更に会合は、アジア人船員の積極的なイメージ強化のために、より効果的な対応が ASF 及びメンバー船協によって図られるべきであることを

勧告した。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の船員訓練基準を確保維持し、アジア人船員の安定雇用と採用を促進するとともに、配乗と訓練に関する新しい国際的な海事法制および条約について監視、検討し意見を開陳することにある。

ベトナム船主協会(VSA)は、2003年秋ハノイにおける第9回中間会合開催についての委員会からの要請を受け、この申し出を喜んで引受けた。委員会は、大連において第8回中間会合を主催した中国船主協会の尽力に感謝の意を表明した。 以上

内外情報

1 港湾の早期正常化を期待 —米国西岸港湾労使紛争について—

米国西岸の港湾労使の間では、2002年5月以降、7月で期限が切れる労働協約の改訂交渉が行われてきたが、IT技術導入による荷役効率化問題を巡って対立が激化し、労組側(ILWU: International Longshore and Warehouse Union=国際港湾倉庫労働組合)が荷役のスローダウン戦術に出たため、9月27日、使用者側(PMA: Pacific Maritime Association=太平洋海事協会)が港湾施設の封鎖で対抗する事態となった。

その後、封鎖による経済への影響を憂慮したブッシュ大統領が、港湾封鎖の解除と職場復帰を命じるタフト・ハートレー法を10月8日に発動したため、10月9日夕方から約10日ぶりで荷役が再開された。

しかしながら、特にコンテナターミナルでは

港湾封鎖による滞船が顕著なものとなり、日系企業の現地工場における生産や、クリスマス商戦向け製品の輸送に大きな影響が出た。

このため、北米就航船社はコンテナ輸送の正常化に全力を挙げ、当協会もわが国政府に対し、事態正常化に向けた配慮を求め、10月24日に国土交通大臣宛要望書〔資料〕を提出した。

一方、日本の産業界でも、今回の労使紛争が日米両国の貿易・経済に与える影響への懸念が強まったことから、10月21・22日に東京で開催された日米財界人会議の共同声明に紛争の速やかな解決を期待する声明が添付された。

当協会は、今後も交渉の動きを注視していくこととしている。 以上

船主(国)第2号

2002年10月24日

国土交通大臣

扇 千 景 殿

社団法人 日本船主協会

会 長 崎 長 保 英

米国西岸の港湾労使紛争問題について

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は当協会の活動に格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、米国西岸の港湾労使紛争に伴う港湾施設封鎖は、米国 Taft-Hartley 法の発動により、現地時間 10月9日夕（日本時間10日午前）に解除され、荷役が再開されております。

しかしながら、特にコンテナターミナルにおける滞船解消については、正常化までなお時間を要する見込みで、日本時間10月22日現在、現地ではわが国定航3社関係のコンテナ船（含むアライアンス分）だけでも約30隻が着岸を待っており、日系企業の現地工場における生産や、クリスマス商戦向け製品の輸送に大きな影響が出ております。

現在、海運業界としては滞船・滞貨の解消に全力を挙げておりますが、配船スケジュール正常化のために他港揚げを余儀なくされた貨物の滞貨解消を促進するためには、外国船による米国国内輸送を禁止している同国 Jones Act（1920年商船法第27条）の一時的な適用免除が有効と考えますので、わが国政府から米国政府に対し、同免除の実現をご要望下さるようお願い申し上げます。

また、今回の労使紛争による日米両国の貿易・経済に与える悪影響につき日本の産業界としての懸念が高まっており、10月22日に採択された日米財界人会議の共同声明には、紛争の可及的速やかな解決を期待する声明が添付されました。さらに日本経団連は、米国政府に対し事態正常化に向けての努力を要請する書簡を準備中です。

当協会と致しましても、できる限りの努力をしておりますので、日本政府におかれましても、事態の早期正常化のため、格段のご高配を賜りたく宜しくお願い申し上げます。 敬 具

2 海運関係分野の一層の規制緩和を要望 —扇国交大臣・石原規制改革大臣宛てに19項目を要望—

当協会は、平成14年10月31日、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、19項目からなる規制緩和を要望を提出した。これは、平成13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」の平成14年度末改定への意見反映を目的としたものである。

政府における規制改革の推進については、平成12年度までは、行政改革推進本部の「規制改革委員会」において調査審議されてきたが、平成13年度以降は、同委員会の「規制改革についての見解」（平成12年12月12日）を受け、平成13年4月1日、内閣府に政令で設置された「総合規制改革会議」において調査審議されることとなっている。

当協会は、政府の「規制緩和推進計画」がス

タートした平成7年より、国土交通大臣（当時は運輸大臣）および政府の規制緩和推進母体に対し、会員各社から要望のあった海運関係の規制緩和を要望を行っており、これまでに多くの項目について改善措置が講じられてきている。

特に多くの省庁にまたがる事項である港湾における輸出入手続き等のワンストップサービスについて、平成15年度の出来るだけ早い時期に運用開始することとされたなど、着実に成果が実ってきている。

しかし依然として措置されていないもの、もしくは措置不十分のものもあるため、今回改めて会員各社に意見照会し要望事項を取りまとめたものである。なお、日本経団連が各業界の規制緩和を要望しているため、当協会は、19項目のうち日本経団連経由での要望

が有効と思われる4項目については、日本経団連の規制緩和要望項目に盛り込んでもらっている。

今後も海運業の健全なる発展に向け、規制の廃止・緩和が実現されるよう鋭意努力していく。

【資料】

平成14年10月31日

(社)日本船主協会

海運関係規制緩和要望項目

I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化
船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図ること。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
原価主義に基づく料金の妥当性の検証および荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定とすること。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和
平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 港湾・輸入手続き等の一層の簡素化
現在、港湾・輸入手続きに関係する各省庁により、港湾・輸入手続きのワンストップサービス実現に向けた作業が進められているところであるが、これら電子化を進める作業にあたっては、全ての申請手続きについて、ゼロベースで見直しを行うとともに、関係官公庁によるデータの共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。

即ち、全ての関連手続きを対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続きを徹底的に削減・簡素化するとともに、関係官公庁によるデータの共有化を図り、提出が義務付けられている各種統計資料を抜本的に見直すよう要望する。（具体的な要望項目は別紙参照）

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本籍船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業

を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法（船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する）などが考えられる。

関係当局より、日本籍船の有無にかかわらず雇用船員が船員保険の適用が受けられる方策について検討を進める旨の意向が示されているが、未だ検討には至っていない。早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

3. 船員職業紹介事業等の許可

本年7月15日、「船員職業紹介等研究会」において「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」が取りまとめられた。船員労務供給事業に係る規制改革については、船員の雇用の安定と労働保護を図りつつ、民間における船員派遣事業の制度化を行う等船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みを作ることが適当との結論が得られている。

についてはこの結論、ならびにILO条約(179号)採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業等についても自由化が図られるよう、制度設計を早急に行い、速やかな実行をお願いしたい。

II. 実務上改善を要する項目

〈船舶無線関係〉

4. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

第三級海上無線通信士認定講習の受講には、第一級海上特殊無線技士の資格取得後3年の実歴が必要とされている。しかしながら、現在の配乗形態では3年の実歴を取得するには5年間を要することからこの実歴を短縮する必要がある。

5. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮

三級海上無線通信士の認定を受けるには63時間の講習が課せられており、そのうち33時間が英語の講習に費やされている。講習を受ける者は、海技士（航海／機関）の資格取得時にも英語を履修していることから、講習時間の軽減を要望しており、平成14年6月に総務省より10時間程度の短縮の方向が示されているが、平成14年10月1日現在その具体的なスケジュール・内容は示されていない。第三級海上無線通信士認定講習の英語に係る講習時間短縮を早期に実現する必要がある。

6. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

無線局管理（インマルサット船舶地球局、海岸地球局）は同一の免許人が行うことが適切として、船舶地球局の免許人はKDDIとなっている。しかしながら、船舶地球局はGMDSS設備として搭載が義務付けられるものであり、運航管理者が当該設備を所有し、無線従事者の配置を含め実質的に管理している。KDDIが免許人となり運航管理者と主官庁との間に入ることで手続きが煩雑となる面もあることから、義務船舶局に併設される船舶地球局の設備は、船舶局の一無線設備とし、船舶の運航管理

者を免許人とするよう見直すべきである。

なお、外国においてわが国と同様の制度を採用している国があるとは聞いていないが、各国における制度の状況も参考として対処すべきである。

〈港湾・海務関係〉

7. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

浦賀水道航路および伊良湖水道航路では航行安全指導によって夜間入出域が制限されており（日出1時間前から日没までの間に航路に入る）、当該船舶の本邦パース着岸可能時間は、概ね日出から日没3時間前となっている。入湾について制限を撤廃することによって、パースにおける日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦パース離岸可能時間は概ね日出から日没となっており、荷役を終了し離岸後、当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害する。

パースの離岸時間制限もあり当該船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上（操縦性、航海設備）、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、上記規制撤廃による効果が大きく、早急な撤廃が望まれる。

8. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう制限している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では夜間航行は制限されておらず、上記航路においても、航行制限の見直しをするべきである。

9. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約（International Health Regulation）では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府の裁量に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めておらず、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。

10. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

フィリピンは国内にコレラ汚染地域をもつ国に指定されており、同国出港後5日以内に日本に入港する船舶は、無線検疫制度の適用を受けられず、検疫錨地において検疫を受けなければならない。同国マニラ港とわが国には定期コンテナ航路が開設されているが、本邦港湾まで概ね4日程度で到着するため検疫錨地において検疫を受けなければならない、コンテナ船の効率的な運航を阻害する。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検疫は適用されており、マニラ港出港船についても同様の措置が必要。

数次上陸許可を認めることなどが必要。

15. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

〈その他〉

16. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化

① 日本籍船の登記・登録の一元化

日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時には管海官庁から登記所への嘱託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。

② 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化

既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への嘱託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・国土交通省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。

③ 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。

- ・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状

17. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

OECDにおける造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しを行い、また、発行前における手続きの簡素化についても検討を行っているとのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。

18. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの等がある。現在、簡素化可能な書類・項目の抽出、確定後、省令改正等の担保措置についてスケジュール等を調整予定との

ことであるが、速やかな実行をお願いしたい。

19. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

公用航海日誌の記載については、平成14年5月に国土交通省より外国語による記載を認める旨の方向が示され、これに伴う改正船員法施行規則の施行が平成14年6月から予定されていた。

しかしながら、平成14年10月1日現在同施行規則は公布・施行されていないことから、公用航海日誌の外国語による記載を早期に実現する必要がある。

また、同改正施行規則では記載事項の削減や書式そのものの変更が予定されていないことから、引き続きこれらの措置が必要である。 以 上

別 紙

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化に関する具体的内容

1. 港湾諸手続きの簡素化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続き全ての見直し
 - ・各種手続きの改廃に向けた検討
 - ・申請書類の徹底した簡素化
 - ・従来慣行等の見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等）
- ② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
 - ・NACCS データの有効活用による船社等に課されている港湾統計等の申告義務の免除あるいは廃止
 - ・申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化
 - ・EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - ・システム使用料のミニマイズ化等、申請者の負担軽減

2. 輸入手続きの簡素化

- ① 通関関係
 - ・CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
 - ・海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
 - ・免税コンテナの再輸出期間の延長
 - ・同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
 - ・空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での再輸出に対する免税措置の拡大
 - ・フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
 - ② 植検関係
 - ・植検対象貨、内航船接続時の積替届の廃止
- 以 上

3

税制で国際競争力強化を図る諸外国

—欧米諸国の税制改革（税制強化策）について—

本年6月の経済財政諮問会議の答申が「税制改革に当たっては、第1に、グローバル化する経済の中で日本の競争力の強化をめざす」、「法人に対する課税においては、国際的視野にたつて検討し、競争力を強化するための改革を行う」と謳い、また、同月の政府税制調査会の答申も法人税改革の基本的考え方として「経済がグローバル化する中で、企業の創意工夫を尊重し、競争力を維持・強化するため、国際的に整合性がとれ、企業活動に対し歪みの少ない中立的な税制であることを基本とすべきである」と述べている。

このような中、当協会は緊急に欧米諸国の税制改革について調査を行った。概要は以下のとおりである。（詳細は資料参照）

アメリカ、イギリス、イタリア、ルクセンブルクにおいて大胆な減税措置が採用されている。例えば、アメリカでは期限付きながら、30%の特別償却の導入や欠損金の繰戻し期限の延長（通常2年を5年に）など思い切った施策がとられているほか、欧州諸国—フランス、イタリア、ベルギー、ルクセンブルク—で大幅な法人税の引下げが予定されている。法人税はドイツが25%（国税部分）、イギリスが30%になっていること

を考えると、欧州諸国では法人税の引下げが加速しているといえる。また、イギリス、ドイツ、イタリア、ルクセンブルクなどで子会社株式のキャピタルゲイン*1非課税制度の創設や充実がなされている。

先進諸国は表向き OECD の場などにおいて有害な租税競争の防止に関する話し合いをしながらも、実際には、自国に有利な様々な法人税改革に着手しているというのが実態であると考えられ、各国は国際競争力確保のために税制改革をかなり大胆に行っているのが現状である。

このような世界の法人税改革の潮流について、アメリカの Cato Institute なるシンクタンクが今年4月に国際的な税の競争に関する報告書を発表した。その報告書によれば、資本と労働の流動性の増加とともに国際的な租税競争はますます増大しているとしたうえで、国家が租税競争防止だけしていたのでは不十分であり、外国の税制改正を研究して自国の国際競争力を高めるような税制改革に積極的に打って出なければならない点を強調している。

当協会としても、是非この点に配慮しての税制改革・税制改正を求めたい。

【資料】

国名	具体的措置（予定を含む）
アメリカ	<ul style="list-style-type: none"> ・固定資産の特別償却 <ul style="list-style-type: none"> ① 取得年度に限り、取得原価の30%相当 ② 2001/9/1以降、36ヶ月以内に取得の資産が対象 （取得資産は2004年末までに、“Original use”に供されなければならない。ただし、一定の要件を満たす資産については2005年末まで延長可） ・欠損金繰戻の期間延長 <ul style="list-style-type: none"> ① 通常2年の繰戻期間を5年まで延長 ② 2001年および2002年に終了する課税年度の欠損金が対象 ・タックスヘイブン*2対策税制の適用除外措置の延長（2006/12/31まで） （個人の積極的金融所得に対する適用除外等を延長） ・リバティーズーン（テロ被災地域）復興のための、税制優遇措置50億ドル規模 （法律：Job Creation and Work Assistance Act of 2002 ～昨年同時多発テロを受けて連邦議会にて審議されていた総合景気対策法案）

国名	具体的措置 (予定を含む)
イギリス	<ul style="list-style-type: none"> 知的財産権、営業権およびその他の無形資産のコストに関する減税措置 (情報分野の経済活動促進のため) 子会社株式譲渡の際の、キャピタルゲイン非課税措置の導入 (企業再編が、課税上の要因に左右されないため) デリバティブ*3、為替取引等に関する課税の合理化 大企業の研究開発促進のための、税額控除制度の導入 外国法人の国内子会社に対する課税の合理化 (2002年度予算による) ※英国政府の法人課税方針 (2001年6月) : <ul style="list-style-type: none"> 企業の競争力強化 企業の意思決定を阻害しない (意思決定は租税ではなく経済的理由によって行われるべき) 研究開発等への優遇による生産性の向上 公正な競争 商業所得に対する適正な課税および競争条件の均等化 「市場の失敗」是正に有効な税制措置 ※法人税率は1999年以降30%
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> 子会社株式のキャピタルゲイン*1の非課税措置 (2000年に導入、2001年末に延長決定) ※2001年以降法人税率 (国税) は25%、地方税を加えた法人実効税率は38.44%
フランス	<ul style="list-style-type: none"> 法人税実効税率の引き下げ <ul style="list-style-type: none"> 付加税 (法人税額の10%) を、以下要領にて段階的に廃止 ~2000年 : 33.33%+10% (Total 36.66%) 2001年~ : 33.33%+6% (Total 35.33%) 2002年~ : 33.33%+3% (Total 34.33%) 2003年~ : 33.33% ※法人税引き下げの理由：租税競争がもはや秘密裡ではなく、今や公然と行われているという環境において、フランス企業の競争力を維持するため。(隣国ドイツでは、2001年に法人税率が25%に引き下げられ、その他の殆どの主要貿易相手国も軒並み30~35%となった。) <ul style="list-style-type: none"> 受取配当金益金不算入の要件緩和 (持株比率の要件を10%から5%に緩和) (定率法減価償却率を0.25%縮減=増税措置) (France finance bill for 2001~Three-year tax reform plan (2000.8.31) の一部として)
イタリア (適用は2004/1/1~)	<ul style="list-style-type: none"> 法人税率の引き下げ (36%→33%、併せて地方税 (4.25%) を廃止) 子会社株式のキャピタルゲイン非課税制度の創設 子会社からの受取配当金の非課税制度の創設 連結納税制度の導入
ベルギー	<ul style="list-style-type: none"> 法人税率の引き下げ (40.17%→33.99%) 連結納税制度の導入 (資産取得年度の減価償却に期間按分を導入=増税措置)
ルクセンブルク	<ul style="list-style-type: none"> 法人税率の引き下げ (30%→22%) (地方税を含めた実効税率は、ルクセンブルク市内で37.45%→30.39%) 子会社からの受取配当金および、子会社株式譲渡益の非課税措置の拡大

- *1 キャピタルゲイン：値上がり益のこと。有価証券 (株など) や土地など、保有している資産の価格が上がることによって発生する利益のこと。
- *2 タックス・ヘイブン：タックス・ヘイブン (Tax Haven) とは税金 (Tax) からの避難地 (Haven) の事であり、つまり全く税金が存在しないか、または極めて税率が低い国・地域を意味します。租税回避地=所得税率などが極めて低い国や地域。主として多国籍企業が税負担軽減を目的に利用 (税金回避地・租税避難地・税金避難地) しています。
- *3 デリバティブ：金融派生商品。金融商品 (株式や債券、通貨など) から派生して生まれた取引のこと。先物取引、スワップ取引、オプション取引のことをいう。少ない資金で、その何倍、何十倍もの取引ができるため、見通しが的中すれば大儲けできる反面、予想に反する結果になると、大損する確率が高い。

4 スーパー中枢港湾選定へ —スーパー中枢港湾選定委員会(第一回)の開催について—

10月7日、『スーパー中枢港湾選定委員会』の初会合が開催された。この委員会では、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分

科会が7月12日に取りまとめた『中間報告』(注)で提言した『スーパー中枢港湾』を選定する。具体的にはスーパー中枢港湾育成プログラム(港

湾管理者作成)の実行可能性および到達度を指定の基準に照らして評価のうえ、当該候補をスーパー中枢港湾に指定することが適当と判断された場合には、その旨を港湾局長および海事局長に助言する、ことである。

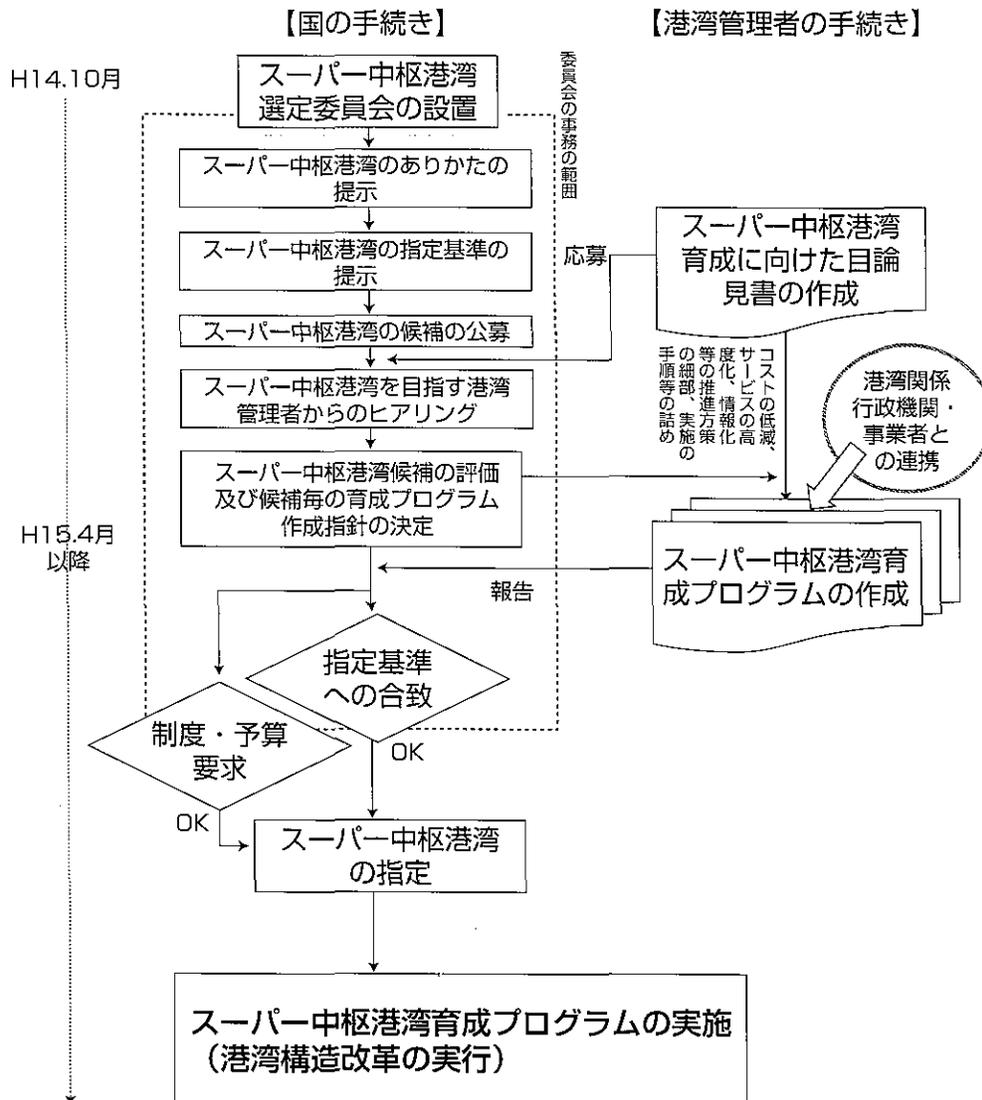
初会合では『選定委員会の組織と運営について』、『スーパー中枢港湾のあり方』、『スーパー中枢港湾の育成の手順』、『指定のための基準の考え方』などが事務局より提示され、選定作業

において実務作業(港湾管理者のヒアリング等)を担当する作業部会の設置が決められた。

事務局より示された理念では、スーパー中枢港湾を『わが国の枢要な地域ブロックを代表するゲートウェイ・中継港湾』と位置づけた上で、以下の方針が示された。

- ① 港湾管理者等、地域の行政体の連携に基づく広域港湾行政の実現
- ② 地域の共通インフラとしてのコンテナ港湾

スーパー中枢港湾育成の手順(案)



の管理・運営を国・港湾管理者、民間事業者が共同して実施

- ③ 国が自ら根幹的施設の整備にあたる等の積極的な役割を果たすなどが明記された。

また、スーパー中枢港湾育成の目標として、次世代高規格コンテナターミナルのバース当り取り扱能力を年間40万TEU程度と想定し、公的支援をテコにIT推進などにより釜山、高雄などを凌駕するコスト水準に持っていく方針も示された。

出席した委員からは、『わが国の国際競争力低下の度合いを深刻に考え過ぎるきらいがある。港の機能が悪いから貨物が減少したとなどの認識があればミスリーディングだ。正しい現状認識を共通のものとし、その上で議論すべき。自信を持つべきところは持った上での議論が必要である。』、『強い国がいずれ弱くなるのはイギリス、アメリカの例を見てもしかり、要は如何に

してリバイブするかである。その為には戦略性を明確にする必要がある。』、『もっとも貨物集約を可能とすべく、インランドとのシナジー効果を引き起こす存在であるべきである。』、『スーパー中枢港湾をできるだけ絞り、24時間体制を可能とすればもっとも効率化が図れる。』、『将来の貨物量予測は本当に正しいものなのか。』、『選定の前に国の財政・税制支援措置がはっきりと提示されねばならないのでは。』等々の意見が示され会議は閉幕した。

次回委員会は12月6日に予定されており、今回提示された、『スーパー中枢港湾のための基準の考え方(案)』を基にした『スーパー中枢港湾の指定基準(案)』が提示され審議される予定となっている。

(注) 交通政策審議会港湾分科会(7月12日)「中間報告」; 経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方

委員会等の開催計画

H14年度の前定

- H14.10月7日：第一回委員会
 - ① 「スーパー中枢港湾育成のありかた」の審議
 - ② 作業部会の設置、その他
- H14.11月中旬：第二回委員会
 - ① スーパー中枢港湾の指定基準の審議
- H14.12月～H15.1月：作業部会
 - スーパー中枢港湾育成を目指す港湾管理者からのヒアリング
- H15.2月頃：第三回委員会
 - スーパー中枢港湾候補の評価

H15.4月以降

- 適宜開催：第四回委員会
 - ① スーパー中枢港湾育成プログラムの指定基準への適合度の評価
 - ② その他スーパー中枢港湾の育成に係わる重要事項の検討

スーパー中枢港湾選定委員会の構成

委員長 水口 弘 一 (株)野村総合研究所元社長
委員 尾崎 睦 (社)日本港運協会会長

委員	黒田勝彦	神戸大学教授
	杉山武彦	一橋大学教授 (物流・産業部会長)
	須田 熙	八戸工業大学教授 (港湾分科会会長)
	寺島実郎	(財)日本総合研究所理事長
	平野裕司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
	松本忠雄	(社)日本経済団体連合会輸送委員会 物流効率化に関するワーキンググループ座長
	吉田和男	京都大学教授

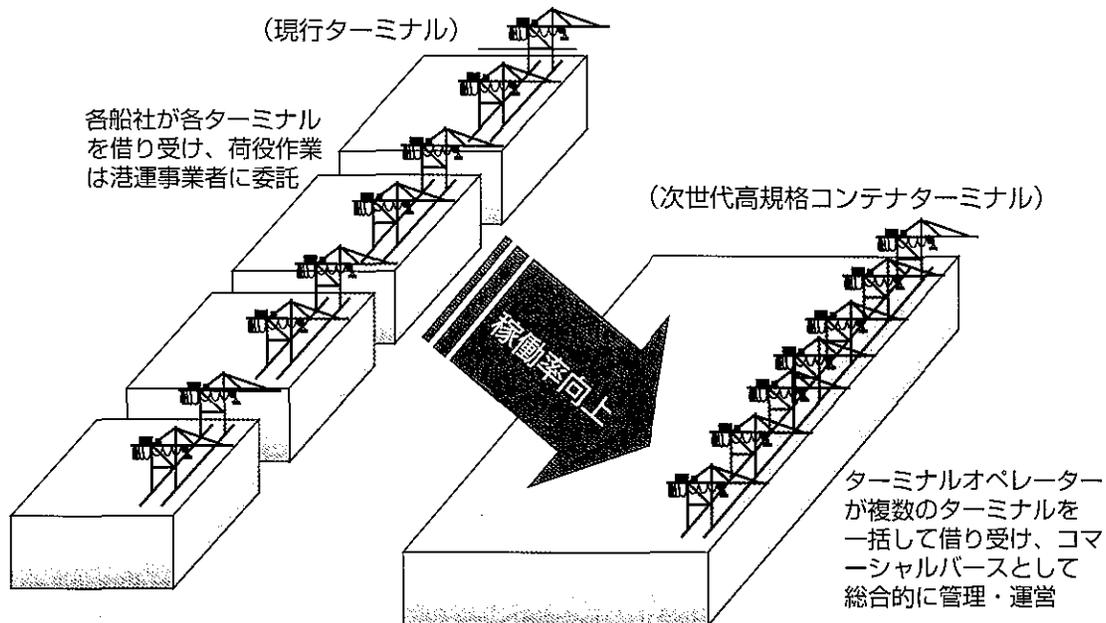
※ 委員は五十音順

行政委員	徳留健二	海事局長
	金澤 寛	港湾局長

作業部会 (事務局案)

作業部会長	黒田勝彦	神戸大学教授
作業部会委員	川上義幸	(社)日本船主協会関連業務部 (港湾協議会事務局長)
〃	久保昌三	(社)日本港運協会常任理事
行政メンバー	海事局	参事官
		港運課長
		外航課長
	港湾局	管理課長
		計画課長
		環境・技術課長

ターミナル運営規模拡大の概念



5

海賊および船舶に対する武装強盗に関する報告
(2002年第3四半期)

—国際商業会議所(ICC)国際海事局(IMB)編集—

1. 東南アジア海域における2002年第3四半期末までの海賊及び船舶に対する武装強盗（以下、単に「海賊」という。）事件の発生件数は105件であり、世界全体(271件)の38.7%を占めている。世界全体では、前年253件、前々年294件であり、第3四半期末までの件数としてはここ数年では横道いとなっている。なお、詳細は下表のとおりである。
2. 多数の海賊事件が報告されている東南アジア海域の上位3港（錨泊地）は、インドネシアの Balikpapan (15件)、Jakarta-Tg. Priok (8件) および Belawan (8件) の3港である。
3. 海賊襲撃時の船舶の運航状況については、実際の襲撃事件81件のうち、65件(80.2%)が、また、襲撃未遂事件25件のうち、15件(60.0%)が停泊または錨泊中となっている。
4. 襲撃に使用される武器は、合計105件中、銃器(20件)、ナイフ(38件)といったものであり、地域毎の傾向は見られない。
5. 襲撃された船舶の国籍および船種については、特段の傾向、規則性は見られない。なお、

世界全体では、日本籍船に関するものが1件（詳細は第1四半期報告参照）、日本関係船舶に関するものが13件報告されている。

6. その他

(1) ハイジャック事件の急増

昨年度に対前年比2倍増の16件を記録したハイジャック事件は、今年度は第3四半期を経過した時点で、既に20件に達した。その大部分は、インドネシア領海で発生している。IMBは、マラッカ・シンガポール海峡の沿岸3国の当局に対し、巡視警備の強化を要請した。

(2) 船舶への移乗防止装置

IMBは、オランダの企業とともに、新たな船舶への移乗防止装置“Secure-Ship”を開発した。この装置は、船舶の周囲に設置したフェンスに9000ボルトの電流を流し、海賊等が船舶に移乗することを防止するものであり、船舶利用のために特に開発されたものである。生命への危険はないが海賊がフェンスを破壊使用とした場合には、投光

表

	実 際 の 襲 撃 事 件				襲 撃 未 遂 事 件		合 計
	乗 船	ハイジャック	拘 束	行方不明	火器の使用	襲撃未遂	
インドネシア	52	5			2	13	72
マレーシア	7	1				1	9
マラッカ海峡	1	8				2	11
フィリピン	3				1	3	7
シンガポール海峡				1	2	1	4
タイ	1	1					2
合 計	64	15		1	5	20	105

器が点灯し警報音が連奏する。この装置は、パイロットの乗下船、舷梯の降下、救命艇の降下などの際には、そのためのゲートを装備し、また、乗組員による撤去、設置が可能（所要時間は2、3時間）となっている。装置の機能はリモートコントロールが可能

である。既に、荒天試験や海水試験を終了し正常に機能することが確認されている。IMBはこの装置の船舶への搭載を奨励している。なお、詳細な情報は、www.secure-ship.comに掲載されている。

以上

パンフレット「SHIPPING NOW 2002日本の海運」の刊行について

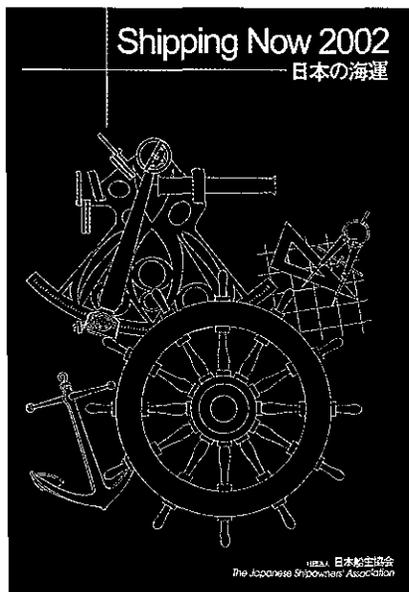
当協会では、毎年、日本の海運の果たす役割と重要性を広く一般に理解いただくための広報パンフレット「SHIPPING NOW 日本の海運」を発行しており、今年、2002年度版を刊行いたしました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、関係企業、教育機関、報道機関などに幅広く配布しています。

ご希望の方は、当協会総務部広報室（TEL：03-3264-7181 FAX：03-5226-9166
e-mail：pub-office@jsanet.or.jp）までお問い合わせ下さい。

なお、項目については以下の通りです。

- 豊かさの原点を支えるシーロード
日本の暮らしと産業を支えて
- 暮らしを運ぶ
船が運ぶ日本の「衣」「食」「住」
- エネルギーを運ぶ
日本のエネルギーを運ぶ海のパイプライン
- 産業を運ぶ
グローバルな産業活動を支える海のネットワーク
- 日本海運の現況と課題
経済と暮らしを支えるインフラストラクチャーとして
- 環境問題への取り組み
豊かな海との共生を目指して
- 内航海運の活躍
環境に優しい日本列島のライフライン
- 安全航海への取り組み
ハードとソフトの融合による安全運航の徹底追及
- 船員育成への取り組み
日本商船隊の安全と信頼を支えて
- 総合物流への挑戦
サプライ・チェーン・マネジメントに応える海運の総合物流サービス



内航コーナー

社会科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」第4作が完成 —海の大動脈・内航海運—

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教材用ビデオを制作しています。今般、社会科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ4海の大動脈・内航海運」が完成しましたのでお知らせいたします。

このビデオでは、国内物流の4割以上（輸送トンキロベース）を占める内航海運が、産業と暮らしを支える日本列島のライフラインとして重要な役割を担っている事や、船は他の輸送機関に比べてエネルギー効率が良く環境負荷の少ない輸送機関として注目されていることなどを分かりやすく説明した内容となっています。

なお、これまでに制作した海運の工夫・技術シリーズは次のとおりです。

1. エネルギー資源	1996年
2. コンテナ船	1998年
3. 地球環境と海運	2000年
4. 内航海運	2002年

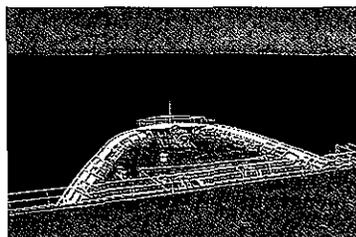
ご希望の方は、当協会総務部広報室までお問合せ下さい。

FAX (03-5226-9166)

または e-mail : pub-office@jsanet.or.jp



海の大動脈 内航海運



あらすじ

内航海運は何を運んでいるの？

国内の港と港を結んで、人や貨物を海上輸送することを、内航海運と呼んでいます。船が運ぶ貨物は、産業の基礎資材である石油製品や原油・石灰石や鋼材、それに毎日の生活に必要な生鮮食料品や日用雑貨・宅急便の貨物とさまざまです。船は、国内貨物の約4割（トンキロベース）を海上輸送しています。

なぜ船で運んでいるの？

原料や原材料、生産された製品の多くが船で輸送されているのは、大量の貨物を一度に遠くまで運ぶのに、最も適しているからです。船は、長距離・大量輸送という特長を生かし、陸上交通との役割を分担しながら日本の物流を支えています。

船の工夫・技術って何？

船は、運ぶ貨物によって、さまざまな工夫や技術を取り入れています。たとえば、石油製品を運ぶ船は、高度な安全性を確保したタンカーで、湿気を嫌うセメントは、湿気防止技術を施したセメント専用船で運びます。LPGは、特殊な設備を施したLPG専用船で運びます。このように、液体、気体、粉体、そして大型の重量物など、その貨物に最も適した船で輸送します。

船は環境に優しい輸送機関

船は、地球環境から見ると、他の輸送機関に比べてエネルギー効率が良く、公害物質の排出が少ない環境にやさしい輸送機関です。

覚せい剤の密輸入で貨物の擬装がより巧妙に

—不正薬物・銃砲の密輸入の動向—

財務省関税局監視課は、このほど平成13年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向についての報告書「白い粉・黒い武器レポート」をまとめた。

平成13年版

不正薬物・銃砲の密輸入の動向

(「白い粉・黒い武器レポート」)

平成14年8月

財務省関税局監視課

政府は、平成9年に覚せい剤検挙者数が2万人台に肉迫し、昭和20年代後半、昭和50年代後半に続く第3次覚せい剤乱用期の到来といわれるような深刻な状況にあるとして、平成10年5月26日、「薬物乱用防止5カ年計画」(平成10年～14年)を策定し、不正薬物に対する強力な取締り、国民の理解と協力を求めるための広報啓発等の施策を推進している。また、入国旅客や輸入貨物など水際での取締り強化を図るとともに、当協会をはじめ密輸入に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携し情報収集に努めている。

同報告書によると、平成13年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が416件、押収量が1,030kgとなり、過去最高を記録した平成11年の5割程度に減少しているものの、なお史上3番目の押収量を記録した。また、銃砲については、密輸入摘発件数が2件、押収量が21丁(前年123丁)となった。

平成13年の密輸入事犯の主な特徴としては、

- ① コンテナ貨物等の商業貨物を利用した大口事犯を相次いで摘発
- ② 商業貨物を利用した擬装隠匿工作がますます巧妙化
- ③ 大麻(特に大麻草)、錠剤型幻覚剤(MDMA、MDA)の押収量が過去最高を記録
- ④ ロシアの軍用けん銃であるマカロフ型けん銃の密輸入事犯を初めて摘発等が挙げられるとしている。仕出地別に見ると、覚せい剤は中国が9割強を占め、大麻草はフィリピンおよびナイジェリアが8割強を占めた。海上コンテナ貨物に擬装したもものとして、床用ワックスと表示された容器に覚せい剤水溶液を隠匿したケースや、缶ビールの缶の中や合板をくり貫いた中に圧縮大麻草を隠匿したケースなどが摘発されたとしている。

関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることにご留意頂くとともに、関連する情報を入手された場合には「密輸110番(0120-461-961: シロイ クロイ)」への通報をお願いいたします。

(担当 海務部 斎藤/Tel: 03-3264-7177)

覚せい剤等の摘発実績

種類	年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	前年比
		件	kg	件	kg	件	
覚せい剤	件	23	37	39	57	42	73.7%
	kg	64	544	1,450	886	202	22.8%
大 麻	件	169	266	255	303	214	70.6%
	kg	220	281	723	485	797	164.2%
大麻草	件	123	184	155	217	166	76.5%
	kg	117	80	529	343	744	217.1%
大麻樹脂	件	46	82	100	86	48	55.8%
	kg	103	201	193	143	53	37.2%
ヘロイン	件	12	18	13	14	11	78.6%
	kg	3	4	1	6	5	83.9%
コカイン	件	7	19	10	12	7	58.3%
	kg	23	16	4	7	18	266.1%
あへん	件	11	11	8	5	2	40.0%
	kg	12	18	7	5	8	152.9%
MDMA	件	2	11	26	36	44	122.2%
	錠	0	11	18	85	118	136.7%
向精神薬	件	123	230	167	89	96	107.9%
	錠	110	136	141	62	90	145.2%
合 計	件	347	592	518	516	416	80.6%
	kg	321	863	2,186	1,389	1,030	74.1%
参(仮)運動	錠	110	147	159	147	208	141.4%
	万回	456	2,144	5,178	3,261	1,007	30.9%
銃 砲	件	19	13	13	9	2	22.2%
	丁	61	20	40	123	21	17.1%
銃砲部品	件	4	4	2	0	2	全増
	点	12	9	2	0	12	全増

(注) 1. 数字は摘発ベースのものであり、税関が摘発した密輸事件に係る押収量、警察等他機関が摘発した事件で税関が当該事件に関与したものに係る押収量を含む。
 2. 覚せい剤は、覚せい剤及び覚せい剤原料の合計数量を示す。
 3. MDMAは、MDMA及びMDAの合計数量を示す。
 4. 向精神薬の平成13年度分には、輸出1件2,031錠を含む。
 5. 使用回数は、乱用者の通常の一回分使用量をもとに換算したものである。(覚せい剤:0.03g、大麻草:0.5g、大麻樹脂:0.1g、ヘロイン:0.01g、コカイン:0.03g、あへん:0.3g、MDMA及び向精神薬:1錠)



Washington(便り)

ジンクスへの挑戦

今、ワシントンには、いや全米が中間選挙で熱く燃えている。時間の経過の早さに最近では驚かされる。それは私の歳のせいばかりでもなさそうだ。現代という時代は、時がゆっくり流れた昔とは異なり、今や山間部を流れる激流のようにも感じられる。アメリカでは、日本人に強い印象を刻み込んだ「ブッシュvsゴア大統領選」からもう2年という歳月が流れた。アメリカの政治時計の単位は2の倍数である。今年2002年は中間選挙の年に当たる。2000年の大統領選で共和党から出馬して辛勝の当選を果たしたブッシュ大統領が二期8年をこれから視野に入れることができるか否かを占う重要な選挙である。反対政党の民主党も同じである。ブッシュ大統領の出鼻を挫き、民主党が両院での多数派獲得を背景に政策の実績を上げれば、2年後の大統領選挙を有利に進める筋書きを書けるからだ。政治に関心があるものなら私達外国人も含め、皆、熱くなるのも無理もないことだ。

Midterm

「中間選挙」は英語のMidterm Electionを文字通り直訳したものだが、アメリカの政治体制が大統領を中心に動くことを上手く言い表している。大統領の任期4年の中間に当たる選挙の呼称なのだ。憲法の規定により、下院は2年毎に改選され、上院は2年毎にその三分の一の議員が改選される。州知事選挙も同時に行われる。最近の事例では、クリントン大統領一期目時代の1994年の中間選挙で共和党は下院の多数派に収まり、同時に上院も共和党天下となった。四面楚歌のクリントン大統領は以後6年間、難しい議会運営を強いられた経験を持つ。2000年の

大統領選と同時に行われた上院選挙は両党に50対50の均衡を与えたが、共和党から現れた脱藩者Jeffords議員一人のお陰で民主党が現在51名の多数派を手中にしている。

ジンクス

前任のクリントン大統領の苦い経験を生かすために、ブッシュ大統領の中間選挙への取り組みは簡潔に言えば、「共和党が下院で現有の多数派勢力を維持し、上院でも多数派を確保する」という一点に尽きる。下院は議席総数が435議席あり、現在、共和党が民主党の208名に対して222名で多数派を占めている。上院の100議席は民主党51名（含む独立派）に対して共和党が49名である。今回の中間選挙で共和党が両院での多数派を確保するかどうか、衆目が集まっている。大統領が一期目の中間選挙で両院の多数派を押さえると、大統領四選を果たしたF.D.ルーズベルト大統領以来、68年振りの快挙となるからだ。これがブッシュ大統領の所謂「歴史的ジンクスへの挑戦」といわれるものである。

金は力なり

洋の東西を問わず、選挙には金が掛かる。これが定理になっている。アメリカ政党政治の中でも、所謂「政治資金」は人間の体を流れる血液のように捉えられている。今回の中間選挙を巡っては、「Fundraising」（資金集め）と銘打って堂々と全米各地で大っぴらに集会や会合が開催され、時には一回で数百万ドルの資金を集めることも珍しくはない。今年に入ってから、ブッシュ大統領が自らその先頭に立って全米各地を精力的に巡回し、資金集めイベントや応援演説に奔走している。今までに大統領は67回の集まりに出席し、その全てが資金集めの名目では



ないが、それでも大統領一人で選挙資金として1億4千万ドル(170億円)以上の浄財を集めた。この額は前任のクリントン大統領がその一期目の中間選挙運動の際に集めた総額の3倍近くに上るとの報道もあるように、金の力が集票力であるかのような錯覚に陥る。現に最激戦区の南ダコタ州の上院選挙には、住民一人当たり90ドルも選挙資金を投入した例も報告されている。

失敗の歴史

戦後政治の歴史を紐解くと、大統領の一期目中間選挙で政権党が両院で議席を伸ばすことに、戦後就任した全ての大統領(8名)がことごとく失敗している。急逝したF.D.ルーズベルト大統領の後を引き継いだトルーマン、アイゼンハワーおよびクリントンの三人の大統領は両院の多数派から一挙に両院少数派に転落している。ケネディとカーターの両大統領は議席を減らしながらも両院で民主党の多数派を維持している。一方、共和党出身のニクソンとブッシュ(父君)の両大統領は両院での自党多数派工作に失敗し

ている。レーガン大統領は上院で議席を伸ばし共和党の多数派を維持するが、下院選挙で大敗を喫する。アメリカの選挙民は、自ら大統領を選出しておきながら、2年後の中間選挙となると別次元での判断と対応を示すことがよく知られている。

餅屋の苦渋

斯かる選挙民の動向をウオッチする専門家の子想は過去の事例ではその結果が必ず裏目に出るという統計がある。因みに、選挙前にワシントンポスト紙に掲載された12人の専門家の内、11名が下院での共和党多数派維持を予想し、上院は民主党が多数派を堅持するとする専門家が9名である。民主党が両院で多数派を占めると見る専門家は1名であるのに対して、3名が共和党の両院での多数派確保を予見している。残りの8名は、何れの政党も両院での多数派を獲得できないと予想している。最近の世論調査では、民主党支持者が31%、共和党支持者は32%と接近しており、結局は支持政党を示さなかった35%の無党派層が中間選挙の行方を握っていると解説する専門家もいる。「選挙というものは水物でよく分からない」というのが専門家の本音かもしれない。

歴史が動く

歴史が繰り返すとすれば、ブッシュ現大統領が前任のクリントン大統領と同じ苦汁を舐めることになる。しかし、万が一、ブッシュ大統領が両院での多数派獲得に成功すれば、共和党最初の大統領として1860年に就任したリンカーン大統領以来、142年振りの歴史的快挙となる。

今回の中間選挙はこれから歴史の証明を手掛けようとしている。

(北米地区事務局ワシントン事務所

所長 岡 哲夫)

第47回

潮風満帆



続 パナマという国



川崎汽船株式会社 船長(現 船員災害防止協会) 湯川君平

パナマの商船隊

パナマは世界第一の海運国であると称している。何をもってするかは知らないけど、とにかくパナマ籍の船数/トン数が最大だから海運国なのだそうだ。

そして今は休眠中ではあるが、この国の法律に「パナマ籍船にはパナマ人配乗を10パーセント確保すべし」と言うのがある。

凄いことだと思う。

パナマにももちろん優秀な人物はいるし、日本人配乗の日本船に乗せても充分能力を発揮出来るであろうと思われる学生も少なくない。

しかし大半は「ファミリーと別れて暮らすのはイヤだナー」と言っている。ラテン人はファミリーを大事にするのである。そして、あまり船乗りには向かないであろう人達じゃないかと思う。

その人達を必ず配乗するよう強制されたらどうなるのだろうかという理由から凄まじい法律なのである。

また、こういう法律を眠らせてしまう柔軟性を持っているからハッピーな国だとも思う。

パナマに国立の商船大学が存在するのをご存知だろうか。創立以来10有余年の歴史を有する。教育レベルはともかく、日本のODA援助が海の若者の教育訓練機関として仕立て直した。ここに約5年間奉職した。ナカナカの面白い経験となった。

そこで発見したのは、「何かイベントをやるう」と言う時、設計・計画、準備、人の配置、役割分担、それに予算といった我々がまず想い浮かべる事柄は彼らの頭には全然無い事である。

大抵はそのイベントが成功裏に終わった時の事を思い浮かべるようだ。

素晴らしい!発想が日本人とは全く逆である。だから何も先立って思い煩ったりしない。悩まない、臆

しない事は実に羨ましい程である。

「学校教育の方針確立は、そこで育つ若者をして将来の方向性を定めるものであるため最も重要な事項」と思うのは日本人の考え方であって当方はそうは思わない、と断言されたら、どうにも前へ進めなくなってしまう、悩んでしまう。しかし教官達は悩まない。

なぜならば「学生は4年経てば学校を去るが、学校も教官もずっと残る。従って悩む必要性が無い」と言う理屈だった。

そして将来、休眠中の法律を蘇らせて「本校を卒業した若者を世界中の船に乗せるようにする」のだろうかともまた悩んだ。

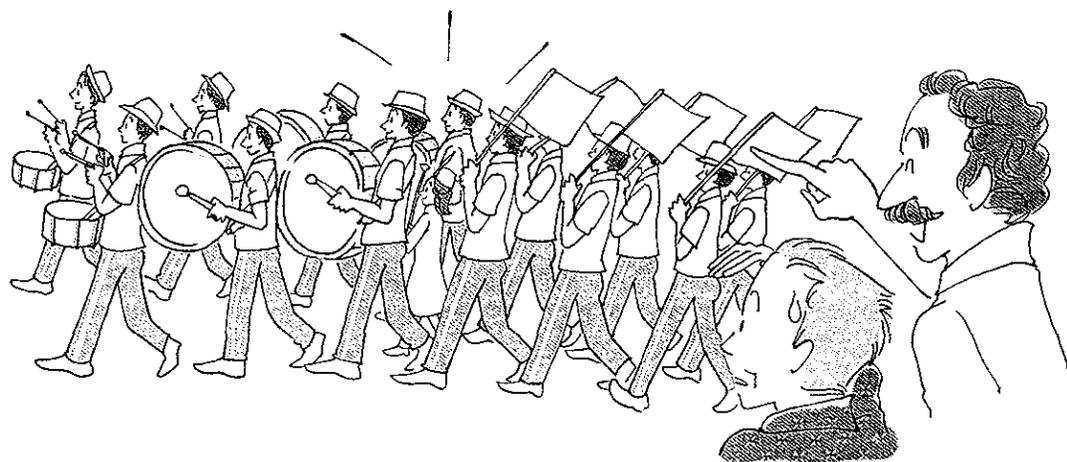
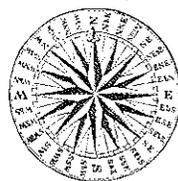
ラテン人気質

ラテンと言えば強烈なリズム、熱気溢れるダンス…ブラジルのリオのカーニバルの場面に代表される人々の躍動を思い出すのではないだろうか。

陽気で楽天的で少し太っちょで浅黒い肌に粒の汗……数えたらきりが無い。



7つの海のごぼれ話



パナマ人もやはりラテン人気質でお祭り騒ぎが好きである。最大なのは毎年2月のカーニバルで、3、4日間は大賑わいが続く。庶民達もそれなりに有り金はたいて楽しむようである。12月のクリスマスで財布が空になった彼等には少々キツイようだけど、結構見栄を張って頑張る。

年が明けたある日、友人の一人が「金を貸して欲しい、100ドル」と言って来た。プライドの高い彼は滅多にはそんなことは言わないものだけど、と訝りながら一応理由を尋ねた。「娘がカーニバルのパレードでバトンを持つ役を仰せつかった」と良い顔をしている。パレードのバトンガールを務めるのは良家の子女で占められ、大変な役割というじゃないかと聞くと、「そうだ、だから準備の金が要るのだ。服装やら、何やら」と言う。

学校の用務員に過ぎない彼の月収は200ドルポッキリ、幾ら娘の為とはいえ…?と思った。パレード当日彼と待ち合わせて、街路の真中の見通しの良い所に早くから場所を確保し待った。奥さんも、ジイちゃん、バアちゃんも来た。ちっちゃな兄弟姉妹も一緒に来た。一家総勢9名、「タクシーに乗ったアー」と喜んでた。

田舎の家から幹線道路に出るまでタクシーをはり込んだらしい。初めての経験なのだろう。

2月のパナマの太陽はキツイ、頭のテッペンがジリジリする。1時間半程待って、12時過ぎやっと来た。

ダラダラ続く行進の後に小学生男女の一団で、鼓笛隊を先頭にして賑やかにタンバリンを打ち鳴らす小隊、小太鼓の小隊、大太鼓の小隊、それに旗を打ち振る小隊が続いた。

「サンチェス 娘は何処だ?バトン部隊は居ないぞ」「セニョール、アソコほら」と指す方向は大太鼓の部隊、大柄な男の子達の列の間に紅い服を着たチビが見えた。小柄な彼の娘は行進部隊の間に挟まれて帽子の飾りしか見えないのである。

バトンガールは隊列の先頭に立って行進の指揮をするものと思い込んだ方が間違っていた。一列に適当な間隔を空けて行進部隊の真中の列を歩いて皆の調子を取る役割らしい。目立たないはずだ。しかし家族は大満足の様子だった。皆喜んだ。

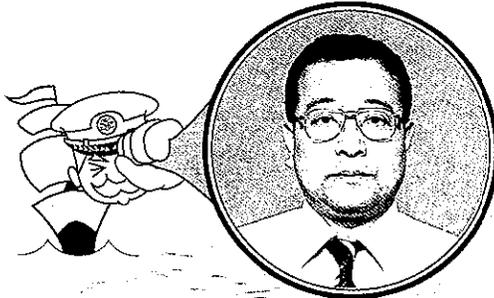
婆ちゃんも母ちゃんも腰をふりふり声援した。実に楽しいパレードだった。少し疲れた。その2時間後、腹減った皆でメシを食おうとなった。「セニョールも一緒に行こう」と言う。やむを得ず皆をバイキング料理屋に案内した。自由に好きなものを選んで大皿一杯、山盛りを取ってきた末っ子が「これ全部食べてイイカー?」と聞いた。父ちゃんは大らかに「カーニバルじゃけん」と答えて、こっちを向いた。

皆ピンボウだけど気のイイ人達である。お祭り好きで、賑やか好きで、「後はどうにかなるでっしょ」と言っているみたいだった。

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 44 回



今回、登場して頂くのは

三洋海運(株)営業部営業課長

岩田一彦さん(44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？

国内海上貨物輸送業務です。
荷主・荷物の開拓、契約から実際の配船と運航管理、運賃収受に至る一連の業務を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社当時、外航代理店に配属されていた頃、沖で上半身やけどを負ったロシア人船員を夜中タグボートに乗って救助に行ったことです。幸い一命はとりとめましたが片側眼球を摘出手術し、数ヶ月後に本国へ送還しました。

*1 水砕スラグ：製鉄のプロセスで発生する溶融状態の高炉スラグを大量に高圧水で高速に冷却するとガラス質の水砕スラグになります。高炉セメント用など各種用途に利用されます。

*2 フライアッシュ：火力発電所で石炭（微粉炭）が燃焼される過程で生成する無機原料です。フライアッシュの特性を活かし、コンクリート混和剤などに利用されます。

3. 御社の自慢といえば？

弊社は撒貨物の輸送を主体に、石灰石、水砕スラグ*1、フライアッシュ*2等のセルフアンローダー付き専用船から、船底鉄板張りボックス型ホールドの一般船やガット船に至るまでお客様の幅広いニーズにお応え出来る撒積船隊を整備しております。

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。

新規荷主、新規貨物の開拓をし、ひいてはそれが専用船の建造に繋がるプロジェクトに発展出来るような仕事をしたい。

三洋海運(株)の事業概要

創立当初より新日本製鐵(株)の国内原燃料を主体とした海上輸送を行っております。

省力化されたセルフアンローダー装備の石灰石専用船、フライアッシュ専用船などの近代化船を建造、徹底した合理化を図りながら、お客様のニーズに応えるべく輸送サービスの充実に努めております。

また、小名浜港においては、一般港湾運送事業、倉庫業、通関業および船舶代理店業を行っており、お客様や各方面の期待に応えるべく、事業内容の拡充とサービスの充実に努めております。



- 7 第10回日韓船主協会会談が京都で開催された。
 日 (P. 7 海運ニュース国際会議レポート)
- 7 国土交通省は、第1回スーパー中樞港湾選定委員会 (委員長・水口弘一野村総研顧問) の会合を東京で開催した。
 日 (P. 24海運ニュース内外情報)
- 7 当協会 (崎長保英会長) は、外国籍船上で発生した犯罪への対応として、被疑者を速やかに上陸させるための措置など7項目について関係省庁に要望した。(本誌2002年10月号P. 15参照)
- 7 国際海事機関 (IMO) 第48回海洋環境保護委員会 (MEPC48) がロンドンで開催され、バラスト水管理条約案やシップリサイクルのガイドライン案などについて検討した。
 日 (P. 2 海運ニュース国際会議レポート)
- 11 国土交通省、当協会、日本パイロット協会の3者で構成する水先料金問題検討委員会は、水先料金体系の合理化案のうち、第1次分の新嚮導距離 (横浜・川崎港、名古屋・四日市港) について合意した。なお、大型船2人乗り料金等既に合意をみた項目とあわせて、これらを実施するための関係省令の改正が2002年中に行われる予定である。
- 11 国土交通省は、2002年度上半期分の新造船許可集計結果を発表した。それによると国内・輸出船合計181隻662万総トンで前年同期と比べ1隻増加、総トン数で1.2%減少した。
- 14 国際労働機関 (ILO) 海事統条約第2回三者構成ハイレベルワーキンググループ会合 (HLT-WG) がILO本部 (ジュネーブ) で開催された。
 日 (P. 9 海運ニュース国際会議レポート)
- 21 国土交通省、財務省、海上保安庁、物流事業者で構成する「海上コンテナのセキュリティ確保に関する検討会」の初会合が国土交通省で開催された。この会合では、コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ (CSI) の合意に伴う米国向け輸出コンテナの検査体制の強化に關して、海

外の動向や対策等のあり方などについての検討が行われた。

- 21 国際海事機関 (IMO) において外交会議が開催され、外航客船の旅客死傷に対する強制保険導入を目途とする「1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約2002年改定議定書」が採択された。
- 21 日本船舶輸出組合は、2002年度上半期の輸出船契約実績を発表した。これによると161隻、744万総トンと総トン数ベースで前年同月比6.6%増加した。
- 22 国際海事機関 (IMO) 第85回法律委員会がロンドンで開催され、懸案となっている「海難残骸物の除去」に関する条約等について審議が行われた。なお、わが国政府は、公海上の便宜置籍船 (FOC) など外国籍船で発生した犯罪の被疑者を最寄りの国に引き渡すことを可能とする制度の創設について提案を行った。
 (P. 2 海運ニュース国際会議レポート)
- 22 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4月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,906隻 (前年同月比10.6%減)、7,819万総トン (同0.1%減) であり、そのうち外航は、3,362隻 (5.7%減)、6,032万総トン (0.2%増)、内航は12,544隻 (11.8%減)、1,787万総トン (1.1%減) であった
- 24 当協会 (崎長保英会長) は、米国西岸の港湾労働紛争に伴う港湾施設封鎖の影響から現地で滞船・滞貨が生じている問題について事態の早期正常化を求める要望書を扇国土交通大臣に提出した。(P. 15海運ニュース内外情報参照)
- 25 アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第8回中間会合が中国・大連で開催された。
- 26 海上保安庁は、台湾東方の公海上 (北緯23度00分、東経124度04分付近) において、派遣中の巡視船「やしま」と日本関係船舶である共栄タンカー (船運航の大型石油タンカー「KOU-EI」号 (総トン数約15万トン) との海賊・テロ対策連携訓練を行った。
- 30 米国防税庁は、海事保安対策の一環として、船社・NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier: 複合運送業者。自らは船などの運送手段を持たず、荷主より運送を引き受け、海上運送人など実運送人のサービスを使って輸送する運送人) に対し、米国向け海上貨物に関する manifest 情報の船積み24時間前提出を義務付けるための最終規則を発表した。
- 31 当協会は、扇国土交通大臣および石原行政改革・規制改革担当大臣に対し、19項目からなる規制緩和要望を提出した。
 (P. 16海運ニュース内外情報参照)
- 31 国土交通省は、中小海事関係事業者を対象とした第1回海事関係事業グリーン経営推進委員会 (委員長: 石谷久慶応大学教授) を開催し、経済的・人的負担が大きい国際的な環境規格 ISO 14001の取得が困難である事業者が事業活動における環境保全のための取組み、評価・改善していくことができるツールとしての「グリーン経営推進チェックリスト」作成の検討に着手した。



船協だより

公布法令 (10月)

- ⑨ 船舶安全法又は同法に基づく命令の規定により臨検等をする職員の身分を示す証票の様式を定める省令の一部を改正する省令 (国土交通省 令 第107号平成14年10月4日公布、平成14年10月4日施行)
- ⑩ 港則法施行令の一部を改正する政令 (政令 第324号 平成14年10月30日公布、平成14年11月1日から施行)

陳情書・要望書等 (10月)

- 10月4日
宛 先：森山法務大臣、川口外務大臣、扇国土交通大臣、深谷海上保安庁長官、パナマ共和国特命全権大使、フィリピン共和国特命全権大使
件 名：外国籍船上での犯罪等への適切な対応について
要 旨：(本誌2002年10月号P.15参照)

- 10月24日
宛 先：扇国土交通大臣
件 名：米国西岸の港湾労使紛争問題について
要 旨：(P.15海運ニュース内外情報参照)

10月31日

- 宛 先：扇国土交通大臣、石原行政改革担当・規制改革担当大臣
件 名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い
要 旨：(P.16海運ニュース内外情報参照)

国際会議の予定 (12月)

国際海事機関 (IMO) 第76回海上安全委員会 (MSC76)

12月2日～13日 ロンドン

国際海事機関 (IMO) 第5回海上人命安全条約締約国会議 (SOLAS CONF.5)

12月9日～13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9月	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
5	4,152	3,534	618	8.8	▲ 5.5
6	4,430	3,208	1,222	7.1	▲ 5.1
7	4,397	3,647	750	8.9	0.7
8	4,068	3,426	642	6.2	▲ 2.7
9	4,450	3,396	1,054	6.9	8.8

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10月	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
6	123.44	119.22	125.67
7	118.08	115.92	120.56
8	119.03	116.91	120.82
9	120.49	117.48	123.44
10	123.88	121.88	125.32

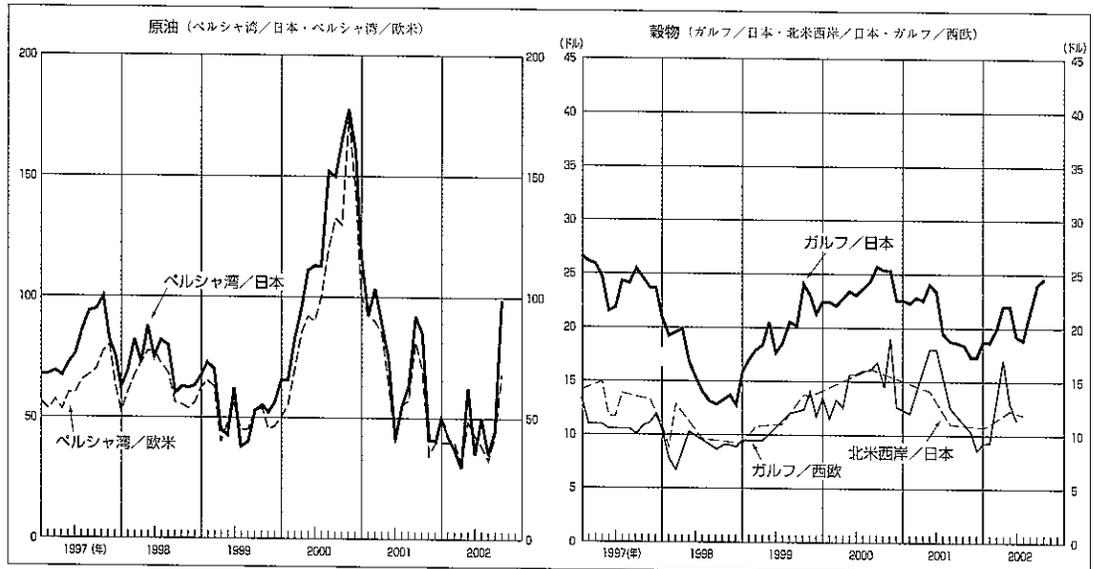
(注) 財務省貿易統計による。

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)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
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	153,824	3,063	135,910	16,789	52,324	72,177	472	3,102	978	914	150,154	38,455
2002												
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
6	12,859	305	12,554	1,829	3,389	6,598	30	647	1	60	9,511	1,940
7	9,787	0	9,787	980	2,323	5,858	35	507	84	0	12,628	2,479
8	12,392	0	12,392	1,282	4,065	6,192	34	709	110	0	18,213	2,624
9	7,927	0	7,927	547	3,832	3,065	28	372	27	56	20,061	3,862
10	13,191	13	13,178	1,065	3,926	7,278	40	741	128	0	18,724	4,796

(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	35.00	29.50	95.00	80.00	40.00	35.00	42.50	31.00
7	112.50	98.00	55.00	43.50	50.00	32.50	100.00	82.50	55.00	42.50	38.75	29.50
8	152.50	112.50	63.15	39.00	—	35.00	120.00	90.00	57.50	38.50	32.50	28.00
9	150.00	128.00	92.00	57.50	45.00	34.00	132.50	105.00	82.50	50.00	42.50	28.00
10	165.00	113.50	85.00	40.00	99.75	40.50	130.00	105.00	70.00	37.50	68.50	42.50
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	—	—

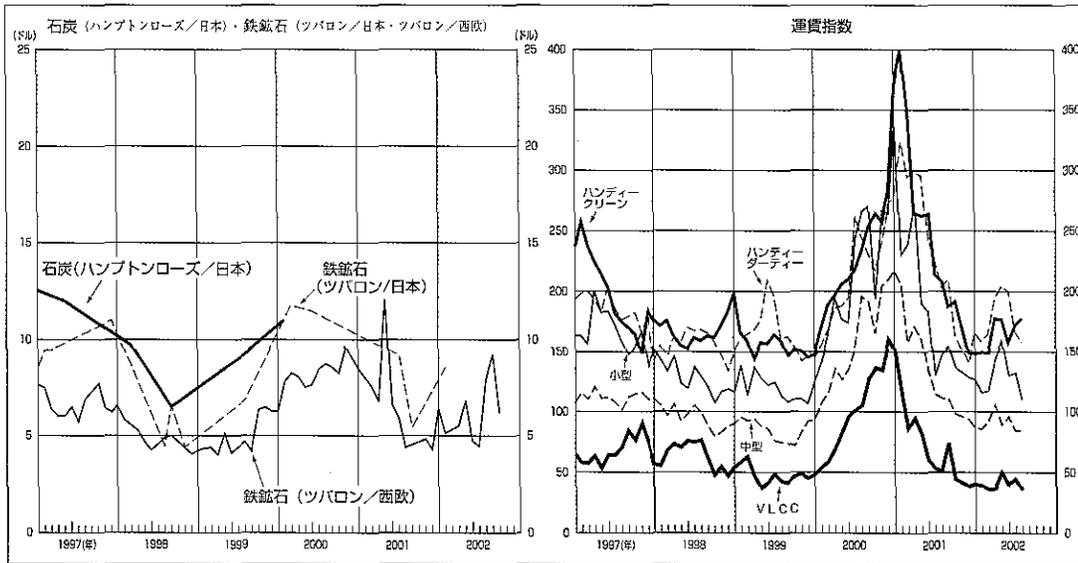
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	13.07
6	—	23.25	19.25	17.95	—	—	—	—	18.00	17.00	11.35	10.75
7	19.50	18.75	18.90	17.60	—	—	11.90	11.25	—	—	—	—
8	18.90	17.75	—	—	11.00	—	—	—	12.25	—	—	—
9	18.60	17.50	—	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—
10	18.35	17.50	24.60	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—
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)

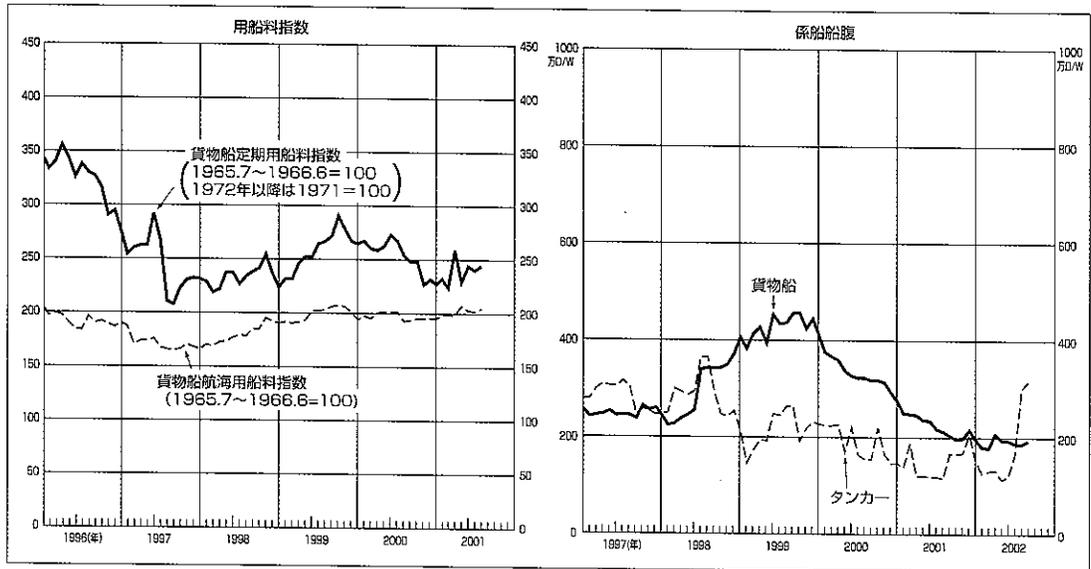
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	4.75	4.60
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	4.45	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	7.90	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	9.25	8.90
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—
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	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
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	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0
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	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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・ダートイ: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	207.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0
6	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0
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	201.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0	327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0
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。(シッピング・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															
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	230	1,763	1,946	41	635	1,199
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202
7	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155
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。

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】

当協会では、わが国の海運税制の充実・改善を関係方面に訴えるためのキャンペーンを展開し、各種雑誌に「船舶の特別償却制度」「トン数標準税制」についての記事広告を掲載してきました。

11月以降についても下記広告記事をサンデー毎日(11/18、12/1号)、週刊朝日(11/19、11/29号)、週刊東洋経済(11/18、11/23号)、AERA(11/18、11/25号)、Yomiuri Weekly(11/18、12/1号)、日経ビジネス(11/15、11/18号)、国土交通(6月から毎月)、本誌(毎月掲載)の各誌に掲載いたしました。

また、当協会のホームページ(<http://www.jsanet.or.jp/>)でも同様の広告を掲載するとともに、「海運税制に関するご意見コーナー」を設け、本キャンペーンについてのご意見・ご感想を募集しています。

諸外国の償却制度

取得後5年間の償却可能範囲と償却制度の概要

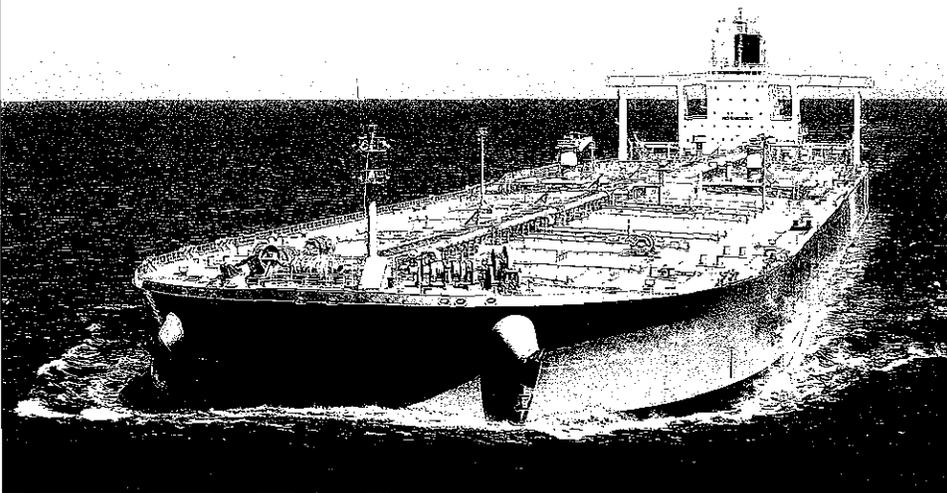
日本	61%	・14.2%定率償却+特別償却18% ・償却可能限度額：95%
フランス	85%	・31.25%定率償却 ・償却可能限度額：100%
デンマーク	83%	・30%定率償却 ・償却可能限度額：100%
イギリス	76%	・25%定率償却 ・償却可能限度額：100%
ノルウェー アメリカ	67%	・20%定率償却 ・償却可能限度額：100%

諸外国の償却制度は、わが国の特別償却制度より有利である。

日本の経済を支える海運には、
税制の充実・改善が必要です。

海運業は、資源小国・貿易立国であるわが国の存立にかかわる重要産業ですが、諸外国と比べ税制上で大きなハンデを負っています。例えば船舶の減価償却制度一つ取っても、先進海運国では、ほぼ100%の償却が可能なのに、わが国は95%しか償却できません。また、取得後5年間の償却可能額は、わが国の場合、租税特別措置による特別償却を含めども、低い水準にとどまっています。さらに、主要海運国では、外航船舶には固定資産税を非課税にするなど、各種の減免措置を講じています。

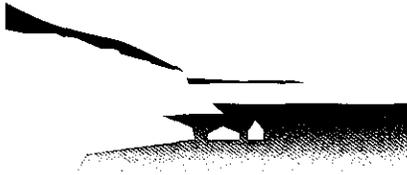
その上、欧州先進海運国は、近年、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、海運業に対し大幅な減税を行い、自国海運の強化を図っています。産業と国民生活を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしたい、というのが私たちの切なる願いです。



—— 船が変える日本の暮らし ——
社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

当協会では、上の意見広告および海運税制に関するご意見・ご感想をホームページ上で募集しています。ご意見等をお寄せいただいた方の中から抽選で当協会特製グッズをお送りします(締切り:12月31日)。

編 集 後 記



東欧の共産政権の崩壊と、それに続いたソビエト連邦の解体により冷戦構造が終結し、いわゆる資本主義対社会主義の構図が崩れ去って10年が過ぎている。代わってそれまで抑制されてきた民族紛争が相次ぎ、当初期待された平和の配当は見事に裏切られたが、体制のことで言えば、資本主義対資本主義とか、アングロサクソン型（米国型）市場主義対欧州大陸型とかの構図が新たに描写された。感覚的に整理すれば、前者が効率追求一辺倒の市場主義で、後者が市場を肯定しつつそれに対するアンチテーゼを含んだものということになるのであろうか。

経済スコアで評価すれば、市場にも欠陥があることを最後に露呈してしまったものの米国型経済に軍配が上がるのだろう。

縮小気味の日本や、やはり構造問題を抱える欧州などが弱いことも相俟って、二極でも多極でもない、正しく米国一極の状況となった（注：中国やアジア各国は勢いはあってもまだ小さい）。これが国際政治のパワーにも影響し、イラク問題であれ、北朝鮮問題であれ、個別に関係各国との調整や駆け引き等はあるもののやはり米国の指導力が目に付く。

いろいろな思考、文化、ルールなど、直接に間接にやはりパワーのあるところの影響を受ける。各所で同じ影響を受け共通項が出来てくれば、それもグローバリゼーションの一形態と言

える。そしてパワーがその形成の源泉であれば、形式的にはどうであれ、実質的にはユニラテラル、少なくともその側面を含むものと言えよう。

安全保障の問題は、昨年のテロ事件の一番の被害者であったこともあり米国が一番キーンになっているかと思うが、コンテナ輸送に関する安全保障策であるCSI (Container Security Initiative) も、米国が考案し、必要なところと交渉し、指導力を発揮して、受け入れさせている。海運の関わるCSIをひとつの例に、それが国際スタンダードとして広がっていくプロセスを見て、上述のようなことを思った次第である。

日本郵船株式会社

調査グループ産業調査チーム長兼定期船調査チーム長

山田 喜之

せんきょう11月号 No.508(Vol.43 No.8)

発行 平成14年11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 高橋幸一郎

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

