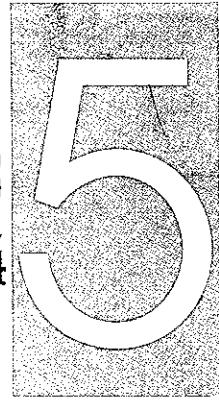


平成15年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.514 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2003
No.514

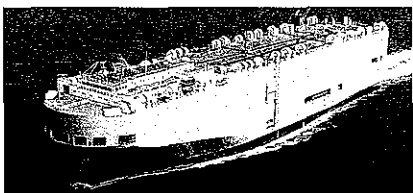


社団法人 日本船主協会



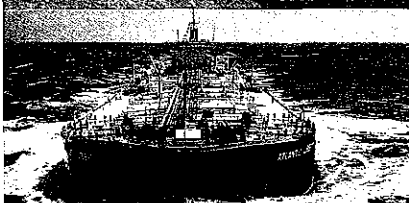
せんきょう

5
MAY 2003



日本の暮らしと産業を支える

日本の海運



▲PRビデオ『日本の海運』が完成
(ビデオジャケット)

C O N T

■巻頭言	1
事故防止のための国際ルールづくり 日本船主協会常任理事 飯野海運株式会社 代表取締役社長 太田健夫	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 船舶の防汚方法およびシップリサイクルに関する ガイドライン案が固まる —IMO 第11回旗国小委員会(FSI)の審議模様—	
2. シップリサイクルに係る IMO での検討に向けて アジア船主のスタンスを固める —ASF シップリサイクリング委員会第6回中間会合について—	
■内外情報	5
1. 中央協議は外航全般の政策課題に特化 —外航労使関係協議会への対応について—	
2. 24時間フルオープンに対応した新たな労働体制確立へ向けて —港湾春闘の模様—	
3. 欧州理事会規則4056/86(同盟規則)見直し開始 —EUにおける外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しへ—	
■環境コーナー	10
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～ —第3回海洋環境シンポジウムの模様—	
■メンバー誌ねある	19
新日本石油タンカー株式会社 運航管理部運航グループ 松川 清	
■神戸便り	20
■潮風満帆	22
船で結ばれたトルコとの友好 独立行政法人 航海訓練所 機関長 細井 登	
■CONTACT US ⑨ 事務局紹介 企画調整部	24
海運日誌(4月) 25	海運統計 27
船協だより 26	編集雑感 32
■カラーページ	31
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	
囲み記事 ・「第13回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催	26

事故防止のための 国際ルールづくり

日本船主協会 常任理事
飯野海運株式会社 代表取締役社長

太田健夫



事故が起きたら原因を調査する。ルールを無視したため事故が起きたとわかった場合は、遵守の徹底を図る。ルールが守られていたのに事故が生じた場合は、再発防止に有効な強化策、改正案をIMOやIACSに提案し採択する。それがルールづくりのイロハであろう。

このところ海運の先進地域といってよい欧州近辺で大きな事故が続いた。そのたびに環境保護や人道的立場から世論が硬化する。その矛先は当然各国の当局者に向けられる。調査の結果が出るには時間がかかるし、事故船が深海に沈んでしまった場合の原因解明は難しい。それでは世論という火の手は消し止められない。当事者はとりあえず火の粉をふり払うため本国への入港制限やら、管轄水域独自のタンカーフェーズアウト期限の短縮化、あるいは設備強化案に奔走する。地域で独自のルールを制定すること自体は抑止し難い。

しかし海は世界共通で船は自由に往来する。ルールは国際的に同一でなければならぬ所以である。ある地域のルールを強化しても、強化しない地域と事故発生率に著しい差が生じなければ、強化されたルールは持続きしない。とはいえ地域ルールは一時的にせよマーケットへ悪影響を及ぼす。これでは真面目な海運業者はやっ

ていられない。

保船活動に万全を尽くし、海象条件にあわせ適切な運航を行えば、現在のルールでほとんどの事故は防止できるはず。逆にどんなにルールを厳しくしても事故を絶滅することは出来ない。当たり前のことが海運の先進地域でなぜ通らないのか、理解に苦しむ。

しかし愚痴をこぼしていても仕方がない。IMOの加盟国は162カ国。運航・保有・造船に豊富な経験を持つ海運国や便宜置籍船国ばかりではない。多くの非海運国も含まれる。わが国は先進海運国として、どのルールが合理的でかつ経済的にも無理がないか等を、非海運国にも周知徹底させる義務がある。同時にルール制定の発議から決定にいたる間のプロセスや問題点が関係者に十分周知されるよう国際機関の責任者に努力してもらう必要がある。なお制定までの期間を短縮するため期限を設け強引な採択が行われると、合理性を欠く案が通りかねず、十分看視することが必要である。

またわが国の提言はこれまで内容的に高い信頼を得てきた。しかしいい提言が採択されるとは限らない。当協会加盟各社も提言したあとの動向に今まで以上の関心をはらわねばならない。



国際会議レポート

1 船舶の防汚方法およびシップリサイクルに関する ガイドライン案が固まる —IMO 第11回旗国小委員会 (FSI) の審議模様—

国際海事機関 (IMO) の第11回旗国小委員会 (FSI) が、平成15年4月7日から11日までの間、ロンドンのIMO本部において開催された。審議概要は以下のとおりである。

1. 2001年 AFS 条約のガイドラインの策定

船舶の船底防汚塗料に含まれる有機スズが、環境ホルモンとして海洋生物の生殖機能へ悪影響を与えるとして、有機スズを含む船底防汚塗料を規制する「船舶についての防汚方法の管理に関する国際条約 (AFS 条約)」が、2001年10月、IMOにおいて採択された。同条約の具体的な実施方法については3つのガイドラインを作成することとなっているが、そのうち「船舶の防汚方法の検査および証書に関するガイドライン」は2002年10月に最終化され、残る2つのガイドラインである「船舶の防汚方法の監督 (PSC) に

関するガイドライン」「船舶の防汚方法のサンプリングに関するガイドライン」が今次会合で作成された。両案は今年7月に開催される海洋環境保護委員会 (MEPC49) において採択のため検討される。各ガイドラインの概略は以下のとおり。

(1) ポートステートコントロール (PSC*) に関するガイドライン

AFS 条約には、有機スズを含む船底防汚塗料のブラックマーケットを撲滅する観点から、寄港国が船舶の AFS 条約への適合を確認するポートステートコントロール (PSC) に関する規定が盛り込まれている。寄港国は有効な証書の所持の確認および塗料の一部を採取するサンプリング検査の実施が認められており、条約に違反する明確な証拠がある場合には、さらに詳細な検査を行い、必要な改善措置を

講じることができる。PSCに関するガイドライン(決議A.787(19))はすでに平成7年に採択されているが、今回のASF条約の採択により、上に述べたことを追加する改正案が作成された。

※ポートステートコントロール(Port State Control: PSC)

寄港国による監督。IMO(国際海事機関)の国際条約の基準に適合していない船舶を排除するために、船舶の寄港する国の監督官が入港船舶に対して船舶の設備、乗組員の資格などについて条約に適合しているかを検査すること。1981年、IMOにおいてPSCについての監督手続きに関する決議が採択されたことを契機に、世界的にPSCが本格的に実施されることとなった。我が国は1983年から船員の資格・航海当直体制にかかわるPSCを、1984年から船舶の構造・設備にかかわるPSCを本格的に開始し、その後も逐次その充実強化を図っている。

(2) サンプル採取に関するガイドライン

塗料のサンプリングにおいては、塗装表面に悪影響を与えない方法で行うべきとされ、最初に比較的容易なスズ含有量の計測を行い、一定量が計測された場合には有機スズの含有を分析するという、わが国提案の二段階方式(two step approach)がガイドラインとして採用された。わが国は、塗装表面に影響を与えることなくサンプルを採取する装置の開発や、蛍光X線分析法の採用により第一段階の分析が船上で可能なことを示したが、分析装置は大きく容易に持ち運びができない上、高価で

あるなどの問題がある。

(3) 検査および証書に関するガイドライン

船舶に使用される塗料が条約の定める基準に合ったものかどうか主管庁が確認し、証書を発給する手順を示すもので、①検査申請時に塗料の内容を示す書類により確認、②申請書類に記載された塗料と船舶に塗布される塗料との同一性を現場において確認、③塗料のサンプル採取および試験、という流れとなる。

2. シップ・リサイクル

IMOは、本年7月に開催される第49回海洋環境保護委員会(MEPC49)を経て、11月のIMO総会にてシップ・リサイクリングに係るIMOガイドラインを策定する。昨年10月のMEPC48では、旗国小委員会に対して、リサイクルヤードへの最終航海とPSCの問題に関する検討を委託することが合意された。今次会合では、リサイクルに関するガイドラインを早急に完成させる必要があるとの認識のもと、同ガイドライン案に対する若干の字句等の修正案を作成する。また、リサイクルのための最終航海に出る船舶が幽霊船とならぬよう、リサイクルにあたり当該船舶の通告と検証を行うシステムを策定するよう提案することが合意され、この審議結果を本年7月のMEPC49に報告することとした。

2 シップリサイクルに係るIMOでの検討に向けて アジア船主のスタンスを固める

—ASF シップリサイクリング委員会第6回中間会合について—

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、3月24、25日に上海で開催され、中国、香港、インドネシア、台湾の各国船主協会の代表が参加した。当協会は、米英等によるイラクへの武力行使等の理由

により本会合への出席を取り止めたが、IMOの議論が大詰めを迎えるなかアジア船主のスタンス固めを行うために、共同声明案およびコントリーレポートを提出した。そのなかで環境および労働者の安全と健康に配慮した船舶リサイ

クルに向けて海運、造船、解撤業界を抱えるアジアの関係者の声を国際会議の場で反映させる必要があることを訴えた。特に昨今の国際会議では環境派の意見や政治的な動きで物事の決定がなされ現実を踏まえた実効性・実行性ある議論を欠くことが多いことから、本年7月に開催される国際海事機関(IMO)第49回海洋環境保護

【資料】

委員会(MEPC49)の場に船主意見を反映させるため、ASF シップリサイクリング委員会(SRC)メンバーに対してこれまで以上に積極的に対応するよう呼びかけを行った。その結果、当協会の意向を大きく取り入れた共同声明(添付)が作成されることとなった。

2003年3月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 共同声明(仮約)

アジア船主フォーラム(ASF)第6回中間会合が、2003年3月24日、25日に上海で開催された。本会合には中国船主協会、香港船主協会、インドネシア船主協会および台湾船主協会からの代表が出席した。出席者リストは添付のとおりである。

本委員会は台湾船協の主催でASF シップリサイクリング委員会議長のDr. Frank F. H. Lu氏が議事を進行した。

1. IMO ガイドライン案について

- 1) 本委員会は、IMO MEPCにおける船舶リサイクルに係る環境および労働安全衛生上の問題に関する議論の重要性に留意し、IMOにおけるガイドラインの最近の進展を評価した。船舶リサイクルは自然な商業プロセスであり、ガイドラインがより合理的かつ実行的なものとなるよう海運および関係業界も含む専門家の間でさらに、そしてより幅広く議論が進められることが望まれる。
- 2) 本委員会はまた、ガイドライン中実行性のない項目については、努力目標にすべきであることに留意した。船主には船舶の構造および設備機器内の物質を含む危険物質のインベントリーリストを作成するための十分な情報がないからである。それ故に既存船については困難な可能性がある。
- 3) 本委員会は、船主が、他の関係者のように、実行可能かつ船舶の安全運航に支障を来さない範囲内で、環境および労働者の安全と健康へのリスクを軽減するために、協力するよう努力すべきであることを認識した。
- 4) 本委員会はまた、船舶の設計、建造およびメンテナンスにおいて有害物質の使用を最小化すべきであることを認識した。この点について、船主は、設計、建造およびメンテナンス時において、船舶の最終処理を考慮するために船舶設計技師、造船所および船用業者と緊密に協力するよう努力すべきである。

2. 船舶リサイクル業界

- 1) 本委員会は、実行可能な限り、環境上責任がありまた労働者の安全と健康に支障を来さない方法で船舶がリサイクルされる必要があることを認識した。
- 2) 本委員会はまた、老朽船のリサイクルを促進することを目的として現在の世界の船舶リサイクル能力を維持するために関係者と協力する重要性を再認識した。本委員会では、中国の長江拆船廠を訪れ現在の中国のリサイクル業界について意見交換を行い、中国では年間200万LDTの潜在的な解撤能力を有することを確認した。
- 3) 本委員会では、船舶リサイクルが雇用を確保するほか、いくつかの経済において重要な役割を果たしていることを認識した。それ故に、現在のシップリサイクル業界の現状の改善には段階的なアプローチが実施されるべきである。

3. アジアの関係者の協力について

本委員会は、世界の海運業界でも主要な役割を持つアジアの船主が、船舶リサイクルの現状を段階的かつ確実に改善する実行的かつ合理的な方策の確立に向けて、造船所や船舶リサイクル業界、ならびに船舶機器メーカーなどのアジアの関係者とのさらなる協力を求めるべきであることを再確認した。アジア船主は健全で安全かつ環境に優しい船舶リサイクル業界の奨励のために各国政府に対してアジア各国の考えを国際会議の場で反映するよう働きかけるべきである。

内外情報

1 中央協議は外航全般の政策課題に特化 —外航労使関係協議会への対応について—

外航労務部会14社の委任を受けて設置された全日本海員組合との外航労使関係協議会は、2001年2月に第1回を開催し、以来新たな外航労使関係の構築に向け、鋭意協議を続けてきた。

2001年度には賃金関連項目を各社個別交渉に委ねる合意がなされ、中央春闘による賃金決定メカニズムに終止符が打たれたのは記憶に新しい所である。

2002年度は、「中央および各社に於ける雇用協議に係わる枠組みの抜本的見直し」をテーマとし、具体的には中央労働協約の第9条（雇用の一般方針）以外に中央および各社個別で歴史的に追加されてきた雇用協議の枠組みないし原則を、撤廃あるいは大幅な簡素化を行なうことにより、本来の第9条のみに戻すことを基本的な船主側要求とした。

都合10回に及ぶ協議会を開催し、協議を行った結果、第二年度協議は、2003年3月14日付で次の通りの労使合意に達した。

1. 中央協議関連

- ① 系列雇用協議会をはじめとする集団雇用協議制を廃止し、雇用責任は企業単位で負うとの原則の明確化（昭和年代に締結された関連確認書を廃棄し、残存確認書から「系列雇用」、

「グループ協議」等の文言を削除した)

- ② 船員政策協議会を、これに係わる現行の確認書類を全て廃棄し、「国際競争力」をベースとした外航船員政策の14社協議の場として衣替えした。
- ③ 混乗管理委員会/LNG・GMDSSに係わる特別委員会/LNG配乗構成協議会/GMDSS協議会は、中央・個別で行なわれている二重手続きの簡素化を図り、協議対象船舶が無くなり次第閉鎖する。

2. 個別協議関連

船舶の移動・処分と雇用/職域協議を絡め、売船同意書取り付けのために組合側に一方的に有利な雇用/職域協議を行なうことを容認する根拠となって来た「中期雇用計画に係わる3年協定」の仕組みを廃止し、4月以降各社別に新たな雇用協議の枠組み作りを行うことを中央において労使確認した。

従って、本確認書に基づく新たな個別雇用協議の枠組み作りの中で、経営の専権事項である船舶資産の移動・処分を雇用/職域協議から完全に切り離し、組合に提示する雇用計画の短期化（1年）あるいは個別協議のスピードアップ、手続きの簡素化等について4月1日以降各船社

の責任においていわば“フェーズ2”としての個別協議が開始されることになる。

個別の雇用／職域協議の新たな枠組み作りの制約条件となる休日・休暇制度の見直しと個別協議化の問題、あるいは中央は外航全般の政策課題に特化した労使関係とし、労働協約書は基

本的に各社締結とする「新たな労使関係イメージ」の実現への更なる具体的ステップについては、労使間に根本的な同床異夢が認められる等の問題も残った。これらについては、新しい「船員政策協議会」で今後の取り組み方について協議を行うこととなった。

2 | 24時間フルオープンに対応した新たな労働体制確立へ向けて — 港湾春闘の模様 —

1. 春闘の争点

2003年度港湾春闘は港湾の364日、24時間フルオープンに対応した新たな労働体制確立、基金制度の拡充、地方港規制緩和への対応などが重点課題とされた。

2. 交渉経過の概要

第一回中央団交（2月12日開催）では、組合（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し「2003年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」として、

- ① 「新しい港湾労働体制」の確立
- ② 各種制度の拡充
- ③ 産別協定の履行強化
- ④ 雇用・就労対策
- ⑤ 港湾運送秩序の維持と適正な料金・運賃収受
- ⑥ 労働条件・産別制度賃金の改定についての6項目の主旨説明がなされた。

また別途組合から船社（含 船主港湾協議会）・荷主に対しては

- 港湾政策の検討にあたっての港湾労働政策の必要性
- 安定した港湾労働体制確立に向けた労働者環

境整備の必要性（適正利潤の確保、交代制等）
• 港湾産別協定の厳格な履行の必要性
等に対し理解と協力を求める旨の申し入れがあった。

第二回中央団交（3月12日）では使用者側（日港協）から逐条回答があったものの具体的進展はなかった。

第三回交渉（3月25日）では使用者側から新しい回答はなく、団交は「物別れ」となった。これを不満とした組合からは「3月末で期限切れとなるゲートオープン時間延長に関する協定の延長拒否」の通告があった。

第四回団交は4月23日に開催され港湾労働運営基金のトン1円確保確認、港湾労働、福利等に係る諸拠出金制度については現行制度を存続、ゲートオープン時間延長の暫定合意（21：00まで）については20：00に戻す、交代制導入、地方港規制緩和などについては労使政策委員会で継続協議、時間外労働賃金の算定基礎である分母の改定（157を156へ）など合意に達し仮協定書が締結された。

一方、賃金関係の交渉は組合側港荷労協（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会）と使用者側船経協（船内経営者協議会）との間で行われた。2月24日の組合要求10,000円（基準内賃金月額）（昨年要求と同額）に対し3月31日、4月15

日と交渉が行われ4月24日、月額1,000円プラス基準外一時金(月額2,000円)が提示され妥結した。

3. 今春闘労使合意の主な内容

(1) 新しい港湾労働体制について

① 364日、24時間フル稼働に対しては8(1日の拘束時間)、7(実働時間)、45(月間の時間外労働制限)を個別各社縦割りの中で順守することを基本とする。

② 交代制導入の必要性については労使双方が理解し今後の動向を見極めながら引き続き労使政策委員会で協議する。

(2) 労使双方は雇用・能力開発機構が所有する港湾労働者の福利厚生施設のうち必要なものは確保することに努力するものとする。

(3) 港湾労働運営基金および拠出金制度について

① 港湾労働運営基金 現行のトンあたり1円を確保する。

② 労働、福利等に関する諸拠出金(港湾福利分担金、港湾労働安定基金、港労法付加金)のユーザーからの中央直接納入を引き続き実施する。

(4) 港湾運送秩序を乱す規制緩和問題については引き続き労使政策委員会で協議する。

(5) 指定港問題について労使双方は非指定港が周辺指定港湾との不平等な競合関係に着目し指定港化に向け努力するものとする。

(6) コンテナターミナルのゲートオープン時間について

① ゲートオープン時間は現行協定のとおり20:00時迄とする

② ストックヤード問題についてはゲートオープン時間との関連を含め引き続き労使政策委員会で協議する。

(7) 産別制度賃金について

① 検数・検定労働者の標準者賃金について

② 6大港船内・船側沿岸労働者を対象とした「あるべき賃金」協定について

③ 産別最低賃金について

以上3項目については個別賃金交渉終了後に「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。

④ 時間外労働時間の算定基礎である分母について現行の157を156に改定

4. 総括

今春闘の焦点の一つとなった364日、24時間フル稼働に対応した「新しい港湾労働体制」において、交代制導入の必要性については労使双方が理解し今後の動向を見極めながら引き続き労使政策委員会で協議することになった。また規制緩和の問題についても引き続き労使政策委員会で協議することになった。労使交渉の中でゲートオープン時間延長の暫定合意(21:00)の取り扱いが問題となったが、20:00に戻すという決着となった。昨年に引き続き組合側から一度のスト通告もなく妥結に至った。

【資料】 2003年 港湾春闘の交渉経過

2月5日—6日 全国港湾評議員会開催。

2003年度春闘方針および春闘要求内容を正式決定。

2月12日 第一回中央団交。組合側より2003年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。

2月24日 港荷労協が船経協に基準内賃金月額10,000円の値上げ等を内容とする春闘要求書を提出

3月12日 第二回中央団交。組合側要求に対して使用者側の逐条回答があったもの

の具体的進展はなし
 3月25日 第三回中央団交。進展なく物別れ。
 組合より「3月31日で期限切れとな
 るゲートオープン時間延長に関する

協定の延長については拒否」する旨
 の通告あり
 4月23日 第四回中央団交。妥結。
 4月24日 港荷労協と船経協との賃金交渉妥結。

3 欧州理事会規則4056/86(同盟規則)見直し開始 —EUにおける外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しへ—

2003年3月27日、欧州委員会は、EUにおける外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を定める欧州理事会規則4056/86(以下「4056/86」)の見直し作業を開始し、関係者に対する21項目の質問を含む Consultation Paper (質問内容は、添付資料参照)を公表した。

欧州委は、4056/86は運賃協定をはじめとする同盟の行為が、運賃の安定とそれを通じた信頼性の高い定航サービス提供により荷主の利益につながるとの前提で制定されたものの、制定(1986年)以来15年以上が経過した現在においても同盟の行為がこの前提に合致しているか否かを調査するとしている。

見直しを行う要因として欧州委が発表したものは以下5点である。

- ① 欧州競争法(ローマ条約81条/82条)に対する包括適用除外制度に関しては、定期的な見直しを行うのが欧州委の慣例であるが、4056/86には見直し条項が存在しないため、制定以来15年以上見直しを実施しておらず、これは異例である。
- ② コンソーシアム(運賃協定を含まず、協調配船等を定める船社間協定)の一般化と個別サービスコントラクト普及による市場条件の変化があり、運賃協定の存在意義が低下した。
 (注: 欧州においてコンソーシアムに対する競争法の包括適用除外制度を定めた規則(欧州理事会規則823/2000)については、今回

の見直しの対象外。)

- ③ EUの主要貿易先である米国において、1998年米国改正海事法(OSRA)により海運に対する競争規則を定める法令が改正されたほか、カナダ、オーストラリア、日本においても海運競争法が最近見直された。
- ④ OECD海運委員会(MTC)が運賃協定等に関する独禁法適用除外制度を原則廃止すべきであるとの内容を含むレポートを2002年4月に発表した。
- ⑤ 1962年に制定された欧州競争法の手続法に関しては、見直し作業が完了し、2002年12月に新たな理事会規則1/2003が発表された。(2004年5月1日施行)新規則は海運分野(不定期船と国内海上輸送を除く)にも適用されるため、これに対応して、海運における実体競争法である4056/86も近代化・簡略化される必要がある。

また、欧州委は、見直し開始は4056/86改廃を前提としたものではないとしているものの、最終的に見直しを行うこととなった場合、以下の3段階に分けて行われることがこれまでに明らかにされている。

- 第1段階: Consultation Paper 発行/関係者意見聴取
- 第2段階: Green or White Paper 発行/関係者意見聴取

(Green Paper: Discussion Paper、
White Paper: 法令改正提案を含むPaper)

第3段階: 閣僚理事会/欧州議会への改訂提案

当協会は、日米を含め国際的に広く認められている船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、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と考えており、これまでも OECD MTC などの場で繰り返し主張を行ってきた。今回見直しにあたっては、

制度維持の立場から欧州発着各同盟 (FEFC: 欧州同盟、TACA: 大西洋同盟協定) や船社間国際組織 (EULA: European Liner Association、WSC: World Shipping Council)、欧州船協 (ECSA) などと連携し、情報交換に努めるとともに、ICS など当協会が加盟する国際組織に必要な対応を求めることとしている。また、現在当協会独自のコメント提出も検討中であり、これに基づき今後わが国政府に対しても理解と適切な対応を要請したいと考えている。

【資料: Consultation Paper 質問内容】

- (1) 対象を EU 国間カボタージュに拡大する必要があるか?
- (2) 対象を不定期船サービスに拡大する必要があるか?
- (3) 過去10年間、EU 発着トレードの運賃は安定していたか?
- (4) いかなる要因が上述の安定性/不安定性に寄与したのか?
- (5) 同盟はこれまで安定性に寄与してきたか? その場合、いかなる形で寄与してきたか?
- (6) 現在、同盟は安定性に寄与しているのか? また、今後も寄与すると思われるか?
- (7) 同盟が安定性に寄与しているとすれば、その安定性は利用者に対しどの程度実質的な利益をもたらしているか?
- (8) 同盟による運賃設定は信頼性ある定期サービスの維持のために必要な前提か?
- (9) 同盟は荷主の要求に沿った十分なサービス供給にどの程度まで寄与しているか?
- (10) 同盟は効果的な定期サービス供給にどの程度まで寄与しているか?
- (11) 同盟が利益をもたらしているとすれば、運送利用者は同盟による運賃設定その他の活動からどの程度公平な利益分配を得ているか? それら利益は同盟制度がもたらすマイナス効果を上回るものであるか?
- (12) 品目横断的な運賃設定や供給制限等の競争制限行為が、運賃の安定と信頼し得る十分に効果的な定期サービスの実現に不可欠であるか? これら事項は、より競争制限的でない他の方法では達成できないか?
- (13) 同盟に対する包括適用除外は、コンソーシアムに対する包括適用除外にいかなる価値を追加するものか?
- (14) 北大西洋航路、欧州—極東航路、欧州—豪州/NZ 航路における(a)同盟、(b)コンソーシアム/アライアンス、(c)その他盟外船社別の2001年コンテナ貨物 (TEU) 輸送量/シェアは?
- (15) 個別サービスコントラクト (同盟タリフ以外) により輸送される2001年上記3航路の同盟貨物シェアは?
- (16) 主要欧州航路で、同盟は現在どの程度競争に直面しているか?
- (17) 定航市場への新規参入に際し、いかなる障害があるか? (特定の航路に関して例示せよ)
- (18) 過剰船腹の維持は新規参入阻止の目的若しくは効果を有するか?
- (19) 同盟船社の個別サービスコントラクト締結の自由により発生する同盟内部での競争は、同盟内での意見交換によりどの程度、またどのように減少したか?
- (20) (これまで4056/86下で包括適用除外されていた) 技術協定に関連した条項 (第2条) の維持についての賛否の意見にはどのようなものがあるか?
- (21) 4056/86と他国法令の抵触に関する条項はこれまで適用された例がないが、同条項は削除すべきか?

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～ —第3回海洋環境シンポジウムの模様—

当協会は、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第3回海洋環境シンポジウムを2003年3月27日(休)にイイノホールで開催した。今回は、約1,300名の応募者の中から、約600名が参加した。

今月号では、第2部パネルディスカッションの模様について概要を載録した。



▲挨拶する当協会嶋長会長



▲会場に詰め掛けた観客

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）のコーディネートのもと、作家・探検家のC. W ニコル、俳優・気象予報士の石原良純、東京大学大学院総合文化研究科助手の清野聡子、写真家・科学ジャーナリストの水口博也、社団法人海洋産業研究会常務理事の中原裕幸の各氏を迎え、「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～」をテーマとしてパネルディスカッションが行われた。



▲第1部記念講演 (C. W ニコル氏)





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～

【栗林】海は人類にとって海上交通の舞台、漁業その他の活動の場です。海の利用、開発が人類の交流・発展に及ぼした影響は、計り知れません。他方で、海は地表の3分の2を占め、その環境のあり方は地球の環境ひいては人類の生存に大きな影響を与えます。地球温暖化による海面の上昇や化学物質の蓄積した海洋生物の増大など、現在、地球的規模の負の遺産が増え始めています。海の恵みを受け続けてきた私たちは、そのことを真剣に受け止めなければならないときを迎えています。そのために人類は何をすべきで、何ができるのでしょうか。

本日は、海と関係が深いパネリストの方々の話を聞きながら、人間がこのかけがえのない海と「共生」する条件を皆さんと一緒に探っていきたいと思います。

今回のシンポジウムでは、海の生態系などの自然条件的な側面だけではなく、資源開発や各種人間活動など空間としての海洋環境が持つ社会的な側面にも注目し、海洋環境を包括的にとらえながら議論を進めていきたいと思っています。

『海洋環境』の位置づけと現状理解 『海洋環境と人類の基本的関係』

【栗林】『人間にとって海洋環境をどう捉え、理解するか』の話ですが、それは同時に後半で議論する『どうして「海洋環境」を保護しなければならないのかという理由や背景を探る』こととなります。皆さんのご意見いかがでしょうか。

【ニコル】一番簡単な返事は、海を汚さないことです。

海はいろいろな自然の中から出たものを分解する力がありますけれども、我々はこの数十年の間に分解できないものまで海に送っています。

最近、アジアをずっと船で回ったのですが、海はひどく汚れています。プラスチックとか、そういうものだらけですから、余りにも人間がだらしなさ過ぎると思います。

【水口】私たちが海を考える場合、それぞれのバックグラウンドで考え方が当然違うと思います。私自身は生物の観察や勉強を続けてきましたから、どうしても生物との係わりで海を捉えることになります。

生物は地球上で40億年にわたって、進化をつづけてきました。いまの進化の考え方からいえば、進化とは何かに向かって行くものでなく、各局面各局面での偶然の積み重ねとっていいと思います。そして、億万の偶然の積み重ねを奇跡と呼ぶなら、私たちの目の前にある世界そのものが奇跡なんですね。進化の長い歴史のなかの、ほんの一瞬といえる局面に生きている私たちが、奇跡とさえ呼べるものを大きく変えてしまっているのか、そのことが私たちの行動規範となる倫理的な裏づけになるのではないのでしょうか。

【石原】お天気は、水と空気、そして大洋の熱のやりとりで決まります。地球上の水の97%は海水というかたちで存在します。海は人間にいろいろ享受してくれます。あつて当然と思うのではなく、海にいま何が起きているのか、皆で興味を持つべきかと思います。

【栗林】人間が海を利用し、開発していくという営みと、海の世界との関係を考える上において何が一番重要と思われませんか。

【中原】我々人類は、地球上に生命を受けてからずっと海を利用してきました。最初の頃は、物を運ぶことと、食料を得るところからスタートしているわけで、これは21世紀でも海





◎栗林忠男氏

の利用の根幹です。

国際貿易のお陰で今の暮らしがありますが、他方、こうした豊かな生活は、沿岸域での港湾・漁港や発電所・工場などの開発に支えられています。豊かさの追求により、ふと気がついたら環境汚染の問題が出てきたわけです。

これから先もより豊かな生活をしようと思えば、食料や物資などはきちんと確保するために開発をしなければなりません、同時に「環境といかに共生するか」が重要になります。

産業社会には環境を壊さずに開発していく技術があり、また、海が「どうやって汚れ」、「どれぐらい汚れているのか」ということを把握できる道具もあります。この点をしっかり見極める。21世紀はそういう時代だと思います。

【栗林】海洋汚染の発生起因はどうでしょうか。

【中原】「海洋汚染」という言葉で思い浮かぶ例は、事故による油流出などが挙げられますが、これは、一過性の非常事態の汚染なわけです。しかし、実際の汚染というのは、我々の日常生活において、陸から川などを通じて海を知らないうちに汚していく「陸起源汚染」が世界的に見ても7～8割を占めると国連で報告されています。

ただし、程度の問題もあり、汚染物質といわれる窒素・リンなどは、魚などの栄養分でもあります。これが、あるレベルを超えると非常な汚染になる。微妙なところでのバランスとこれを

超えた汚染に対する見極めをする必要があるでしょう。

【栗林】「人類にとって海はかけがえのない共同の財産」という言葉について、どう理解しますか。

【水口】たとえば、自国の前に広がる海は、その国の人間が自由に使っているのかというと、いまでは「ノー」と答えるしかないでしょう。

ひとつ参考になる例があります。ニュージーランドはいわば環境保護先進国といっていいと思います。この国の海にだけすむ（固有種の）セツパリイルカというイルカがいるんですが、沿岸の刺し網に絡まって多くが死んだことがあります。そのためにニュージーランドはセツパリイルカが集中してすむ海域を海洋サンクチュアリーに指定して、刺し網漁を厳しく禁止したことがあります。それについて、ニュージーランドの環境保護局のマイケル・ドナヒュー氏が、国の固有種であるセツパリイルカを「地球からの預かりもの」として説明してくれたことがあります。

つまり自分たち前に広がる海、そこにすむ生物は、そこにすむ人間の（自由に使える）財産という発想は捨てて、むしろその地域の人が地球から預かり、いい状態のまま次の世代に引き継いでいく義務を負っている、というんですね。

『海洋環境』の位置づけと現状理解 『海洋環境悪化の現状』

【栗林】海洋環境が現在どのような状況にあるのか、専門家の立場から説明していただきます。

【清野】10年前に釣りに行ったときに磯場にいたたくさんのフナムシが、忽然と姿を消したように、一人一人の海の記憶の中で生き物の姿が消えています。この場合、目に見えてわかる現象としては、公害だとか、あるいは埋め立てというのがありました。ところが、そういったことをしていないのにやっぱり生物が減っているという現象が最近深刻です。生態系が劣化、人間で例えると病気が慢性病化に近く、どんどん

目の前で悪くなり、手をこまねいているのが現状です。化学物質、環境ホルモンのようにもともと地球上になかった物質を人間が作り出し、それが海に蓄積されているということです。

また、化学物質、海岸の埋め立てだけではなく、侵食ということで陸と海の貴重な接点である砂浜がなくなっています。世界的に見て、日本ほどひどい所はないと思います。子供のころ見た渚がなくなり、海岸が削られ、少し前まで遠浅で子供たちが安全に泳いだ遠州灘や九十九里浜は、いまや急激に深くなってしまい、そこに棲んでいた貝や稚魚はいません。

【栗林】水口さん、この点についてはどのようにお考えですか。

【水口】研究者の方がたはひとつのテーマを深く掘り下げるのに対して、私たちは比較的広く世界を見ることが仕事ですが、そこでは背景にあるいろいろな問題が表面に出てきたものを、象徴的に見る人が多いものです。

たとえば死んで海岸に打ち上げられたクジラの胃のなかに、プラスチックのごみやビニール袋がいっぱい出てくる。また映像（省略）にもありますように、漁網の切れ端を体に絡ませたアシカやアザラシの姿もよく見かけます。それがナイロン製の魚網であれば、腐らないまま成長するアシカやアザラシの首にくいこんでいきます。

あるいは極北の世界を旅すると、行くたびに氷が少なくなっているのを感じます。その年の特赦な状況である可能性も考慮するのですが、やはり長く見つづけると、どうもそうではないようです。

つまり私たちが目にしているものは、今後真剣に考えていかなければならない問題、背景にある大きな問題を、象徴的なかたちで露わになってきたもののような気がします。

【ニコル】極北の話ですが、現在、PCBやダイオキシンなどの汚染物質が北極・南極に集まり、若い母親が子供に母乳を長くあげないようにするといった問題で議論が起こっています。



◎C・W・ニコル氏

また、海を資源だけで見ると、ちょっと間違っているのではないのでしょうか。まだ未発見の素晴らしい情報があります。つまり、目に見えない情報がいっぱい海にありますから、もっと研究して、その研究を皆が理解すれば、乱開発、取り過ぎを防ぐことも、もっと前の段階で教えられると思います。

【栗林】海洋環境というのは陸上からの汚染物の投入によりかなりの部分が悪化していますが、便宜置籍（FOC）船やサブスタンダード船の海難による事故で海が汚される場合があります。海運を含めて産業界の立場から見て、いかがでしょうか。

【中原】環境に優しい船や技術が開発されていますが、様々な理由から、これをまだ使えない国もあります。したがって、それを把握して改善していかなければいけないということがあるわけです。

日本は、明治の開国以来、船で急速な発展を遂げてきましたが、明治期から1960年代までに日本の船がいろいろなデータを海上気象資料として収集しています。これが、気象庁のホームページ上でこの4月からデータベースとして使えるようになるそうです。船舶というのは物を運ぶだけではなくて、貴重な環境データを収集することもできます。産業界が、そういうことに役立っていくことが必要な気がします。

【栗林】近年、地球温暖化の問題が生じており



◎石原良純氏

ます。地球温暖化と海との関係、あるいは温暖化が海に与える影響などについてはいかがでしょうか。

【石原】 気象学的には、人間の活動が地球温暖化を招いているとは言い切れません。ただ、この1000年間の中で、1990年からの10年は一番暑いようです。やはり何かバランスが崩れているのではないのでしょうか。

地球温暖化というのは、多くは化石燃料を燃やしたとき発生する二酸化炭素が原因ですが、数億年の地球の恵みを産業革命以来、数百年で使ってしまったなら、やはり何かが起こるのではないかという気はします。

気温が上がると南極や北極の氷が溶け、海面が上昇します。南太平洋のツバルという国は、国土が失われつつあり、避難するという話もあります。また、緯度の高い所で気温が上昇すれば、いままでなかったような新しい病気が発生したりするのではないのでしょうか。海の様子が変われば、生活の様子も変わっていきます。今は産業界はもとより、大量消費などという家庭レベルでの取組みが海洋環境の保全に役立つのではないのでしょうか。

【水口】 人類が海洋にぶつけてきた難題といえば、資源の乱獲があり、有機化合物や重金属などによる汚染の問題、そして温暖化の問題があると思います。温暖化の影響は、比較的静的で短期間では目には見えにくいかもしれませんが、

100年の単位で考えると、おそらくは将来まで引っ張らざるを得ない問題ではないかと思います。

たとえば汚染の問題は、目の前に横たわる非常に大きな問題ですが、人間が作り上げてきた科学技術は、何かをするために必要な何かを作るということに関して比較的対応しうるものだと思います。「これが有害であるから、代替物をつくりなさい」といえば、その代替物はできる可能性が、もちろん多くの人びとの多大な努力を前提にしますが、十分にあると信じています。ただ温暖化に関わる二酸化炭素に関しては、基本的には人間の産業活動のレベルを下げなさいと言うのとほとんど同義なものですから、相当の努力、というか覚悟を必要とする問題でしょう。

海洋環境保護への総合的な対応

【海洋環境保護の方策と展望】

【栗林】 次の世代に向けて海洋環境をどう保護・保全すればよいのか。その方策を探る意見を出し合いたいと思います。

【中原】 国連では、沿岸域を含む海洋をどのように管理すべきかという議論がされてきています。栗林先生が話した「海は人類共同の財産」これは、海洋法条約のきっかけになったマルタの大使故バルドー博士の演説がはじまりです。利用する責任に対し、きちんと管理する義務もある。「海に面している国は、領海だけではなく、200海里のところまで環境の管理責任を持ってやりなさい」という時代に入ってきたわけです。

1992年6月にリオデジャネイロで開催された「国連環境開発会議」(地球サミット)では、「持続可能な開発」というキャッチフレーズが出て、これもいまや高邁な理念になってきたと思います。このとき採択された「アジェンダ21」(持続可能な開発のための具体的行動計画)で、海洋・沿岸域のことも触れられています。そして10年後の2002年、『アジェンダ21』の実施状況や新たに生じた課題等を検証するため、ヨハネスブルグでワールド・サミットが開催されました。





日本も大々的に参加しましたが、残念なことに海洋・沿岸域というのが地球環境の上で非常に重要であるにもかかわらず、貧困の問題、水の問題など一般論の中に海の問題が分散させられた状況になりました。

【水口】国際的な枠組みはある程度整いつつあります。ただ、その運用は気候変動の枠組み条約、京都議定書に代表されますが、国際的なレベルの方策としての準備段階はできているにもかかわらず、先進国を中心にした人間のほうの覚悟ができていないものですから、枠組みが機能しきれない状況と思います。

【栗林】エコツーリズムについてはいかがでしょうか。

【水口】エコツーリズム自体が直接、海や環境に何かができるというわけではありませんが、もし意味があるとすれば、ふたつあげることができますと思います。自然に興味をもつ方がたが、環境がいまどうなっているかという情報を共有できたり、その場で学ぶことができるという教育的意味がひとつ。もうひとつは、エコツーリズムの対象となる地域の多くが発展途上国にあり、研究や保護のための活動資金が十分ない場合が多い。そのための資金がツーリズムから落とされるのであれば、その意味は大きいと思います。

【清野】旅行に行かなくても身近で、海や環境を大事にできる行為があると思います。

海からの恵みである水産物に対して意識を高めることだと思います。狂牛病問題以降、水産物の産地表示が厳しくなっているように、品質表示をすることで消費者がきちんと評価してあげることです。海と川の出遭う汽水湖を十分活用した浜名湖のウナギ、海流の速い明石海峡の鯛やタコなどその地域の自然の力を生かし、適地適作という形で作ったということが戦後に確立したブランドの大きいところです。

エコツーリズムで言うと、襟裳岬の森の話があります。森を伐採し、砂漠のようになったところに、木を植えたところ、昆布が戻り、サケ



◎清野聡子氏

も戻り、漁村が豊かになりました。そして、漁師さんからするとサケの定置網で被害を与えたりして非常に迷惑な存在であるアザラシの群れが岬にいます。そこで、地元で研究している方や学生の運動で、サケ、昆布のある環境を保全することとアザラシを皆で大事にすることを両立させようという努力がされてきました。アザラシがサケを捕食する被害が年間2,500万円ぐらいでも、両立にむけた意識が地元で芽生えてきたわけです。

環境を守りながら大事にやっている産業を消費者として応援していくようなことも大きい可能性になってくると思います。

【石原】アザラシの話ですが「タマちゃん」は海洋環境の1つとして見るとき、放っておくと捕獲するのとでは、どちらが適切なのでしょう(笑)。

【水口】これまでアザラシが、とんでもないところへ漂着する例は、自然界では頻繁に起こっています。極端な言い方かもしれませんが、自然のひとつとしてそのまま放っておくというのもひとつの選択ではあると思います。もうひとつ、もとの世界に戻すという選択もないわけではありませんが、どの群れからの個体であるかわからないとき、適当な群れに返せばいいかといえば、遺伝子的人為的な攪乱を防ぐという点からはやはり問題があると思います。

【石原】あと、立会川のボラはどうでしょう(笑)。





◎水口博也氏

こういう興味が環境に目を向ける入り口だと思います。立会川のボラは……（笑）。

【清野】ボラの大群がいまニュースになっていますが、あるお年寄りの方は「戦争が終わった後よく食べたけど、ちょっと臭かったよね」という話や「東京湾で実は戦争が終わった頃には食べられたものがたくさんあったし、哺乳類もいたよ」と昔を思い出してくれた効果は大きいと思います。

実は東京湾の海も遠くなったけど、関東平野の河口域にある土地であったことが、ボラを通じて思い出すということがあるのですね。

石原さんがおっしゃったそういうニュース的なものから海のことを身近に知っていただくということは大切だと思いますし、学者の人もそういうことに努力しなければいけないと思います。

【栗林】ニコルさんは森と海との関係について詳しいわけですが、これからの海の保護策というのはどういうふうな観点を重要視されるのでしょうか。

【ニコル】川と森、海岸など境界線が一番大事なところですね。海岸を単純化すると境界線に産卵に来ていた生物とか、そこにしか居られない生物が随分減ってしまいます。

若い森、それから珊瑚礁の健康をまず一番考えなくてははいけません。もっと森と珊瑚礁に目を向けてほしい。そうすれば、きっと我々の生

き方の質もよくなると思います。

【栗林】現在の科学技術では明確な証明・データが得られなくても環境上の被害が発生することが予想されるのであれば、行動を控えるべきという申合せのことを『予防的原則』とか『予防的アプローチ』と言います。この原則は当初、海洋汚染の分野で言われていましたが、最近では海の生態系とか、海洋生物の多様性の問題も含めて、広く海の資源を含めたあらゆる分野に適用されるという主張がなされています。賛否両論の地球温暖化の問題なども、大方はこの『予防的アプローチ』に従って対策が打ち出されているようです。

清野さん、環境保護の方策の一環として浜を取り戻そうという動きなど地域的な沿岸を整備する動きについてはどうでしょうか。

【清野】やっぱり浜から人が遠くなったということが、海への関心を薄れさせていると思います。最近では住民参加型の沿岸管理の機運も出てきています。

私が研究している瀬戸内海西部の大分県の中津干潟では、干潟が広大に残っています。ここはかつて港の開発を行い、便利になり、地域も潤ったけれども、干潟の環境、特に漁業としては厳しい状態が訪れました。それまでいたカブトガニやスナメリという小型のイルカも開発で徐々に海を失ってしまいました。

そこで、地元に住んでいる人たちがこの地域をどうするかということで、協議会を開き、水産資源の保全と漁業振興のための場所をエリア別にある程度分け、それぞれの主体になるような人たちが管理というか見守っていくことを考えました。

また、歴史的景観ということで地域にとって白砂青松とか、河口の葦原というのが実は地域の本当の原風景だったので、ちょっとでも残っている所はこのまま開発せずに残そうというような決定もなされました。

一般の人が意思を持って参加する。そして、責任もある意味では生じるというような、そう





いった時代に入ってきていると思います。

【栗林】我が国では海洋環境保護施策を実施する制度的な基盤は整っているのでしょうか。

【中原】国際的な潮流として、沿岸域の管理は、陸の論理・海の論理ではなく沿岸域を両方にまたがっているが、そのどちらでもない独立した1つの系としてとらえ、マネジメントする考え方が定着しています。先進国には、沿岸域総合管理法みたいな法律がありますが、わが国にはありません。ただ、港湾法、海岸法、河川法、漁港・漁場整備法とか個々の管理の法律は割としっかりしているのですが、オーバーオールにやろうというところが足りないというのが日本の現状だと思えます。

ただし、日本での海洋政策は現在、科学技術・学術審議会が出された答申「長期的展望に立つ海洋開発の基本的構想及び推進方策について」のなかで、「持続可能な海洋利用」を実現するため、海洋保全・利用・研究の3つの分野の調和を図り、バランスのとれた海洋政策へ転換することとしています。しかし、具体的な海洋政策としては他国に比べて立ち遅れているようです。

産業界の立場から一言付け加えさせていただくと、「どれぐらい汚れているか」「どうしたらいいのか」「どういうふうにしたら賢く利用できるのか」について、産業技術をうまく使っていないかはいけません。エコビジネスの意欲を殺ぐことはしてはならず、むしろ投資意欲を出すような政策誘導を積極的に行うことが必要ではないでしょうか。たとえば、瀬戸内海は非常に汚れた海でしたが、いまや海洋環境産業をもってして地域産業を振興し、瀬戸内海をもっときれいにし、利用していこうという動きが出ています。

海洋環境保護への総合的な対応

【海洋環境保護のもう一つの視点】

【栗林】海洋環境保護のためには、もう1つ別の視点があるような気がします。それは、国でもなく地方自治体でもなく、市民がこの動きに



◎中原裕幸氏

参加していくということです。

【清野】環境保全や地域を考えたときに、その地域の方に聞かないと分からないことがたくさんあります。先ほどの大分県の例にあるように、その地域でずっと海を見てきた人たちに話を伺うと漁業統計には載ってこないような暮らしぶりというのが明らかになってきます。

市民参加という中で、都市型の市民参加には本当に計画のところから夢を共有していくという部分もあると思いますが、特に地方の市民参加の場合には、地元の伝統的な考え方とか暮らしとか、それから一般論を言ってくる学者の人とかをリンクをさせるような場を作っていくことではないかと思えます。

対立的なことではなく、歴史的な経緯だとか、経験を皆で認識しながら、これからすべきことを皆で考えていくようになると思えます。

【中原】海洋保護のためには、教育が最も重要です。そもそも教科書での海の扱いも貧弱です。他方、水族館や博物館、郷土資料館であるとか、地域にある企業の研究所などの教育を本業としない機関が、自ら持っている知識、経験などを地域の人たちに提供することが非常に重要になってきています。

とりわけ、先進国では今や、そういう非教育機関が、市民社会教育的なことをやることを非常に重要視しています。わが国でももっと行われればいいと思います。





【水口】ぜひ科学者の方々が、一般のひとびとに向けて、もっと多くの情報を発信してほしい。逆にそうした活動が、研究者の方がたの業績として認められるような状況になればいいと思います。ただ、最近ではインターネットを通して、多くの研究者や研究機関から、ライブな情報を得られるようになってきているとは思いますが。

【清野】多くの人が、海に対し持っていることをどんどん発信してほしいです。それが、さっき申し上げた市民参加のとき、すごく環境の研究に役立ちますし、新しいタイプの海の学問にも繋がると思います。とにかく海に関してのいろいろな話題というのが身の回りにあって意識の中に常にでてくることができればと思います。

【栗林】最後に本日のテーマである『私たちは海に何をお返しできるか』について、一言づつお願いします。

【中原】海にお返しするところまではいっていないが、それ以前に海ってまだまだわからないことがいっぱいあります。海をもっと知って、賢く利用するということが、海に対する恩返しではないでしょうか。

【水口】基本的には同じです。お返しできるところまではいっていないと思います。少なくとも、「これは、こうした

ほうがいい」ということは、幾つか見えてきました。それに対して、「僕たちはそうするように覚悟をします」というふうに嘘のない言葉で伝えられればいいと思います。

【清野】素晴らしい海が病気になってしまっていて、少しでもそれが直るとか、もっと悪くならないようにできたらと思います。

【ニコル】海に返した

いものは、健康的で汚染されていない淡水の水です。

【石原】空の楽しみを伝える、ということはやってきたつもりですが、今後は、海の楽しさを伝える、ということも考えていきます。

【栗林】自然システムの管理も大切だが、社会的システムや制度的な枠組みの見直し、さらには市民参加の位置づけ、教育の重要性といったようなことがきょうのお話の中から浮かび上がってきたと思います。

海洋環境というのは一筋縄にはいかない非常に多様な要素が複雑に絡んでいるものです。それを、お互いの関連性を1つ1つ解きほぐして、総合的にまとめる努力が必要だということをきょうの議論のなかで強く思いました。

わが国は、その点についてはまだまだ努力しなければならぬ部分が数多くある。国、企業、人それぞれが、「海を利用する者は海を汚してはいけない」という原点から再出発すべきだと考えます。

皆さん、最後までご清聴ありがとうございました。

パネリストの皆さん、本日はありがとうございました。



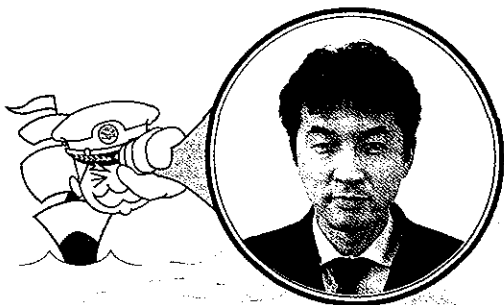
▲第2部パネルディスカッションの様様



訪ねある記

船会社の仲間たち

第 50 回



今回、登場して頂くのは

新日本石油タンカー(株)運航管理部運航グループ
松川 清さん(36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？

新日本石油グループの全船隊(自社船、定期用船、スポット用船)の運航管理、安全管理、運航効率向上、水際業務の調整等の業務を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

船員としては、当社がかつて所有していた世界最大級タンカー「日精丸」乗船したことです。48万 DWT の本船では、往航はバラスト張替え作業等多忙な反面、復航はロンボック海峡経由となり、後部デッキのプールで星空の下泳ぐことも体験できました。

3. 御社の自慢といえば？

コスト競争力のある船舶とこれまで築き上げてきたタンカーに関する技術力等を提供することによって、新日本石油グループの輸送部門として運航管理船全船の「安全・効率運航」のための役割を果たしていること。

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。

現在も最大限チャレンジ中と思っています。
船員としては、今後も一等航海士として、近い将来には船長としての職務を十分果たしていけるように、また陸上では様々な方面での職務を幅広く経験したいと思います。

新日本石油タンカー(株)の事業概要

日本に輸入される原油の80%は、ペルシャ湾周辺の産油国から6000マイルに及ぶオイルロードを輸送されています。新日本石油グループでは、支配船をフルに活用し、絶え間なく原油を輸送しており、関係部門が一体となったきめ細かなオペレーションを行い、最も効率的な原油調達を実施しています。当社は50年を超えるタンカー運航経験を生かし、グループの原油輸送部門として、無事故・無災害は我等の誇り、継続しよう我等の目標、安全運航と環境保全をスローガンとして、その一翼を担っております。



神戸便り

神戸海洋気象台と海運業界

今回は海上気象の解析と情報発表を通じて船舶の安全な航行に寄与してきた神戸海洋気象台と海運業界の関係についてお話しします。

神戸海洋気象台は大正9年8月に当時の資産家であった海運業者を中心とした民間からの寄付により、海洋気象台として国内で初めて設置されました。この経緯は銅版に刻まれて残されており、現庁舎に展示保管されています。大正11年12月4日から世界に先駆けて船舶向け気象情報の無線送信が開始されました。

庁舎は六甲山系のふもとにある小高い丘の上、神戸市内が一望できる場所にあり、二本の鉄塔がそびえ、天体観測用の望遠鏡が納められたドームがありました。

しかし、太平洋戦争の神戸大空襲で一部が破壊され、また平成7年の阪神・淡路大震災でも建物に被害を受けたため、平成11年9月から中央区協浜の神戸防災合同庁舎に移転して現在に至っております。なお、現在、日本の海洋気象台は神戸のほか、函館、舞鶴、長崎の4ヶ所にあります。

それでは海上の気象データはどのようにして収集され、船舶向け気象情報はどのようにして発表されるのでしょうか。

気象庁は観測船を運航していますが、隻数および観測ポイントに限度があるため、それだけでは十分な数の観測値が得られず、民間の商船

に海上気象観測の協力を依頼しています。

気象衛星が発達している現在でも、気象や波浪の実況解析や予報・警報の基礎となる現場の観測値は不可欠です。

観測を行う船種は、気象業務法により、「電気通信業務を取扱う船舶は、必要な気象測器を備え付け、その観測の成果を電報および船舶気象観測表により報告する」となっています。

気象業務法は、日本籍船が対象ではありませんが、日本籍船が少なくなっている現在、海運会社が運航している多くの外国籍船も、ボランティアな情報提供として気象観測・通報を行っています。

観測項目は、船舶位置、気温、気圧、海面水温、風向、風速などで、船上にある観測機器で一定時刻（3時間おき）に船員が観測します。天気、雲、波の周期・高さ・向きなどは、目視により観測します。

観測した値は、(1)航海を終了し本邦に帰港後10日以内に観測の成果が記入された「船舶気象観測表」を観測表郵送専用封筒（切手不要）を使用して気象庁に郵送。(2)さらに(1)に加えて気象業務法施行規則第5条に該当する船舶（日本を囲む水域：北緯0度～65度かつ東経115度～西経160度を航行中）は観測直後に無線通信で報告することになっています。

また、国連の専門機関である世界気象機関



▲旧 神戸海洋気象台

(WMO) は、船舶の旗国（構成国）に対し、一般商船による気象観測通報を奨励するとともに、船舶から送られてくるこの貴重な観測データの品質を保つように要請しています。それを受けて各国はそれぞれに船舶の観測の推進を図るとともに、収集されたデータは国際通信回線を通して交換し、それをもとに各種の気象情報が作成・発表されています。

このようにして、船舶から寄せられる気象・海洋のデータは船舶の安全を守る気象情報として還元されています。

また、最近の情報ですが、同気象台が1890年から1960年の間、日本近海や太平洋を中心とする外洋を航行する商船や漁船が観測した海上気象データ約680万通の（神戸コレクション）のデジタル化が完了し、4月以降気象庁ホームページでも公開されるそうです。

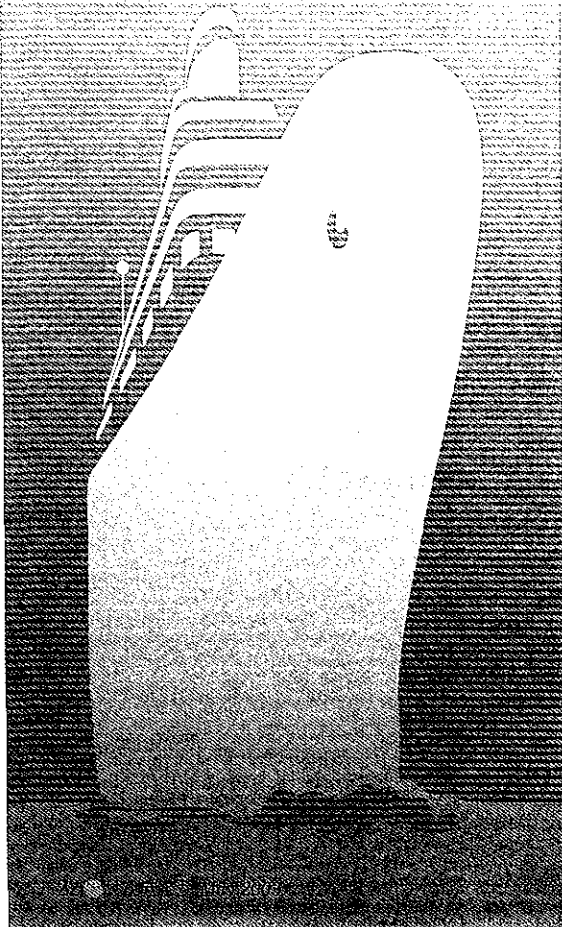
このデータは当初気象庁で保管されていましたが、神戸海洋気象台に移管され、これによって関東大震災の影響を避けることができ、その後も空襲や阪神・淡路大震災による被害を受けることがなかったことは誠に奇跡とさえ言えると思います。

このデータにより過去100年の海面水温の変動を解析したところ、全地球規模で海面水温が急変する現象が少なくとも6回発生していたことが確認されました。

阪神地区事務局長 谷口 一郎

潮風満帆

7つの海のこぼれ話



船

船で結ばれた トルコとの友好

トルコでの仕事

私は2000年4月から2002年3月までの2年間、トルコ共和国イスタンブール工科大学 (ITU) 海事学部 (ITUMF) に国際協力事業団 (JICA) の機関専門家として同国の船員教育向上のために派遣されていた。

ITUMF は1884年「商船船長養成学校」としてイスタンブール市内の海軍学校の中に設立され、幾多の変遷を経て、1992年 ITU の1学部となった。

ITUMF は大学本部のあるアヤザキャンパスから70km東に離れたマルマラ海に面したツズラキャンパスに設置されている。近くには中東・東欧で最大規模の造船所、工業団地などがあり、教育環境は良いところであった。1学年航海科100人、機関科50人で、(乗船実習航海科1年間、機関科半年間)を含む4年間の商船教育を行っている。

任期中の大きな仕事はITUMFの教育内容とSTCW条約で規定された内容との隔たりの調査と対策の立案および主要供与機材の機関室シミュレータの設置であった。前者についてはほぼ終了することができたが、学内の実習および乗船訓練に多くの問題点があった。物理、化学、電気等の基礎実験設備やディーゼル機関、ポンプ、タービンなどの専門的な実習設備が皆無に等しく数十年前のものと思える部品等を使った説明のみという現状である。今回最新式の操船および機関室等のシミュレータを導入したが、実機との関連性をどう実習生に理解させるかが今後の課題である。乗船実習はトルコ内外の船社に依頼しているが、十分な実習をさせてくれるところもあるが多くの単なるハンズとして使われているようである。

学生はトルコ中から入りすぐられ、能力、勉学意欲は大変高かった。学生は入学直後英語の試験を受け、規準に満たない者は1年間の英語学習を受け、規準に達した後、大学教育を受けることができる。在学中に30%以上の英語での講義を受けねばならないが、この比率は年々上がっている。ある国際会議で発言を許された学生が堂々と英語で持論を述べたことは大変印象的であった。英語の重要性が高まっている日本でもこの制度は有用と思われた。

機関室シミュレータ

機関室シミュレータ (ERS) を積んだ船は2001年4月に無事イスタンブールに入港したが、予想された通関等のトラブルもなく ITUMF に到着した。ERSは制御室 (CR)、機関室 (ER)、教官室 (IR)、演習室 (ExR) から構成され、CRには主機遠隔操縦装置・監視装置・配電盤・電話などが、ERには機関室を模擬したミミックパネル・主機機側操縦台などが、ExRにはワークステーション (WS)、プロジェクターなどが設置されている。

当初設置予定のシミュレータセンター建設のめどが立たず、取りあえず既存の建物を改造して設置することになったが、大部分の改造は ITUMF の職員が行った。設置後学生が熱



独立行政法人 航海訓練所 機関長 細井 登

心に ERS 実習に取り組む姿を見たり、教官が卒業間際の学生に是非 ERS を体験させたいと講義の合間に教えていたのを見たときは感無量であった。

トルコ大地震

赴任した前年に大地震があり、17,000人以上が亡くなったが、阪神大震災の時に使用された仮設住宅約1,000個が、アダバザールという震災の大きかった町の郊外に設置された。組み立て方法・配水管の接続等のトラブルで居住開始が遅れたが、見学に行った時には被災者が居住し始めたところで、順調に使われていた。

トルコの建物の多くは、まずコンクリートで骨組みを作り、その後レンガを積み上げ、部屋の壁や窓などを作り、その外側にコンクリートや塗料を塗って作られる。レンガは各地で焼かれているが、お菓子のウエハスのように内部に空洞がたくさんあり、至って軽量であり、電線、水道管などを中に通すことができる。改造も増築も至って簡単であるが、大地震の際にはレンガが作りの建物に大きな被害がでたように、強度的に問題があった。その後幾つかの被災地を見たが、多くの倒壊を免れた住宅の庭にテントが立てられていたのが印象的であった。地震のことを考えると、家の中では安心して睡眠できないようである。ただ紀元前からある歴史的建造物が地震に強かったことは、昔の人の技術力の高さを現しており感動した。

羊と人間

トルコには至る所に遺跡や公園があり、重要な観光資源や市民の憩いの場になっている。これらの維持管理、特に除草は大変と思うが、羊がその一端を担っていることに驚いた。ちょっとした草原には羊の群れを見ることができ、いなくてもいた形跡であるふんが落ちていた。羊は地面から少し伸びた草でも上手に舌を使って食べるので、石や木などがあってもきれいに草刈りしてくれる。一般的に一人の羊飼いが群れを率いて草のあるところを転々とし、夜には羊の側に寝ていた。イスラム圏にはバイラムというお祭りがあるが、この前になると町の所々に黄色の塗料で印を付けられたバイラム用の羊を見ることができた。多くの家々で祭りの朝、羊を殺して食べるのである。田舎の町であったが、若い少女が木につるされた羊の皮を喜々としてむいていたのが印象的であった。

羊をさわったり見ることにいやし作用があると新聞に書かれていたが、人類にとってまことに有用な動物だなとつくづく感じた。

ボスフォラス海峡の夕日

ボスフォラス海峡はアジアとヨーロッパの境界となっ

ているがイスタンブルの中央に位置し、黒海とマルマラ海を結び、古来から交通の要衝であった。両岸にはトプカプ宮殿、アヤソフィア、ブルーモスク、ガラタタワー、ドルマバフチェ宮殿等の多くの歴史的建造物が残っているが、周囲の環境とバランスが取れ、いつ見てもすばらしい眺めであった。さらに海峡を行き交う大小様々な船や停泊している大型客船などが見事に調和していた。両海岸には一部を除いて公園や道路になっており、多くの市民が散歩や釣りや、数人で焼き肉を食べたり、海を眺めながら憩いをする場になっていた。

トルコ滞在中多くの場所で夕日を見たがとてもきれいであった。特に海峡のアジア側から見た、有名なモスク群の上に沈む夕日はとてもすばらしかった。

船を通して始まった日本—トルコの友好

和歌山県串本町の檜野崎灯台の近くにトルコ軍艦エルツール号の遭難慰霊碑がある。同号は日本との親善使節団を乗せ、1889年7月イスタンブルを出航し、翌年6月横浜に入港した。3か月後、両国の友好を深めた後、同号は帰国の途に着いたが、台風に遭遇し檜野崎灯台沖で沈没してしまった。この時、乗組員の600人近くが死亡したが、約70人は台風の中地元民に救助され、手厚い看護を受けた後、日本海軍の練習艦に乗船してトルコに帰国している。当時日本国内では犠牲者と遺族への救援金も集められ、遭難現場付近の檜野崎と地中海に面するトルコ南岸の双方に慰霊碑が建てられた。エルツール号遭難はトルコの歴史教科書にも掲載され、多くのトルコ人に知られていることである。悲劇ではあったが、この事故は日本とトルコの友好関係の始まりでもあった。今でも定期的にトルコの軍艦が串本沖を訪れて慰霊祭を実施している。

ワールドカップで日本がトルコに負けた時、私は複雑な心境であったが、串本町では町を挙げて喜んでいとある新聞に掲載されていた。

私がトルコに赴任した際、トルコ駐在公使が「船を介して始まった日本—トルコの友好関係が再び船を介して強化されるのをトルコ人が喜んでいる」と言って我々の事業を励ましてくれた。

町を歩いているとよく「ジャポンヤ? チン(中国人)?」と聞かれ、「ジャポンヤ」と答えると「ジャポンヤイ(よい)」と喜んでくれたものだ。

トルコでは仕事以外で多くの知り合いを得たが、帰国の朝涙を流して見送ってくれた人がいたのには感激した。

CONTACT US ⑤

事務局紹介 企画調整部

TEL : 03-3264-7174 FAX : 03-3262-4757 e-mail : pln-div@jsanet.or.jp

業務内容について

企画調整部は、政策委員会（政策幹事会、財務幹事会、調査幹事会）、タンカー部会（タンカー業務幹事会、タンカー安全技術幹事会）、オーナー部会、近海内航部会、外航船舶解撤促進特別委員会・幹事会、および環境対策特別委員会・幹事会の事務局業務を行っています。

具体的には、特別償却制度・トン数標準税制など税制問題への対応、当協会決議案の作成、国際船舶・規制緩和・空港問題・造船問題・有事問題等への対応、「日本海運の現状」の作成、外航中小船主協会の運営、近海海運・内航海運に関する諸調査の実施、タンカー規制問題への対応、ASF Ship Recycling Committee への対応、バーゼル条約への対応、「環境ハンドブック」の作成、および環境セミナーの開催など多岐にわたっております。

さらに、「イラク関連海上安全等対策本部」や「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」等の事務方業務も行っております。

企画調整部トピック

企画調整部は、「便利屋」のような存在として幅広い（浅い？）業務を行っています。所管の不明な事案につきましては当部に是非お問い合わせください。

《企画調整部スタッフ紹介》

写真前列左より

植村 保雄（常務理事・部長）

自称「やつれた高倉健」、実際は「横山やすし」。
大阪弁で傲を飛ばす。

利岡えみ子（書記補）

猫を2匹飼っています。猫好きの方で連絡ください。

田中 初穂（課長）

当協会きっての「江沢民」似。実際に権力を掌握する日も近い（？）

写真後列左より

宇佐美和里（課代、担当：政策・環境を主に全般）

おでこの広さは役員級。ひそかに江沢民の座を狙う（？）

高浜 行彦（書記、担当：税制・近海内航）

ギャンブル自粛の反動からか只今体重が大幅増加中。今夏はラスベガスで大勝負（？）

本澤 健司（係長、担当：タンカー・解撤）

30代前半にしてガンマ GTP200オーバーの肝臓フォアグラ状態。人間ドック適齢期（？）

齋藤 顕彦（係長、担当：税制・外航中小船主）

当部唯一の常識人でありサックス奏者。毎夜新妻にサックスを奏でる。





3 国土交通省海事局は、重症急性呼吸器症候群 (SARS) の2次感染を防止するため、当協会他関係団体に各加盟事業者などに対する感染防止策の周知を要請した。

4 官民で設置する港湾物流効率化推進調査委員会 (委員長：金子彰東洋大学教授) が、横浜港で実施してきた「コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化に向けた実証実験」の結果を発表した。

9 香港船主協会は、アジア船主フォーラム (ASF) 第12回香港総会の延期を発表した。同総会は、2003年5月26-28日に香港で開催される予定だったが、SARS (重症急性呼吸器症候群) 問題が発生したため、8月25-27日に延期することとした。

9 OECD 造船協定の特別交渉グループ第2回会合が開催され、経営破綻造船所を再生させる「リストラ助成」への規律案が日本から提案された。

10 (現地時間) 欧州連合 (EU) 加盟15カ国と欧州委員会 (EC) は、シングルハルトンカーの規制を強化するための海洋汚染防止 (MARPOL) 条約の改正案を国際海事機関 (IMO) に提出した。

11 国土交通省港湾局は、改正 SOLAS 条約にて求められる港湾施設保安対策の円滑な実施のため、モデル港を7港 (東京、横浜、名古屋、大阪、下関、苫小牧) 選定した。

14 国土交通省は、2003年3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23隻44万総トンで前年同期と比べ4隻減、総トン数で44%減少した。これにより2002年度 (4-3月) 新造船建造許可の集計結果は、国内・輸出船合計323隻1,117万総トンで前年同期と比べ4隻減、総トン数で9%減少した。

14 リサイクルポート (総合静脈物流拠点港) の具体化することを目的とし、産業界、物流事業者、港湾管理者、港湾所在自治体で構成する「リサイクルポート推進協議会」設立総会が開催された。

17 日本鉄鋼連盟は、2002年度の国内粗鋼生産速報を発表した。これによると同年度の国内粗鋼生産量は、対前年度比7.6%増の1億980万トンと3年連続の1億トン台となった。

18 国土交通省は、マーシャル諸島籍便宜置籍船 (FOC) に配乗される日本人船員の海技免状について、マーシャル諸島政府が承認するための2国間協定を締結した。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。

18 国土交通省は、任意 ISM (国際安全管理) コード認証の取得事業者、船舶名を公表した。

21 政府が構造改革特区の第1弾57件を4月21日に認定したことを受け、財務省は同日夕刻より対象10港で税関臨時開庁手数料の半額化を実施した。

25 国土交通省は、第3回「シップリサイクル検討委員会」を開催し、本年7月のIMO第49回海洋環境保護委員会に向けたわが国の対処方針について検討を行った。



船協だより

公布法令（4月）

- ⑤ 海上交通安全法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第46号、平成15年4月1日公布、平成15年7月1日施行)

IMO 第90回理事会 (C90)
6月16日～20日 ロンドン

IMO 第49回航行安全委員会 (NAV49)
6月30日～7月4日 ロンドン

経済産業諮問委員会 (BIAC) 海運委員会 (MTC)
6月18日 パリ

国際会議の予定（6月）

IMO 第77回海上安全委員会 (MSC77)
5月28日～6月6日 ロンドン

経済協力開発機構 (OECD) 海運委員会 (MTC)
6月19日～20日 パリ

IMO 第53回技術協力委員会 (TC53)
6月11日～6月12日 ロンドン

「第13回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

当協会では、平成3年度より毎年、「海の日」および「海の旬間」の時期に海運広報活動の一環として「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催しております。本年度につきましても広く一般の方々から3,000名を無料招待し、以下のとおり開催することといたしました。

13回目を迎える今回は、オープニングとして歌劇「ルスランとリュドミーラ」序曲（グリムカ）、躍動的な行進曲である名曲「威風堂々 第4番」（エルガー）など、数々の名曲をおりませた多彩なプログラムとなっています。

日 時：平成15年7月30日(水) 17：30 開場 18：30 開演
場 所：NHKホール（東京都渋谷区）

応募方法：6月初旬～7月初旬頃に当協会ホームページ (<http://www.jsanet.or.jp>)、新聞など各種媒体を通じてお知らせいたします。

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3月	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	3,394	934	7.6	4.6
3	4,807	3,841	966	0.7	9.3

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
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4月	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
4	119.82	118.05	120.76

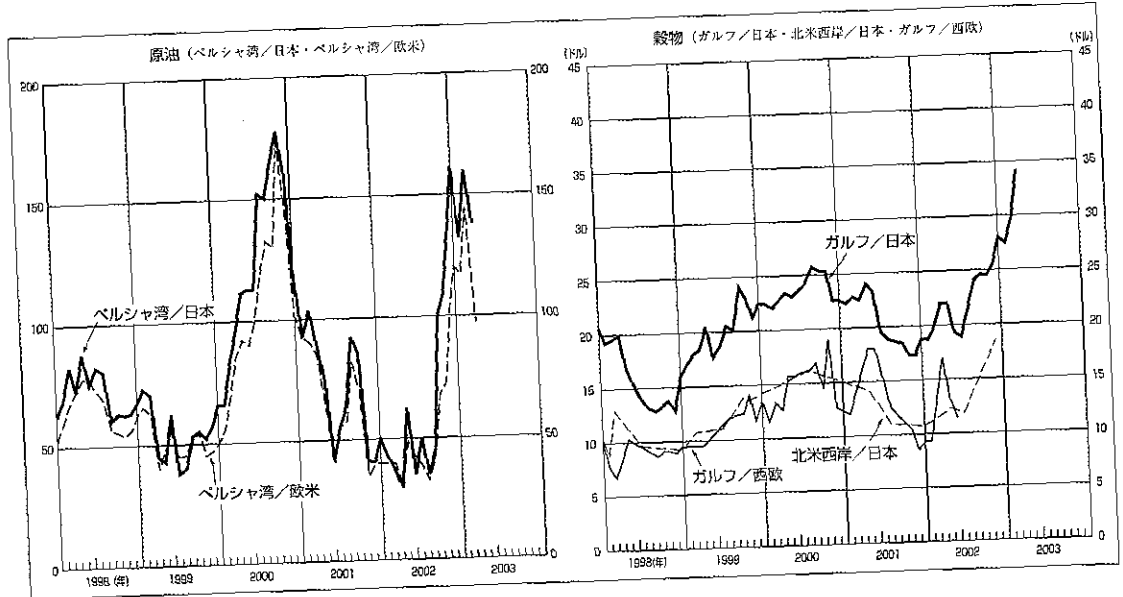
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船		
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)									
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period	
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,525	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	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	
4	9,882	150	9,732	460	2,291	6,514	20	367	80	0	20,939	10,007	

(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	137.50	42.00	85.00	70.00	31.00	27.50	97.00	45.00
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	—	—

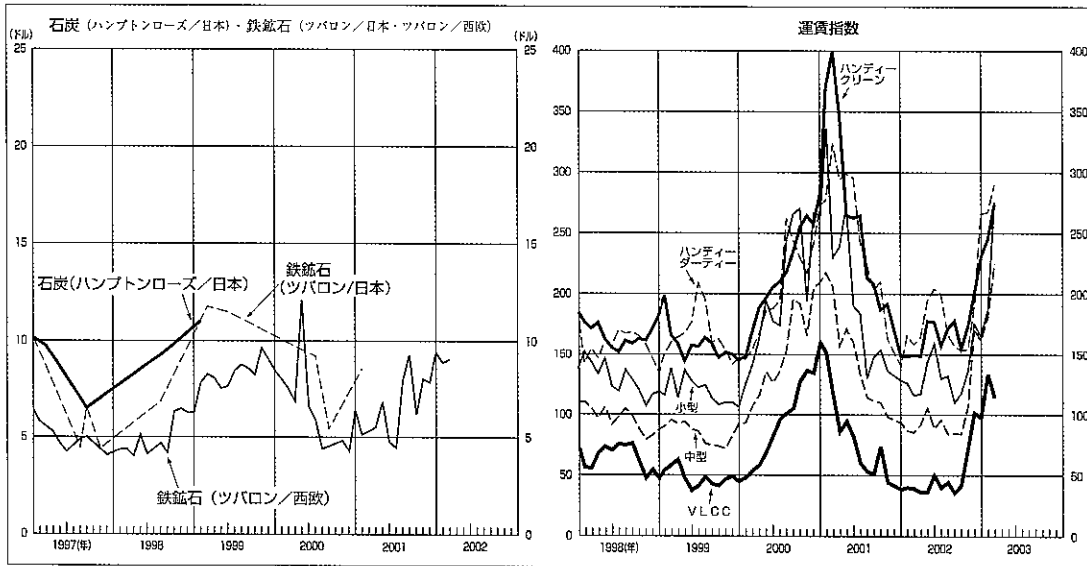
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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

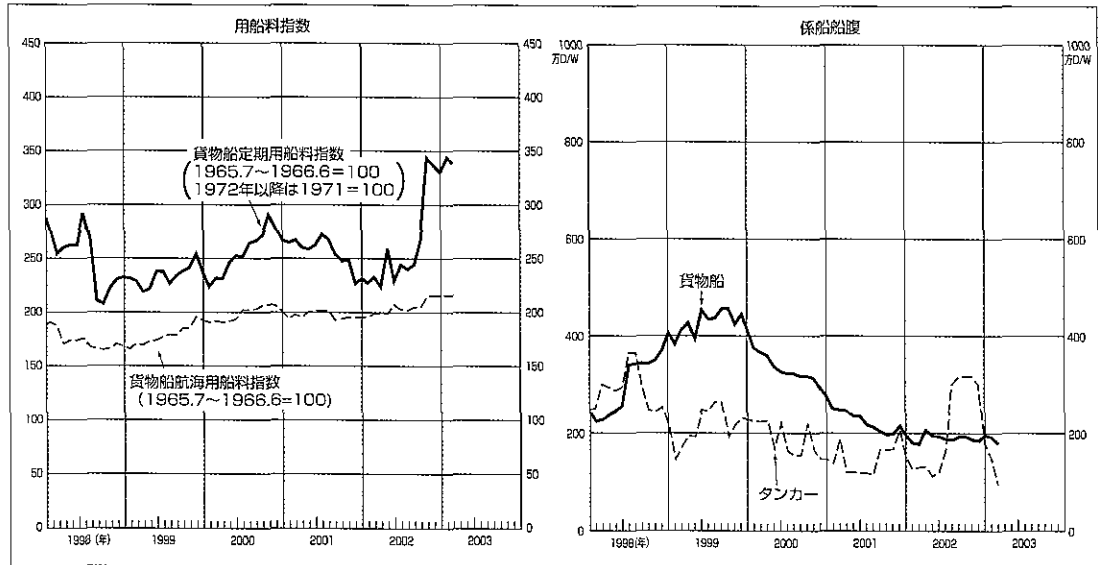
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	8.95	6.75
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	—	—
									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	小型	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	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	—	—	—	—	—
6	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	—	—	—	—	—
7	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	—	—	—	—	—
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	—	—	—	—	—
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	—	—	—	—	—
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	—	—	—	—	—
11	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	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・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC：15万トン以上 ⑤中型：7万～15万トン ⑥小型：3万～7万トン ⑦H・D＝ハンディ・ダーティ：3万5000トン未満 ⑧H・C＝ハンディ・クリーン：全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	226.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	354.0
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。(シッピング・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	237	1,770	1,791	45	485	940
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。

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/>

編集雑感

今月号では3月に開催した第三回環境シンポジウムの詳細を報告していますので、環境問題にちょっと係わりのある話をご紹介します。

五月のゴールデンウィークの最中、行徳橋のたもとから船に乗って夜アナゴ釣りに行ってきました。アナゴといっても最近話題の巨大でグロテスクな“クロアナゴ”ではなく、寿司や天ぷらでお馴染みの江戸前アナゴです。この日のポイントは長浦沖でしたが、そこに向かう船中で年に70回から100回はアナゴ釣りに行くという“名人”からアナゴ釣りのコツは勿論のこと、東京湾についていろいろと興味深い話を聞くことができました。東京湾で発生する青潮は、湾内の潮の流れを考慮しないで埋め立て用の土砂採掘をした結果できた数多くの大きな穴のために起こる酸欠現象であることや、三番瀬や盤州といった浅瀬が果たす自然の浄化作用がいかに大切か自分の経験も交えて理路整然と説明してもらいました。釣りを通じて海の環境問題に興味を持ったと名人は言っていました、話は多岐にわたりまた説得力のあるものばかりで、まさに目から鱗が落ちるようでした。環境シンポジウムの中でも、一人一人ができることから環境問題に取り組むことが重要だとの問題提起があったことを痛感しました。

名人から“アナゴは濁りを好むので「おもり」で海の底を小突いて辛抱強く誘うように”との教えを授かり、その通りに粘ったおかげで翌日の食卓にのぼる程度の釣果を得てなんとか親父の面目を保てました。

日本船主協会 総務部広報室長 高橋幸一郎

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ総務チーム長
飯野海運 総務・企画グループ法務・保険チームリーダー
川崎近海汽船 総務部課長
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ調整チーム長
商船三井 営業調査室長代理
三光汽船 社長室経営企画課長代理
三洋海運 総務部総務課長
新和海運 総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー
日本船主協会 常務理事総務部長
常務理事海務部長
常務理事企画調整部長
関連業務部長
国際企画室長
船員対策室長
総務部広報室長

斉藤 嘉明
鈴木 康昭
廣岡 啓
谷 信彦
山田 喜之
祁答院包則
遠藤 秀己
荒井 正樹
森 均
鈴木 昭洋
増田 恵
植村 保雄
梅本 哲朗
園田 裕一
井上 晃
高橋幸一郎

次号のお知らせ(主な予定)

ICS/ISF 2003年総会(淡路島)の模様
EUシングルハルトンカー規制強化案に対する対応
海運各社の環境対策への取組み
(旭タンカー株式会社 環境安全船舶部)
その他

編集後記

編集後記ページのリニューアルです。5月号からこのページには『編集雑感』として編集委員の方々(左名簿参照)に毎月書いてもらうこととしました。本誌の内容は、海運業界の動向について『要点を分かりやすく、タイムリーにしかも記録性をもたせる』ことを目標として、編集委員の協力の下、より充実したものをお届けできればと思っています。(松本)

せんきょう5月号 No. 514 (Vol. 44 No. 2)

発行 平成15年5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)

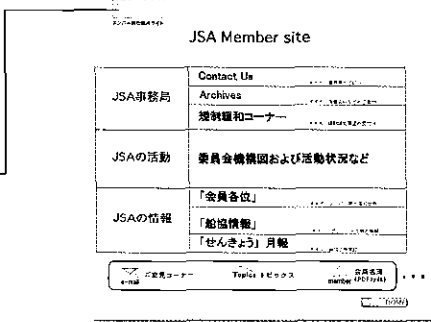
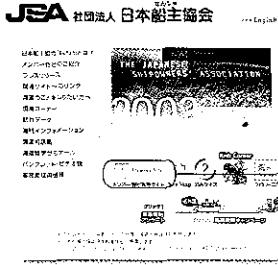
JSA 社団法人日本船主協会

webを見よう!!

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。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。



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。

会員名簿

最新の会員名簿をご覧いただけます。

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

当協会内で保管している出版物・調査報告書、ビデオ、CDなどのご案内です。

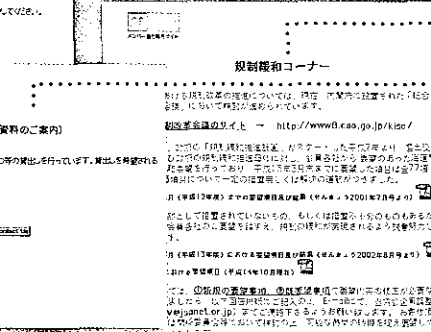
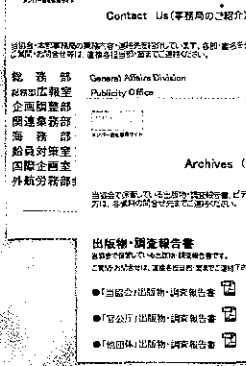
規制緩和コーナー

規制緩和と要望の受け付けコーナーおよびこれまでの要望項目と結果などをご紹介しています。

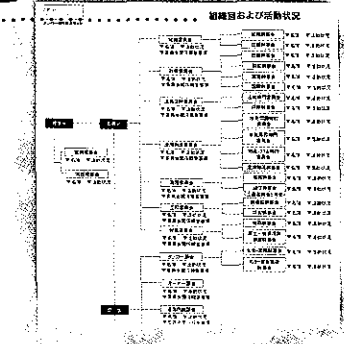
「船協情報」

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。

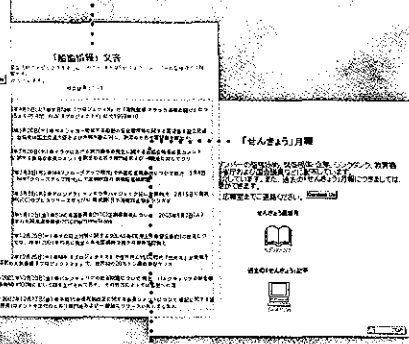
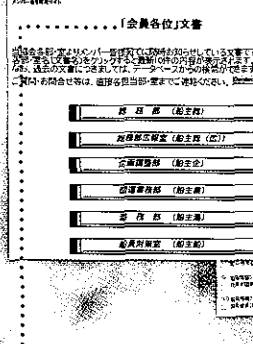
JSA事務局



JSAの活動



JSAの情報



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。

「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)

「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)