

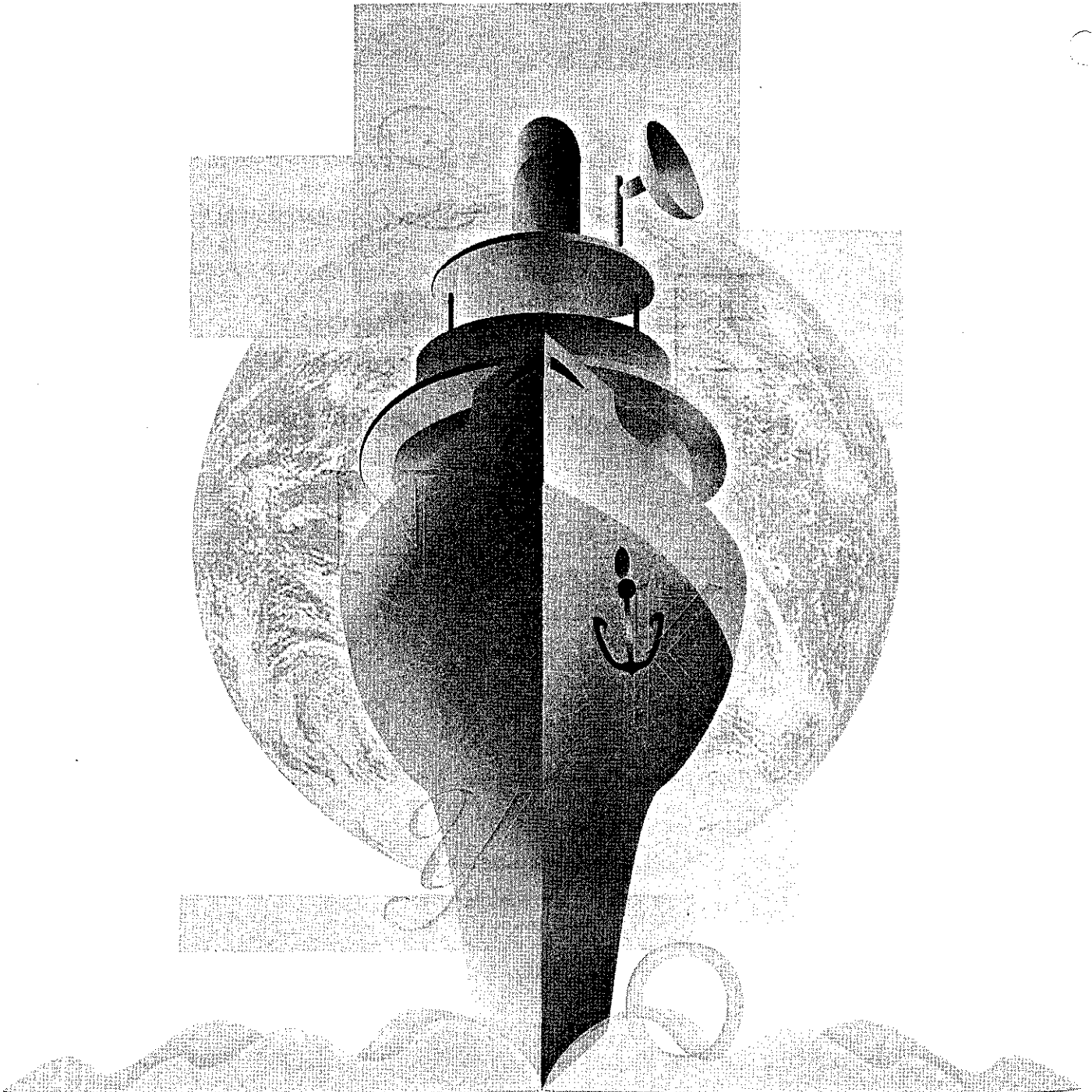
せんきょう

2004

5

社団法人 日本船主協会

●No.526●



せんきょう

5

MAY 2004

C O N T E N T S

■巻頭言	1
「プレステージ号事件後遺症」 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 ■ 神田康孝	
■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関連のガイドラインについて審議 —IMO第51回海洋環境保護委員会(MEPC51)の審議結果について—	
2. コンテナトレードにおけるコスト要因の高騰を懸念 —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15回中間会合の様相—	
3. TAJIMA号事件の再発防止策検討は次回以降に持ち越しに —IMO第88回法律委員会の様相—	
4. 船主責任関連条約を取り巻く動向について意見を交換 —ASF船舶保険・法務委員会第9回中間会合の様相について—	
■内外情報	13
1. 港湾労働者の賃金水準是正要求 —2004年港湾春闘の様相—	
2. 国際船舶に乗り組む外国人船員の新しい海技資格承認制度始まる	
■神戸便り	16
海運日誌(4月) 18	海運統計 20
船協だより 19	編集雑感 24
■囲み記事	
・日本船舶機関士協会 船用機器の故障事例集CD-ROMを作成	19

「プレステイジ号 事件後遺症」

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 神田康孝



エリカ号やプレステイジ号事件に強烈に反応し、多大なショックを受けた日本国民も、熱しやすく冷めやすいのであろうか、日本の領海で発生し直接的大被害を及ぼしたナホトカ号事件でさえも、一部の業界人を除いて大分記憶が薄れてきているようだ。しかし、欧米人はこれらの事件による痛手を決して忘れず事件の原因究明と解決のため、徹底的に立ち向かっているように見える。その結果、欧州諸国が発する船舶の構造強化に関する種々の提案に、日本のみならず ASF メンバー諸国等が、一方的、非現実的であり実効性を伴わないものとして、緩和策（修正提案）を行っても、なかなか妥協する姿勢を見せようとはしない。

たとえば、シングルハル船の早期フェーズアウト規制問題では、欧州提案に対して、日本の弾力的な緩和措置（修正）提案がやっと挿入出来たし、拙速と非難を浴びていた固定点検設備（PMA）問題も、約1年半をかけてやっと実現性のある改定案が本年5月のMSCで決議される見込みとなった。

また、バルクキャリアの船体構造の安全基準も、日本案をベースにして同じく5月のMSCで改善が図られる予定である。さて、これでようやくプレステイジ号事件後遺症の呪縛から解放されたかと思っていたが、欧州諸国は、さらなる要求をIMO

に突きつけようとしている。それが、いわゆる Robust Ship を目指すギリシャ、バハマ、IACS 提案の Goal based Standards である。目安としての「北大西洋の荒波の条件下で設計寿命25年」をゴールとして、IACS は、早々と Common Structural Rules の策定に着手し、鋼板の予備厚の増強やカーゴタンク内のコーティングなどを取り決めようとして、検討を急いでいる。また燃料タンクのダブルウォール強制化なども検討の俎上に上げている。

船の安全を専ら船体構造の強化で対応しようとするれば、幾重もの安全策が必要となってきそうな感がある。事故の多くがヒューマンエラーに起因している事実からみると、欧州諸国の船体強度のみに注目した価値基準には不効率かつ限界があるう。

総合的な安全対策は、検査基準の見直し、メンテナンス基準の設定、運航管理基準の設定などのソフト面強化とハード面のバランスのとれたものであるべきであろう。国交省は、「新構造基準検討委員会」を立ち上げ、効率的かつ実効性のある提案を目指しており、我々船協もその方向に大いに協力してゆくべきであろう。



海運ニュース

● 国際会議レポート ●

1 | バラスト水管理条約関連のガイドラインについて審議 —IMO第51回海洋環境保護委員会(MEPC51)の審議結果について—

2004年3月29日より4月2日まで第51回海洋環境保護委員会(MEPC51)がロンドンIMO本部で開催された。本会合での主な審議結果は以下の通り。

1. バラスト水管理条約

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との懸念から、国際海事機関(IMO)において審議されてきたバラスト水管理条約は、2004年2月の外交会議において採択された。しかし、同条約を実施するにあたっての具体的な規定となるガイドラインは未だ定められておらず、今会合においてそれらガイドライン策定のための優先順位、内容および計画などが協議された。その結果、船舶から排出されるバラスト水中のプランクトンなどを処理する装置(システム)の型式承認および処理システムに使用するケミカルなどの活性物質に関するガイドラインについては優先的に策定される事となった。

本会合での審議の結果、当初10作成される予定であったガイドラインを3つ増やすこととなり、合計13となった。各ガイドラインは下記の通りである。

1. 沈殿物受入施設ガイドライン
2. PSCのためのバラスト水サンプリング・分析ガイドライン
3. バラスト水管理と同等の応諾ガイドライン
4. バラスト水管理計画ガイドライン
5. バラスト水受入施設ガイドライン
6. バラスト水交換ガイドライン
7. 危険性評価ガイドライン
8. バラスト水管理システム承認ガイドライン
9. 活性物質承認手続きガイドライン
10. プロトタイプバラスト水処理装置技術承認ガイドライン
11. バラスト水交換デザイン/建造基準ガイドライン
12. 船内沈殿物制御ガイドライン
13. 緊急状況を含む、追加方策ガイドライン

これらガイドラインについては、IMO より指定された国が本年10月に開催される MEPC52までにドラフトを作成し、2005年7月開催予定の MEPC53において最終化することが会合において合意された。またバラスト水中の生物に関する検討を行うため、MEPC52の一週間前にバラスト水WG (Working Group) を開催することとなった。

2. 船舶からの大気汚染の防止

船舶からの排ガスによる大気汚染を防止する目的で1997年に採択された、船舶からの窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx) などの排出抑制に関する海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書 VI については、これまで13カ国が同附属書を批准し、発効要件である15カ国まであと2カ国になったことが報告された。なお同附属書は、発効要件を満たしてから1年後に発効する。(4月28日現在、バルバドスが同附属書 VI を4月5日に批准し、発効要件である15カ国まであと1カ国となっている。)

また会合では、「大気汚染物質の削減の取組みを検討しなければならないのは先進国のみである」とする中国などの国々と、「全ての船舶を対象に温室効果ガスの排出抑制をしなければ、世界全体の温室効果ガスの効果的な排出抑制は実現できない」とする日本および欧州諸国の意見が対立したため本件に関する結論は得られず、次回会合で引き続き検討を行うこととなった。

3. 特に敏感な海域 (特別海域)

生態学上の条件等から特別な保護措置が必要とされる、特別に敏感な海域 (PSSA) の指定に関するガイドラインについて、その見直しを求める提案が出されていた。会合において、見直しを行うことについては多数の国から支持を得たが、現在申請中の PSSA の指定については現行のガイドラインに従うことが合意され、その結果、今会合では見直しを行わないこととなった。なお、米国は次回の MEPC52 に具体的なガイドラインの改正案を提

出する意向を表明している。今会合において PSSA の指定を申請していた、ガラパゴス群島、カナリア諸島およびバルト海については、審議の結果ガイドラインの要件を満たしていることが確認され、承認された。なお、PSSA の指定を申請する各提案国は、追加的な保護措置 (additional protective measure) の詳細を2005年の第51回航行安全小委員会 (NAV51) に提出することとなった。

4. 植物油輸送に関するガイドライン

今回承認された有害液体物質の汚染分類の見直しに伴い、従来「無害」扱いであった植物油が「有害」とみなされ、その輸送における船型要件としてダブルハル構造が要求されることとなった。この船型要件変更の影響により、植物油輸送に供される船舶の不足が懸念されるとする意見があったため、植物油輸送へのシングルハルタンカーの利用につき審議が行われた。その結果、シングルハルタンカーの植物油輸送への使用は適切でないとの合意がなされ、植物油輸送に関するガイドラインが承認された。

5. シングルハルタンカーのフェーズアウトにかかる状態評価 (CAS)

プレスティージ号事件を契機に、シングルハルタンカー (SHT) のフェーズアウトが前倒しされることになった。それに伴う世界のエネルギー輸送に与える影響などが懸念されたため、船体構造の状態評価 (CAS: Condition Assessment Scheme) により、SHT の使用最終期限を延長する事ができるとする延命規定を盛り込んだ MARPOL 条約改正案が MEPC50 において採択された。この CAS について、日本より甲板と甲板縦通肋骨の隅肉溶接部の腐食が船体強度に及ぼす影響が大きいことおよび経年船損傷事故が、修繕を施した直後に修繕箇所付近で発生するケースが多いことから、

- ① 甲板縦通肋骨の隅肉溶接部の健全性を評価するための甲板上からの板厚計測方法

② 不適切な修理例の提示

の2種類のガイドライン案およびCASの改正案が提案された。その結果、詳細な技術的検討を要することから、次回2005年3月の第48回設計設備小委員会(DE48)において優先課題として検討を行うこととなった。

6. 総合ビルジ処理システム (IBTS)

機関室で発生するビルジを根本的に減少させる、総合ビルジ処理システム (IBTS) に関する規定を「船舶の機関室内での油水の取扱い方法に関するガイドライン」に盛り込むべきとの日本からの提案については、次回 DE48の優先事項として新規作業項目に取り入れることが承認された。

7. 汚水処理設備の性能試験に関する問題点

1976年に採択されたIMO決議に基づく汚水処理設備の性能試験について、オーストラリアから、類似の国際基準との比較による問題点の指摘とIMO決議に基づく汚水処理設備の性能基準の見直しの必要性が提案され、2005年3月に開催される第9回ばら積液体・ガス小委員会 (BLG9) にて検討が開始されることが合意された。

8. シップ・リサイクル

IMOリサイクルガイドラインの実施を促進する方法について、同ガイドラインが採択された2003年12月のIMO第23回総会において強制化を主張する国があったことを踏まえ、日本はMEPC51に対し、

① ガイドラインには多数の関係者を対象としており、全体を一括して強制化する手法は適切ではない。

② ガイドラインの各要件にそれぞれ適した方法でその遵守を促進すべき。

との主旨の提案文書(②の遵守促進方法の例示を含む)を提出していた。

今次会合で同文書は多数の支持を受け、その方法論に従いワーキンググループにおいて検討が行われ、遵守促進の詳細について、本年10月のMEPC52に向けてコレスポネンスグループで検討を進めることとなった。また、シップ・リサイクル問題に関する国際機関間の共通認識の醸成を目的に設置されるILO/IMO/バーゼル条約の合同作業部会(JWG)について、JWGに出席するIMOメンバー国として、日本、バングラデシュ、ノルウェー、オランダおよび米国の5カ国が選出され承認された。

(海務部・企画調整部)

2

コンテナトレードにおけるコスト要因の高騰を懸念 —アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC) 第15回中間会合の様相—

ASF SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)の第15回会合が、2004年4月9日に東京・海運ビルで開催された。

同会合は、2003年12月の第14回会合(於北京)に続くもので、ASFメンバー船協から6カ国/地域の代表21名が参加(【資料2】参照)、当協会からはSERC委員長の草刈隆郎会長(日本郵船会長)をはじめ7名が出席し、率直かつ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、ドライバルク/タンカーの市況動向のほか、シングルハルタンカーのフェーズアウト問題、固定点検設備(PMA)、バラスト水管理条約案、独禁法適用除外問題など海運を取り巻く重要事項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コンテナ貨物の荷動き量は大幅に伸びていることが報告され、2004年

は需給バランスの改善により市況が上昇傾向を示しているが留意された。全てのCEOは、アジア域内トレードの現状に関して正確な認識を持つとともに、それぞれの会社を適切に指導することを強く要請された。

太平洋トレードについては、東航における現在の堅調な需給バランスが今後数年は維持され得ることが留意される一方、現在の市況水準は海運会社の過去の投資を回収するのに未だ不十分であること、および急激に増大しているコスト要因への懸念が共有された。高品質で安定的なサービスを提供するためには、過去の投資を回収し、高騰する運航経費を補填し、将来のために必要な再投資を行うことが不可欠であることが確認された。

② ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク市況は、空前の好況が依然継続していることが報告され、今後2005年にかけても引き続き活況を呈し得ることが留意され、タンカー部門も2004年においても引き続き堅調に

推移するであろうことが留意された。

シングルハルトンカーのフェーズアウトについて、IMO国際規則が合意されたにもかかわらずEUが地域的かつ一方的な規制を引き続き実施していることに懸念が表明された。また、タンカーとバルクキャリアの検査のための固定点検設備(PMA)に関する現在のSOLAS条約の関連が再検討中であることが報告され、実質的な解決策を見出すため引き続きそれぞれの政府に意見を伝えるべきであることが合意された。

③ その他

2004年2月のIMO外交会議で採択されたバラスト水管理に関する条約は商船のスムーズな運航に重大な支障を及ぼすものであることに鑑み、自国政府に対し船主意見を十分に表明すべきであることが合意された。

船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、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であることが再確認された。(国際企画室)

【資料1】

2004年4月9日、東京
(2004年4月12日発表)

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15回中間会合 (東京) 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15回中間会合は、ASFメンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国／地域の代表21名が出席し、2004年4月9日、東京で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 世界経済

会合は、海上荷動き量とGDPとの相関関係について議論し、過去10年間の相関関係に基づけば、2004年および2005年のアジア／北米航路の荷動き量は年率で12%から15%程度の伸びが期待し得ることに留意した。会合はまた、最近WTOが発表した2004年の全世界のGDPと貿易額の対前年比伸び率が、それぞれ2003年の2.5%から3.7%に、同4.5%から7.5%に上昇するとの見通しに留意した。

2. ドライバルク／タンカー部門

- 1) ドライバルク市況での空前の好況はここ半年間も依然継続していることが報告された。バルクキャリアの供給量と、特に中国における鉄鉱石／石炭の活発な需要についての様々な予測から、ドライバルク市況は2004年一杯および2005年に入っても引き続き活況を呈し得ることが留意された。
- 2) タンカー部門については、会合は、VLCC 市況が過去数年堅調であったことならびに2004年においても引き続き堅調に推移するであろうことに留意した。しかしながら、出席者は、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しについて、新たな IMO 国際規則が合意されたにもかかわらず EU が地域的かつ一方的な規制を引き続き実施していることに懸念を表明した。出席者は、国際海運は入念に吟味され世界的に容認された規則によってのみ規制されるべきであるとの考え方を確認した。
- 3) タンカーとバルクキャリアの検査のための固定点検設備 (PMA) に関しては、実際的でない措置を含んでいる現在の SOLAS 条約の PMA 関連規定が IMO で再検討中であることが報告された。船主は、船級協会や造船会社と協力して実際的な解決策を見出すため、引き続きそれぞれの政府に意見を伝えるべきであることが合意された。

3. 定期船部門

- 1) アジア域内トレードに関しては、同トレードにおける2003年のコンテナ貨物の荷動き量は前年に比して14.9%伸び、830万 TEU に達したが、運賃は年間を通じ利益をもたらすものではなかったことが報告された。会合は、2004年は需給バランスの改善が見込まれ、市況が上昇傾向を示していることに留意した。それゆえ全ての CEO は、同トレードの現状に関して正確な認識を持つとともに、それぞれの会社を適切に指導することを強く要請された。また、THC 問題に関する最近の状況も報告された。出席者は、関係者がこの問題を適切に議論すべきであることを認め、IADA など認可されている船社間協定に対し、各協定の CEO レベルのメンバーで速やかにこの重要な商業上の問題に取り組むよう勧告することに合意した。

(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、依然として続く堅調な荷動きに留意した。コンテナ輸送能力と貨物量に関する予測によれば、同トレードの東航における現在の需給バランスは今後数年は維持され得るものと考えられるが、出席者は、現在の市況水準は海運会社の過去の投資を回収するのに未だ不十分であることに合意した。さらに出席者は、鋼板の不足によるコンテナ不足、用船料の急騰、燃料油価格の高騰、港湾・鉄道・トラック・フィーダーの諸料金と造船船価の上昇など、急激に増大しているコスト要因への懸念を共有した。加えて、米国西岸における労働力の不十分な生産性と限られたターミナル容量が根本的な問題を引き起こしている。出席者は、高品質で安定的なサービスを提供するためには、過去の投資を回収し、高騰する運航経費を補填し、将来のために必要な再投資を行うことが不可欠であることを確信した。定期船事業の安定的で持続可能な経営を実現するためには、認可されている各航路協定における CEO の強力なリーダーシップが不可欠であることが認識され、過去の数回の会合で採択された以下「3-C」キーワードの重要性が念押しされた。

— 長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う自信 (Confidence)

— 充実したサービスを提供するための、認可された協定を通じたアジア海運産業内の協力 (Coopera-

tion)

—認可された協定における相互信頼と理解を通じた対話 (Communication)

3) 海事保安問題については、いくつかの国や地域が近い将来に米国の保安関連規則と類似の規則を導入するであろうことが留意された。出席者は、海運の国境を越えた事業活動に鑑み、海運業界に適用される規則は国際的に調和されるべきであることに合意するとともに、船社がこの点を各当局に十分伝えるべきであることに合意した。一方、海事保安規則に応じるための各種対策が、船社側に多大な金銭的・人的資源を必要としていることが指摘された。出席者は、規則に成功裏に応じるためには関係業界の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

1) 出席者は、バラスト水の管理に関する条約が2004年2月のIMO 外交会議で採択されたことに留意した。同条約の詳細なガイドラインは今後IMOで検討されることになるが、同条約は、船種にかかわらず商船のスムーズな運航に重大な支障を及ぼすものである。会合は、海洋環境保護の重要性を十分に認識しつつ、船主が今後の進展を注視し、自国政府にそれぞれの意見を十分に表明すべきであることに合意した。

2) 海運業界が直面している状況についての適切な理解を得るため、現状を真摯に説明する広報活動の重要性が認識された。

3) また出席者は、海運業界に関する最近のその他の動向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、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

* * *

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) は、船社 CEO が海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討する場である。SERC の目的は、入手可能な経済データを考察し主要貿易問題の展望を共有することにより、経営意思決定の質を高めることである。

【資料2】

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15回中間会合

日 時：2004年4月9日(金)

場 所：東京 (日本船主協会会議室)

出 席 者

委員 長

草刈 隆郎 日本船主協会会長 (日本郵船会長)

メンバー

〈中国船主協会〉

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

Mr Zhang Ming Zhong (President, China Shipping Container Japan Co., Ltd.)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho (President and CEO, Magsaysay Maritime Corp.)

〈マレーシア船主協会〉

Datuk Dr Nik Mohd Zain (Executive Chairman/CEO, Nepline Bhd.)

Mr Azmi Alwi (General Manager, Nepline Bhd.)

〈Myanma Five Star Line〉

Mr Sun Maung (Owner's Representative (Tokyo), Myanma Five Star Line)

〈シンガポール船主協会〉

Mr Ronald D Widdows (CEO, APL Co., Pte Ltd.)

〈香港船主協会〉

Mr Philip Chow (CEO, Orient Overseas Container Line Ltd.)

〈日本船主協会〉

太田 健夫 (飯野海運社長)

神田 康孝 (新日本石油タンカー社長)

飯沼 義雄 (川崎汽船専務取締役)

佐藤 博之 (商船三井副社長)

石田 忠正 (日本郵船副社長)

吉田 芳之 (日本郵船経営企画グループ調査役)

〈韓国船主協会〉

Mr T M Um (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 Arnold Wang (President, Evergreen Marine Corp. Ltd.)

Mr C K Ong (President, U-Ming Marine Transport 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 Stanley O Sher (Attorney At Law, Sher & Blackwell)

事務局

園田 裕一 (日本船主協会 企画調整部長兼国際企画室長)

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)

3

TAJIMA号事件の再発防止策検討は次回以降に持ち越しに —IMO 第88回法律委員会の模様—

IMO 第88回法律委員会が2004年4月19日から23日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。参加者は70の国と地域、その他ICS、CMI（万国海法会）をはじめ21団体で、わが国からは国土交通省、外務省、法務省および当協会等が出席した。

今会合では、2002年10月にわが国から提起した「船舶における犯罪から船員及び乗客を守る手段」（TAJIMA号事件関係）をはじめ、2005年の外交会議での条約採択を目指す「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA条約）の改正」、および「海難残骸物除去に関する条約案」等について審議された。

審議の概要は以下の通りである。

1. 船舶における犯罪から船員及び乗客を守る手段

本件は第85回法律委員会（2002年10月）で、わが国がTAJIMA号事件のように外国籍船で発生した重大事件の被疑者を速やかに下船させる方策の必要性を訴えたことが契機となり、本委員会の正式議題として検討されている。

今回、わが国はTAJIMA号事件の経緯および法律上の論点を整理し、また、国内法の改正について紹介する文書を提出、議論の促進を図ろうとした。しかしながら、方策検討の基礎とすべく、2003年からCMIが行ってきた各国法制調査の最終報告が調査の遅れ等から先延ばしされたため、今回は具体的な議論は行われなかった。

具体的な進展はなかったものの、デンマークをはじめとする各国は日本提案に対する賛意を表すとともに、対策検討の重要性を改めて指摘した。

次回会合では、CMIが各国法制調査結果を基に具体策を提案する予定であることから、議論の進展が期待される。

2. 海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA条約）の改正

IMOはテロに関連した船舶の利用を阻止すべく、第86回法律委員会以降SUA条約の改正作業を続けており、2005年には外交会議を開いて改正条約を採択する予定である。

今回の会合では、「犯罪化条項」に大量破壊兵器の輸送行為を犯罪化の対象に含めることの是非およびその規定内容、テロに関与している疑いがある船舶に旗国以外の国の官憲立入りを可能とする「臨検条項」の内容が論点となった。

まずメキシコ、中国等各国から世界貿易の主要な担い手である海運への影響に十分配慮しつつ、改正作業を進める必要があることが改めて言及され、一方ICS代表は「海運業者は荷主に指定された港間を輸送するのみ。犯罪化条項に含まれる“輸送”の実行者／責任者は誰を指すのか明確にしておくべき。」と主張した。

「犯罪化条項」については、核拡散防止条約（NPT）未加盟国であるインド、パキスタンが核を含む大量破壊兵器の輸送を犯罪化対象とすることに強く反対、対象とすることを支持する他国との間で議論は平行線を辿り、今後引き続き検討していくこととされた。

また、「臨検条項」については、疑いのある船舶への立入り検査実施国は旗国に連絡後、（了承がなくとも）4時間経過すれば自動的に乗船可能、とする規定案が焦点となったが、ICSが「公海上の臨検は旗国の事前承認の下で行われるべき」と主張、わが国は「4時間の期限は現実的でない」として見直しを求める等、原案を支持する意見はなかったため、再度内容が検討されることになった。

さらにICS等は、臨検で輸送に遅延が発生した場合の補償条項の充実、船員への配慮について要

請し、ノルウェー等から賛同を得た。

今回は審議の大半が大量破壊兵器の輸送を犯罪化対象とするか否かに費やされ、特筆すべき合意事項は見られなかった。このため、法律委員会は2005年の外交会議まで時間が少ないことに鑑み、2004年7月に作業部会を開催することとした。

3. 海難残骸物の除去に関する条約案

海難残骸物除去に係る船主および関係者の義務および沿岸国による撤去制度の確立等を目的とする条約で、今回はテロにより発生した残骸物に対する船主の免責問題、残骸物発見時の通報義務対象者が主な論点となった。

① テロ被害による免責

アテネ条約、HNS条約*等の海事責任条約にテロ免責が未だ含まれていないことに鑑み、本条約にテロ免責を盛り込むのは時期尚早との見解がカナダ等から示されたが、他国からは免責条項を盛り込む趣旨自体は支持されたため、今後条項内容を更に検討していくこととなった。

② 残骸物発見時の通報義務対象者

オペレーターにも通報義務を課すことが概ね支持され、条項の文言を検討していくこととなった。また、ノルウェー等が船長も対象に含めるべきとの見解を示した。

③ その他

わが国は英国等とともに「残骸物の定義」を検討中であり、適当な文言が纏まれば次回会合で関係者と共同提案したいとの意向を示した。

4. 船員の公平な取扱い

近年海難事故に伴い、船長/船員が長期間沿岸国に拘留される事態が増えていることに鑑み、フィリピン等4カ国およびICS、ISF等8団体は「船員の公平な取扱い問題」を法律委員会の議題とし、同問題に関するガイドラインを作成するよう提案した。

更に、ILOはIMOとの合同作業部会を設置し、

ガイドラインの検討を進めてはどうかとの提案を行った。

スペインが同ガイドラインの各国司法権に与える影響に懸念を示したものの、多数の国がこれら提案を支持し、同問題を法律委員会の正式議題とすることが決定されるとともに、IMO/ILO合同作業部会を設置してガイドラインを含む方策について検討に着手することが合意された。

5. 2002年アテネ条約改定議定書における保険義務

改定議定書(未発効)では、国際P&Iグループ(IG)に対し議定書で定められた責任限度額にあった保険カバーを求めているが、IGの代表から、責任限度額が高額なことなどを理由に加盟クラブおよび一般の保険市場のいずれも議定書が求める保険を引き受けることは難しいとの訴えがあった。ノルウェーはこの問題に取り組んでいくことに同意し、法律委員会関係者が非公式に意見交換を行うこととされた。

(関連業務部)

*HNS条約…Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Seaの略。危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約。1996年4月ロンドンにおいて開催されたIMO外交会議において採択された。同条約は、船舶による海上輸送中の有害危険物質(各種の化学物質、石油、LNG、LPG等)により発生した損害の賠償および補償について被害者救済の充実を図るため、(1)船主の責任について厳格責任を課す一方で、一定の責任限度(船舶の総トン数に応じて算出、ただし最高1億SDR(約142億円)で頭打ち(10万総トン相当))を設定するとともに、これを強制保険で担保することとし、(2)船主の責任を超える部分については、有害危険物質の受取荷主が拠出する国際基金(HNS基金)が補償(船主責任限度額と合算して最大2.5億SDR(約313億円))を行うこと等を定めている。(1SDR=¥125で換算)

4

船主責任関連条約を取り巻く動向について意見を交換 —ASF 船舶保険・法務委員会第9回中間会合の様相について—

アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会 (SLIC、George Chao 委員長：香港船主協会) 第9回中間会合が、当協会をはじめアジア10船主協会から17名が参加し、4月20日に香港において開催された。

今回の会合では、IMO 法律委員会、国際油濁補償基金、国連国際商取引委員会 (UNCITRAL)、万国海法会 (CMI) 等における海事関連条約の審議状況の確認およびそれらに関する意見交換が行われたほか、船舶保険関係事項について報告が行われ、共同声明を採択した（【資料】参照）。

会合の主要点は以下のとおりである。

① 船主責任関連条約関係

海上運送における旅客および手荷物に対する補償等を取り決めた条約であるアテネ条約については、2002年に採択された改定議定書が高額な船主責任限度額を設定しているが、P&Iクラブが引受け可能か、できるだけ早く見解を示すよう求めることとした。

また、油濁補償問題については、2004年2月に開催された国際油濁補償基金作業部会の審議（本誌2004年3月号P.12参照）について報告および意見交換が行われた。当協会が油濁事故防止の観点から、サブスタンダード船問題を補償制度に絡めて検討することに理解を示したことに対し、他の出席者からは、補償とサブスタン

ダード船の問題は別に検討していくべきであること、またサブスタンダード船の定義が難しいとの強い意見が寄せられた。その結果、油濁補償問題におけるサブスタンダード船の問題については今後も検討していくこととなった。

② 海上物品運送関係

現在、UNCITRALで行われている統一ルール作成の検討について、現行条約の下で船主が享受している権利が改正される恐れがあるということから、その動きを注視していくことを確認するとともに、CMIで検討されるヨーク・アントワープ規則の見直しについては、現行規則は94年に改正されたばかりであり、現時点での改正は必要ないという船主の立場を確認した。

③ IMO 法律委員会関係

IMO 法律委員会で主要議題となっている、「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等 (SUA 条約)」および、「海難残骸物除去に関する条約」の検討状況について議長国より報告があった。

④ 保険関係

香港が中心となって進めているアジア・マリーナ・コンソーシアムの運営状況について、2003年12月31日現在アジア10地域から823隻を引受けるまでに至っている旨報告があった。

(関連業務部)

【資料】

2004年4月20日

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会 第9回中間会合共同声明

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会 (以下、委員会) 第9回中間会合が、2004年4月20日(火)、香港において開催された。

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

委員会は、マレーシア船主協会会長で MISC 最高経営責任者であるヤシン氏の突然の訃報に接し、深い哀悼の意を表した。

委員会は、P&I 保険付保との関係で、1974年アテネ条約の2002年改定議定書がもたらす潜在的な影響について前回の委員会に引き続き議論を行った。そして、船主責任限度額の引上げに対し、国際 P&I グループの中でコンセンサスが得られていないことに留意した。議定書の条文が、個々の P&I クラブの客船を運航していないメンバーに、クレームのシェア、またプール協定を通じて、不公平な負担を課しかねないことに懸念が表明された。委員会は、海運業界の懸念を考慮した上で、議定書が発効する時には客船のクレームを取扱うシステムが実施されるよう、できるだけ早く統一した見解を打ち出すよう国際 P&I グループに促した。

委員会は、海上物品運送条約改正草案の現在の審議状況に留意し、その中の未解決の問題点について議論を行った。メンバーは、船主の権利、免責を変更しようとする提案には断固として反対するよう、審議の推移を注視し続けることとした。

メンバーは、現在の1994年ヨーク・アントワープ規則を含む共同海損の現行制度について、IUMI (国際海上保険連合) より見直しが求められていること、および現在 CMI (万国海法会) で検討されている改正の内容について留意した。現行の共同海損は堅固なもので、前回の改正から10年しかたっており(実際につい最近のことである)、現時点での改正は不必要だとする海運業界の見解を支持することを確認した。

委員会は、2004年2月に開催された国際油濁補償基金作業部会の結果とそこで取り上げられた問題について議論を行った。メンバーは、CLC の下で船主責任限度額を大幅に引上げるとした提案、および現行の FC 限度額までを船主と油受取人が縦割りにシェアする提案が出されたことに留意した。船主が油濁損害に対する補償を“フェア”に負担してきたか、そして今後も負担し続け得ることになるのか、こうした点を明らかにするために船主と油受取人の過去の拠出費用調査が行われている。委員会は、この調査結果が排除されることないように、また、新たに設立される追加基金と CLC/FC の責任限度額50%引上げの実績が得られるまでは、現行の補償分担方法の変更を行うことを控えるよう促した。

委員会は、海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等 (SUA 条約) の改正に関する議論が、現在 IMO 法律委員会で進行中であることに留意した。メンバーは、刑事罰を伴いかねない新規定については明確かつ正確にドラフトされるべきであり、また臨検に対する明確な根拠と条約に盛り込むべき適切なセーフガードが必要であるとする、海運業界の立場を支持した。

委員会は、IMO 法律委員会で現在、海難残骸物除去に関する条約案について議論が行われていることに留意した。メンバーは、海難残骸物が貨物側の理由によって障害の構成要素になっている場合には荷主側に賠償責任があるとする条文案を再度条約案に盛り込むこと、および適切なテロ免責を導入することを IMO 法律委員会に促した。

メンバーは、油記録簿の改竄の結果、船舶が抑留され、乗組員が罰金と拘留を受け、さらに当該船主も罰金を受け、継続して環境監査人を付けることを要求された複数の事例について議論を行った。船主は、乗組員により違法な作業が行われていること、そして油記録簿が改竄されていることを認識してい

ないケースが殆どであった。委員会は、香港船協が“Fit for Purpose”キャンペーンの一環として、新造船にフィットしているエンジンルーム設備は本来の目的に合致するのか、この点について最低限の基準を設けるためにIACSとともに活動していることに留意した。

アジア・マリタイム・コンソーシアムのマネージャーが、シンジケートの活動に関する現状報告を行った。委員会は、市場を堅調にするキャパシティーを提供することから、コンソーシアムを優良な存在として位置付けており、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引受け手法に留意した。

香港代表は、War Risk Facilityの設置に向けた最近の動きについて報告を行った。依然として検討の初期段階ではあるが、設立のあかつきにはASF加盟船協のメンバー会社にFacilityのメンバーシップの門戸を開放する意向を示した。

委員会の次回会合は、2004年5月25日、ASF第13回総会の直前にシンガポールで開催される。

以上

内外情報

1 港湾労働者の賃金水準是正要求 —2004年港湾春闘の模様—

1. 春闘の争点

組合側より雇用と就労の安定化対策や各種基金制度の拡充を盛り込んだ要求書が出されたが、今春闘の最大の課題は港湾労働者の賃金水準の是正とされ、港湾荷役にかかる届出料金および認可料金の完全収受に向け不退転の決意で臨む姿勢が前面に押し出された。船社が史上空前の利益を上げる中、料金の完全収受に向けて船社側の理解と協力が要請された。

2. 労使交渉経緯

2月10日に開催された第1回中央団交では、組合側（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、「04年度港湾産別協定の改訂に関する要求書」並びに「04年度春闘要求に関わる申し入れ書」が提出され、産別協定の改訂を目指して、以下の要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

- (1) 雇用と就労の安定
- (2) 各種基金制度の拡充
- (3) 労働時間に関する協定履行
- (4) 産別賃金の改定
- (5) 1995年認可料金水準の完全収受

3月3日の第2回中央団交では、使用者側より組合側の要求項目について逐条的に説明があったが、具体的に回答が示されなかったため進展はなかった。組合側より次回交渉でも進展がなければ、3月中旬にもストライキを構える姿勢が示された。

3月16日の第3回中央団交では、使用者側より時間外労働における割増賃金算定基礎分母の改訂（156→155）、料金収受に対する船社側の理解について説明された。これに対して組合側は、「最大の争点である料金面で前進があった」とし、ストライキ通告をおこなわなかったが、見解を保留した。

3月25日の第4回中央団交では、大詰めの交渉がおこなわれ労使合意に達した。

これに伴って仮協定書および覚書が締結された

他、最大の争点であった料金完全収受問題については、使用者側より「完全収受に向けて努力する」などの決意表明が口頭で述べられた。

一方、船内賃金関係の交渉は組合側（港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）と使用者側（日港協船内経営者協議会：船経協）との間でおこなわれた。

2月23日に組合側が要求した基準内賃金月額16,000円の値上げ要求に対して、2月25日、3月3日、3月16日、3月22日、3月25日、3月26日と続けて交渉がおこなわれ、基準内賃金月額1,500円の値上げに加え一時金として月額一律2,000円を支給することで妥結した。

3. 主な労使合意事項

- (1) コンテナターミナルの再編等に係わる基本問題、基準賃金制度の設置、5・9協定（労働時間短縮、産別賃金制度）などの諸問題については引続き労使政策委員会で協議する。

- (2) 「規制緩和に係わるセーフティネット」の一つとして13地区港運協会を単位とする労・業・官による「港湾安定化協議会」（仮称）の設置・運営については、今後関係者間で調整する。

- (3) 港湾の保安対策関連では、①改正 SOLAS 条約施行により港湾労働者の基本的人権および労働基本権を侵害しない、②警備業務は原則として港湾関係事業者・労働者の業域・職域である。

4. 総括

今春闘の焦点だった料金問題については、成文化されなかったものの、使用者側が完全収受に向けて努力する意向を口頭で表明し、組合側がこれを了解した。船社側の高業績を背景に組合側がストライキ実施を示唆するなど波乱が予想された今春闘は賃金面では昨年妥結実績を500円上回ることになったが、一度のストライキも実施されることがなく妥結に到った。

（関連業務部）

【参考資料】

2004年港湾春闘の労使交渉経緯

2月3日～4日 全国港湾評議委員会開催

2004年春闘方針および要求内容を検討

2月10日 第1回中央団交

組合側より「04年度港湾産別協定の改訂に関する要求書」並びに「04年度春闘要求に関わる申し入れ書」が提出され、要求・申し入れ内容について趣旨説明がなされた。

2月23日 港荷労協より船経協に基準内月額16,000円の値上げを内容とする要求書が提出された。

2月25日 第1回船内賃金交渉組合側より要求内容の趣旨説明がなされた。

3月3日 第2回中央団交および船内賃金交渉使用者側より逐条的に説明がなされたが、具体的に回答が示されなかったため進展なし。

3月10日 全国港湾より各単組委員長、各地区港湾議長宛に「第2次全国統一行動に関する準備指令」（21日始業時より22日始業時までの休日就労拒否）が通知され、「次回中央団交の回答如何により幹事会で判断する」とされた。

3月16日 第3回中央団交および船内賃金交渉

中央団交では、使用者側より料金収受に対する船社側の理解について説明があったため、組合側はストライキ通告をおこなわず、10日に通知された準備指令は解除された。船内賃金交渉では使用者側より月額500円の有額回答があったが、組合側は不満を表明し態度を保留した。

3月22日 第4回船内賃金交渉

使用者側より月額1,000円の有額回答が示されたが、妥結に到らず組合側は口頭で27日、28日の両日に亘る休日就労拒否を事前通知した。

3月25日 第4回中央団交および第5回船内賃金交渉
中央団交で制度問題について合意に達したが、船内賃金交渉は妥結に到らず。

3月26日 第6回船内賃金交渉
使用者側より基準内賃金月額1,500円の値上げ、一時金として月額一律2,000円の支給が示され妥結した。

以上

2 国際船舶に乗り組む外国人船員の新しい海技資格承認制度始まる

国際船舶（日本籍船）に乗り組む外国人船員が所持する外国海技免状（STCW条約締約国の資格証明書）に対して日本国政府が承認証を発給する制度、いわゆる承認制度に関して新たな手続きが認められることとなり、これに基づいた国内海事法令講習が2004年4月19日（月）から23日（金）の間フィリピンのマニラにおいて実施され、約100名のフィリピン人およびインド人航海士・機関士が参加し全員が無事講習を修了した。

承認制度は、国際船舶制度の創設に伴い1999年1月以来実施されている。これまで年3回（1・6・9月）の割合で、国土交通大臣が指定する日本郵船・商船三井・川崎汽船の各フィリピン研修施設において、約1週間の日本国内の海事法令に関する講習（国内海事法令講習）とこれに続いて日本人海技試験官による口述試験（承認試験）が実施されており、2004年1月の開催で合計12回を数える。

2003年6月20日に開催された「官労使参加の国際船舶制度フォローアップ検討会、通称『加藤検討会』」において、当承認制度の円滑な実施が国際船舶制度を推進する為に必要であるとの観点から、「口述試験」を「本船の船機長による能力確認」に変更することにより柔軟な対応を可能とする制度を新たに追加する方針が決定されたもの。

新たな制度は、これまで口述（承認）試験によ

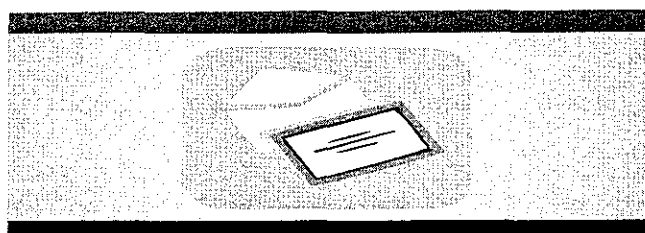
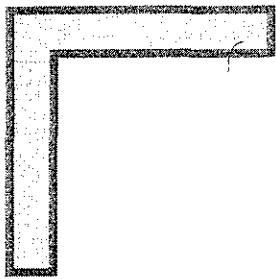
り行なわれていた「船員の海技に関する知識・能力」の確認を海技試験官でなく本船の船機長が行なうとするもので、これにより、海技試験官派遣上の制約から年3回に限定されていた実施回数を増加（年10回を見込む）することが可能となり、船社の国際船舶の配乗計画における外国人職員不足の問題が軽減されることとなった。また、承認証が日本の関東運輸局で発給されるなど日本とフィリピンの2国に跨り複雑な手続きが要求される中、新たな制度では申請書類の様式やその取扱い方法などについて関係者間の了解の下により簡便な方法が取り入れられており、大部分の手続きがフィリピンの指定講習機関、船社またはマンニング会社において完結することから船社における手続き業務の負担が軽減されることにもなった。

船社の要望に対応して、これまでの承認試験制度も新たな承認制度と並行して運営されることになっており、本制度の一層の利用増加が見込まれている。

* * *

当協会船員対策室では、新しい承認制度の運用開始に当り関係者間における詳細な検討に参加し船社意見の反映を努めるとともに、その内容を「新しい承認手続きの手引書」として取りまとめるなど本制度の円滑な運営維持に務めている。

（船員対策室）



神戸便り

「帆船模型」と過ごす休日

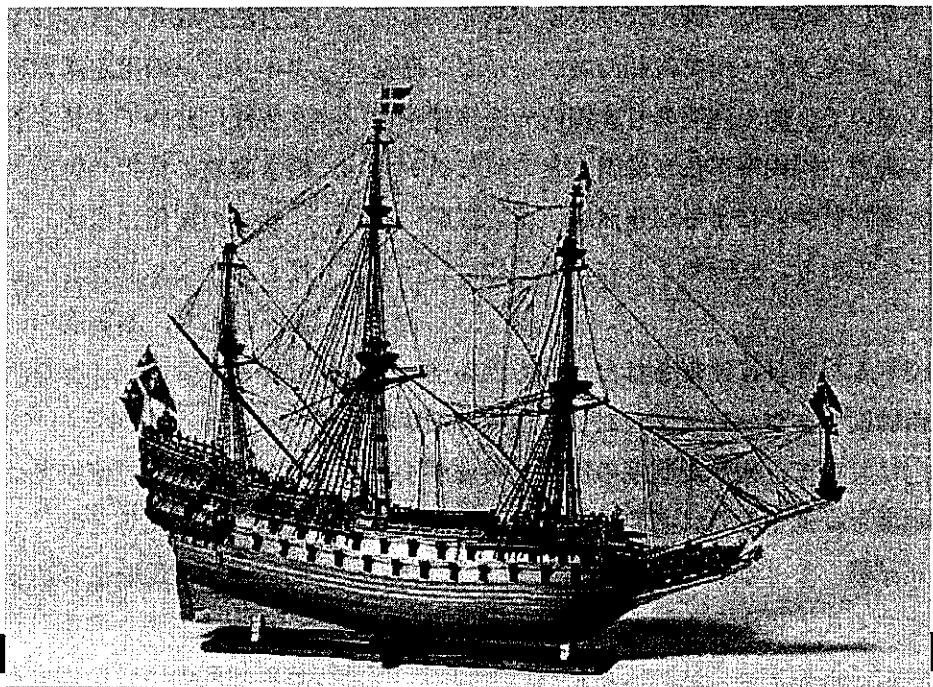
今回は日常の業務ではなく、休日における私の趣味についてお話ししたいと思います。

今、私が夢中になっているのは「帆船模型」の製作です。神戸育ちで、船は小さい頃から身近な存在でありましたが、この趣味は延べ5年間の東京勤務を終えて神戸へ帰ってから始めましたので、今年で17年になります。最初に取り組んだのはコロンブスがアメリカ大陸発見の航海をした3隻の船団うち最も大きな1隻「サンタマリア」で、何とか形にはなったものの、作り方が悪かったために数年で壊れてしまいました。その後何隻も作りましたが、中でも写真の「ヴァーサ」は私の最盛期の作品です。実船は中世のガレオン船で進水後すぐに沈没し、現在は引揚げられてスウェーデンのストックホルムにあるヴァーサ博物館に展示さ

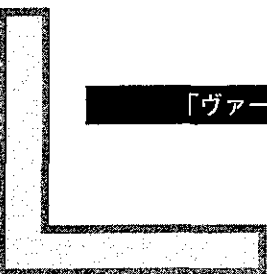
れています（ヴァーサ博物館のホームページ <http://www.vasamuseet.se/>）。私が作った模型の方は自宅に飾っていましたが、先の阪神・淡路大震災でマストが折れてしまい、いまだに修復されないまま哀れな姿をさらしています（修復するのは新しく作るよりも難しいのです）。

私は阪神間を中心とする同好会「神戸帆船模型の会」に所属しています。この会の平均年齢は65歳くらいでお年寄りの方が多く、私はあと2年足らずで定年60歳を迎えるというのにまだ若い方です。1隻を完成させるのに約1年かかりますが、体が元気で気力さえあれば何歳になっても続けることができる趣味と言えます。ちなみに最長老の会員は90歳で、かくしゃくとしておられます。

神戸帆船模型の会では、5年ごとの節目に会員



「ヴァーサ号」模型



が協力してモニュメントを製作していますが、15周年に製作した写真のビクトリー号のカットモデル(船体を船首尾方向と直角に輪切りにしたもの)は神戸海洋博物館に寄贈しました。これはトラファルガーの海戦でネルソン提督が旗艦とした100門艦(大砲100門を搭載している軍艦)で、実物の1/10の縮尺で製作、当時の水兵や海兵隊の人形200体あまりを乗せています。

また、4年前から同博物館と共催で帆船模型講習会を開催し、初心者の方に半年間で1隻を完成するまで指導しており、好評を得ております。1回につき講習生の方は15人程度ですので、これまでに60人あまりの方が卒業されたこととなります。

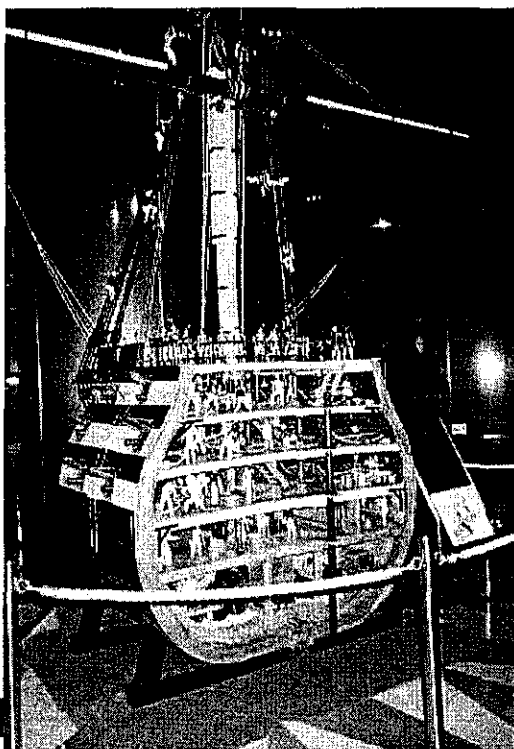
ここで少し会の紹介をさせていただきますと、「神戸帆船模型の会」は港都神戸を中心として木

製帆船模型の製作を趣味とする者が集まり、昭和58年(1983年)創立されました。隔月に研究会、毎年秋に展示会を実施するほか、会報の発行、年2回の懇親会などを行っています。現在の会員数は45名で、少人数ながら、和気藹々とした雰囲気、活発な活動を繰り広げております。私は副会長として懇親会とWEBの担当をしています。

同じような同好会は全国各地にあります。最近、東京にある「ザ・ロープ」の旗振り、全国組織の連合会が設立され、情報の交換をしています。

帆船模型について詳しい情報を知りたい方、興味のある方は、他団体へのリンクもありますので、是非一度神戸帆船模型の会のホームページ(<http://homepage2.nifty.com/ssmk/>)をご覧ください。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)



「ビクトリー」号カットモデル



9 日 ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第15回中間会合が東京において開催された。
(P. 4 海運ニュース参照)

12 日 国土交通省は、4月5日～7日にスイスで開かれた ILO 海事統合条約社会保障作業部会の検討結果を発表した。論点となっていた船員の社会保障について一定の前進が見られた。

19 日 IMO 第88回法律委員会 (LEG88) がロンドンにおいて開催された。
(P. 9 海運ニュース参照)

19 日 「官労使参加の国際船舶制度フォローアップ検討会 (通称：加藤検討会)」の方針を受け、国土交通省が見直しを行った外国海技免状 (STCW 条約締約国の資格証明書) の承認制度の新しい制度に準じた国内海事法令講習の第1回目がフィリピンのマニラ市で開催された。
(P. 15 海運ニュース参照)

20 日 ASF 船舶保険・法務委員会が香港において開催された。
(P. 11 海運ニュース参照)

21 日 日本海運振興会は国土交通省が取り組む船社間協定など外航カルテルに関する独占禁止法適用除外のあり方を検討するため、海運問題研究会の下部機構として「海運経済委員会 (座長・杉山武彦一橋大学副学長)」を設置した。

26 日 国土交通省は、初めてとなる日本と中国の運輸ハイレベル協議を同省で開催した。マラッカ・シンガポール海峡の利用・負担問題をはじめ、航行安全の確保や改正 SOLAS 条約に関連するテロ対策等について連携・協力していくこととした。

26 日 国連環境計画 (UNEP) 第3回公開作業部会 (OEWG 3) がジュネーブにおいて開催された。



船協だより

公布法令（4月）

- ④ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（法律第31号、平成16年4月14日公布、平成14年12月12日に採択された海上人命安全条約附属書の改正が日本国について効力を生ずる日から施行、一部平成16年4月23日施行）
- ④ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行令（政令第164号、平成16年4月14日公布、平成16年4月23日施行）
- ④ 領事官の行なう船舶法等の事務に係る処分又はその不作為についての審査請求に関する政令の一部を改正する政令（政令第165号、平成16年4月14日公布、平成16年4月23日施行）
- ④ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律（法律第36号、平成16年4月21日公布、平成16年7月1日施行）
- ④ 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律（法律第37号、平成16年4月21日公布、平成17年3月1日施行、一部平成16年12月1日施行）
- ④ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則（国土交通省令第59号、平成16年4月23日公布、平成16年7月1日施行、一部平成16年4月23日施行）
- ④ 船舶安全法施行規則及び船舶設備規程等の一部を改正する省令の一部を改正する省令（国土交通省令第61号、平成16年4月26日公布、平成16年7月1日施行、一部平成16年4月26日施行）

日本船舶機関士協会 舶用機器の故障事例集CD-ROMを作成

日本船舶機関士協会では、今般ホームページを開設したのを記念して、同協会機関誌「マリンエンジニア」に1989年1月号より2003年12月号まで掲載された「舶用機器の故障事例」379件を機器別、部品別に分類し、故障の経緯・状況、推定原因および対策等を取りまとめるとともに、図面・写真等を全て添付したCD-ROMを制作しました（価格未定）。

このCD-ROMには、A4換算で約800ページにもおよぶ膨大な資料が収録され、本船および陸上における運航・保船管理従事者の実務用として、また社内教育における研修者の教本としても有効です。

同協会では、6月から提供すべく準備しており、購入希望者は同協会ホームページにアクセスし、「資料購入申込書」を利用してFAXするか、Eメールによりお申込み下さい。

●日本船舶機関士協会ホームページ：<http://www.marine-engineer.jp/>

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4月	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	3,774	500	11.3	0.8
2	4,768	3,367	1,402	10.3	▲ 0.9
3	5,442	4,318	1,125	13.2	12.3

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
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4月	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
3	108.62	104.30	112.12
4	107.25	104.30	110.20

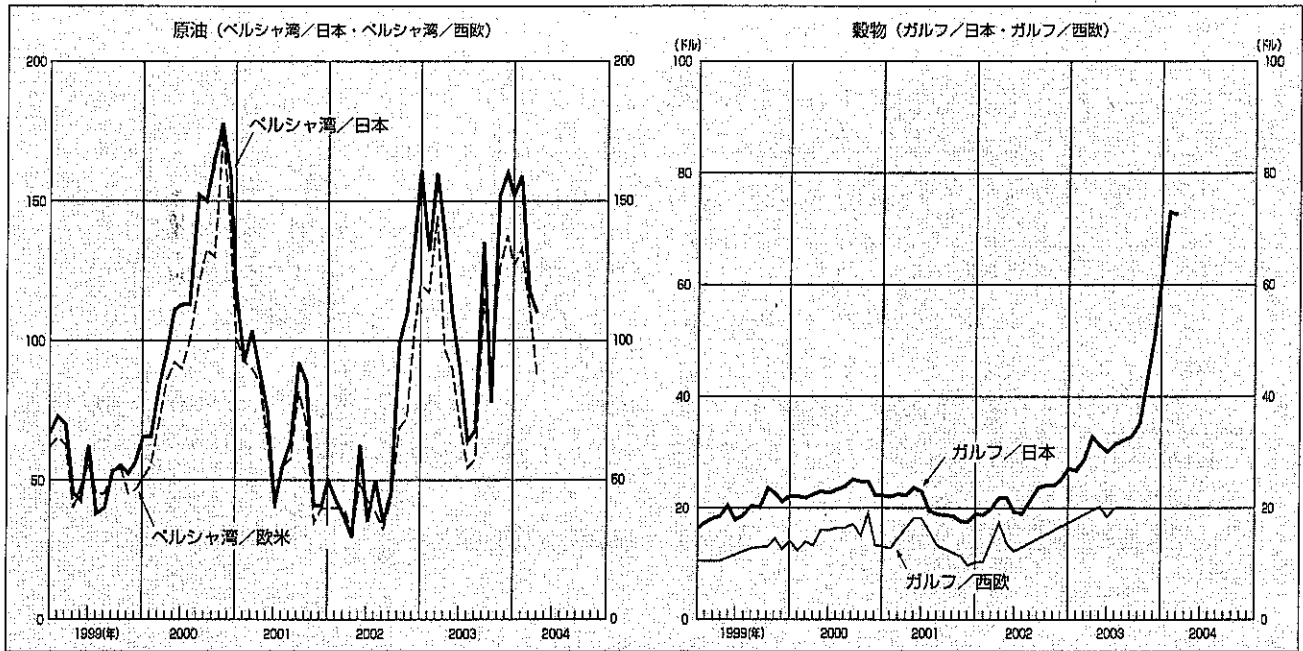
(注) 財務省貿易統計による。

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
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
1998	186,197	1,712	184,621	69,301	41,938	3,800	64,994	836	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2003 8	8,419	0	8,419	2,960	948	120	4,277	0	82	32	12,686	7,049
9	8,650	160	8,490	2,480	1,165	170	4,635	0	30	11	22,959	10,762
10	3,390	0	3,390	648	282	148	2,198	90	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	2,405	265	259	2,810	75	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	2,340	203	0	3,570	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	2,195	264	52	3,550	37	0	45	18,546	5,258
2	6,864	150	6,714	2,713	377	28	3,485	0	112	0	17,427	2,806
3	9,545	300	9,245	4,728	499	35	3,764	128	28	63	21,238	3,946
4	9,897	549	9,348	4,098	441	0	4,634	0	157	0	23,414	2,971

(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)

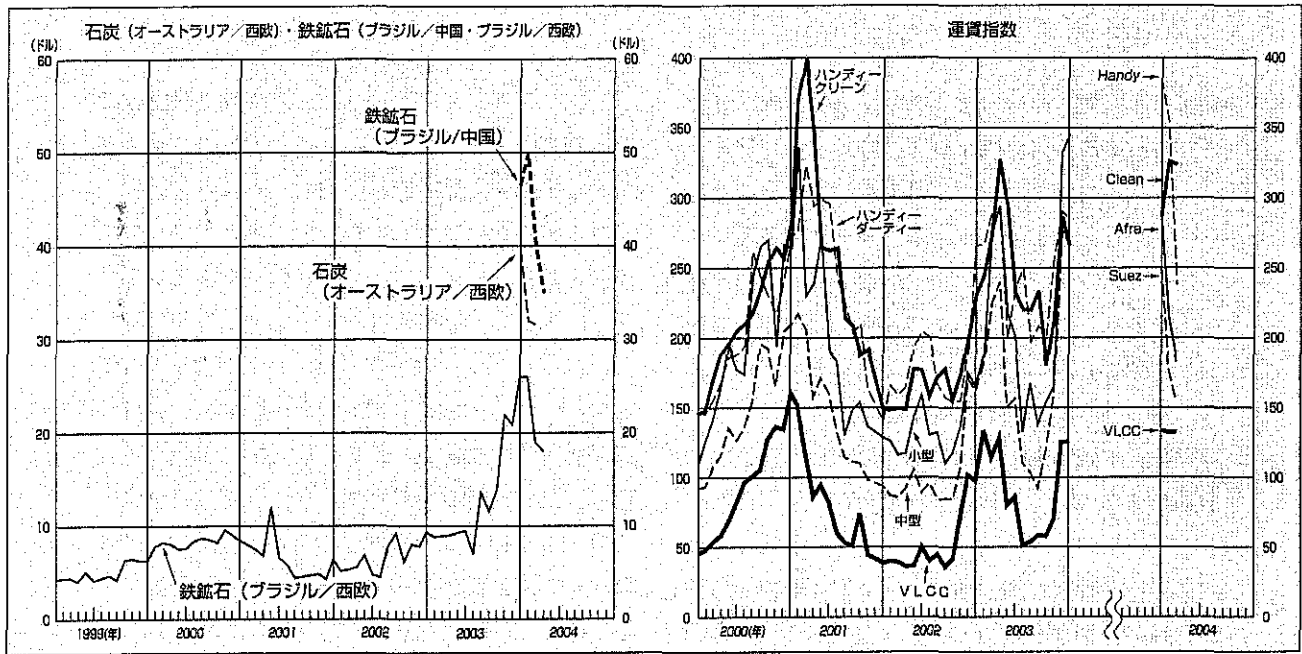
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	40.00	30.00	145.00	85.00	112.50	60.00
4	29.50	28.00	137.50	42.00	110.00	77.50	31.00	27.50	97.00	45.00	87.50	67.50
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	73.00	—	—	—	—	—
3		29.75	72.50	—	—	—	—	—
4		34.00	—	—	—	—	—	—
5	32.50	32.00	—	—	20.25	18.50	—	—
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）

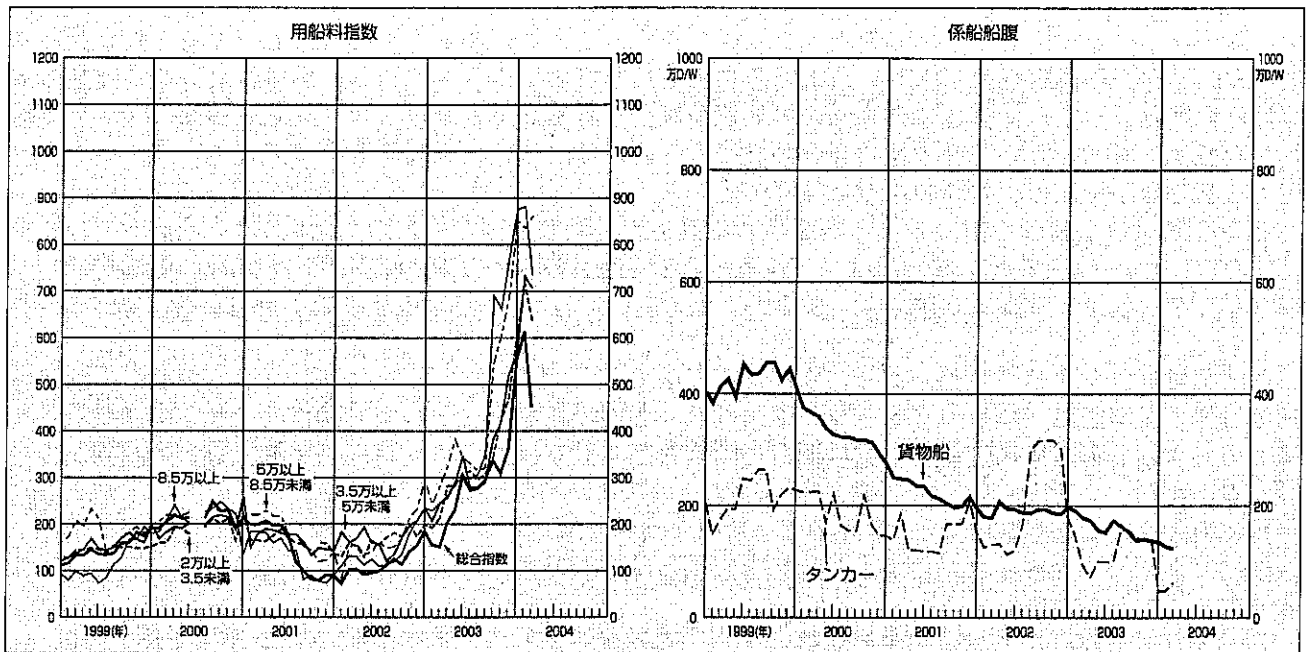
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	—	32.00	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	35.00	32.50	—	—	18.00	15.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	8.95	6.75	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	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	Suez	Afra	Handy	Clean
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133.0	250.0	289.0	386.0	287.0
2	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132.0	178.0	215.0	355.0	326.0
3	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132.0	153.0	182.0	238.0	323.0
4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	—	—	—	—	—
5	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	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) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。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 (2003～) 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。(2004～) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12～20万トン ⑪Afra:7～12万トン ⑫Handy:2.5～7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003					2004				
	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数
1	199	234	295	235	185	601	563	851	875	553
2	192	207	243	229	156	716	732	835	881	613
3	212	244	281	245	151	636	706	861	735	451
4	282	257	325	260	203					
5	283	285	382	290	230					
6	309	347	343	297	304					
7	314	278	330	298	273					
8	295	280	315	306	276					
9	307	289	321	350	294					
10	342	381	543	690	337					
11	422	417	605	662	309					
12	469	521	688	772	360					

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。②用船料指数は1985年=100。③これまで「Lloyds Ship Management」によるデータを掲載していたが、2004年3月にて同誌が掲載を取り止めたため、データ出所を「Lloyds Shipping Economist」へ変更した。

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									
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	206	1,236	1,279	51	286	490
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509
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。

編集雑感

小職の担当する当協会海務部で執筆させていただく本誌「せんきょう」の記事の中でも、特に掲載機会の多いのが国際海事機関（IMO）における各種委員会等のレポートである。小委員会レベルで係わりのある会合は8つを数え、さらにそれらの上部委員会である海上安全委員会（MSC）や海洋環境保護委員会（MEPC）もあるため、春と秋の会合が集中する時期は、ほぼ毎週関係会合が開催されることとなり、四苦八苦しながら原稿に取り組んでいる。

ところで、このIMOで海上安全部長を務める関水氏が先般帰国された際、当協会との懇談会を持たせていただいた。IMOの海上安全部は、バルカーの安全強化問題や固定点検設備（PMA）、船舶の新構造基準など最近ホットな審議が続いているMSCを所掌しており、わが海務部の扱う事項と特に係わりが深い。

一部業界紙でも報道されたのでご存知の方もいようが、この懇談会において関水氏はIMOの今後の課題として、①海運のグローバル化の進展、②国際的なスケールでの海技の伝承、③通信技術をはじめとする先端技術の進歩、④環境問題への取組み、⑤リージョナリズム（地域主義）の台頭、を挙げておられた。

最近のMSCにおける議論をみても、米国や欧州をはじめとする国・地域から、船舶の運航実態や技術的な裏づけを無視したかのような過剰な規制の提案が行われる場合があり、関水氏の挙げた課題が誠に的を得ていると感じる。

来週5月12日からは、IMO会合の春のラッシュの最後を飾って、そのMSCがロンドンで開催され、小生も参加することとなっている。会合では微力ながらわが国船社の意見反映に努めるとともに、本誌にもわかりやすく有益なレポートを供することができるよう、できる限り情報収集に努めたいと考えている。（5月7日記）

日本船主協会 海務部長 半田 収

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運	ステークホルダーリレーションズ 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	総務部副部長	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

昨年からの海の日が祝日法の改正で7月20日ではなくなってしまい、「海の日」の存在を実感できない人は海事関係者以外では少ないと思います。（ちなみに今年は7月19日です。）「海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う日」ということを知っている人はどれだけいるのでしょうか？（実は私も昨年まで知らなかった1人ですが、全く違う「意味」を聞いたことがあります……。）

日本の生活・産業を「縁の下」で支える海運、そして海の存在をどうしたらもっと身近に感じられるのか、とふと考えてしまいます。7月には「海の月間」として各地でイベントが行われるようですので沢山の人が参加してもらいたいものです。

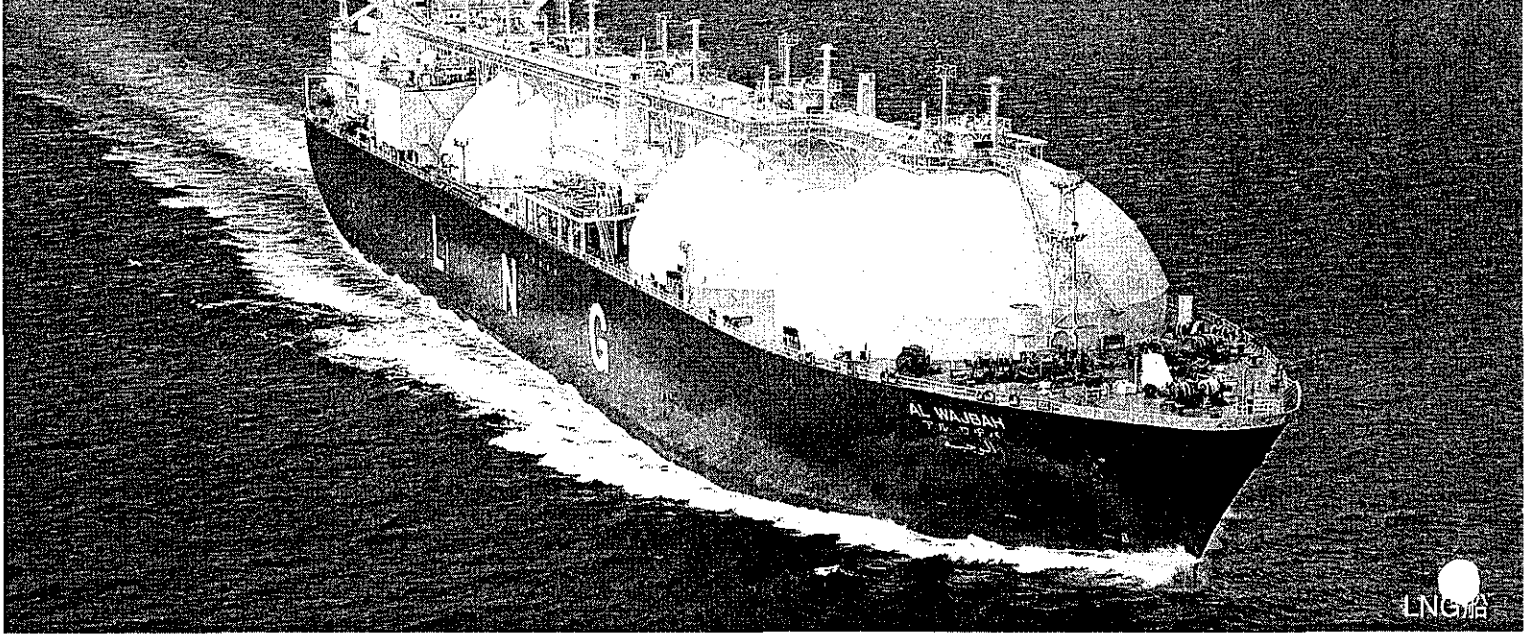
（海派のN）

せんきょう5月号 No. 526 (Vol. 45 No. 2)

発行●平成16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●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)

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。

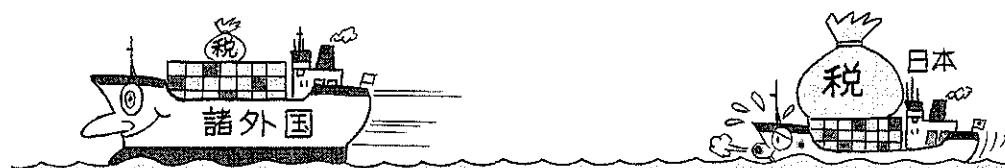
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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させていただきたい、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/>