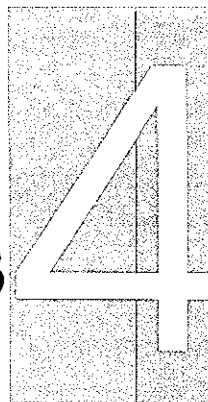


せんきょう

2003
No.513



社団法人 日本船主協会

SHIPPING FLASH

船舶の航行安全などに適切・機動的に
対応するため対策本部を設置

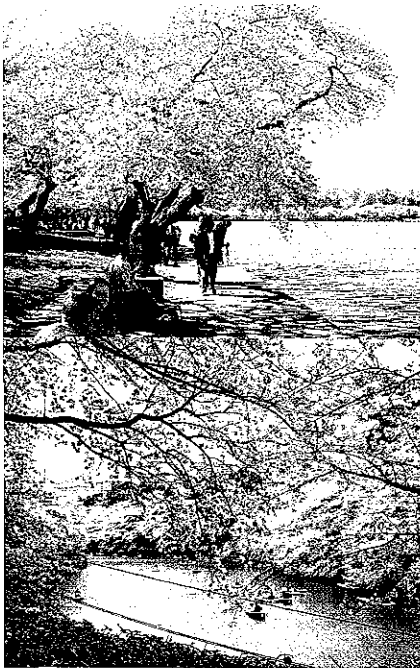
—イラク関連海上安全等の対策について—



せんきょう

4

APRIL 2003



▲ワシントンDC ポトマック河畔(上)
 撮影：当協会北米地区事務局
 ワシントン事務所長 岡 哲夫

東京 千鳥が淵の桜(下)
 撮影：当協会総務部 高橋 裕之

■巻頭言	1
Who to be blamed? 「もうひとつのタンカー危機」 <small>日本船主協会副会長 新日本石油タンカー株式会社代表取締役社長 □松永宏之</small>	
■シロシカラ	2
船舶の航行安全などに適切・機動的に対応するため対策本部を設置 <small>—イラク関連海上安全等の対策について—</small>	
■海運ニュース	6
■国際会議レポート	6
1. 太平洋コンテナトレードなどの堅調な需給環境を確認 <small>—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13回中間会合の様態—</small>	
2. バラスト水交換は将来的に禁止か? <small>—国際海事機関バラスト水管理条約策定中間会合の概要—</small>	
3. パルクキャリア・高比重貨物の積載制限は回避できるか? <small>—国際海事機関 (IMO) 第46回設計設備小委員会の模様—</small>	
■体以情報	18
1. テロ防止対策の国際的な動き <small>—SOLAS 条約改正に伴う保安職員の選任について—</small>	
2. 羽田空港再拡張問題について <small>—「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」が報告書取りまとめ—</small>	
3. インドにおける船舶解撤の実情について <small>—インド船舶解撤事情調査報告—</small>	
■各種調査報告	28
当協会会員会社の平成13年度設備資金借入状況	
■カラーページ	32
JSA webを見よう!! ~メンバー会社専用サイト~	
■環境レポート	34
川崎汽船グループの環境への取組み <small>川崎汽船株式会社 安全運航グループ環境チーム長 □島村康雄</small>	
■カラーページ	40
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	
■メンバー紹介	41
(株)商船三井 自動車船部 営業第一グループリーダー □倉内 隆	
■Washington	42
■潮風満帆	44
混乗船体験記 <small>川崎汽船株式会社 海事人材グループ 一等機関士 □乾 博幸</small>	
■CONTACT	46
④ 事務局紹介 船員対策室	
海運日誌(3月) 47	海運統計 50
船協だより 48	編集後記 54
■付 海運日誌	55
困み記事	
• ICS(国際海運会議所) / ISF(国際海運連盟) 2003年総会を淡路島で開催	27
• 『海運最前線・日本の新鋭船シリーズ』 合本の発行について	30
• 平成15年度海運講習会開催される	31
• 「第3回海洋環境シンポジウム~人類と海洋の共生に向けて~」を開催	39

巻頭言

Who to be blamed? 「もうひとつのタンカー危機」

日本船主協会副会長
新日本石油タンカー株式会社代表取締役社長 松永宏之



タンカーのダブルハル化が順調に促進される中、またしても、昨年11月にスペイン北西部沖でシングルハル船「プレスティージ」の折損事故により大量の重油を流出し、これが現在の一部欧州諸国による地域限定的、かつ一方的な更なるシングルハル規制強化を訴える非常に混乱した状況を生んだ。

IMO（国際海事機関）における代替船建造能力、解撤リサイクル問題等を含めた包括的な討議を強く望みたい。

それにしても欧州を中心とした最近の動きは、あたり構わぬ独善的かつ性急なものである。

地域規制が現実のものとなれば、サブスタンダード船がアジアに流入し、事故を発生させる危険性は十分に想定される問題であり、災害事故の発生地点を単に移し替えるものでしかない。

シングルハルタンカーは悪者であり、排除達成の暁には悲惨なタンカー事故が撲滅できるという幻想的社会認識は、いまや全世界的常識となりつつある。それによって良質な船主が十把ひとからげで非難の対象とされることは、誠に遺憾である。

海運業界は安全と環境保全に対して、非難を浴びるほど怠慢でなかったし、その取り組みも、他産業に比べても勝るとも劣らないものであり、これほど短期間に劇的な改善を見た産業はないのである。

国民生活、世界経済を支える重大な責務を負い、それを大きな誇りとする海運業界は、こうした事実を分かりやすく世間にアピールすることが肝要であり、それを怠れば海運産業のイメ

ージは失墜し、次世代を担う海運人の育成もままならないことになるのではあるまいか。

さて、本年11月より油濁2条約に基づく油濁補償限度額が約50%増額される。国際基金条約（FC条約）において、日本のFC基金拠出負担割合は世界全体の約20%強にも及ぶ。

FC基金拠出者は、船主責任の強化を訴え、責任限度額についての見直しが図られるべきとしている。

過去の実績が示すとおり悲惨な事故の原因の多くがヒューマンエラーとされており、ハード上の改革がなされても、やはり事故の撲滅を図ることは容易ではない。

船主（責任当事者）、荷主（FC拠出者）双方に望まれるものは、フェアな油濁賠償責任体制を維持しつつ、健康的な海運経営、良質な海運業者の選択を行うということではないだろうか。

ところで、IMOは平成15年1月以降、有効性が疑問視されるタンク内検用アクセス設備まで設置を義務付ける規則を採択した。

3月マニラで開催されたアジア船主フォーラムSERC（ SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会）中間会合において、本件に関する強い懸念が、NOU（了解事項）に盛り込まれ、アジア船主による意思表示を発信したことに対して、関係者の方々に敬意を表したいと思う。

IMOが、実務的な舞台から、一部の論者がリードする機関に変容しつつある現状に憂慮するものである。そして、日本政府の沈着冷静な対応に期待したい。



船舶の航行安全などに適切・機動的に対応するため対策本部を設置 イラク関連海上安全等の対策について

1. 「イラク関連海上安全等対策本部」の設置

当協会は、イラク関連の軍事的な緊張が高まっていることに鑑み、昨年秋より鋭意情報収集に努めた。(資料1参照)

平成15年に入り、一層の緊張が高まりつつある状況下、崎長会長の指示を受け、2月26日の政策委員会において、草刈副会長を本部長とし、政策・海務など関係委員会の委員等をメンバーとする「イラク関連海上安全等対策本部」(以下、「対策本部」)を設置することを決定し、イラク攻撃等の事態が発生した際に、業界として政府

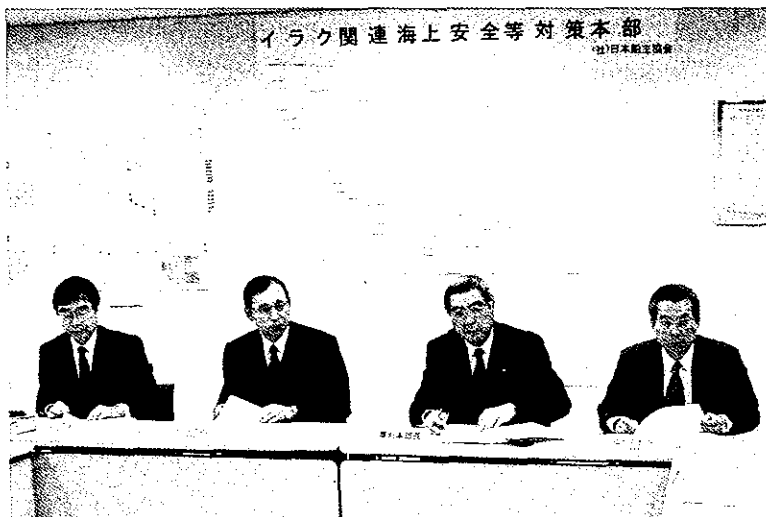
に要望する案件が生じた場合や、あるいは政府から何らかの要請があった場合に迅速な対応をとるための体制を整えた。(資料2参照)

2. 「対策本部」における検討状況等

第1回「対策本部」を3月19日に開催し、ベルシャ湾等における船舶動静や駐在員の状況等についての情報の交換、協会内および関係機関との連絡体制の確認、事態発生直後の対応等について検討した。第1回会議終了後直ちに、「対策本部」の設置および第1回会合の概要について、当協会会員に報告する

とともに、プレス発表した。

3月20日午前11時30分頃(日本時間)、米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始されたことから、「対策本部」での事前の検討に基づき、直ちに崎長会長コメントを発表するとともに、同会長名で扇千景国土交通大臣、および川口順子外務大臣に対し、情報提供および船舶等の安全確保について



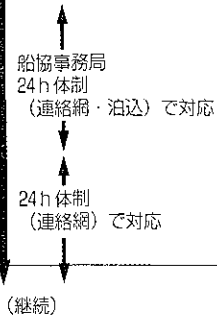
▲左から福島理事長、芦田副本部長、草刈本部長、山本副本部長

H I P P I N G L A S H

【資料1】 イラク関連の対応等

2003年3月26日現在

	世界の主な動き	日本の主な動き	船協の対応等	事務局
2002年				
11/27	国連イラク査察、4年ぶりに再開			
12/16		日本政府が、インド洋にイージス艦を派遣		情報収集強化
2003年				
2/3			政策幹事会 イラク攻撃等の事態が発生した場合の情報交換等について確認。	
2/26			政策委員会・幹事会合同会議 「対策本部（草刈本部長）」の設置を承認。	
3/12		ベルシャ湾安全対策官民連絡会 内閣官房、防衛庁、外務省、エネ庁、国交省、保安庁、全日海および当協会による情報交換。		駐在員の動静調査 (1/15より継続中) 船舶の動静調査 (1/17より継続中)
3/18			協議会（安全）	
3/19			第1回対策本部（草刈本部長） ・イラク情勢にかかる情報の交換と情報の共有化 ・今後の当協会内および関係機関との連絡体制の確認 ・今後予想される事態とその対応についての意見交換 会員周知 対策本部の設置および第1回会議の報告ならびに情報提供の呼びかけ プレスリリース 対策本部の設置および第1回会議の報告	情報連絡本部 ……情報共有化を図るための「対策本部」の下部組織。 3/12より適宜開催。3/20以降は基本的に毎日朝夕2回開催。
3/20	米英軍等によるイラクへの軍事攻撃開始 米東部時間 19日午後9時30分 イラク時間 20日午前5時30分 日本時間 20日午前11時30分	日本政府、対処方針発表 緊急に対応すべきもののひとつに「我が国関係船舶の航行の安全を確保するため所要の措置を講じてまいります。」も盛り込まれる。 国交省・保安庁、注意喚起等警戒の強化および海上警備活動への注意喚起等 →船協全メンバーに周知	政府に要望書提出 (扇園交大臣、川口外務大臣) 湾岸情勢に関する情報提供、船舶等の安全確保への万全の対応方要望 プレスリリース（2件） ・会長コメント（武力紛争の発生について） ・扇大臣および川口大臣への要望書提出について 協議会（安全）	
3/21				
3/22				
3/23			協議会（安全）	
3/24				
3/25		ベルシャ湾安全対策官民連絡会		
3/26			第2回対策本部（草刈本部長） 常任理事会／定例理事会	





▲イラク関連海上安全等対策本部の模様

の要望書を提出した。(資料3、資料4参照)

その後、第2回「対策本部」を3月26日に開催し、状況確認および今後の対応等について検討した。

3. 日本政府の動き

3月20日の軍事攻撃に伴い、政府は対処方針を発表しており、緊急に対応すべきもののひとつ

【資料2】

イラク関連海上安全等対策本部（平成15年4月1日現在）

本部長：草刈 隆郎（当協会副会長、日本郵船取締役社長）

副本部長：芦田 昭充（当協会政策委員会委員、商船三井専務取締役）

副本部長：山本 勝（当協会海務委員会委員、日本郵船専務取締役）

メンバー：永戸 圭介（当協会外航労務部会委員、川崎汽船常務取締役）

醍醐 信之（当協会労務委員会委員、新和海運取締役）

鏡 敏弘（当協会海務委員会関係、商船三井執行役員）

関根 博（当協会海務幹事会副幹事長、日本郵船安全環境グループ長）

※前任者：石田 隆丸

杉浦 哲（当協会政策幹事会幹事長、日本郵船経営委員企画グループ長）

浅野 敦男（当協会政策幹事会幹事、川崎汽船経営企画グループグループ長補佐）

井上登志仁（当協会政策幹事会幹事、商船三井経営企画部海運グループリーダー）

高橋 秀幸（当協会タンカー部会委員、新日本石油タンカー企画渉外部長）

福島 義章（当協会理事長）

つに「我が国関係船舶の航行の安全を確保するための所要の措置」が盛り込まれた。

また、国土交通省をはじめ関係各省庁においても対策本部が設置された。特に、国土交通省は、軍事攻撃開始後、当協会と連絡を密にしながら、当協会メンバー外も含め、ペルシャ湾（オマーン湾含む）における日本関係の船舶の動静について、調査を行っている。

一方、内閣官房、防衛庁、外務省（大臣官房領事移住部法人保護課、中東アフリカ局中東二課）、資源エネルギー庁、国土交通省（海事局外航課、船員政策課）、海上保安庁、全日本海員組合および当協会による「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」が3月12日および25日に開催され、情報交換が行われている。

【資料3】

2003年3月20日

イラクにおける武力紛争の発生について

(社)日本船主協会
会長 崎 長 保 英

当協会は、イラク情勢が緊迫化する中で、その行方によっては、船舶の航行安全など海運活動に重大な影響を及ぼす恐れがあるため、事態の進展を注視してまいりましたが、本日、イラクにおいて武力紛争の事態に立ち入りしましたことは、誠に残念であります。

9億トンを超えるわが国貿易物資の99%以上を海運が担っておりますが、こうした海上輸送は、平和で安全な海であることが前提条件となります。特に、わが国は原油の約9割を中近東諸国からの輸入に依存しているところから、今般の事態により、船舶の航行安全が脅かされ、エネルギー資源などの貿易物資の安定輸送に重大な支障が出る懸念されます。

当協会と致しましては、船舶および乗組員の安全を第一義として、引続き原油を始めとする物資の安定輸送を支えるために最善の努力を尽くしていく所存ですが、政府および関係方面におかれては、船舶の安全確保に万全の配慮をしていただくとともに、事態の早期収拾が図られるよう強く念願するものであります。

以 上

【資料4】

船主企第4号
平成15年3月20日国土交通大臣
扇 千 景 殿(社)日本船主協会
会長 崎長 保英

ペルシャ湾へ就航する船舶の安全確保等について

平素は私ども海運業界の発展に格別のご理解を賜り厚くお礼申し上げます。

今般、米英軍を中心としたイラクへの武力行使に伴い、ペルシャ湾およびその周辺海域が緊迫化し、船舶の航行等の安全が脅かされる事態が懸念されております。

わが国海運業界としては、安全が確保される限り船舶を就航させ、わが国貿易物資の輸送に万全を期す所存ですが、事態の進展如何では、不測の事態が生じなかねない恐れがあります。

つきましては、政府におかれましては、わが国海運会社の運航する船舶の上記海域への就航に際し、航行安全確保のため、湾岸情勢に関する情報の提供をいただくとともに、船舶等の安全確保に万全の対応を図っていただくようお願い申し上げます。

以 上

本状送付先：

外務大臣 川 口 順 子 殿



海運ニュース

国際会議レポート

1 太平洋コンテナトレードなどの堅調な需給環境を確認 —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13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13回中間会合が2003年3月5日にマニラにて開催された。

同会合は、2002年11月の第12回中間会合に続くもので、ASF メンバー船協から7カ国/地域の代表23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緊張の高まる中東情勢問題を中心に、ドライバルク/タンカーの市況動向やバルクキャリア/タンカー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とおりである。

① 定期船部門

アジア域内トレードの旺盛な荷動きが留意され、同トレードの重要性が留意された。

太平洋トレードについては、旧正月後のアジアからの輸出の回復ぶりが報告され、同トレードの堅調な需給環境は2004年までは維持され得ることが留意された。

コンテナ海運業界の健全な財政状態の回復に主導的な役割を担い、適切な再投資によって支えられる高品質なサービスを継続的に提供する上でのアジア船主の責任が認識された。

② 中東情勢

不安定な中東情勢およびそれが世界経済に及ぼしうる悪影響に懸念が示された。

海運業界にとって船員・積荷・船舶の安全確保が最優先事項であることが確認され、中東情勢を注視していくことが重要であること

が合意された。

③ ドライバルク部門

2002年後半以降市況は堅調に推移していることが報告された。また、IMO で検討されているバルクキャリアの安全対策案およびそれが海運企業に与える経済的影響に懸念が示された。

④ タンカー部門

2002年第4四半期以降タンカー運賃は高値で推移していることが報告された。一方、IMO で採択されたタンカー安全規則に船主に重大な経済的悪影響を及ぼしうる非実用的な対策が含まれていることに懸念が示された。また、プレステージ号事故後のEUの地域的／一方的規制の導入の動きにも懸念が示された。

【資料1】

2003年3月5日、マニラ
(2003年3月11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13回中間会合 (マニラ) 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13回中間会合は、ASF メンバー船協の豪州、アセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から7カ国／地域の代表23名が出席し、2003年3月5日、マニラで開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 中東情勢

全ての出席者は、不安定な中東情勢およびそれが世界経済に及ぼし得る悪影響に懸念を示した。出席者は、海運業界にとって船員・積荷・船舶の安全確保が最優先事項であることを確認し、中東情勢を注視することが重要であることに合意した。また、最近のパンカー油価格と戦争保険料の急騰にも懸念を示し、これらの要因が海運業界にもたらし得る悪影響について十分な認識を得るため、関連業界の理解を得る努力が不可欠であることを確認した。

2. ドライバルク／タンカー部門

1) ドライバルク市況は、2002年後半以降堅調に推移していることが報告された。しかし、出席者は来週 (注) からIMO で検討される隔倉積みの禁止や高比重貨物の積高制限など、バルクキャリアの安全対策案に懸念を示した。これら対策が海運企業に与える経済的影響は多大なものになり得るため、各政府が本問題に的確に対処するよう、船主はそれぞれの政府機関に意見反映を続けていくべきであることが合意された。(注：3月10日～19日)

2) タンカー部門については、2002年第4四半期以降ワールド・スケール・レートが高値で推移していることが報告された。しかしながら、出席者は2002年12月にIMO で採択された新たなタンカー安全規則、特に保守点検用通路、に深い懸念を示した。この新たな規則はタンカー船主に重大な経済的悪影響を及ぼす非実用的な対策を含んでいることが留意された。船主は、造船およびその他の関係業界と協力して、現実的な代替解決策を模索すべきであることが合意された。また出席者は、プレステージ号事故後のシングルハルトンカーに対するEUにおける地域的かつ一方的な規制を導入する動きにも懸念を示した。

3. 定期船

- 1) 出席者は、アジア域内トレードの引き続き旺盛な荷動きに留意すると同時に、このトレードの重要性に留意した。IADA メンバー船社は、IADA の各会合に可能な限りハイレベルの幹部役員を出席させるよう要請された。(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement (アジア域内協議協定)
- 2) 太平洋トレードについては、中国旧正月後のアジアからの輸出における回復ぶりが報告された。コンテナ輸送能力と貨物量のいくつかの予測を考慮すれば、現在の堅調な需給環境は少なくとも今年と2004年は維持され得ることが留意された。しかし、長年の懸案である、東航/西航の荷動きインバランスおよびその経済的悪影響が留意された。

出席者は、アジア船社が太平洋トレードにおいて全体の約70%のコンテナ輸送能力を有していることを踏まえ、コンテナ海運業界の健全な財政状態の回復に主導的役割を担い、適切な再投資によって支えられる高品質なサービスを継続的に提供する上でのアジア船社の重い責任を認識した。

- 3) 米国の海事保安問題については、米国税関による米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報提供規則が完全実施された2月2日以降、大きな混乱はなかったことが留意された。しかし、海事保安のための種々の規則に応じた各種対策が船社に相当の出費を負わせていることが指摘され、出席者は、船会社が規則に成功裏に応じるためには関係業界の継続的な協力と理解を得ることが不可欠であることに合意した。

4. その他

THC に関するアジアでの最近の状況と荷主協会や政府機関の一部から懸念が示されていることが報告された。出席者は、THC 問題に取り組むために関係者と活動することの重要性を認識し、THC 問題は、各トレードで認可された船社間協定によって取り扱われるべき問題であることが合意された。会合では、最近の海事関連法規の動きおよび WTO 交渉の進捗状況についても意見交換を行った。船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、この制度が海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって欠くことのできないものであることが再確認された。 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13回中間会合
 日時：2003年3月5日(木)
 場所：マニラ (Makati Shangri-La 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 Jeong Ik Noh (President & CEO, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

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

〈中国船主協会〉

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

Mr Shi Fang Fan (Director/General Manager, China Shipping Manila Agency Inc.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Mr Dario R Alampay (General Manger, Baliwag Navigation, Inc.)

Ms Doris Magsaysay Ho (Chairman & CEO, Magsaysay Maritime Corp.)

〈インドネシア船主協会〉

Mr Jaka A Singgih (Managing Director, Bumi Laut Group)

〈マレーシア船主協会〉

Mr A M N Aziz (Senior General Manager, Liner & Logistics Business Unit, Malaysia International Shipping Co.)

Capt Hansan Anuar (Executive Secretary, Malaysian Shipowners' Association)

〈タイ船主協会〉

Mr Sumate Tanthuanit (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 Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Tommy Lin (Executive Vice President, Evergreen Philippines Corp.)

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

Mr Robert Ho (Executive Vice President, Yang Ming Marine Transport Corp.)

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)

石川 尚 (日本船主協会国際企画室課長)

笠原 永子 (日本船主協会国際企画室)

2 バラスト水交換は将来的に禁止か？ —国際海事機関バラスト水管理条約策定中間会合の概要—

国際海事機関（IMO）のバラスト水管理条約策定のための中間会合が3月3日から3月7日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。

条約採択の予定を1年後に控え、バラスト水の処理基準、処理方法、バラスト水の交換海域などが審議された結果、将来的にはバラスト水の管理は処理装置によるべきこと、およびそれまでの間暫定的に認められるバラスト水交換も陸岸から200海里以遠で実施すべきとの意見が多数を占めた。しかしながら処理装置はいまだ研究開発の段階にあること、バラスト水交換を200海里以遠に限定すると交換が出来ない航路が多いことなど条約案の策定までには多くの困難が予想される状況となった。

1. 中間会合開催の背景

バラスト水管理条約は、2004年初頭に開催予定の外交会議を採択の目標としており、そのためには2003年7月開催のIMO第49回海洋環境保護委員会（MEPC49）までの間に中間会合を開催し、未審議事項を検討することが決定され今回の会合の開催に至った。

2. 主な審議結果

1) バラスト水の処理方法

昨年10月開催されたMEPC48では船舶を「これから建造される船舶（新造船）」、「ある一定時期以降に建造される船舶（中間的な船舶）」、「既に就航している船舶（現存船）」の3種類に分類し、それぞれの船舶に個別の処理方法が検討された【本誌2002年11月号P.3参照】。今回の会合では船舶の種類を「これから建造される船舶（新造船）」、「既に就航している船舶（現存船）」の2種類に減らし、新造船は処理装置、現存船はバラスト水交換、または処理装置による管理を行うこととされた。

【表1参照】

【表1】

	定義	処理方法
新造船	〈案1〉 条約発効から3年後に建造される船舶 〈案2〉 [2010]年以降に建造される船舶	〈案1〉、〈案2〉ともに処理装置による処理 〈案2〉の[]内の年は今後検討される
現存船	新造船以外の船舶	次に示す3種類の処理方法のうち一つを選択 ・シーケンシャル方式バラスト水交換（図1） ・フロースルー方式バラスト水交換（図2） ・処理装置による処理

バラスト水問題

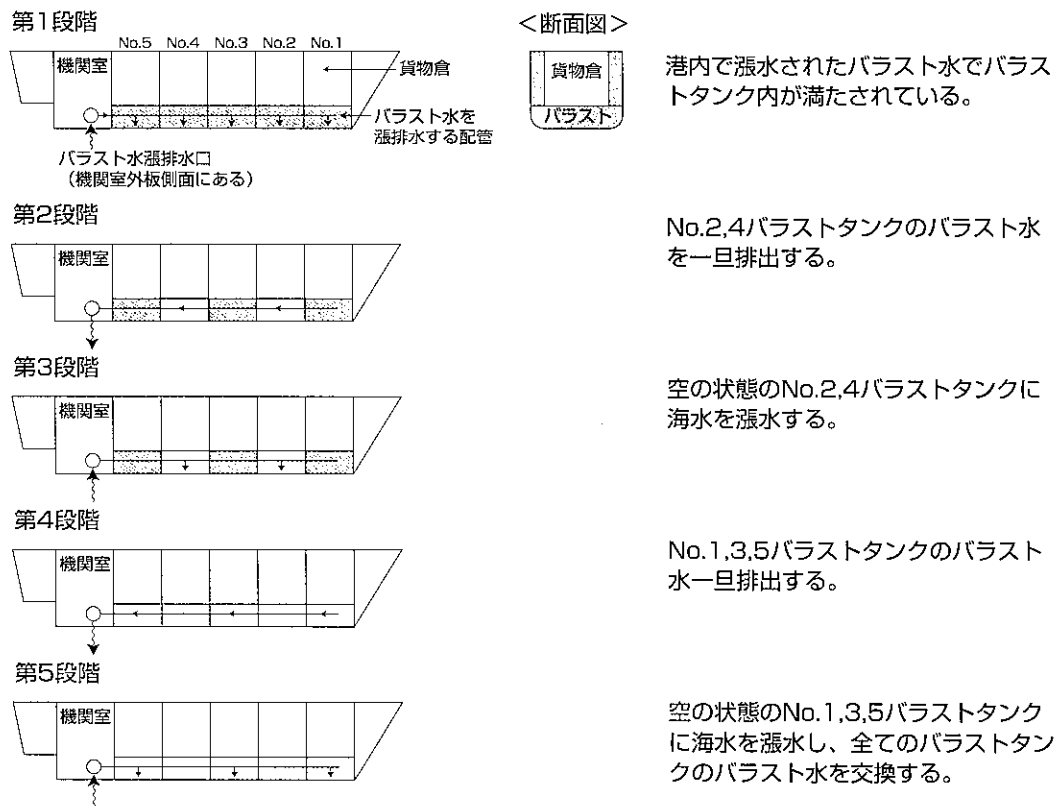
船舶のバラスト水は、船体の姿勢制御や復原性確保のためにバラストタンクに積載される海水で、船舶の安全運航上欠くことのできないものである。20万トンクラスのバルクキャリアの場合、空船時には約6万トンのバラスト水を積載し、貨物の積出し港において積荷の進行に合わせて排出される。IMO（国際海事機関）の推定では、年間約120億トンのバラスト水が地球規模で移動しているといわれる。バラスト水には、微小な生物（バクテリア等の微生物やプランクトン等の浮遊生物等）に加え、魚類等の卵や幼生等も含まれ、バラスト水に含まれる生物の種類は4500種類以上といわれる。バラスト水により移動した水生生物が新たな環境に定着すれば、その海域の生態系や水産業等の経済活動に影響を与え、また、一部の病原菌は人体の健康に直接影響を与えることもあり得る。このため、IMOではバラスト水の管理に関する条約の採択を目指して検討を続けている。

〈案1〉では、条約が2004年に採択され2007年に発効したと仮定すると、その3年後の2010年以降に建造される船舶は新造船に分類されるので、処理装置を搭載してなければなら

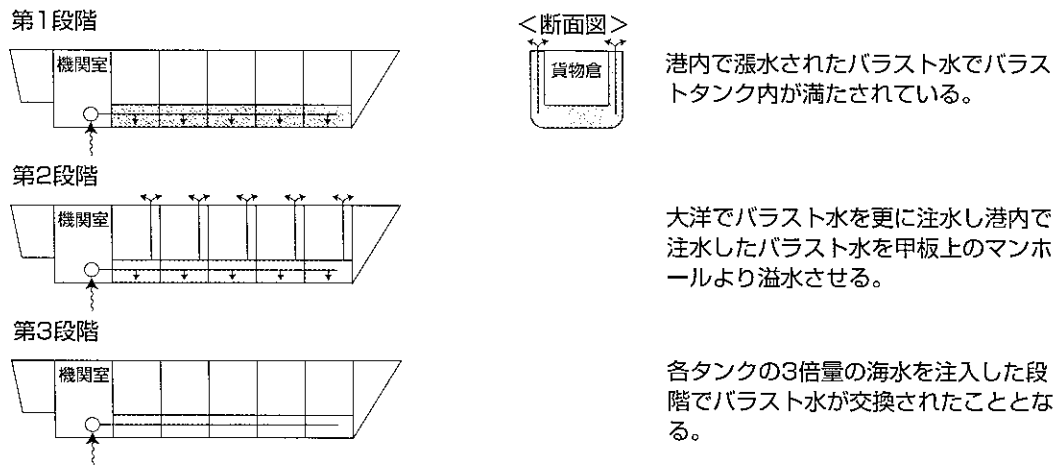
いこととなる。

〈案2〉は船舶が建造される年のみが新船の定義を決める要素となる。条約が仮に2010年まで発効せず、例えば2012年に発効要件を満

【図1】シーケンシャル方式バラスト水交換の例



【図2】フローズルー方式バラスト水交換の例



たし2013年に発効したとすると2010年以降に建造された船舶は、2012年から2013年までの限られた期間中に処理装置を設置しなければならないことになってしまう。よって〈案1〉の方が船主にとっては合理的な新船の定義と言えよう。

2) 暫定的な処理方法としてのバラスト水交換

バラスト水交換を処理装置による処理と同等に扱い、処理方法の一つとして認めるか否かが議論された。わが国は新造船に対しても交換が一つの処理方法として認められるべきとの提案をしたが、バラスト水交換では水性生物の移動は防止できないという理由から交換を処理方法の一部として認めない意見が大勢を占めた。

また、米国から現存船に対しても、ある時期からはバラスト水交換は妥当な処理方法とは認められない旨の発言があり、今後 MEPC 49で更に審議されることとなった。

バラスト水交換が処理方法の一つとして認められれば、船主は装置のコスト、実用性などを考慮し、処理装置を設置し処理をするか、交換を行うかを選択できることとなる。しかし、現段階ではバラスト水交換は処理装置が開発されるまでの暫定的な手法としての認識が非常に強く、将来的には認められなくなる可能性が大きい。

3) バラスト水交換に関する審議事項

バラスト水処理装置が開発されていない現段階では、交換のみが処理の手法として確立されている。交換に関しては以下の事が審議された。

a. バラスト水交換海域

航海中にバラスト水交換を実施するには広い海域を確保する必要がある。

前回の MEPC48ではバラスト水の交換海

域は陸岸より200海里以上離れた海域とする意見が多数を占めた。わが国は200海里以上離れた海域でしかバラスト水交換が出来ないと、交換海域が極めて限定されることを考慮し、12海里以上離れた海域であれば交換可能とする提案を行った。

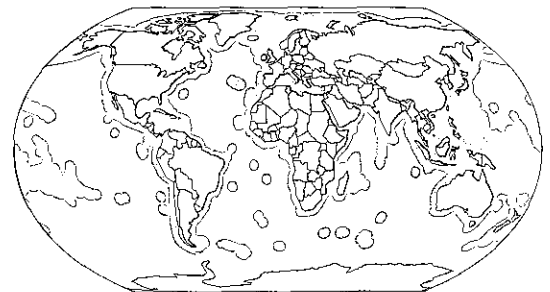
しかし、米国等が200海里以内の海域でバラスト水の交換を禁止するのは沿岸国の権利であると主張し、日本の提案は受け入れられず、今回も200海里以上離れた海域でバラスト水交換を行う意見が大勢を占めた。

200海里以上離れた海域がバラスト水交換海域とされた場合、〈図3〉の白で示される部分が交換可能な海域となる。

また、陸岸からの距離に加え、イタリアが一定の水深(200m)以上の海域で交換すべきことを提案した。具体的な水深は今後検討されることとなったが陸岸からの距離に加え、水深を交換海域の条件に加えることとされた。

陸岸から200海里以上離れた海域でバラスト水の交換が求められると、日本からペルシャ湾に向かう大型タンカーでは交換可能な海域は、ベンガル湾で330海里(15ノットで航海すると22時間)、アラビア海で670海里(15ノットで航海すると45時間)程度しかなくバラスト水交換は実質上不可能となる。全世界の主要航路を検討すると、諸島

【図3】バラスト水交換可能水域



水域の近くを通らない北米と日本を結ぶ船舶は陸岸から200海里以上離れた海域でバラスト水の交換を行う事が出来る。しかし、日本とオーストラリアを結ぶ常用航路では小笠原諸島、マリアナ諸島などから200海里以上の距離を確保することが出来ず、バラスト水の交換は事実上不可能となる。

b. バラスト水交換が出来なかった場合の措置

陸岸から200海里以上離れた海域でバラスト水の交換が出来なかった場合、「全世界統一で一定の距離陸岸から離れた海域（具体的な距離は今後検討）」、「沿岸国が定めた一定の距離陸岸から離れた海域」、「IMO が承認した海域」で交換を行うことが検討された。

また、上記の海域でも交換が出来なかった場合には、沿岸国が定める一定の海域で交換することが検討された。

条約ではバラスト水を交換するために、予定航路から迂回したりする必要はないという規定が含まれている。しかし、沿岸国が定める海域で交換をすることが求められると実質上、迂回等が生じ矛盾することとなる。この点は今回の会合では議論されず、今後の議論が必要である。

c. 短距離航海に従事する船舶に対する免除規定

韓国の釜山と博多の間を航海するような船舶は、航海時間が7時間程度しかない。そのような船舶は航海中にバラスト水交換をする時間を確保することがほぼ不可能である。我が国はそのような短距離航海に従事する船舶に対して、交換に必要な時間等を調査し、バラスト水処理の免除規定が必要である旨の提案をした。しかし、この問題は二国間で未処理、未交換のバラスト水

の排出を容認する協定を結ぶことにより解決できるという意見が主流を占め、短距離航海の免除規定は条約案に含まれないこととなった。

しかし、国交の無い二国間ではそのような協定を結ぶことが不可能な場合もあり、二国間協定のみで短距離航海に従事する船舶の問題を解決出来ないことが十分に懸念される。

d. バラスト水排出規制区域の設定

沿岸国がバラスト水の排出を規制するバラスト水排出規制区域の設定に関して前回の会合では「IMO の承認に従い設定する」という意見と「IMO の承認無しに沿岸国が独自に設定出来る」という2つの意見が議論された。今回の会合で更に審議の結果「IMO の承認無しに沿岸国が独自に設定する」という意見が主流を占めた。

本条約はアメリカ合衆国、オーストラリアなどの諸国が現在独自に行っているバラスト水管理の規制の統一化を図り、乱立を防ぐのも目的の一つである。このようにIMO の承認無しに沿岸国が上乗せ規制を設定できるようになると、条約の目的自体が不明瞭になってしまう惧れがある。

4) バラスト水処理装置に要求される基準

バラスト水処理装置は現在、様々な国で開発研究中である。前回の MEPC48では処理装置の基準をプランクトンなどの水性生物の「大きさ」、「濃度」をもとに決定することが合意され、水性生物の「大きさ」、「濃度」は処理装置の開発状況を考慮して長期、短期の2種類の基準を策定することが検討された。

今回の会合では処理装置の基準を一つにまとめることが基本的に合意され、基準の詳細は今後更に検討が行われることとなった。現

段階では、処理装置は（表—2）に示す「大きさ」、「濃度」の水性生物を処理できるとする案が提示された。

【表2】

	動物プランクトン	植物プランクトン
濃度	1リットル中の動物プランクトンを25個まで減らす	1ミリリットル中の植物プランクトンを200個まで減らす処理
大きさ	10 μ m以上の動物性プランクトンを処理	10 μ m以上の植物プランクトンを処理

例えば動物プランクトンに対する濃度の基準は、1リットルのバラスト水の中に含まれるプランクトンの数が25個以下であることが求められる。また、大きさに対する基準は10 μ m以上の動物性プランクトンが排出されないことが求められる。

処理基準は装置の性能そのものであり、慎重に検討されなければならない。

しかし、アメリカ合衆国は自国で開発中のフィルターにより水性生物を除去するフィルター式処理装置を見越して水性生物の「大きさ」のみを基準とする強引な発言をした。近年、国際的な共通基準の策定に際し、特定の国、機関が開発している装置にのみ適合する基準を戦略的に策定する傾向があることが指摘されているが、このような動きは厳しく排除される必要がある。

5) その他の審議事項

a. 特別海域の設定

地中海のような閉塞された海域では海流の流れが鈍く、バラスト水が排出された場合、水性生物が停滞するという理由から、イタリアが地中海を特別海域としバラスト水の排出を全面的に禁止する提案をした。

日本は地中海だけが特別海域として扱われる特別な理由がないという理由で、反対したが、今後更にMEPC49で検討されるこ

ととなった。

地中海でバラスト水の交換が全面的に禁止されるとなると、地中海内のみを航海する船舶は処理装置が開発されるか、地中海内のバラスト水の移動が協定により認められない限り、交換のために地中海外へ一旦出るか、陸揚げ施設に排出する以外方法はなく、極めて実行性に欠けると思われる。また、閉塞した海域が特別海域として扱われるのであれば、黒海、紅海、バルト海等も特別海域として扱われても不思議ではない。

b. PSCの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。PSCの方法には、バラスト水処理装置の設置、その運転記録、バラスト水交換の記録類の検査がある。それ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含めるかどうかを検討された。我が国はSamplingの具体的な方法等が決まっていない段階でPSCの手法に含まれるべきでない旨を主張した。

しかし、米国、ブラジル諸国は環境保護の観点でSamplingを行うことは必要であると強く反対しSamplingが含まれる方向で今後更にMEPC49で検討されることとなった。

船舶を運航する立場からは、バラスト水交換、または処理装置による処理の記録を残すという方法でしか条約の遵守を立証することは出来ない。処理後のバラスト水を船内で採取し、中に含まれる水性生物の「大きさ」や「濃度」を調査することは出来ない。通常どおりにバラスト水の処理を行ったにもかかわらず、Samplingの結果により条約の規定に反すると判断されたとしても、

船側に反論する方法もないため、Sampling に関しては、その取扱いに関する検討すべき課題が多い。

3. 条約採択に向けての今後の展望

今回の中間会合ではバラスト水の交換海域など船舶の運航に大きな影響のある事項が検討された。しかし、船主、運航者の視点で条約の内容を検討する参加者は国際海運会議所 (ICS) など少数である。各国政府関係者以外の参加者は環境団体関係者、法律家等がその大半を占め、環境保護、条約策定の手続きなどの観点に余り

にも比重を置いてしまい、バラスト水管理の実行性から大きくかけ離れてしまう議論が多かった。

また、バラスト水の処理装置に要求される基準に関しては、自国の開発している処理装置に適合する基準を強引に押し通すような発言をする国もあり、環境保護というテーマを利用し、商業目的を達成しようとする姿勢もうかがえる。

条約策定の大詰めの段階を迎え、当協会は船舶の運航が阻害されず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なものとなるよう引き続き積極的に船主意見を反映してゆくこととしている。

3 バルクキャリア・高比重貨物の積載制限は回避できるか？ —国際海事機関 (IMO) 第46回設計設備小委員会の模様—

バルクキャリアの安全強化に関しては、2002年12月に開催された海上安全委員会 (MSC) において、船首部区画およびすべての貨物倉への浸水警報装置の設置を強制化する規則改正が採択されたほか、新造船 (長さ150m以上) に対する二重船側構造の強制が決まる一方、現存船に対しては隔倉積みの禁止・高比重貨物の積載制限などの安全強化策が検討されることとなった。

これらのバルクキャリアの安全問題などを審議する設計設備小委員会 (DE) が2003年3月10日から3月19日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。主な審議内容は次のとおりである。

1. バルクキャリアの安全強化

(1) 高比重貨物の隔倉積みの禁止 (審議終了予定: 2004年)

英国は、バルクキャリアが隔倉積みにより高比重貨物を満載することを船齢10年で一律に禁止するよう提案したが、わが国は、船齢

での一律禁止ではなく、船体構造の状態評価によるべきとし、多くの支持を得た。状態評価の基準には、SOLAS条約第II章第5規則 (1999年7月以降に建造のシングルハルバルクキャリアに適用される一区画浸水時の強度要件) 等を採用することとされた。これにより1999年7月以前の建造船のほとんどは船齢10年以降に隔倉積みが禁止されることとなる。

また、「隔倉積み」とは空の貨物倉が1つでもある状態とされたほか、「満載」とは英国提案では満載載貨重量の75%以上の積付状態とされていたが、その根拠が明確ではないこと、多港積/多港揚の場合には積み揚げの過程で空倉が生じることから、90%以上の積付状態とされた。

なお、わが国から、当規制はシングルハル船のみが対象であることを強く主張したが、現存ダブルハル船も規制の対象とすべきとの意見も多く、今後2004年末までの審議においてわが国主張への理解を深める必要がある。

(2) 高比重貨物の積載制限

英国は、現存船について、一区画浸水時に一定の強度が確保できない場合には積載量や積載貨物の比重を制限するよう提案した。これに対して隔倉積みの禁止、ハッチカバーのセキュアリング強化、現存船の船側構造の強化等により浸水防止対策が強化され、さらに万が一浸水が生じた場合にも、浸水警報装置の設置、排水設備の設置等数多くの安全対策により安全性が確保されているので、これ以上の規制は必要ないとのわが国の主張が多く、この国より支持され、英国提案は受け入れられなかった。また、代替案の必要性が指摘されたが、会期内では新たな提案もされなかったことから、特段の規制は必要ないとされた。

この結果に対し、英国は不満である旨を示し、5月末に開催予定の第77回 MSC でこの問題を再度提起することを表明した。

(3) バルクキャリアの定義

多くの海難事故が発生しているバルクキャリアに対する抜本的な安全対策として、今後の新造船に対し二重船側構造を強制化することとされている。これに伴い、これまで数次にわたり改正されてきた規則の適用対象船を主として船体構造の面から定めていたバルクキャリアの定義の見直しが英国より提案された。

審議の結果、バルクキャリアとは、乾貨物をばら積み運送する船舶で鉱石専用船および兼用船を含むものとされたが、二重船側構造の対象船や一区画浸水要件等の様々な規則をどの範囲の船舶に適用するのかについてはさらなる検討が必要である。一般的なバルクキャリアとは異なるチップ船や鉱石専用船、また、ばら積み貨物を輸送することができるオープンハッチタイプや在来型の一般貨物船な

ど、従来、いわゆるバルクキャリアに含まれなかった船種にも新たな構造規制が及ぶことのないよう対応する必要がある。これらの船舶に対しても安全規則の強化を求める各国政府の声は強く、船主の意見の反映にも多くの困難が予想される。

(4) イマージョンスーツの搭載

バルクキャリア沈没時の乗組員の生存率を高めるためとして、全乗組員分のイマージョンスーツの搭載を強制化することが合意されており、今次会合において条約改正案が作成された。(下記2.参照)

(5) 自由降下型救命艇の搭載

新造船に対して自由降下型救命艇の搭載を義務付けることが決定されているが、その搭載要件や、本船が沈没した際に救命艇が自動的に浮き上がる“float free”機能について、次回小委員会においてさらに検討することとされた。

(6) その他

以下のガイドライン案等が起案され、5月に開催される第77回 MSC における採択のため提出される。

- ① 貨物倉へ設置する浸水警報装置の性能要件案
- ② 一区画浸水に耐えられない船舶における早期退船の必要性に関するガイドライン案
- ③ 倉内肋骨の切替基準等の国際船級協会(IACS)統一規則について、IACS加盟船級船以外の船舶への適用を求める決議案
- ④ 修理に関するガイドライン案
- ⑤ 船主による検査と保守のためのガイドライン案

2. イマージョンスーツの搭載要件の見直し

カナダより提案された、寒冷水域を航行する

貨物船に対し全乗組員分のイマージョンスーツ（浸水防護服）の搭載を強制化する条約改正が検討されてきた。カナダは、1998年に領海内で沈没したばら積み船 Flare 号事故において、救命艇内で発見された6名が、救命胴衣を着用していたものの体温低下により2名死亡、生存していた4名も重傷を負った事件から、冷水域における救命艇漂流時の生存率を高めるようイマージョンスーツの乗組員全員分の搭載を求めている。わが国は、全閉囲型救命艇において進水作業に従事する者以外は海中転落の危険性が少ないことなどから、全乗組員分の搭載は合理的でない旨主張したが、カナダ提案は多くの国から支持された。

この結果、バルクキャリアを含めたすべての貨物船に対し、乗組員全員分のイマージョンスーツの搭載を求める条約改正案が作成された。ただし、バルクキャリア以外の貨物船で「温暖海域」のみを航行する船舶については搭載が免除される。また、「温暖海域」については主管庁の判断に委ねられているが、わが国の船舶検査心得では、温暖海域とは1年を通じて水温が15℃以上の海域と定義されている。

本改正案は5月に開催される第77回 MSCにおいて条約改正案として承認される見込みである。

3. 船上におけるNOx計測に関するガイドライン

船舶からのNOxやSOx等の排出を規制する海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書VI（未発効）では、国際大気汚染防止（IAPP）証書の更新にあたって、船舶のNOx排出規制への適合を検証する方法の1つとして、NOxモニタリング法（エンジンの全運転範囲にわたる抜き取り検査または連続的な監視により直接NOxを計測する方法）が規定されており、具体的な方法（ガイドライン）の策定が検討されてきた。

わが国は、実船における計測実験から、ジルコニア式NOx計の有用性を示すとともに、NOxモニタリング法が船舶の運航中に計測するということを念頭に、技術的に容易に実行できるものとなるよう研究してきた。今次会合では、わが国提案も反映したガイドライン案が作成され、7月に開催の海洋環境保護委員会（MEPC）へ採択のため提出される。

4. ビルジセパレーター等の性能要件の見直し

機関室内で発生するビルジから油分を分離する機器（ビルジセパレーター）の性能を高め、乳化したビルジの油分と水分の分離を可能とし、油分の不法な排出を防止する目的で性能基準の見直しが検討されてきた。今次会合でそのガイドラインの改正案がまとめられ、7月に開催されるMEPCへ採択のため提出されることとなった。

ガイドラインの性能基準は分離能力の向上のほか、主に以下の改正がなされた。

(1) ビルジセパレーターの封印の解除

従来、不法な油分の排水を防止する目的から、乗組員が手を加えられないよう封印されていたゼロ点調整や基本的な整備作業を必要とする部分について、封印が解除された。

(2) ビルジセパレーター内の警報装置

- 運転状態、日付、時刻、アラーム状況を記録する記録計の取り付け、および記録を18ヶ月間保存する。

- 15ppm以上の油が排出された場合の警報が出るまでの反応時間は現行20秒以内から5秒以内とする

なお、わが国は、ビルジセパレーターへの負荷を軽減するため前処理を含めた総合的なビルジ処理システムについて提案しているが、本年7月に開催されるMEPCにおいて正式に今後の検討議題に加えられる見込みである。

内外情報

1 テロ防止対策の国際的な動き — SOLAS 条約改正に伴う保安職員の選任について —

国際海事機関(IMO)は海事分野における国際的なテロ防止対策として、2002年12月に SOLAS 条約の改正を採択し、2004年7月1日に発効の運びとなった。

条約の改正によって新たに制定された「船舶及び港湾施設の国際保安コード (ISPS CODE)」は、一定の知識と訓練を習得した「保安職員」の選任を会社、船舶、港湾施設に義務付けている。

今般、2003年2月24-28日に開催された IMO の第34回訓練当直基準小委員会 (STW34) において保安職員の能力要件が表1のとおり取りまとめられた。

今後、保安職員の能力を習得する為のモデル訓練コース案を、米国が5月30日までに作成し、IMO での議論を経て2003年9月8日までにその詳細が決定される予定となっている。

【表1】 「保安職員」

	会社	船舶	港湾
能力要件1：船舶保安計画（港湾保安職員の場合は港湾施設保安計画）の維持及び実施監督			
1. 人員、船舶または港湾施設に対して用いられる武器、危険な物品及び装置の船上への持ち込みを防ぐ措置に関する知識	○	○	○
2. 武器、危険な物品及び装置の認知及び探知に関する知識	○	○	○
3. 船舶及び船上の制限区域（港湾保安職員の場合は港湾施設と港湾施設の制限区域）への不正な進入を防止する措置に関する知識	○	○	○
4. 船舶と港湾の接点における重要な活動を維持する為の規定を含む、保安上の脅威または保安侵害に対応する手順に関する知識	○	○	○
5. 保安上の緊急事態及び緊急対応に関する知識	○	○	○
6. 港湾施設及び船舶の運用中における保安措置に関する知識	○	○	○
7. 船舶保安職員、船長、船上の要員、会社保安職員及び港湾施設保安職員の保安上の責任に関する知識	○	○	
8. 港湾施設保安職員、港湾施設の要員、会社保安職員、船長及び船舶保安職員の保安上の責任に関する知識			○
9. 船舶及び港湾施設の保安の国際要件に関する知識	○	○	
10. 船舶及び港湾施設の保安の国際要件と港湾施設に影響する国内法規に関する知識			○
11. 保安侵害発生時に連絡する関連当局に関する知識	○	○	○
12. [ISPS コード要件適合の検証及び証書の要件に関する知識]	○	○	○
13. [改正74SOLAS 第XI-2/9規則に規定する監督及び遵守する為の措置の要件に関する知識]	○	○	○
14. 港湾施設保安評価の作成、承認申請及び審査の手順に関する知識			○
15. 船舶保安計画（港湾保安職員の場合は港湾施設保安計画）の作成、承認申請、実施及び管理維持する手順に関する知識	○		○
16. 船舶の構造上の保安面に関する知識	○		
17. 港湾施設及び船舶の構造上の保安面に関する知識			○
18. 安全要件と保安要件との一貫性に関する知識	○		○
19. 保安効果を長期間維持させる為、船舶の要員の能力、利便性、快適さや個人のプライバシーを考慮する必要性に関する知識	○		○
20. 船舶保安計画（港湾保安職員の場合は港湾施設保安計画）を構成する要素及び関連する措置及び手順に関する知識	○	○	○
21. 保安設備及びシステム及びそれらの作動上の限界に関する知識	○		
22. 保安設備又はシステムの点検、試験、校正及び海上での保守を確実にする為の知識	○		
23. 各保安レベルの意味と各保安レベルに応じた要件に関する知識	○	○	○

	会社	船舶	港湾
24. 船舶保安計画（港湾保安職員の場合は港湾施設保安計画）に定める内部監査、検査、監督及び監視の手順に関する知識	○	○	○
25. 身体検査及び不快感を与えず検査を実施する為の技術に関する知識	○	○	○
26. 捜索の実施と調整に関する知識	○	○	○
27. 群集の管理と統制に関する知識			○
28. 訓練、操練、演習、保安事故、保安侵害の報告及び保安レベル変更の記録の管理維持に関する知識	○	○	○
29. 保安宣言の開始、見直し及び完了の手順に関する知識	○	○	○
能力要件2：保安リスク、脅威及び脆弱性の評価			
1. 保安リスク、脅威及び脆弱性の評価の方法論に関する知識	○	○	○
2. 保安措置を出し抜く手法に関する知識	○	○	○
3. 保安を脅かしやすい人の性格及び行動パターンに関する知識	○	○	○
4. 保安に関する機密情報と通信の取り扱いに関する知識	○	○	○
能力要件3：適切な保安措置の実施と維持を確保する為の保安職員による船舶（港湾保安職員の場合は港湾施設）検査の実施			
1. 通行証システムを含む、船舶への進入を管理する措置に関する知識	○	○	○
2. 貨物取り扱い及び船用品供給に関する保安面と、その保安に関係する他の要員及び港湾施設保安職員との連携に関する知識	○	○	○
能力要件4：保安設備及びシステムの適切な操作、試験及び校正の確保			
1. 保安設備及びシステム及びそれらの作動上の限界に関する知識		○	○
2. 保安設備又はシステムの点検、試験、校正及び海上での保守を確実にする為の知識		○	
3. 保安設備又はシステムの点検、試験、校正及び保守を確実にする為の知識			○
能力要件5：保安意識と警戒心の促進			
1. 船舶保安計画（港湾保安職員の場合は港湾施設保安計画）に則った訓練、演習及び操練	○	○	○
2. 職務遂行の為、船上（港湾保安職員の場合は港湾施設）の要員に各自の保安上の責任を理解させることの確保		○	○
3. 職務遂行の為、船上及び陸上の要員に各自の保安上の責任を理解させることの確保	○		
4. 船上及び陸上の要員（港湾保安職員の場合は港湾施設の要員）を訓練する指導技術に関する知識	○		○

2 羽田空港再拡張問題について

—「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」が報告書取りまとめ—

1. 平成14年度におけるこれまでの検討状況等

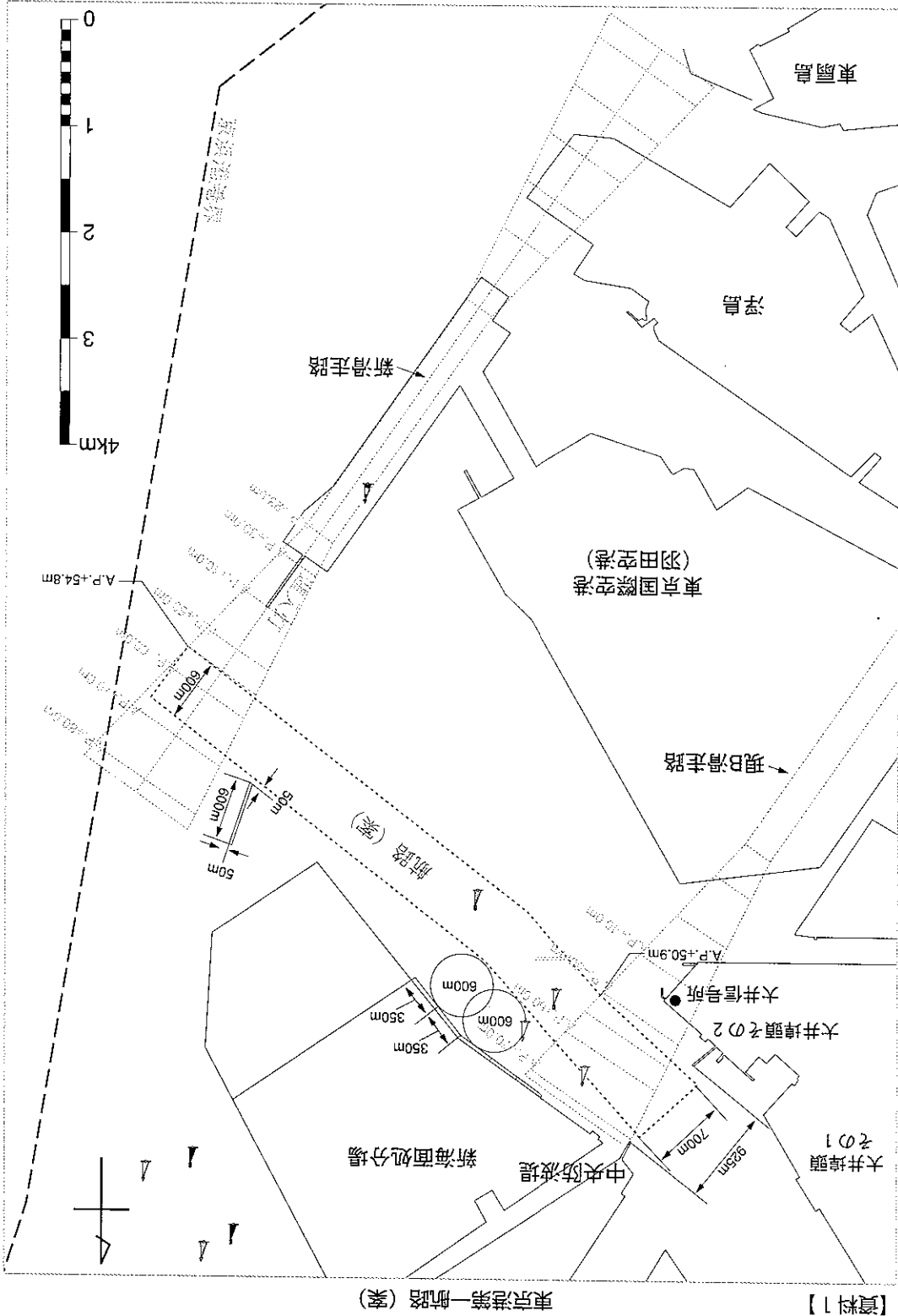
国土交通省は、平成13年末の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」等を受け、平成14年4月、新たな検討会「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会（座長：岩井聡 東京商船大学名誉教授）」（以下、「新岩井検討会」）を設置し、4月26日に第1回会議を開催した。

当協会は第1回会議以降、船舶の航行安全確保の観点から、また港湾の効率性を含む経済性の観点等から、航路幅および屈曲角等について、国土交通省関係局等に対し鋭意意見反映に努め、その結果、8月2日に開催された第2回「新岩井検討会」において、当協会が概ね許容できる範囲の提案、即ち、大型船の対面通航が可能な

600mの幅員を有し、屈曲角を約10度とする「新たな第一航路（案）」（資料1参照）が、国土交通省から提示された。【本誌2002年1月号P.4、同2月号P.6、同5月号P.13および同8月号P.12参照】

第2回会議以降、「新岩井検討会」は作業部会（以下WG）を設置し、海上交通流シミュレーションや、ビジュアル操船シミュレータ実験等を行い、「新たな第一航路（案）」の安全性についての検討を行った。

その後、工法選定等の問題等から第3回会議の開催が延期され、年明け以降も開催の目処が立たなかったため、国土交通省航空局は、平成15年2月、WGおよびその他騒音調査等の結果を



踏まえた報告書（案）のたたき台を作成し、当協会をはじめ関係者に説明の上、3月17日に第3回「岩井検討会」を開催し、上記国土交通省案を盛り込んだ今年度の報告書（案）の承認を得た。

2. 今後の予定

2009年(平成21年)12月までに羽田空港に国際定期便を入れることが平成14年6月25日に閣議決定されているため、4本目の新B滑走路はそれまでに供用されなければならない。

一方、本年度の検討により「新たな第一航路」が決定されたものの、航空局は工法の選定に手間取ったほか、新たに工事費の負担問題が生じ

たことなどから、工事期間中および完成後の航行安全対策などの検討に進むことができなかったため、「新岩井検討会」報告書ではこれらの課題が列挙されるに留まった【資料2参照】。

羽田再拡張の工事には4～5年、環境アセスメントには1年～1年半かかるといわれているため、当初は平成14年中に工法を決定し、平成15年度には事業化に着手するとしていたが、計画は大幅に遅れている。国土交通省は、平成15年4月以降に残された課題について検討している。当協会は今後も船舶の航行安全確保の観点から、積極的にこれら審議に参画することとしている。

【資料2】平成13年度検討課題、平成14年度調査内容および平成15年度以降の検討課題

	平成13年度調査において整理した今後の検討課題（平成13年度報告書参照）	平成14年度調査内容	平成15年度以降の検討課題
港湾法航路及び港則法航路に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 航路計画と航法の検討 航路標識の配置（東京灯標などの移設含む） 航路管制の方法の検討 コンテナ船の大型化の対応（進入表面を超えるマスト高の船舶入出航時の対応） 可航域の拡大の検討（経済性について（航路管制区域延伸、対面通航可能性）） 	第一航路（案）の形状の検討 <ul style="list-style-type: none"> 航路幅（北口700m、南口600mとし、全長300mの船舶が対面通航可能な航路とした。） 航路屈曲角度（約10°） 範囲（新滑走路進入表面下～中央防波堤付近までとした） 	<ul style="list-style-type: none"> 東京西航路（港則法航路）の形状・適用範囲 航路標識の配置 進入表面を超えるマスト高の船舶入出航時の対応 航路南口付近海域の安全対策（アクアライン以北を含む） 航路北口付近海域の安全対策 航路中央部付近海域の安全対策 中小型船舶の航行経路・航路側傍水域の活用 船舶間のコミュニケーション手段・情報提供方法
航空機騒音等に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音の影響に関する検討 電波障害（レーダ偽像影響の検討）の影響に関する検討 航空灯火による影響の検討 新滑走路島による死角影響の検討 これらが航路標識等に与える影響 	航空機騒音、航空灯火、電波障害及び死角による影響の評価及び基本的な対応の検討 <ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音による影響調査（現地調査実施） 航空灯火による影響調査 船舶の無線機器に与える影響調査 新滑走路島による死角影響調査 	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音対策 航空灯火対策 新滑走路島による電波障害対策 新滑走路島による死角対策
その他	<ul style="list-style-type: none"> 錨地の検討（代替地検討） 多摩川河口水域における航行安全対策 多摩川流況の変化（新滑走路島周辺の流況変化） 進入灯及び連絡誘導路下の通航方法 新海面処分場の静穏度 		<ul style="list-style-type: none"> 錨地の代替地 多摩川河口水域の航行安全対策 新滑走路島周辺の流況変化による安全対策 進入灯及び連絡誘導路下の通航方法等に係る航行安全対策 新海面処分場の静穏度に係る安全対策
工事中の検討	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の安全対策（航行制限時の影響含む） 		<ul style="list-style-type: none"> 東京西航路周辺水域の航行安全対策 多摩川河口水域の航行安全対策 東京湾全域の航行安全対策 その他必要な工事中の航行安全対策

3 インドにおける船舶解撤の実情について

—インド船舶解撤事情調査報告—

当協会およびシップ・リサイクル連絡協議会等わが国の船舶解撤関係者は、国際海事機関 (IMO) 等船舶解撤に係る内外での検討に向けて世界最大の解撤国であるインドの実情を把握するため、2003年2月15日～21日の間、グジャラート州のアラン解撤ヤードおよびわが国の ODA により同州に建設中のピババブ解撤ヤードを調査した。

アランの解撤ヤードは、ピーチング解撤方式 (潮の干満差を利用して船を乗上げ解撤を行う方式) を採用しており、ピーク時の1998—99年には361隻、307万 LDT もの解撤を実施したインド最大の解撤地域である。約7kmに及ぶ海岸線が170もの区画に細分化され、解撤ヤードと造作物、機器類の解体業者、再生品販売業者等膨大な数の関係者の集積で形成されており、解撤業だけでも4万人以上の雇用を創出している。砂浜での解撤というデメリットもあり、国連環境計画 (UNEP) のガイドラインを厳密に実施するのはかなり困難との印象を受けたが、アラン地方の解撤能力や周辺地域経済への寄与度を考慮すると、ヤードの解撤業からの撤退を招くことのないよう現実的かつ合理的な改善策を模索し段階的に実施していく必要がある。

ピババブ解撤ヤードは、湿式ドックや油水処理施設など中国と比較しても近代的な施設を有し、環境に配慮した方法で年間最大12隻のVLCCを解撤することが可能である。現在約95%の工事が終了しており、残りの工事を完成するための費用の拠出方法や稼動してもピーチング方式より数段高い解撤コストが発生するなどの問題が存在するが、同ヤードが今後の世界の解撤に貢献する可能性は高く、一日も早く稼動するようわが国の関係者も早急に検討を行う必要がある。

本調査についての詳細は、以下の通りである。

1. 目的

中国は年平均2,900万 DWT とも予測される今後の世界の解撤予定船の約30%を処理する能力を有するが、残りの約70%はその他の主要解撤地域であるインド亜大陸に依存する状況となっている。船舶解撤に係る環境労働問題の改善に向けて、昨年12月に国連環境計画 (UNEP) にて環境に配慮した解撤ヤードのガイドラインが採択されたほか、国際海事機関 (IMO)、国際労働機関 (ILO) で海上および陸上の関係者へのガイドラインが検討されているが、今後の解撤予定船の円滑なリサイクルを促進するためには主要解撤国の実情を考慮した現実的な改善策が必要となっている。そこで、当協会およびシップ・リサイクル連絡協議会等のわが国の船舶解撤関係者の有志により、今後の船舶解撤に係る IMO をはじめとする内外での検討に向けた一考に資するため、世界最大の解撤地域であるインド亜大陸の現状を現場見学および関係者へのヒアリングにより調査した。

2. 期間

2003年2月15日(土)～2003年2月21日(金)

3. 調査参加者

浅野 敦男 (団長)

川崎汽船 経営企画グループ
経営企画グループ長補佐

高橋 秀幸

新日本石油タンカー 企画渉外部長

米澤 拳志

日本郵船 安全環境グループ

中山 省児

IHI マリンユナイテッド技監

水浪 靖

川鉄商事 機械本部船舶部船舶グループ

仲條 靖男

海外造船協力センター技術協力部
副マネージャー (2/15～2/18参加)

植村 保雄

日本船主協会 常務理事・企画調整部長

本澤 健司

日本船主協会 企画調整部

DWT、2001年は232隻680万 DWT。2002年は現在までの統計で285隻、991万 DWT となっている。(Lloyd's Inactive Vessels より)

- 購入ベースでは、2000年は840万 DWT、2001年は790万 DWT、2002年は1,080万 DWT 解撤船価格は2000年末でタンカー177ドル/LDT、バルカー172ドル/LDT、2001年末でタンカー132ドル/LDT、バルカー137ドル/LDT、2002年末でタンカー173ドル/LDT、バルカー182ドル/LDT となっている。解撤船の輸入税は15%で製品の売上等に掛かる諸税を加えると26%以上の税金がかかる。

4. 訪問先

2月16日(日)

ピパバブ船舶解撤ヤード (ピパバブ)

2月17日(月)

アラン解撤ヤード (アラン)、Modern Steel Re-rolling Mill (伸鉄工場、アラン)、Alang Marine Limited (船舶修繕ヤード、バブナガール)

2月18日(火)

Pipavav Ship Dismantling and Engineering Ltd. (PSEL). およびインド鋼材スクラップ&船舶解撤協会 (ムンバイ)

※当初予定していたバングラデシュ調査については、同国で反政府ゼネストが開始されたため急遽取止めた。

(2) アラン (Alan) 地方船舶解撤ヤード

① アラン船舶解撤ヤード概要

- アラン地方の解撤ヤードはバブナガール (Bhavnagar) の南約60kmに位置する。ピーチング方式を採用している同地方では、海岸線約7kmにわたって170区画の解撤ヤードがあり、現在約50区画で解撤を実施している。各区画とも州政府からのリースで、リース料は10年間で約600万ルピー (約1,560万円)。バブナガール離着陸時に上空から地区全体を見ることができたが、解撤中の船舶は20数隻、VLCCはなく、最大でアフラマックス・タンカークラス (約10万 DWT) と見受けられた。
- インドの解撤量の約85%がアランで実施されており、1998—99年には361隻、307万 LDT が解撤されている。
- 見学したヤードは幅約50m×奥行約80m程度の区画を2区画所有しており、直径約50cmの円形の目印により隣との境界を区別していた。船の大きさによっては1区画で2隻の同時解撤が可能で、その場合は両船の横幅合計がプロット幅よりも5m以上小さい場合に限り許可される。
- 見学したヤードでは、ここ2ヶ月間は解撤

5. 調査概要 (※数値等は聞き取りによるもの。)

(1) インドの船舶解撤業全般

- インドでは、1980年代中頃より船舶解撤事業を開始し、現在の主要解撤地域として、Gujarat 州の Alan、Sachana、Maharashtra 州の Mumbai、Karnataka 州の Tadri、Kerala 州の Baypore、Kerala 州の Cochin、Kerala 州の Azhical、Tamil Nadu 州の Valinokan、Andra 州の Vizag、West Bengal 州の Calcutta がある。
- 近年の解撤実績は、2000年は330隻、985万

を実施していないが、左隣のヤードでは、約30,000トンクラスのパルカー、右隣ではそれ以上の大きさのパルカーを解体していた。

- 解撤手順としては、干満差を利用して自航で浜に乗り上げ大ばらしを実施、解撤の進行に応じてウインチで岸に引き上げ小ばらしを行う。
- 解撤船舶の買い取りにあたっては、地元で解撤船バイヤーが10社程度あり、そのバイヤーは主にロンドンの仲介業者や他のキャッシュバイヤーを利用しているようである。通常、決済の方法としてはL/C（信用状）を発行し引き渡し後に現金化する。
- 労働者の数については、インド解撤協会の資料によると、1995年当時で解撤作業員25,000人、間接的に解撤に係わる労働者が25,000人とのことである。今回の聞き取り調査では、全体で20,000人。また、2003年1月31日付のTrade Winds（海運専門紙）では、アラン全体で直接あるいは間接的に100万人以上の男女を雇用している。4万人以上の従業員がアランで働いており、残りのものは伸鉄工場などの川下の部分で雇用されている。
- GMB (Gujarat Maritime Board) の指導によりアラン解撤ヤードの写真撮影は禁止されている。

② 環境・労働安全衛生について

- 環境・労働安全衛生については、Gujarat Maritime Board (GMB) が管理、船舶解撤業の安全ガイドラインである「アラン・レギュレーション」を制定・実施・管理しているとのことである。特に、ガスフリーについては、ビーチング後に環境省から来るChief Controller of Explosiveが検査し許可を受けた船のみ hot work が実施できるとのこと。PSEL のサイト責任者である S. K. Das

氏によると同レギュレーションは実施されているとのこと。その他、医療所やGMBの事務所が海岸線に設置、また労働安全指導に関する看板も見受けられた。

- 有害物質は分別の上GMBにより回収されるとのことであるが、ビーチには木材、防熱材（ポリウレタン）などを焼却した跡もあり、断熱材の破片が散乱しているところもあった。
- 右隣のヤードでは、臨時に雇われたと思われる女性や10代前半位の子供が解撤船から1.5m×2.5m程度の居住区内装用パネルを2、3人で頭上に掲げ運んでいたが、素手、素足でヘルメットは着用していなかった。一方、左隣のヤードを見ると、ヤードの正式な労働者と思われる男性は長靴、ヘルメット、手袋等を着用していた。
- また、右隣のヤードでは解撤船の切断作業を実施しており、船の一部を幅5m×高さ15m程度のブロックに切断後ウインチにて引っ張りブロックごと砂浜に倒していた。その際にサイレン等の使用はなく、マイクで周囲の人間に知らせるのみであった。砂浜に倒した船体のブロックは運搬できるようさらに切断していくとのこと。切断した鉄材をガイドロープ無しでクレーンで運ぶ光景もみられた。
- 労働者への給料は、1日100ルピー（約260円）程度。インドでは労働者の最低賃金が84ルピー（約218円）と定められているとのこと。ちなみにグジャラート州では、500mlのコラの値段が2.5ルピー（6.5円）であった。

③ 再生材市場について

- アラン全体で2002年4月から12月までで200万LDTの解撤を実施したとのこと。伸鉄用の鋼材販売価格はトン当たり1万ルピー（約26,000円）、一方 new steel を作る場合はト

ン当たり22,000ルピー（約57,200円）必要とのこと。中古品の販売も含めアラン全体で約250～350億ルピー（約650～910億円）の年間売上がある。造作物や機器類は専門の業者が入札、落札業者により解撤船舶から取外し作業が実施されるとのこと。

- 伸鉄工場（Modern Steel Re-rolling Mill）では、解撤場から運んだ鉄材を切断機にて短冊状に切断後、石炭加熱炉に入れる。塗料の剥離等は行われず柔らかくなった鉄材を心太のように伸ばし、最終的に直径8～32mm程度の丸棒を作っていた。丸棒はトン当たり15,000ルピー（約39,000円）で売却される。また、鉄材の切断で生じるスラグは日本にも輸出しているとのこと。
- 労働時間は、10時間（5時間作業をした後1時間の休憩があるとのこと）。労働者賃金は、1日約100ルピー（約260円）、職能によってそれ以上の賃金が支払われるとのこと。現在では、2001年1月のグジャラート大地震による無規格材の使用制限等鋼材市場への影響はほとんどなく伸鉄材は建築用に使用されているとのことである。
- 船舶機器類等の再使用品の市場は年間20億ルピー（約52億円）。アランの海岸線近くには、製品別に細かく分化した多くの再生品業者が露天や簡単な屋根付の店を構えており、解撤船からの再使用品の販売市場を形成している。船用機器類はロシアや東欧にも輸出されるとのこと。見学したバプナガールの船舶修繕ヤード（Alang Marine Limited）でもアランで舶用品を買い付け修繕に使用するとのことであった。
- PSELのRaju Das氏によるとバプナガールの経済はアランの解撤業界に依存しているとのことである。

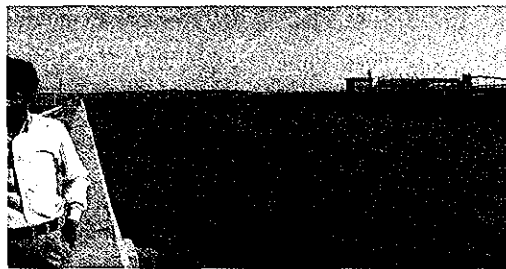
(3) ピババブ船舶解撤ヤードおよび PSEL

① ヤード概要

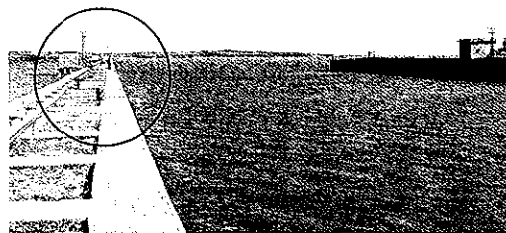
- 同ヤードは、バプナガールの南南西約140kmに位置するピババブ港の一画に建設中で広



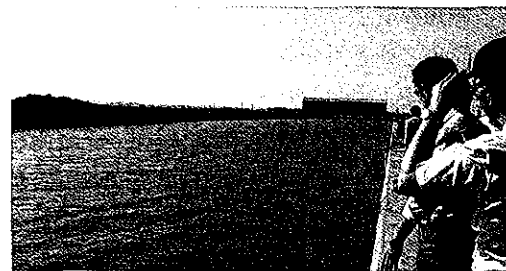
▲Pipavav 解撤ヤード Pipavav 港から解撤ヤードを見る。
○印がドックの入り口



▲Pipavav 解撤ヤード No.1 ドック南側一福65m×長680m。入り口から330mまでを South Dock、残りの350mを North Dock という。ドックは南から北にかけて傾斜になっており、南端と北端で水深差が10.5mある。干満差は5m程度



▲Pipavav 解撤ヤード No.1 ドック南側一解撤時にはドックの入り口にオイルフェンスを張る。South Dock で船体上部70%を解撤する。○印がウインチポイント



▲Pipavav 解撤ヤード No.1 ドック北側一干潮時に陸地となる North Dock で船底を含む30%を解撤する

さは約75ヘクタール。ある。同ヤードは、1992年のIMO MARPOL条約改正（タンカーの二重構造化規制）を受け、予想される大量の解撤船を環境に配慮した方法で解撤することを目的として計画され1997年より建設開始、当初は1999年に完工予定であったが、現在約95%の建設工事が終了している段階である。

- 運営母体である Pipavav Ship Dismantling and Engineering Ltd. (PSEL) は、Gujarat Maritime Board (GMB) と Sea King Infrastructure Ltd. (SKIL) の合弁会社で、わが国の海外経済協力基金(Overseas Economic Cooperation Fund, OECF。現在の日本国際協力銀行 Japan Bank for International Cooperation, JBIC)により約70億円の融資(利率2.3%)が実施されているほか、海外造船協力センター(Overseas Shipbuilding Cooperation Centre, OSCC)が設計および建設のコンサルタントをしている。

② 設備概要

- 幅65m×長さ680m (No.1ドック) および幅60m×680m (No.2ドック)の湿式ドックを有し、4隻のVLCCの同時解体が可能で、解撤能力は年間最大40万LDT。ドック底部は南側の入口から奥に向かって傾斜しており、北側半分では干潮時はほぼドライになる。南側半分で船体上部を解体し、その後北側の浅い部分に引き込んで船底部を解体、陸揚げする。
- 管理/作業員施設、酸素製造施設、電力管理施設、ガントリークレーン(30トン)2台、クローラクレーン(150トン)4台、スカイマスター(30m)、油処理施設等がある。工事の進行については、No2ドックの南側の浚渫および油水分離施設以外の環境設備(PCB焼却施設、アスベスト埋立場

所、塗料剥離作業場等)の建設を残すのみとなっているが、これを実施するには6,000万円の追加費用が必要とのこと。

- ガスフリーについては、ドックに入る前に実施、GMBにより証明を受けるとのこと。

③ 運営上の問題点

- PSEL側によると、1990年代中頃に本ヤードの建設を計画した時と比較して①ルビーの下落、②解撤船価格の上昇、③スクラップ市場の低迷などにより、現在同ヤードを稼動することは困難な状況になっているとのこと。今後の運営に向けて、日本の企業にも、①同ヤードへの資本参加・共同運営、②長期ベースでの解撤船の供給、③同ヤードの買い取り等を検討して欲しいとのこと(これについては本調査団が商業目的で訪問しているわけではないことを告げコメントを控えた)。

(4) インド鋼材スクラップ&船舶解撤協会

同協会は1955年に設立、アランとムンバイの解撤ヤードの約90%が加入している。アランにも独自の船舶解撤協会がありGMBとともに労働安全問題に取り組んでいるのに対し、この協会では2週おきの鋼材スクラップに関する情報紙等を発行する他、IMO、UNEP、ILO等国際会議の対応等を行っており、インド政府に対する解撤業界の意見反映にも努めているとのこと。国際会議等への意見として、①IMO等のガイドラインは国際的に一律なものとなるべき。②船主は国際海運集会所(ICS)のCode of Practiceを遵守すべき。③解撤売船の際、ブローカー、キャッシュバイヤーが絡むことにより責任の所在が不明確になっている問題を解決すべき、等を主張していた。

6. まとめ

インドの最近の年間解撤実績を見ると約1,000

万 DWT であり、今後、見込まれる解撤需要(2015年までの年平均2,900万 DWT 程度)を考慮しても、同国は将来的に世界の中で重要な位置を占めると考えられる。

インドでも環境・労働安全問題への関心は高まっているようで、アラン地方では GMB の指導によるガスフリーの強制化、作業員への安全指導など一定の改善が見られているようであるが、オイルフェンス等による油流出対策は取られていない。また有害物質の分別、回収、処理のしくみ、労働者の健康・安全対策については今回調査できなかったが、再生品業者の陳列物を垣間見た限りではアスベストを含んだ内装材等はそのまま売られているのではないかとの印象を受けた。ビーチング方式で約 7 km に及ぶ海岸線が数多くのプロットに細分化され、解撤ヤードと造作物、機器類の解体業者、再生品販売業者等膨大な数の関係者の集積で形成されていることか

ら、UNEP のガイドラインを浸透させ、効果的に実施するのは困難な点が多いと思われる。しかしながら、アラン地方は世界の解撤能力や周辺地域経済に大きく貢献していることを考慮すると、今後の改善にはヤードの解撤業からの撤退を招くことのないよう現実的かつ合理的な方策を模索し徐々に実施していくことが必要となる。

ピパバ解撤ヤードについては、残りの工事を完成するために6,000万円の費用が必要でありその拠出方法の問題が存在するが、中国と比較しても近代的な施設を有するヤードであり VLCC を年間最大12隻も解撤可能であることから、一刻も早く稼働できるようわが国の関係者も検討する必要がある。しかしながら、稼働したとしてもアラン地区やバングラデシュ等と同じ条件で競合してはビジネスとして成立しないのは明らかであり、解撤船を積極的に誘導するような何らかの方策が必要であろう。

ICS(国際海運会議所)／ISF(国際海運連盟) 2003年総会を淡路島で開催

日米欧をはじめ世界30ヶ国以上の船主協会が加盟する国際船主団体である ICS と ISF それぞれの2003年総会が、2003年5月11日～13日に兵庫県淡路島で開催されます。(関係記事「せんきょう」2001年9月号ご参照)

両組織は、ともにロンドンに本部を置き、ICS は主に船舶の航行安全や海洋環境問題、ISF は船員の労働条件などについてメンバーの意見をとりまとめ、政府レベルの議論に反映させています。

当協会は ICS には前身時代の1921年(大正10年)の設立時から、ISF には1957年(昭和32年)から加盟しており、本年の総会のホスト役を務めることとなりました。

会議では、米国テロ後の保安対策や、船舶の各種安全対策、海洋汚染の防止策などについて意見交換が行われる予定です。

〈日程〉

- 5月11日(日) ICS 理事会
- 5月12日(月) ICS 総会
- 5月13日(火) ISF 理事会および総会

〈開催地〉

兵庫県立淡路夢舞台国際会議場
(兵庫県津名郡東浦町)



各種調査・報告書欄

当協会会員会社の平成13年度設備資金借入状況

企画調整部

当協会では、毎年会員会社の設備資金（船舶関係）借入状況を調査しているが、平成13年度の借入状況については会員104社（平成14年11月現在）を調査対象とし、外航船舶を有するとの回答があった会社55社について集計を行った。

合計（表1）をみると、平成13年度末借入残高は、前年度に比べ7.3%減の3,775億円となっている。このうち政府系金融機関は2,224億円（対前年比7.7%減）であり、市中金融機関等は1,551億円（同6.7%減）となっている。借入先の構成は、日本政策投資銀行（以下、政投銀）からの借入が全体の56.0%を占め、次いで都市銀行お

よび旧長期信用銀行3行からの借入がそれぞれ全体の16.7%、10.5%となっている。

次に、政投銀融資船（表2）を見ると、平成13年度末借入残高は、前年度末に比べ12.5%減の1,894億円であり、借入金全体に占める割合は50.2%と、ほぼ全体の1/2となっている。

また、上記以外の新造船融資（表3）を見ると、平成13年度末借入残高は前年度に比べ3.3%減の1,823億円となっており、改装・買船等、その他融資（表4）の平成13年度末借入残高は、前年度に比べ174.1%増の57億円となっている。

【表1】 合計

（単位：千円）

借入先	平成12年度末	平成13年度	平成13年度	平成13年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率	平成12年度末	平成13年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	231,163,648	8,242,190	27,943,965	211,461,873	△19,701,775	△ 8.5%	56.8	56.0
	中小企業金融公庫	118,880	0	22,920	95,960	△ 22,920	△ 19.3%	0.0	0.0
	商工中金	1,354,117	360,980	335,843	1,399,254	45,137	3.3%	0.3	0.4
	その他	8,213,741	1,849,239	621,946	9,441,034	1,227,293	14.9%	2.0	2.5
計	240,850,386	10,472,409	28,924,674	222,398,121	△18,452,265	△ 7.7%	59.2	58.9	
市中金融機関	旧長期信用銀行	43,661,756	3,768,590	7,946,458	39,483,890	△ 4,177,866	△ 9.6%	10.7	10.5
	日本興業銀行	28,979,131	3,568,590	4,989,295	27,558,426	△ 1,420,705	△ 4.9%	7.1	7.3
	新生銀行	14,074,585	0	2,754,749	11,319,836	△ 2,754,749	△ 19.6%	3.5	3.0
	あおぞら銀行	608,040	200,000	202,412	605,628	△ 2,412	△ 0.4%	0.1	0.2
	都市銀行	66,946,123	7,431,130	11,464,532	62,912,721	△ 4,033,402	△ 6.0%	16.4	16.7
	地方銀行	351,600	0	168,320	183,280	△ 168,320	△ 47.9%	0.1	0.0
	信託銀行	16,955,405	2,790,730	3,569,614	16,176,520	△ 778,885	△ 4.6%	4.2	4.3
	生命保険	22,326,702	3,960,000	2,081,557	24,205,145	1,878,443	8.4%	5.5	6.4
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
造船所延払	24,100	0	24,100	0	△ 24,100	△ 100.0%	0.0	-	
その他	15,970,115	3,825,480	7,666,493	12,129,102	△ 3,841,013	△ 24.1%	3.9	3.2	
計	166,235,800	21,775,930	32,921,072	155,090,658	△11,145,142	△ 6.7%	40.8	41.1	
合計	407,086,186	32,248,339	61,845,746	377,488,779	△29,597,407	△ 7.3%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	
(参考)運輸施設整備事業団共有持分	36,756,165	2,276,482	3,943,030	35,089,616	△ 1,666,549	△ 4.5%	-	-	

(注) 1. 調査対象104社のうち、該当船舶を有する報告会社55社の集計である。
 2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。
 3. △印は減少を示す。

【表2】 政投銀融資船（外航）

（単位：千円）

借入先	平成12年度末 借入残高	平成13年度 新規借入額	平成13年度 返済額	平成13年度末 借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
					増減額	増減率	平成12年度末	平成13年度末
政府系金融機関								
日本政策投資銀行	155,807,294	5,280,000	26,648,796	134,438,498	△21,368,796	△ 13.7%	72.0	71.0
中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	-	-
商工中金	0	0	0	0	0	-	-	-
その他	0	0	0	0	0	-	-	-
計	155,807,294	5,280,000	26,648,796	134,438,498	△21,368,796	△ 13.7%	72.0	71.0
市								
旧長期信用銀行	23,287,204	400,000	4,176,646	19,510,558	△ 3,776,646	△ 16.2%	10.8	10.3
日本興業銀行	13,142,886	200,000	2,479,873	10,863,013	△ 2,279,873	△ 17.3%	6.1	5.7
新生銀行	9,536,278	0	1,494,361	8,041,917	△ 1,494,361	△ 15.7%	4.4	4.2
あおぞら銀行	608,040	200,000	202,412	605,628	△ 2,412	△ 0.4%	0.3	0.3
都市銀行	23,392,055	1,160,000	4,135,645	20,416,410	△ 2,975,645	△ 12.7%	10.8	10.8
地方銀行	6,150	0	2,520	3,630	△ 2,520	△ 41.0%	0.0	0.0
信託銀行	8,360,087	1,140,000	1,922,063	7,578,024	△ 782,063	△ 9.4%	3.9	4.0
生命保険	4,198,649	0	505,422	3,893,227	△ 505,422	△ 12.0%	1.9	1.9
損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
造船所延払	0	0	0	0	0	-	-	-
その他	1,471,570	2,505,000	195,480	3,781,090	2,309,520	156.9%	0.7	2.0
計	60,715,715	5,205,000	10,937,776	54,982,939	△ 5,732,776	△ 9.4%	28.0	29.0
合計	216,523,009	10,485,000	37,586,572	189,421,437	△27,101,572	△ 12.5%	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	53.2	32.5	80.8	50.2	-	-	-	-

【表3】 「政投銀融資船（外航）」以外の新造船

（単位：千円）

借入先	平成12年度末 借入残高	平成13年度 新規借入額	平成13年度 返済額	平成13年度末 借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
					増減額	増減率	平成12年度末	平成13年度末
政府系金融機関								
日本政策投資銀行	75,356,354	2,962,190	1,295,169	77,023,375	1,667,021	2.2%	40.0	42.2
中小企業金融公庫	118,880	0	22,920	95,960	△ 22,920	△ 19.3%	0.1	0.1
商工中金	1,354,117	360,980	335,843	1,399,254	45,137	3.3%	0.7	0.8
その他	7,428,755	1,848,239	560,779	8,717,215	1,288,460	17.3%	3.9	4.8
計	84,258,106	5,192,409	2,214,711	87,235,804	2,977,698	3.5%	44.7	47.8
市								
旧長期信用銀行	19,984,602	3,368,590	3,563,411	19,769,781	△ 194,821	△ 1.0%	10.6	10.8
日本興業銀行	15,676,945	3,368,590	2,485,823	16,559,712	882,767	5.6%	8.3	9.1
新生銀行	4,287,657	0	1,077,588	3,210,069	△ 1,077,588	△ 25.1%	2.3	1.8
あおぞら銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
都市銀行	42,881,768	5,557,130	6,924,046	41,514,852	△ 1,366,916	△ 3.2%	22.8	22.8
地方銀行	345,450	0	165,800	179,650	△ 165,800	△ 48.0%	0.2	0.1
信託銀行	8,514,518	936,730	1,559,751	7,891,498	△ 623,022	△ 7.3%	4.5	4.3
生命保険	18,083,053	610,000	1,294,135	17,398,918	△ 684,135	△ 3.8%	9.6	9.5
損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
造船所延払	24,100	0	24,100	0	△ 24,100	△ 100.0%	0.0	-
その他	14,401,857	1,320,460	7,374,325	8,348,012	△ 6,053,845	△ 42.0%	7.6	4.6
計	104,215,347	11,792,930	20,905,568	95,102,709	△ 9,112,638	△ 8.7%	55.3	52.2
合計	188,473,453	16,985,339	23,120,279	182,338,513	△ 6,134,940	△ 3.3%	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	46.3	52.7	37.4	48.3	-	-	-	-
(参考) 船舶整備共済(有)	36,756,165	2,276,462	3,943,030	35,089,616	-	-	-	-

【表4】 その他（改装・買船等）

（単位：千円）

借入先	平成12年度末	平成13年度	平成13年度	平成13年度末	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)		
	借入残高	新規借入額	返済額	借入残高	増減額	増減率	平成12年度末	平成13年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	0	0	0	0	-	-	-	
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	-	-	-	
	商工中金	0	0	0	0	-	-	-	
	その他	784,986	0	61,167	723,819	△ 61,167	△ 7.8%	37.6	12.6
計	784,986	0	61,167	723,819	△ 61,167	△ 7.8%	37.6	12.6	
市中金融機関	旧長期信用銀行	409,950	0	206,400	203,550	△ 206,400	△ 50.3%	19.6	3.6
	日本興業銀行	159,300	0	23,600	135,700	△ 23,600	△ 14.8%	7.6	2.4
	新生銀行	250,650	0	182,800	67,850	△ 182,800	△ 72.9%	12.0	1.2
	あおぞら銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
	都市銀行	672,300	714,000	404,840	981,460	309,160	46.0%	32.2	17.1
	地方銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
	信託銀行	80,800	714,000	87,800	707,000	626,200	775.0%	3.9	12.3
	生命保険	45,000	3,350,000	282,000	3,113,000	3,068,000	6817.8%	2.2	54.3
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
	造船所延払	0	0	0	0	0	-	-	-
	その他	96,688	0	96,688	0	△ 96,688	△ 100.0%	4.6	-
	計	1,304,738	4,778,000	1,077,728	5,005,010	3,700,272	283.6%	62.4	87.4
合計	2,089,724	4,778,000	1,138,895	5,728,829	3,639,105	174.1%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	0.5	14.8	1.8	1.5	-	-	-	-	

『海運最前線・日本の新鋭船シリーズ』合本の発行について

このたび、当協会が国土交通省の広報誌『トランスポート』（2002年1月号から『国土交通』）に1998年4月号から2002年6月号まで50回にわたり連載してきた『海運最前線・日本の新鋭船シリーズ』を取りまとめた合本を作成いたしました。

この連載記事は、外航のコンテナ船から内航のRORO船や石灰石専用船までの船種を対象に新鋭船という切り口から一般向けに海運を紹介したものです。

内容的には、各船に施された工夫やノウハウが簡潔にまとめられており、実務の参考としてもお役立ていただけるものと思います。

なお、本誌をご希望の方は、当協会総務部広報室（TEL03-3264-7181、FAX03-5226-9166、E-MAIL [pub-office@jsanet.or.jp](mailto:pуб-office@jsanet.or.jp)）までお問い合わせください。

保存版

海運最前線

日本の新鋭船シリーズ

コンテナ船	木材専用船
ボックスシェイプ艇(リカー)	テップ専用船
原油タンカー	粗重物船
プロダクトタンカー	RORO船
ケミカルタンカー	一般貨物船
LNG船	石灰石専用船
LPG船	セメント専用船
石灰専用船	水砕スラグ専用船
釣魚専用船	外航客船
自動車専用船	

船が支える日本の暮らし
社団法人 日本船主協会

平成15年度海運講習会開催される

当協会は、去る3月31日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社等の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的に、昭和32年より行っている。

本年度は、会員会社25社から117名（総合職：92名、一般職：25名）、関係会社2社から11名（総合職7名、一般職4名）、計128名が参加した。

講師および演題は以下の通り。

〈プログラム〉

- | | | |
|-------------------|---------------------------------------|------------|
| 1. 挨拶・新入社員への激励の言葉 | 当協会副会長 | 草刈 隆郎 |
| 2. 日本文化論 | 多摩大学名誉学長 | グレゴリー・クラーク |
| 3. 日本海運の現状と将来 | 当協会広報室長 | 高橋幸一郎 |
| 4. 社会人としての心構え | ㈱マネジメントサービスセンター | 三木 尚子 |
| 5. 船長講話 | ㈱商船三井海務部海技安全グループリーダー兼
国際船員グループリーダー | 頼成 功 |



▲講演を行う当協会草刈副会長



▲講演を行うグレゴリー・クラーク氏



▲真剣な眼差しで講演に聞き入る受講者たち

JSA

社団法人日本船主協会

webを見よう!!

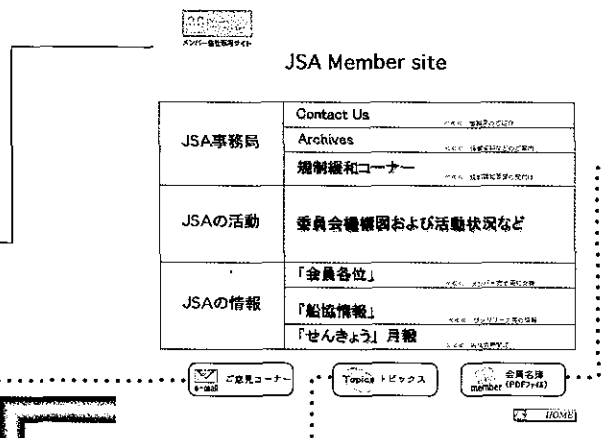


Member Site

メンバー会社 専用サイト

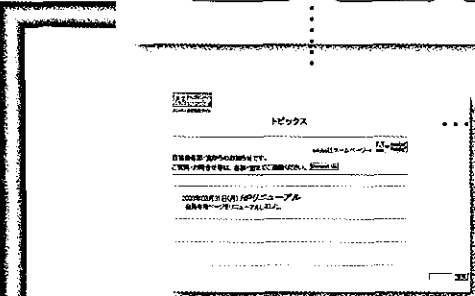
会員向け広報として、従来から船協情報等を通じ、迅速な情報提供と当協会の活動状況の報告に努めてまいりました。こうした会員への情報提供をJSAWebでも行ってきていましたが、2003年4月1日より『メンバー専用コーナー』をリニューアルし、各種情報を追加いたしましたので紹介いたします。

なお、当サイトを閲覧するにはID・パスワードが必要ですので、ご不明の場合は各社のご担当あるいは当協会にご照会ください。

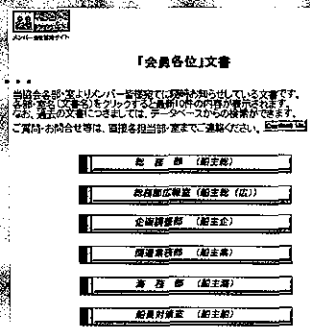


「会員名簿」最新の会員名簿をご覧いただけます。

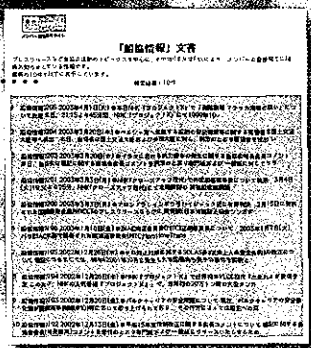
「ご意見コーナー」
当協会活動に対するご意見・ご要望を募集しています。



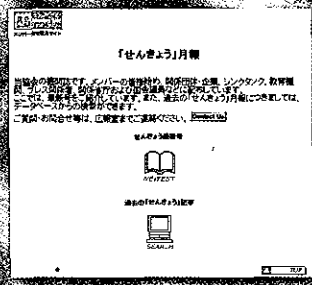
「トピックス」
当協会各部・室からのお知らせです。



「会員各位」
当協会各部・室よりメンバーの皆様宛てに随時お知らせしている文書です。
(過去のデータも検索可能です)



「船協情報」
プレスリリースなど当協会活動のトピックスを中心に、メンバーの皆様宛てに随時お知らせしている情報です。



「せんきょう」月報
当協会機関誌「せんきょう」の最新号をご紹介します。
(過去のデータも検索可能です)

Contact Us (事務局のご紹介)

当協会・本部事務局の業務内容・連絡先を掲載しています。各部署名をクリックしてください。
ご案内のページは、直接各担当部署までご連絡ください。

総務部	General Affairs Division
総務広報室	Publicity Office
企画調整部	Planning & Coordination Division
関連業務部	Business Coordination Division
海務部	Marine Division
船員対策室	Seafarers Chamber
国際企画室	International Policy Chamber
外航労務部会事務局	Secretariat of Shipowners' Labour Relations Committee

Contact Us

事務局各部・室の
業務内容、連絡先
などのご案内です。

Archives (保管資料のご案内)

当協会が保管している出版物・調査報告書、ビデオ・CD等の貸出を行っています。貸出しを希望される方は、各資料の問合せ先までご連絡ください。

出版物・調査報告書
最新まで貸出している出版物・調査報告書です。
ご案内のページは、直接各担当部署までご連絡下さい。Contact Us

- 「当協会」出版物・調査報告書
- 「官公庁」出版物・調査報告書
- 「他団体」出版物・調査報告書

Archives

当協会が保管している出
出版物・調査報告書、ビデオ、
CDなどのご案内です。

規制緩和コーナー

政府における規制改革の推進については、現在、内閣府に設置された「総合規制改革会議」において検討が進められています。

総合規制改革会議のサイト → <http://www6.cao.go.jp/aisei/>

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、国土交通大臣および政府の規制緩和推進部会に対し、会員会社から要望のあった規制緩和の規制緩和要望書として、平成13年3月末までに要望した項目は77項目、うち53項目について一定の措置若しくは解決の進展がございました。

平成13年3月（平成12年度）までの要望項目及び結果（セルネックス2001年7月号より）

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、今後も会員会社のご要望を踏まえ、規制の緩和が実現されるよう鋭意努力してまいります。

平成14年3月（平成13年度）までの要望項目及び結果（セルネックス2002年8月号より）

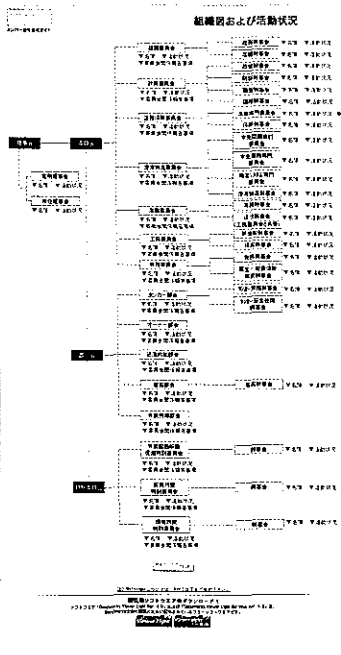
平成15年3月までの要望項目（平成14年10月現在）

つきましては、①低價の要望事項、②設置費軽減と運営内容の修正が必要な事項がありました。以下回答用紙にご記入の上、E-mailにて、当協会企画調整部（pln-div@jsanet.or.jp）までご連絡下さるようお願い致します。お寄せ頂いたご要望は関係委員会等において検討の上、可能な最速の対応を提案させていただきます。

規制緩和要望（回答用紙） → ダウンロード
→ Wordの形式です（ご利用の方はE-mailに添付のうえ送付下さい）

規制緩和コーナー

規制緩和要望の受け付けコーナー
およびこれまで要望項目と結果
などをご紹介します。



JSAの 活動

委員会機構図および活動状況など

理事会ならびに各委員会、部会、特別委員会とその下部機構（幹事会等）の名簿、活動状況などをご紹介します。

川崎汽船グループの 環境への取組み

川崎汽船株式会社 安全運航グループ環境チーム長 島村康雄

環境への関心の高まりと、企業として深い関与が求められている今日、私たち川崎汽船は、海運を中核とするグローバルな物流企業グループとして、物流事業が必要とする動力エネルギーの消費や事業活動から生じる排出物・廃棄物が、限りある資源と地球・海洋環境への負荷となること、および海難事故等による海洋汚染の防止の重要性を正しく自覚し、環境保全を恒久的な経営課題に掲げております。

海を含む地球の環境を守りながら社会の発展に貢献していくため、私たち川崎汽船グループは事業活動において各グループ企業および従業員ひとりひとりが関連条約・法規を遵守し、全員で環境阻害要因の排除・最小化に尽くすことに日々努めています。

当社グループでは、5年前より「安全運航」と「環境保全」を経営の重要方針として積極的に取り組んでおり、その姿勢をグループ内外へ周知するために、2001年5月に「川崎汽船グループ環境憲章」を制定し、この憲章を環境保全活動の基本につぎの事項に積極的に取り組んでいます。

1. 海難事故による燃料油・貨物油、その他有害物質の流出を未然に防止するために、船舶の安全運航を徹底します。
2. 船舶の運航や陸上での業務にともない発生する排出物、廃棄物を適正に管理し、そのリサイクルを進めます。
3. 船舶の運航や業務の効率向上を図り、省エネルギー・省資源を推進します。
4. 大気汚染や地球温暖化の原因となる有害排気を削減するため、船舶他設備や使用燃料の研究・改善、および最新機器・技術の開発・導入を推進します。
5. 船舶や機器から、有害塗料・オゾン層破壊物質を排除します。

川崎汽船の環境保全活動の沿革

- *1998年 5ヵ年経営計画 New K-21で環境保全を安全運航と共に経営の4本柱のひとつと表明
- *2000年7月 New K-21を見直し、環境保全を独立した経営の全体課題のひとつに格上げ。
環境小委員会を設置。
- *2000年11月 ホームページに環境保全のページを開設し、対外広報活動を開始。
- *2001年4月 当社初のダブルハル VLCC “KUMANO GAWA” 竣工
- *2001年5月 川崎汽船グループ環境憲章を制定
- *2001年10月 環境マネジメントシステム 運用開始
- *2002年2月 (財)日本海事協会より ISO14001 認証取得
- *2002年8月 環境レポート 発行
- *2003年 環境会計システムを構築





- 6. 環境保全のための組織・体制を整備し、研究・教育・訓練を行います。
- 7. 環境問題についての企業グループ全員の意識・理解を高めます。
- 8. 環境に関する適正な情報開示を行います。
- 9. 環境保全に向けた社会貢献活動をグループとして支援し、それに参画します。

環境に配慮した海上輸送サービス

海上輸送サービス活動において、環境関連法規制及びその他の要求事項を遵守して、安全運航、海洋汚染の防止、大気汚染の予防、省資源、省エネルギーの推進、廃棄物の削減、リサイクルの推進などに積極的に取り組み、環境保全の向上に努めています。このような目標を達成するために、ISO14001を取得して、環境マネジメント体制を整え、環境に配慮した海上輸送サービスの提供を進めています。(図1参照)

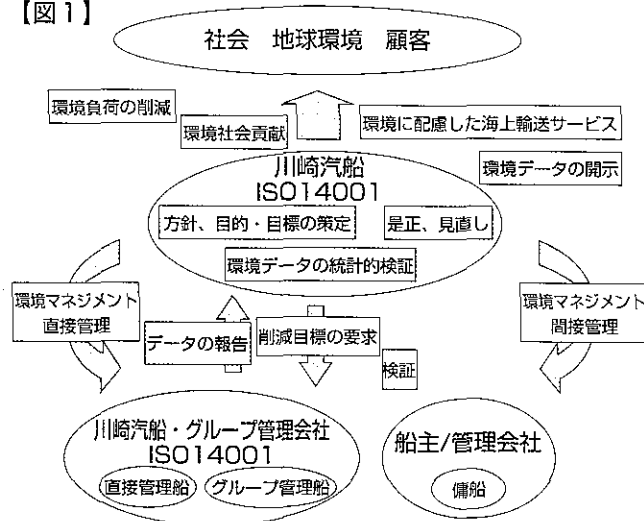
1. 環境マネジメント体制と組織

当社では環境保全活動をおこなうため、2002年2月に第3者認証機関である日本海事協会よりISO14001の認証を受け、環境マネジメントシステムを構築しました。

当社の環境マネジメントシステムは海上輸送サービスをその適用範囲とし、当社の全部門とグループの船舶管理会社3社(ケイラインシッピングマネジメント株式会社、太洋日本汽船株式会社、株式会社エスコバル・ジャパン)および株式会社ケイラインジャパンを組織しています。

(図2参照)

【図1】



海外に環境担当者を配備、ネットワークの確立

上記の社内体制を確立して、環境保全活動の方針を定めて実施しておりますが、当社の事業活動は全世界にまたがっており、環境に与える影響も世界的規模で考えねばなりません。このため、当社が世界中に展開する海外現地法人と駐在員事務所に環境担当者を配し、当社と顧客および外部利害関係者とのスムーズなコミュニケーションを行うネットワークを構築しております。(図3参照)

2. 当社の海運事業活動による環境への影響と、それに対する取り組み

- 1) 大事故発生時の燃料油、積載油、その他危険物流出による海洋汚染事故等による貨物・燃料油や化学品の流出

Safety Management Systemによる安全運航管理、危険物荷役技術等のレベルアップのために船員の教育、訓練を充実しています。万一の事故に備え、緊急対応訓練を行い、事故の迅速な処理、最善の対処を実施します。

① 船舶の構造の強化による海洋汚染防止策

国際条約 MARPOL73/78付属書Iにより、1996年以降に竣工するタン



カーはすべてダブルハル構造とすることが定められました。当社はダブルハルタンカーの新造を積極的に進めており、長期備船についてもダブルハル船に切替えて、2003年3月末で全運航タンカーのダブルハル化

率は既に約82%に達しています。今後もダブルハル船を投入し、できるだけ早い時期に当社運航タンカーのダブルハル化率100%を目指します。(図4参照)

また、危険物を積載するコンテナ輸送等においては、国際条約による各種安全コード・規則等および当社基準に基づき、安全な積載、監視体制を敷いて輸送しています。

② 万一の海難事故に備えた体制確保
大規模な流出油事故が発生した場合は全船種の運航船舶を対象とした「運航船舶・大規模流出油事故対応マニュアル」のもと、不測の事態に即応できる体制を確保しております。

2) 船内で発生する廃油、汚水および乗組員の生活廃水、廃棄物による海洋汚染

船内で発生する廃油、汚水等の管理は、MARPOL73/78や諸外国の規則に則り、安全管理システムの諸マニュアルにより適切に管理し、処理しています。

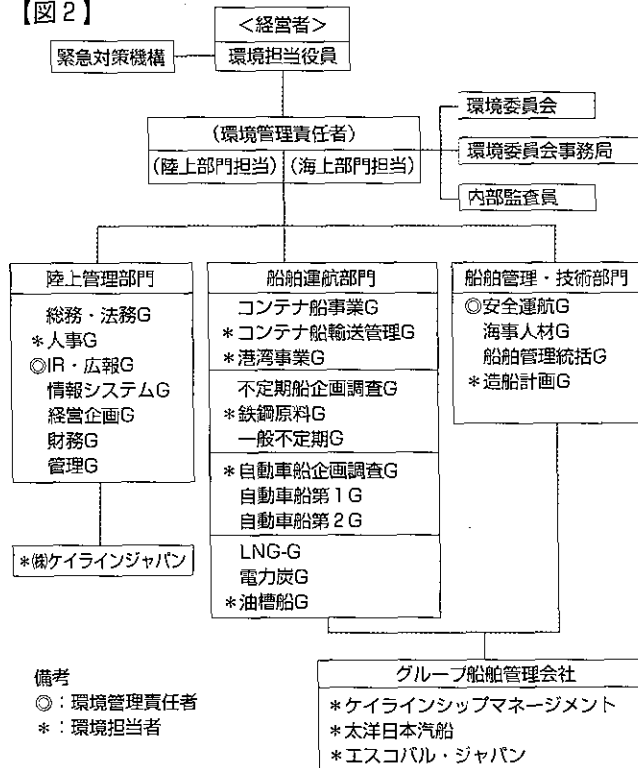
また、海洋へ投棄可能な廃棄物であっても、有効な廃油処理システム、焼却炉の搭載(2001年度よりダイオキシンの

発生を抑制できるIMO型式承認の焼却炉を全ての新造船に採用)によって、船内処理を実施しております。ビン、缶類に関しては、海洋汚染防止と天然資源保護の見地から陸揚げによるリサイクルへも取り組んでいます。

3) バラスト水張替えによる海水移動

バラスト水の管理については、IMOが策定したガイドラインや諸外国の規則に則り、いち早く安全管理システムのマニュアルを策定し各船に持たせ、安全運航を考慮しながら外洋での張替えを実施しています。また大学の研究に協力し、当社LNG船において調査のためのバラスト水採取を行っております。

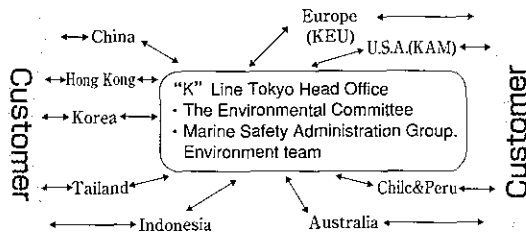
【図2】



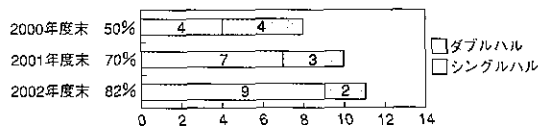
備考
◎：環境管理責任者
*：環境担当者

【図3】

Global Communication Network for Environmental issue



【図4】ダブルハルタンカー実績





4) 有機錫含有の船底防汚塗料 (TBT) 使用による海洋生物への影響

有機スズを含有する塗料は、2002年末に全面使用禁止となりました。当社運航船については約90%がTF (Tin Free、非スズ) 塗料となっております。残り約10%の船舶についても、順次TF塗料塗装に塗り替えることによって、早い段階において運航全船がTF塗料使用となることを目標としております。

(図5参照)

5) ディーゼル主機関、発電機、ボイラーからのNOx、SOx、CO₂の排出による大気汚染

国際条約 MARPOL73/78 Annex VIに則り、NOx削減主機関の採用、ISO規格に従った、硫黄含有率の少ない適正な燃料油を使用しています。

6) 冷凍コンテナに使用されているフロンによる地球温暖化とオゾン層の破壊

地球温暖化・オゾン層破壊対策として、冷凍コンテナに使用される特定フロンの全廃に取り組んでいます。現在冷凍コンテナを代替フロン (R-134a) 使用機器に早急に切り替えるよう推進中で、2003年度中には特定フロンを使用した冷凍コンテナの全廃を目指しています。

7) 不経済船の運航や不適切な運航管理による過大な燃料消費

新型船、エンジン効率の改善、最適船型の開発、運航スケジュールの最適化等、また、気象会社を採用した最適航路の選定による安

全・経済運航による省エネ運航に努めています。

8) オフィス内での環境対策

資源の有効利用および再利用に努め、地球環境の保護、改善を目指します。そのために電力、各種紙製品、水のこれまでの利用方法を見直し、使用量の削減、再利用についての工夫をし、企業としての社会的責任を果たしていきます。

- 紙の使用量削減⇒・キャビネットゼロプロジェクトを通じて、電子ファイル化を促進
- 両面印刷の促進 (両面コピー機及び両面印刷用プリンターの導入)
- 再生紙の使用
- 使用電力量の削減
- 資源リサイクルの促進 (ゴミの分別回収の促進)

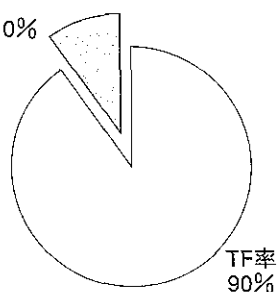
3. 船舶の安全運航と環境保全

「人と船と貨物の安全を守り、地球環境を保護する」方針のもと、当社は、グループを挙げて安全運航管理、環境保全の体制の充実と徹底に取り組んでいます。

安全運航管理の取り組みとしては、当社役員およびグループ管理会社の役員による「安全運航推進委員会」を設置し、備船も含む全運航船の安全運航に関する諸施策の実行を図っています。発生した事故の原因調査、対応策の検討および事故防止のための諸施策の立案、安全運航に関する具体的な指針や情報等が「安全運航推進委員会」に上程され、グループの方針を策定します。

“K” LINE グループの船舶は、2002年7月から全船に適用が開始された安全管理コード (ISMコード) に基づき、全ての対応をマニュアル化した「安全管理システム」によって運航されております。また、備船も含めた全運航船を対象に、

【図5】 10%





当社の策定した「船舶品質指針：KL-QUALITY」を提示し、それに従った訪船検査の充実により、ハード面、ソフト面での品質の向上、安全運航を検証し、安定した品質を維持することにより、環境保全を計っています。

4. 環境に関する教育と啓発活動

わたしたちの環境への取組みを進めていくのは、陸上社員一人ひとりであり、当社グループ管理船の全乗組員です。そして、問題点をよく理解し、自分自身の問題として活動することが重要です。そのために、以下の教育や啓発活動を行っています。

1) 陸上従業員の教育・研修の実施

当社の環境への取組みを全社員に周知・啓蒙するために、全社員を対象とした導入教育や新入社員に対する初期教育を行っております。

また、社内報や社内ポータルを通じて、環境問題への関心を深めたり、知識の習得を図っています。

2) 海上従業員の教育・研修の実施

本船乗組員は、安全運航を遂行による環境保全が最大の使命です。

安全運航を遂行する技術と意識の向上を計るため、当社は本社の基本方針のもと、川崎汽船研修所（東京都町田市）、“K” Line マニラ研修所の2カ所において、クルーに対する効果的な教育・研修を行っています。船上での業務は、日本人をはじめ、フィリピン、インドなど、様々な国籍のクルーが行っています。技術・知識のみならず、当社の安全に対する基本方針をクルーに浸透させ、船上業務を円滑に遂行するため、クルーに対して、安全運航および貨物の管理徹底、技術向上と知識の蓄積を目的とした教育・研修体系を構築しています。

休暇中は、当社研修所や社外施設において

法律に定められた訓練や当社独自の研修を受講します。乗船中は、必要な訓練を従事するとともに、「船内廃棄物処理手順書」などの各種手順書を習熟することを求められます。また、船長、機関長に対しては、乗船前に本社関係部門や船舶管理会社から安全運航および環境保全に関するブリーフィングを行っています。

5. 社会貢献活動

地球表面の70%を占めている大洋上での海洋観測調査は、非常に困難が伴います。調査船だけでは広い海域をカバーしきれないのです。海を事業活動のステージとしている当社は、環境保全活動の一環として、運航船を利用した各種の海洋観測に協力しています。

1) NOx 排出量の測定に協力

ディーゼル機関の排気ガスに含まれているNOxの簡便で実用的な測定方法が確立していません。そこで当社では、社団法人日本造船研究協会の研究事業に協力して、自動車専用船に測定機器を搭載し、エンジンから排出される窒素酸化物の測定を行っています。

2) バラスト水内のバクテリア分布調査への協力

バラスト水は外洋で排出するルールとなっていますが、最近では外洋の海洋環境保全のために一層の研究が求められています。当社は、文部科学省の委託を受けた大学や研究機関に協力して、LNG船において乗組員が定期的にバラスト水を採取しています。

3) 太平洋の表層海水調査でNPOに協力

特定非営利活動法人の要請により、用船者殿のご協力を得て、石炭専用船に観測装置を設置し、2002年6月より表層海水の調査に協力しています。本船は主に日本とオーストラリア間を往復しており、南北航路での定期観測に適した船です。





6. 環境レポート発行について

2002年度より当社の環境活動を広く紹介するために、環境レポートを発行しています。

環境レポートは当社のホームページにも掲載され、当社の環境への取組みを知って頂くための重要な刊行物です。本年も7月末の発行を目指しておりますので、ご希望があれば下記にお願い致します。

川崎汽船㈱ 安全運航グループ 環境チーム

TEL : 03-3595-5667 FAX : 03-3595-5153

E-mail : kljtyoevt@jp.kline.com

7. 今後の展開

当社は総合物流企業としての事業活動が、環境への影響を与える阻害要因の発生に結びついていることを自覚しています。

これまでは主として船舶と当社陸上事務所を中心とした環境阻害要因の削減に取り組んできましたが、今年度より、それに加えて物流グループとしてのあらゆる分野の活動での環境保全を計るために、当社の環境マネジメントシステムの対象をグループ会社へ広げていきます。

「第3回海洋環境シンポジウム～人類と海洋の共生に向けて～」を開催

当協会は、「第3回海洋環境シンポジウム～人類と海洋の共生に向けて～」を2003年3月27日(木)午後2時00分よりイイノホールで開催しました。

このシンポジウムでは、広く一般の方々に海洋環境の重要性を訴え、環境意識の高揚を図ることを目的として開催し、1200名を超える応募者の中から548名の方々が来場されました。

第1部では、C.Wニコル氏が「森と海をつなぐもの」と題し記念講演を行い、第2部では、栗林忠男氏（東洋英和女学院大学教授 慶應義塾大学名誉教授）のコーディネートによりパネルディスカッション『人類と海洋の共生に向けて～私たちは海に何をお返しできるか～』を行いました。

パネルディスカッションの模様については、本誌5月号で紹介する予定です。

コーディネーター：栗林 忠男（東洋英和女学院大学教授 慶應義塾大学名誉教授）

パネリスト：C.W.ニコル（作家・探検家）

石原 良純（俳優・気象予報士）

清野 聡子（東京大学大学院総合文化研究科助手）

水口 博也（写真家・科学ジャーナリスト）

中原 裕幸（社団法人 海洋産業研究会 常務理事）



▲当協会崎会長による挨拶



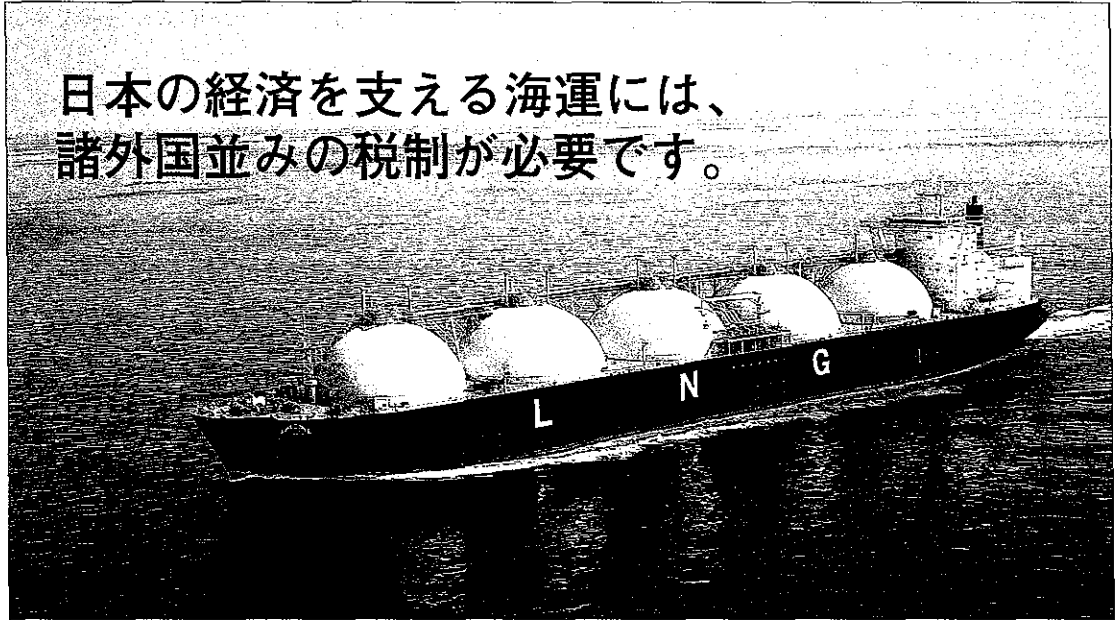
▲パネルディスカッションの模様



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を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。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、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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、アイルランドなど
準備中	米国、フランス、韓国など



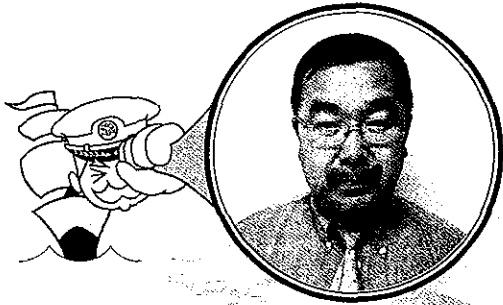
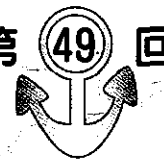
—— 船を支える日本の暮らし ——

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

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 49 回



今回、登場して頂くのは

(株)商船三井 自動車船部

営業第一グループリーダー

倉内 隆さん(47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？

当社では、70~80隻の自動車専用船を運航しております。営業第一グループでは、日本出しの北米・中南米・欧州・紅海向け及び輸入・三国間の営業を担当しています。

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3年目・4年目の神戸の現場で、本船担当を経験したことです。当時は在来船ばかりで、船屋(ふなや)としての原点を学んだと思っています。

3. 御社の自慢といえど？

「海と地球にやさしい商船三井」を象徴するCO₂、NO_x、SO_xの排出の少ない燃費効率の高い自動車専用船ですね。これから2006年にかけて18隻出てきますよ。

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。

船屋の人間にとって最大の楽しみは、新規航路の開設。まだまだ線で結ばれていない点と点が世界中にあります。そんなところを早く結んでみたいですね。

(株)商船三井の事業概要

当社は、コンテナ船、自動車船、石炭・鉄鋼原料・木材チップなどの資源を運ぶ各種専用船、原油を運ぶタンカー、液化天然ガスを運ぶLNG船など、多彩な分野に展開する総合オペレーターとして、常時約500隻、3300万重量トンの船舶を運航しています。



Washington(便り)

豊かさと言困の共存

アメリカ連邦政府が公表する数多くの経済社会統計の一つに「貧困率」(Poverty Rate) という指標がある。経済大国アメリカでいま何故、「貧困」が話題に上るのか、と疑問に思う向きもあるだろう。豊かなアメリカ社会だからといって、貧困撲滅が完全に実現されているわけではない。「貧しさ」の実態把握は社会と経済動向を探り、政策を練り上げる上で貴重な道標となる。連邦政府広告機構は、アメリカ社会に根差す偏見を取り除き、国民の理解を得るためにテレビで「貧困」問題のCMを定期的に流している。最新の統計資料は2001年の実態調査結果であるが、アメリカの「貧困率」が前年比で拡大基調にある。そのレベルはどの程度のものかといえば、2000年が全人口比11.3%であったものが、2001年には11.7%と0.4%も増えた。10人に一人が依然、貧困に喘いでいる。

貧困の境界線を何で区別するかといえば、年収、年齢、家族構成が基準となる。年収についてはインフレ率を加味して、連邦政府が毎年基準値を見直す。年齢は、自力で生活の糧を得られなくなる65歳を境に分類される。その代表例を幾つか示すことにする。65歳未満で一人暮らしの場合は、年収が\$9,039(108万)、65歳以上で一人暮らしの場合は、\$8,494(102万円)を下回ると「貧困率」の該当者となる。標準的な4人家族の場合は、年収\$18,104(217万円)がその目安である。該当者数は全米で3,291万人に上り、2001年は前年比で186万人もの著しい増加を示した。人種分布では、2,274万人の白人と814万人の黒人が「貧困線」(Poverty Line) 上にある。

人種別人口比では、白人が9.9%、黒人は22.7%と人種上の差異が歴然とする。黒人は雇用機会の平等を謳う法律があってもなお、雇用機会から遠いことを窺わせる数値である。

「貧困率」は各州によってまちまちである。数値の高い州は南部に集中し、「貧困率」ワースト5州の内、4州を占める。メキシコからの流入移民を抱えるニューメキシコ州が17.7%と最高値を示している。それに続く州は、クリントン前大統領が州知事を務めたアーカンソー州(17.1%)、ミシシッピ州(17.1%)とルイジアナ州(16.7%)である。筆者の住む首都ワシントンDCが同じく16.7%の貧困状態にある。高所得者は郊外のメリーランド州とヴァージニア州に住むため、低所得者が集中するワシントンDCの「貧困率」がなかなか緩和されないのが実情である。因みに、一番低い数値は、大都市圏のニューヨーク州やニュージャージー州ではなく、北東部の片田舎、ニューハンプシャー州が5.5%と最低数値を記録した。同州はイギリスの植民地時代から400年という古い歴史を持つ土地柄であり、全人口126万人に占める白人の比率が96%と高い上に、その主要産業が農業、鉱業、製造業、貿易や観光などと第一次産業から第三次産業まで幅広く根付いている強みが低い数字を後押ししている。

「貧困」は未来社会を担う子供達にも大きな影を落としている。統計では、20歳未満の未成年者数8,048万人の内、16.3%に相当する1,300万人の子供達が「貧困線」に乗っている。その自立



▲ホワイトハウス正面玄関

を最優先に考えるのがアメリカ社会の特徴的本質であり、社会の財産である子供達が困るからといって、無用な手厚い保護を与える社会の仕組みは存在しない。

子供の教育が子供の将来を決めるほど、子供にとって教育は大切である。しかし、生活に余裕がない親は子供の教育には熱心ではないという傾向が見られる。奨学金制度が充実しているアメリカ社会とはいえ、高い教育レベルには高い授業料が関門となる。所得格差が教育格差に繋がる。どのレベルの教育を受けられるか、先が見えてくると、自分の将来に希望を失った子供達が犯罪に走る社会的傾向も報告されている。「貧困」、「教育」および「犯罪」が同床といわれる所以である。因みに、連邦政府のお膝元であるワシントンDCの犯罪率が全米平均の2倍、殺人は8倍、傷害2.5倍、強盗4倍、車両の窃盗が3倍、と何れも最悪の数値を示している。首都ワシントンはテロ攻撃以前から安全都市とはいえない難い状態にある。

「貧困」の隠れた別の問題は、アメリカの高い「離婚率」である。アメリカの離婚統計は、2001年は日本の倍近い4.0%(1,000人当たり)という数値を記録している。「離婚率」の増加には女性の社会進出と自立化、少子化傾向、離婚に対する社会的偏見の減少、離婚法の整備などの要因が

指摘されている。アメリカ人夫婦の場合は共働きすることが一般化しており、大人二人が働けば「貧困線」に入ることはあり得ない。しかし一転して、子持ちの夫婦が離婚ともなれば、女性が子供を引き取るケースが多い。片親家庭は1,350万世帯に上り、親の扶養を受ける子供の数は2,170万人に達する。その内、母子家庭比率は85%と高率である。現在、その60%以上が生活保護を受けているが、父子家庭では48%台へ低下する。

我々日本人もアメリカの「貧困率」と全く無関係ではない。70年代から80年代にかけてアメリカへ現地生産工場を進出させた日本の自動車製造業は強大なビッグ3を好敵手としてサクセスストーリーを築いた。今なお、好調な販売を背景に現地生産工場の拡充路線を敷いており、昨今の進出先として「貧困率」の高い南部のアラバマ州(14.6%)などが選定されている。南部地域は日本企業進出に特に熱心に取り組んでいる。日本企業も現地の雇用拡大に一役買って出て、「貧困率」の改善に大いに貢献しているのは、同じ日本人として誇りに感じる。

アメリカ社会を考えると、その活力は「貧困線」からの脱出努力に呼応する「開かれた社会システム」に根差し、最後に「アメリカンドリーム」を実現させるという見方がある。もし「貧困」に上昇志向の秘薬が隠されているとしても、現実には貧困から脱出できなければ、社会が安定度を欠く。

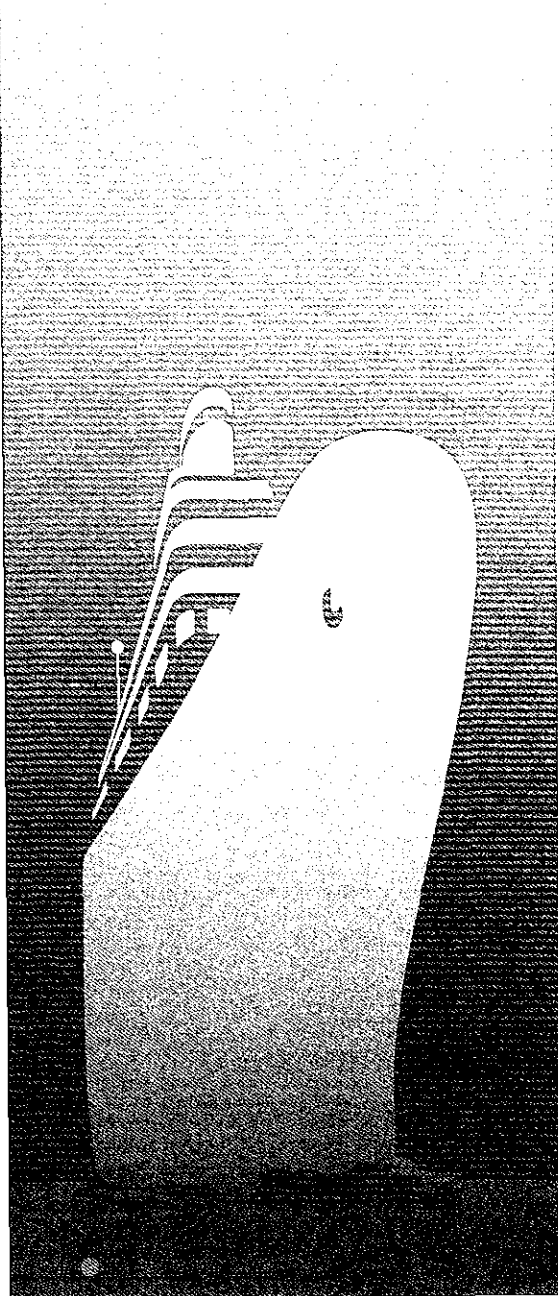
豊かな社会においてもなお、「貧困」は解決できぬ永遠の課題として「豊かさ」と共存して行くのであろうか。

(北米地区事務局ワシントン事務所

所長 岡 哲夫)

潮風満帆

7つの海のこぼれ話



2014

混乗船体験記

入社5年目に外航労務協会(現 日本船主協会外航労務部会)へ出向することとなりました。ここでは主に日本人の労働条件についての業務を担当しました。3年半の出向を終え、初めての1/E(一等機関士)として乗船したのはLNG船でのガスエンジニアでした。本船は、今ではほとんどなくなった全乗組員日本人でした。8年前に同型の船に乗船したのですが、当時と比べ船内のあらゆる環境が変わっていました。その後、コンテナ船に乗船し、ディーゼル船ではじめての一等機関士として乗船することとなりました。本船は、日本人、インド人、バングラディッシュ人の三ヶ国による混乗船でした。これまでの混乗相手国の主流はやはりフィリピン人であり、彼等は日本の文化であるとか、仕事の進め方には精通しており、混乗船が当たり前となった現在では、この日、印、バン混乗、これこそが混乗船といった感じでした。

本船乗船した直後は、これまでの二機士時代に経験したベテラン一機士の労務管理であるとか、外国人船員への対応を参考に、彼等と接してきましたが、自分の思うようにいかなかったというのが正直なところでした。

機関部の乗組員構成は、職員は二機士、三機士、電気士がインド人で部員はバングラディッシュ人で、フィリピン人を想定して作業予定を計画していると、全く予定どおり作業が進まなかったというのが実情でした。インド職員は、フィリピン人と比較し、知識はかなりしっかりしたものがあり、また理解力も早く、全体的なレベルの高さを感じました。しかし、国民性で、プライドが高いせいか、自分で手を動かすということはほとんどなく、日本人とフィリピン人との間で育ってきた私には驚かされることばかりでした。また、部員のバングラディッシュ人は、平均年齢が高かったということもありますが、あまりにも想像していたより動きが遅く、予定していたどおりの作業が進まなかったというのが、最初乗船したばかりの状況でした。

しかし、こういった不慣れであったすべての面における彼



川崎汽船株式会社
海事人材グループ 一等機関士

乾 博幸

等式のスタイルも“これが世界の当たり前”かもしれないと思いはじめてからは、うまくいくようになりました。

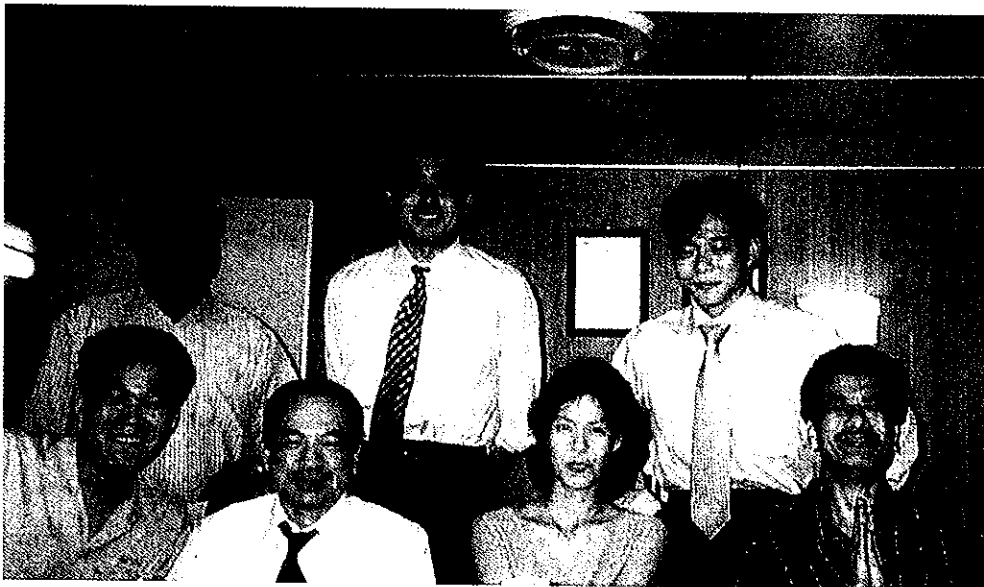
生活面においては、やはりなんといっても一番苦労したのは食事でした。また、本船は日本に寄港しないいわゆる三国間航路の船で、上陸して日本食を食べられる機会はほとんどなく、一航海に二度、日本人4名でテーブルを囲む鍋の時間が唯一普通の日本食を味わえる一時でした。また、当初、彼等の作ってくれたカレーは、日本人向けに味を変えてるせいか、かなり美味しく、なかなか日本では食べれない味でした。しかし、8ヶ月間、食べつづけて下船した後は、しばらくカレーを見るのがいやになっていました。我々も時間を見つけ、彼等に日本食の作り方などを教えていたのですが、十分な時間がとれなかったことと、また我々もプロでないため、彼等が十分なものを作ること

ができるようになるまでにはなりませんでした。

また、彼等はイスラム教徒で、夕方お祈りをします。最初、レクリエーションルームでその姿を見たときは正直驚きを隠しきれませんでした。

しかし、こういった労務面、生活面での違いが相当あり、乗船当初は苦労を続けましたが、月日が経つにしたがって、彼等とうまくやっていくことができ、逆に彼等の方がうまくやっていけるのではと思いはじめていました。

下船後、本社での勤務となり、今度は日本人だけではなく、外国人も含めた船員全体の労務に関することと、船員の教育訓練に関する業務を担当する部署に配属されることとなり、現在に至っています。配属前に経験した貴重な乗船経験をもとに、現在の業務はもちろん、今後の海上生活に活かしていきたいと思っています。



▲後列中央、筆者

CONTACT US 4

事務局紹介 船員対策室

TEL : 03-3264-7178 FAX : 03-5226-9167

E-MAIL : sf-cha@jsanet.or.jp

業務内容について

船員対策室は、労務委員会および船員対策特別委員会の事務局として、主に以下の事項を扱っています。

- 船員法、船舶職員法に関する事項
- 国際船舶制度に関する事項（資格関係）
- 船員職業安定法の見直しに関する事項
- 船員保険など社会保障制度に関する事項
- 船員の雇用および福利厚生に関する事項
- STCW 条約に関する事項（船舶保安職員など）
- 外国人船員問題に関する事項（ITF 基準賃金、アジア雇用者グループなど）
- ILO 統合条約への対応など ILO 条約に関する事項

船員対策室トピック

船員対策室では、日本人船員から外国人船員まで、船員労務に関係する多様な問題について取り組んでいます。

当室は、現在4人の船協プロパーと3人の出向者で構成されていますが、抜群のチームワークで、会員各社の船員関係問題に一丸となって迅速に対処できるよう、日夜、努めています。

ご質問・意見等ありましたら、気軽に当室までコンタクトしてください。

《船員対策室スタッフ紹介》

写真前列左より

- | | |
|-------------|--|
| 井上 晃（室 長） | ウィークデーは厳しい眼光で当室を仕切るが、ウィークエンドはパチンコ「海物語」に精を出す。 |
| 辻本 泰久（常務理事） | 船員対策室担当。外航労務部会事務局長を兼ねる。 |
| 半田 収（副 部 長） | 海務部と兼任のため、3月号に引続きの登場。船協切っでのフィリピン通。 |

後列左より

- | | |
|--------------|---------------------------------------|
| 日下部 敏（課長代理） | こう見えても2児の父。休日は、家族に得意の Pasta を振舞う満点パパ。 |
| 宇野 克海（課 長） | さわやかな笑顔が今日も船協中の職員の心を癒してくれる。 |
| 堀 貴（書 記） | 2月1日付の異動（広報室から）で、1月号に引続き2回目の登場。 |
| 片海 悦子（書 記 補） | そつなく完璧に仕事をこなし、当室を纏め上げる。 |





- 3 国際海事機関 (IMO) 第2回バラスト水管管理に関する中間会合が、ロンドンで開催された。
- 7 (P.10海運ニュース国際会議レポート参照)
- 3 政府は、世界貿易機関 (WTO) サービス貿易理事会特別会合において、EC、中国等52ヶ国・地域と共同で、WTO 全加盟国・地域 (145ヶ国) に対し、海運交渉への積極的な参加を求める共同声明を提出した。
- 5 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13回中間会合がマニラで開催された。
- 5 (P.6海運ニュース国際会議レポート参照)
- 5 国土交通省は、第5回造船産業競争戦略会議を開催した。
- 10 国際海事機関 (IMO) 第46回設計設備小委員会がロンドンで開催された。
- 19 (P.15海運ニュース国際会議レポート参照)
- 10 国土交通省は、2002年12月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量は6,650隻 (対前期比=2002年9月末比1.2%減)、3,855千総トン (同0.1%増)、6,773千重畳トン (同1.2%減) となった。
- 14 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、第18回外航労使関係協議会を開催し、政策課題に特化した中央労使関係や集団雇用協議の見直し、各種協議会の扱いで合意した。
- 14 国土交通省海事局は、2001年7月1日現在の日本関係タンカー隻数をまとめた。日本籍船23隻、外国籍船211隻で計234隻で、うちシングルハルタンカーは日本籍17隻、外国籍船95隻の112隻であった。
- 17 国土交通省は、羽田空港再拡張後の東京湾のあり方を検討する「羽田再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」(座長：岩井聰東京商船大学名誉教授)の第3回会合を開催し、報告書を取りまとめた。
- 17 (P.19海運ニュース内外情報参照)
- 17 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8月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,501隻 (前年同月比5.7%減)、7,792万総トン (同0.9%減) であり、そのうち外

航は、3,270隻 (同3.1%減)、5,916万総トン (同1.7%減)、内航は12,231隻 (同6.4%減)、1,876万総トン (同1.5%増) であった。

- 19 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部 (本部長：草刈隆郎当協会副会長) を設置し、第1回会合を開催した。
- 19 (P.2シッピングフラッシュ参照)
- 20 (日本時間午前11時)米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始された。
- 20 当協会は、米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始されたことから当協会崎長会長名で国土交通大臣および外務大臣に対し、情報提供および船舶等の安全確保についての要望書を提出した。
- 20 (P.2シッピングフラッシュ参照)
- 20 国土交通省は、海事局イラク危機対策本部 (本部長：徳留健二海事局長) を設置し、米軍などによる対イラク攻撃に伴ない、当協会はじめ関係船社に対し、ペルシャ湾周辺などでの航行注意喚起通達を发出した。
- 24 横浜港は、米関税庁の進める米テロ対策プログラム (CSI) の試験運用を開始した。
- 24 国際海事機関 (IMO) 第8回ばら積液体およびガス小委員会 (BLG) が、ロンドンで開催された。
- 28
- 24 アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会第6回中間会合が、上海で開催された。
- 25
- 25 国土交通省は、内航船乗組み制度検討会の第5回内航貨物船部会 (座長：野川忍 東京学芸大学教授) を開催し、船舶職員法関連について航行区域の限定近海に関する配乗表を新設することなどをはじめとして内航船乗組み制度見直しの考え方を公表した。
- 26 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部 (本部長：草刈隆郎当協会副会長) の第2回会合を開催した。
- 26 (P.2シッピングフラッシュ参照)
- 27 当協会は、イイノホールで第3回海洋環境シンポジウムを開催した。
- 27 (P.39開み参照)
- 27 国土交通省は、睡眠時無呼吸症候群 (SAS) 防止に関する「交通事業にかかる運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議」第2回会合を開催した。
- 28 国土交通省は、平成15年1月分の造船41工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は輸出船のみの11隻50万5千G/T、竣工は30隻、137万4千G/T (国内船2隻で3万1千G/T、輸出船134万2千G/T) であった。
- 28 国土交通省海事局は、2002年7月1日現在の日本商船隊 (2000総トン以上の外航貨物船) の船腹量を発表した。これによると1,988隻 (対前年比112隻減、5.3%減)、6,979万総トン (同3.3%減) であり、日本籍船では110隻 (同7隻減、6.0%減)、830万総トン (同5.1%減) であった。
- 31 国土交通省海事局は、東京 MOU が開催したPSC委員会の審議結果について、STCW条約の適合状況をPSCでチェックするためのガイドラインが最終化されたことを発表した。



船協だより

3月の定例理事会の様様

(3月26日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○退会

平成15年3月31日付

神戸棧橋株式会社(阪神地区所属)

平成15年3月31日現在の会員数103社

(京浜地区67社、阪神31社、九州5社)

政策委員会関係報告事項

1. イラク攻撃等の事態が発生した場合の対応体制等について
(P. 2 シッピングフラッシュ参照)
2. 欧州海運政策等調査について
(本誌2003年3月号P. 5 海運ニュース参照)
3. 国際船舶制度のその後の動きについて
4. 規制緩和の進捗状況について
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第13回中間会合の様様について
(P. 6 海運ニュース国際会議レポート参照)
6. ICS/ISF2003年総会について
(P. 27 囲み参照)

法務保険委員会報告事項

1. 国際油濁補償基金条約第5回作業部会の模様について
(本誌2003年3月号P. 2 海運ニュース参照)

港湾物流委員会報告事項

1. スーパー中枢港湾の選定について
2. 地方港における規制緩和について
3. SBT(分離バラストタンク)設置タンカーに対する入港料等の軽減措置について

政策委員会/海務委員会合同報告事項

1. 羽田空港再拡張問題について
(P. 19 海運ニュース内外情報参照)

海務委員会報告事項

1. 大型液化ガスタンカーの夜間航行規制の緩和について

当協会は、平成11年より、総トン数2万5千トン以上の大型液化ガスタンカーに対する東京湾、伊勢湾および瀬戸内海への夜間航行制限の撤廃について要望してきた。このうち瀬戸内海の東西両端に位置する友ヶ島水道および豊後水道については、平成12年9月の安全対策確約書提出義務の廃止を機に進路警戒船の配備の下に夜間航行が認められることとなり、友ヶ島水道を経由して水島港へ入出港する船舶など、備讃瀬戸東航路および明石海峡航路の航行制限と合わせ制約の大きい航行可能時間帯の自由度が広がった。

当協会は、さらに東京湾および伊勢湾についても引き続き規制緩和を要望してきたが、平成13年3月に規制改革推進3カ年計画(13~15年度)に盛り込まれたことから、海上保安庁は13年度から2カ年の計画で規制見直しの検討に着手した。

このほどまとめられた報告では、以下の対策が実施されることで、液化ガスタンカーの夜間航行は可能であるとしている。

今後、海上保安庁は、同報告の内容を踏まえ、夜間航行規制の緩和に向けた必要な措置を講じていくこととなる。

夜間航行に当たり取られるべき対策

- (1) 夜間における視認性の低下を補うため、本船あるいは進路警戒船におけるレーダー、自動船舶識別装置(AIS)、暗視双眼鏡等の活用に



よる見張りの強化

- (2) 東京湾、伊勢湾とも船舶交通の最も輻輳する時間帯は日出没前後であるため、輻輳時間帯を避けた夜間航行規制の緩和
- (3) 事故・災害発生時に迅速的確に対応するため、進路警戒船あるいは消防設備船の有効活用
- (4) 事故・災害発生時の対応において、夜間も昼間と同様な即応体制の確保

工務委員会報告事項

- 1. バルクキャリアの安全問題について

労務委員会報告事項

- 1. ILO 海事統合条約及び船員の身分証明に関するILO (第108号) 条約の改正について
- 2. IMO STW 小委員会について
- 3. 規制緩和 (船員関係) について

船員対策特別委員会報告事項

- 1. ITF 問題について

近海内航部会

- 1. 近海内航に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会報告事項

- 1. シップリサイクリングに係る国際会議の動向と当協会の対応について
- 2. ASF シップリサイクリング委員会第6回中間会合への対応について
- 3. インドにおける船舶解撤の実情について (概要報告)
(P.22海運ニュース内外情報参照)

外航労務部会報告事項

- 1. 外航労使関係協議会について

公布法令 (3月)

- ㊦ 船舶法施行細則及び小型船舶登録規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第22号、平成15年3月18日公布、平成15年4月1日施行)
- ㊧ 船舶職員法施行規則等の一部を改正する省

令 (国土交通省令第27号、平成15年3月20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省令 (国土交通省令第28号、平成15年3月20日公布、平成15年6月1日施行)
- ㊧ 港湾法施行令の一部を改正する政令 (政令第76号、平成15年3月26日公布、平成15年4月1日施行)

陳情書・要望書 (3月)

3月10日

宛先 通関情報処理センター理事長、財務省関税局総務課長宛

件名 Sea-NACCS の効率運用に関する要望について

要旨 現在、Sea-NACS における船積確認事項登録の利用率が著しく低いため、船社はB/L作成のための情報をほとんどEDIで入手することができず、非効率的な業務をせざるを得ない状況にある。また、米国の船積み24時間前マニフェスト情報提出ルールも実施されており、船積確認事項登録の重要性が増していることから、その利用効率向上を図るべく、利用促進策の検討と関連業界への働きかけを行っていただきたい。

3月20日

宛先 扇国土交通大臣、川口外務大臣

件名 ペルシャ湾へ就航する船舶の安全確保策について

要旨 P.2 シッピングフラッシュ参照

国際会議の予定 (5月)

国際油濁補償基金 (IOPCF) 理事会等

5月6～9日 ロンドン

ICS/ISF2003年総会

5月11日～13日 兵庫県淡路島

92年基金条約議定書 (追加基金) 採択のための外交会議

5月12日～16日 ロンドン

IMO 第77回海上安全委員会 (MSC)

5月28日～6月6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
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	56,066	45,471	10,593	14.4	7.2
2002年 2月	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
11	4,640	3,749	891	19.3	10.3
12	4,563	3,771	792	15.2	14.2
2003年 1月	3,843	3,740	103	8.0	10.3
2	4,328	3,393	935	7.6	4.6

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
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2002年 3月	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
12	122.17	119.37	125.20
2003年 1月	118.67	117.83	120.14
2	119.29	117.02	120.81
3	118.49	116.69	120.81

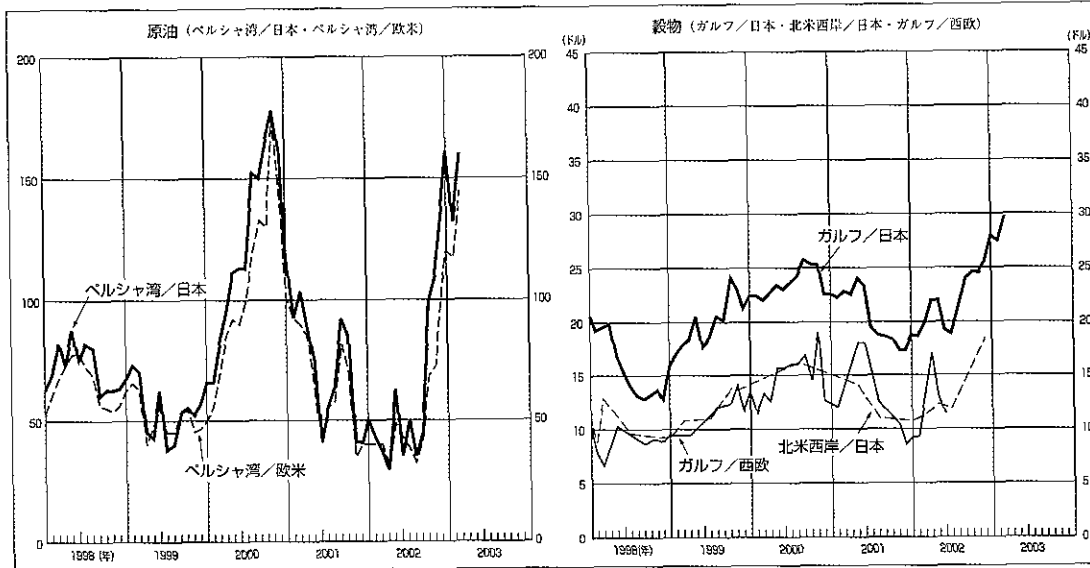
(注) 財務省貿易統計による。

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	鉄 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 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
12	5,225	0	5,225	474	1,852	2,579	0	245	25	50	14,769	4,715
2003 1	10,807	0	10,807	139	3,685	6,357	0	576	50	0	16,360	5,289
2	7,946	395	7,551	379	1,882	5,025	33	232	0	0	17,095	5,036
3	9,901	65	9,836	581	2,617	6,230	0	377	31	0	16,332	5,598

(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					
	2001		2002		2003		2001		2002		2003	
	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	118.00	80.00	50.00	34.75	161.00	102.50	100.50	82.50	40.00	35.00	120.00	75.00
2	92.50	86.00	42.50	37.50	132.50	67.50	92.50	70.00	40.00	36.25	117.50	65.00
3	103.00	88.75	37.00	32.00	160.00	105.00	90.00	70.00	40.00	30.00	145.00	85.00
4	—	—	29.50	28.00	—	—	85.00	70.00	31.00	27.50	—	—
5	75.00	57.00	62.00	39.50	—	—	63.50	52.50	48.75	33.00	—	—
6	41.50	38.50	35.00	29.50	—	—	40.00	35.00	42.50	31.00	—	—
7	55.00	43.50	50.00	32.50	—	—	55.00	42.50	38.75	29.50	—	—
8	63.15	39.00	—	35.00	—	—	57.50	38.50	32.50	28.00	—	—
9	92.00	57.50	45.00	34.00	—	—	82.50	50.00	42.50	28.00	—	—
10	85.00	40.00	99.75	40.50	—	—	70.00	37.50	68.50	42.50	—	—
11	41.00	33.50	110.00	62.50	—	—	35.00	32.00	72.50	47.50	—	—
12	40.50	36.00	137.50	99.0	—	—	40.00	35.00	105.00	80.00	—	—

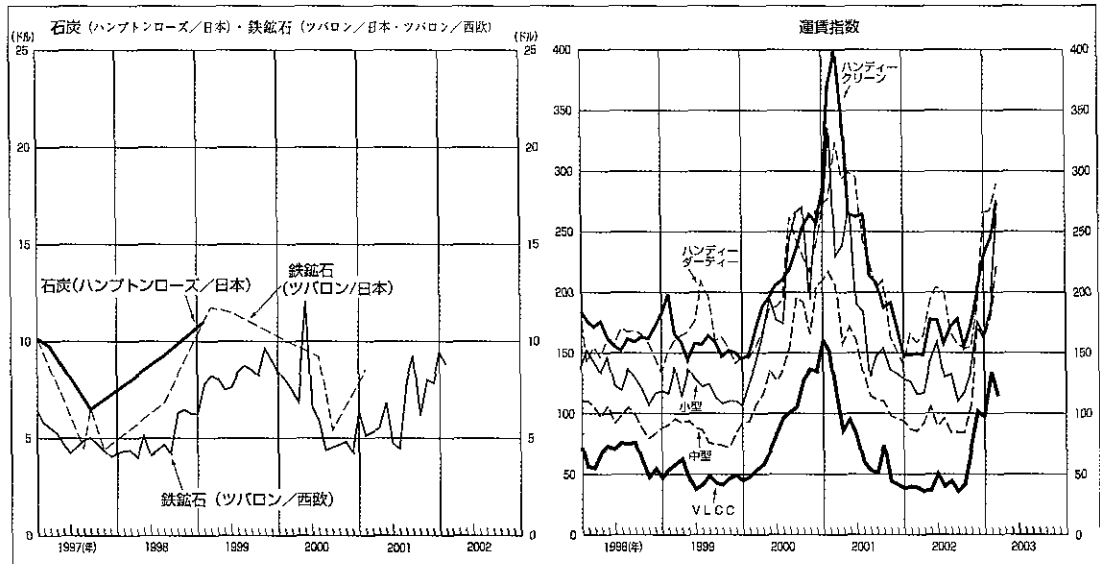
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	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	18.85	17.20	27.90	27.25	10.75	—	—	—	9.15	8.88	—	—
2	18.60	16.80	—	27.40	11.00	—	—	—	9.25	8.00	—	—
3	19.90	18.40	—	29.75	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.00	20.00	—	—	—	—	—	—	17.00	15.00	—	—
5	22.00	20.90	—	—	12.25	—	—	—	13.07	—	—	—
6	19.25	17.95	—	—	—	—	—	—	11.35	10.75	—	—
7	18.90	17.60	—	—	11.90	11.25	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	—	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	24.60	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	24.50	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	25.50	24.75	—	—	18.50	—	—	—	—	—	—	—

(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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

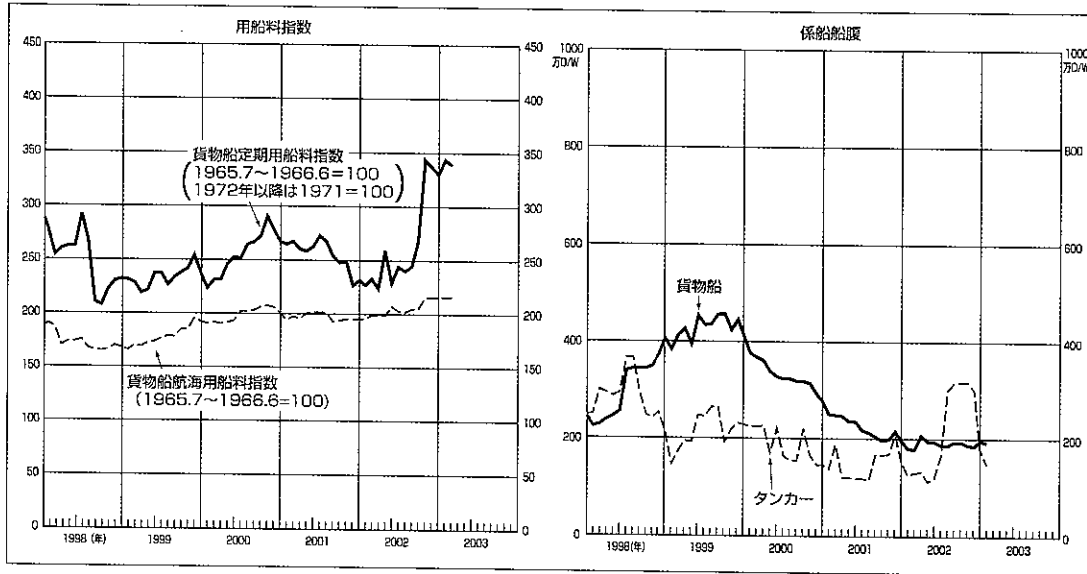
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	—	—

(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														
	2001					2002					2003				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	
1	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3
2	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	—	—	—	—	—
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	—	—	—	—	—
6	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	—	—	—	—	—
7	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	—	—	—	—	—
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	—	—	—	—	—
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	—	—	—	—	—
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	—	—	—	—	—
11	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	—	—	—	—	—
平均	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	—	—	—	—	—

(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=ハンディークラウド:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディークリーン: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					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0
2	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	216.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0	344.0
3	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0	339.0
4	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0		262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	
5	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0		262.0	238.0	252.0	262.0	229.0	
6	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0		292.0	238.0	251.0	272.0	244.0	
7	167.0	179.0	202.0	204.0	-		266.0	226.0	264.0	267.0	-	
8	165.0	178.0	203.0	192.0	201.0		210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	
9	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0		208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	
10	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0		222.0	241.0	290.0	249.0	268.0	
11	170.0	195.0	206.0	195.0	215.0		231.0	254.0	278.0	227.0	345.0	
12	168.0	192.0	200.0	195.0	-		232.0	237.0	267.0	231.0	-	
平均	172.1	178.3	198.4	197.5	168.8		245.5	233.7	255.8	254.8	209.3	

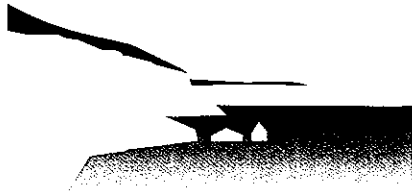
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	2001						2002						2003					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838
2	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488
3	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305						
4	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310						
5	247	2,063	2,379	38	645	1,199	230	1,763	1,946	41	635	1,199						
6	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202						
7	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657						
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004						
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155						
10	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173						
11	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162						
12	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000						

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

編 集 後 記



「ことば」というものはそれが発せられた時点で本人の意図した意味が変化してしまいます。日本人同士で何十年も生活を共にしていても誤解が生じます。「そんな意味で言った訳ではないのに」、「いいえいつもあなたはそうやって言い訳ばかりする」云々は誰にでも身に覚えのあるやり取りではないでしょうか。ささいなことがなにもそこまでと思われる対立に発展してしまいます。「いじめ」も多くの場合、その言葉を発した側と受けた側のギャップの大きさに発した側が気づかないケースではないでしょうか。気を使うことは過大にかばうことではないでしょうが、それにしても思いやりがなさ過ぎる世の中になってしまったと思います。言語が違えばギャップも大きくなります。「桜」と「チェリーブロッサム」が同じとはとても思えません。「たおやか」とか「そこはかとない」というのはどのような英語があてはまるのでしょうか。

日曜日の午前中に政治家の討論会が放送されていますが、子供は一度数分見ただけでスイッチを切ってしまいました。「どうして相手の意見を聞いてから発言しないのか」の問いに「そうしなければ勤まらない職業だから」と答えるしかありませんでした。自らの言葉をつくしてメッセージを国民に伝える使命を負うべき選ばれた人たちが逆に発言する前に国民から拒絶されています。

いっぽうで阿吽の呼吸というものも存在します。いつのことだったか子供を連れて田舎に帰ったおり、炬燵の前の自分の座椅子から身動きもし

ない父親が「ウッ」とか「アッ」とか言うだけで母親がお茶を持ってきたり新聞をもってきたりしていたのを子供たちが驚異の目で見ているのを思い出します。このような例はまれなほうなのでしょう。

日本は古来より言葉を重んじてきました。思いのたけを31文字に託した古典は今なお世界の文学の最高傑作のひとつです。日本の最初のノーベル文学賞は日本語の古典的な美を現代に表した作家に贈られました。

現代人は単語多発性失語症のような状態に陥っています。街には意味不明のカタカナ語や記号文字があふれていますが、そこには心の中にまで入ってくる想いは感じられません。

また、ひとつひとつは明確な意味を持っている単語を並べ、一見熱い情熱がほとばしるように聞こえても、言葉のマジックに踊らされた、論理の必然性も見当たらない、その場しのぎの演説も聞こえてきます。

「あひみてののちの心にくらぶれば
昔は物を思はざりけり」

この短い歌のあふれるばかりの想いを解説するだけで一冊の本になりそうです。(それにしてもこんな思いをだれかに告げてみたいものです。)

飯野海運株式会社
総務・企画グループ法務・保険チームリーダー
鈴木 康昭

せんきょう4月号 No.513(Vol.44 No.1)

発行 平成15年4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)

付・海運日誌

(平成14年4月～平成15年3月)

[4月]

4～5日 OECD造船協定問題に関する関係業界ヒアリングが実施された。
(2002年4月号P.15参照)

10日 国土交通省は、2001年12月末現在の内航船腹量を発表した。これによると船腹量は7,073隻、391万7千総トン、706万7千重量トンで、2001年9月末時点と比べ19隻減少、重量トン、総トンベースともに1.1%の増加となった。

11日 2002年度港湾春闘が妥結した。
(2002年5月号P.19参照)

11日 国土交通省は、2002年3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27隻105万6千総トンで前年同期と比べ17隻減少、総トン数で46%減少した。

19日 国土交通省は、内航船乗組み制度検討委員会第1回会合を開催した。同会合は、船員の適正な労働環境、安全・安定運航の確保を前提にして効率的な船舶職員の配乗体制を再構築することとしている。

19日 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、扇国土交通大臣、川口外務大臣、森山法務大臣、縄野海上保安庁長官ならびにアグメスパナマ共和国特命全権大使に対して本事件の早期解決に関する要望書を提出した。

22日 第5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。
(2002年5月号P.7参照)

22～26日 IMO第84回法律委員会がロンドン・IMO本部で開催された。
(2002年5月号P.2参照)

25日 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸等を求める緊急要請として森山眞弓法務大臣に要望書を提出した。

26日 国土交通省は、次世代内航海運懇談会(座長：杉山武彦一橋大学副学長)第6回会合を開催

し、「次世代内航海運ビジョン—21世紀型内航海運を目指して」を公表した。

(2002年5月号P.24参照)

25～26日 第101回 OECD造船部会がパリで開催された。

(2002年5月号P.4参照)

25日 国土交通省は、平成14年2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14隻71万7千G/T(国内船は無し)、竣工は、19隻、80万1千G/T(国内船は無し)であった。

26日 国土交通省は、「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」の初会合を開催した。
(2002年5月号P.13参照)

29～5/3日 92年国際油濁補償基金第6回臨時総会等がロンドン・IMO本部で開催され、追加補償基金に関する議定書案採択のための外交会議の開催費用および環境損害の認定基準等について審議が行われた。

30日 国土交通省は、平成14年1月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,061万トン(対前年同月比6.3%減)、198億2,804万トンキロ(同1.0%減)となっている。

[5月]

7日 国土交通省は、今後の港湾物流政策について検討を行う交通政策審議会「第1回物流・産業部会(座長：杉山武彦一橋大学教授)を開催し、スーパー中核港湾構想につき同省が政策案を提示、参加委員からの意見を求めた。

8日 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸に関し、4月25日の要望書につづき改めて森山法務大臣、扇国土交通大臣、川口外務大臣ならびに縄野海上保安庁長官に要望書を提出した。
(2002年6月号P.2参照)

10日 国土交通省は、第5回内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会(委員長：加藤俊平 東京理科大学教授)を開催し、「内航船員養

成における即戦力化等に係る提言」が取りまとめられた。

15日 4月7日に公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者2名を仮拘禁するための措置が実行され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。
(2002年6月号P.2参照)

15～24日 国際海事機関(IMO)第75回海上安全委員会(MSC75)がロンドンのIMO本部で開催され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。
(2002年6月号P.16参照)

17日 海運大手3社の2002年3月期決算が出揃った。それによると主力のコンテナ船事業の部門営業損益が運賃の大幅下落で3期ぶりに赤字に転落し、コスト削減や円安効果で埋めきれず、経常利益は下落した。

17日 国土交通省は、2002年4月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計36隻120万7千総トンで前年同期と比べ6隻減少、総トン数で4.5%増加した。

20日 国土交通省は、主要5港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)の平成14年1月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,265隻(前年同月比9.1%減)、7,172万総トン(同0.6%減)であり、そのうち外航は、3,058隻(4.3%減)、5,572万総トン(0.1%増)、内航は12,207隻(10.3%減)、1,600万総トン(2.6%減)であった。

21日 国連環境計画パーゼル条約締約国会議 第5回法律作業部会(LWG)、第20回技術作業部会(TWG)、第2回TWG、LWG合同会議がジュネーブで開催された。

22日 アロヨ・フィリピン大統領より当協会メンバーの長年にわたるフィリピン人船員の雇用および訓練に対する貢献に対する感謝として、崎長会長に感謝状が授与された。
(2002年6月号P.34参照)

27日 国土交通省は、平成14年3月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は21隻111万9千G/T(国内船4隻で1,578G/T、輸出船17隻で111万7千G/T)、竣工は、30隻、128万6千G/T(国内船3隻で663G/T、輸出船27隻で128万9千G/T)であった。

28日 アジア船主フォーラム(ASF)第11回総会が台

北で開催された。

(2002年6月号P.7参照)

28日 国土交通省は、平成14年2月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,441万トン(対前年同月比0.7%減)、204億389万トンキロ(同2.2%減)となっている。

29日 国土交通省港湾局は、局内検討組織「国際ハブ港湾のあり方研究会」(座長:稲村肇東北大学教授)の最終会合を開催し、国内外のトランシップ貨物を日本の主要港に集中させるための方策が検討された。今回まとめられた内容は、6月10日開催予定の交通政策審議会(港湾分科会)『第二回物流・産業部会』での検討材料として報告される予定。

29日 学識経験者、業界団体、国土交通省などの関係者で構成される「内航海運制度検討会」第1回会合が、国土交通省で開催され、4月26日に策定された次世代内航海運ビジョンで、行政の取り組み施策のうち事業・船員安全規制見直しに関して検討を行った。

[6月]

10日 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会第二回物流・産業部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)を開催した。同部会は『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』が交通政策審議会に諮問されたのを受け、その具体的検討の場として設置されたもの。

12～13日 国際海運会議所(ICS)／国際海運連盟(ISF)は、ノルウェー・オスロでそれぞれ年次総会を開催した。
(2002年7月号P.10参照)

13～14日 国際運輸労連(ITF)は、ロンドンで公正慣行委員会(FPC)を開催した。同委員会において、フィリピン船員組合アモサップ(AMOSUP)は、便宜置籍船(FOC)に乗り込む船員の最低賃金(ベンチマーク)の凍結について動議を行ったが、本問題については継続協議となった。

17日 国土交通省は、バヌアツ籍便宜置籍船(FOC)船に配乗される日本人船員の海技免状について、バヌアツ政府が承認するための2国間協定が締結された。これは、8月1日から完全実施される1995年改正STCW条約(船員の訓練・資格証

明・当直基準に関する国際条約)が船籍国と船員の国籍国間の承認協定を求めているためである。

- 19日 当協会は第55回通常総会を開催した。
(2002年7月号P.1参照)
- 20日 外航中小船主協会は第44回定時総会を開催した。
- 20日 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の初会合が開催され、外国籍船上で犯罪等が発生した際の早期解決を図るため、関係省庁だけでなく、便宜置籍(FOC)国政府や船社などを含めた連絡体制の構築について意見交換を行った。
- 24日 パナマ運河庁(PCA)は、運河通航料金を平均13%値上げする問題について、各国大使館と意見交換をおこなった。そのなかで、わが国政府は、同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を同運河庁に提出した。
- 24日 国土交通省は、平成14年3月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,627万トン(対前年同月比1.4%増)、210億2,365万トンキロ(同3.6%減)となっている。
- 24日 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会第三回物流・産業部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)ならびに第三回環境・安全等部会(部会長:須田熙八戸工業大学教授)を開催し、港湾局が提示した『中間報告』(案)について、それぞれ討議を行った。
なお、次回港湾分科会(7月12日)に、これまでの討議結果を踏まえた『中間報告』が答申される予定。
- 25日 当協会は、第1回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催した。
(2002年7月号P.8参照)
- 26日 国土交通省は、IMO等国際機関での船舶解撤に係る審議へのわが国の対応を検討するため官民の海事関係者からなる「シブプリサイクル検討委員会」を設置、その初会合を開催した。
- 26～27日 主要8カ国(G8)の首脳会議(サミット)が、カナダ・カナナスキスで開催され、国際交通システムのテロ対策を推進する行動文書が採択された。海事保安については、IMOにおいて審議中のテロ対策を支持する内容となっている。
- 28日 国土交通省海事局および当協会は、わが国の

外航海運企業税制のあり方について討議するための産学官のメンバーによる「外航海運企業税制検討会」の初会合を開催した。

- 28日 国土交通省は、「我が国造船業及び舶用工業の現状と課題の分析と今後予想される取るべき措置、国際対応のあり方等について検討し、産業戦略の明確化とこれからの政策指針を確立すること」を目的に「造船産業競争戦略会議」を設置し、その初会合を開催した。
- 28日 国土交通省は、「国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップをおこなうための官労使参加による検討会」の第1回会合を開催した。
- 28日 国土交通省は、平成14年4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19隻71万G/T(輸出船のみ)、竣工は、13隻、60万6千G/T(輸出船のみ)であった。

【7月】

- 8～12日 国際海事機関(IMO)第48回航行安全小委員会(NAV48)がロンドンで開催された。
(2002年8月号P.15参照)
- 8日 当協会は、パナマ運河通航料金を平均13%値上げする問題について、パナマ運河庁(PCA)アレマン長官宛に同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を提出した。
(2002年8月号P.9参照)
- 8日 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の第2回会合が開催された。
- 9日 国土交通省は、平成13年度内航船舶輸送実績を発表した。これによると総輸送量は5億2,006万7千トン(対前年度比3.1%減)、2,444億5,110万3千トン(同1.2%増)となっている。
- 12日 国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会・(第四回)港湾分科会(座長:須田熙八戸工業大学教授)が国土交通省で開催され、物流・産業部会、環境・安全等部会でまとまれた中間報告(「港湾政策のあり方」)を了承した。
(2002年8月号P.15参照)
国土交通省は、「造船産業戦略会議」の第2回会議を開催した。
(2002年8月号P.24参照)
- 15日 船員職業紹介等研究会(座長:加藤俊平東京

理科大学教授）が開催され、船員教育機関による無料職業紹介事業に関する制度化が適当であるとの報告書を了承した。しかし、労務供給事業に該当しない形態については、労働者側の見解を併記することとなり、また、船員派遣事業者となり得る者の範囲等について労働者側と使用者側の意見を付記することとされた。

15日 国土交通省は、2002年1～6月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169隻599万4千総トンで前年同期と比べ20隻減少、総トン数で17%減少した。

19日 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の第3回会合が開催された。

20日 国土交通省は2002年版海事レポートを発表した。
(2002年8月号P.36参照)

23日 当協会は、第2回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催した。
(2002年8月号P.2参照)

29日 国土交通省は、平成14年5月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は21隻96万2千G/T（すべて輸出船）、竣工は、17隻、57万5千G/T（国内船3隻で9万5千G/T、輸出船14隻で47万9千G/T）であった。

30日 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の最終会合が開催され、外国籍船内の犯罪対応について4項目からなる当面の対応をまとめた。

30日 国土交通省海事局および当協会は、わが国の外航海運企業税制のあり方について討議するための産学官のメンバーによる「外航海運企業税制検討会」の第2回会合を開催した。

31日 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2月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,461隻（前年同月比10.4%減）、6,955万総トン（同3.7%減）であり、そのうち外航は、3,000隻（6.0%減）、5,363万総トン（4.7%減）、内航は12,461隻（11.4%減）、1,592万総トン（0.3%減）であった。

[8月]

2日 国土交通省は第2回「羽田空港再拡張に係る

航行安全基礎調査検討会」を開催した。
(2002年8月号P.12参照)

6日 当協会は、第3回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催し、諸問題への対応について報告書をまとめた。
(2002年8月号P.2参照)

13日 国土交通省海事局は、これまでフィリピンに限られていたSTCW95条約に基づく外国船員承認制度の対象国についてトルコ、ベトナムを加え計3カ国に拡大した。

16日 国土交通省は、2002年7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32隻141万総トンで前年同期と比べ8隻増加、総トン数で69%増加した。

18日 米国沿岸警備隊(USGC)は、サブスタンダード船の取締り強化の一環から18日から米国に入港する船舶に対し、用船主・荷主についての詳細な情報を事前通知することを要求することとした。

22日 パナマ運河庁(PCA)は、パナマ運河通航料の値上げを2002年10月より約8%、2003年7月より約4.5%と2段階に分けて実施すると発表した。
(2002年9月号P.9参照)

27日 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11回中間会合が、香港で開催された。
(2002年9月号P.2参照)

27日 国土交通省は、平成13年5月分の内航船舶輸送実績を発表した。これによると総輸送量は3,957万4千トン（対前年同月比2.1%減）、190億6,923万トンキロ（同1.2%減）となっている。

29日 国土交通省は、2003年度予算の概算要求をまとめた。

29日 国土交通省は、平成14年6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63隻357万8千G/T、竣工は、22隻、88万G/Tであった。竣工の内、輸出船は、パナマ向け21隻88万G/T、国内船は漁船が1隻400G/Tであった。

30日 国土交通省海事局および当協会は、わが国の外航海運企業税制のあり方について討議するための産学官のメンバーによる「外航海運企業税制検討会」の第3回会合を開催した。

30日 平成9年に日本海で発生したナホトカ号油流出事故で、国および海上災害防止センターが損

害賠償を船舶所有者等に対して求めていた訴訟の和解が成立した。これにより、船舶所有者と国際油濁補償基金は、国に対して約18億9,000万円、海上災害防止センターに約41億6,000万円を支払う。また、被害総額は約261億円と確定した。

[9月]

- 6日 日本、韓国、シンガポール、香港の4船主協会による「アジア船員雇用者グループ」準備会合が海運ビルで開催された。
(2002年10月号P.7参照)
- 13日 国際海事機関(IMO)海上安全委員会(MSC)テロ対策中間作業部会がロンドンで開催された。本会合は米国同時多発テロ事件を契機とした海事分野におけるテロ対策のため、船舶や港湾の保安計画の内容などについて具体的に検討された。
- 10日 国土交通省は、2002年6月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量は6,870隻(対前期2002年3月末比2.1%減)、3,878千総トン(同1.4%減)、6,958千重量トン(同1.8%減)となった。
- 10日 国土交通省は、8月中のポートステートコントロール(PSC)で国際条約で定める基準に抵触し、業務命令や航行停止処分の対象となった船舶が43隻あったと発表した。
- 23日 国際海事機関(IMO)第7回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC)がロンドンで開催された。
(2002年10月号P.6参照)
- 24日 国土交通省は、2001年のわが国クルーズ人口等の動向について取りまとめた。これによると日本人乗客数は約20万人で前年比7.3%減少し、このうち外航クルーズ乗客数は約11万5千人(対前年比11.6%減)、内航クルーズ乗客数は約8万5千人(同0.7%減)となった。
- 26日 財務省関税局は、米国関税庁が進める海上コンテナ安全対策「コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ(CSI)」に参画することで合意した。
- 29日 米国西岸の港湾労使間で行われていた労働協約改訂交渉で、使用者団体のPMA(太平洋海事協会)は、港湾労組のILWU(国際港湾倉庫労働組合)が荷役業務のスローダウン戦術に出たことから、同日夜から西岸全29港でロックアウト(施設封鎖)に踏み切った。

[10月]

- 7日 第10回日韓船主協会会談が京都で開催された。
(2002年11月号P.7参照)
- 7日 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。
(2002年11月号P.24参照)
- 7日 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。
(2002年10月号P.15参照)
- 7～11日 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。
(2002年11月号P.2参照)
- 11日 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、大型船二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日 国土交通省は、2002年度上半期分の新造船計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。
- 14～18日 国際労働機関(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)がILO本部(ジュネーブ)で開催された。
(2002年11月号P.9参照)
- 21日 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)の合意に伴う米国内向け輸出コンテナの検査体制の強化に関して、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。
- 21/11～1日 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 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。

22～24日 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。

（2002年11月号P.2参照）

22日 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日 当協会（崎長保英会長）は、米国西岸の港湾労使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。

（2002年11月号P.15参照）

25日 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日 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（機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日 米関税庁は、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日 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。

（2002年11月号P.16参照）

31日 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。

〔11月〕

1日 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日 超党派の衆参国会议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。

（2002年12月号P.26参照）

11日 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。

（2002年12月号P.19参照）

12日 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。

（2002年12月号P.6参照）

12日 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日 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。これによると、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日 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) の共催のもとに開催された。(2002年12月号P. 4 参照)
- 19日 スペイン沖でシングルハル (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日 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日 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日 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。
- 21～22日 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。(2002年12月号P. 54参照)
- 22日 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日 (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。(2002年12月号P. 31参照)
- 26日 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回中間会合が韓国・ソウルで開催された。(2002年12月号P. 6 参照)
- 29日 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日 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。

[12月]

- 1日 四日市港管理組合は、油濁水排出を防ぐ機能を持つ SBT (分離バラストタンク) 設置済みタンカーについての入港料軽減措置を導入した。(2003年1月号P. 23参照)
- 2～13日 国際海事機関 (IMO) 第76回海上安全委員会 (MSC76) および第5回海上人命安全条約締約国会議 (SOLAS CONF.5) がロンドンで開催された。(2003年1月号P. 15参照)
- 5日 OECD 新造船協定の第1回交渉がパリで開催された。新造船協定交渉は、米国の批准拒否で発効が不可能になった旧造船協定を基本とし、国際造船市場の公正な競争条件確立をめざすものである。
- 6日 国土交通省が設置したスーパー中樞港湾選定第2回委員会 (委員長：水口弘一野村総研顧問) が東京で開催され、議論の結果、年間目標貨物量、施設規模などの指定基準が確定した。
- 11日 森山法務大臣は、海外で日本人が被害者となった犯罪について、日本の刑法で外国人を処罰するための改正法案要綱を法制審議会 (法務大臣の諮問機関) に諮問した。
- 12日 アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全および環境委員会第9回中間会合がフィリピンのマニラで開催された。(2003年1月号P. 18参照)
- 13日 与党3党は、平成15年度税制改正大綱を取りまとめた。(2003年1月号P. 4 参照)
- 16日 交通政策審議会海事分科会 (分科会長：千速晃新日本製鉄社長) は、平成14～18年度の内航

適正船腹量を策定し、国土交通大臣に答申した。
(2003年1月号P.34参照)

- 19日 国土交通省は、2002年9月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量は6,729隻(対前期=2002年6月末比2.1%減)、3,850千総トン(同0.7%減)、6,858千重量トン(同1.4%減)となった。
- 20日 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、個別LNGプロジェクトの日本籍LNG船を国際船舶化することで大筋合意した。
- 24日 平成15年度予算の政府案が閣議決定された。
(2003年1月号P.4参照)
- 26日 国土交通省は、平成14年10月分の造船41工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は11隻53万4千G/T、竣工は22隻114万6千G/Tであった。竣工の内、輸出船は19隻112万3千G/T、国内船は3隻2万3千G/Tであった。

[1月]

- 7～10日 BIAC(経済産業諮問委員会)／OECD MTC(海運委員会)がパリで開催された。
(2003年2月号P.2参照)
- 12～22日 当協会と国土交通省海事局は、欧州5カ国で海運政策調査を実施した。
- 14日 国土交通省は、スーパー中樞港湾の候補港湾の応募を締め切り、7港湾管理者(東京、横浜、名古屋、博多、北九州、川崎、四日市)および1グループ(神戸・大阪)より目論見書が提出された。
- 15日 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑事法(国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係)部会(部会長：芝原邦爾学習院大学教授)第1回会合が開催された。
(2003年2月号P.10参照)
- 16日 国土交通省は、2002年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると298隻、1,061万総トンで、前年に比べ59隻減少、総トン数で24%減となった。
- 17日 欧州委員会(EU)は、欧州連合(EU)加盟各国に船籍を持つ船舶の航行安全性を高めるため、これら船舶に乗船するEU加盟国以外の船員の能力を認証するあらたな認証システムを提案した。
- 20日 当協会外航労務部会はと全日本海員組合は第14回外航労使関係協議会を開催し、新しい労使関係構築に向けた雇用関係事項の協議をおこなった。

20日 国土交通省は、第156回通常国会に提出予定の「港湾法等の一部を改正する法律案」や92年民事責任条約の改正を受け油濁損害の船主責任限度額を約50%引き上げる「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」など15法案を発表した。

20日 日本船舶輸出組合は、2002年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は287隻、1,210万総トンで前年同期に比べ46隻増加、総トン数は2%減少した。

20～21日 国土交通省スーパー中樞港湾選定委員会作業部会は7港湾管理者および1グループよりヒアリングを実施した。

20～25日 国際船舶制度における日本籍船に船舶職員として乗船する第9回外国人船員承認試験が、フィリピンマニラで実施された。受験者198名のうちフィリピン人190名の他、インドネシア人8名が初めて受験した。

21日 政府の構造改革特区推進本部(本部長・小泉首相)が開催され、特区の具体化に際し必要な手順、機構などを定めた「構造改革特別区域基本方針」を定めた。

22日 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)が2002年11月23日に暫定合意していた新労働協約書をILWUは正式承認し、米国西岸港湾労使交渉は決着した。

24日 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑事法(国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係)部会(部会長：芝原邦爾学習院大学教授)が開催され、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に対し日本刑法を適用する一部改正案要綱を決定した。
(2003年2月号P.10参照)

30日 財務省は2002年10月にスタートした税関の執務時間外における通関体制の試行実績(7 DAYS オープントライアル)の中間評価を行った。

30日 国土交通省港湾局は、IMO(国際海事機関)で改正されたSOLAS条約(海上人命安全条約)を受け港湾施設保安対策に向けた「港湾局港湾保安対策プロジェクトチーム」を設置した。

[2月]

- 3日 内航海運制度検討会(座長：加藤俊平東京理科大学教授)は、第4回事業規制ワーキンググループを開催し、中間報告案をまとめた。参入

規制の緩和、市場機能の整備、輸送の安全の確保について今後の方向性をまとめたもの。

- 3～7日 92年国際油濁補償基金 (FC) の第5回作業部会 (WG) がロンドンで開催された。
(2003年3月号P.2参照)
- 3～7日 国際労働機関 (ILO) 海事統合条約三者構成第2回サブワーキンググループ会合が、ジュネーブで開催され、海事統合条約および船員の身分証明に関する108号条約の改正に関する検討が行われた。
- 5日 法務大臣の諮問機関である法制審議会の総会が開催され、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に対し日本刑法を適用する一部改正案要綱を了承し、同日、森山法務大臣に答申した。
- 6日 国土交通省は、スーパー中枢港湾選定委員会作業部会 (部会長：黒田勝彦神戸大学教授) を開催し、7港湾管理者 (東京、横浜、名古屋、博多、北九州、川崎、四日市) および1グループ (神戸・大阪) から提出された目論見書の内容について、総合評価をおこなった。
- 6日 国土交通省は、2002年 (1～12月) の日本関係船舶の海賊被害調査結果を発表した。
(2003年3月号P.5参照)
- 6日 日本内航海運組合総連合会の基本政策推進委員会 (委員長：秋永陽太郎商船三井フェリー社長) は、モーダルシフト推進に向けたコスト分析に関する報告書を公表した。
- 12日 国土交通省は、海事テロ対策で改正された海上人命安全条約 (SOLAS条約) の国内法制化作業のため、専門の対策室を設置した。
- 14日 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7月分の実績を発表した。これによると同月の入港船は15,711隻 (前年同月比9.6%減)、7,841万総トン (同1.7%減) であり、そのうち外航は、3,269隻 (同4.2%減)、6,053万総トン (同0.3%減)、内航は12,422隻 (同10.9%減)、1,788万総トン (同7.9%減) であった。
- 20日 当協会は、海運ビル国際会議場で、平成14年度海運関係叙勲・褒章受賞者祝賀パーティーを開催した。
(2003年3月号P.11参照)
- 21日 政府は、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に日本刑法を適用するための一

部改正法案を閣議決定した。

- 24日 国土交通省は、スーパー中枢港湾選定委員会第3回会合 (委員長：水口弘一野村総研顧問) を開催し、応募9港のうち7港 (東京、横浜、名古屋、神戸・大阪、北九州、博多) を候補港湾として1次選考を通過させることを決めた。
- 24～27日 国際海事機関 (IMO) 第34回訓練・当直基準小委員会 (STW) が開催され、海事テロ対策で船舶/港湾施設への配置が義務付けられる保安職員の訓練についてのガイドラインを9月上旬までに策定すること等を決めた。
- 27日 当協会外航労務部会と全日本海員組合は外航労務関係協議会を開催し、平成15年4月1日以降の会社と組合との新たな雇用協議の枠組みについて確認書を締結した。
- 28日 国土交通省は、スーパー中枢港湾選定委員会で主要7港を1次選考した際の港湾別評価結果を公表した。
- 28日 国土交通省、平成14年12月分の造船41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46万4千G/T、竣工は7隻46万7千G/T、国内船は2隻、2万1千G/Tであった。

[3月]

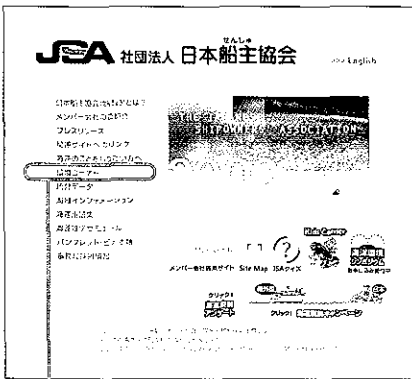
- 3～7日 国際海事機関 (IMO) 第2回バラスト水管理に関する中間会合が、ロンドンで開催された。
(2003年4月号P.10参照)
- 3日 政府は、世界貿易機関 (WTO) サービス貿易理事会特別会合において、EC、中国等52ヶ国・地域と共同で、WTO全加盟国・地域 (145ヶ国) に対し、海運交渉への積極的な参加を求める共同声明を提出した。
- 5日 アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第13回中間会合がマニラで開催された。
(2003年4月号P.6参照)
- 5日 国土交通省は、第5回造船産業競争戦略会議を開催した。
- 10～19日 国際海事機関 (IMO) 第46回設計設備小委員会がロンドンで開催された。
(2003年4月号P.15参照)
- 10日 国土交通省は、2002年12月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量は6,650隻 (対前期比=2002年9月末比1.2%減)、3,855千総トン (同0.1

- 増)、6,773千重量トン(同1.2%減)となった。
- 14日 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、第18回外航労使関係協議会を開催し、政策課題に特化した中央労使関係や集団雇用協議の見直し、各種協議会の扱いで合意した。
- 14日 国土交通省海事局は、2001年7月1日現在の日本関係タンカー隻数をまとめた。日本籍船23隻、外国籍船211隻で計234隻で、うちシングルハルトンカーは日本籍17隻、外国籍船95隻の112隻であった。
- 17日 国土交通省は、羽田空港再拡張後の東京湾のあり方を検討する「羽田再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」(座長：岩井聰東京商船大学名誉教授)の第3回会合を開催し、報告書を取りまとめた。
(2003年4月号P.19参照)
- 17日 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8月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,501隻(前年同月比5.7%減)、7,792万総トン(同0.9%減)であり、そのうち外航は、3,270隻(同3.1%減)、5,916万総トン(同1.7%減)、内航は12,231隻(同6.4%減)、1,876万総トン(同1.5%増)であった。
- 19日 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部(本部長：草刈隆郎当協会副会長)を設置し、第1回会合を開催した。
(2003年4月号P.2参照)
- 20日 (日本時間午前11時)米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始された。
- 20日 当協会は、米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始されたことから当協会崎長会長名で国土交通大臣および外務大臣に対し、情報提供および船舶等の安全確保についての要望書を提出した。
(2003年4月号P.2参照)
- 20日 国土交通省は、海事局イラク危機対策本部(本部長：徳留健二海事局長)を設置し、米軍などによる対イラク攻撃に伴ない、当協会ははじめ関係船社に対し、ペルシャ湾周辺などでの航行注意喚起通達を发出了した。
- 24日 横浜港は、米関税庁の進める米テロ対策プログラムのコンテナ・セキュリティー・イニシアチブ(CSI)の試験運用を開始した。
- 24～28日 国際海事機関(IMO)第8回ばら積液体およびガス小委員会(BLG)が、ロンドンで開催された。
- 24～25日 アジア船主フォーラム(ASF)シップリサイクリング委員会第6回中間会合が、上海で開催された。
- 25日 国土交通省は、内航船乗組み制度検討会の第5回内航貨物船部会(座長：野川忍 東京学芸大学教授)を開催し、船舶職員法関連について航行区域の限定近海に関する配乗表を新設することなどをはじめとして内航船乗組み制度見直しの考え方を公表した。
- 26日 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部(本部長：草刈隆郎当協会副会長)の第2回会合を開催した。
(2003年4月号P.2参照)
- 27日 当協会は、イノホールで第3回海洋環境シンポジウムを開催した。
(2003年4月号P.39参照)
- 27日 国土交通省は、睡眠時無呼吸症候群(SAS)防止に関する「交通事業にかかる運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議」第2回会合を開催した。
- 28日 国土交通省は、平成15年1月分の造船41工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は輸出船のみの11隻50万5千G/T、竣工は30隻、137万4千G/T(国内船2隻で3万1千G/T、輸出船134万2千G/T)であった。
- 28日 国土交通省海事局は、2002年7月1日現在の日本商船隊(2000総トン以上の外航貨物船)の船腹量を発表した。これによると1,988隻(対前年比112隻減、5.3%減)、6,979万総トン(同3.3%減)であり、日本籍船では110隻(同7隻減、6.0%減)、830万総トン(同5.1%減)であった。
- 31日 国土交通省海事局は、東京MOUが開催したPSC委員会の審議結果について、STCW条約の適合状況をPSCでチェックするためのガイドラインが最終化されたことを発表した。

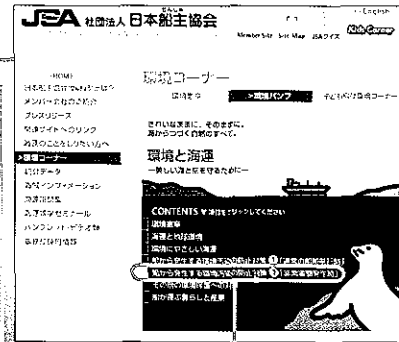
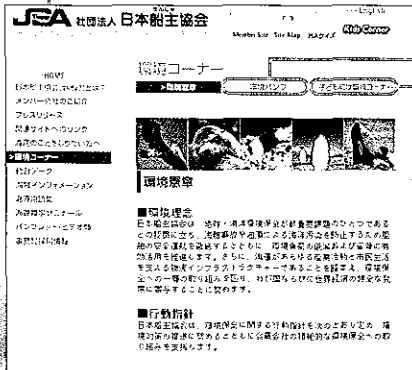
Webを見よう!

JSAのホームページ

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



私たち人類共通の資産である海を舞台とする海運にとって、海洋をはじめとする地球環境の保全は何よりも重要な課題です。当協会では、2001年1月に「環境憲章」を制定し、環境保全活動をより強力に推進していくことを決意しました。この一環として各種イベントや海運業界の環境保全への取り組みについてホームページ等を通し紹介しています。



環境パンフレット「環境と海運」をご覧ください。

- 1 海洋・海岸環境の保全
- 2 船舶の安全運航
- 3 船舶の安全運航に必要となる船舶の整備・検査
- 4 船舶の運航に必要となる船舶の整備・検査
- 5 船舶の運航に必要となる船舶の整備・検査
- 6 船舶の運航に必要となる船舶の整備・検査
- 7 船舶の運航に必要となる船舶の整備・検査

当協会の「環境憲章」です。

JSA Kids Corner

環境と海運

地球温暖化を防ぐために(古えん)〇〇

〇〇オゾン層をこわさないために(冷房コンテナ)〇〇

〇〇海を汚さないために(ダブルハル・ごみの分別)〇〇

環境に関して、お子さんに分かりやすく説明しています。

環境と海運

船舶の安全運航に必要となる船舶の整備・検査

船舶の安全運航に必要となる船舶の整備・検査

船舶の安全運航に必要となる船舶の整備・検査