

せんきょう

2004

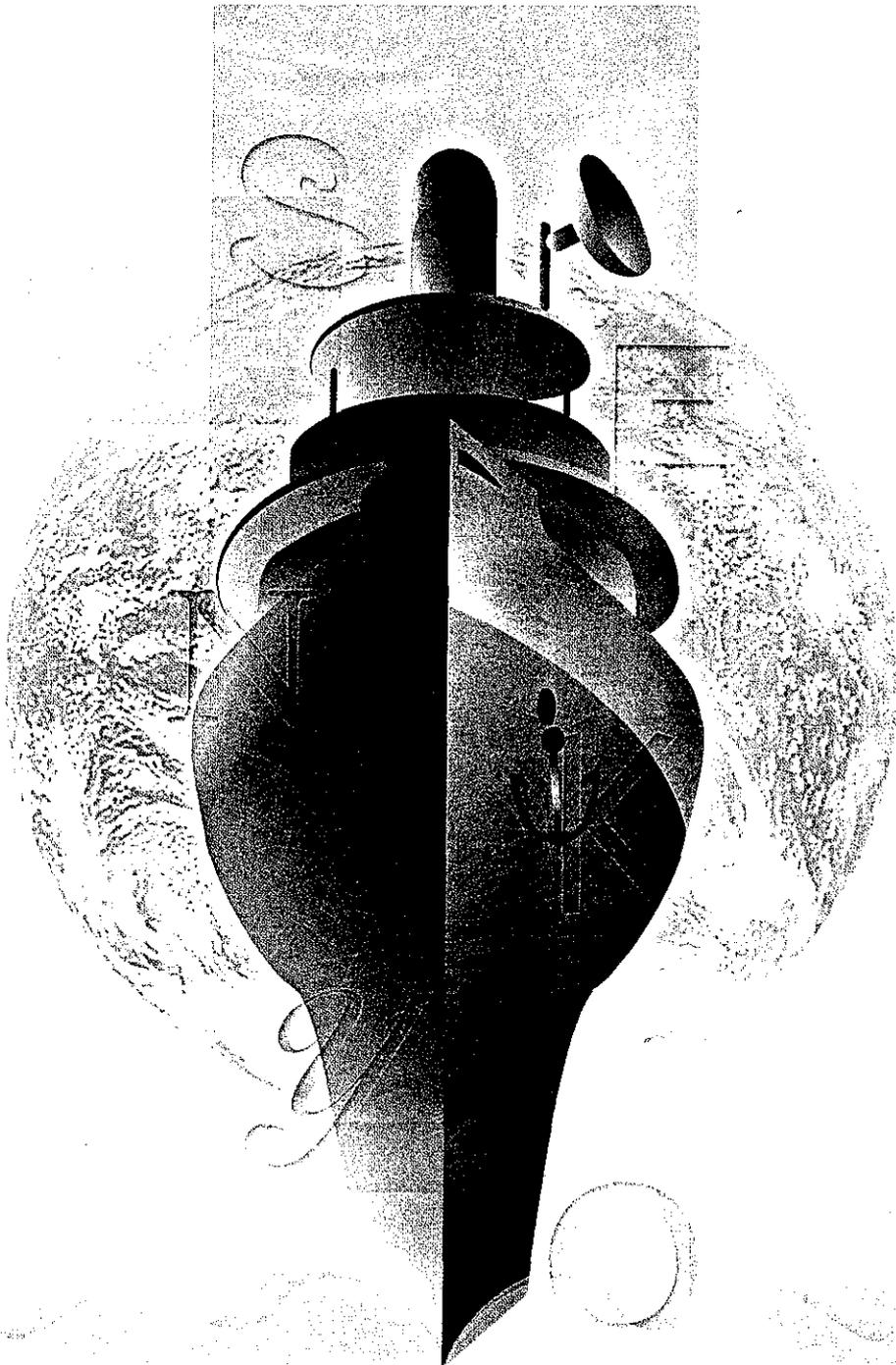
3

社団法人 日本船主協会

● No.524 ●

海運ニュース

バラスト水管理条約が採択される
—バラスト水交換のために迂回、停船の恐れ—



せんきょう

3

MARCH 2004



▲日本郵船(株) 提供
飛鳥 (イースター島にて)
総トン: 28,856トン
全長: 192.8m

■巻頭言	1
海運税制改革に向けて	
日本船主協会副会長 新和海運株式会社代表取締役社長 鷲見嘉一	

■海運ニュース	2
国際会議レポート	2

1. バラスト水管理条約が採択される
—バラスト水交換のために迂回、停船の恐れ—
2. 船舶保安職員の訓練要件について審議
—IMO第35回訓練・当直基準小委員会(STW35)の模様について—
3. ロングレンジトラッキングシステムについて審議される
—IMO第8回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR8)の模様—
4. 油濁損害補償における船主/油受取者の負担バランス問題等を審議
—国際油濁補償基金第7回作業部会等の模様—

■内外情報	15
1. 海賊事件さらに増加、2000年に次ぐ高水準	
—2003年の海賊事件発生状況—	

■Washington 便り	18
----------------	----

■潮風満帆	20
思い出の「アフリカ—五大湖」航路	
社団法人 日本船舶機関士協会 研究員 高野三郎	

■新規加入メンバー	22
喜多浦海運株式会社	

■カラーページ	29
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	

海運日誌(2月)	23	海運統計	25
船協だより	24	編集雑感	30

■困み記事	
・東京海洋大学海洋工学部・神戸大学海事科学部の学生を対象に海事シンポジウムを開催	17

海運税制改革に向けて

日本船主協会 副会長 鷺見嘉一
新和海運株式会社代表取締役社長



昨今の異常な海運マーケットの下で、日本商船隊が提供する専用船、専航船あるいはCOA等のサービスが輸出入物資の安定輸送を通じてわが国の産業活動、国民生活など国民経済の混乱防止に大きく役立っていることは誠に喜ばしいことです。

さて、政策委員会税制改革タスクフォースでは、海運税制の中期的課題とそれを実現する方策について検討を重ねております。

現行のわが国海運税制には、税理論の観点からも、歴史的経緯からも疑問のある税項目が多く、また何よりもグローバル化した企業活動に対する目先の国内事情だけを慮った狭い発想が目立ち違和感を覚えるところです。財政事情が厳しいからといって無定見な目先の数字合わせのみでは活力ある社会への展望を開くことはできません。

この結果、日本商船隊の競争条件も諸外国海運との比較において大きく歪んでしまっており、このままの状態が続けば、貿易立国日本を担う輸送インフラの劣化は避けられないと危惧されております。私どもが税制改革に求めているものは、『特定の一産業に対する助成、いわゆる海運助成』ではありません。その心は冒頭に述べたように日本商船隊が年間約9億トンと世界でも例をみない膨大な我が国海上貿易量の約60%を輸送しており、貿易立国日本としてはこの海上輸送機能の基盤維持強化が将来とも必要だといふところにあります。

そうした観点にたち、私どもが求める税制改革の項目は以下の5つです。

(1) トン数標準税制の導入

海運業収益に対する法人所得税の課税基準を、従来の税引前利益から運航船舶の純トン数、すなわち事業規模に応じたみなし利益に替えるという、一種の外形標準課税を導入して欲しいということです。欧州主要海運国では既に導入され、韓国、米国等でも検討中です。今や海運活動における国際標準税制となっており、これらの国の海運会社の法人所得税額はわが国の1/5~1/7であり、その差額は将来の基盤強化に向けられております。残りのアイテムについては紙面の都合でタイトルのみとします。

(2) 船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度の実質恒久化

(3) とん税、特別とん税の廃止/軽減

(4) 船舶の固定資産税廃止

(5) タックス・ヘイブン対策税制の改善

繰り返しますが、私どもは海上輸送の役割をしっかりと担い国民経済の発展に寄与することを強く望んでおります。

あるべき外航海運の姿について世論の理解を得ながら我が国海上輸送基盤の強化に結びつく海運税制の実現に向けて努力を続けたいと思っています。

(政策委員長・税制改革タスクフォース座長)



海運ニュース

国際会議レポート

1 バラスト水管理条約が採択される —バラスト水交換のために迂回、停船の惧れ—

バラスト水に含まれるプランクトンなどの水生生物が、従来の生息水域と異なる水域に移動し、在来種の生物に影響を与えることが1980年代前半から懸念され始めた。アメリカ・カナダに跨る五大湖やオーストラリアのタスマニア島沿海で、他の水域から移動してきたと思われるカワヒバリ貝と呼ばれる貝が発電所の取水口を塞いだり、養殖に影響を及ぼすことが国際海事機関（IMO）に報告された。このような報告を受けて、IMOでは1994年に開催された第35回海洋環境保護委員会（MEPC35）からバラスト水管理の条約化の検討を開始した。本条約は2003年7月に開催されたMEPC49で策定された条約案をもとに、本年2月9日から13日まで開催された外交会議にて未決定部分が審議され、条約が採択された。（条約の内容は【資料】参照）

1. 当協会の対応と条約化の結末

バラスト水管理の条約化にあたり、当協会は

海洋環境保護を念頭におきつつ、船舶の運航実態やバラスト水交換の実績を調査するなど、海洋環境保護と船舶の円滑な運航を確保するため、長年に亘り日本政府に対して様々な働きかけを行ってきた。政府も当協会同様に、環境保護と船舶の円滑な運航確保の重要性を認識し、IMOおよび諸外国に対して日本の意見への賛同を求めた。しかし、10年以上に亘るIMOの審議の間に、コレラなどの伝染病が流行した諸国からは、バラスト水を媒体として外国から病原菌が浸入してきたとの意見が出され、病原菌も規制の対象にすべきとの議論に発展した。このように、規制の対象生物を決定する議論に莫大な時間が費やされた。一方、船舶の運航面から条約の検討を行う国は僅かであり、バラスト水の交換海域など、船舶の運航に大きく関連する事項は2003年7月に開催されたMEPC49と今回の外交会議で議論された程度で、深く検討されることが殆どなかった。

その結果、船舶の運航を考慮しつつ海洋環境保護を図る意見よりも、海洋環境保護に重点を置く意見が圧倒的に多く、条約化に10年以上の時間を費やしたが、採択された条約は、バラスト水処理装置と呼ばれるプランクトン等を死滅化、不活性化させる装置が開発されていないにもかかわらず、既に就航している船舶にも一定の時期以降に処理装置の搭載が要求されたり、バラスト水交換を行うため、通常航路からの迂回や停船が生じる恐れがあるなど、極めて実行性に欠ける内容となった。

2. 船舶の運航に関連する規定の審議概要

1) 船舶の種類や、バラスト水管理方法の導入時期

条約案では、船舶を一定の時期を境として「これから建造される船舶（新船）」と「既に就航している船舶（就航船）」の2種類に区分し、更にバラストタンクの総容積により管理方法の適用時期が定められている。船舶の区分や、管理方法の適用時期は、条約の発効を基準とし（条約発効日+数年）とするか、条約の発効に関係なく（一定の年）とするかが議論された。アメリカ、コロンビア、クロアチア、オランダから、条約の発効に関係なく（一定の年）とする提案がされた。一方、日本および国際海運会議所（ICS）は、条約の発効時期やバラスト水処理装置の開発など、不確定な部分が多いことから（条約発効日+数年）とする提案を行い、中国等の賛同を得た。しかし、アメリカ、デンマーク、フランス、アイルランド等が、条約の発効に関係なく（一定の年）とすることにより、バラスト水処理装置の開発が促進されるとの意見を述べ、投票の結果、29対22で船舶の区分、管理方法の適用時期は条約の発効時期に関係なく（一定

の年）とされた。

これを受け、日本、アメリカ、フランス、中国、ノルウェー、オーストラリア、パナマ、韓国、イギリス等で分科会を開催し（一定の年）を具体的に何年とするかが議論され、2007年、2009年、2014年とする案が提示された。アメリカ、オランダ、インドは、早期にバラスト水管理を開始するという観点から2007年を、デンマーク、イギリスは2009年をそれぞれ支持した。日本は、処理装置の形状によっては、就航船には搭載が不可能となり廃船に繋がる恐れがあること、処理装置の開発状況、また新造船の建造契約が結ばれる時期を考慮して2014年を支持し、ブラジル、韓国、パナマ、オーストラリアが賛同した。しかし、最終的な投票では分科会に参加していない大半の諸国が2009年を支持したことにより2007年支持が1ヶ国、2009年支持が48ヶ国、2014年支持が10ヶ国となり、2009年を基準として船舶の区分、管理方法の適用時期が決定された。

2) 就航船へのバラスト水処理装置の搭載

就航船へのバラスト水処理装置の搭載に関し、アメリカおよびノルウェーは、バラスト水交換ではプランクトン等の移動を防止できないこと、また、バラスト水交換は荒天時等には、船舶の安全性の問題から実行不可能な場合があることから、就航船にも処理装置の搭載を義務付け、バラスト水交換を禁止することを提案した。アメリカ、ノルウェーの意見をアイルランド、デンマーク、キプロス、マルタ、フランス、リベリアが支持した。

一方、ICSは、開発される処理装置の形状によっては、就航船への搭載が物理的に不可能な場合があることを指摘し、就航船に対して処理装置の搭載を義務付けるべきではないことを発言した。日本は、就航船に処理装置の

搭載を義務付けるべきではないことを主張しつつ、仮に処理装置の搭載が義務付けられ交換が禁止されるのならば、禁止の時期は今後のMEPCで検討すべきことを主張した。また、ブラジルは、バラスト水交換の禁止はコレラ等の病原菌の移動防止に有効な手段であるとの意見を述べた。

就航船に処理装置を搭載せず、交換を禁止すべきではないとする意見は、韓国、トルコが賛同したが、処理装置の開発促進、交換では水生生物の移動が防止できないという意見が上回り、最終的には就航船にも処理装置の搭載が義務付けられることとなった。(【資料】〈表1〉参照)

3) バラスト水交換海域

条約案では、船舶は可能な限り、陸岸から[200海里] (約370km) 以上離れた、水深[200m]以上の海域でバラスト水交換を行うこととし[]内の数値が今回の会議で決定された。日本は商船の常用航路と交換海域との関係を検討し、商船の運航状況に即した交換海域が設定されるべきとの見解を述べた。アメリカは、陸岸から200海里以上離れた海域であれば、水深に関係なく交換が可能とする提案を行い、日本、インド、およびバングラディシュの賛同を得た。しかし、海洋環境保護の観点から水深200m以上の海域を交換海域とする意見が主流を占め、陸岸から200海里以上離れた、水深200m以上の海域が原則としての交換海域とされた。

陸岸から200海里以上離れた、水深200m以上の海域で交換が不可能な場合には、[50海里] (約93km) 以上離れた[水深200m]以上の海域が交換海域とされており、[]内の数値が今回の会議で決定されることとなっていた。コロンビアから、陸岸からの距離を12海里(約

22km) とする提案がなされ、日本が賛同したが、アメリカ、クロアチア、ノルウェー、ドイツが50海里以上離れた水深200m以上の海域とすべき提案を行い、イタリア、キプロスが賛同した。また、日本は、出来る限り広い交換海域が確保されるよう、水深の基準を外すべきとの意見を述べ、ロシア、シンガポール、サウジアラビア、ICSの賛同を得たが、海洋環境保護の観点から水深の基準を外すことは好ましくないとの意見が主流を占め、陸岸から200海里以上離れた、水深200m以上の海域で交換を行うことが不可能な場合には、50海里以上離れた、水深200m以上の海域が交換海域とされた。

また、陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の海域で交換が出来ない場合には、寄港国が設定する指定海域でバラスト水交換を行うこととされた。(【資料】〈表2〉参照)

4) バラスト水交換のための航路からの迂回と未交換バラスト水の排出の是非

条約案では、船舶は陸岸から200海里以上離れた、水深200m以上の海域でバラスト水交換を行うため、通常航路からの迂回は必要ないことが規定されている。日本は、船舶の円滑な運航を確保するため、陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の海域で交換を行うために、迂回する必要があることを規定すべきと主張した。アメリカ、オーストラリア、アルゼンチン等が反対したが、投票の結果43対9で日本の主張が受け入れられ、陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の海域で交換を行うため、迂回する必要があることが規定された。

更に、日本は寄港国が設定する指定海域でバラスト水交換を行うために、迂回の必要がないことを主張し、ICS、マルタ、パナマ、韓

国等の支持を得た。また、迂回が必要ない場合には、未交換のバラスト水を所持したまま入港することとなるので、未交換バラスト水の処理が合わせて議論された。日本は、迂回が必要ない場合、港内での未交換バラスト水の排出が認められないと、未交換バラスト水の処理方法がないことから、排出の容認を強硬に主張し、韓国、パナマ、中国、インド、シンガポール、リベリア、ICSの賛同を得た。

しかし、アメリカは、未交換バラスト水の港内での排出を容認することは、条約策定の意義に反すること、また、交換のための指定海域が設定され交換は可能であるという理由で、迂回をしてでも交換を行うことを強硬に主張した。オランダ、デンマーク、ノルウェー、クロアチア、オーストラリア、キプロス等が賛同し、投票の結果27対17（保留9）で、指定海域で交換を行うため迂回が必要ないこと、および未交換バラスト水の港内での排出を容認することは条約に規定されないこととなった。

5) バラスト水の排出基準（処理装置の基準）

条約案に示される、排出基準の区分として10 μ m以上のプランクトン等の大きさの上限を50 μ mとするか80 μ mとするかが議論され、50 μ mとする意見が大半を占めた。

更にオーストラリア、ブラジル、カナダ、中国、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、インド、アイルランド、イタリア、日本、ニュージーランド、ノルウェー、韓国、シンガポール、イギリスおよびアメリカのプランクトン等の専門家を中心に分科会が開催されバラスト水排出基準が検討された。

日本は、50 μ m以上のプランクトン等の排出基準は、1 mlあたり100個以下とする提案を行い、シンガポールと韓国からの支持を得たが、

大半の国は10個以下または1個以下を支持した。また、10 μ m以上50 μ m以下のプランクトン等の排出基準について、日本は1 mlあたり100個以下と提案したが、シンガポールの支持しか得られず、大半の国は10個以下または1個以下を支持した。

その結果、全体会合では、海洋環境保護に重点を置いた厳しい基準と、バラスト水処理装置の早期開発に容易な基準の折衷案としての排出基準が提示された。アメリカは、より厳しい基準を設定すべきと主張し、折衷案に賛同できないことを表明したが、日本を含む大半の諸国が、提示された基準案は現在各機関で開発中のバラスト水処理装置でクリアすることが不可能ではないとの見解を示し、条約の概要（【資料】〈表3〉参照）の排出基準が合意された。

3. 条約発効に向けた問題点

今回採択された条約では、船舶の運航面から検討すると以下のような問題が残る。

① バラスト水交換のための迂回、停船

陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の海域でバラスト水交換が行えなかった場合、寄港国が指定した指定海域で交換を行うこととなる。その場合、指定海域が通常の航路上になければ迂回が必要となる。また、指定海域の範囲によってはバラスト水交換のために停船する必要が生じる。（例参照）

② 短距離航海に従事する船舶の問題

例えば、門司と韓国の釜山の間を航行する船舶は、航行時間が8時間程度しかない。このような船舶が積荷の状況によりバラスト水の注排水が必要となった場合、航路の途中で停船したり、迂回しなければバラスト水交換を実施出来なくなる。

③ 就航船へのバラスト水処理装置の搭載
 就航船にもバラストタンクの総容量に応じ、2014年以降、または2016年以降に処理装置の搭載が要求されるが、装置の形状によっては搭載が不可能な場合が予想される。

④ 新造船の建造計画
 2009年以降に建造される船舶には、原則就航時から処理装置の搭載が要求されるが、建造計画の時点で、処理装置の形状等が明確でないと、設置のためのスペースの確保など建造計画に影響が及ぶことが予想される。

4. 今後の対応

条約は、IMOの締約国の30カ国が批准し、それらの合計商船船腹量が35%以上となった時点

【資料】

バラスト水管理条約の概要

1. 条約の目的

船舶のバラスト水および沈殿物を通じて、有害な水生生物等の移動により生じる生態系への影響を防止最小化すること。

2. 適用船舶

バラスト水を所持しないように建造された船舶、軍艦、一締約国の管轄水域内のみを航行する船舶以外の船舶

3. 船舶に要求されるバラスト水管理

船舶を〈表1〉のように建造年、およびバラストタンクの総容積により区分しバラスト水の処理を強制化する。

〈表1〉

区 分	バラストタンク総容量	適用時期	処理方法
2009年より前に建造された船舶	1500~5000m ³	条約発効時~2014年	交換、または装置
		2014年以降	装置
	1500以下または5000m ³ 以上	条約発効時~2016年	交換、または装置
		2016年以降	装置
2009年以降に建造された船舶	5000m ³ 未満	2009年以降	装置
2009年~2012年の間に建造された船舶	5000m ³ 以上	条約発効時~2016年	交換、または装置
		2016年以降	装置
2012年以降に建造された船舶	5000m ³ 以上	2012年以降	装置

で発効要件を満たし、12ヶ月を経過して発効する。今後、条約を遵守する際に問題となる細部を規定する以下のガイドラインがMEPCで検討される。

- 寄港国でのバラスト水検査の手法
- バラスト水交換の条件
- 処理装置の型式承認方法
- 特定の海域を航行する船舶に対し、バラスト管理を免除する海域基準
- その他

各国の批准状況等を注視しつつ条約の発効に備え、条約の円滑な履行のため、船舶の運航実態に即したガイドラインが作成されるよう、日本政府はじめICS等関係団体と密接に連携し対応する必要がある。(海務部)

4. バラスト水交換海域

船舶が、バラスト水交換を行う場合には〈表2〉の海域で交換を行う。

〈表2〉

1	原則	陸岸から200海里以上離れた、水深200m以上の海域
2	1の海域で交換不可能な場合	陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の海域
3	1、2の海域で交換不可能な場合	寄港国が定めた交換海域

(船舶は、1、2の海域でバラスト水交換を行う場合、予定の航路からの離脱、迂回をする必要はない)

5. 装置による処理を行った場合の排出基準

船舶がバラスト水を排出する場合には、含まれる水生生物の量を〈表3〉以下とする。

〈表3〉

対象水生生物	排出基準	備 考
50 μ m以上の水生生物 (主に動物性プランクトン)	10個/m ³ 以下	外洋の海水に含まれる水生生物より更に少ない基準
10~50 μ mの水生生物 (主に植物性プランクトン)	10個/ml以下	
病原性コレラ	1 cfu/100ml	日本の海水浴場の基準よりやや厳しい基準
大腸菌	250cfu/100ml	
腸球菌	100cfu/100ml	

(cfu: 群単位、寒天培地基を用いてその平板上に検水を塗布し形成される群体数)

6. 寄港国による検査

寄港国は、船舶に対しバラスト水管理の記録、処理装置の型式承認証書の点検に加え、サンプリングによるポートステートコントロール (PSC) を行う権利を有する。

7. 条約発効要件

30ヶ国以上の締約国が批准し、それらの合計商船船腹量が世界の35%以上となった時点で発効要件を満たし、12ヶ月を経過した後発効する。 以 上

〈バラスト水管理条約実行上の問題点の一例〉

日本とペルシア湾を航行する大型タンカーの常用航路上 (図中点線) では、陸岸から50海里以上離れた、水深200m以上の交換海域は、南シナ海 (図中①) で935海里、ベンガル湾 (図中②) で665海里、アラビア海で815海里となる。

荒天等の理由により南シナ海、ベンガル湾、アラビア海でバラスト水交換が行えない場合、港内での未交換バラストの排出が容認されないので、寄港国が定めた指定海域で交換を行うこととなる。指定海域が図中の空白の海域に定められた場合、タンカーは迂回をして指定海域でバラスト水交換を行うこととなる。また、指定海域の範囲が狭ければ停船せざるを得なくなる。



2

船舶保安職員の訓練要件について審議

—IMO 第35回訓練・当直基準小委員会(STW35)の様様について—

IMO（国際海事機関）第35回訓練・当直基準小委員会（STW35）が、去る2004年1月26日から30日までロンドンのIMO本部において開催された。日本からは、国土交通省海事局海技資格課の吉田海技資格制度対策室長らが出席し、各国との意見交換および共通問題の解決に務めた。

当協会からは欧州事務局長の増田常務理事がオブザーバーとして出席した。

今回、特に議論の動向が注目されていた船舶保安職員（SSO）の訓練要件等については、次のような方針が合意された。

1. 船舶保安職員の訓練要件

SSOの訓練要件について、STCW条約（※1）の第VI章に規定し、その改正を行う。

条約改正案を検討するため、コレスポнденスグループ（電子メールによる連絡会議・インドが事務局）を設置する。

条約の改正まで（2005年末）の間は、船舶保安証書（ISSC）をもってSSOの能力を担保することとする。

2. 会社保安職員（CSO）等の訓練要件

SSO以外のCSO等の訓練要件については、STCW条約に規定しない。

しかし、SSO、CSO等には共通の知識が求められることからCSO等の訓練内容についても当小委員会における議論を継続する。

3. 自動船舶識別装置（AIS）の操作訓練要件

AISの取扱いに係る訓練モデルコースを作成する。

その他の議題についての合意事項は次のとおり。

1. 「錨泊中の当直について」

錨泊中の当直については、船長の裁量に委ねられることを前提として、船長の判断に有益となるガイドラインを作成する。

2. 「海技免状に伴う不法行為」

文書による証拠（DOCUMENTARY EVIDENCE）の様式について、最低限記載すべき事項を決定する。

3. 「高速救助艇の進水／格納操作および悪天候時の救助方法に関する乗組員の訓練」および「救命艇の事故防止対策」

香港等からの提案のとおり、救命艇の取扱いに係る訓練要件についてSTCW条約の改正を行う。

4. 「疲労防止および軽減並びに管理に関する教育および訓練」

疲労防止のガイドラインを作成する提案があったが、作成するには時期尚早として、今後更に検討を行う。

5. 「バラスト水管理に関する訓練要件の作成」

今後MEPC（※2）が作成するバラスト水管理に関するガイドラインに着目し、その内容により更に検討を行う。

6. 「部員の能力開発」

「有能船員（ABLE SEAMAN）」についての国際的に認知された基準はないが、これに関する訓練要件をSTCW条約に規定することについては、ILO（国際労働機関）に確認し2004年9月に開催されるILO海事準備総会でのコメントを踏まえ更に検討を行う。

なお、当小委員会での合意事項は、今後、2004年5月の海上安全委員会（MSC）で検討される

こととなっている。

(※1) STCW 条約:

(International convention on Standard of Training, Certification and Watch-keeping for seafarers) 船員の訓練要件、資格証明、当直基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約

(※2) MEPC: 海洋環境保護委員会

(Marine Environment Protection Committee) IMOの常設委員会であり、地球環境保護の立場から、船舶による海洋ならびに大気汚染防止に関する調査、審議、規則を策定する委員会

(船員対策室)

3 | ロングレンジトラッキングシステムについて審議される —IMO第8回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR8)の様相—

IMO第8回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR8)が、2月16日から20日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。審議の概略は以下のとおりであった。

1. ロングレンジトラッキングシステム

不審船の早期摘発を可能とするシステムとして、多くの船舶に搭載されているインマルサットCのポーリング(呼び掛け)機能を利用する、ロングレンジでの船舶識別および追跡システム(LRIT)の具体的な機能要件等は、昨年5月の、IMO第77回海上安全委員会(MSC77)で審議されたが、さらに、NAVおよびCOMSARに対し、機能要件の再検討、条約改正案の作成等が指示されていた。

今回の会合では、米国が主導するコレスポンデンスグループが提出した報告書に基づいて、以下のとおり審議された。

(1) 現存船への適用

SOLAS第XI-2章の適用船舶について、以下のとおりLRITの段階的導入がなされることが合意された。

① A1海域(デジタル選択呼出しの警報を継続して利用できるVHF海岸局の無線電話の通信圏内の区域)およびA2海域(A1を除く、デジタル選択呼出しの警報を継続して利用できるMF海岸局の無線電話の通信圏

内の区域)を航行区域とする船舶については、改正条約発効後の最初の無線設備の検査までに装備する。

② A1、A2およびA3海域(A1およびA2海域を除く、警報を継続して利用できるインマルサット静止衛星の通信圏内の区域)を航行区域とし、インマルサットを装備した船舶については、改正条約発効日までに装備する。

③ A1、A2およびA3海域を航行区域とし、インマルサットを装備していない船舶については、改正条約発効後の最初の無線設備の検査までに装備する。

④ A1、A2、A3およびA4海域(A1、A2およびA3海域以外の区域)を航行区域とする船舶については、改正条約発効後の最初の無線設備の検査までに装備する。ただし、A1、A2およびA3海域を航行し、A4海域に侵入しない船舶については、上記②および③が適用される。

(2) トラッキング範囲

① 旗国については従来からの検討のとおりに、船舶が世界中どこにいてもLRIT情報を受け取ることができるとした。

② 寄港国については、寄港国が独自にトラッキングの距離や受信の間隔を決めたうえで、LRIT情報を入手することができるとし

た。

- ③ 沿岸国による、公海上を航行中の船舶や無害通航中の船舶の情報の受信については、今回の会合においては具体的議論はなされなかった。ただし、本件は重要事項であることから、LRITの詳細検討の前に、沿岸国へのLRIT情報の提供について合意がなされるべきであり、その合意なしでは強制要件の採択は行わないこととし、MSCに対し明確な決定を行うよう要請した。

(3) LRIT 運営のための国際機関

- ① 国際機関については、各国より以下のおりの意見が表明された。

イ. IMO 内に LRIT 運営の特別機関を設立する場合には、事前に初期費用、職員、維持費等を明らかにする必要がある。

ロ. 国際移動通信衛星機構 (IMSO) に LRIT 運営機能を付加することを考慮するよう要請するものの、IMSO のメンバーは、全ての SOLAS 条約締約国、または全ての IMO メンバーを含むものではないことに注意する必要がある。

ハ. LRIT 運営機能を扱う専門組織を設立する場合には、その設立に長時間を要すること、また、その機関はすべての SOLAS 条約締約国を含む必要があることに注意する必要がある。

(4) プロバイダー

LRITシステムに係る通信サービスプロバイダーとしては、これまで国際海事衛星機構 (INMARSAT) が検討されてきたが、この他のプロバイダーについても紹介がなされ、複数のプロバイダーの参入による競争により、価格低下につながるとの認識がなされた。また、プロバイダーの多くが民間ということもあり、情報の秘匿性が最重要であるとされた。

(5) 通報事項

通報事項としては、船舶 ID、船舶位置および日時のみ必要とされた。また、これ以上の情報は費用の増加と情報の輻輳を招き、さらには手入力による情報は偽情報の入力のおそれを与えることがあることが認識されたことから、AIS とは組み合わせるべきではないとされた。

(6) 受信の権利

LRIT の情報の受信は締約国の権利とされ、LRIT 情報については、商業的に機密事項であることから、取扱いには注意が必要であることが認識され、不正アクセスや公開を防ぎ、セキュリティ向上目的と平和目的のためだけに利用できるとの義務規定が盛り込まれることとなった。

(7) 通信費用

- ① 衛星通信、情報蓄積、サービスプロバイダー、締約国への情報提供等、全ての LRIT 情報のコストについては、締約国により支払われるべきとされた。

- ② LRIT のサービスプロバイダーに多くの情報が集まり、限られた少ない締約国により利用される場合、情報料は高額なものになるだろうとされた。

- ③ 課金の方法については、別途合意される必要があるとされた。

(8) 電源の切断

- ① 電源を切断する場合の要件は、運用基準の一つとして暫定改正案文に盛り込むこととなり、国際的な協定、規則、基準がある場合に OFF とすることができるとされた。

- ② 暫定改正案文では、LRIT の運用が船舶の安全や保安を損なうと船長が判断した場合に OFF とすることができるとし、OFF としたことは秘密裏に通報するものとした。

- ③ LRIT の情報が他の締約国に受け取られる

ことが、船舶や旗国の安全や保安を損なうと旗国が判断した場合に OFF とすることができるとし、OFF としたことは秘密裏に通報するものとした。

今後、船舶から発信される情報がセキュリティ向上や平和目的にのみ用途が限定され、テロリスト等に悪用されることのないよう、その具体的な方法について検討される必要がある。

2. 航海データ記録装置 (VDR) の現存船への適用

現存貨物船への適用のための簡易型 VDR (S-VDR) の性能基準案については、昨年 7 月に開催された、IMO 第 49 回航行安全小委員会 (NAV 49) において審議されたが、その中で、特に自動浮揚型 S-VDR の保護カプセルに対して、非常用位置指示無線標識 (EPIRB) の性能要件が求められたため、EPIRB を所掌する COMSAR においても、本件を検討するよう要請されていた。

今回の会合では、我が国提案文書を始め、国際電気標準会議 (IEC) および英国からの提案文書に基づき、自動浮揚型 S-VDR と EPIRB の組み合わせの可能性等につき技術作業部会で検討され、以下の結果が全体会議で承認された。

- ① 組み合わせの考え方として、単体の自動浮揚式 S-VDR に位置指示無線標識としてのビーコンを組み込むことが合意されたが、自動浮揚式 S-VDR と EPIRB を合体させた機器の開発についてもこれを妨げない。
- ② 遭難位置を通報することが目的の EPIRB の信号発信継続時間 (48 時間) を、海難事故後に回収されることを前提としている自動浮揚式 S-VDR にそのまま適用することは合理的でないことから、S-VDR の信号発信継続時間は 7 日間とすることが合意され、

性能基準案に新たに追加する。

- ③ 衛星通信経由の送信に加え、レーダートランスポンダーによる送信、および光による視認の 3 段階で、自動浮揚型 S-VDR に接近して回収するシナリオが、最も効果的である。
- ④ S-VDR と EPIRB とを識別する必要があることから、S-VDR の発信信号に識別信号を組み込む。

3. 船舶保安警報装置

本年 7 月 1 日に発効する改正 SOLAS 条約により、テロ等により船舶が危険な状況に陥ったことを通報する装置 (船舶保安警報装置: SSAS) の搭載が強制化されている。

今回の会合では、具体的な通信方法や通報先等について、以下のとおり審議された。

(1) 通信方法について

VHF/MF 無線電話のデジタル選択呼出し (DSC) による警報は、全ての受信局に対して一斉に送信される放送であり、警報発信の秘匿性が必要とされる SSAS の通信装置としては、ふさわしくないことが認識された。

また、衛星 EPIRB を利用した遭難通報を管理する公的機関であるコスパス・サースット機関が、新たに船舶保安警報サービスを開始することが紹介された。

(2) 通報先について

船舶保安警報は、原則として船舶からその旗国の主管庁が指定する権限ある機関 (会社を含む) に対して直接送信されるべきものであり、沿岸国による中継は極力排除すべきものであることが認識された。ただし、既に旗国により承認を受けている SSAS については、そのシステムを敢えて変更する必要はないことが合意され、MSC78 へ報告されることとな

った。

(3) データベースの構築について

SSAS に対して要求される仕様は、各国において様々な種類が考えられることから、これらの情報に関するデータベースを早急に構築すべきことが合意された。なお、データベースの内容には、①旗国名、②旗国の主管庁が指定する権限ある機関名、③警報の最終送信先、④警報の項目、⑤警報の様式、⑥警報の配信方法、⑦テストメッセージの特徴を含めることとされた。

4. 海上における人命救助の扱いに関するガイドライン

2001年8月、シンガポールへ向けフリーマントル港を出港したノルウェー船籍のコンテナ船 Tampa 号が、GMDSS(全世界的な海上遭難安全システム)の下で、オーストラリア海軍の指示に従い遭難船で漂流している遭難者438人を救助した。同号は最寄のオーストラリアの港で遭難者を上陸させるべくオーストラリア政府に入港許可を求めたが、同政府より遭難者の受け入れを拒否されるという事態に発展したことから、IMO で何らかの措置を検討していくこととなった。

今回の会合では、米国の主導によるコレスポンデンスグループが提出した「海上における人

命救助の扱いに関するガイドライン」案を基に審議が行われた結果、内容について一部修正等が行われ、採択のため MSC78へ報告されることとなった。

5. その他

① 退船、海上での生存、捜索および救助は総合的に一括して審議されるべきという意見が多く寄せられ、設計設備小委員会 (DE) の作業が膨大であることも鑑み、DE が扱っている「救命設備」を COMSAR へ移動することが提案され、多数の支持を得た。

② 船舶保安に関連する通信も COMSAR 8 で扱うことを明確にする必要がある旨合意した。

以上の合意に基づいて COMSAR の作業項目を検討した結果、MSC に対し以下を提案することとなった。

- イ. 小委員会の名称を Life-saving, search and rescue and communications (COMLSR) または (COMLSAR) に変更する。
- ロ. 救命 (Life-saving) に関する作業を加える。
- ハ. 保安に関する作業 (通信および遭難救助) を加える。
- ニ. 関係する SOLAS の章を「第IV章」から「適切な (relevant) 章」とする。

(海務部)

4

油濁損害補償における船主/油受取者の負担バランス問題等を審議

—国際油濁補償基金第7回作業部会等の模様—

1999年のエリカ号事故を契機に、国際油濁補償基金 (IOPC 基金) では現行油濁補償体制 (92年民事責任条約および92年基金条約) の見直しが検討されており、2000年10月に両条約の補償

限度額が50%引上げられた(2003年11月より施行)ほか、2003年5月には荷主負担による第3層基金が設立され、補償限度額が7.5億 SDR (約1,200億円) に引上げられた。これにより、被害者救

済という点では十分な補償が可能となった一方、欧州諸国および石油業界を中心に、これまでバランスが取れてきたとされる船主／荷主間の負担割合について見直しを求める声が高まる結果となった。こうしたなか、92年国際油濁補償基金条約の第7回作業部会等が2月23日より27日までの間ロンドンのIMO本部で開催された。

作業部会にあたり、わが国は、負担のあり方を検討する上で、単に船主責任限度額の上げを論じるのではなく、補償制度において油濁事故防止の機能を充実する観点から、船主と荷主双方の責任を含め根本的な要因であるサブスタンダード船の排除に結びつくものとする提案をもって作業部会にのぞんだ。

作業部会および関係会合の様相については以下の通りである。

1. 92年基金作業部会

今回の作業部会では現行油濁補償制度の見直しについて審議が行われたが、上述の通り最大の焦点は、2003年5月の第3層基金の設立に伴い生じたといえる、海運業界と石油業界の責任負担バランスの見直しにある。

なお、負担バランスの議論を進める上で数値的裏付けとなる、基金事務局が着手していた過去のCLC※1/FC※2における拠出額統計調査について、国際P&I※3グループより、1978年から約7,800件の生データが提出されたが、古いデータは電子データではなく、また補償と費用（弁護士、技術アドバイザー、船骸撤去など）の区別がつかないものも多かったことから、2004年5月まで作業時間が必要であるとの報告が基金事務局よりなされた。

① 船主負担の見直し

船主負担の見直しについては、英国等の共同提案国より、現行制度を前提としたCLC

限度額の大幅引上げ、およびトン数に拘わらず船主と油社で分担するとした2案が提案されたほか、イタリアからは現行の船主、油受取人に加え、荷主にも拠出責任を負わせる提案が、日本からは追加基金に係る事故においてサブスタンダード船※4について、船主と傭船した荷主の責任を引上げる提案、OCIMF（石油会社国際海事評議会）からは船主負担の大幅な引上げの提案が提出された。一方、国際P&Iグループはこれまで船主／荷主間の負担はバランスが取れているとした上で、荷主の拠出による第3層基金についても船主負担の自主的な引上げでバランスは維持されるとし、またICS（国際海運会議所）とINTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）は分担の問題は船主の自主的引上げで解決されるとともに、過去の拠出に関する統計調査の結果がでるまでは検討は控えるべきだとの見解を示した。

これらの提案を受け議論が進められたが、大きく分けて、英国等の共同提案国（豪、加、フィンランド、仏、蘭、NZ、露）を中心にCLC引上げを支持する国と、ノルウェー、ギリシャをはじめとして、負担のインバランスについては第3層の分担などにより業界間で解決することが望ましいとする国に見解が二分された。但し、審議は個別提案を詳細に検証するというのではなく、各国が見直しに対するポジションに言及し、今後の議論の方向付けをするようなものであった。

こうした議論の結果、議長からは次回の2004年5月の作業部会に向け、補償制度改革のオプションを提案した国が協議し1つないし2つの案に集約すること、および産業界が船主の自主的な負担について具体的

な提案を行うことが促された。

② サブスタンダード船対策

カナダおよび英国、フランス、日本、OC-IMF からサブスタンダード船に対する経済的 incentive, disincentive の考え方を補償制度に取り入れる提案があり、特にカナダや英国は、本件の検討にあたっては OECD 海運委員会によるクオリティー SHIPPING を奨励するための研究結果 (2004年4月に完成予定)を参考にすべきとしている。一方、P&I クラブはサブスタンダード船に関連するクラブの取組みを紹介するとともに、このメカニズムを補償制度に取り入れることには否定的な見解を示した。また P&I クラブと INTERTANKO からサブスタンダード船問題を検討するためのグループを海運/石油業界、関心国で設置する提案があった。

審議の結果、議長の総括として、当作業部会で取扱うのは一般的なサブスタンダード船問題ではなく、“Sub-standard Oil Transportation”であることを確認するとともに、油濁補償体制においてこの問題を更に検討していくこと、OECD の作業については非 OECD 加盟国を中心に懐疑的な意見もあったが、採用するか否かは当作業部会で検討の上判断すればいいとの指摘もあり、次回作業部会にて取り上げることとなった。また、産業界と政府間の話し合いを行う提案を歓迎した。

③ 船主責任制限の基準

フランスより油濁損害が船舶の状態の結果生じた場合は船主責任制限の例外とする提案があったが (阻却事由の変更ではなく解釈を変えろという提案)、提案内容に不明瞭な面もあったため、フランスが次回に改めて明確な提案を行うこととなった。

④ その他

上述の他、拠出システムにおけるタンク事業者の扱い、条約適用となる船舶の定義、TACIT 方式による手続の簡素化等が取り上げられたが、いずれも次回引き続き検討することを確認した。

2. 92年基金理事会

理事会ではエリカ号、プレステージ号等の事故処理案件が審議されたほか、第3層基金批准に向けた関係国の進捗状況について情報提供があり、日本からは今夏の初めには改正法案が国会を通過する見込みであると紹介、またノルウェーでは既に国会で承認され、他の欧州諸国からも批准に向けて国内手続が進んでいる様子が報告された。

3. 次回作業部会について

次回の作業部会は5月最終週に基金総会、理事会と併せ開催予定とされているが、そこでは、船主負担の見直し、サブスタンダード船問題とともに今回時間的に審議できなかった案件 (訴訟の時間制限、油受取量未提出国の取り扱い等) について優先的に取扱うこととなった。

※1 CLC: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage の略。油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約。撒積の油を輸送している船舶からの油流出による油濁損害について、船主に厳格責任 (過失の有無に関係なく負う責任) を課す一方、責任限度額を設定し、これを強制保険で担保することを定めた条約。1969年に成立し、1992年に改正議定書が採択されている。

※2 FC: International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage の略。油による汚染損害補償のための国際基金設立に関する国際条約。CLC 条約に定める船主の責任を超える損害について、油を受取る荷主が拠出する IOPCF (国際油濁補償

基金)を設立して、油濁被害者に対する補償を行うことを定めている。

※3 P&I: Protection and Indemnity Insurance (P&I 保険)。油濁等の第三者に対する責任や船員の死傷に対する賠償あるいは積荷に対する責任などを担保することを目的に、船舶所有者や運航者がP&I Club と呼ばれる相互保険組合を組織し、船舶の所有、貸借または運航に伴う事故による経済的損失

(船主責任)を相互に填補しあう保険。

※4 サブスタンダード船: 構造・設備・人員等の面で、現行の国際条約による安全基準を満たしていない船舶。海上交通の安全の観点からも、海洋汚染防止の観点からも、市場からの排除を徹底する必要がある。ポートステートコントロールにおける改善命令や出港停止などの処分の対象となる。
(関連業務部)

内外情報

1 海賊事件さらに増加、2000年に次ぐ高水準 —2003年の海賊事件発生状況—

国際商業会議所 (International Chamber of Commerce = ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau = IMB) の海賊情報センター (クアラルンプール) は、2003年に同センターに連絡のあった海賊事件 (未遂事件も含む) の報告書を発行した。

また、国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者 (201社) を対象に2003年に日本関係船が受けた海賊行為等の被害状況を調査し、その結果を公表した。

これらの概要は以下のとおりであるが、関係各社におかれても、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、事件に巻き込まれた際には関係先への通報をお願い致します。

1. 2003年 IMB 海賊レポート

2003年に報告のあった海賊事件の件数は445件で、2002年より75件、約20.3%増加したほか、過去最高を記録した2000年の469件に次ぐ高い水準となった。

地域別に見ると、東南アジアで170件 (38%) が発生し、依然として世界で最も海賊事件の多い地域となっており、これにアフリカ (93件)、

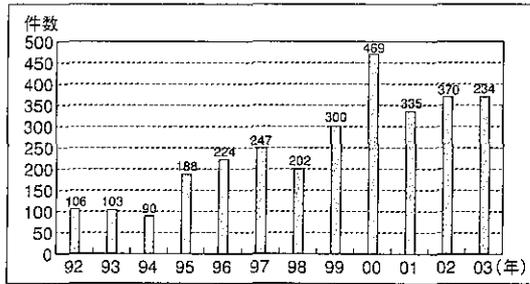
インド等 (87件)、アメリカ (72件) が続いている。東南アジアの海賊事件のほとんどはインドネシア (121件) で発生している。マラッカ海峡は2001年 (17件)、2002年 (16件) と、ここ数年減少傾向にあったが、2003年は28件と増加した。

また、ハイジャック事件は、ここ2、3年、増加傾向を示していたが、本年は19件であり、昨年の25件から減少した。(【表1】～【表3】参照)

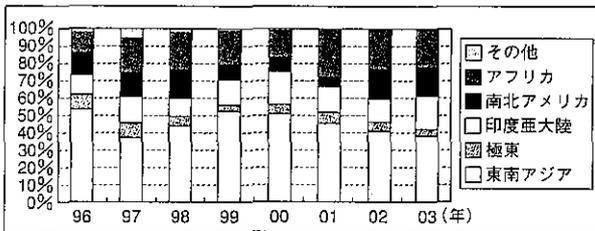
[主な事件の概要]

- (1) 2003年8月9日、台湾籍の冷凍船「Dong Yih」号がマラッカ海峡で海賊に襲撃された。同船は、31名の乗組員でシンガポールへ向かう途中、2隻のボートにより襲撃を受けたもので、これらのボートはタグボートに偽装していたため、船長は注意を払っていなかった。船長が足を撃たれるとともに船舶機器の一部が損傷した。
- (2) 2003年11月3日、航行中のカンボジア籍貨物船「MV Victory」がインドネシア沖で海賊に襲撃された。木製のスピードボートに乗った7人の海賊が同船に近づき、そのうち5人

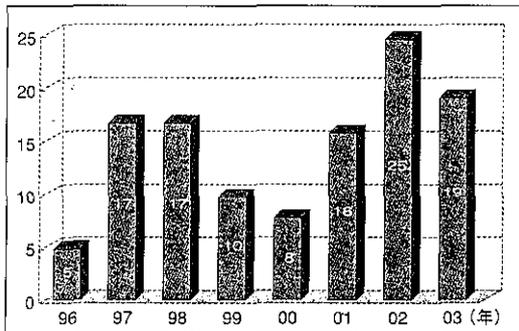
[表1] 海賊発生件数推移



[表2] 世界各地域毎の海賊発生件数の比較



[表3] ハイジャック事件発生件数



が長刀を持って船尾から乗船した。彼らはブリッジにいた乗組員をロープで縛ると船用品を盗み、その後船室で船員の金品や所持品を盗み、船長にも襲い掛かったが、チーフオフィサーがアラームを鳴らしたため逃走した。

- (3) 2003年11月28日、バハマ籍貨物船「CEC Copenhagen」がナイジェリアのLagos港に錨泊中に海賊に襲撃された。ナイフで武装した海賊4名が漁船から同船に乗り込み、乗組員に襲い掛かった。アラームが鳴り乗組員が集まってくると、海賊は船内の物品を盗んで逃走した。船長はLagos港湾局に連絡を取ろうとしたものの応答がなかった。

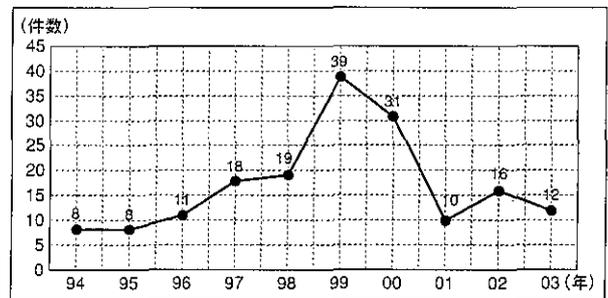
2. 国土交通省わが国関係船舶における海賊被害状況調査

国土交通省海事局外航課は、わが国の外航海運事業者(201社)に対してアンケート調査を実施し、2003年におけるわが国関係船舶(邦船社が所有、運航、用船している外航船舶)に対する海賊事件について別表のとおり取りまとめた。

(1) 被害件数

2003年において、わが国関係船舶が海賊に襲われた件数は12件で、昨年の16件から減少した。被害船の船籍別の内訳は、パナマ籍11隻、香港籍1隻となっており、日本籍船は認められていない。また、日本人が乗船していた船舶は1隻であった(【表4】参照)。

[表4] 我が国関係船舶における海賊行為等による被害発生件数の推移(過去10年)



(2) 発生海域

地域別に見ると、従来と同様、インドネシア周辺を中心として東南アジア海域で11件(91.7%)発生している。

(3) 被害状況

被害事例としては、銃器の発砲を伴う事件や日中に発生しているケースも報告されており、事件の凶悪化が伺える状況となっている。錨泊中または停泊中の船舶に小型ボートで密かに接近し、錨鎖をよじ登って甲板上に設置された救命いかだや倉庫内の船用品を盗むケースが多く見受けられるが、乗組員が負傷したケースも2件報告されている。

(海務部)

東京海洋大学海洋工学部・神戸大学海事科学部の学生を対象に海事シンポジウムを開催

—海運業界の現状および展望と期待される海事技術者像をめくり活発な質疑応答—

当協会は東京海洋大学海洋工学部・神戸大学海事科学部と協力して、2月20日(金)に東京海洋大学、同23日(月)に神戸大学で、同学部の学生を対象に日本海運およびそれを支える船社の現状を紹介し、船社への就職の動機付けを目的とした海事シンポジウムを例年通り開催した。昨年10月に東京商船大学が東京海洋大学海洋工学部に、神戸商船大学が神戸大学海事科学部として統合されてからは初めての海事シンポジウムとなった。

本シンポジウムは、大学の教官・船社の採用担当者・独立行政法人航海訓練所が参加し、大学・学生・船社について意見を述べ合う「意見交換会」と、船社側から海運業界の現状および海事技術者の海運業界での活躍について学生に対し講演する「講演会」により構成されるもので、「講演会」には両大学とも各1年生から3年生の約60名の参加があった。

「意見交換会」では、大学の独立行政法人化や大学統合後の問題、各船社の今後の採用情報等について、大学・学生・船社の現状を踏まえた上で活発な意見交換が行なわれた。

「講演会」では現在の世界・日本経済における海運業の重要性と将来性、海上および陸上で期待される海事技術者像、船上の勤務形態および陸上休暇の様子が説明された。

〈参加船社名〉

東京海洋大学：(計12社)

飯野海運株式会社
出光タンカー株式会社
川崎汽船株式会社
川崎近海汽船株式会社
株式会社グローバルオーシャンディベロップメント
国際マリントランスポート株式会社
三光汽船株式会社
株式会社商船三井
新和海運株式会社
新日本石油タンカー株式会社
第一中央汽船株式会社
日本郵船株式会社

講演者講師名 (敬称略、順不同)

東京海洋大学

(株)商船三井 人事第二グループ

配乗人事担当マネージャー 加藤雅徳

(社)日本船主協会

船員対策室課長代理 松浦 寛

〈参加船社名〉

神戸大学：(17社)

安芸海運株式会社
飯野海運株式会社
出光タンカー株式会社
川崎汽船株式会社
川崎近海汽船株式会社
株式会社グローバルオーシャンディベロップメント
国際マリントランスポート株式会社
三光汽船株式会社
株式会社商船三井
昭陽汽船株式会社
新和海運株式会社
新日本石油タンカー株式会社
新日本海フェリー株式会社
第一中央汽船株式会社
日本海洋事業株式会社
日本郵船株式会社
枅本海運産業株式会社

講演者講師名 (敬称略、順不同)

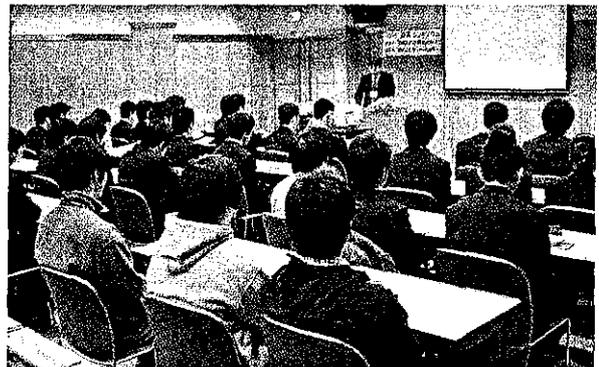
神戸大学

川崎汽船(株) 人事第二グループ 金子知巳

(社)日本船主協会 船員対策室課長代理 松浦 寛



▲東京海洋大学



▲神戸大学



Washington便り

四年に一度の祭典

今夏、アテネで開催されるオリンピックのことについてこれから語る訳ではない。アメリカではオリンピックの年にオリンピックよりも面白い政治劇場が上演される。日本でも最近紙上を賑わせている大統領予備選がそれである。日本の歌舞伎が鑑賞の専門知識を身に付けていないところゆくまで楽しめないのと同じように、アメリカ劇場もその深奥に迫るのは門外漢の外国人には至難である。本稿がその序章を鑑賞するための一助となれば幸いである。

アメリカの政治は時計の針のように2の倍数で規則正しく回っている。任期は下院議員が2年、大統領は4年、上院議員は6年と決まっている。連邦議会の選挙は2年毎に行われ、大統領の任期の半ばに実施する選挙を中間選挙と呼ぶ。今年は大統領選挙の年に当るので、全米が中間選挙に比べ大規模政治劇場の上演で熱気を帯びる。

共和党はブッシュ大統領が二期目の再選を目指し、唯一最大のエネルギー源である選挙資金集めに大統領自らが全国行脚に精を出している。最終的には2億ドルを超える原資を調達し、民主党選抜の大統領候補者との熾烈な一騎打ちに備える。過去の歴史は「政治は金なり」という定理を証明している。調達額の多寡が当選の重要な鍵を握る。1月末現在での集金状況を見ると、ブッシュ大統領が1億32百万ドルである。一方の民主党大統領候補の集金は41百万ドルのDean氏が筆頭である。その差は歴然としている。民主党候補者は最後までブッシュ大統領の選挙資金量には遠く及ばないと見られるので、その定理が今後も生き続けるか否かが選挙戦の一つの見所となる。

大統領の交代を目指す民主党は昨年から思い思いに10人の大統領候補が立候補した。最後に名乗りを上げた退役将軍 Clark氏などは昨年9月に民主党へ入党し、その10日後に大統領選へ名乗りを上げるという離れ業を遣って退けた。そ

の後、10人の一人、Graham上院議員は戦わずして降板してしまった。選挙資金集めの目途が立たないことがその理由である。上院議員にしては無定見との声が沸き上がった。最終的には9名の争奪戦に入った。戦後の歴史が証明するには、前職または経験職が「大統領」、「副大統領」、「上院議員」、「州知事」および「NATO司令官」という5職種からの大統領就任と相場が決まっている。今回は9名の内、「上院議員」が3名、「州知事」から1名、「NATO司令官」経験者が1名であり、古参の有力下院議員から出馬したゲッパート氏などは泡沫候補に分類される。この四半世紀の事例では、カーター大統領以来「州知事」経験者が4名、「副大統領」経験者が1名、それぞれ大統領へ就任し、それ以外の経験職からの当選はない。歴史的潮流から行くと、バーモント州知事経験者のDean氏が大統領候補への最短切符を握り、ブッシュ大統領と一戦を交える構図が思い浮かぶ。

歴史が味方するDean氏が戦いの定石とおりに先制攻撃に打って出た。同氏の出馬表明は今年の6月末のことである。大統領選まで1年半という長丁場でのタイミングであった。世論調査では、同氏は現ブッシュ大統領に拮抗できる民主党の最右翼候補者へ躍り出た。同氏は「ワシントンでの政治経験者は国の改革を断行できない」というキーワードを繰り返し使い、汚れていない人間でしかアメリカの政治は正せないと論陣を張った。観察者の誰でもが「一陣の清新な風」を感じ取った。遂には、現ブッシュ大統領とフロリダの戦いで破れた前ゴア大統領候補までもがDean氏の後見人に立った。民主党候補だから、幾つかの有力組合組織も同氏の支援を早々と決めた。

民主党大統領候補者として9名がサバイバル・ゲームを開始した。筆者も9名の討論会をテレビ観戦した。同じ党に所属していながら、どの候補者も隣の候補者とは一味も二味も違うことを際立たせる技量が求められる。テレビ時代

は聴覚よりも視覚に訴えないとポイントを稼げない。テレビカメラの奥にいる視聴者はその一挙手一投足に敏感だ。討論会は全米の各地で開くので、何度もそれを視聴すると9名の「人」となり「人間性」までもが透けて見えて来るから怖い。世界広しといえども、1年以上を掛けて一国の元首を決める政治システムはアメリカを措いて他にない。各州の予備選から大統領選を経て大統領に就任するまでの長期に亘る公衆への「露出度」が何にも増してアメリカ流民主主義を具現化している。

政治の世界では、「有権者は浮気者だ」とよくいわれる。Dean氏は確実に離陸し、多少の向かい風に対しても堪航性があると皆、信じて疑わないように見えた。いよいよ今年に入ってから、民主党の予備選および黨員集会が始まった。キックオフは全米の僅か1%に相当する代議員を決めるアイオワ州の黨員集会であった。全米が注視した。その数日前に同州黨員集会の世論調査が複数実施された。その何れもDean氏の絶対優位が萎み、ケリー、エドワーズ、ゲッパート各氏との四者が5%程度の差で拮抗状態という予想もしない結果が出た。Dean氏は翌週のニューハンプシャー州へ戦力を投入する戦術を取った。しかし、これが裏目に出て、飛ぶ鳥を落とす勢いは突然Dean氏陣営から消滅してしまった。両州の選挙はケリー氏に首位を譲るというDean氏にはほろ苦い結末となった。民主党のどの候補が共和党のブッシュ大統領の首を取れるかという視点が有権者を変身させた。Dean氏が主張する非ワシントン政治家だけがアメリカ政治を変革できるという切り札が有権者の意識から退潮して行った。今年の有権者はワシントン政治の熟練度と軍務経験の有無へ針路を変更した。現職大統領の対抗馬としてその双方を兼ね備えたケリー氏は18戦16勝の大勝利を収めた。Dean氏は18戦全敗である。(執筆時の2月中旬現在)「政治は一寸先が闇」というように将来を見通すのは至難である。もしケリー氏がブッシュ大統領を破れば、上院議員から当選したケネディ大統領以来44年ぶりの快拳となる。ケリー氏はケネディ大統領と同じJFK(John Forbes Kerry)の略称で呼ばれるのを好んでいる。第二のJFKの誕生なるか、衆目が集まっている。

民主党候補との一戦に備える共和党は拱手傍

観を決め込んでいる訳ではない。そこは昨年から現職の強みを利用して人が集まるイベントには大統領として必ず顔を見せる。その一つがライト兄弟の有人飛行成功100周年記念行事である。100年前の構造を忠実に再現した復元機は飛ばず、天候不順という外的要因はあったものの、その時代の飛行機製作技術の確かさが証明されるという落ちが着いた。行事には1万人を超える飛行機愛好家が参集したので、実験飛行は失敗しても大統領の事前選挙運動は金も掛けず大成功裡に終わった。もう一つの現職の強みは、テレビの放送時間帯を公然と無料で独占できることだ。大統領は毎年1月に議会で年頭教書演説を行う。この時ばかりは全米の視聴率が急上昇し、6,000万人からの成人がテレビの前に釘付けになる。今年は9.11のテロ後の年頭教書演説と全く異なる様相を呈していた。2年前は全員が大統領の演説に呼応して起立・拍手喝采のソ連時代を思わせる大政翼賛会的雰囲気になり満ち満ちていた。今年は大統領が演説する言葉に呼応するのは議会の右翼に陣取る共和党議員だけであった。民主党議員は着席したまま無反応であった。今年は大統領選の年であるから尚更だ。漸く正常な状態に戻った。公の電波を使った現職大統領のプレゼンは他の誰も真似ができない役得であることは間違いない。

皆さんが本稿をお読みになる頃には筆者が書いた大統領選のひとコマが進行していることだろう。「政治は下駄を履くまで分からない」が定理とすれば、11月の大統領選挙の結果は誰も予測不能であるともいえる。米国二大政党制では共和・民主両党の争いばかりが目されるが、独立派としてそれ以外の政党から大統領選へ出馬することは妨げない。2000年の大統領選で3%の支持を得てゴア大統領を落選させた消費者運動家ラルフ・ネーダー氏の動向が今回も民主党の頭痛の種となっている。二大政党制に反対する同氏が2004年大統領選のキャスティング・ボートを握っている。これがこれからの大統領選のもう一つの見所となる。

(北米地区事務局ワシントン事務所長

岡 哲夫)

潮風 満帆

7つの海のこぼれ話

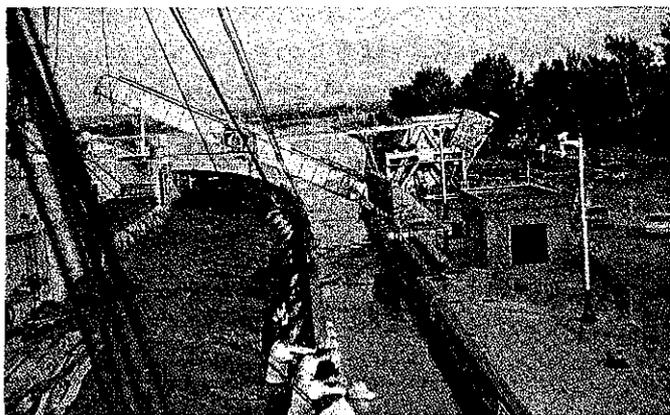
第63回 思い出の「アフリカ —五大湖」航路

昨年7月に、「海のシンフォニー・ファミリーコンサート」を聴きに行ったら、現役の東京商船大学※生が、ロープワークや手旗信号の演技の後で、一人ずつ将来の抱負を聞かれていたが、一人は「客船の船長になって、両親を乗せたい」ある人は「プロジェクトX (NHK 放映)に出られるような人間になりたい」と述べていた。学校が統合されて商船大学の名前が消えても、船には当然乗りたいという希望は消えていないのを知って、何故かホットした気分になった。自分が船に乗りたいと思ったのは、「外国に行ける」「毎日、満員電車で通勤するのは嫌だ」という単純な動機が大部分だった。

自分史の年表を作ってみた。昭和37年に入社後、10年間は続けて船に乗っていた。昭和48年に初めて陸上勤務になり、それ以後は、陸4年・海1年の繰り返しで、昭和58年に機関長に昇進したが、そのまま商事会社に出向した。昭和62年、初めて機関長で自動車船に乗船した。しかし、これが機関長として最初で最後の船となった。しかも、船長、機関長、一等航海士、一等機関士以外はフィリピン人船員であった。下船して休暇中に「緊急雇用対策」の話があり、50歳を前に陸へ上がることになった。しかし、考えてみると最初の10年間はコンテナ船が就航する前で、貨物船ばかりだったので、のんびりした航海で外国のあちらこちらへ行けた。行けなかったのは、南米と豪州だけであった。

中でも思い出深いのが、結婚前の「アフリカ-五大湖」航路である。

昭和42年1月から43年2月まで、8471トン、8200psのディーゼル貨物船に乗船した。いわゆる三国間航路である。日本を出て、台湾、香港、シンガポール、ペナンそれからペルシャ湾に行って、コーラムシャ、バスラ、さらにユーフラテス川を溯った。



五大湖の運河通過



社団法人 日本船舶機関士協会研究員 高野 三郎

当時、会社から三国間航路に出ている船に対して年2回程、家族からの慰問品を集めて、航空便で送ってくれていた。その中に、1枚の女性の写真と経歴書が入っていた。兄同士が友達で「妹が居るんだけど」「弟が居るんだけど」という話から、「文通でもさせてみたら」という事になったらしい。最初の慰問品をベルシャ湾で受け取り、船はアフリカへ向かった。モンバサに着いて、手紙でも来ているかなと期待していたが、来るわけもなく、やはり、男の方から出さないと始まらない様だった。

アフリカでは、モンバサ、ダルエスサラーム、ロレンソマルケス、ダーバン、イーストロンドン、ポートエリザベス、ケープタウンと寄港してカナダへ向かう。こちらのゴルフ場は行けば、いつでもプレーさせてもらえる。5～8ドル(360円当時)位で、タクシー代の方が高くなるのが殆どである。食べ物も安く、魚、野菜、果物などをレストランで食べたり、市場へ買い出しに行ったりもした。ロレンソマルケスではエビが安く、伊勢エビなどはレストランで食べても500円で食べきれないほど。車エビも安く、船で酢醤油を作ったのをレストランに預けて置いて、毎日食べに行く者もいた。天気の良い時、シッポの方だけ食べておけばよいのに、味噌の方ですすったりした者が食中毒になり、船内の半数以上が、ひどい下痢をした事もあった。ケープタウンでは、日本のマグロ漁船の乗組員が、マグロを担いで来て、古雑誌や何か余っている物があつたらほしいと交換



ナイアガラ カナダ滝

して行く。毎日、寿司かサシミにしても食べきれず、司厨部が音を上げていた。

ケープタウンから大西洋を縦断して、セントローレンス河を溯って、モントリオールへ進む。セントローレンス河の入口とシカゴにあるミシガン湖との水位の差は100米位ある。途中にナイアガラの滝があることで想像がつくと思う。

この年、1967年は、モントリオール万国博覧会が開かれていて、帰りの寄港の時に見に行つた。モントリオールから、オンタリオ、エリー、ヒューロン、スペリオール、ミシガン湖へと進むが、トロントでナイアガラの観光に行つた。アメリカ側のバッファローからの方が近いが、カナダ側から見の方が美しいので、ハイヤーを仕立てて行つたが、4人で20ドルだった。エリー湖にあるクリーブランドでは岸壁から野球場が近く、布教の牧師さんがチケットを何枚も持ってきてくれて、大リーグの試合を見る事が出来た。

デトロイトは当時、毎年夏になると黒人の暴動が起きていたが、ふだんはそれ程でもなく、映画館や当時はやり出していたトップレス・バーなども気軽に入れた。しかし、日本人は未成年に見えるのか、何時も上陸許可証のチェックを受けた。こちらもゴルフ場は安く、シカゴでは公園の中にあつて、土地の人達は皆自分のカートをもって来て、一人で勝手に回っていた。

ミルウオーキーでは、安い税抜きビールが買えて航海中は楽しめた。

文通の彼女とは、アフリカから自己紹介の手紙で始まって、五大湖に返事が来て、アフリカでまた書くという具合で、2通程のやりとりで日本に帰つて来た。休暇がとれず、もう1航海、カリフォルニアへ塩を積みに行くことになったが、横浜に入港した時、やはり一度逢うべきでは、という話になった。彼女の会社の近くということで、有楽町のスキヤ橋ショッピングセンターの中に今でもあるフジ・フォトサロンで、写真展を見ながら、時々、胸ポケットから彼女の写真を見て探して、二人だけで逢つた。一航海して、休暇中に結納まで進み、式場を決めて次の船に乗つた。

この「アフリカ-五大湖」航路が、我が人生の折り返し点、第二の出発点となつたのである。

※当時。現在の東京海洋大学海洋工学部。

新規加入メンバー

*なお、この他、平成15年12月1日付で今治船舶株式会社、平成16年1月1日付で日鮮海運株式会社が新メンバーとして加入されております。



主要データ

会社名：喜多浦海運株式会社

(英文名) KITAURA KAIUN CO., LTD.

代表者：取締役社長 原 正樹



本社所在地：愛媛県越智郡伯方町大字伊方甲2321番地

資本金：3,000万円

入会日：平成15年12月2日付

所属地区：京浜地区

事業概要

当社は取引先（傭船先）が、日本郵船、日之出郵船、NYK グローバルバルク、東京船舶と、全て郵船グループとなっています。その中で、コンテナ船・チップ船、マルチ RORO 船・BULK 船・メタノール船等の多種類の船舶を所有しています。長期安定、堅実経営をモットーに、安全航海を第一に考え、そして傭船者・荷主に安心と信頼を得ることを目標に日夜、精進しています。

今春、新社屋が4月に完工し、新入社員は3名採用決定しています。そして、若い力が育つにはどうしたらいいかを考え、何事にもトライするハートを全社員が持つよう努力しています。

今後も堅実さは当然ながら一歩ずつ前進し、船主業の地位が少しでも向上するよう頑張っていく所存でございます。



5 国際船員協会が改組して、国際船員労務協
 日 会が発足した。

6 国土交通省は外航海運業社201社を対象とし
 日 た2003年1年間の我が国関係船舶における
 海賊被害状況調査の結果を発表した。2003
 年に海賊行為等の被害（単に船舶に乗り込
 まれたものを含む）を受けた邦船社関係船
 舶は、12件（2002年は16件）あり、その発生海
 域はインドネシア周辺海域を中心に、東南
 アジア海域で最多の11件となっている。
 （P.15海運ニュース参照）

9 IMO バラスト水管理に関する国際会議がロ
 ン ドンにて開催され、「船舶のバラスト水お
 よび沈殿物の規制および管理のための国際
 日 条約」が採択された。
 （P.2海運ニュース参照）

13 海上保安庁は、民間有識者を集め東京の本
 日 庁で来年度施策のための政策懇談会を開催、
 当協会から鈴木邦雄副会長（商船三井社長）
 が出席した。主要テーマは海上テロ対策など。

16 IMO 第8回無線通信・捜索救助小委員会
 日 （COMSAR8）がロンドンにて開催された。
 20 （P.9海運ニュース参照）

17 国土交通省と当協会は韓国の最近の外航海
 日 運政策を調査するため、現地に調査団を派
 遣した。
 20

18 船員政策協議会における新しい外航労使関
 日 係協議が終了し、労使による「政策フォー
 ラム」の設置が表明された。

23 国際油濁補償基金（IOPCF）作業部会他が
 日 ロンドンにて開催された。
 27 （P.12海運ニュース参照）

25 IMO 第47回設計設備小委員会（DE47）がロ
 ン ドンにて開催された。
 3
 日 5



船協だより

公布法令（2月）

省：船員保険法施行規則の一部を改正する省令
（厚生労働省令第14号、平成16年2月13日
公布、平成16年3月1日施行）

省：船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則等
の一部を改正する省令（国土交通省令第7
号、平成16年2月26日公布、平成16年3月
1日施行、一部平成16年4月1日施行）

省：船舶安全法及び船舶職員法の一部を改正す
る法律附則第三条に規定する経過措置に関
する省令（国土交通省令第8号平成16年2
月26日公布、平成16年3月1日施行）

陳情書・要望書等（2月）

提出日：2月17日

宛先：国土交通省海事局 鷺頭誠局長
件名：油濁損害賠償保障法の改正に係る願
いについて

要旨：燃料油流出による一般船舶油濁損害等
について、責任主体が船舶所有者だけ
でなく船舶賃借人にまで拡大される改
正法案が予定されており、船舶賃借人
の解釈で本船に指揮・命令権を持たな
い定期用船者まで含まれる可能性があ
ることから、責任主体を船舶所有者に
限定することを要望。

国際会議の予定（4月）

会議名：ASF シッピング・エコノミックス・レ
ビュー委員会 (SERC) 第15回中間会合
日程：4月9日
場所：東京

会議名：IMO 第88回法律委員会 (LEG88)
日程：4月19日～23日
場所：ロンドン

会議名：国連環境計画 (UNEP) 第3回公開作業
部会 (OEWG 3)
日程：4月26日～30日
場所：ジュネーブ

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	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年2月	4,328	3,394	934	7.6	4.6
3	4,807	3,841	966	0.7	9.3
4	4,610	3,771	839	4.8	5.5
5	4,302	3,608	694	3.6	2.1
6	4,429	3,586	844	▲ 0.0	11.7
7	4,645	3,849	796	5.6	5.4
8	4,330	3,547	783	6.4	3.5
9	4,860	3,760	1,100	9.2	10.6
10	4,902	3,831	1,071	5.4	1.9
11	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.6
2004年1月	4,274	3,773	501	11.2	0.9

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均 (月間)	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2003	115.90	107.03	120.81
2003年2月	119.29	117.02	120.81
3	118.49	116.69	120.81
4	119.82	118.05	120.76
5	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54
8	118.57	116.70	120.29
9	115.16	110.48	117.60
10	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00

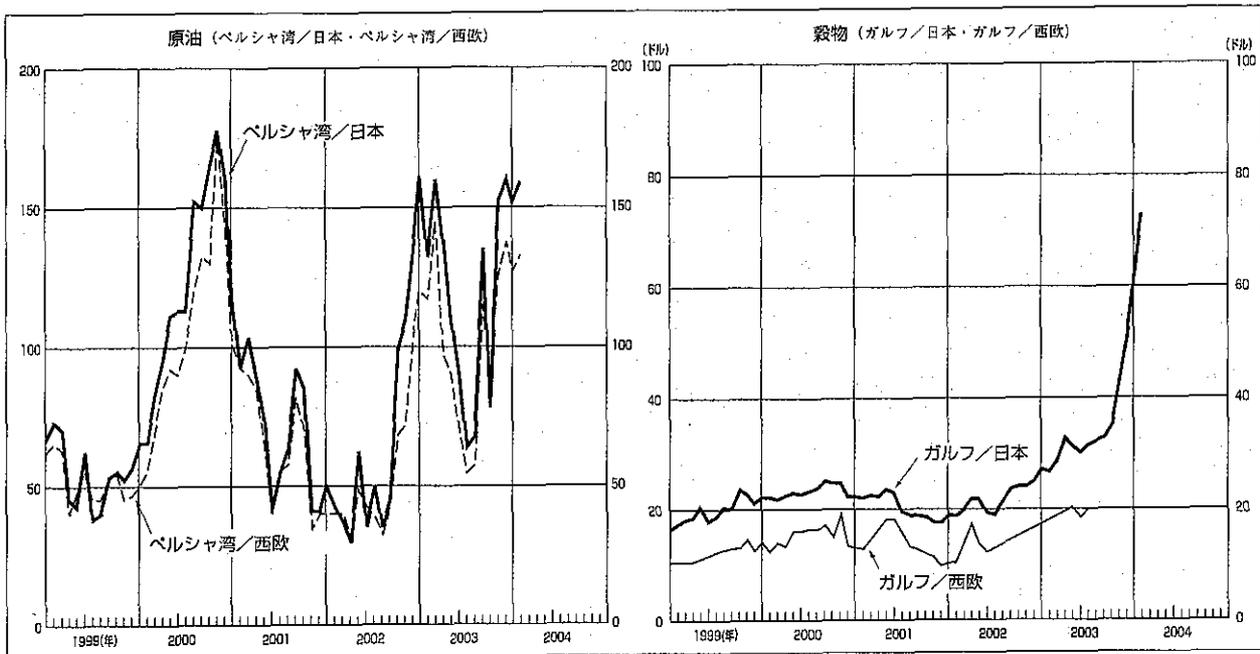
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
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	144,461	26,147	46,549	67,431	198	4,576	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	16,789	52,324	72,177	472	7,288	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	15,182	43,406	65,105	442	5,853	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	6,097	30,722	57,001	248	3,657	438	172	208,690	81,721
2003 6	10,679	0	10,679	932	2,970	6,170	0	530	50	26	22,353	4,620
7	9,201	0	9,201	283	3,270	5,085	0	478	50	34	19,586	7,508
8	8,419	0	8,419	948	2,960	4,277	0	120	82	32	12,686	7,049
9	8,650	160	8,490	1,165	2,480	4,635	0	170	30	11	22,959	10,762
10	3,390	0	3,390	282	648	2,198	90	148	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	265	2,405	2,810	75	259	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	203	2,340	3,570	0	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	264	2,195	3,550	37	52	0	45	18,546	5,258
2	6,864	150	6,714	377	2,713	3,485	0	28	112	0	17,427	2,806

(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/西欧)

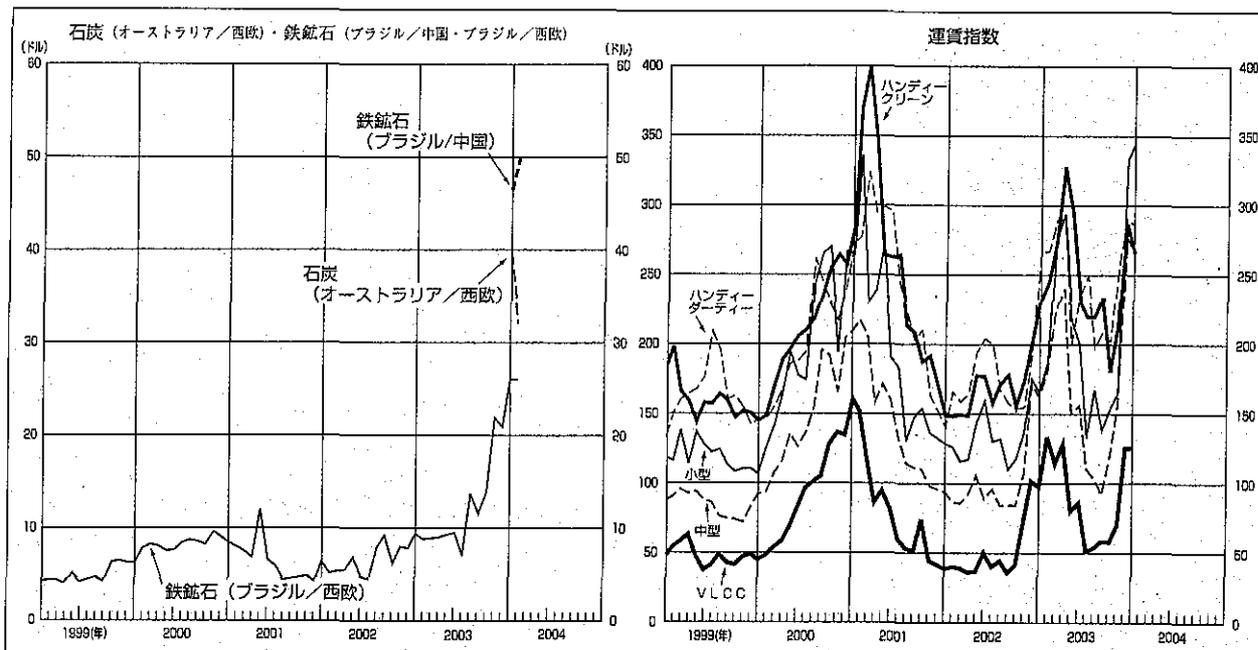
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/西欧					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00			40.00	30.00	145.00	85.00		
4	29.50	28.00	137.50	42.00			31.00	27.50	97.00	45.00		
5	62.00	39.50	109.50	42.00			48.75	33.00	90.00	50.00		
6	35.00	29.50	90.00	56.00			42.50	31.00	70.00	52.50		
7	50.00	32.50	63.75	45.00			38.75	29.50	54.00	42.50		
8		35.00	68.00	41.00			32.50	28.00	57.50	40.00		
9	45.00	34.00	135.00	70.00			42.50	28.00	115.00	50.00		
10	99.75	40.50	78.00	42.50			68.50	42.50	90.00	47.50		
11	110.00	62.50	152.50	102.50			72.50	47.50	126.50	75.00		
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

(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・ガルフ/西欧) (単位:ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25						
2		27.40						
3		29.75						
4		34.00						
5	32.50	32.00			20.25	18.5		
6	31.25	29.40				18.20		
7		32.75				20.00		
8						20.00		
9	34.25	33.75				20.00		
10		37.00						
11								
12		54.50						

(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 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位：ドル/トン)

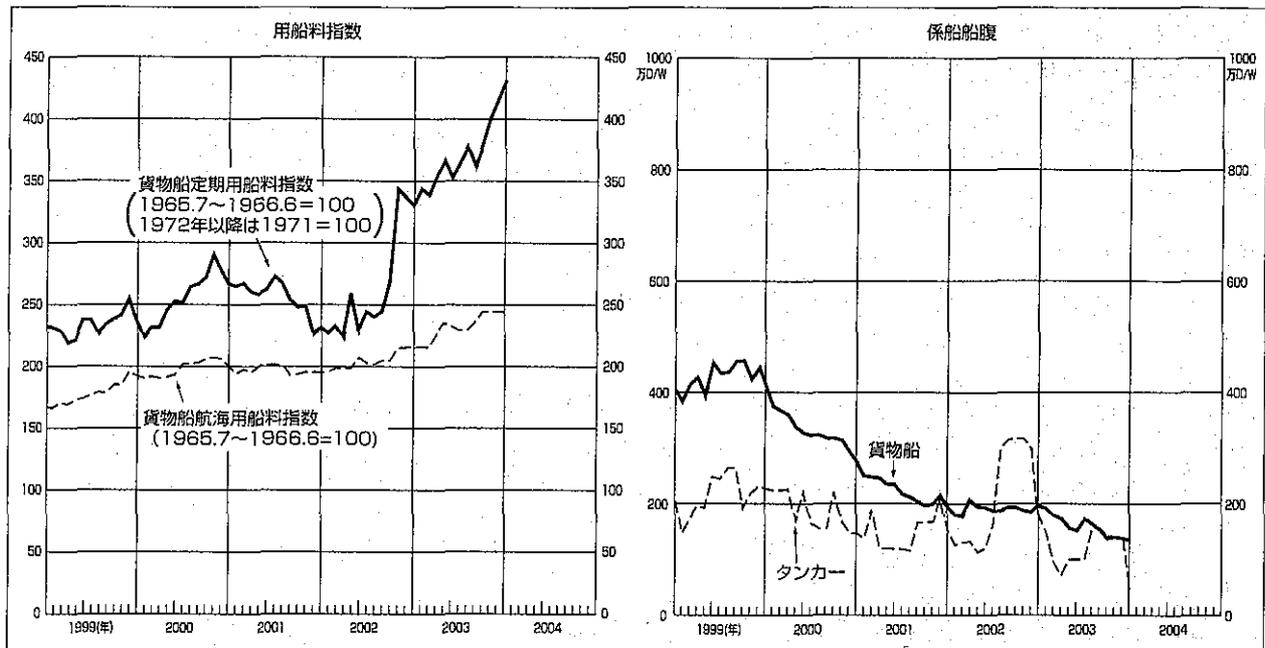
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	32.00	—	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.95	6.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.05	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	13.75	12.00	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれもケーブサイズ (14万 D/W 以上) 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														
	2002					2003					2004				
	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	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	125.0	268.1	345.0	285.0	265.6
2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	—	—	—	—	—
3	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	—	—	—	—	—
4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	—	—	—	—	—
5	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	—	—	—	—	—
6	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	—	—	—	—	—
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	—	—	—	—	—
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	—	—	—	—	—
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	—	—	—	—	—
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	—	—	—	—	—
11	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	—	—	—	—	—
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	—	—	—	—	—
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②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					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	244.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0	431.0
2	170.0	191.0	198.0	199.0	216.0		229.0	231.0	267.0	232.0	344.0	
3	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0		219.0	231.0	260.0	223.0	339.0	
4	172.0	191.0	200.0	199.0	226.0		221.0	246.0	258.0	259.0	354.0	
5	173.0	193.0	206.0	207.0	235.0		238.0	252.0	262.0	229.0	366.0	
6	176.0	202.0	205.0	202.0	229.0		238.0	251.0	272.0	244.0	352.0	
7	179.0	202.0	204.0	-	-		226.0	264.0	267.0	-	-	
8	178.0	203.0	192.0	201.0	229.0		233.0	267.0	253.0	240.0	377.0	
9	185.0	206.0	193.0	204.0	235.0		238.0	271.0	248.0	244.0	361.0	
10	185.0	207.0	195.0	204.0	244.0		241.0	290.0	249.0	268.0	381.0	
11	195.0	206.0	195.0	215.0	244.0		254.0	278.0	227.0	345.0	402.0	
12	192.0	200.0	195.0	-	-		237.0	267.0	231.0	-	-	
平均	178.3	198.4	197.5	168.8	229.0		233.7	255.8	254.8	209.3	360.6	

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

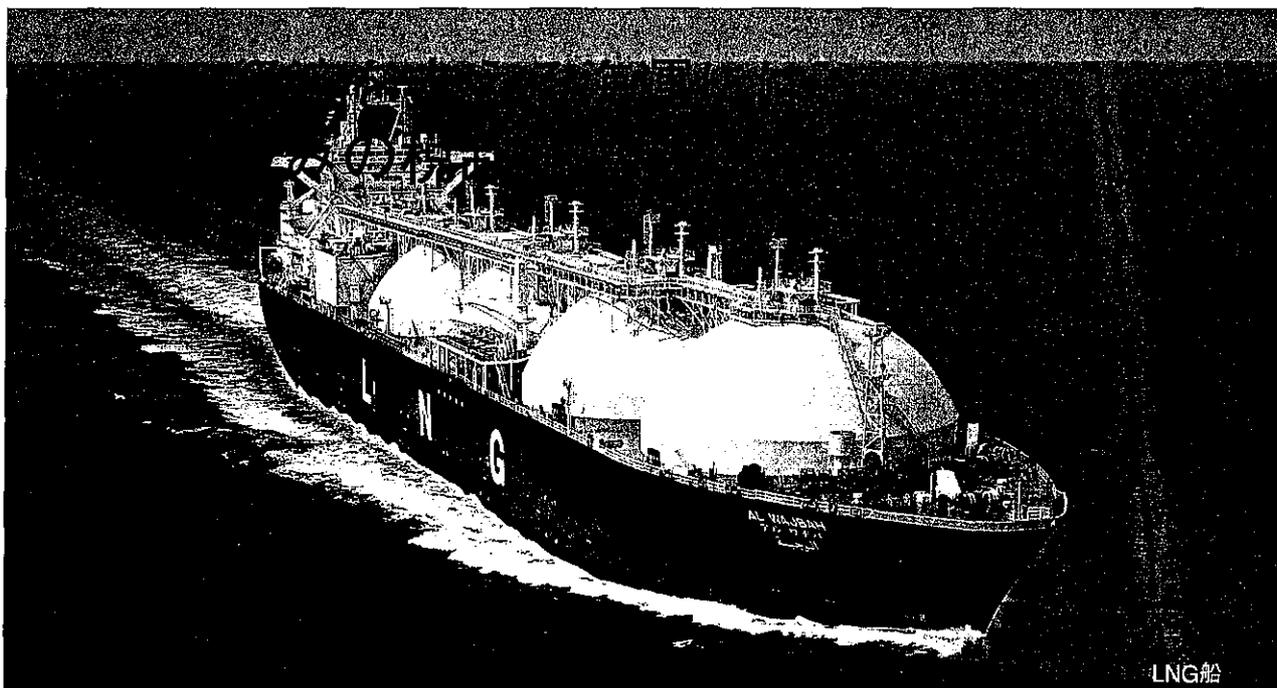
9. 係船船腹量の推移

月次	2002						2003						2004					
	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	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489
2	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488						
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940						
4	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706						
5	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016						
6	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019						
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014						
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569						
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567						
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414						
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407						
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407						

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】



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。

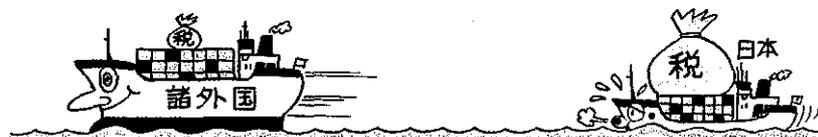
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度とさわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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、フランスなど
準備中	米国、韓国、インドなど



—— 船が支える日本の暮らし ——

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

編集雑感

10年ぶりにスキーに出かけた。新宿より白馬八方向きの夜行バスに乗ると翌早朝、白馬スキー場に到着。その日の夜、新宿に戻るという段取りだ。八方屋根スキー場は約30年ぶりだ。

タンタンとリフトを乗り継ぎ、山頂に近づくにつれ、北アルプスの雄大なパノラマが眼前にくり広がる。2,800Mクラスの五竜岳、天狗の頭、2,900Mの罫ヶ岳が左右にそびえ立つ。濃紺の空と白い山容の対比を楽しんだのはここまでで、やがて地獄を垣間みた。すべり出しの最初こそモタモタしながらも、何とか同行した仲間（男性2人、女性1人）の後尾についていたが、やがて離され、待たれ、自分がだんだん「お荷物」になってきているのに気がついた。明らかに私よりも初心者のはずの女性同行者にも大きく離され、彼女の私への同情の目が強くなっている気配。2時間たち、3時間過ぎたあたりから身体の一部の全てがこの身から離れてしまいそう。

八方尾根は急斜面が多く、タフなコースで有名。

遅れている焦りから、小さなコブにも転倒する。転倒するたびに腰がひけ、バランスを崩し、また倒れる。「ウワー！」とか「ヒャー！」とか大騒ぎして、ゲレンデ中を一人でのたうち回っている。足の“ちょうつがい”がはずれきりような痛みが股間を襲う。急斜面の圧力が身も心もバラバラにする。このままでは、また救急車。同行仲間に「もう、あかんわ」と訴え、平坦なツアーコースを滑ることにしてもらった。私は間違えていた。レンタルスキーを借りるとき、ショートスキーを選ぶべきだった。ゲレンデの人々の大半は、スノーボードか、ショートスキーでしかもストックも持っていない。ショートスキーは小回りが効いて扱いやすく、何よりもスキー板に振り回されることはない。

新宿にむかうバスの中でヘトヘトになった身体をシートに沈め、いま自分が携わっている海運税制を思い浮かべながら、重くて扱いにくい道具（だて）をうらめしくおもった。

日本船主協会 常務理事 植村 保雄

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ総務チーム長	裏 啓史
飯野海運	ステーキホルダーリリース マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部課長	廣岡 啓
川崎汽船	IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室マネージャー	大貫 英則
三光汽船	社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運	総務部総務課長	荒井 正樹
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	森 均
日本船主協会	常務理事総務部長兼広報室長	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 収
	企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
	関連業務部長	井上 晃
	船員対策室長	高橋幸一郎

編集後記

「2月は逃げる、3月は去る……」とよく言われますが、3月・4月と人が移動する慌しい時期ですね。それとともにこの「せんきょう」誌も改革中です。まず先月号をもって「メンバー訪ねある記」が多くの会員会社の皆様のご協力のもと、終了しました。素敵な顔写真とともに御登場いただいた皆様にはこの場をかりて御礼申し上げます。今号の新規メンバーさん紹介も忘れずにご覧になってください。

来月号から、今迄とはまた少々違った「せんきょう」の姿をお目にかけることになるかもしれませんがどうぞ宜しくお願い致します。(花粉症も早く去って欲しい Nagashima)

せんきょう3月号 No. 524 (Vol. 44 No. 12)

発行 平成16年3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 梅本哲朗
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)

JSA 社団法人日本船主協会

webを見よう!!

当協会は、ホームページの充実、各種の定期刊行物および統計の出版、PR映画の制作、さらには各種イベントの開催などを通して、海運の役割や重要性および当協会の活動を広く国内外にアピールしています。

ホームページ

JSA 社団法人 日本船主協会

- 日本語の協会とは何か?
- メンバー向けのご案内
- オピニオン
- プレスリリース
- 協会のサイトへのリンク
- 協会のことなら知りたい方へ
- 環境コーナー
- 統計データ
- 海運インフォメーション
- 加盟団体(加盟団体)
- 加盟団体(英文訳)検索
- 加盟団体セミナー
- 日本の新鋭船
- パンフレット・ビデオ
- 船務関係情報

オピニオン

2005年8月 外航船運と内航船運の別で異なるもの一
2005年6月 船務関係におけるアジア船主の責任
2005年5月 海運防止のための取組(ルビク)
2005年4月 Who to be blamed? 「もうひとつのクワンカ(食糧)」
2005年2月 「売却について」 野田
2005年2月 海運防止への対応
2005年12月 グローバル化とその進化
2005年11月 北の海運情勢
2005年10月 船務関係に関する最近の動向
2005年9月 船務防止のグローバル化へ
2005年8月 海運防止への取り組み
2005年6月 船務関係防止と危機
2005年5月 「正念場の国際船務関係」(海運関係)
2005年4月 「船務防止の海運関係」
2005年3月 ISMコードの完全実施を促して
2005年2月 船務関係の現状について

環境コーナー

環境問題
環境問題
環境問題

日本の新鋭船

日本の新鋭船シリーズ

コンテナ船	RYU ANTAHES HDK. RICHGATE GOLDEN GATE BRIDGE	ロックス/シェイブ/リバー せんこうしんしあ
原油タンカー	SKY WING SANKO UNITY	プログロクタンカー RIVER SPRING あざむしあ
ケミカルタンカー	LUZHENM EXPLORER CHEB/ROAD MEGA	1116船 アルズバー LNG JAMAL
LPG船(液化)	GAS OIANA	LPG船(液化) R211船
石炭専用船	BLUE ISLAND OCRONA HORIZON	石炭専用船 SHINREI
郵船専用船	DELPHINUS LEADER EUROPEAN HIGHWAY PRESIDENCE ACE	郵船専用船 TWIN STAR
タンカー専用船	OJ CARISSA	タンカー専用船 SEA BARRON
原油専用船	原油専用船	原油専用船
タンカー専用船	タンカー専用船	タンカー専用船
タンカー専用船	タンカー専用船	タンカー専用船

海運用語集 用語解説

HOME
お問い合わせ
メンバー向けのご案内
オピニオン
プレスリリース
協会のサイトへのリンク
協会のことなら知りたい方へ
環境コーナー
統計データ
海運インフォメーション
加盟団体(加盟団体)
加盟団体(英文訳)検索
加盟団体セミナー
日本の新鋭船
パンフレット・ビデオ
船務関係情報

海運用語集 英文略語・解説

HOME
お問い合わせ
メンバー向けのご案内
オピニオン
プレスリリース
協会のサイトへのリンク
協会のことなら知りたい方へ
環境コーナー
統計データ
海運インフォメーション
加盟団体(加盟団体)
加盟団体(英文訳)検索
加盟団体セミナー
日本の新鋭船
パンフレット・ビデオ
船務関係情報

海運用語集 英文略語・解説

HOME
お問い合わせ
メンバー向けのご案内
オピニオン
プレスリリース
協会のサイトへのリンク
協会のことなら知りたい方へ
環境コーナー
統計データ
海運インフォメーション
加盟団体(加盟団体)
加盟団体(英文訳)検索
加盟団体セミナー
日本の新鋭船
パンフレット・ビデオ
船務関係情報

海運用語集 英文略語・解説

HOME
お問い合わせ
メンバー向けのご案内
オピニオン
プレスリリース
協会のサイトへのリンク
協会のことなら知りたい方へ
環境コーナー
統計データ
海運インフォメーション
加盟団体(加盟団体)
加盟団体(英文訳)検索
加盟団体セミナー
日本の新鋭船
パンフレット・ビデオ
船務関係情報