

平成14年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.509 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

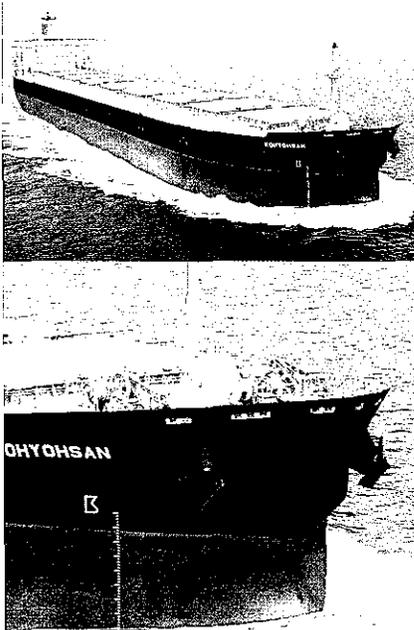
No.509

社団法人 日本船主協会



# せんきょう

12  
DECEMBER 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  
積貨重量トン：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。

■巻頭言	1
グローバル化とその深化 日本船主協会副会長 日本郵船株式会社代表取締役社長 草刈隆郎	
■特別編	2
2002年、海運を巡る報道 川崎汽船株式会社 情報広報グループ課長 谷 信彦	
■海運ニュース	4
■国際会議レポート	4
1. ITFの船員賃金決定システムを憂慮 —アジア船員雇用者グループ第2回会合について— 2. トレード安定化に向けたアジア船主の指導的役割を期待 —アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第12回中間会合の模様— 3. TAJIMA号事件に関連して、わが国より船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討をIMOに提案 —IMO第85回法律委員会の模様— 4. 船客の死傷等の債権を担保する制度が盛り込まれた条約が採択される —アテネ条約2002年改定議定書採択のための外交会議の模様— 5. 油濁補償—小型船限度額引上げ効果の確認が先決 —アジア船主フォーラム法務保険委員会第8回中間会合、開かれる—	
■因次情報	17
1. 現行の大西洋航路における同盟体制の存続を認知 —改訂版 TACA 協定に対する欧州委員会承認について— 2. IMOでの議論に向けて、日本の船舶リサイクル関係者の意見集約を目指す —第6回シップリサイクル連絡協議会の模様について— 3. 環境への対応を図る中国解撤業へ —中国解撤事情の調査について— 4. TAJIMA号事件に関連して刑法改正へ —海外邦人被害へのわが国刑法適用に向け法改正へ— 5. 独自対策の導入が進展 —米国独自対策の具体化について— 6. 米国西岸港湾労使、新協約締結で暫定合意 —米国西岸の労使紛争問題解決について—	
■環境	32
(株)商船三井の環境保全への取組み 株式会社 商船三井 技術部 環境対策・技術開発グループ グループリーダー 田野崎圭一	
■海運ニュース	37
■因次情報	37
海上モーダルシフトに係る調査について	
2002年(平成14年)の海運界10大ニュース	44
■九州	46
■海運ニュース	48
船長として乗船した時の思い出 ㈱ユニバーサルマリン取締役副社長(元新日本石油タンカー船長) 原田 勉	
■メンバー	50
三光汽船(株)ボックスシェイプ部 ボックスシェイプ用船課課長 古賀健一郎	
■カラ	59
海運税制の充実・改善について 【海運税制キャンペーン】	
海運日誌(11月) 51 海運統計 55 船協だより 52 編集後記 60	
困み記事	
・英文パンフレット「Japanese Shipping 2002-Annual Report」の刊行について 54 ・当協会会員4社および当協会は、アロヨ・フィリピン大統領より大統領賞を受賞 54	

## グローバル化とその深化

日本船主協会副会長  
日本郵船株式会社代表取締役社長

草刈隆郎



世界を震撼させた昨年の9・11米国同時多発テロ事件は未だ鮮明に記憶の残るところである。テロ撲滅を標榜している米国とテロ支援国家と言われているイラクとが、厳しく睨み合ったまま1年経過しているが、そのような中でも、長年困難な問題を抱えているパレスチナや印パ国境などでテロが打ち続いた他、パリなどの東南アジアやモスクワなどでも無辜の民が多数犠牲となったテロ事件が起きた。イエメン沖ではタンカーが爆破され、業界人としても強い衝撃を受けた。今や世界で安全なところなどないと言わざるを得ず、テロのグローバル化現象とでも言うべきであろう。背景は領土問題であることもあるが、文化の摩擦或いは宗教の対立であることもあり、極めて根深い解決容易ならざる、人類社会共通の問題であると言えよう。

後者の遠因にグローバル化もあるとすれば皮肉な側面であるが、勿論、グローバル化自体否定されるべきものではない。

今年の初めにおいては、世界経済は昨年からの低迷した状況を引きずり、底割れの懸念さえもあったが、幸いにも米国では堅調な消費が続き、アジアや欧州では米国への輸出を支えにして景気を回復乃至辛うじて維持させてきた。米

国への資金フローとあわせ、経済構造グローバル化の深化である。また、今年初めに統一通貨ユーロが流通し始めた欧州は、EUに東欧の旧共産国を加えることを正式に決め「東方拡大」をスケジュールに組み込んだ。また、アジアではASEAN、中国、韓国、日本など相互のFTA構想が活発化している。これらを地域ブロック化ととる考え方もあるが、グローバル化への進行過程と受け取りたい。南米では通貨危機もあったが、ブラジルなどにIMF等が対応し危機を押し込み、このシステム作用もグローバル化によるものと言える。

グローバル化の深化とは、相互リンケージの高まりでもあり、ひとやモノの行き来を促すものである。流れとして来年もまたグローバル化は進むのであろうが、その齎すマイナスの側面を十分理解すると共にプラスの側面をチャンスと捉えて、社業にもあたりたいと考えている。

# 2002年、海運を巡る報道

■ 川崎汽船株式会社 情報広報グループ課長 谷 信彦 ■

2002年、マスコミ報道に最も多く登場した船は、おそらく北朝鮮の不審船だったのではなかろうか。某テレビ局土曜夜の「お父さんのためのワイドショー講座」のような数値データはないが、衝撃的な追跡劇から引き揚げまで多くの時間、紙面がこのニュースに費やされたのは間違いない。しかし、ここで論じるにはあまりに特殊な船だ。今年マスコミを賑わせた海運を巡る話題のいくつかを振り返ってみたい。

4月、台湾沖を日本に向けて航行中の日本の海運会社が管理するパナマ船籍の大型タンカー「TAJIMA」の船上で、日本人航海士がフィリピン人乗組員に殺害されるという事件が発生した。「公海上」の「外国籍船」上における「外国人」による事件であったために、わが国には刑事裁判管轄権がなく、かつ日本の処罰規定がないことから、被害者が日本人であるにもかかわらず、荷揚げした姫路港沖で停泊を余儀なくされた。パナマ政府より被疑者の身柄の仮拘禁請求があり、下船させたのは1ヶ月以上経過した後であった。その間、民間人である船長が船内警察権限を行使して被疑者を拘束し続ける異常な事態となった。この事件を巡っては、日本人船員が乗組む便宜置籍船を巡るリスクを問題視する主張が見られた。

便宜置籍船が本格的に普及したのは、第二次

大戦後、米国が余剰になった戦時建造船を便宜置籍国へ売却したことが契機のような。現在では、世界中の外航船舶の6割以上が便宜置籍船といわれ、わが国外航船隊での比率はさらに大きい。すなわち、外航海運会社の実情は世界的に当たり前の事実であり、法制度が現実を追いついていないといえよう。

現在、海外で日本人が外国人による犯罪の被害に遭った場合に、適切に対処できるよう国内法の整備に向けた動きが始まっており、関係方面のご尽力に感謝の意を表したい。しかし、三国間航路の発達で寄港国の数も増えるなど、外航海運会社を取り巻く事情はさらに複雑になっている。また、便宜置籍船という我々日本の海運会社の財産が脅かされた場合、「日本の船舶」の定義がはっきりしていないこともあり、種々の問題が予想される。これらの抜本的な解決には、予定されている法改正と共に国際的なルール作りが必要である。

7月初めから無協定状態になっていた米国西海岸のILWU（国際港湾倉庫労組）とPMA（太平洋海事協会）の労使協議は、9月末にはPMAが西海岸29港でロックアウトを実施する事態に至った。米大統領は、1日10億ドルという米国の経済的損失と他業種にわたる失業を問題視し、24年ぶりにタフト・ハートレー法に基づき、港

湾封鎖の解除と職場復帰を裁判所に申し立て、10月9日夕刻12日ぶりに荷役は再開された。足止めされた200隻を越えた滞船は解消されたものの、遅れや航海のキャンセルなどにより乱れた配船スケジュールやコンテナインベントリーの完全な回復は年を越しそうだ。

日本での報道では、主に輸出企業への影響を心配する報道がメインとなった。特に自動車メーカーでは、米国の工場に部品が届かず生産停止に追い込まれる工場が出るなど、大きな影響が出た。一方、アジア諸国でも米国向け輸出貨物の船積みがストップし、荷役再開後もコンテナ不足で輸出が滞る事態が報じられた。

今回の港湾封鎖によって、物流の停滞が世界の貿易や経済に大きな影響を与えることがいまさらのように明らかになった。製造業では「ジャスト・イン・タイム」方式の生産が当たり前のこととなり、小売業ではITを駆使したサプライ・チェーン・マネジメントが発達して、いずれも輸送過程も含めた在庫の最小化を目指している。一方では、中国を中心としたアジア諸国では、最新生産設備による品質の良い安価な製品の大量生産が可能となり、それらの製品は米国や欧州諸国へ輸出され、これらの航路では荷動きが大幅な増加を見せている。

グローバル化や技術革新のうねりと絡み合っ

て世界的に「構造デフレ」といわれているが、世界の貿易と経済の構造も大きく変わってきているように思える。そのなかで、物流の重要性和リスクが再認識された事件だったのではないだろうか。昨年9月11日以来のテロ対策強化を打ち出している米国の諸施策と共に、地球規模で国際物流を阻害することのないよう十分な議論と有効な方策が取られるよう願うものである。

11月、スペイン沖で船齢26年のタンカー「PRESTIGE」が沈没し、積荷の重油が大量に流出する事故が発生した。流れ出した油の量は1万トン

とも2万トンともいわれ、沈没した船体からは現在も流出しているという。欧州諸国にとっては1999年のエリカ号事故がまだ記憶に新しく、スペイン、ポルトガル、フランスの3国は自国の200カイリ経済水域では危険な船舶の航行を認めないという国連海洋法条約を無視した強硬論まで飛び出している。EUは、危険船舶のブラックリストを公表し、シングルハルトンカーによる重油輸送禁止などの安全強化策を採択しようとしている。

この事故は、船籍国はバハマ、船主はリベリア、管理会社はギリシャ、備船者はスイスのロシア系商社であり、ラトビアからシンガポールへの航海途上と、外航海運業がいかにかグローバルな産業であるかを明らかにした。欧州メディアはこのニュースを連日大きく取り上げ、既存の事故防止策にある老朽タンカー規制の甘さを指摘すると共に、規制強化を求めている。また、事件の最中に開催されたIMO海上安全委員会において、英国がバルクキャリアのダブルハル化等による安全対策強化を提案し、大論争を巻き起こした。それらは、関係諸国による政治的なプロパガンダの色彩が強く出ており、海運業界からは大いなる疑問の声が上がっている。環境保護や安全運航の重要性は言うまでもないが、現実に即した真に効果的な対策が求められる。

日本の海運会社がこのような老朽船を運航することは考えられないが、世界的にはサブスタンダード船がまだ多く就航しているのは事実である。高品質な船舶を求めず、安全に相応の対価を支払うことをしない必要があることも忘れてはならない。

今年も、ほかにも船舶の座礁や火災といった報道が残念ながら目についた。来年こそは船や海運が明るい話題で取り上げられることを願っている。



く体制に向けた動きを支持するとともに、アジアをも呼びかけた別紙の共同声明（資料2）を採  
アその他船主協会などのグループへの幅広い参加 択した。

【資料1】

出席者リスト

1. Korea Shipowners' Association  
Jong Tae Kim Senior Manager Hanjin Shipping  
Bongiee Joh Manager Korea Shipowners' Association
2. Singapore Shipping Association  
Chan Tuck Hoi Managing Director New Econ Line Pte Ltd  
Ib Fruergaard Managing Director A.P.Moller Singapore Pte Ltd  
Teh Kong Leong Executive Vice President Neptune Orient Lines Ltd  
Daniel Tang Executive Director Singapore Shipping Association  
Chang Fuson Executive Officer Singapore Shipping Association
3. Singapore Maritime Employers Federation  
Chong Chee Eng General Manager SSC Ship Management Pte Ltd  
Pan Boon Pin Managing Director Monsoon Maritime Services Pte Ltd  
萬治 隆生 Chairman NYK Shipmanagement Pte Ltd  
Foong Suet Mei Executive Officer Singapore Maritime Employers Federation
4. Japanese Shipowners' Association  
杉浦 哲 日本郵船 企画グループグループ長代理  
井上登志仁 商船三井 経営企画部海運グループグループリーダー  
新井 清和 川崎汽船 経営企画グループ課長  
高橋幸一郎 日本船主協会 総務部広報室長  
宇野 克海 日本船主協会 船員対策室課長
5. Observer  
Hasnan Anuar Executive Secretary Malaysian Shipowners' Association  
Mohd Hisham Mohd Rapee General Manager Malaysia International Shipping Corporation Berhad  
Abhay Bhagwat Deputy General Manager Eurasia International (China) Ltd Partnership, HK

【資料2】

(仮訳)

アジア船員雇用者グループ第2回会合

2002年11月18日 於：シンガポール

共 同 声 明

アジア船員雇用者グループ (ASEG) の第2回会合が、2002年11月18日、シンガポールにおいて、シンガポール船主協会 (SSA, Singapore Shipping Association)、シンガポール船員雇用者連盟 (SMEF,

Singapore Maritime Employers' Federation) の共催のもとに開催された。会合には、日本、韓国、シンガポールの各船主協会の代表が参加し、またオブザーバーとしてマレーシア船主協会からの参加があった。

本会合では、ASEG を正式に設立するための率直かつ建設的な意見交換がなされ、あらゆる商船に乗組む船員を雇用するアジアの雇用者へ、船員の雇用、福祉及び労働条件について情報の交換を行う場を提供するために本グループが重要な役割を果たすことを確認した。グループの第1の目的はアジアの船員雇用者の声をまとめ、船員問題に関してより大きな影響力をもつことである。

会合は、ASEG が船員コストの安定化を図るため船員と雇用者の関係強化を促進することを合意した。そして、船員の生活、労働や雇用条件に関して、ASEG は国内外の船員組合と間で、有益で健全な対話を持つことを促進する。また、船員の雇用や訓練及び安全基準に関する国内及び国際的な法令の動きを注意深く見守っていくこととした。

ASEG は、国際運輸労連 (ITF) が FOC 船の最低賃金としてのベンチマークを一方向的に決めていることについて協議し、これに深い憂慮を表明した。

ASEG は、アジアの船員組合にある、このベンチマークにアジア船員の個々の地域や生活水準を反映させるように見直そうとする活動を強く支持した。その見直しは、適切な労働条件を決定するために船員雇用者と個々の船員組合が行う団体交渉を容認するように ITF の枠組みを変更することに必然的につながるものである。

ASEG はまた、アジアの他の船主協会の本会合や活動への参加に歓迎の意を表明した。

次の会合は、2003年3月17日にソウルにて開催される予定である。

## 2

### トレード安定化に向けたアジア船主の指導的役割を期待 —アジア船主フォーラム (ASF)

#### — シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第12回中間会合の様相 —

ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) の第12回中間会合が、2002年11月26日にソウルで開催された。

同会合は、2002年8月の第11回中間会合に続くもので、ASFメンバー船協から6カ国/地域の代表19名が参加、当協会からは SERC 委員長の草刈隆郎副会長 (日本郵船社長) をはじめ、鈴木邦雄副会長 (商船三井社長)、太田健夫常任理事 (飯野海運社長) を含む7名が出席し、(資料2参照)、活発な意見交換の後、了解事項 (資料1参照) を採択して会合を終了した。

今回の会合では、太平洋コンテナ航路のトレ

ード安定化問題と米国関税庁の「米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則」問題を中心に、ドライバルク/タンカーの市況動向やバルクキャリアの安全対策問題等についても議論された。議論の主要点は以下の通りである。

#### ① 定期船部門

スラック・シーズン (閑散期) における船腹削減策がトレード安定化に効果的であるとの認識で一致し、個別または認可された船社間協定内での他船社との協力による削減策を進めていく上で、各 CEO (最高経

営責任者)の直接的かつ強力なリーダーシップが重要であることが再確認された。また、太平洋トレードでアジア船社のコンテナ輸送能力が全体の70%を占めている点を踏まえ、世界コンテナ業界において、アジア船社がトレード安定化に向けた指導的役割を期待されていることが認識された。

② 米国関税庁「米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則」

各国/地域における同規則への対応状況について情報交換が行われるとともに、関係各船社は最善の地域的業務慣行/ガイドラインを構築するため、各国/地域の荷主との対話を続けていくよう要請された。

③ ドライバルク部門

【資料1】

アジア各国、特に中国の順調な経済成長により、今後の市況改善が期待できるとの見通しが示された。また、IMO等で検討されているバルクキャリアの安全対策について、二重船側化やハッチカバーの強化を含む提案が12月のIMO会合で審議される見込みであることから、船主の経済的影響面からの懸念が表明された。

④ タンカー部門

不透明な世界経済と政治情勢により、将来の市況予測は極めて困難であることが認識された。また、スペイン北西部沖で発生したタンカー「プレスティージ」の事故によって予想される環境への影響に深い懸念が示された。

2002年11月26日、ソウル  
(2002年11月29日、東京で発表)

了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

第12回中間会合 (ソウル) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第12回中間会合は、ASFメンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国/地域の代表19名が出席し、2002年11月26日、ソウルで開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 海事保安問題

会合では、IMO、ILO、WCOなどの各国際機関が夫々の海事保安対策を検討している一方、米国政府は「米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報提出規則」等、独自対策の実施を加速していることに注目した。出席者は、24時間前規則の重要性を認識するとともに、規則の遵守には荷主の協力を多くを依存していることから、関係各船社は、最善の地域的業務慣行/ガイドラインを構築するため、各国/地域における荷主との対話を続けるよう要請された。

2. ドライバルク/タンカー部門

1) ドライバルク市況は、アジア各国や、特に中国の順調な経済成長により、今後の改善が期待できるとの見通しが確認された。一方、IMOやIACSで検討されているバルクキャリアの安全対策について懸念が示された。二重船側化やハッチカバーの強化を含む提案が本年12月のIMO会合で審議される予定で、こうした措置が実施された場合の船主に対する経済的影響は不当に多大なものとなる

ことが予想される。このため、各政府が本件に的確に対処するよう、船主は、自国政府に情報提供を続けていく必要があることに合意した。

(注) IACS: International Association of Classification Societies (国際船級協会連合)

- 2) タンカー部門については、今後予想されている船舶解撤の進展により、2003年にはある程度の運賃改善が期待できるとの見方も報告されたが、不透明な世界経済と政治情勢により、将来の市況予測は極めて困難であるものとされた。そのため出席者は、全てのCEOが慎重なトレード分析に基づいて会社を指揮するため、最大の努力をすべきことを再確認した。また、出席者はスペイン北西部沖で最近発生したタンカー「プレステイジ」の事故によって予想される環境損害に深い懸念を示し、環境保護と事故原因の徹底究明に全力が挙げられるべきであると合意した。

### 3. 定期船部門

- 1) 会合は、主要トレードにおける旺盛な荷動きが続いており、船腹スペースや輸送機器が逼迫していることに留意した。航路状況は改善に向かうものと見られるため、今後運賃とサーチャージが適正な水準で安定することが可能となる状況にあるものと認識された。また、会合は米国西岸港湾労使紛争に関する暫定合意が成立したことに注目した。最終合意には、組合員過半数の承認が条件であるものの、出席者は紛争の早急解決を期待した。
- 2) 会合は、アジア域内トレードにおけるコンテナ貨物荷動きが拡大を続けており、同トレードの重要性が非常に高まっていることを改めて認識した。IADAメンバー船社は、同会合に各社CEOを出席させるよう強く要請された。

(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement (アジア域内協議協定)

- 3) 太平洋トレードについては、中国旧正月前の一時的な荷動き増加後、2003年第一四半期中にスラック・シーズン(閑散期)がやってくるであろうことに留意し、同トレードにおいて、季節的な船腹過剰が依然として存在していることが認識された。全ての出席者は、これまでに自主的かつ個別的行われた船腹削減策の明確な効果を想起し、高品質かつ安定したサービスを顧客に継続的に提供できる健全な財政状態の回復を達成するため、個別または認可された船社間協定内での他船社との協力による、今後のあらゆる取り組みにおいてのCEOの直接的かつ強力なリーダーシップが重要であることを再確認した。各CEOは、コストに基づく収益志向型の運賃政策に基づき、自社と太平洋トレードの全ての地域の営業スタッフとを指揮するよう強く要請された。
- 4) 現在、太平洋トレードにおけるアジア船社のコンテナ輸送能力は、全体の約70%を占めていることが認識された。かかる重要な意味を持つ輸送能力と責任を踏まえ、出席者は、将来の再投資に向けた適正な収益性を実現するため、アジア船主が独自または認可された船社間協定において、世界コンテナ業界の指導的役割を期待されている点を認識した。

### 4. その他

出席者は、海事関連法規の最近の動きについても意見交換を行った。独禁法適用除外制度については、船社間協定に対する除外制度は貿易の安定化に不可欠なものであることを再確認した。このため出席者は、それぞれの政府や荷主団体に対し、同除外制度が荷主を含む貿易業界全体にもたらす利益を充分説明する努力を継続するよう要請された。

以上

【資料2】

アジア船主フォーラム (ASF)  
シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)  
第12回中間会合  
日 時：2002年11月26日(火)  
場 所：ソウル (Shilla Hotel)

出席者

委員長

草刈 隆郎 日本船主協会 副会長 (日本郵船 社長)

副委員長

〈韓国船主協会〉

Mr Cheol Soon Jang (Vice Chairman, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

メンバー

〈中国船主協会〉

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

Mr Zhang Xiao Hui (President, China Shipping (Korea) Agency Co., Ltd.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho (Chairman of the Board, Magsaysay Maritime Corp.)

〈マレーシア船主協会〉

Mr A M N Aziz (Senior General Manager, Malaysia International Shipping Co.)

〈タイ船主協会〉

Mr Sumate Tanthwanit (President, Regional Container Lines Group)

〈香港船主協会〉

Mr Allan T S Wong (Managing Director, OOCL (Asia Pacific) Ltd.)

〈日本船主協会〉

鈴木 邦雄 (商船三井 社長)

太田 健夫 (飯野海運 社長)

秋葉 功 (川崎汽船 専務取締役)

佐藤 博之 (商船三井 専務取締役)

石田 忠正 (日本郵船 専務取締役)

水上 俊一郎 (日本郵船 経営企画グループ調査役)

〈韓国船主協会〉

Mr J W Park (Executive Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)

Mr Jae Hyun Lee (Senior Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Arnold Wang (President, Evergreen Marine Corp.)

Dr C C Chen (Group Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)

Mr R B Chiou (Senior Vice President, Yangming Marine Transport Co.,  
President, Yangming (Japan) Co., Ltd.)

弁 護 士

Mr Jeffrey F Lawrence (Partner, Sher & Blackwell)

事 務 局

園田 裕一 (日本船主協会 国際企画室長)

中村 憲吾 (日本船主協会 国際企画室)

山上 寛之 (日本船主協会 国際企画室)

### 3

## TAJIMA 号事件に関連して、わが国より船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討を IMO に提案

—IMO 第85回法律委員会の模様—

IMO 第85回法律委員会が2002年10月22日から24日までの間、ロンドンのIMO 本部で開催された。わが国からは、谷川久成蹊大学名誉教授をはじめ国土交通省、法務省、当協会事務局等が参加した。

本委員会では、TAJIMA号事件(本誌2002年10月号P.15および8月号P.2参照)に関連して、わが国より提案した「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」をはじめ、「海難残骸物除去に関する条約案」等について、審議が行われたが、その概要は次の通りである。

#### 1. 「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」

わが国より、TAJIMA号事件に関連して、船上において犯罪が発生した場合に、できるだけ速やかに、船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要があるとし、航空における東京条約と同様のスキームの新設の是非等についての検討の提案を行った。

本委員会の審議では、公海上で発生した数多

くの犯罪事件の事例が報告されるとともに、これらの犯罪にどのような法律が適用されたかについては明確になっていないとの報告もあった。このため、多数の国から、乗組員や乗客に対する犯罪について、幅広く考察すべきとの指摘が行われた。また、寄港国の国民ではない被疑者について、寄港国がどのような対応が可能かとの問題提起もあった。

審議の結果、新条約の要否を決定するには、各国の慣習や国内法等の関連情報が不足していることから、まずは、IMO 事務局ならびにCMI(万国海法会)共同で、関連情報を収集するための質問状を作成し、これを各国政府に送付することとした。この質問状に対する各国政府からの回答を整理、分析を加えた上で、必要があれば、改めて本委員会で新条約の要否について審議することとなった。

なお、フィリピンから、外国籍船に乗り組むフィリピン人船員による犯罪に的確に対処するため国内法の見直しを検討している旨の報告が行われた。

## 2. 「海難残骸物除去に関する条約案」の検討

海難残骸物の除去に関する条約案は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等の関係者の金銭上の保証の提供、即ち強制保険の導入、沿岸国による撤去の確立等を主目的とするもので、第74回法律委員会（1996年10月開催）以来、主要議題の一つとして鋭意検討が行われてきた。第83回委員会（2001年11月開催）では、2004/2005年の期間で採択のための外交会議を開催することが決定されている。なお、適用範囲は排他的経済水域内とされている（領海への適用も可能）。

本委員会では、前回の議論を踏まえコレスポネンス・グループによって修正された条約案に基づき、活発な審議が行われた。さらに、議論が整わなかった論点については、本委員会と並行してワーキング・グループでも検討の深化が行われたが、議論は収斂する方向とはならず、関係国等により次回会合で修正案が提出されることとなった。

主な論点は、以下の通りである。

### (1) 海難残骸物除去の主体

海難残骸物除去の主体について、概念上沿岸国を主体とする現在の条約案を旗国を主体に修正すべきであるとの提案があった。前回指摘された排他的経済水域内における沿岸国の権限行使について、国連海洋法条約やその他の条約との整合性もこれによって保てるとの理由である。本提案については、沿岸国による撤去の確立も条約の主目的の一つであることから、旗国の処理が遅れた場合に沿岸国がとることができる措置についても、併せて検討すべしとの意見が提出された。このため、次回関係国より提出される修正案に基づき、審議することとなった。

### (2) 「金銭上の保証」関連

① 現在の条約案では、戦争や暴動等とともに

テロ行為も船主の免責事由に挙げられている。前述の「アテネ条約2002年改定議定書」採択のための国際会議においても、テロ行為の船主の免責事由への追加が見送られたので、この条約案においても削除すべしとの提案があった。別途、「専ら、損害をもたらすことを意図した第三者の作為または不作為によって生じた海難」についても、免責事由と規定されており、これで足りるというのが提案の趣旨である。これに対し、ICS（国際海運会議所）は「専ら、～」の文言では、テロ行為全てがカバーされないことから、関係国により適当な文言の検討が行われることとなった。

② また、現在の条約案では、荷主の費用負担について規定しているが、その導入についても賛否両論に意見が分かれたため、引き続き検討することとなった。

③ さらに、現在の条約案では、金銭上の保証の提供、すなわち強制保険付保額に関し、「改正後の1976年の船主責任制限条約（LLMC）によって計算された限度額を超えない」としている点について、わが国等のように海難残骸物の撤去費用についてLLMCの適用を留保している（責任制限を認めていない）国の解釈について慎重な検討が必要との意見が提出され、引き続き検討していくこととなった。

④ なお、現在の条約案では、撤去費用について、保険者への直接請求を認める旨が規定されているが、国際P&Iグループより、P&I保険による保証でこれまで問題が生じていないことから、この規定を削除し、P&I保険に加入している証明のみで足りるとする意見が提出された。この点についても引き続き検討することとなった。



一 通り審議の後、各国の意見の隔たりが大き  
いことから、議長より次のパッケージが提案さ  
れた。

一 船主責任限度額：40万 SDR\*2（1 事故あたり  
1 船客毎）約6,400万円

一 厳格責任限度額、直接請求限度額、強制保険  
付保額：25万 SDR（1 事故あたり 1 船客毎）約  
4,000万円

一 国内法の規定により、国内における責任限度  
額を議定書に規定する限度額を下回らない範  
囲で定めることができるとするオプト・アウ  
ト条項の存置

この提案に基づき検討した結果、一部の国から  
産業界が対応可能であるかどうか懸念が表明  
されたものの、最終的には賛成する国が大勢を  
占め、審議の結果、提案通り決定された。

また、強制保険付保額は25万 SDRであるが、船  
主責任限度額（40万 SDR）までの補償を担保す  
るための保険等を可能な限り船主に保持させる  
べく、Good Practice に関するガイドラインを作  
成するよう IMO に求める総会決議が併せて採択  
された。

- \* 1 厳格責任：戦争や暴動または避け難い自然現象、  
あるいは第三者の故意により引き起された事故で  
あることを運送人が証明しない限り、運送人の過  
失の有無に関係なく責任を負う。
- \* 2 SDR：国際通貨基金 (IMF) の特別引出し権。1  
SDR=約160円。

## 2. 海難事故以外の事故における挙証責任

改定議定書案では、海難事故以外の事故にお  
ける挙証責任は旅客が負うと規定されているが、  
わが国商法の規定では全ての事故の挙証責任は  
運送人が負うことと規定されている。このため、  
わが国より、挙証責任を運送人に負わせるよう  
議定書案の修正を求める提案が行われ、併せて  
この修正が認められない場合は、議定書の批准  
は困難であるとの主張が行われた。

しかしながら、この問題は前回の法律委員会

で議論しつくされた上で決定された規定である  
とする代表団が多く、原案を維持することが決  
定した。従って、海難事故の場合の挙証責任は  
運送人、海難事故以外の事故の場合は旅客が負  
うこととされた。

## 3. テロ行為

運送人が厳格責任を負う場合の例外として、  
テロ行為による事故の場合を明記するべきであ  
るとの提案が国際 P&I グループおよび ICS から  
行われた。これに対し、テロ行為による事故は、  
議定書案で規定されている「当該事故が、専ら、  
事故をもたらすことを意図した第三者の作為ま  
たは不作為によって生じたこと」に該当するも  
のとして厳格責任を負う場合の例外となるため、  
あらためて明記する必要は無いとする意見が大  
勢を占めたため、原案通りとされた。

## 4. 手荷物および車輛 (vehicles) に対する船主 責任限度額

今般の改定では、旅客の死傷に対する措置を  
検討することを主目的としたものであることから、  
手荷物および車輛に対する船主責任限度額の  
改定については、物価上昇率を考慮するとし  
ても小幅な引上げにすべきとの意見が大勢を占  
めた。このため議長より、概ね25~27%引上げ  
ることで提案があり、これが了承された。この  
結果、それぞれ次の通りの限度額となった。

一 持込み手荷物の滅失又は損傷：

1 旅客毎2,250SDR 約36万円

一 車輛（車輛により運送される手荷物を含む）  
の滅失又は損傷：

1 車両毎12,700SDR 約203万2,000円

一 その他手荷物の滅失又は損傷：

1 旅客毎3,375SDR 約54万円

## 5. 地域経済共同体に関する条項

EC から、EU 各国（除、デンマーク）は民法上および商法上の裁判管轄権、承認および執行の権限を EU に委譲することとなっていることから、本改定議定書においても、EU のような地域経済共同体が締約国となることを可能とするよう修正提案が出されていたが、審議の結果、これを認めることとなった。

ただし、本件は現在の EU およびその加盟国に限られた問題ではなく、今回採択された規定が不十分になることも考えられることから、IMO においてさらなる研究を行うことを要請する総会決議が併せて採択された。

## 6. 発効要件

アテネ条約自体や過去の同条約の議定書と同様、10カ国が加盟した後、12ヵ月後に発効する

こととされた。

## 7. その他

本改定議定書においては、船舶の登録国が当該船舶に対して強制保険を付保していることを証明する証書を発給する規定を設けているが、一部の国から、裸用船の場合には船舶の登録国以外の国を旗国とすることができる法制を有する国もあるため、IMO において、こうした場合の証書発給に関する問題点を研究し、必要があれば適切なガイドラインを作成することを要請するとの総会決議が採択された。

上述の通り、改定議定書では海難事故以外の事故における挙証責任は旅客が負うと規定された。他方、わが国商法では全ての事故の挙証責任は運送人が負うとされている。わが国の本改定議定書の批准は難しい状況にある。

# 5

## 油濁補償—小型船限度額引上げ効果の確認が先決— —アジア船主フォーラム法務保険委員会第8回中間会合、開かれる—

アジア船主フォーラム法務保険委員会（Chao 委員長＝香港船主協会会長）第8回中間会合が、アジア9船主協会から17名が参加し、去る11月12日（火）香港において開催された。わが国からは当協会・梅本関連業務部長が出席した。本委員会は、法務保険の分野において、アジア船主の意見を集約し世界に向けて発信していくことを活動の基本としている。

今回は、主として、IMO 法律委員会、国際油濁補償基金、国連国際商取引法委員会等における海事関連条約の審議状況の確認と、それに基づく意見交換が行われた。

まず、船客の債権に関するアテネ条約については、この改正議定書が10月28日から11月1日までロンドン IMO 本部で開催された外交会議で

採択された（本誌P.12参照）ことを受けて意見交換を行った。改正議定書では、運送人の責任限度額について、厳格責任額を1旅客当たり25万SDR（約4,000万円）とし、これを担保するため強制保険を付保すること、それを超える過失があった場合の責任限度額を同じく1旅客当たり40万SDR（約6,400万円）とすることと高額の補償額が設定されたことから、委員会ではP&I Club が引受け可能か疑問視する声が相次ぎ、Club に検討を求めることとした。

次に、油濁補償問題については、荷主によるいわゆる第3層基金条約の採択を2003年5月に控え、2003年2月に開催が予定されている国際油濁補償基金のWGにおいては船主責任のあり方が検討されることとなっている（本誌2002年6月

号P.22参照)。これに対し、国際P&Iグループは既にこの第3層基金との均衡策として小型船の限度額引上げを自主的に実施すると公約している。これまで民事責任条約(92CLC)\*1と基金条約(92FC)\*2は船主と荷主の負担面ではバランスを維持しながら適格に機能してきており、2003年11月には両条約の限度額が1.5倍に引上げられる。さらにその上に第3層基金設立と小型船限度額の引上げが実施される。こうした状況下、委員会では、CLCの更なる限度額の引上げに繋がるような条約検討の再開には問題がある、との認識を確認し、条約検討再開に先立ちこうした施策を実施し、その効果を見るのが先決ではないか、との意見を発信していくこととした。

また、海難残骸物除去に関する条約案については、海難事故の原因が貨物にある場合の責任のあり方について、IMO法律委員会では原因貨物の特定等に困難性があるとしながらも、このような場合は荷主責任は免れないとして、さらに本問題に関するWGで詰めることとなったが、委員会としてはこれを歓迎、今後の審議を注視していくこととした。

\*1 92CLC:1992年、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。

\*2 92FC:1992年、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。

#### 【資料1】

### アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険法務委員会 第8回中間会合 共同声明

2002年11月12日

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険法務委員会 (以下、“委員会”) 第8回中間会合が、2002年11月12日(火)、香港において開催された。

会合には、中国、台湾、日本、韓国、香港の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表してインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールの各船主協会が参加した。

Joint Hull Committee (JHC)\*の代表との会合に先立ち、近頃作成された“International Hull Clauses (Time) 1/11/02 (国際船舶保険約款 (期間))”について議論するためにフォーラムが開催された。委員会は、同約款の最終版の作成に先立ち海運業界と協議を行ったことについて JHC に対して、ま

さらに、国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)においては、新しい海上物品運送条約が検討されているが、米国海事法に規定される Service Contract の扱い、国連貿易開発会議(UNCTAD)が責任原則として主張する“port to port”の考え方への対応等船主としても一層の検討が必要である、との認識から、委員会に correspondence group を設け意見交換していくこととした。

一方、保険の分野では、香港が中心となって進めている Asia Maritime Consortium の運営状況について、同船協より本年10月末現在アジア8地域から約750隻を引受けるまでに到っているとの報告があった。また、アジア船舶戦争相互保険設立構想については、同じく香港船協より、運営方法について研究中であり、可能であれば明年の早い時期に発足させたい、との進捗状況が報告された。

なお、この委員会に先立ち、ロイズと英国の損保会社で構成する Joint Hull Committee の事務局長から船舶保険約款の改訂についてフォーラムの形で変更点を中心に説明があり、参加者からは技術的にもコスト的にも使い勝手のよい内容であって欲しい、との意見が相次いだ。

以上の審議の後、今会合の共同声明を資料1の通り取りまとめた。

た、新約款の紹介のために香港を訪問してくれたことについて JHC の代表団に対して謝意を表明した。

出席者は全般的には新約款を歓迎したものの、ロンドン保険市場が顧客に目新しい材料を提供しようと努めているにもかかわらず、新約款が、他の保険市場が提供している包括責任 (All Risk) 的な取組みではなく、むしろ伝統的な列挙責任 (Named Perils) の方式を維持していることに懸念を表明した。このような手法は、船主が他の保険市場によって提供されている料率と比較することを困難にさせている。

また出席者は、海運業界との協議期間が短いことについても懸念を表明した。これは種々の約款が時代遅れなものとなっているか、もしくは他の保険市場との競争が十分に考慮されていないのではないかと懸念を海運業界が抱くことを意味するものである。

さらに出席者は、ISM コード保持の義務に関する第13条および第14条のワーディングの相互関係について懸念を表明した。

委員会は、年1回をベースとして条文の継続的な協議と見直しが行われることを歓迎した。

(\*注: ロイズ保険業者協会 (LUA) と国際保険業者協会 (IUA) との船舶保险合同委員会)

委員会は、最近 IMO で開催された1974年アテネ条約の2002年改定議定書採択のための外交会議の結果について議論を行った。

決定された内容について十分に分析する時間はなかったものの、各国によって合意された解決策が海運業界の懸念を考慮したものではなかったことに委員会メンバーは落胆させられた。

特に、IMO の多くのメンバー国に増加している共通した方策、すなわち法制が発効する時期までには海運業界が法制の要求を満たすような方法を考えるであろうとする潜在的に危険な姿勢で臨み、実際の現実性とは無関係に法制が採択されるということについて強い懸念が表明された。

また出席者は、改定議定書の条文、特に新しい責任限度額、直接請求および“オプト・アウト条項”が、個々の P&I クラブの客船を運航していないメンバーに、またプール協定を通じて国際 P&I グループ全体に不公平な責任を課しかねないことに再度懸念を表明した。さらに、P&I クラブの担当者が新しいリスクについて検討を求められた際には、クレームが保険カバーと相関関係にあり、その潜在的な影響について真剣に検討するよう P&I クラブの理事会および委員会に促した。

委員会は、船主責任に関する民事責任条約 (CLC) の条文修正に関する文書を、他の関連事項とともに検討するため、IOPC Fund ワーキング・グループの次回会合が2003年の早い時期に開催されることに注目した。

委員会メンバーは、CLC および基金条約 (FC) が非常に効率的な補償制度となっていることを経験が示しているとの確認を行った。

このことから、2003年11月の CLC および FC の限度額引上げ、(2003年5月開催の外交会議において検討される予定の) 追加基金の設立、および追加基金を採用した国においてタンカーの最低限度額を任意に上げるという国際 P&I グループの提案については、条約検討再開に先立って実施され、その効果が評価されるべきである、との合意に達した。

さらに委員会は、現時点での条約の検討を再開することは、油濁被害者の立場が不利になることにつながるであろうとする国際 P&I グループの立場を支持することを確認した。

委員会は、海上物品運送条約の草案に関する現在の検討状況に注目するとともに、いくつかの未解決の項目について議論した。問題の複雑さの観点から、また草案作成の初期段階であることから、委員会はより適切に議論の推移を見守り、コメントをするためにコレスポンドンス・グループを設置することに合意した。

委員会は、海難残骸物除去に関する条約案について検討した。同条約案はまだ検討の初期段階であると思われるものの、海難残骸物が貨物側の理由によって障害の構成要素になっていると確定した場合には、荷主に賠償責任があるとする条文案が最新の条約案に盛り込まれたことを歓迎した。

アジア・マリタイム・コンソーシアムの担当者は、シンジケートの実績に関する現状報告を行った。委員会は、困難なレートの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き受け手法に注目した。さらに委員会は、コンソーシアムに対する支持を全会一致で再確認した。

香港船協は War Risk Mutual (戦争危険相互保険) の設立に関する最近の動きについて報告を行った。まだ検討の初期段階にあるものの、相互保険が創設された際には ASF 加盟船協のメンバー船社に対して相互保険のメンバーシップの門戸を開く意思があることを示した。

委員会の次回会合は、2003年5月27日、ASF 第12回総会の直前に香港で開催される予定である。

以上

## 内外情報

### 1 現行の大西洋航路における同盟体制の存続を認知 —改訂版 TACA 協定に対する欧州委員会承認について—

大西洋航路の定期船社間協定である TACA\*1 に関しては、1994年に欧州委員会に基本協定の届出が行われたものの、協定に内陸運賃設定条項が含まれていることから1996年、欧州委から EU 競争法違反との通告を受けた。このため、TACA 船社は欧州初審裁判所 (Court of First Instance: CFI) に異議申し立てを行う (TACA Case: 後述) 一方、1999年、同条項を削除した改訂版 TACA 協定を欧州委に届け出た (本誌2002年4月号 P.13参照)。その後同協定は欧州委内部で検討されていたが、2002年11月14日、欧州委より承認された。

承認の概要と、同時に明らかにされた点は以下の通り。

#### (1) 承認理由

- 非公開 Service Contract (SC)\*2 の大幅増加と、同盟の影響力縮小により、市場開放と競争の促進が確認されたこと。
- メンバー船社間の秘密情報 (運賃等) の交

換に関する厳重な制限を行うことと、これに関する報告書を欧州委に提出することに TACA が合意したこと。

- 船腹調整に関しては、TACA が欧州委に報告書を提出することにより、当該船腹調整が一時的な荷動き減少に見合ったものかをどうかを確認できること。
- (2) 本決定が他の欧州発着同盟に与える影響
- 本決定は、大西洋航路が高い競争状態にあるとの事実に基づいてなされたもので、より競争の低い航路の同盟に対しては限定的な影響しか及ぼさない。
  - 但し、以下3点は他の欧州発着同盟も参考にすべきである。
- ① 同盟による内陸運賃設定を行ってはならない。
  - ② 同盟はメンバー船社/荷主間の非公開 SC の締結を制限してはならない。
  - ③ 共同船腹調整は、短期の荷動き減少に対

【表】 内陸運賃設定権を巡る法廷論争の経緯

TAA/TACA Case		FEFC Case (Case No. T-86/95)
TAA (Case No. T-395/94)	TACA (Case No. T-18/97)	
1992. 8. 28 TAA を欧州委に届出		1990. 1. 1 FEFC が内陸運賃タリフを設定
1994. 10. 19 欧州委員会は TAA の活動(内陸運賃設定その他) は EU 競争法上違法であると裁定、TAA に対しかかる違法行為の停止を求める命令を下した。(Decision 94/980/EC)	1994. 7. 5 TAA に代わり、TACA を欧州委に届出	
1994. 12. 23 TAA は上記欧州委の命令を無効/差止めとする申し立てを行った。		1994. 12. 21 欧州委は FEFC による内陸運賃設定が EU 理事会規則 No. 4056/86 違反であると裁定、FEFC に対し内陸運賃設定停止を求めるとともに加盟会社に懲罰的罰金を課す命令を下した。(Decision 94/985/EEC)
1995. 1. 27 欧州初審裁判所 (Court of First Instance: CFI) による TAA の公聴会が開催された。当協会および ECSA (欧州船協) は弁護士を通じ TAA を支持する陳述を行った。		
1995. 3. 10 CFI は TAA の主張を認め、TAA に対する欧州委の命令を差止めとする命令を下した。		1995. 3. 16 FEFC は CFI に上記命令を不服として、命令の無効を求める申し立てを行った。
1995. 5. 12 欧州委は TAA に関する 3. 10 の CFI の命令を不服として、欧州裁判所 (European Court of Justice: ECJ) に控訴。		1995. 4. 7 FEFC は CFI に、欧州委の命令の差止めを求める申し立てを行った。
1995. 6. 16 当協会は、ECJ 公聴会において再度 TAA を支持する内容の意見書を提出。	1995. 6 欧州委は TACA に対し内陸運賃協定が EU 競争法上違法であり、罰金を課す意向があることを通告。	
1995. 7. 19 ECJ は CFI の裁定を支持し、欧州委の控訴を棄却。これにより、TAA Case は CFI の最終判決が出るまでは、現行の内陸運賃設定が可能となる。	1995. 10. 3 TACA は、欧州委による罰金免責取り消しの差止めを CFI に申し立て。	1995. 9. 29 当協会は CFI に intervention の申し立てを行った。
	1995. 10. 18 CFI による公聴会開催。当協会は TACA の活動を擁護する意見表明を行った。	
1995. 11. 10 当協会は本 Case の最終判決に向け、意見書を CFI に提出。	1995. 11. 22 CFI は、欧州委の TACA に対する罰金課徴が正式に決まっていなかったことから、TACA の提訴は時期尚早として却下。	1996. 3. 2 当協会および ECSA は FEFC を支持する夫々の意見書を CFI に提出。
	1996. 11. 26 欧州委は TACA に対し、内陸運賃設定は違法であるとし、罰金免責を取り消した。(Decision C(96)3414 final) これに対し TACA は CFI の最終判決が出るまでは、現行の内陸運賃設定は認められているとする申し立てを行った。	
2000. 2. 3 CFI は本 Case を "Chamber of three judges" に移管することについての関係者意見書の提出期限を 2000. 3. 2 に設定したと発表。当協会は今後の intervene をする意図がない旨通知。	1999. 1. 28 TACA 船社は内陸タリフを含まない TACA II (revised TACA) を欧州委に届出	2000. 2. 3 CFI は本 Case を "Chamber of three judges" に移管することについての関係者意見書の提出期限を 2000. 3. 2 に設定したと発表。当協会は今後の intervene をする意図がない旨通知。
2002. 2. 28 CFI 判決 TAA を運賃同盟とは認めず、内陸運賃設定を違法とする。(Decision 94/980/EC を認める)	2001. 11. 29 欧州委は TACA II を承認する方針を発表	2002. 2. 28 CFI 判決 Decision 94/985/EEC のうち、内陸運賃設定を違法とする一方、懲罰的罰金の支払命令は無効とする。
	2002. 2. 28 CFI 判決 Decision C(96)3416 final を支持。TACA の内陸運賃設定は違法であり、罰金免責も認めない。	
	2002. 11. 14 欧州委は TACA II を正式承認	

処するもののみ認められるが、これが運賃上昇に直接結びついてはならない。

(3) 海運同盟に対するEU競争規則 (EU理事会規則4056/86) 見直しについて

- 欧州委は、船社による共同価格決定に対する議論の高まりと、2002年4月に発表されたOECDレポート(共同価格決定の必要性は減退若しくは消滅したとの結論)も勘案し、同盟に対して独禁法包括適用除外を認めるEU規則4056/86の見直しを行うこととした。
- 同規則は制定以来15年以上見直しされておらず、その間の市場環境の大きな変化を考慮すれば再検討が必要である。
- 見直しの第一段階として、海運競争政策のキーポイントについて政府・業界・その他関係者に対しコメントを求める“Consultation Paper”を2002年末まで発表する。

以上の発表に関しては、欧州委競争総局担当 Mario Monti コミッショナーやTACA事務局、一部荷主関係者が歓迎の意を示したものの、欧州荷協(ESC)は今後の検討次第では本件承認を不服としてCFIに提訴する可能性もあるとのコメントを発表しており、動向を注視することが必要である。

なお、欧州委と船社側の法廷論争に関しては、上述のTACA Caseのほか、同様に内陸運賃設定

の是非を争ったFEFC\*3 Caseと、内陸運賃問題のほか共同船腹制限の是非等を争ったTAA\*4 Caseがあり、CFIで並行して審理が行われていた。これら3件に関しては2002年2月に欧州委側の主張を認める判決が出されており、確定している。(詳細に関しては、「せんきょう」2002年4月号P.13参照、これまでの経緯につき別表参照)但し、TACA船社の内陸運賃設定に対する罰金として1998年に欧州委からTACA船社に課された総額2.73億ECU(当時のレートで約420億円)の支払命令の取り消しを求め、TACA Case 本体とは別訴の形で船社側が欧州委を訴えた Case は現在もCFIで審理中である。

当協会は、今後は、EU規則4056/86の見直しが適切に行われるよう、ECSA(EU船協)や関連団体と緊密な連携をとりつつ対応することとしている。

\*1: TACA (Trans Atlantic Conference Agreement: 大西洋同盟協定)

TAA(\*3参照)の活動を引き継いだ大西洋航路の船社間協定。現在は日本郵船を含む6社が加盟。

\*2: SC (Service Contract): 一定期間内に一定量以上の貨物の輸送を提供する荷主に対し、運賃、スペースの確保、輸送日数、寄港地等について特別サービスを適用する制度。

\*3: FEFC (Far Eastern Freight Conference: 欧州同盟) アジア=欧州・地中海航路における複数の往復航路同盟の総称。現在は川崎汽船、日本郵船、商船三井を含む14社が加盟。

\*4: TAA (Trans Atlantic Agreement: 大西洋航路協定) 大西洋航路12社が結成した船社間協定。1993年1月~94年9月の間活動。

## 2 IMOでの議論に向けて、日本の船舶リサイクル関係者の意見集約を目指す

### —第6回シップリサイクル連絡協議会の模様について—

海運、造船、解撤、舶用業界などの関連業界で構成する「シップ・リサイクル連絡協議会」は2002年11月11日に第6回目の会合を開催した。

同連絡協議会は、今後年間2,900万DWTともいわれる大量の解撤予定船が見込まれる一方で、

近年解撤ヤードの環境および労働安全衛生を危惧する声が高まっていること、また循環型社会に向けた資源の有効活用が重要となっていることに鑑み、当協会と日本造船工業会が中心となって、わが国の解撤業界、舶用工業会等の関係

業界に参加を呼びかけ2000年10月に設立したものである。(本誌2000年11月号参照)

第6回会合では、造船業界より中山 省児委員 (IHI マリニュナイテッド) が議長を務め、本年10月に開催された IMO 第48回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様につき国土交通省より報告を受けた後、本連絡協議会の今後の対応につき情報・意見交換を行った。(第48回 MEPC の模様については本誌2002年11月号 P. 2 参照)

### 1. 本連絡協議会のこれまでの対応について

本連絡協議会では、本年4月の第5回会合において、IMO にて技術ガイドラインの策定が急速な発展を見せていることに鑑み、以下の2点について検討を行うことを決定した (本誌2002年5月号 P. 7 参照)。

- ① 既存船におけるインベントリーリスト (危険物リスト) の作成
- ② 船舶のライフサイクルにおける危険物質の最小化

既に造船側では、船齢25年前後のバルカー、VLCC についてインベントリーリストの検証を実施しており、造船所の残存資料からでは既存船の危険物質の把握に限界があるとのことであったが、海運側で現存の VLCC、バルカー各2隻について国際海運会議所 (ICS) のインベントリーリスト (※1) を基に検討を行ったところ、リストの Part. 2 (運航上発生する物質)、Part. 3 (貯蔵品) は船主側で概ね把握可能であるが、Part. 1 (船舶構造に含まれる物質) については一部を除き捕捉不能であることが明らかとなった。

※1 ICS が2001年に作成した船舶に含まれる危険物質のリスト。インベントリーリストは以下の3部で構成されており、Part. 1を陸上の作業員が最終航海前に記入し、Part. 2、3を海上の作業員が解撤船の最終航海中に記入することとなっている。ICSは、リストはあくまでも船主の努力目標であり、法的拘束力はないと考えている。  
Part. 1 船舶の構造・設備機器に含まれる物質  
Part. 2 船舶の運航時に発生する物質  
Part. 3 貯蔵品

### 2. 本連絡協議会の今後の対応について

今次会合では、これまでの経緯を踏まえ今後の対応について意見交換を行った。その際、当協会は、IMO での検討に向け、本連絡協議会を通じてわが国としての対応策の準備に寄与するため、船主側で以下の点につき検討を進める旨報告を行った。

- (1) 既存船のインベントリーリストの作成について

これまでの検証で、ICS のリストの Part. 2 (運航中に発生する物質) および Part. 3 (貯蔵品) については、概算であれば船主側で把握可能、Part. 1 (構造・設備機器に含まれる物質) については補足困難なことが判明した。今後の作業として、①建造時、②検査・修繕時、③運航記録等、本船の残存資料よりどの程度インベントリーリストの物質を把握できるかを検討する。

- (2) 船舶のライフサイクルにおける危険物質の最小化について

船主側が通常管理する物質 (油性廃棄物、業務系及び日常系廃棄物、貯蔵品等) の最小化は可能だが、構造・設備機器に含まれる物質の最小化が不可能なことが判明。IMO ガイドライン案では、大規模修繕時および検査時における危険物質の最小化が項目に盛り込まれている。これは、設備機器の交換等をする際に有害物質が少ない代替品を選択するようなことが想定されるため、今後、造船、船用業界に情報提供をお願いする。

- (3) リサイクル船舶の準備について

- ① IMO ガイドライン案で示される危険物質の最小化など本船が解撤ヤードに到着する前に実行すべきとする推奨項目の実行可能性を検証する (※2)。
- ② 解撤売船時に船主側が実施していること

(タンカーのガスフリー等)を整理する。

- ③ 上記の点を整理した上で、船主として実行可能な部分を統一的に取りまとめるために、船協加盟船社に対して、これまで解撤売船において船主が実施し、他の国の船主としても対応可能と思われることについてアンケート調査を実施する。

(4) アジア各国との協調について

本作業の結果について、随時ASFおよびアジア各国に意見発信し、MEPC49(2003年7月)に向けたアジア間の共通認識の醸成を目指す。

※2 IMOガイドライン案は、国際海運会議所(ICS)、ホ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て全ての関係者がとるべき行動が示されている。2003年7月のMEPC49で最終化され、同年11月のIMO総会で採択される予定。

また、当協会より造船、解撤、船用各業界が本件に関しどのようなことができるのか、可能

な範囲で模索していく必要があるとの考えを示した。これに対して日本船用工業会より船用業界の対応として船舶リサイクルに関する検討会を立ち上げる旨の報告があった。意見交換後、IMOでの検討に向けた本連絡協議会の活動については、今後各業界にて対応策の検討を進め、次回連絡協議会にてそれぞれ報告を行うとともにわが国の船舶リサイクル関連業界の意見集約を図ることとなった。

このほか第6回会合では、日本の政府開発援助の一環としてインドのグジャラート州ピババブ港に建設している環境配慮型の船舶解撤ヤードに関して、同ヤード建設の技術指導を担当している海外造船協力センターより説明が行われた。同解撤施設は2003年3月頃には完成する見通しで、VLCCを年間12隻(約300万DWT)解撤する能力を有するとのことである。

## 3 環境への対応を図る中国解撤業へ —中国解撤事情の調査について—

独立行政法人 海上安全技術研究所は、船舶へのLCA(ライフ・サイクル・アセスメント)適用研究の一環として、11月18日~23日まで中国の主要船舶解撤ヤードの調査を実施したが、当協会もこれに参加した。

近年、船舶解撤の多くは豊富な労働力と船舶からのリサイクル材需要により開発途上国で実施され、インド、バングラデシュ、パキスタン、中国で世界の解撤量の95%以上を占めている。船舶は構造設備の約90%以上が再利用・再使用されるリサイクルの優等生であるが、船齢20年を超える船にはアスベストやPCB等の有害物質が含まれていたり、また、タンク内には残滓や可燃ガスなどが残る場合もあり、解撤ヤードで

の不注意な取扱いにより環境汚染や労働災害を引き起こす可能性がある。このため、現在の船舶リサイクル慣習の改善に向けて、2002年12月に国連環境計画(UNEP)において船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが策定されるほか、国際海事機関(IMO)や国際労働機関(ILO)などの関係機関においても検討が進められている。

インド亜大陸での解撤が主に砂浜で船を解体するピーチング方式を採っているのに対して、近年解撤実績が増加しつつある中国では岸壁方式を採用している。このためUNEPのガイドライン等環境問題への対応可能性も高く、BPやエクソン・モービル、シェブロンなどのオイルメジャーやP&Oネドロイドなどの船主、およびオ

ランダ政府など世界の注目を集めている。当協会も、日本の海運、造船業界等で構成するシップリサイクル連絡協議会の活動の一環として、2001年11月に中国政府、中国折船協会、江陰市長江折船廠を訪問し、その地理的条件、再生材需要、豊富な労働力、環境への配慮など中国での船舶解撤の発展要素を確認した（本誌2002年1月号P.20参照）。

中国では揚子江地区および広州地区で船舶の解撤が行われているが、解撤船に係る17%のVAT（付加価値税）の免除を受けている解撤ヤードは21箇所あり、そのうち専ら稼動している解撤ヤードは8社とのことである。今回はそのうち主要な解撤ヤードである、江陰市長江折船廠、廣東新会雙水拆船鋼鐵公司、新会市中新折船鋼鐵總廠、廣州市番禺區拆船軋鋼公司の4社を見学した。（地図1・2参照）

1. 本調査団の構成について

本調査では、海上安全技術研究所を中心として海運、造船、商社からも参加があった。調査団の構成は以下のとおりである。

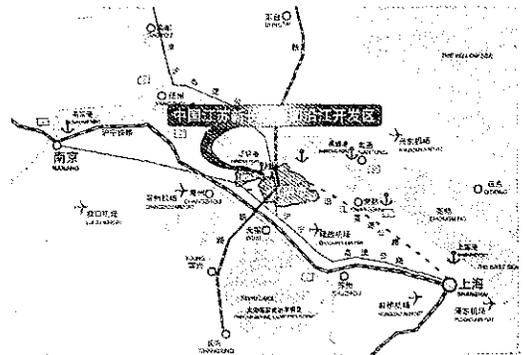
- 平岡 克英（調査団長）海上安全技術研究所 環境影響評価研究グループ長
- 成瀬 健 海上安全技術研究所
- インテリジェント加工法研究グループ研究員
- 中山 省児 IHI マリンユナイテッド 技監
- 角 善晴 日本郵船
- 安全環境グループ 調査役
- 田中 一正 川鉄商事
- 機械本部船舶部船舶グループ長  
（11/18～19参加）
- 水浪 靖 川鉄商事
- 機械本部船舶部船舶グループ  
（11/20～22参加）
- 秋田 務 JETRO 上海 船用機械部長

劉 紅霞 JETRO 上海 船用機械部  
本澤 健司 日本船主協会 企画調整部

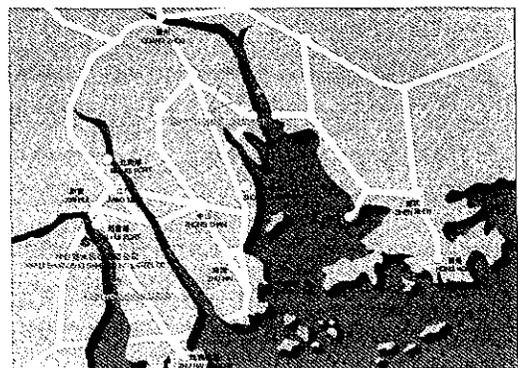
2. 各ヤードの概要

(1) 江陰市長江折船廠（Changjiang Shipbreaking Yard）

同社は1998年に設立され、揚子江（長江）中流の南岸、上海より水路で上流180km、高速道で北160kmに位置し、長江では最大の解撤ヤードである。94万㎡という広大な敷地に2ドック、4岸壁（全長3200m）を有し、2～4万LDT（軽荷排水トン：貨物燃料、水、乗組員、食料などを含まない重量）級8～10隻が同時解体可能で、年間解撤能力100万LDT/年とのことである。同社はこれまでに、環境対応も含めた設備投資に2000万RMB（約3億円）以上



地図1 江陰市長江折船廠



地図2 廣東新会市雙水拆船鋼鐵公司、新会市中新折船鋼鐵總廠および廣州市番禺區拆船軋鋼公司

費やしているという。

同社の最大の特徴は、2000年にP&Oネドロイドと5年間で50隻という長期解撤契約を締結していることにある。その中で長江折船廠は解撤船舶に含まれるアスベスト、油、ガラス繊維等の危険物質を適切に処理し証明を行うこととし、これに対して、P&O側は危険物質の処理およびその証明費用として解撤船価格の7%を支払うことが定められている。オランダ環境省も以前に本ヤードを訪れており、同社の環境・労働安全への取り組みに対し評

価を与えている。(写真1・2)

(2) 廣州新会雙水折船鋼鐵公司(Xinhui Shuangshui Shipbreaking Co)

同社は、1984年創立され、珠江三角州西部の譚江中流西岸、河口崖門より40km、澳門西方直線距離90kmに位置する。VLCC級3隻まで同時解体が可能で、解撤能力は60万LDT/年で、これまでの解撤実績では中国最大のヤードである。

同社は、PRビデオを作成するなど環境広報にも積極的である。実際に、工場内に安全環

【表】 訪問調査した解撤ヤードの比較表

海上安全技術研究所作成

ヤード名	江陰市長江折船廠 Changjiang Shipbreaking Yard	広東新会市双水折船鋼鐵公司 Xinhui Shuang Shui Shipbreaking Co.	新会市中新折船鋼鐵總廠 Zhong Xin Shipbreak- ing & Steel Company of Xinhui City	広州市番禺区折船鋼鐵公司 Guangzhou Panyu Ship Breaking & Steel Rolling Co.
所在地	江蘇省江陰市夏港鎮北揚子江南岸、上海より水路で上流180km、高速道で北160km、2.5hr	広東省新会市双水工業区珠江三角州西部の譚江西岸、河口崖門より40km、澳門西方直線距離90km、広州より高速で江門市まで1.5hr、さらに20km、1hr	広東省新会市市井鎮長梁珠江三角州西部の譚江東岸、河口崖門より20km、澳門西方直線距離70km、江門市より1hr余	広東省広州市番禺区蓮花山浮蓮崗珠江西岸、河口崖門より45km(蓮花山工場)、25km(新虎工場)、広州東南直線距離40km、広州市内より1hr
水位/橋梁高さ制限	8m/長江大橋52m	5.5~6m/崖門橋48m	5.5~6m/崖門橋48m	6~7m/虎門橋60m
敷地	94万㎡	33万㎡	30万㎡	36万㎡(番禺工場6万㎡、新虎工場30万㎡)
岸壁長さ/同時解体隻数	3200m(2ドック、4岸壁)、2~4万LDT級8~10隻	VLCC3隻	1800m、VLCC3隻	800m(番禺工場)2隻、1200m(小虎工場)4隻
解撤能力	100万LDT/年(同社パンフレットでは60万LDT/年)	60万LDT/年(同社PRビデオでは50万LDT/年)	40万LDT/年	30万LDT/年
実績	(20万~30万LDT/年、せんきょう2002年1月号参考)	50万LDT予定	最近3年、80隻、75万LDT	最近5年、53隻、40万LDT
従業員数	800人(内 安全環境技術者50人、生産管理者30人、下請け7社600人)	1000人	750人(内、短期雇用500人)	300人
重機械	クレーン(陸上)6基、フローティングクレーン4隻	クレーン(陸上)45基、フローティングクレーン12隻	クレーン(陸上)28基、フローティングクレーン20隻	クレーン(陸上)20基、フローティングクレーン10隻
設立	1998年	1984年	1983年/86年改称	1979年/1991年小虎工場増設
備考	江陰市江蘇省企業グループ(鋼管製造、化学工場など11企業)の一つ。P&Oネドロイドと5年50隻以上供給契約を結ぶ。P&Oネドロイド専用オフィス有り。米国人、豪州人、中国人各1名駐在。環境設備投資2000万RMB(3億円)以上、岸壁、倉庫(1万㎡)、シャワー、重機械など。	中国最大の折船工場。電炉工場を有し、形鋼を製造。①生産部門、②安全・環境部門、③消防部門、④機械・メンテナンス部門、⑤医療部門からなる安全環境部を設置。作業者の労働安全・環境保全マニュアルも作成。生産高は3億5千万RMB/年。	環境投資1000万RMB/3年、コンクリート舗装、緑化、油水貯蔵設備、教育、マニュアル・基準の整備など。	グループ会社敷地67万㎡。解撤、造船所、コンテナ工場、コンテナ部品工場、機械取り付け工場、伸鉄、鋳物、倉庫・運搬業。造船所は1000トン以下の建造。伸鉄は製造中止。

※ 口頭での聞き取り調査結果をもとに作成。

境部を設置するなど労働安全・環境保護への取り組みをしており、BP、エクソン・モービル、シェブロン等のオイルメジャーやP&Oネドロイドなどの船主、インド解撤協会等も同工場を訪れ、一定の評価を与えたようである。(写真3・4・5・6)

(3) 新会市中新折船鋼鉄総廠 (Zhong Xin Ship-breaking & Steel Company of Xinhui City)

同社は、1983年に設立され、雙水折船鋼鉄会社の対岸を20km程下ったところにある。1800mの岸壁を有し、解撤能力は40万LDT/年である。同社もここ3年で1000万RMB(約1億5千万円)の環境設備投資を実施しているとのことで、見学した時も、敷地内のコンクリート舗装、緑化等の工事を進めていた。同社は伸鉄(丸棒)工場を有しているが、建築基準の厳格化による伸鉄価格の下落により現在は閉鎖している。(写真7・8・9・10)

(4) 廣州市番禺區拆船軋鋼公司(Guangzhou Panyu Ship Breaking & Steel Rolling Co.)

同社は、1979年設立で、廣州中心から珠江の約40km下流にあり、解撤のほか、小型船造船、コンテナ部品工場等を経営している。今

回見学した番禺の解体工場の敷地は6万㎡と狭いが、下流の小虎工場は30万㎡と広く、2工場合わせて解体能力30万LDT/年を有する。同社も伸鉄工場を有しているが、現在は閉鎖している。(写真11・12)

3. 有害物質の処理について

各ヤードとも中国政府指導のもと労働安全・環境保全に向けた取り組みを進めている。アスベストは、マスクおよび専用の作業服を着用し

写真3

江上での解撤  
(新会双水)

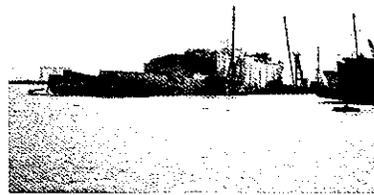


写真4

船底部分の解撤  
(新会双水)



写真5

銅板切断作業  
(新会双水)

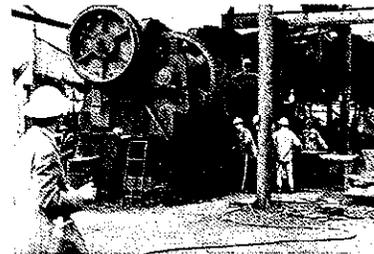


写真6

回収した機械類置き場  
(新会双水)



写真1

ドック内で解撤中の船舶  
(長江)

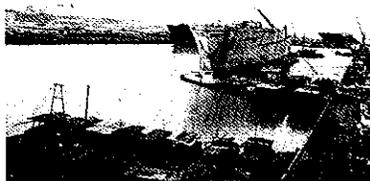
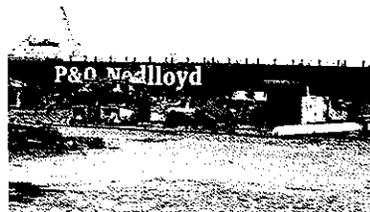


写真2

P&Oの解撤船  
(長江)



た作業者が回収を行い、ビニール袋に入れて外に運び出し、定められた保管場所に保管してから最終的にコンクリート詰して埋め立てるのが一般的になっている。廃油は、いずれのヤードも専用の貯蔵池を作って管理しており、政府の監督下にある業者に処理を依頼している。フロンやハロンについても、政府の監督下にある専門業者が回収している。PCBは、PCBを含む製品であっても中古品として売却する場合もあるらしく、また、焼却処理も行われており、厳密に

保管して適正な処理を待っている日本の状況とは大きく異なる。船体の有害物質を含む塗料の剥離作業が行われていないこと、また、当時オイルフェンスを使用しているわけではないなど、厳格な土壌や水質の検査に絶え得るほどの策を施しているとは考えられないが、各ヤードとも不十分な点は改善していくとの姿勢であった。

#### 4. 船主との関係について

長江折船廠とP&Oネドロイドのような解撤専属契約は現在のところ他に例はない。ただし、欧米の船主が調査に来ることは多く中国のヤードへの関心は高いようである。ヤード側より解撤売船を行う船主に要求することとしては、船舶に含まれる危険物質リストおよび一般配置図など図面類の提出、ガスフリー、オイル類の最極小化を挙げていた。危険物質リストについては、解撤計画を策定する際の参考とするため必ずしも正確な情報でなくてもよいとのことである。実際にP&Oネドロイドは危険物質リストに加え、図面に有害物質使用箇所を記載し、リストとセットにして解撤ヤードに提出していた。今回見学したヤードでは、解体前に船舶の検査を実施

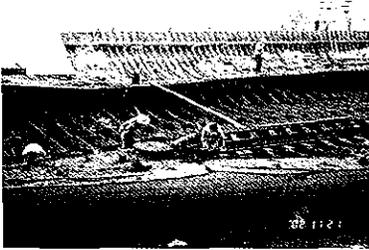


写真7  
船底の残油回収作業  
(手作業)  
(新会中新)

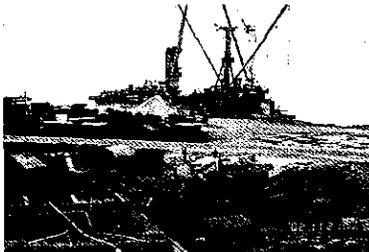


写真8  
陸上でのばらしを待つブロック(手前)  
(新会中新)



写真9  
切断され、出荷前の短冊状鋼板  
(新会中新)

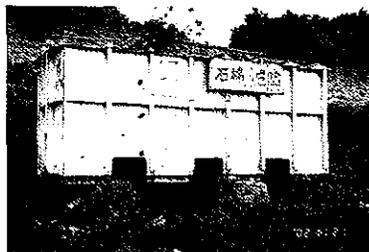


写真10  
アスベスト保管場所  
(新会中新)



写真11  
併設されている新造船造船所(奥)  
(番禺)



写真12  
アスベスト保管場所  
(番禺)



て要望を行った。

これを受け、海事振興連盟は10月24日開催の同連盟総会において「外国籍船上で犯罪等が発生した場合に迅速かつ確な措置が講じられるような法整備の実現」を決議するとともに、「外国籍船上での犯罪等への適切な措置の実現」を平成14年度の事業計画に盛り込んだ。

その後、海事振興連盟は、原田会長が中心となり本件に関連する法整備について検討を進め、外国船舶内での日本国民に対する外国人の犯罪について刑法の特別措置法を議員立法として進めるべく、精力的に運動を展開した。

このような中、法務省は海外で日本人が外国人による犯罪の被害に遭った場合に、日本の刑法を適用できるように平成15年の通常国会で刑法改正を目指すことを明らかにした。

また、外務省も、TAJIMA号事件の経験をもとに、手続迅速化のマニュアルを作成し、パナマとの間で合意した。これにより、万一類似事件が発生した場合でも大幅な時間短縮が見込めることとなった。外務省はリベリアとの間でも同様のマニュアルの作成を進めている。

このような状況下、海事振興連盟は11月27日に正副会長会議を開催し、

#### 【資料】 消極的属人主義の規定を設ける刑法の一部改正について

##### 1 改正の必要性等

刑法は、制定当時においては、日本国民が日本国外で犯罪の被害者になったときに刑法の適用を認める規定（いわゆる消極的属人主義）を有していたが、昭和22年の刑法改正により削除され、現在に至っている。しかしながら、交通が発達し、国際的な人の移動が日常化した今日、日本国外において、日本国民が殺人等の犯罪の被害に遭う機会が増えている。平成14年4月に発生した公海上のパナマ船上における日本人船員に対する殺人事件等も含め、これらの犯罪に対処するため、法務省においては、刑法における国外犯処罰規定の在り方について検討を進めているところである。

##### 2 改正案の概要

日本国外において、日本国民に対して、殺人等の犯罪を行った外国人について、日本国刑法を適用するものとする

##### 3 法案提出予定時期

平成15年通常国会

① 法務省が海外法人被害にわが国刑法を適用する法改正を次期通常国会で目指しており、森山法務大臣もその旨明言していること、

② 刑法改正までの措置としては、

i) 外務省がパナマ、リベリアと手続迅速化のマニュアルを作成し万一類似事件が発生しても迅速な措置が見込めること

ii) 国土交通省においては、船内犯罪未然防止について各船社が既に実施している対策をさらに徹底する等の働きかけを外航海運事業者におこなうこと、

などから、議員立法は保留し、法務省の次期通常国会での刑法改正を後押しすることを決定した。

その後、12月11日、森山法務大臣は法制審議会に対し刑法の改正……海外で日本人を殺害等した外国人を日本の刑法で処罰できる（=消極的属人主義）ようにするための改正……を諮問した。

法務省は、平成15年早々にも見込まれる法制審議会から法相への答申を受け、次期通常国会に刑法改正案を提出する考えである。

【資料】：

消極的属人主義の規定を設ける刑法の一部改正について（法務省作成資料）

## 5

## 独自対策の導入が進展

—米国独自対策の具体化について—

2001年9月の米国同時多発テロ事件を受け、IMO等の国際機関で新たな海事保安強化策の検討が進められる一方で、米国は独自対策の具体化を進めている。(本誌2002年10月号P.9参照)

米国では、これまで展開してきたCSI (Container Security Initiative)\*、C-TPAT (Customs Partnership Against Terrorism)\*\*等に加え、11月末までに米国議会は海事保安法を成立させるとともに、国土保安省の設立も決定し、一方、米関税庁は、12月2日から同国輸入貨物に対する新規則を施行した。

### 1. 海上運送保安法 (Maritime Transportation Security Act of 2002)

米国議会では、上院・下院がそれぞれ船舶・港湾・貨客に関する独自の海事保安法案を提案していたため、2002年6月末から両院協議会で両法案の一本化を検討してきた。(本誌2002年10月号P.9参照)

両院協議会では、上院が保安対策の財源確保策として提案した、荷主を対象とする Security Tax/Fee\*\*\*をめぐって調整が難航していたが、10月のイエメン沖タンカーテロ事件を踏まえ、上院が海事保安法を早期に成立させるべく同提案を取り下げたため、11月12日ようやく統一法案である Maritime Transportation Security Act of 2002が合意された。

同 Act は、11月25日に大統領に署名を受けて成立し、2001年9月の同時多発テロ事件から約1年を経過して海事保安対策を総合的に網羅した法律が導入されることとなった。

しかし、財源確保策は先送りされており、貨

物や船舶への課徴金問題が再燃する可能性も否定できないこと、また、同 Act は基本的にはIMOで検討されている SOLAS 条約\*\*\*改正案を踏まえた内容となっているが、運用規則については沿岸警備隊 (USCG) 等実施当局の今後の検討に委ねられているため、国際的ルールと異なる基準が導入される可能性もあることから、当協会は米国の動きを引き続き注視していくこととしている。

### 〈Maritime Transportation Act of 2002の概要〉

法律趣旨：海上輸送の安全を担保するために必要な国家システムを準備すること。

盛り込まれた主な内容：

- ① 米国入港船舶・海上構築施設に対する脆弱性評価
- ② 国家海上輸送 Security Plan 及び地域海上輸送 Security Plan の作成
- ③ 国内港湾・海上構築施設及び米国入港船舶に対する Security Plan の作成・USCG への提出義務付け  
(USCG は2003年4月までに Security Plan に関する規則を発表、各港湾/港湾は USCG 規則発表後1年以内に Security Plan を提出することを義務付けられている)
- ④ 海事保安諮問委員会及び地区港湾保安委員会の設置
- ⑤ 港湾労働者に対する” Transport Security Cards” (いわゆる身分証明書) 制度の導入  
(船員に対しては国際的に通用する身分証明書の携帯を義務付け)
- ⑥ 米国に入港する船舶・船員・貨客に関する

- る情報を分析する海事情報システムの開発
- ⑦ 船員・貨客に関する米国入港前通告制度の改善
  - ⑧ 保安対策が不十分な外国港湾の特定と対策改善の勧告  
(勧告後、改善が見られない場合には同港湾を經由(積荷役)する船舶の米国入港を拒否することが可能)
  - ⑨ コンテナ貨物の物理的な安全性向上に向けたコンテナシールや施錠強化対策の検討
  - ⑩ 米国入港船舶に対する2004年12月31日までのAIS(自動船舶識別装置)搭載義務付け
  - ⑪ USCGによる「Maritime Safety and Security Team」の結成

## 2. 国土保安省 (Department of Homeland Security)

2002年6月、ブッシュ大統領は、国土保安戦略強化の重要なステップとして現在複数の機関に分散している国土保安機能を統合し、「Department of Homeland Security(国土保安省)」を創設することを提案した。(本誌2002年10月号P.9参照)

これを受け、下院では7月に国土保安機能を有するFBI(連邦調査局)、関税庁、移民帰化局、USCG等の統合を提案した国土保安省創設法案(HR5005)を提案した。

HR5005は、11月19日に上院を通過、11月25日には大統領の署名を受け、「Homeland Security Act of 2002」として成立した。

2003年1月24日の発足が予定されている国土保安省は、9月末までに22の関係官庁を統合、米国の現存の官庁中3番目の規模となる17万人の職員を擁する巨大官庁となる。

## 3. 米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則

2002年8月、米国関税庁はハイリスク貨物の早期特定を目的に、米国向け貨物および米国経由で他国に輸送される貨物の船積み24時間前までのマニフェスト情報提出を船社およびNVOCC(Non vessel Operating Common Carrier)に義務付ける規則案を発表した。(本誌2002年10月号P.9参照)

同規則案については、9月末日までパブリックコメントが募集されていたことから、ICS(国際海運会議所)等の関係団体が、実行上の問題点や現状の貿易慣行に与える影響についてのコメントを提出した。

米国関税庁では、寄せられたコメントを分析し、10月31日に以下を骨子とする最終規則を発表した。

### 〈米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則の骨子〉

施行日：2002年12月2日(同日以降に米国向けに船積みされる貨物が対象)

※規則違反に対する罰則(揚荷許可の延期/差し止めおよび罰金(1件につき\$5,000~\$10,000)の適用等を含む完全施行は2003年2月1日。

対象者：船社・NVOCC

対象貨物：コンテナ貨物・完成車・ブレイクバルク

(ブレイクバルクについては、事前に規則適用除外申請をすれば、米国関税庁が除外とするか否かを審査することとされている。完成車についても現在の規則に明文化されていないが、同様の扱いとなることが期待されている。)

※油・穀物・石炭・鉱石・木材・鋼材等のばら積み貨物は規則対象外。

情報提出が義務付けられる14項目：

- ① 米国向け船舶が出港する最後の港
- ② Carrier Code (SCAC) (個々の Carrier に対して付与されたユニークな Standard Carrier Alpha Code)
- ③ Carrier に付与された航海次数 (The carrier-assigned voyage number)
- ④ 最初の米国寄港地への予定到着日
- ⑤ 当該 Carrier の B/L 番号と数量 (Master B/L か House B/L のいずれか)  
(Carrier は外部梱包 (external packing unit) の最小単位での数量を伝えなければならない。例えば 1 個のコンテナに 200 個のカートンを積んだ 10 のパレットが積まれている場合、200 カートンと申告しなければならない)
- ⑥ Carrier が最初に米国向け貨物を受け取った港名
- ⑦ 貨物の正確な説明 (または、荷主から提供されているならば、貨物が分類されている 6 桁レベルの HS コード) と重量、またはシールされたコンテナについては、荷主が申告する貨物の説明と重量。“Freight All kinds (FAK)”、“General Cargo”、“Said To Contain (STC)”等の総称的な説明は認められない。
- ⑧ B/L 記載の荷主の完全な名前と住所、あるいは ID 番号 (ID 番号は、将来 Automated Commercial Environment (米国の新しい輸入通関システム) 実施に際して米国関税庁から付与されるユニークな番号)
- ⑨ B/L 記載の荷受人の名前と住所、あるいは所有者の代表者名と住所、あるいは ID 番号 (ID 番号は、将来 Automated Commercial Environment 実施に際して米国関税庁から付与されるユニークな番号)

- ⑩ 船舶名、証書が作成された国および公式船舶番号 (IMO によって付与された番号)
- ⑪ 貨物の本船への積み込みが行われた外国港名
- ⑫ 国際的に認識された危険物質コード (コンテナに積み込まれていた場合)
- ⑬ コンテナ番号
- ⑭ コンテナシール番号

注：8 月に出された規則案では 15 項目の情報提出を義務付けていたが、船積み前の報告が不可能である「実際の貨物数量と B/L 記載の数量が異なる場合の通知」は削除された。

情報提出手段：原則として米国関税庁の電子マニフェスト申告システム AMS (Automated Manifest System) で提出すること。(NVOCC はペーパーでの提出も可)

同規則は、船積み前に詳細なマニフェスト情報を求めていることから、これまでの supply chain における慣行に大きく影響を与えるものであり、また荷主の全面的な協力なくして対応は不可能であることから、わが国邦船社は規則が完全施行される 2003 年 2 月に向け、荷主業界と協議を進めている。

一方、同規則については ICC (International Chamber of commerce：国際商業会議所) が物流遅延やコスト負担に関する懸念を示した声明を発表した他、UNICE (Union of Industrial and Employers' Confederations of Europe：欧州産業連盟 (EU の経団連に相当) が同規則の見直し提案を含むコメントを公表する等、各方面で懸念や批判の声があがっている。

当協会は、当協会会員船社やわが国政府と連携して、引き続き関連情報の収集に努めることとしている。

- \* CSI：米国向けコンテナ主要積出港20港に米国関税庁職員が駐在し、貨物検査を強化するプログラム。12月13日までに、わが国を含む10カ国／地域が参加。
- \*\* C-TPAT：米国関税庁と民間貿易業者間のパートナーシップ協定で、認定企業は保安対策の徹底を約束する代わりに通関手続きの簡素化を得る。
- \*\*\* Security Tax/Fee：コンテナ、車両、原油、ドライバルク等各種米国向け船荷の一定量（船客は1人当り）に応じ、荷主に課税／課徴する

案。NITL（National Industrial Transportation League：全米産業運輸連盟）をはじめ、荷主業界は激しい反対運動を展開した。

- \*\*\* SOLAS条約：The International Convention for the Safety of Life at Sea = 国際海上人命安全条約。

同時多発テロ事件後は、AISの早期導入や船舶／港湾の保安規約の策定等を含む改正案が検討されている。

## 6

# 米国西岸港湾労使、新協約締結で暫定合意

## —米国西岸の労使紛争問題解決について—

2002年5月以降、労使協約の改訂交渉を行ってきた米国西岸港湾労使のPMA\*とILWU\*\*は、米国時間2002年11月23日深夜、IT技術を導入した荷役作業効率化や賃上げ、年金制度の改定等に関する6年間の新協約を締結することで暫定合意した。

- \* PMA：Pacific Maritime Association = 太平洋海事協会
- \*\* ILWU：International Longshore and Warehouse Union = 国際港湾倉庫労働組合

新協約は、12月9日に行われるILWU代表者会議での審議、その後のILWU組合員投票を経て最終合意となるため、未だ予断を許さない状況ではあるが、半年に及んだ労使交渉は、港湾

荷役のスローダウン、港湾施設封鎖、大統領のタフト・ハートレー法発動による港湾封鎖の強制解除、連邦政府の調停を経てようやく決着への筋道がついたことになる。

本件については、世界貿易・経済に与える影響の大きさから、タフト・ハートレー法による平和交渉期間が切れる2002年12月27日までに交渉が決着するかどうか、関係国政府および産業界で交渉の成り行きが注目されていた。（本誌2002年11月号P.11参照）

当協会は、北米地区事務局ワシントン事務所より労使暫定合意の連絡を受け、11月25日に以下の崎長保英会長コメントを発表した。

平成14年11月25日

### 米国西岸の労使紛争問題解決について

社団法人日本船主協会 会長 崎長 保英

米国西岸の労使紛争につきましては、タフト・ハートレー法の発動による港湾荷役の再開後、労使間において交渉が行われていたことご既承の通りですが、11月24日（現地時間23日深夜）に至り、港湾作業の効率化のための新技術導入や向こう6年間の賃上げなどで労使が暫定合意に達した、と当協会ワシントン駐在員より連絡がありました。

当協会としては、紛争等の解決に果たされた米国およびわが国の関係者のご尽力に対し心から敬意を表するとともに、総じて平和裡に事態が収拾され、皆様にご心配、ご支援いただいた海上貨物輸送も正常化の目途がつき安堵しております。

# (株)商船三井の環境保全への取組み

株式会社 商船三井 技術部 環境対策・技術開発グループ グループリーダー 田野崎 圭一

近年 世界的な枠組みの中で環境問題が議論され、京都議定書の発効も目前に控えている。市民生活レベルにおいても、ゴミ分別収集の徹底化、各種リサイクル法の施行、各種省エネ家庭製品の出現、大気や水質汚染問題、環境NPO活動の活発化など、環境問題は身近なものとして捉えられ、地球環境に対する危機感や問題意識の高まりには著しいものがある。

海運の場合、ひとたび大規模な海難事故が起ると、環境へ深刻な影響を及ぼすことはいうまでもない。企業の収益性が厳しく評価されるとともに、社会的責任及び透明性が叫ばれている今、環境問題は船社にとり最重要課題の一つといえる。このような基本認識の下、グループ環境憲章制定、環境報告書の発行、そしてMOL EMS 21 (Environmental Management System ; 環境マネジメントシステム) 導入など、当社では全社を挙げていち早く取り組んできたと考えている。

## 1. 環境問題に対する基本的姿勢

### 1) 当社の事業と環境負荷

船舶運航の際には、海洋・大気など環境に対する負荷が発生する。国際条約及び国内法規などの諸規制遵守は当然であるが、更なる環境負荷軽減に努めていくことが重要であるとの認識を持ち、さまざまな自主的取組みを行っている。

### 2) 船舶の安全運航と環境保全

船舶は他の輸送機関に比べて大型でもあり、ひとたび海難事故が発生した場合、自然環境が受ける影響は甚大である。事故を起こさないこと、すなわち船舶の安全運航を最も重要な環境保全活動と位置付け、万全の安全管理体制を敷いている。

## 2. 環境マネジメント推進体制

環境マネジメント推進の要として、経営会議の下に「環境対策委員会」を設置、中村委員長(副社長)、羽田副委員長(環境担当執行役員)以下、関係役員ならびに経営企画部長、海務部長、船舶管理部長、LNG 船管理部長、総務部長、広報室長、技術部長が委員を構成している(事務局:技術部環境対策・技術開発グループ)。同委員会では環境問題に関わる各種検討や審議を行い、必要に応じ経営会議に諮る体制となっている。また、本社全部室では各部室長を環境対応責任者として、自ら設定した環境目標に向けて取り組む体制としている。

一方、安全運航は環境保全と密接に関連するが、事の重要性に鑑み、別途 経営会議の下部機関として「安全運航対策委員会(委員長:社長)」を設置、当社および当社グループ運航船の安全運航の確保・徹底のための基本方針・対策の検討および審議を行っている。





## 商船三井グループ環境憲章

### 理念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・世界環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。

### 方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組めます。
2. 私たちは、環境関連法規を遵守し、更に自主目標を設定して一層の環境負荷低減を推進します。
3. 私たちは、省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減に積極的に取り組めます。
4. 私たちは、環境に配慮した製品・資材および船舶の調達を推進します。
5. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
6. 私たちは、環境教育・社内広報活動を通じて、商船三井グループ社員の環境保全に対する意識の向上を図ります。
7. 私たちは、企業活動を通じて社会貢献に努めるとともに、環境保全活動への参加・支援に努力します。

(2000年9月制定)

## 当社の環境対策活動のあゆみ

- 1983 運航技術研究所（現 技術研究所）設立
- 1987 PBCF（船舶の燃費を向上させるプロペラ効率改善装置）を開発—資源の節約とCO<sub>2</sub>排出量削減に貢献
- 1990 新造船に非錫系（Tin-Free）塗料の利用開始
- 1992 地球環境問題専門委員会を設置 コンテナ用フロン、R134aに転換開始
- 1993 フィリピンに船員養成学校を設立 その後 インド・インドネシア・モンテネグロにも開設。
- 1994 「MOL安全管理制度」船舶管理部ISO9002及びISMコード認証取得
- 1997 環境・技術開発専門委員会が発足
- 2000 環境対策委員会に改組 グループ環境憲章制定、「環境報告書2000」の発行
- 2001 「MOL EMS21」運用開始、「環境報告書2001」発行
- 2002 主要グループ会社36社の環境目標設定、「環境報告書2002」発行

## 3. これまでの具体的な取組み内容

### 1) 海洋汚染防止

#### (1) 海難事故防止

当社は船舶の安全運航を最重要課題として位置付け、ハード・ソフトの両面でさまざまな取り組みを行っている。

- ① MOL安全管理制度・緊急管理体制整備、乗組員教育

長年培ってきた当社海技ノウハウと国際条約およびISO(国際標準化機構)規格に基づき、船舶、船舶管理会社および当社との間に緊密な連携体制を整備することで、安全運航の実現を図っている。事故の多くがヒューマンエラーに起因するといわれているが、当社は海外では、フィリピン、インド、モンテネグロにトレ





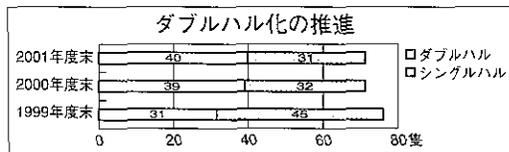
ーニングセンターを設立するなど外国人船員の教育にも力を入れている。

- ② 安全運航のための情報収集・分析の充実化、ECDIS(電子海図表示システム)など高性能設備の設置

当社では、船舶の安全運航・環境保全に関連するさまざまな情報を運航船舶に提供することにより、運航技術の水準を高め、海難事故の防止に努めている。航海機器に関しても、法的に設置を義務付けられているもののみならず、ECDIS(電子海図表示システム)などの高性能機器を導入し、安全運航を一層確実なものとしている。

- ③ VLCC ダブルハル(二重船殻)化の促進

2001年度末時点で就航中の当社原油・プロダクト・ケミカルタンカー合計71隻のうち、56%にあたる40隻がダブルハル化。2010年までには全てのVLCCについてダブルハル化の予定である。



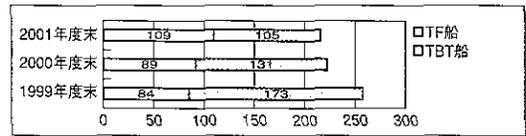
- (2) 日常的な船舶運航での海洋汚染防止

海難事故の場合のみに限らず、日常的な運航自体を通じて海洋に対する環境負荷は絶えず生じているが、以下諸対策を講じている。

- ① 環境にやさしい船底防汚塗料(Tin-Free)への塗替え

船底防汚塗料としては、従来錫含有塗料を使用してきたが、環境ホルモン物質の疑いがあるため、2008年1月以降は塗装済みの船体での使用も禁止する条約が採択されている。当社では、これに先行

して2000年度以降錫を含まない塗料への塗替えを促進し、2001年度は目標を10隻上回る20隻について実施、現在 管理船200隻余りのうち過半数がTF塗料を使用している。



- ② 船内廃棄物・ビルジの適正処理

運航上および乗組員の生活の必要上発生する廃棄物、ビルジ(油分を含む汚水)については、「MARPOL73/78条約」による規制を満たすことはもちろん、ビルジ自体の発生を減少させる仕組み、ダイオキシン発生を防ぐ高温焼却装置の装備など海洋保全に配慮したハイレベルな処理を実施している。

- ③ バラスト水

バラスト排水は異なる水系間での海洋生物などの移動を招き、各水域の生態系に影響を与える。当社では可能な限り外洋においてバラスト水の交換を実施することとともに、バラスト水自体を無害化する処理についての研究も引き続き行っている。

- 2) 大気汚染防止

- (1) CO<sub>2</sub> (二酸化炭素) および NO<sub>x</sub> (窒素酸化物) SO<sub>x</sub> (硫黄酸化物) 排出の削減

2003年初に発効が見込まれる京都議定書では、CO<sub>2</sub>以下6種の温暖化ガス(GHG)排出量につき、基準年である1990年対比で先進国(附属書I締約国)の削減割当目標を定めているが、国際運送に従事する船舶(外航海運)については複数国に跨る問題であるため、各国に対する削減目標とは切り離



し、国際海事機関 (IMO) を通じて排出の抑制または削減を追求することとなっている。CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub> の排出量抑制には、燃料消費量自体を削減することが最も有効である。これは運航費の多くを占める燃料費節減という船社経済合理性にも合致することであり、当社にあっては以下のような方策を取り進めている。

① PBCF(プロペラ・ボス・キャップ・フィンズ) 装着の推進

PBCFは当社が1987年に共同開発したプロペラに取り付ける省エネ装置で、4～5%程度の燃費向上効果が確認されており、他社向け外販分を含め世界中で730余隻に装着されている。当社では新造船のみならず既存船への装着も積極的に取り進めている。

② 入渠の際の船底サンドブラストの実施  
2000年度より2年間で20隻余りに実施、燃費効率向上を図っている。

③ 効率オペレーション(減速航行)の励行  
関係営業部・本船では、スケジュール・荷役状況などに十分考慮し、無理な増速を避け、きめ細かい効率的なオペレーションの一層の励行に努めるようにしている。

④ 波浪・風圧抵抗を軽減化する船型の開発  
ア) 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、船舶推進の効率を向上させる船型をバルカー“KOHYOHASAN(2001年6月竣工)”で採用。燃料消費効率の向上を図っている。

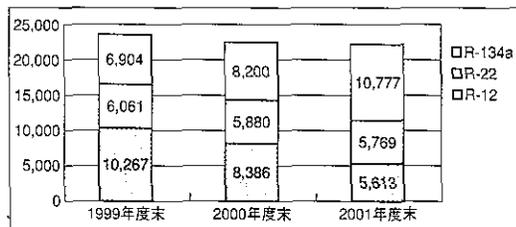
イ) 構造上風の抵抗を受けやすい自動車専用船につき、風圧抵抗を軽減化する船型をNKKと共同開発、2%以上の燃費削減

効果を見込んでおり、今後の新造船に採用していく予定。

また、SO<sub>x</sub>に関しては燃料中硫黄分に依存するので、低含有燃料の手配に努めるとともに、当社技術研究所で含有率を含め品質の分析、監視を行っている。

(2) オゾン層保護への取組み

- 船内設備—糧食用冷凍施設、空調用施設などにつきオゾン破壊係数がゼロのフロン冷媒を採用(2002年就航船より)。また、1992年より消火設備につきCO<sub>2</sub>式、高膨張泡式消火器を採用している。
- 冷凍コンテナ—オゾン破壊係数ゼロのR-134a冷媒への代替化を推進しており、オゾン破壊係数0.9であるR-12は2003年末には全廃の予定。



3) オフィス環境

本社オフィスでは、OA用紙、電力など身近な資源の有効利用を通じた環境保全に取り組んでいる。

- 廃棄物削減 各階フロアに種類別収集箱を配置してゴミの分別収集を徹底、再利用可能な資源の有効利用の推進を図っている。また 洗面所の紙タオル廃止、紙コップから「マイカップ」の利用促進にも取組み、大幅なゴミ削減を可能にした。
- 電力消費 パソコンの省電力モード設定、退社時の消灯励行、省電力型蛍光灯への順次交換など対策を実施中。
- グリーン購入 インターネットを利用した



購買への切替により不要な文具・事務用品の在庫数を削減。2001年度の文具・事務用品のグリーン購入比率は56%となっている。

#### 4) 社会貢献活動

- 海岸美化ボランティア活動—かながわ海岸美化財団主催の海岸清掃活動ボランティアへ多くの社員の参加を得て実施。
- 海洋観測調査への協力—本船による海上観測データを提供し、海洋環境の研究に役立てている。
- ユニセフへの募金活動—募金箱を常設、世界中の援助を必要とする児童支援のために寄付実施。
- 教員の民間企業研修—1994年より本社各部署で協力実施中。
- ターミナル見学—東京・神戸自営ターミナルで小中学生や教員を対象とした見学会を実施。

5) 社内教育—階層別環境研修に加え、社内LANを用い毎月配信している「月刊環境（環境トピックス）」や環境掲示板での環境問題解説などにより、日頃より環境問題に対する関心を高められるよう工夫している。

#### 4. 環境報告書について

当社は2000年に最初の環境報告書（和英文）を発行して以来、2002年度で3回目の刊行となる。ステイク・ホルダーが多岐にわたる環境問題という特性から広く情報開示が求められており、当社もその趣旨に沿うべく年々開示度を深めている（URL：<http://www.mol.co.jp/safety/>）。

外航海運が一般に馴染みが薄い業種であることから、世間では航空・陸運・鉄道など他の運輸会社のように環境負荷が大きい企業という認識はされていないが、情報開示が進むにつれて多少の逆風も懸念されるかもしれない。しかし

ながら、海運業の特性や重要性、他の輸送手段に比較して効率的かつ低環境負荷であること、環境問題への取り組みなどを説明の上、正当な理解を求めていくということは、今後ますます必要となろう。

#### 5. 今後の取組み

##### 1) グループ企業での環境保全への取組み

当社は、ISO14001のPDCA(Plan-Do-Check-Action)サイクルを取り入れ、当社事業形態に合わせて構成した独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を通じて継続的な環境保全活動に取り組み中である。今年下期よりは、主要グループ企業36社においても同様のシステムを導入し、商船三井グループとして一層の環境対策への取組みを図っている。

##### 2) ISO14001導入の検討

ISO14001に準じた「MOL EMS21」を既に導入・運用していることもあり、これまでISO14001取得は必ずしも必要としなかった。しかしながら、ISO14001が浸透しつつあり、当社独自システムでは対外的な認知度が弱いこと、また今後は顧客よりの取得要望などが予見され得るとの判断から、ISO14001取得について前向きに検討している。

環境問題は日々新たな展開を見せている。

IMO 規制動向、各地域で強まる傾向にある環境諸規制はもとより、排出権取引、環境関連税制、環境格付、社会貢献など、その対象範囲は広がりつつあり、グループ会社まで視野に入れば裾野はさらに拡大する。安全運航を環境対策への取組みの基本として、第二のPBCFのような環境に優しい技術開発も念頭に置きつつ、さまざまな環境問題に対して着実かつ前向きに取組みを図っていきたいと考えている。以上



# 内航コーナー

## 海上モーダルシフトに係る調査について

当協会は昨年実施した近海・内航各社のトップ層へのヒアリング調査結果を踏まえ、第三者機関である(株)価値総合研究所(旧社名:長銀総合研究所)に「東南アジアの港湾」および「海上モーダルシフト」に関する調査を委託し、このほど、取りまとまりました。

前月号「東南アジアの港湾」に引き続き、今月号では「海上モーダルシフト」に関する調査の概要を紹介します。

### 海上モーダルシフトに係る調査のポイント

1. 海上モーダルシフトは進まぬが、人気航路で需給が逼迫
  - 従来から、景気低迷に伴う企業物流コストの削減、大気汚染、地球温暖化等の環境問題、運輸業の労働時間・高齢化等の労働問題、さらには道路混雑に伴う定時性の低下から、道路貨物輸送から海運へのモーダルシフトが注目されてきたが、輸送における自動車のシェアは増加の一途を辿り、船舶輸送のシェアが減少している。
  - しかしながら、現状ではモーダルシフトは実施可能な部分ではそれなりに実施されており、人気のある航路や時間帯では需給が逼迫している。具体的には品目としてはエネルギー、化学、鉄鋼等であり、輸送距離では500km以上で利用されている。
2. 荷主企業のニーズの変化
  - 荷主企業は輸送モードを選択するに当たり、物流コストとリードタイムを重視している。特に「多品種少量生産」「受注生産」「在庫レス」を企業活動における課題としており、夕方発・翌到着が基本的なニーズとなっている。そのため、小口輸送が多く、今後もまとまった輸送が発生しにくい。
  - 現在のところ、これらのニーズに応えられるのが、トラックでの一貫輸送であり、トラック輸送の柔軟性、速達性等のメリットがそのまま需要に反映されている。そのため、1時期と比較して、海上モーダルシフトの気運が低下している。
  - 従来から、荷主にとって、トラック運送事業者は無理が利くイメージがあり、船会社と比較して、使いやすいイメージがある。
  - 長期の景気低迷に伴う、物流コスト削減のため、業界で「共同集配」を行っている場合もあり、企業間で輸送に関する連携も見られる。混載についても容認する方向である。
3. 海上モーダルシフト推進の課題: 輸送の柔軟性とトータルコスト低減
  - 海上モーダルシフト推進の課題は以下のとおりである。特に、荷主企業、トラック運送事業者ともに港湾諸料金の低減、海運業界からの複合一貫輸送の提案、海上輸送の利点のPR等が重要である。

① 輸送の柔軟性の確保

船の高速化、運航便数の増加、運航時間帯の改善、小口貨物の混載施設の整備、複合一貫輸送サービス、付加価値の高い輸送サービス、長距離フェリー、RORO 船情報の普及・PR

② トータルコスト低減

港湾諸料金の低減、海上運賃の低廉化

4. モーダルシフト推進のための制度改定の要請

船舶の維持、建造に関わる支援措置、公共埠頭の岸壁使用料等の軽減、運航コストの低廉化に資する特別措置、船舶職員法に基づく乗組員の見直し、規制緩和によるトラック事業者へのインセンティブ、外貿埠頭での内航利用

5. インフラ整備の要請

港湾アクセス道路の整備、都市港湾におけるシャーププール・駐車場の整備、大型船舶に対応するバースの整備、主要港湾における内航船の専用バースを同一埠頭に集約、静脈物流に関わる施設の誘致

6. 内航海運業者への要望・課題

① 運航時間帯・頻度の改善

- ・既存調査において、東京～大阪・北海道・九州航路に新規開設や増便を求める意見がある。こうした航路においては、入港時間や出港時間を変更することにより、トラック運送から転換する可能性が高い。
- ・従って、こうした航路においてはトラック事業者の要請に応えられるダイヤ編成を行うことが望まれる。

② 複合一貫輸送の提案

- ・今後の海運輸送の需要拡大のためには、荷主企業にとって『使い勝手の良いサービス』が求められており、これらに対応していく必要がある。
- ・今回の調査でも、複合一貫輸送の提案をしてもらえたらモーダルシフトの検討を行うという企業も多い。また、実際に船会社から複合一貫輸送の提案を受けた企業は皆無であった。

③ 海運情報の普及・PR

- ・中小のトラック事業者では長距離フェリーの申し込み先、時刻表、海上運賃等を知らない場合が多く、RORO 船についてこの傾向がより顕著である。
- ・今後、海上輸送利用を促進するためには、業界全体として、パンフレット等を配布するなどPR 活動を行っていく必要がある。

④ 小口積み合わせ機能の充実

- ・最近では荷主企業でも特殊な荷物を除き、混載も容認する方向性にある。
- ・これらの社会トレンドの変化を見極め、小口・混載に対応していくことが必要である。荷主企業においても業界によっては業界で共同集配を試みている場合もある。

## 海上モーダルシフトに係る調査（要約・抜粋）

### 1. 調査フロー

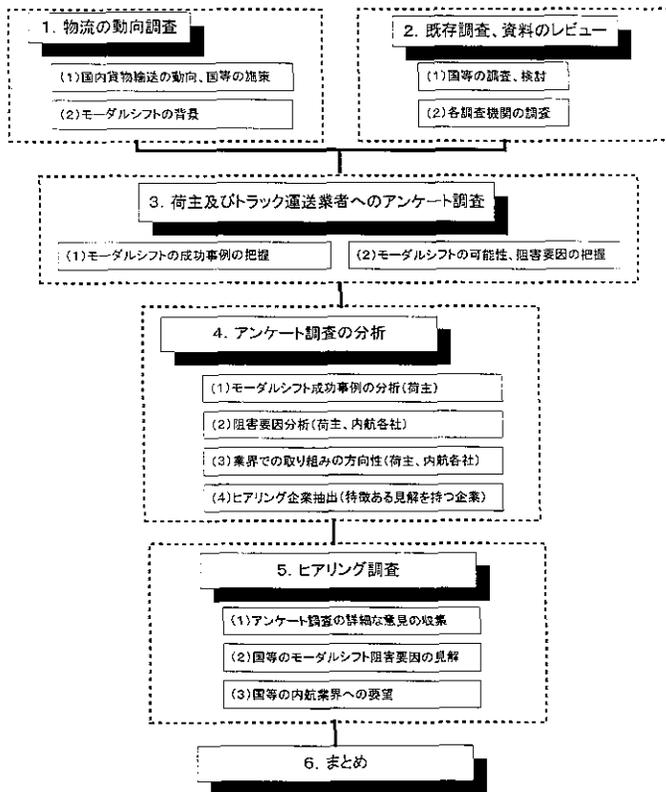
本調査では荷主及びトラック運送業者、内航各社等のモーダルシフトに対する見解を把握することを第1の目標としているため、アンケート調査、分析、ヒアリングを重点的に行った。

### 2. 国等の海上モーダルシフトの取り組み

内航海運事業に携わる各省庁の以下取組状況についてまとめることにより、これら施策の中での「モーダルシフト」の位置付け、取り組みを明らかにした。

- ① 「新総合物流施策大綱 H13」（国土交通

## 調査フロー図



省政策統括官、経済産業省)

- ② 「今後の内航海運対策について H7」(国土交通省海事局)
- ③ 「新世紀港湾ビジョン H13」(国土交通省港湾局)
- ④ 「内航業界のビジョン H12」(内航総連)

### 3. モーダルシフトの背景

最近の諸情勢は以下の3点からトラック輸送の拡大を制約する方向にあると言われている。

- ① 労働力と労働時間の問題
- ② 道路交通の効率低下の問題
- ③ 環境保全の問題

### 4. 既存調査のレビュー

以下①～⑥の調査をレビューし取りまとめた。

- ① 「モーダルシフト推進の手引き」
- ② 「荷主企業におけるモーダルシフトの進展状況」
- ③ 「今日的物流体制の確立のための複合一貫輸送に関する調査研究」
- ④ 「モーダルシフト推進のための内航海運利用促進方策に関する調査研究」
- ⑤ 「モーダルシフト推進に向けた施設整備のあり方に関する調査」
- ⑥ 「受け皿輸送機関から見たモーダルシフト推進のあり方に関する調査」

既存調査におけるモーダルシフト推進阻害要因の概要は以下のとおり。

#### (1) 荷主企業

- 荷主企業の考えるモーダルシフト阻害要因は以下のとおりであり、

- ①②のように解決の困難な問題もあるが、③のようにコストメリットを享受できるようなネットワークの構築が必要なものもある。
- ① 顧客ニーズの多様化・高度化(多頻度少量輸送、リードタイム等)
- ② コンテナ利用するロットにまとまらない。
- ③ 目的地の近くに取り扱い港がないと輸送コストが割高になりメリットが出ない。
- ④ 物流業者との付き合いのため、全量シフトすることは困難。

- 海運は「納期短縮・着時刻指定など時間面で企業のニーズに対応できにくい」とか「海運の運賃料金はトラックより割高である」という意識を持っている企業も相当みられる。このため、モーダルシフトを進めるには、供給側でコスト、ダイヤ、サービス面の諸施策を

展開するとともに、こうした企業の意識を改めていく努力が要請される。

- 荷主の顧客である荷受け側からの了解も必要。現在付き合いのあるトラック業者の既得権があると他のモードへシフトしにくい。

(2) トラック事業者

- 運送業者は主に以下の2点である。
  - ① 目的地の近くに取り扱い港がないと輸送コストが割高になりメリットが出ない。
  - ② 下請けトラック事業者の経営圧迫
- 輸送モードの決定は基本的に荷主に主導権があるので、トラック業者が自らの判断で主導権を持ってモーダルシフトを行うことができない。

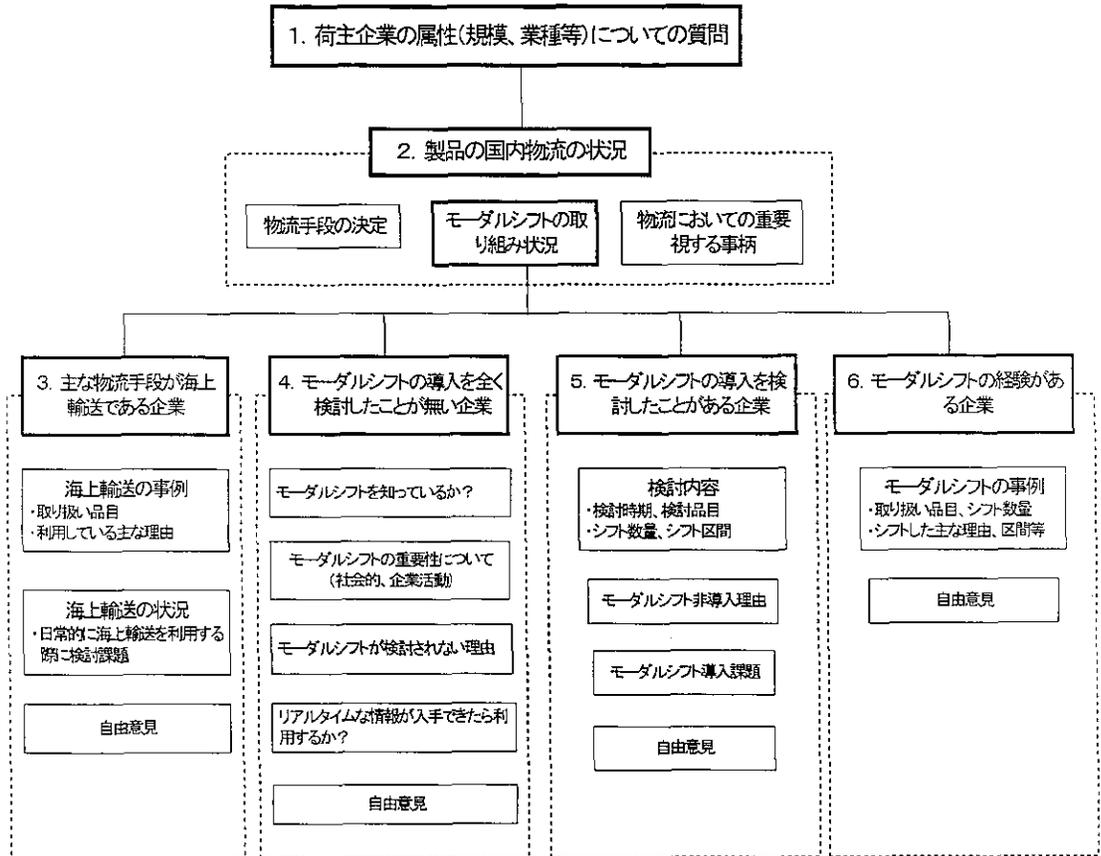
- 鉄道や海運を利用することはトラック事業者の仕事が減少することにつながる。
- 大手トラック業者は独自にモーダルシフトに対応することができるが、中小の場合は対応が困難

5. アンケート調査

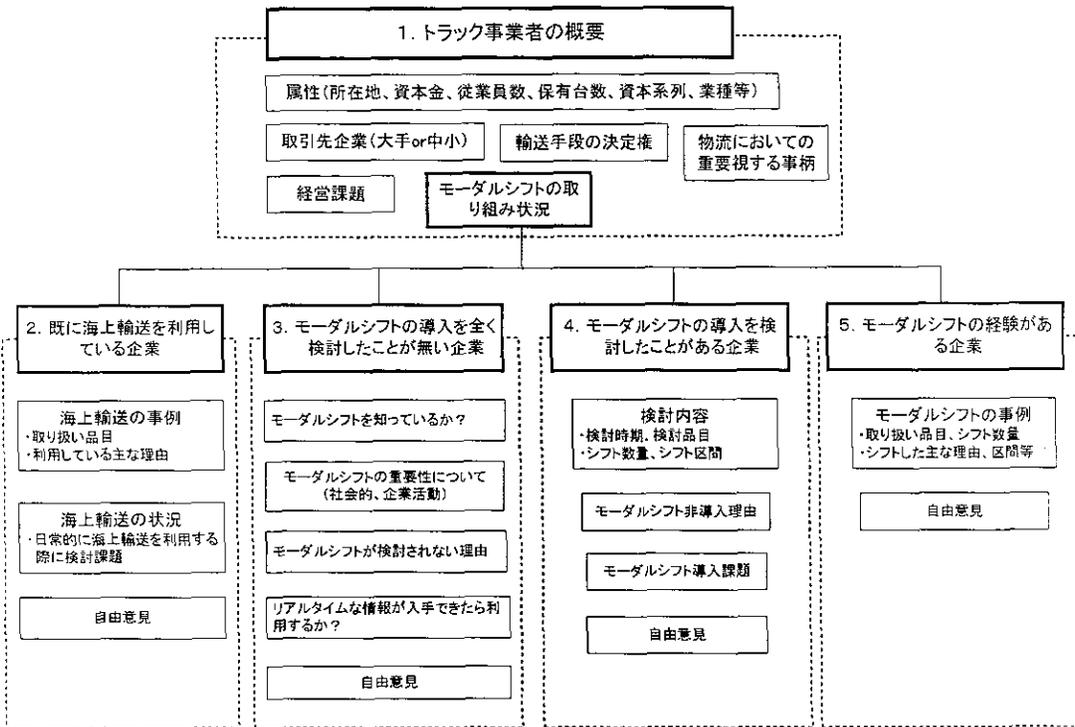
(1) 質問構成

これまでの既存調査の検討を踏まえ、大手荷主企業及び大手トラック事業者に対してモーダルシフトに関するアンケート調査を行った。それぞれの質問構成は以下のとおりである。

質問構成



## 質問構成



### (2) アンケート送付・回収状況

荷主企業については内航ジャーナル・海洋出版企画『船の便覧（2002年版）』から162社、トラック運送事業者については全日本トラック協会・各都道府県トラック企業のうち、HPを有する企業のうち、184社に送付した。回収

状況は荷主企業25社（15%）、トラック事業者26社（14%）である。

### (3) アンケート調査のまとめ

アンケート調査の結果について既存調査結果も考慮しつつ、まとめると以下のようになる。

分類	事柄	内容
物流全般について	輸送手段の決定権	既存調査では荷主企業については9割、トラック事業者については約半数が自社で決定しているという結果であり、矛盾した結果になっているが、今回のアンケート調査においてもほぼ同様の結果となっている。
	重要視する事柄	既存調査で荷主が重要視する事柄は「トータルコスト」であり、次いで「輸送コスト」になっている。今回の調査においても「コスト」が最重要であり、次いで「定時性」「環境問題への対応」となっている。
海上輸送を既に利用している企業	利用理由	海上輸送の利用理由としては、荷主企業、トラック事業者ともに「輸送コスト削減」が最も多く、次いで「定時性」になっている。
	日常的に利用するための課題	荷主、トラック事業者ともに「納品先との調整」「船の利用コストが高い」「船の輸送枠の拡大」が多い。
モーダルシフトを全く検討したことが無い企業	モーダルシフトの認知	荷主、トラック事業者ともにモーダルシフトを知らない企業は無く、大半が「大体知っている」となっている。

分類	事柄	内容
モーダルシフトを全く検討したことが無い企業	モーダルシフトの重要性	社会的には重要であるが、企業活動については重要性が低い
	検討されない理由	荷主企業では「輸送距離が短い」「定時性が無い」等が多いが、トラック事業者では「海上輸送のことが知らない」「海上輸送運賃が高い」等が多い。
	リアルタイムな情報提供	リアルタイムな情報が得られたとしても大半が「検討しない」と回答している。
モーダルシフトを検討したことがある場合	非利用理由	荷主の非利用理由は「輸送時間の増加」「従来の取引を重視」等が回答されており、トラック事業者では「トータルコスト増加」「荷主との契約」が回答されている。
	利用方策	荷主企業では「港でのスムーズな積み替え」「複合一貫輸送の提案」が回答されており、トラック事業者では「在庫スペースの確保」も回答されている。
モーダルシフトの経験がある企業	利用理由	荷主、トラック事業者ともに「輸送コスト削減」が最も多く、次いで「環境問題」が回答されており、既存調査とほぼ同様の結果が得られている。

海上輸送に対する自由意見をまとめると以下のとおりである。

本調査における荷主企業、トラック事業者による海上輸送への自由意見では既存調査では見

られない意見が幾つかあった。特に、船社に対しては既存調査でも述べられている海上輸送のPR等の以外での「複合一貫輸送」や「輸送の一貫サービス」等の提案が求められている。

対象	項目	内容
港湾管理者等に対して	港湾諸料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾諸料金が高く、船のコストを下げても追いつかない</li> <li>アジア諸国と比較して割高であり、トータルコストでもメリットがでるように見直しが必要</li> </ul>
	インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役場所に大型クレーンを設置（100t）して欲しい</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>外航貨物船が内航貨物を運ばない。</li> </ul>
船社に対して	運航形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>超大型船（外航）と比較すると乗員数が多いので見直しを欲しい→コスト高の要因。</li> <li>専用船は大口客によって日程変更が多い。又、毎日配船ではないのでリードタイムが読みづらい。</li> </ul>
	提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>小口貨物に対する提案をして欲しい。</li> <li>単に物を運ぶだけでなく、納品後、設置・引取・廃棄等の作業が付帯されているケースがある。船社においても単に指定先まで運ぶだけでなく届け先でのサービスへの対応力を付ければ幅が広がるのでは</li> </ul>

## 6. ヒアリング調査

これまでの既存調査、アンケート調査の結果を踏まえ、「モーダルシフトを検討してみたが導

入しなかった」荷主企業、「モーダルシフトを検討していない」トラック事業者に対してヒアリング調査を行った。主な意見は以下のとおり。

	荷主	トラック運送事業者
輸送手段の決定	<ul style="list-style-type: none"> <li>海運からトラックに移行している。これは在庫レス、受注生産で夕方発で翌朝着が基本であり、海運では対応が困難である。</li> <li>基本的にはトータルコスト、所要時間等を考慮し、見積もり等を基に輸送手段を決定している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック運送事業者には依頼がある時点で輸送手段が決定されているのではない</li> <li>荷主企業の要求（在庫レス等）に対応するためには、選択の余地が無い。モーダルシフトの問題は、トラック運送事業者よりも荷主企業の問題である。</li> </ul>
モーダルシフト阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>長年の付き合いは無視できない。輸送手段の変更により、現在取引をしているトラック運送業者を路頭に迷わすことはできない</li> <li>上記のことがある反面、従来のしがらみを引っ張られるわけにもいかない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業者にも幹線、区域、集荷等の分担があり、それぞれ取引関係がある。</li> <li>その反面、従来取引は関係無いという企業もある。</li> </ul>

	荷主	トラック運送事業者
モーダルシフト阻害要因	港湾料率等	<ul style="list-style-type: none"> <li>各荷役作業が細分化されており、割高になっていると感じられる。</li> </ul>
	複合一貫輸送の提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>何もかも海運にシフトするのは無理。焦点を絞って商品開発の方が良いと思う。</li> <li>モーダルシフトを行ったときに、船会社からコンテナを貸与され、港から納品先へのトラック輸送の手配も船会社に任せたい。しかしながら、全体的にみればコンテナの貸出する船会社は少なく、複合一貫輸送の提案営業もあまり聞いたことがない。</li> </ul>
海運企業への要望・イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>海運業界との直接的な付き合いは少ないため、詳細なことは分からないが、海運は使い勝手が悪いイメージがある。</li> <li>大型のロットに荷がまとまることは今後も考えにくい。そのため、新たな対応が困難な船会社とは取引は難しい。</li> <li>逆に、トラック運送事業者は無理が利くイメージがある。</li> <li>近代化への対応に遅れているイメージがある。例えば、よりIT技術を用いて需要管理等の高度化し、船の有効利用をしても良いのではないかと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>陸送と海上輸送との接点は少ない。どの会社がどのようなサービスをしているのか不明である。もう少しPRが必要では無いかと思う。</li> <li>これまでどおりに港間の往復のみではサービスは高まらないと思う。配送センターを持つとか、他のサービスを付加する必要があるのではないか。</li> <li>海上輸送料金体系はわからない。ただ、荷主から輸送コストの低減の要望が多く、現在もぎりぎりのラインでやっているため、海上輸送よりも安いと思う。</li> <li>基本的にあまり不便さは感じられないが、外航と比較して若干割高感がある。時刻表、航路もWeb上で使い勝手も良い。</li> <li>コンテナの貸与等のインフラ関連の充実をさせ、港間の輸送のみでなく、段ボールの持ち帰り、設置等の輸送の付加価値を付けていくことが必要であろう。</li> </ul>

## 7. 内航海運利用促進のための課題

内航海運利用促進のための課題について、「①モーダルシフト推進のための全体の課題」と「②内航海運事業者への要望、課題」について取り

まとめた。モーダルシフト推進のための課題を踏まえた内航船社に対しての要望や課題は表のとおり。

課題・要望	内容
運航時間帯	既存調査において、東京～大阪・北海道・九州航路に新規開設や増便を求める意見がある。こうした航路においては、入港時間や出港時間を変更することにより、トラック運送から転換する可能性が高い。従って、こうした航路においてはトラック事業者の要請に応えられるダイヤ編成を行うことが望まれる。
乗組員数の見直し	外航船と比較すると、乗員数が多いため、見直すことにより、輸送料金を低減させることが可能だと考えられる。これは船舶職員法に依存していることもあると考えられるが、規制緩和も含めて業界で検討することも必要と考えられる。
複合一貫輸送の提案	今後の海運輸送の需要拡大のためには、荷主企業にとって『使い勝手の良いサービス』が求められており、これらに対応していく必要がある。今回のアンケート調査でも、複合一貫輸送の提案をしたらモーダルシフトの検討を行うという企業も多い。また、ヒアリング調査では実際に船会社から複合一貫輸送の提案を受けた企業は皆無であった。
船情報の普及、PR	中小のトラック事業者では長距離フェリーの申し込み先、時刻表、海上運賃等を知らない場合が多く、RORO船についてこの傾向がより顕著である。今後、海上輸送利用を促進するためには、業界全体として、パンフレット等を配布するなどPR活動を行っていく必要がある。
小口積み合わせ機能の充実	最近では荷主企業でも特殊な荷物を除き、混載も容認する方向性にある。これらの社会トレンドの変化を見極め、小口・混載に対応していくことが必要である。荷主企業においても業界によっては業界で共同集配を試みている場合もある。

## 2002年(平成14年)の海運界10大ニュース

1. パナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号船上における邦人殺害事件が発生。海外邦人被害への刑法適用の法改正の動きを始め、対策が大きく前進

本年4月7日台湾沖公海上を航行中のパナマ籍大型タンカーの船上で日本人船員が同乗のフィリピン人船員に殺害されるという事件が発生した。事件が公海上かつ外国籍船上で発生したことから、わが国には刑事裁判管轄権がなく、被疑者は唯一管轄権を有するパナマ共和国政府からの仮拘禁の請求により5月15日に下船するまで1ヶ月以上にわたり本船内に留めおかれ、その間船長ほか乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となった。

今後同様の事件が起こる可能性もあることから、当協会はタスクフォースを設置し、報告書を取りまとめるとともに、法務省はじめわが国関係省庁、超党派の議員等で構成する海事振興連盟に対し、このような事件に適切に対応できるよう法整備等を要望した。これを受けて同連盟では刑法の特別措置法を議員立法として進める方向で動き出したが、法務省が来年の通常国会での刑法改正を目指すことが明らかとなったことから同省による同法案の成立を優先させることとなった。

また、10月にロンドンにて開催されたIMO(国際海事機関)第85回法律委員会において、わが国政府は、船上において犯罪が発生した場合に、速やかに船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設するよう提案した。

2. ITFベンチマーク引き上げ凍結が決定。アジア船員雇用者グループが結成

ITF(国際運輸労連)による便宜置籍船(FOC船)に乗り組む外国人船員の賃金(ベンチマーク)引き上げに対しフィリピン船員組合(AMOSUP)が凍結を提案。当協会はこれを支持し、ITFの一方向的な賃金引き上げは容認できないとしてキャンペーンを展開。2003年からの賃金引き上げ凍結が決定された。

この運動と併せ、当協会は、船員の雇用問題・労働問題に関しアジアの声を集約し、国際的に影響力を拡大するために「アジア船員雇用者グループ」を結成し、船員賃金は雇用者と個々の船員組合との間の交渉で決定すべきとの基本認識の下、この実現に向けて活動を開始した。

3. 海運税制キャンペーンの実施。船舶特別償却制度の存続が決定

平成15年度税制改正においては、政府による租税特別措置の見直しが進むなか、財務省により船舶等の特別償却制度の廃止を含む厳しい整理案が提示された。当協会は諸外国に比べて著しく遅れている海運税制の現状を各方面に訴え、海運税制の維持について強力な要望活動を行った結果、船舶の特別償却制度等はほぼ現行制度のまま延長されることになった。また、当協会は、トンネージタックスを含む海運税制の必要性につき各方面の理解を得るため、意見広告等一般向けキャンペーン活動を行った。

4. 外航労使による賃金決定は、完全個別交渉に移行

外航労務部会(旧・外航労務協会)と全日本海員組合による2002年度労働協約改定交渉は、賃金に関する実質的な中央交渉を行わず、3月1日、最低基本給制度を廃止し、新たに最低賃金を創設することで妥結した。これにより、戦後半世紀以上にわたる「船団 vs 組合」の中央春闘による賃金決定方式に終止符が打たれた。平成14年度から適用される各社の賃金は、その体系変更も含めた完全個別交渉に移行することとなった。

5. テロ対策を中心とする海事保安強化策の具体化が進展

昨年9月の米国同時多発テロの発生を受け、テロ対策等の海事保安対策を推進するため、IMOでは、船舶に対するAIS(自動船舶識別装置)の搭載時期前倒しや船舶・港湾における保安計画策定等を骨子とする海上人命安全条約(SOLAS

条約)の改正案を12月に採択。一方、船員および港湾労働者の身分証明問題についてはILO(国際労働機関)が、ハイリスク貨物識別問題についてはWCO(世界税関機関)が、それぞれの検討を進めた。

また、米国では、各省に分散していた国家保安機能を統合する国土保安省設置法案や総合的な海事保安法案を11月に成立させる一方、関税庁はCSI(Container Security Initiative)のトライアルや、米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則等を実施。特に12月に実施された24時間前規則は既存の貿易慣行では実施が困難な部分も多く、海運・荷主業界は対応に追われている。

#### 6. 米国西岸の港湾労使紛争により同地域向け海上輸送が混乱。年末に向け正常化へ

米国西岸港湾の労使協約交渉におけるILWU(国際港湾倉庫労働組合)とPMA(太平洋海事協会)の対立が激化し、9月29日には港湾施設が封鎖された。このため、ブッシュ大統領は、米国経済への影響を回避するため、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。荷役は9日から再開されたものの、特にコンテナターミナルにおける滞船・滞貨が著しく、日系企業の現地工場における生産や年末商戦向け製品輸送に大きな混乱が生じた。

このため、当協会はわが国政府に対し、事態正常化に向けた配慮を求める要望書を提出。一方、日本の産業界でも日米貿易や経済への影響についての懸念が強まり、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。結局、11月23日に労使間暫定合意が成立し、事態は収拾に向かう見込み。

#### 7. 運賃水準の下落により定期船部門の損益が低迷。北米航路の活発な荷動きを背景に運賃修復を模索

2001年9月の米国テロ事件後の心理的インパクトと、コンテナスペースの供給過剰感などにより、定期船運賃が下落。このため、邦船大手3社の2002年3月期の定期船部門損益は赤字となり、2002年9月の中間決算でも損益はさらに悪化した。

一方、2002年春以降、米国内消費の拡大や中国関係貨物の増大から北米航路におけるコンテナ荷動き量は毎月のように過去最高を記録したが、運賃市況の改善には直結せず、その後の運賃交渉により一部で値上げが実現しているものの、本格的な運賃修復が依然として強く期待されている。

#### 8. STCW95条約が完全導入

STCW95条約が2002年2月1日から強制適用となった。一方、ポートステートコントロール(PSC)は、完全適用に加盟国の対応の遅れがあることから、半年後の8月1日から強制化された。我が国では、20条特例船の外国人船舶職員に限定付承認証の発給が急遽行われ、また、パナマなどFOC国の承認証の発給が滞り混乱が生じたが、我が国商船隊は期限内ぎりぎりでのこの問題をクリアし、PSCによるディテンションを回避できた。

#### 9. わが国港湾の国際競争力回復に向けたスーパー中枢港湾構想の策定とその選定へ

交通政策審議会は11月29日、国土交通大臣より諮問された課題(『港湾政策のあり方』)に対して、『スーパー中枢港湾』(構想)を柱とする最終答申を取りまとめた。これは、わが国港湾の国際競争力回復を目標に、選択と集中を図る一方、港湾コストの3割低減化等によりアジア主要港を凌駕する港湾コスト、サービスを実現しようとするものであり、国土交通省は選定委員会を設置し、議論の結果、指定基準を12月11日に発表した。

#### 10. 次世代内航海運懇談会が「次世代内航海運ビジョン」を発表

次世代内航海運懇談会(海事局長の私的懇談会)は、内航海運行政での今後の取組みの方向性について策定した「次世代内航海運ビジョン」を発表、これを受け官民による制度検討委員会においてビジョンの具体化等について検討が開始された。また、日本内航海運組合総連合会は、暫定措置事業の計画的な実施を図るため、平成14年度より半期毎の資金管理計画に則って暫定措置事業を実施することとした。



## 九州便り

### カモン関門港

関門港と言えば、関門海峡を挟んで、北九州市の門司港と下関市の下関港の両港を総称して呼ばれている。

去る10月に、函館市・青森市・下関市・北九州市の海峡を挟んだ四都市で開催されている日本海峡フォーラムが下関市で開催されたが、函館・青森両市の市民へのアンケートで下関・北九州市に対するイメージが取り上げられたが、それによると、下記の通りの結果が得られた。

- 北九州市 ①門司港レトロ ②工業都市(製鉄の町) ③スペースワールド  
下関市 ①食のふく ②関門トンネル ③海響館(水族館)

両市のイメージを探って見ると、北九州市と言えば、門司港レトロ、下関では食のふく(地元では、ふぐのことを縁起をかついで「ふく」という)がトップにきているが皆様のイメージは如何ですか。

私達、地元のイメージとしては、狭い急流の中を多くの船舶が行き交う関門海峡の景色が一番に思い浮かべるが、その他は大体上記アンケート結果と同じように思う。今回は固い話は遠慮し、食と遊ぶ(史跡・名所)を主体に観光案内をいたします。

まず、最初に観光客で大変賑わっている門司港レトロで、門司港駅を出発点として、

- JR門司港駅(大正3年建築 国の重要文化財) …門司港駅の駅舎は、九州の起点駅として建築され、現在も駅舎として働いている。建物内外のデザインは、ネオ・ルネッサンス風を基調として特に意をそそいでおり、二階に貴賓室を設けるなど、高い格式をもっている。
- 旧門司三井倶楽部(大正10年建築 国の重要文化財) …アインシュタインメモリアルルーム、林芙美子資料室がある。

○旧大阪商船(大正6年建築 当時の大陸航路の待合室) …オレンジ色のタイル外壁と八角塔が印象的。「海・港・船」をテーマとした海事資料室がある。

○国際友好記念図書館…中国・大連市に帝政ロシアが建てたドイツ風建築物を複製建築。東アジアの文献を収蔵した図書館。

○旧門司税関(明治45年建築) …門司港で数少ない赤煉瓦造りの建物。レトロ散策を楽しむ人々のための休憩・展望施設。

○門司港レトロ展望台(平成11年4月オープン) …高層マンション「門司港レトロハイマート」の31階部分に設けた展望室。高さ103メートルから関門海峡を一望できる。

○はね橋(ブルーウイングもじ) …全国でただ一つの歩行者専用のブルーバイオレット色のはね橋。1日に4回開閉。

これら観光名所は2〜3時間もあれば、ざっとひと回りできるが、のんびりしたい方はレトロ地区内いたる所に設けられたベンチに座って一日中海峡の景色を眺めているのも良いかも知れない。対岸の下関へ行くには、門司港駅より徒歩3分にある「マリゲートもじ」より渡船に乗ると約5分で下関の唐戸に着く。

下関のイメージトップは食のふくであるが、我々庶民には余り縁がなく、1年に1〜2回味わう程度でしょうか。下関はやはり史跡・名所を探索するのが一番である。

○赤間神宮…壇ノ浦の合戦で入水された安徳天皇を祭神とする神宮で、境内には安徳天皇阿弥陀寺御陵、平家一門の七盛塚、ラフカディオ・ハーン(小泉八雲)の怪談で有名な「耳なし芳一」の木像がまつられている芳一堂がある。

○日清講和記念館…明治28(1895)下関の「春帆楼」で開かれた日清戦争の講和会議に使用された調度品やその他貴重な資料を展示した



▲関門海峡

記念館。

- 日下関英国領事館…明治39年（1906）に当時の英国大使、アーネスト・サトウの進言により建設された英国領事館。赤レンガ造り2階建て母屋の内部は、英国エドワード朝の調度品などが展示されている。
- 海響館（水族館）（平成13年4月オープン）…世界最大級、日本初公開のシロナガスクジラの骨格標本の展示をはじめ、下関ならではのふく（ふぐ）コーナー、約900トンという大型スケールで展開される「関門海峡潮流槽」、関門海峡を背景にイルカとアシカのショーが楽しめるアクアシアターなど、他では見ることのできない内容が目白押しである。
- 海峡ゆめタワー…平成8年（1996年）7月に関門海峡のランドマークとして誕生。シースルーエレベーターで70秒。3層からなる球状の展望室の最上階は、西日本一の143m、展望室からは瀬戸内海から関門海峡、巖流島、九州の連山そして響灘と360度の雄大なパノラマが一望に広がる。
- 巖流島…来年初めから放映されるNHKの大河ドラマに、宮本武蔵が決定。武蔵と言えば、もちろん巖流島の決闘である。日本人ならだれでも知っている関門海峡の小島は、正式名を「船島」と呼ぶが、武蔵に敗れた巖流・佐々木小次郎をしのび、その名にちなんで巖流島と呼ばれるようになった。大河ドラマの小次郎は、TOKIOの松岡昌宏さん、武蔵は市川新之助さん、果たしてどんな「巖流島の決闘」

を演じるのでしょうか。

紙面の関係で主な処だけをひろいあげたが、紹介しきれない観光スポットがまだまだ沢山ある。また食の遊びについては、両港周辺に散在していると言える。特に、下関の唐戸には魚市場があり、毎朝季節の新鮮な魚が陸揚げされている。魚料理はどの店も大変美味しく値段も「ふく」などの高級魚を除けば都会では味わえないものが堪能できる。

是非一度お越し下さい。

最後に、ご承知の通り関門区における強制水先対象船舶の範囲が、水先法施行令の改正により2002年7月1日から入出港する船舶について総トン数300トン以上から総トン数3,000トン以上に変更緩和された。

規制緩和後の7～10月の4か月について、関門港入港船300～3,000トンまでの船舶を対象に水先人の乗船・非乗船の隻数を調査したところ次の通りである。

関門区入港船の水先人の乗船・非乗船隻数  
7～10月分入港船調査（規制緩和後）

【北九州港】

対象エリア		入港隻数	内水先人	
			乗船	非乗船
強制水先区対象エリア	規制緩和区域	302	14	288
	300トン以上区域	182		
	(危険物区域)	7		
強制水先区対象エリア外	太刀浦 4～42岸	225		
北九州港入港および港内移動船舶		716		

【下関港】

対象エリア		入港隻数	内水先人	
			乗船	非乗船
強制水先区対象エリア	規制緩和区域	132	11	121
	六連／長府	7		
下関港入港および港内移動船舶		139		

（九州地区事務局長 石田 昭夫）



## 船長として 乗船した時の思い出



(株)ユニバーサルマリン取締役副社長 原田 勉  
(元新日本石油タンカー船長)

船長に昇進して10年、その内6年間は本社勤務をしていたので、船長としての乗船勤務は4年間ということになる。この間、10万トンタンカー1隻とVLCC4隻の計5隻に乗船した。

### 1. 麻里布丸(10万トンタンカー)乗船時の思い出

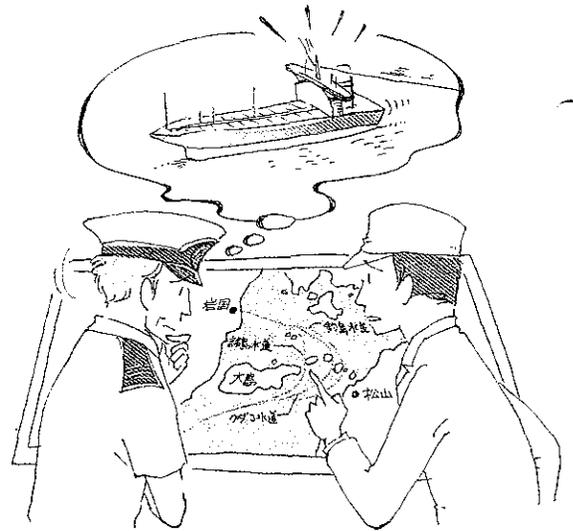
この船は、東南アジア航路および喜入基地(鹿児島県)から各製油所への国内二次輸送に従事していた。

山口県の岩国港へ入港する場合、通常はクダコ水道を航行する。瀬戸内海は霧がかかって視界が悪い時が多く、また島影から反航船が出て来た場合など狭い所では擦れ違うことが困難なため、少し大回りにはなるが、クダコ水道より広い釣島水道もいざと言う時には航行できるよう両方にコースラインを引いておいた。往航はクダコ水道を通り、無事岩国港に入港した。

復航は、クダコ水道よりは狭いが見通しが良く、行き合い船も少ない諸島(もろしま)水道も、通った経験は無いが航行することが出来ると思い、両方にコースラインを引いておいた。出港までに瀬戸内海水路誌を調査するつもりでいたが、一人の甲板手がコースラインを見て、「キャプテン、諸島水道には島と島の間に電線が張ってあります」と教えてくれた。調べてみると、本船のレーダーマストがその電線を引っ掛ける高さであることが分かった。危ないところであった。全島が停電するところであった。

### 2. 日石丸(VLCC)乗船時の思い出

マラッカ海峡のインド洋側の出口に、ロンド島という小さな島がある。東航・西航の船が輻輳する難所であるが、視界さえ良ければ危険ではない。その



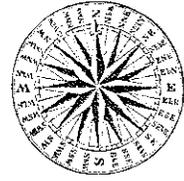
夜は、スコールが激しく視界が悪い夜であった。M・N号という満船のVLCCとS・H号というバルカーが衝突をして、VLCCのサイドタンクに大穴が開き、原油が漏洩、大火災を生じた。

翌日、本船はその大火災を横目で見ながらすぐ近くを航行したのであるが、船内放送をして乗組員を船橋に集め、その事故を『他山の石』として、SHARP LOOK OUT(厳重な見張り)の励行と適切なレーダーおよびVHF(無線電話)の使用を再確認したのであった。

### 3. サンライズⅢ号(VLCC)乗船時の思い出

ペルシャ湾の入口にフジャイラ・コールフアッカンという沖待ち錨地がある。ペルシャ湾に出入りするタンカーその他の船が、無数に錨泊している。100m等深線の内側は、余り広くなく、大変混み合っている。100m等深線の外側は広いのであるが、深海投錨

## 7つの海のこぼれ話



になるので、錨泊は極力避けたいと各船が思うからである。

S号という満船のVLCCが補油を終えて出港しようとしたところ、中型のタンカーと衝突をしてサイドタンクに破口を生じ、大量の原油が漏洩した。

数日後、本船は補油のため、S号を横目で見ながら近くを航行したが、肉眼とレーダーによる見張りの励行が大事であり、無理な操船はしないと心に誓ったのであった。

### 4. サンライズIV号(VLCC)乗船時の思い出

シンガポール海峡は狭いうえに水深が浅く、多数の船舶が輻輳する難所である。

30年間の船乗り生活で、多数の衝突や座礁事故を目撃したが、昨年4月シンガポールのドックに入渠した時、目撃した座礁事故は激しいものであった。フランスのコンテナ船が、ヘレンマリーフという岩礁に乗り上げていた。かなりの速度で乗り上げたと見え、船首部分は岩の上に乗り上げ、捲れ上がっていた。岩礁から引き降ろす為、台船が多数接舷し、コンテナを降ろしていたが、2週間たってドックを出た時も、まだ離礁していなかった。座礁の原因は知らないが、大変なショックであったろうと推察し、また

これがもしタンカーであったらと…安全運航を心に誓ったのであった。

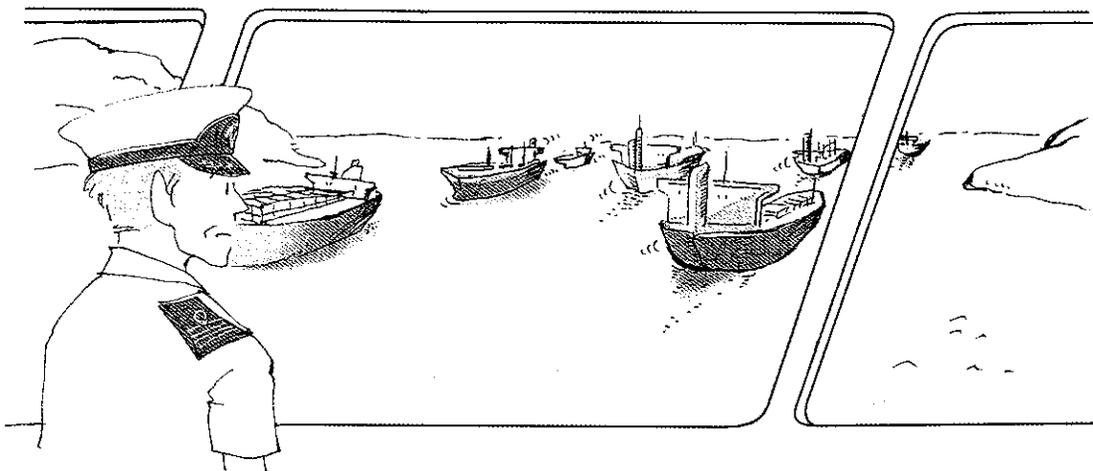
### 5. 最後のサンライズIII号乗船時の思い出

UAE(アラブ首長国連邦)のジュベルダーナという港は、浅く狭い水道を長時間入って行く、余り好きになれない港の一つである。本船が入航した時、U・S号というVLCCが半載状態で航路の左側に座礁していた。幸いにも、漏油は無かった。半日前、PILOTが乗船していて、入港時に座礁したという。本船の出港時、タグボートが4隻ついて満潮に合わせ離礁を試みていたが、大きく右舷に傾いており、積荷を瀬取りしないと離礁は無理なように見えた。

また本船では、ラスタヌラ出港時に、かつてアラスカで座礁し大変な油濁事故を起こした、あの有名なエクソン・バルデイス号が入港して来ると擦れ違ったが、いろいろ考えると感慨深いものがあった。

30年間タンカー一筋のタンカーマン人生であったが、一度も事故に遭うことなく船乗り生活を全うし、運も実力の内と言うが、これも良き先輩・同僚・部下に恵まれたお蔭と感謝している。それと、毎朝手を合わせた金毘羅さんのお蔭も…。

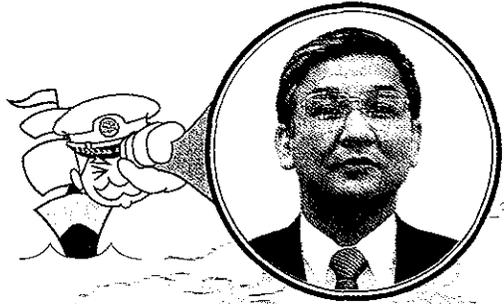
感謝! 感謝!



# 訪ねある記

船会社の仲間たち

第 45 回



今回、登場して頂くのは  
三光汽船(株)ボックスシェイプ部  
ボックスシェイプ用船課 課長  
**古賀健一郎**さん(50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？

1990年代半ばより当社の新規事業として、ボックスシェイプオープンハッチ型(28型~50型まで)23隻を運航し、フォレストプロダクト(製材、パルプ、紙等)を含めたブレイクバルク貨物を主とした集荷用船業務を担当。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

エクソングループ企業と西アフリカ積みバンクーバー揚げ燐鉱の長期輸送契約(1988年開始)を担当し、この典型的な三国間輸送の契約履行の実績に対し用船者より高い評価を得た営業戦略に参画したこと。

3. 御社の自慢といえば？

かつて約300隻、2,500万重量トン規模(現在は当時の3分の1程度)の船腹を運航した実績から培った諸先輩の運航ノウハウと創意・工夫の伝統を継承しながら、セツの洋のスペースを最大限に活かした顧客サービスに努めている。

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。

激動する世界経済の中で、複合化した物流と顧客の多様なニーズにあった質の高い海上輸送サービスが出来得る付加価値を持った独創的な船型の建造に参画したい。また、日本商船隊の一角にあって、更なる高い評価を国内外の顧客より得たい。

## 三光汽船(株)の事業概要

1934年に創立し、撒積船、油送船、LPG船を中心に、三国間輸送に重点を置き、安全かつ効率的な輸送サービスで荷主より信頼が得られる企業を目指しています。撒積船隊では、効率的な配船と船腹確保に努め、LPG・油送船隊では、海洋汚染防止など地球環境の保護と安全運航に取り組み、市場の高い評価を得ています。



- 11 国土交通省港湾局は、「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」(委員長：永田勝也 早稲田大学教授)の第1回会合を開催し、静脈物流システム事業化に向けた課題の整理や広域的な静脈物流拠点の形成に関して意見交換を行った。
- 8 超党派の衆参国會議員および海事産業界で構成する海事振興連盟(会長：原田昇左右衆院議員)は、正副会長会議で、外国籍船の犯罪に日本刑法を適用し、邦人保護のため議員立法で対応する方針を固めた。(P.26海運ニュース内外情報)
- 11 第6回シップリサイクル連絡協議会が海運ビルにて開催された。(P.19海運ニュース内外情報)
- 12 アジア船主フォーラム(ASF)法務保険委員会第8回中間会合が香港で開催された。(P.6海運ニュース国際会議レポート)
- 12 日本港運協会と全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟の中央港湾労使は、主要7港(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・北九州・博多)でのコンテナターミナルのゲートオープン時間を暫定的に1時間繰り下げ、午後9時までとすることで合意した。実施期間は、税関の開庁時間試験延長の期間と同様、2003年3月末までである。
- 14 国土交通省は、2002年10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16隻55万総トンで前年同期と比べ13隻減少、総トン数で55%減少した。
- 18 アジア船員雇用者グループの第2回会合が、シンガポールにおいてシンガポール船主協会(SSA, Singapore Shipping Association)、シンガポール船員雇用者連盟(SMEF, Singapore Maritime Employers' Federation)の

- 共催のもとで開催された。(P.4海運ニュース国際会議レポート)
- 19 ス페인沖でシングルハル(一重船殻)タンカー「プレステージ」(1976年建造(船齢26年)8万1,564重量トン、アフラマックス型)の折損事故が発生し、大量の重油が流出した。
- 20 国際運輸連盟(ITF)公正慣行委員会(FPC)運営委員会が、フィリピン・マニラで開催され、2003年1月に予定していた便宜置籍船の船員最低賃金(ベンチマーク)月額50ドルの引き上げを3月末まで延期することを決定した。
- 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6月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,526隻(前年同月比13.2%減)、7,484万総トン(同2.6%減)であり、そのうち外航は、3,150隻(6.6%減)、5,767万総トン(1.8%減)、内航は12,376隻(14.7%減)、1,718万総トン(5.2%減)であった。
- 21 第1回ITF国際フォーラムが、フィリピンマニラで開催され、ITF、国際船員協会(IMMAJ)、国際海運雇用者委員会(IMEC)、デンマーク船主協会は、2003年1月に予定していた便宜置籍船の船員最低賃金(ベンチマーク)月額50ドルの引き上げを3月末まで延期すること合意した旨の共同声明を発表した。
- 21 わが国邦船4社、当協会を含む海運関係4団体、2個人は、フィリピン国民の雇用に貢献した功績によりフィリピン・アロヨ大統領より、表彰を受けた。(P.54囲み記事参照)
- 22 国土交通省は「造船産業競争戦略会議」の第4回会議を開催した。
- 24 (米国西岸 現地時間23日深夜) 米国西岸港湾労使の太平洋海事協会(PMA)と国際港湾倉庫労働組合(ILWU)は、港湾作業の効率化のための新技術導入や向こう6年間の賃上げなどで労使が暫定合意に達した。(P.31海運ニュース内外情報参照)
- 26 アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第12回中間会合が韓国・ソウルで開催された。(P.6海運ニュース国際会議レポート)
- 29 交通政策審議会港湾分科会(座長：須田八戸工業大学教授)が国土交通省で開催され、国土交通大臣から諮問を受けていた「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」を最終答申にまとめた。
- 29 国土交通省は、平成14年9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10隻36万4千G/T、竣工は、20隻、86万5千G/Tであった。竣工の内、輸出船は、18隻86万3千G/T、国内船は2隻1,692G/Tであった。



# 船協だより

## 11月の定例理事会の様様

(11月27日、神戸ポートピアホテルにて開催)

### 会員異動

#### ○所属地区変更

平成14年10月1日付

旭汽船株式会社(京浜地区所属)

(旧 阪神地区所属)

平成14年11月27日現在の会員数104社

(京浜地区68社、阪神31社、九州5社)

### 総務委員会報告事項

1. 外国籍船上での犯罪等への対応について  
(P.26海運ニュース参照)

### 政策委員会報告事項

1. 平成15年度税制改正要望について
2. 規制緩和要望について  
(本誌2002年11月号P.16参照)
3. 国際船舶制度のその後の動きについて
4. 米国西岸の労使紛争問題について  
(P.31海運ニュース参照)
5. 海事保安問題について  
(P.28海運ニュースおよび2002年10月号P.9参照)
6. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第12回中間会合について  
(P.6海運ニュース参照)

### 労務委員会報告事項

1. ILO 海事統合条約に係わる第二回国際会議の様様について
2. アジア船主フォーラム船員委員会第8回中間会合の様様について

## 船員対策特別委員会報告事項

1. ITF ベンチマーク引上げ凍結問題について
2. アジア船員雇用者グループ会合について
3. フィリピン政府による第1回 International Employers Awards について

### 法務保険委員会/ 客船部会合同報告事項

1. アテネ条約2002年改定議定書の採択について  
(P.12海運ニュース参照)
2. IMO 第85回法律委員会の様様  
(P.10海運ニュース参照)
3. 1992年国際油濁補償基金第7回総会等の様様
4. アジア船主フォーラム船舶保険法務委員会第8回中間会合の様様  
(P.14海運ニュース参照)

### 港湾物流委員会/ タンカー一部会合同報告事項

1. SBT(分離バラストタンク)タンカーに対する入港料等の軽減措置について  
国際海事機関(IMO)は、1993年11月に開催した第18回総会において、全ての関係国政府に対して、国際トン数証書の備考欄にSBTのトン数を裏書きし、当該トン数については入港料等港湾諸料金の算定から除外するよう港湾当局に要請する旨の総会決議A.747(18)「油タンカーの分離バラストタンクのトン数の測定の適用について」を採択した。

当協会は同総会決議が任意ベースであったこともあり、主要国の反応を見守ってきたが、欧州諸国等においては同総会決議が取り入れられ、港湾諸料金の減免措置が実施されていたにもかかわらず、わが国においては一部の港湾を除い



て同決議が実施されていない状況が続いた。

こうした中、本年1月には、国土交通省が主催した主要20カ国の交通担当大臣会合において「海洋汚染防止」に関する共同声明とともに採択されたアクションプランでは、「質の高い船舶に対するインセンティブスキームの推進」が盛り込まれた。

これを受けて、当協会は、わが国におけるIMO総会決議A.747(18)の実現に向けて、本年2月から国土交通省港湾局管理課に対して全国各港湾管理者への指導方要望を繰り返すとともに主要な港湾管理者に対しても直接早期実施を要望してきた。

その結果、今般、国土交通省港湾局管理課長名で全国の港湾管理者に対して、同総会決議の実施に関する要請状が添付資料の通り平成14年10月7日付で送付された。

しかしながら、入港料等港湾諸料金は港湾法第44条において第一義的に港湾管理者にあると定められている。

そのため、当協会は、今後とも主要な港湾管理者に対して、同措置の実現を強力に要請する所存である。

## 海務委員会報告事項

1. イラク問題に関する情報連絡体制について

## 近海内航部会報告事項

1. 近海内航に関する最近の諸問題について

## 外航船舶解撤促進特別委員会報告事項

1. IMO第48回海洋環境保護委員会(MEPC)の模様について(本誌2002年11月号P.2参照)
2. 第6回シップリサイクル連絡協議会について(P.19海運ニュース参照)

## 環境対策特別委員会報告事項

1. 海洋環境シンポジウムの開催について
2. 環境セミナーの開催について

## 公布法令(11月)

- ㊦ 船舶職員法の一部を改正する法律の施行期

日を定める政令

(政令 第344号 平成14年11月27日公布、平成15年6月1日施行)

- ㊦ 船舶職員法施行令等の一部を改正する政令(政令 第345号 平成14年11月27日公布、平成15年6月1日施行)

- ㊦ 船舶職員法の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令

(政令 第346号 平成14年11月27日公布、平成15年6月1日施行)

- ㊦ 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令

(国土交通省 令 第112号 平成14年11月26日公布、平成15年2月1日から施行)

## 陳情書・要望書等(11月)

11月6日

宛先：国土交通省海事局 局長 徳留健二殿

件名：STCW95条約に基づく二国間協定締結促進について

要旨：現在、当協会会員船社で日本人の船舶職員を配乗、運航しているマレーシア籍船において、STCW95条約に基づく二国間協定がわが国とマレーシア間で締結されていないことから、日本人船員の保有する海技免状対して正規の承認証が発給されていない事態が発生している。このため、当協会は、国土交通省海事局長に対し、STCW95条約に基づく日本/マレーシア間の協定締結を求める要望書を提出した。

## 国際会議の予定(1月)

経済協力開発機構(OECD)ワークショップ

1月8日～9日 パリ

経済協力開発機構(OECD)海運委員会(MTC)

1月10日 パリ

経済産業諮問委員会(BIAC)海運委員会(MTC)

1月7日 パリ

国際海事機関(IMO)第7回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR)

1月13日～17日 ロンドン

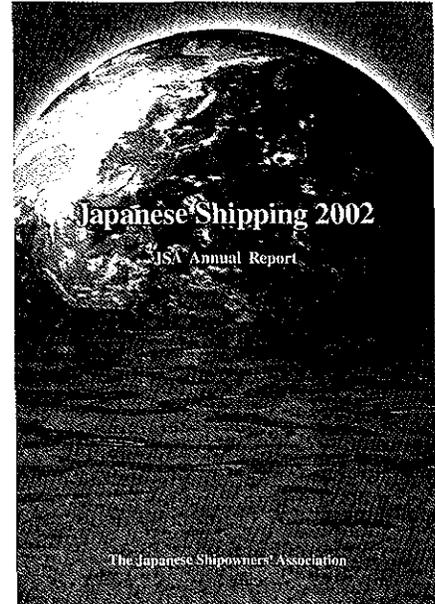
ICS Executive Committee

1月27日 ロンドン

## 英文パンフレット 「Japanese Shipping 2002-Annual Report」 の刊行について

当協会は、この度、英文パンフレット「Japanese Shipping 2002-Annual Report」を刊行いたしました。このパンフレットは、当協会の活動および我が国海運の現状を英文にて取りまとめたものです。

これらのパンフレットは、当協会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp>) から閲覧可能ですが、パンフレットご希望の方は総務部広報室 (TEL: 03-3264-7181、FAX: 03-5226-9166) までお問い合わせください。



## 当協会会員4社および当協会は、 アロヨ・フィリピン大統領より大統領賞を受賞

当協会会員4社（日本郵船、商船三井、川崎汽船、日正汽船）は、11月21日にフィリピンのマカティ市で第1回国際雇用者賞 (International Employers Awards) を受賞した。この国際雇用者賞は、フィリピン人労働者の雇用および福利向上に貢献した海外の会社・団体などを対象として授与されたものである。

翌22日には、フィリピンのマラカニアン宮殿で大統領賞の授与式が行われ、海運関係4社（日本郵船、商船三井、川崎汽船、日正汽船）および当協会ははじめ、国際船員協会、全日本海員組合、日本船員福利雇用センターなど関係団体が、アロヨフィリピン大統領より同賞を授与された。同賞の授与式では、当協会を代表して福島理事長が出席、これを受賞した。



▲アロヨ大統領から授与されたトロフィーを持つ福島理事長

# 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10月	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
10	4,650	3,756	894	14.1	4.0

## 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11月	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
11	121.54	119.64	122.72

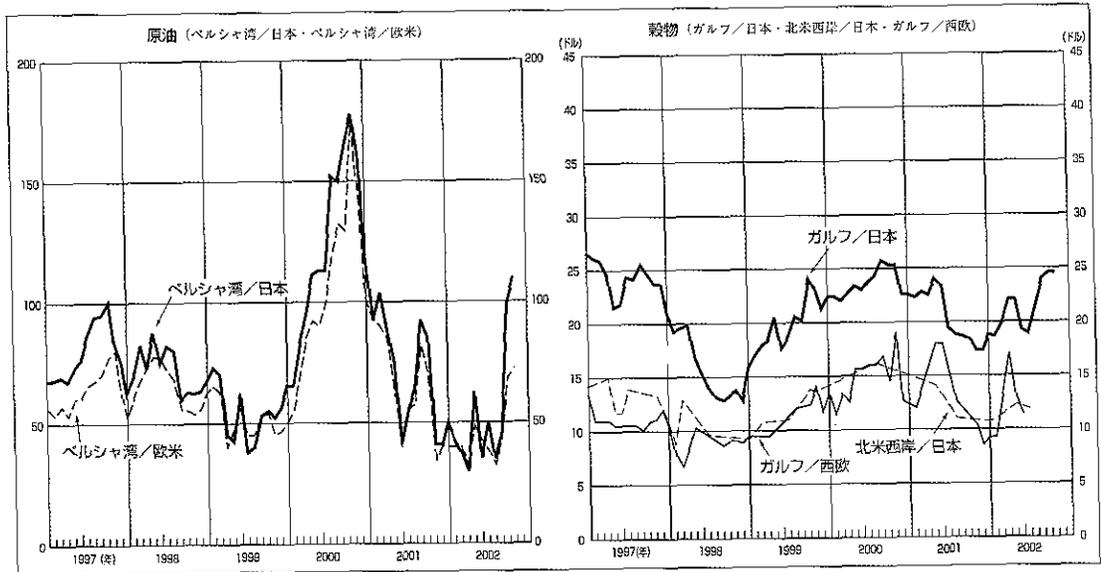
(注) 財務省貿易統計による。

## 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	鉱石	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
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 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
11	10,190	0	10,190	588	4,348	4,685	0	444	125	0	17,304	7,172

(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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/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	110.00	62.50	175.00	125.00	35.00	32.00	72.50	47.50
12	160.00	140.00	40.50	36.00	—	—	142.50	125.00	40.00	35.00	—	—

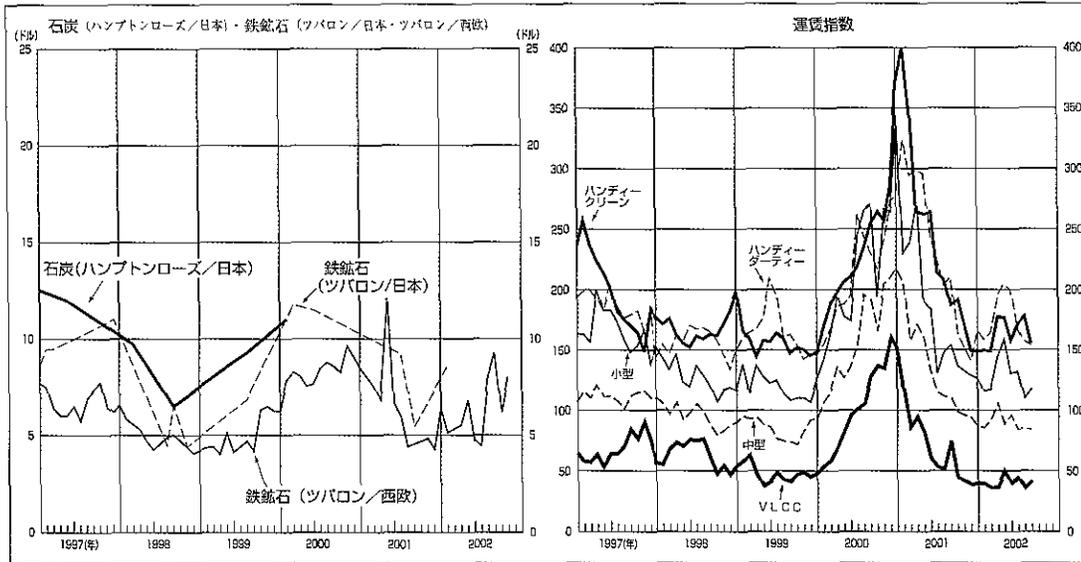
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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	24.50	24.00	—	—	—	—	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)

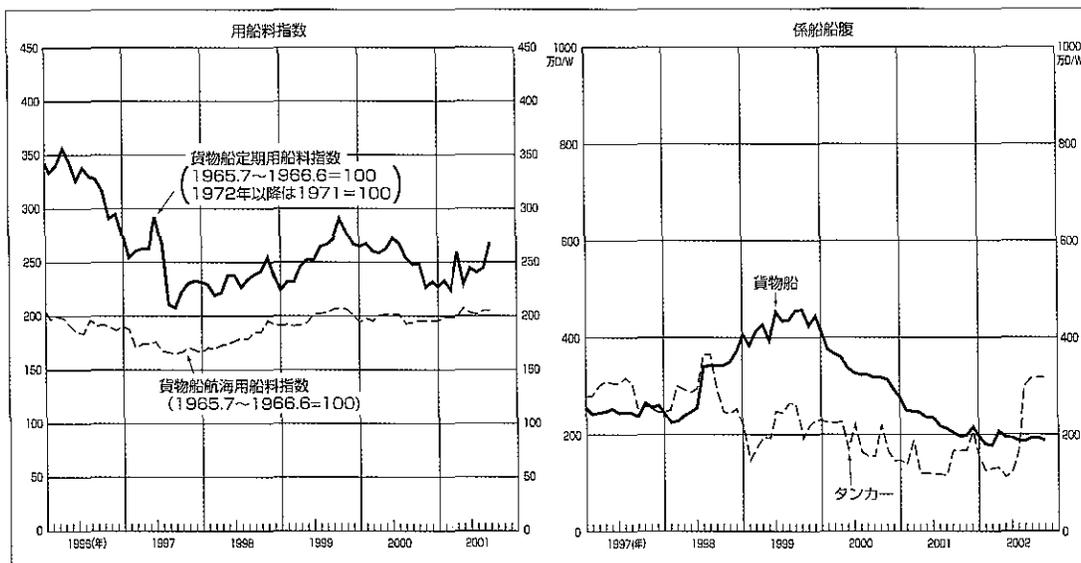
月次	ハンブトローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	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	—	8.00	6.60
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	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9
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タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0
2	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0
3	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	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	204.0	316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	268.0
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0	209.0	290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	-
12	186.0	168.0	192.0	200.0	195.0	294.0	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

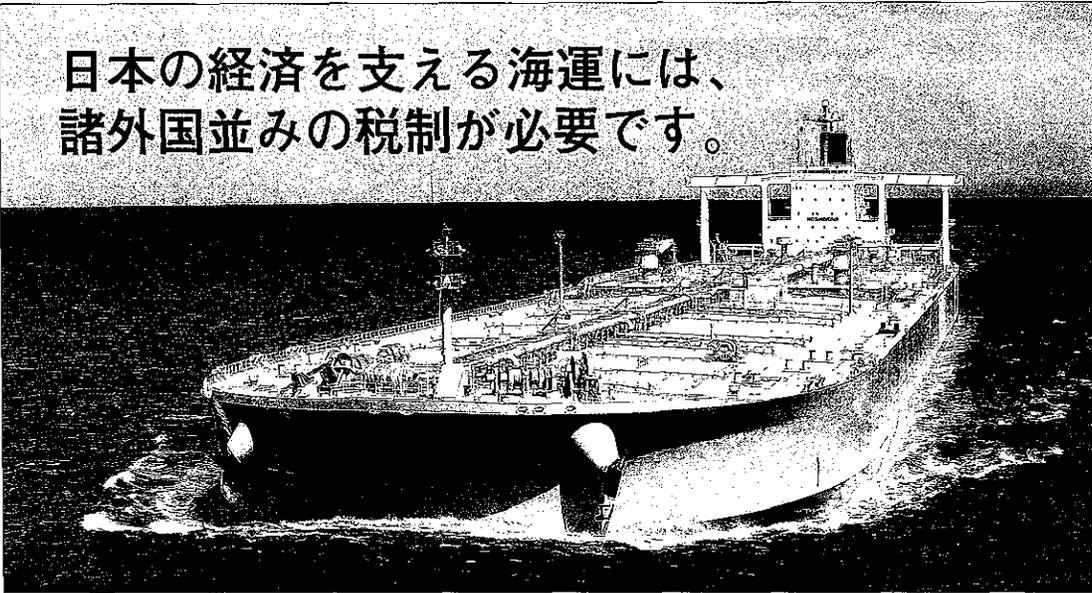
月次	2000						2001						2002					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	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	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162
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】

日本の経済を支える海運には、  
諸外国並みの税制が必要です。



四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

欧州先進海運国は、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により、海運業所得に対し大幅な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度とさきわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

産業と国民生活の基礎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ていきたいと思います、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

### トン数標準税制の導入国

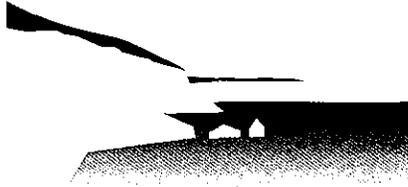
導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、アイルランド
準備中	米国、フランス、韓国など



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会  
<http://www.jsanet.or.jp/>

## 編集後記



保険会社のシンクタンク他が、鳴き声で野鳥を識別するシステムを開発する。カーナビの技術を生かし、野鳥観察会で専門家がなくても野鳥の見分けを容易にするほか、大型開発に先立つ環境アセスメントへの活用が期待できるらしい。人間と科学の結びつきは妙なもので生み出すものだ。

鳥の鳴き声では「ほお、法華経」が有名だが、ウグイスはこの他「キロキロ、ケキョケキョ」の「谷渡り」と「チャッチャッ」という「地鳴き」の3種類の声色を持っている。カラオケで裏声を使う芸達者より一枚上手だ。「特許許可局」と鳴くホトトギスは「鳴いて血を吐く」と、ものあわれを誘うが、実は喉の奥が丸見えになるほど大口で鳴くためらしい。お上品ではなさそう。ブッポウソウは「仏法僧」と鳴くと考えられていたが、そうやって鳴くのはふくろうの仲間コノハズクだった。ブッポウソウ自身の鳴き声は「ゲツゲツ」という味気ないものだが、名前は羊頭狗肉を通して。

自然の中で野鳥のさえずりを聞くのは気持ちが良い。鳴き声を少し覚えるだけで耳立てながら歩くと楽しさが増す。都会でもちょっと樹木のあるところではシジュウカラやカワラヒワなどなかなかの声自慢に出会う。が、いちいち機械に頼ってまでそういう識別をする必要があるのだろうか。聞こえる鳴き声が良いので

あって、識別機のデータを示されて「今日聞いたのはカッコウとヒヨドリ、わかりましたね。」では興が冷める。

もっとも愛鳥家の世界にもオタクがいて、生涯に観察した野鳥の種類を競い、数がひとつでも格下には偉そうな態度の輩もいるように聞く。こういう先達との関わりはご免、と「鳴き声識別機」が利用されるのであれば、便利で複雑な世の中になった。

センダイムシクイという小鳥は「焼酎一杯ぐいっ」と鳴く。日増しに凍てつく季節、お湯割が嬉しい。「レッツ・ゴー」の鶴のひと声にアヒルの行列で居酒屋での羽休めと相成る。「ううん、そうですね。」と歯切れの悪いお仲間の本音を識別する機械は、使い次第で健康診断の結果に影響がありそうで、開発は難しいのだろう。

株式会社商船三井  
営業調査室室長代理  
けどういん かねのり  
祁答院 包則

せんきょう12月号 No.509(Vol.43 No.9)

発行 平成14年12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取している)

# 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