

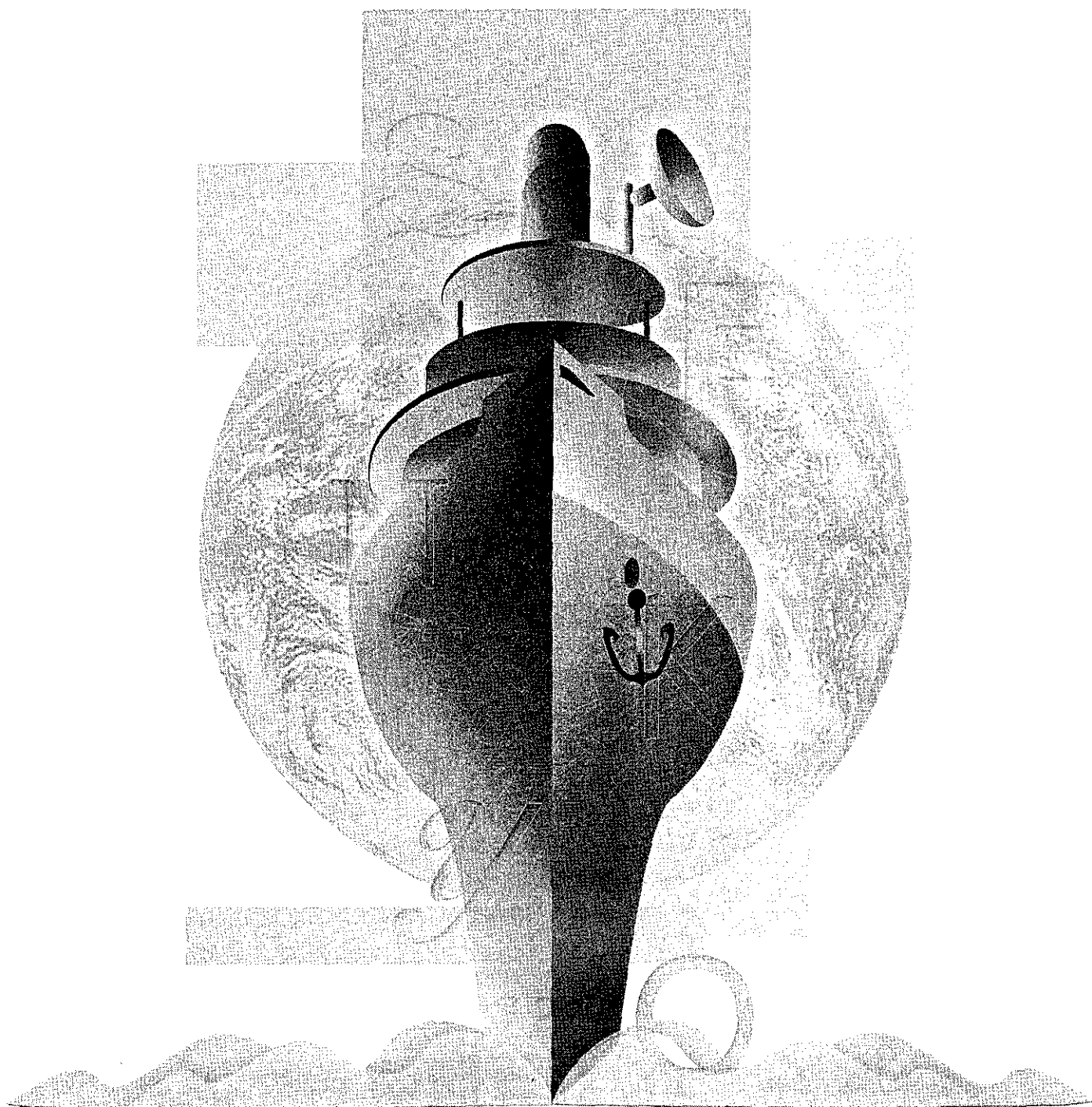
# せんきょう

2004

9

社団法人 日本船主協会

●No.530●



## せんきょう

9

SEPTEMBER 2004

|   |         |
|---|---------|
| ■巻頭言  | 1       |
| 好景気の今、思うこと<br>日本船主協会常任理事 日本郵船株式会社代表取締役社長 □宮原耕治                                |         |
| ■海運ニュース   | 2       |
| ■内外情報   | 2       |
| 1. 本年上半期の海賊事件発生件数は減少するも、過去2番目の数字<br>—2004年上半期 IMB 海賊レポートから—                   |         |
| ■特別欄  | 4       |
| 海事労働統合条約の作成の現状と今後の展望について<br>ILO(国際労働機関)部門別活動局長 □クレオパトラ・ドゥーンピア・ヘンリー女史          |         |
| ■各種調査・報告書   | 15      |
| The 'Prestige' aftermath<br>プレステージ号の余波(全文訳)<br>—ICS/ISF Annual Review 2004より— |         |
| ■神戸便り   | 20      |
| 海運日誌(8月) 22   | 海運統計 24 |
| 船協だより 23  | 編集雑感 28 |

# 好景気の今、思うこと

日本船主協会常任理事  
日本郵船株式会社代表取締役社長 宮原耕治



東京で真夏日が40日も連続して続くなど暑い夏であったが、街の表情はいつになく明るく、活気づいているように見える。猛暑効果もあり、夏物衣料や飲料、エアコンなどがよく売れ、また、アテネオリンピックは日本国民に元気を与えてくれた。夏の賞与支給額も新聞の調査では全般的には昨年よりアップしたとのことであり、街の明るさ、活気も気のせいだけではないだろう。

景気が良いのは日本だけではない。米国では概ね3%以上の経済成長が続いており、今年は今間で4%の成長が予想されている。連邦準備理事会が金融政策を超緩和から中立にスタンスを変えて、金利を上げはじめたのは景気に対する自信の現われでもあろう。中国では投資がブームとなっており、不動産など一部業種に対しては規制も行われ、過熱抑制が行われていることはご存知のとおりである。その他のアジアでも総じて、輸出や国内消費などで経済は好調である。やや回復の遅れていた欧州でも、輸出面などから景気回復の兆しが出ている。

世界的な好景気のおかげで、荷況も非常に強い。中国などアジアから北米や欧州に向かうコンテナ船は、一般雑貨など消費財を積んで満船の状況が続いている。投資抑制の効果が出始めているとは言え、中国の粗鋼生産はまだ伸びており、原料輸送のバルカー市況は依然歴史的な高水準にある。米国や中国の原油需要等に引っ張られて、タンカー市況も高い。燃料費や傭船料などコストも上がっているものの、今のところ本年は内外の多くの船会社が好決算を上げる見通しである。

しかしながら、激しい振幅を繰り返してきたのがこれまでの海運市況である。また、足下では原油高の世界景気への影響も懸念される上、米国や中国の景気引き締めなどにより、来年の経済成長は今年より減速するという見通しもある。環境が変わらないうちにコストを今一度厳しく見直すなど、経営の舵取りも細心の注意が必要である。

また、海運業にとって、安全運航の確保こそが最重要だ。テロの脅威に対する官民による不断の備えが必要である。



## 内外情報

# 1 本年上半期の海賊事件発生件数は減少するも、過去2番目の数字 —2004年上半期 IMB 海賊レポートから—

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、2004年上半期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。

それによると、全世界における2004年上半期の報告件数は182件で、昨年同期の234件から減少してはいるものの、上半期の件数としては2番目に多い数字となった。

地域別に見ると、東南アジアで全体の49%にあたる89件 (うちインドネシア50件、マラッカ海峡20件) が発生しており、依然として世界で最も海賊事件の多い海域となっている。これにアフリカ地域40件、アメリカ地域22件が続いている。

事件の態様を見ると、海賊の乗り込みによる事件は昨年同期の165件から122件へと減少、またハイジャック件数も9件から8件へと微減した。

なお、IMB では、特別な理由がない限りマラッカ海峡のスマトラ沿岸、特にアチェ沖での錨泊は

避けるべきであると注意喚起している。

関係各社におかれましては、政府等関係機関に対し防止対策の強化を要請するためにも、今後とも事件の通報を励行されますようお願いいたします。

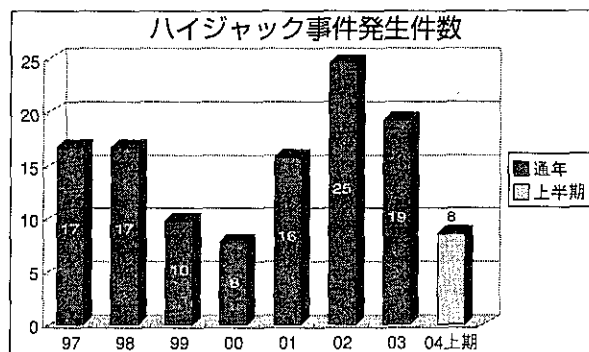
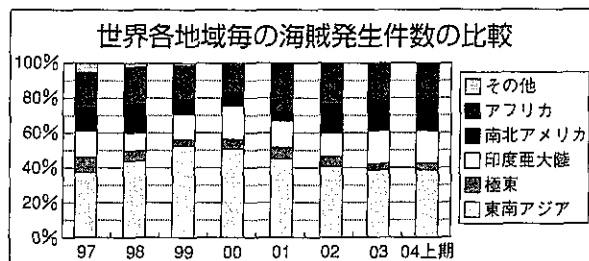
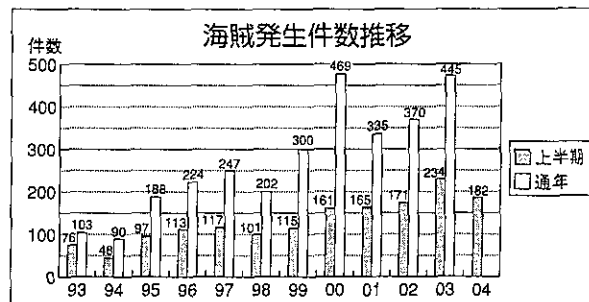
### [主な事件の概要]

- (1) 2004年1月5日、インドネシア籍プロダクト・タンカーがマラッカ海峡を航行中、銃で武装した海賊の襲撃を受けてハイジャックされた。海賊は13名の乗組員を人質に取った後、身代金の要求を伝えるために船長を解放した。海賊との交渉は1ヶ月間に及んだが、海賊は4名の乗組員を射殺。残る8名の乗組員は海に飛び込み脱出した。
- (2) 2004年4月7日、錨泊中のナイジェリア籍ケミカル・タンカーがナイジェリアの Escravos 錨地において、マシンガンで武装した5名の海賊の襲撃を受けた。乗組員は海賊に対抗するため、警報を鳴らすとともに甲板上の消化装置で放水しようとしたが、海賊が発砲したため船内

に退避してすべてのドアに鍵をかけた。海賊は本船に乗り込むと、舷窓や操舵室の扉に向かって発砲し、船橋に侵入しようとした。乗組員の何人かは船室や機関室に隠れていたが、機関長が船橋に侵入した海賊に人質に取られた。機関長は100米ドルを彼らに渡したが、海賊はこれを放棄して数千ドルを要求した。彼らはそれ以上現金を奪うことができないとわかると機関長を斧で殴り、その後、船内の備品や機材を盗み、30分後に逃亡した。

- (3) 2004年4月9日、長刀で武装した海賊が、南シナ海 Anambas 島付近を航行中の日本籍 LPG 船に侵入。船内の現金を奪って逃走した。
- (4) 2004年5月25日、航行中のシンガポール籍貨物船がマラッカ海峡で海賊の襲撃を受けた。海賊はスピードボートに乗って発砲し、本船を強制的に停船させた。4名の強盗はマシンガンと手榴弾で武装しており、船橋に侵入するとすべての通信機器を破壊した。彼らは船長・機関長を誘拐し、すべての貿易書類を強奪した。また、乗組員に次の寄港地である Belawan には行かないよう脅したため、本船はマレーシア西部の Pulau Angsa に入った。その後、海賊は船長・機関長の身代金を要求した。

(海務部)



# 海事労働統合条約の作成の 現状と今後の展望について

■ ILO(国際労働機関)部門別活動局長 クレオパトラ・ドゥーンビア・ヘンリー女史 ■

(2004年7月21日(水)開催 ILO 海事労働統合条約に関する財団法人日本海運振興会の要人招聘事業講演会記録より転載)

## 【クレオパトラ・ドゥーンビア・ヘンリー女史の略歴】

現在、ILO 部門別活動局長。農業・漁業・建設・金融・教育など、産業別活動の総括を行っている。1986年に ILO 事務局法律顧問室上級法律専門職員、2000年に ILO 事務局部門別活動局次長(主に海事案件担当) および ILO 海事労働統合条約事務局長。2003年より現職。出身はドミニカ国で英・仏・西の3カ国語に堪能。英国での弁護士の資格も持ち、国際司法裁判所での弁護士経験や母校である西インド諸島大学で教職を務めたことも。IMO の条約に関する論文で博士号取得。国際法学賞受賞経験をもち、国際法・国際司法・国際環境保護法に関する著作も多い。

## 講演内容

ご紹介ありがとうございます。

このように皆様の前でお話できることは、非常に喜びでございます。日本の海運関係の皆様とこのようにお話できる機会を、大変ありがたく思っております。

今回が3回目の訪日でございますが、3回のなかで最も楽しい訪問となりました。月曜日に京都に行く機会がございまして、日本の美しさを堪能させていただきました。

私は非常に小さな国の出身でありまして、国連の加盟国の中でも極めて小さな国から来ているのでありますが、わが国は以前英国の植民地であったという関係で私は英語を話します。

また、この暑さには私は慣れております。

私は本日ここで ILO の海事労働条件について、すなわち新しい統合条約についてお話させていただくわけですが、なぜこの新統合条約が海運業界の環境の将来に大きな変化を与えるのかと

考える理由についてもお話をさせていただきます。

そもそも、このような作業がどういうふうに始まったかということからお話させていただきます。

これは、信じられないほどのプロジェクトと呼ぶことが出来ると思うのですが、ILO における二者から構成される永続的な機関であるグッド海事委員会で、船主と船員が一緒になってプロジェクトを立ち上げるということになりました。

すなわち2001年1月にわれわれがジュネーブ合意と呼ぶにいたりました決議が採択されまして、これが統合条約の枠組みとなったわけです。

このビジョンが2001年3月に ILO 理事会に送られまして、そして理事会が勧告を承認することになりました。そして2001年3月の理事会によって決定されました海事労働基準に関するハイレベルのワーキンググループ、これは三者構成のものですけれども、その三者構成の最初の会合が開かれました。

政府が船主及び船員によって勧告されましたものを承認するに至ったわけです。そして、その後

このプロジェクトは自らの意思で動き始めたということが出来るわけですが、そのプロジェクトの進展につきましては後ほど詳しくお話させていただきます。

これまでに、ハイレベルの会合が6回、サブグループの会合が2回開催され、非常に数多くの役員会合が開かれました。

背景でございますけれども、海事分野において既存の国際労働基準がございまして、その中には最新の条約、条約というのは拘束力のある条約です、及び勧告、これはガイダンスですけれども、さまざまな条約、勧告がございまして。

全体で60の諸条約等がございましてそのうち30が条約、29が勧告、そして1つが議定書です。

これらの背景の基に、合同海事委員会がレビューを行い、そして、委員会で打ち出したビジョンを前に進めるに至ったわけです。

この既存の条約のテーマですけれども、非常に幅広い分野に及んでおります。船員の労働及び生活のあらゆる分野に及ぶものでありまして、それに関してさまざまな条約が存在しております。最低年齢から健康検査ですとか、また送還、採用、雇用、社会保障、そのほかさまざまな分野が60の諸条約等の中に盛り込まれております。

船主及び船員が合意し、政府の承認を受けた解決策にどのような要素があるかという観点から、さまざまな条約・勧告を見てみますと、この極めてグローバル化された分野においては、競争が非常に激化しているということが出来ます。そして、このようなグローバル化された環境の中で、国際労働基準がいかに実効性を持つかということに関する懸念があがってまいりました。

ここで出されました提案は、最新の60の諸条約等を統合してひとつの条約にしていこうというものであります。

この単一条約、統合された条約は、現実的な限りにおいて、出来るだけ既存の規準を全て網羅した条約にしようという提案でございました。

そうすることによって、基準が業界のニーズをきちんと反映した形でもっとも最新なものにする

ことが容易であるようにしようということ、そしてその条約の素案作りにあたっては、理解しやすい文言、言葉による条約にしていこうということ、そして批准をするのに魅力的な条約にしよう、そうすることによって、幅広く批准されるようにしようという目的を持つものであります。さらには簡単にモニターし、執行することができるようにし、そうすることによって、公正な競争の土俵を作っていこうということを目指してまいりました。

30の条約及び1つの議定書に関しては、IMOの条約と比べて、批准があまりされていない条約、議定書であります。ですから、グローバルなレベルでの安全基準及び環境基準と比べて、社会基準に対する注目の度合いが非常に低いというのが現状であります。

ですから、この統合条約を作成しようという作業は、これまでに例のない作業であります。ひとつの条約を作り、その条約のなかで幅広いテーマの分野が網羅されるようにしていこうという試みであります。

そして、遵守と執行ということに力点を置いて平坦な土俵を担保しようとする試みであります。

ILOにとりましては、ILO憲章が1919年に策定されて以降、最も野心的な条約作成の努力であるということが出来ます。

ILOは、国連機関の中でももっとも長い歴史を持つ機関でありまして、海運分野においての最初の条約が採択されましたのは1920年台のことです。

では、この単一条約の目的は何でしょうか？

この統合条約によって何を達成しようとしているのでしょうか？

主な目的は二つあります。

まず第1に、既存の基準の中に含まれている保護のシステムを、労働者により近いものにしていこうというものです。そして、このように急速に発展し、グローバル化を遂げている分野において、より整合性をもった、より関連性を持った形のシステムにしていこうということを、第1の目的としております。

第2番目の目的として、システムの適応性を向上させ、そして船員に対してある一定水準以上の雇用及び労働条件を提供することに関心を持っている船主及び政府が、保護を担保するうえで、ほかのところと比べて不公平な負担を負わなくても良いようにするということが目的としています。

この二つの目的が、この統合条約が何を目的としているかをうまく要約していると思います。そうすると、具体的にどのようにしてやっていくのかという方法が問題となります。

この目的を達成するために、条約の構造、保護のシステム及びアプローチを検討することが必要でございますが、まず最初に新条約の構造から見ていきましょう。

われわれはIMOの諸条約から便宜を受けてまいりましたし、多大なインスピレーションを受けてまいりました。後ほどいろいろな改革についてお話をさせていただきますし、その中には新条約の構造もその改革の一つとして入っておりますけれども、いろいろな改革に関しましてわれわれはIMOから借りております。しかしながら、それをそのまま取り入れるということではなく、ILOに合わせた形にして借りておりますし、とりわけILOの中の非常に独特な構成に従った形に適應して使っております。

皆様ご高承のとおり、ILOというのは国連機関の中で唯一、政・労・使の三者構成の組織となっております。すなわち労・使が政府と全く平等の、同等の立場で全ての決定機関において参加しております。

条約の構造ですけれども、基本的には三層構造になっております。アーティクルとレギュレーションとコードの3つの層からなっております。しかしコードに関しては、これがさらにコードAとコードBの二つに分かれております。

アーティクルとレギュレーションが基本的義務に対する枠組みを定めるものです。

まずアーティクルですけれども基本原則、権利を規定しております。また、船員の雇用と社会的権利を規定し、さらにはILO条約の一般的な手続

き及び条項が入っております。それに加えて、新しい条約の改正の手続きが盛り込まれておりますし、さらには常設の政・労・使三者構成の委員会の規定が盛り込まれます。

それに対してレギュレーションは、主要な権利義務を含むものであります。そしてコードですけれども、コードは実質的な権利義務の実施に関する詳細な規則が盛り込まれております。

新しい構造の枠組みですが、強制規定は、アーティクルとレギュレーションとコードAです。それに対してコードBは非強制規定であります。ということは、これはガイダンスでありまして、コードAを実施するためのガイダンスということになります。ですから、3つのレベルに関しては強制規定であり、批准した締約国にとっては拘束力を持つものになります。それに対してコードBというのはガイダンスでして、実施するうえでのガイダンスということになります。

この構造はきわめて重要でありまして、この構造により、どの部分が簡易改正手続きの対象となるかということを決定的にすることになります。

簡易改正手続きは、コードAとコードBには当てはまりますけれども、アーティクルとレギュレーションには適應されません。

基本的には四層構造、アーティクルとレギュレーション、そしてコードA、コードBという4つのレベルからなっているということが出来ますが、見方によってはコードAとコードBをあわせてひとつということも出来ると思います。そして迅速改正手続きが適用されるのは、アーティクルとレギュレーションでして、それに対して簡易改正手続きが適用されるのが、コードAとコードBということになっております。

さて、実質的な中身を見てみますと、現在勧告されている条約案に関しては、非常に明白な基本的権利・原則及び船員の雇用並びに社会的権利が盛り込まれております。そしてこれがILOのDecent Work(\*1)Agendaに有効性、実効性を与えるものです。

先程申しましたけれども、さまざまな権利、ま



た場合によっては義務に対して実効性を与えるような詳細な規定がコードの中に盛り込まれております。

まずタイトル1ですけれども、これは船内で働く船員が満たさなければならない最低要件ということとして、実際に船に乗る前に満たさなくてはならない条件ということです。事前に必要な要件です。例を挙げてみますと、そのタイトル1に含まれますものとして、最低年齢、採用、配乗及び健康証明書です。

タイトル2ですけれども、これは船の上で雇用される上での条件に関して包括的な形で実質的な規定が盛り込まれております。たとえば、船員の雇用契約ですとか、あるいは就業時間、休業時間、送還に関する規定などがタイトル2に含まれております。

タイトル3ですけれども、これはかなり特殊なものでありまして、宿泊施設、リクリエーション施設、食品及び賄いに関する規定です。

タイトル4ですけれども、これは健康の維持、医療ケア、福祉・社会保障の規定が含まれております。これは社会保障の規定が統合されているという意味で、非常に重要なタイトルとなっております。また、これは船上での医療ケアに関する船主の責任及び海上での事故に関する船主の責任などの規定も盛り込まれております。

タイトル5は非常にユニークなものでありまして、これは遵守及び執行に関する規定が盛り込まれております。これはきわめて横断的な形で、条約全体に関する執行及び遵守に関する規定です。

旗国の責任、寄航国の責任、また海運業に関する労働供給国の責任等全ての要件が盛り込まれております。

これはILO条約として、非常に明白な形で労働

供給国責任が明確な要件として盛り込まれたはじめてのものです。

ILOの条約として最も重要なもののひとつに、新しい条約の改正手続きがあります。

この新条約は、向こう50年をにらんでのステージ作りとなる条約というふうにわれわれは期待しているわけです。したがって、業界のニーズに常に関連性をきちんと保つということが非常に重要なことです。ですから、政・労・使三者の決定により常に新しいものにアップデートできるということが重要なのです。

新しい条約ではILOの既存の手続きと、新しい手続きが平行した形で採用されます。

ひとつは既存のILOの手続きである迅速批准手続きです。これがアーティクル及びレギュレーションに適用されまして、現在あるILOの改正手続きが適用されるということになります。

ですから、アップデートはされますけれども、リプレイスはされない、古いもの変わるものではないということでありまして、新しい番号が何号つこうとも、それでもそれは、その番号は変わらないということで、あくまでも改正されるだけということです。

それに対して新条約の中では、新たに簡易改正手続きというのが導入されることになります。これはIMOのモデル、SOLAS条約のモデルなどに準拠した形でのタシット方式(\*2)が導入されます。

この簡易改正手続きが適応されるのは、コードAとコードBだけです。

非常に重要なのは、この新しい構造が導入され、その構造をうまく管理するために新しい条約の中には、政・労・使三者構成の海事委員会が設置されることになります。

これはILOにとっては非常に革新的な構造です。

\* 1 : Decent Work

ディーセント・ワーク。1999年、ILOの事務局長に就任したチリ出身のファン・ソマビア氏がILO活動の目標として掲げたもので、「権利が保護され、十分な収入を生み、適切な社会的保護が供与される生産的な仕事」を意味する。

\* 2 : タシット方式

Tacit Acceptance Procedure : 「暗黙の支持」を意味する。条約の改正方式の一つで、条約改正案が採択された時点から一定期間内に、一定数の異議通告が無い限り自動的に受諾したと見做され、発効する簡易な改正手続き。SOLAS条約などで技術的な要件を改正する場合に利用される。これに対して、一定数の受諾が無い限り発効しないエクスプリット方式(Explicit Acceptance Procedure)がある。

実際にどのように機能するかということですが、三者構成の委員会によって改正が承認された場合、三者委員会で決定された改正に関しては、ILOの総会に送られます。そして総会としてはその提案に関して、YESかNOかということの選択が出来るだけでありまして、三者構成の委員会からの提案を変えるとか、総会で改正案を出すということは出来ません。

そうではなく、総会は三者構成の委員会から出された改正案に関して表決をする、そしてもし、それが賛成ではないといった場合には再び三者委員会のほうへ戻されるということになります。

ですから、海事に関する三者構成の委員会が改正手続きを決定し、そして新しい条約の元で規定の改正を決めるということになります。

新条約のもうひとつの革新的なことは、遵守及び執行に関しての新しいアプローチです。

この新しいアプローチというのは、タイトル5なのですが、これには3つの新しい特徴が盛り込まれております。

まず最初に、遵守に関しての認証システムが新たに付け加えられているということ。第2番目には、ポートステートコントロールにおける船舶の拘留に関する根拠が拡大されているということ。そして第3番目に、船員の不服申し立て、あるいは紛争及び紛争処理に関する手続きが盛り込まれているということです。これは非常にユニークなタイトルでありまして、原則及び権利に関しての非常に詳細な規定を持っておりますが、これがほかの4つのタイトルと同じだけの重要性を持っているということです。

さらにこのタイトルは、ほかの4つのタイトルと全く切り離すことが出来ないということです。

すなわちほかの4つのタイトルに関しては、遵守及び執行に関するタイトルを必要とするので、この4つとタイトル5とは分離することが出来ないのです。ですから、これが責任及び措置ということに関してワン・ストップ・ソリューションであるという所以です。

第2番目の要素は、執行システムです。これは国際

レベル及び国内レベルでの執行が組み込まれたものです。

新条約の枠組みの中で、またタイトル5の枠組みの中で、遵守の意識があらゆる段階において盛り込まれることとなります。すなわち、国のレベルでの保護のシステムから国際レベルのシステムまで全ての段階において盛り込まれます。まず最初に船員が自分の権利に関して適切に情報が与えられるということが必要でありますし、そこから始まって、船主、船長、そして旗国、寄航国、さらには労働供給国にいたるまであらゆるレベルで遵守の意識が必要になってまいります。

そして第3番目に労働基準に関する認証システムです。

あらゆる船舶は海運労働証書をきちんと携行することが必要でありまして、その証書の中で船上における労働条件及び生活条件が、旗国の条約実施についての国内法の要件をきちんと満たしているということが証明され、さらには船主が取っている措置が継続的にきちんと遵守しているということ、かつ満足のいくものであるということが保障されるような証書を携行しなくてはなりません。さらにこの海運労働証書に伴うものとして、遵守証明書というのが必要になってまいります。これも船上にきちんと携行しなくてはなりません。

この証明の中には、各国の必要としているものは何であるか、そしてこの証明がどのようにして遵守されているかということを証明する証書が必要です。

この船上での労働証明及び遵守証明書というのは、非常に重要であります。なぜならば批准する締約国にとりましては、これが明白な証拠となるわけでありまして、その船がきちんと要件を満たしている、遵守しているということを示す明白な証拠になるわけです。従いまして、更なる詳細にわたる検査の対象にはならないということです。

ですから、批准する締約国にとりましては、この労働証書、ならびに遵守証明書を船が携行することが更なるメリットとなるわけです。

そのようなものをきちんと携行していれば、そ

うではないと逆に証明されない限りにおいては遵守がきちんと行われているという証拠になるわけでありまして、したがって検査の頻度も減るということになります。

したがって、旗国が条約を批准していない国の船舶の場合、及びこの労働証書及び遵守証明書の有効なものを携行していない船は、より詳細な検査の対象となります。

次に、品質保証の手続きということですが、これは執行及び検査に関するものであります。

船主としては継続的な手続き及びプロセスをきちんと実行することによって、条約の規定を実施する国内法の下での要件が、継続的に遵守されているということを担保しなくてはなりません。

最後の2点であります、全ての船舶は条約のコピーを船上に置かなくてはならないということ、それからもうひとつは、出来るだけ苦情及び紛争が起こったときには、それが発生したところに近いところで対処することが必要であるということ、船上においての遵守がきちんとされなくてはならないということでございます。

この条約は120ページにも及ぶ膨大なもので、非常に幅広いさまざまな要素を包含したものでありますけれども、この条約に関してざっと早足で説明させていただきました。

この条約の新しい点ですが、一つは条約の構造自体が非常に革新的であるということ、それからこれは船員の皆様にとっては非常に重要な点でございますけれども、船員にとっての非常に重要な原則及び権利が明白に盛り込まれたものであるということ。これが構造上の重要な点です。

さらには、簡易改正手続き、また三者構成の委員会、また非常に強力な執行体制があり、これは条約の遵守のための認証システムによって支えられた執行体制です。

さらに、非常に重要なこの条約の核心にも及ぶ点がありますが、未批准国の船舶に関しては、決して有利な扱いが行われるということがあってはならないという条項が盛り込まれております。

この条約は先程申しましたように、多くの意味

において非常にユニークな、独特なものであります。そもそも、この統合条約の作成に向けての作業が始まったのが、2001年のことでございますけれども、それ以降の条約作成の手続きというのは、協議のプロセスでありまして、非常に集中的でありましてかつ広範にわたる協議のプロセスを経てまいりました。

そのプロセスの中で各国の政府は国内法を見直してまいりました。そして、そこで非常に良い効果が出てきております。

すなわち、この統合条約作成の作業が始まる前と比べまして、既存条約の批准国数が非常に増えているということです。実際、2001年以降82の新たな批准が行われております。

ですから、われわれは現在非常に良い位置に付けているということございまして、そのような非常に良い時期に皆様にお話をさせていただく機会に恵まれているわけでございますが、現在勧告されている新条約案の検討の中でもきわめて重要な段階に差し加かってきております。

本年9月13日から24日にかけて海事総会準備会合が開催される運びとなっているわけですが、これが新条約案に関しましての、最初の公式な審議が行われる場となります。

この新しい条約は、きわめてユニークな条約でありまして、さまざまな改革に富んだ条約であります。我々としては新しい手続きを考えていかななくてはなりません。準備会合において、いかにこの条約を扱っていくのかということでございます。

次に先週、もう10日前になりますが、ワシントンで役員の中で合意を得たものとして、9月の準備会合をどのようにして運営していくかということに関する手続き上の問題があります。

全体会合がひとつと、それから3つの技術委員会、そしてそれに加えて基礎委員会と運営委員会とがございます。

過去2年半の作業の中で非常に大きな前進を見てまいりましたけれども、まだいくつか解決が必要な重要問題が残っています。

残っている問題としては、社会保障の問題がございまして、また海上・船上での苦情処理の問題、また基本原則・基本的権利を新条約にどのように統合していくかという問題、そして新しい問題として地域グループ化の問題がございまして。

ですから、いくつかの問題があるわけですが、その問題の中で、ひとつは船長を就労時間及び休業時間の適応範囲から除外するという問題が残っております。

最後となりますが、この新統合条件が出来るということにたいして、それを阻むものは何もない、止めるものは何も無いと思うのですけれども、いったんこの新統合条約が出来ました暁には、いかに海運をめぐる環境が変わるか、また何故変わるかということに関する私の見方をお話したいと思います。

私が申し上げたい重要な点が2点ございます。

まず第1に新条約は、海運業における公正な競争の問題に対応するものとなります。

現在の状況でありますけれども、ごく最近のILOの出版物、ほんの2ヶ月前に出ました『Global Seafarer』という出版物、及び昨年12月に出版されました『Women Seafarer』という出版物、この2つの出版物に非常に如実に書かれているものでございますが、この2つの出版物は現在の海運業界の現状に関して焦点を当てたものであります。そして如何に受け入れられないような条件が今も存続しているかということを示しております。

そしてサブ・スタンダード船が今もはびこっており、その結果として、きちんとした雇用条件、また労働条件を提供することに関心を持っているものが、フェアな競争の条件の下でそのような条件が提供できなくなってしまうという事実が焦点を当てております。

新しい条約はその執行を通じて、国内船、国外船を問わず全ての船舶に関して、きちんとした雇用及び社会条件が提供されることを目的としております。

これこそが、海運業界が活力を持ち健全でかつ競争的な業界であるために重要なわけです。船員、

特に若い人、または女性を我々の業界にひきつけ、そして我々の業界で働き続けてもらうために非常に重要なわけです。

それが出来るのは、皆が同じルールの下で競争して始めて可能なのです。ですから新しい条約は、海運業界に対して単一のルール、出来ればシンプルなルールを提供するものとなります。

また、我々がこの条約を通じて『No more favorable treatment』の条項によって、必要とされる平坦な土俵、競争のための公平な土俵を提供することが出来れば、フェアな競争が担保できるのです。そのことは業界の健全な発展にもつながりますし、また長期的な持続可能性にもつながります。

これは新しい条約です。規制ではあるのですけれども、決して過剰規制ではありません。規制の簡素化なのです。

各国の持っている140、150の異なった法律を相手にするというのではなく、ひとつの明白な規定に言及するだけでよいということになります。

海運業というのはグローバルな業界でありますし、したがってグローバル・スタンダードが必要なのです。グローバル・スタンダードを業界全体に当てはめることが必要です。

シンプルで、クリアで、一貫性を持つこと、そして実施が可能なものであること、皆が受け入れられる条約であるということ、すなわち出来るだけ幅広い国々の批准が担保できるということ、そして適応可能なものであり、かつ執行可能な条約であることが必要です。

最後になりましたけれど、これは単一の条約であり、SOLAS条約、STCW条約のカウンターパートとなる条約です。必要な、強力な社会的な柱となる条約でありますし、それが社会的な責任ある海運業の根拠となる条約となります。

しかし、それとともに認証制度と品質管理制度に基づいた、非常に強力な遵守の体制及び執行体制をもった条約となります。

以上で私のプレゼンテーションは終わらせていただきます。ちょっと長くお話ししてすみません。ご静聴ありがとうございました。

## 質疑応答

### 【質問者①】

今回の統合条約の策定に至る大きな理由のひとつとなったと思いますが、現在の世界各国での船員の労働条件、生活条件についてはどのように認識されているのか。

### 【ヘンリー女史】

もうすでに2001年に海事委員会の会合が開かれた時点におきまして、ILOは船員の生活労働条件に関する主要な報告書をまとめております。

そして、海事委員会もそこで最新のデータに基づいて評価を行ったというわけでありまして、そして、それに基づいてジュネーブ合意の採択に至ったわけです。ですからILOのデータ及びILOのサーチが急速にグローバル化している、しかも競争が熾烈になっている業界においては、もうすでに環境基準及び安全基準を満たすということは国際的な要件であり、避けることが出来ないの、唯一コストを削減するとは行かないまでもコストを制限するための分野というのが、船員の労働及び生活条件の分野であるということを認識しておりました。その結果としてサブ・スタンダード船が非常に増えているという現状を認識していたわけですね。また環境に悪い影響を及ぼす事故の増加にもつながっているということを認識しておりました。

ですから、サブ・スタンダード船がそのような大きな海洋汚染の事故の原因にもなっているということでありまして、その2001年の時点におきましてサブ・スタンダード船がたくさん蔓延しているという状況は現実でありましたし、現在も明らかであります。

コスト削減及び利益を増やすという目的のために、サブ・スタンダード船が運航されてしまっているという状況です。

サブ・スタンダード船を運航するオペレーターというのは、1艘の船舶を持ってそれに関して簡単にペンでちょっと変えるだけで船籍を変えると

というようなことをやっているわけですので、その結果、労働条件、生活条件の悪化につながっております。

ですから、これが高い技能をもった労働者を採用し、その高い技能を持った労働者を保持する上で非常に大きな問題になってきたということです。

最近のILOの出版物をご紹介いたしましたが、これは2001年の時の生活労働条件に関するレポートをアップデートしたものでございますが、この最近の出版物の中でも、生活労働条件が非常に悪い状況が一般的に存在しているということを示す証拠が記述されております。

ILOのサーチにおいて、確かに良い船主もたくさんいらっしゃる、船員が適正な労働及び生活条件を享受しているという状況はありますけれども、一方で多国籍のクルーが増加しており、その紹介機関の普及とともにサブ・スタンダード船が増えているということが社会条件の悪化につながっているという現実がございます。

そういう状況はもうすでに存在しておりますので、その対策として、船主及び船員が責任のある形で特定した解決方策によって、現状を変えていくことが必要ということですので、そういった現状が存在しているということ自体が新しい条約の作成にいたった理由ということであり、その存在理由にもなっているわけです。

付言させていただきますと、現在の世界の船舶量の分布を見ますと、上位10位の内のトップ3であるリベリア、パナマ、バハマ、これらの国々におきまして、とりわけリベリアとパナマにおいては有効なシステムが存在していません。

すなわち有効な海運業を運営することを可能にするようなインフラが存在していないのです。船主もいない、また船員もいないという状況なのです。

しかしながらこれらの国々に置籍の船が世界の船員の40%以上を乗せているというのが現状です。

### 【質問者②】

局長のご講演の中で遵守と執行が非常に重要であると、そしてレベル・プレイン・フィールドを

作ることによって、労働環境の向上とかそういったことを図ることが重要であるということ力を説かれました。こうした遵守と執行をモニターするために、ILO としましては、「条約の適用および勧告に関する専門家委員会」があるというように了解しております。この委員会は、私の知るところでは国際的に著名な国際法学者だとか、労働専門家がメンバーになっておられると思うのですけれども、たぶんこの中には海事問題に関する専門家は一人もいらっしゃらないのではないかと思います。こういう方々が、重要な海事問題についてもモニターされるということについて若干の疑問を感じております。一方、この新しい統合条約13条を見ますと、特別三者構成委員会を作ると書いてありまして、その中にはこの委員会がこの条約をレビューするというように書いてあるのですけれども、この委員会が実施状況をモニターするような性質を持っているかどうかという、ちょっと違うのではないかという気がしております。そこでこれは私の提案ですが、この統合条約の採択を機にその専門家委員会の下部機構として、海事専門家を集めた集団を作って、そして海事関係事項についてはこのサブグループ、あるいは委員会がみるというようなシステムは出来ないものでしょうか？その点について局長のコメントを頂きたい。

### 【ヘンリー女史】

今提起された問題というのは、制度の根幹にかかわるような問題ではないかと思うのでありますが、確かにご指摘の通り現在の専門家委員会は海事専門家を委員に持っていません。これはILOの専門家委員会でございますが、このILO 専門家委員会というのは批准国がその実施の義務をきちんと果たしているかどうかということに関してモニターをするという役を担っているのであります。

これが今回の新条約におきまして特別三者構成委員会が設立される理由のひとつとなっております。他にも理由がございますが、これがひとつの理由となっております。ですから、今おっしゃられたような懸念を反映して、特別三者構成委員会

が設立されるということになるわけです。

しかしながら、現在の新条約素案では、特別三者構成委員会の役割の中に、条約の実施のモニターというところまでは含まれておりません。

ですから、その実施のモニターに関しては、ILO 憲章22条でILOの専門家委員会がおかれているということでもあります。

しかし、我々事務局としましてはこの点に注目してありまして、新条約13条での特別三者構成委員会と、ILO 専門家委員会との関係に関して理事会で検討しようということを考えております。

すなわち、新条約の実施に関して専門家委員会がモニターをし、コントロールし、評価をする際、海事、海運業界の現状をきちんと反映したものにしなくてはならないということで、そこで重要な情報源として、事実に関する情報を含めて特別三者構成委員会が活用できると、すなわち専門家委員会が評価をするために特別三者構成委員会が情報源として情報を提供できるということを考えております。

これはこれまでになかったことでございます。

ですから、この問題に関していったん条約が採択された暁には、理事会の枠組みの下で、また、専門家委員会の枠組みの下で、いかに専門家委員会がこの条約の執行に関してコントロールするかということに関して検討がなされるということになるわけです。

いくつかの規定の中で、ILO 憲章22条などで、各国から情報の提供を受けることになっておりますけれども、これは確かに時間のかかるプロセスでございます。

専門家委員会が、海運コミュニティーの現状をきちんと反映した形で判断が出来るように、そして新条約の執行がモニターできるようにという方途を探っているところでございます。

ですから、今おっしゃった懸念というのは非常に重要な点であります。

まだこれだ、という答えは見つかっていないのですけれども、答えを見つけようということで、今努力をしている最中であるということが出来ます。

社会的パートナーである皆様に依存して、また政府の皆様からのインプットということも期待いたしまして、専門家委員会がより実効性のある形で活動できるようにしていきたいと考えております。

ひとつ簡単なやり方としては、現在ある専門家委員会の専門家の指名に当たって、海運の専門知識を持った人を専門家に指名するというやり方がシンプルな解決策でありましょう。そうすれば、その委員会の構造という根幹の改革まで踏み込まなくて、実質上の答えが得られるということになると思いますので、その専門家委員会に海運の専門家を指名すれば一部分の答えになると思いますが、ILO 憲章の下で、どのように、もっと根本的に対応していくかということは、非常に制度の根幹にかかわる課題であると思います。

### 【質問者③】

沢山の条約をひとつにまとめるという作業は、大変な作業だと感じており、クレオパトラ局長の強力なリーダーシップとご尽力のお陰だというような話も聞いております。この全く新しい条約について、例えば運用ですとか理解の観点で発展途上国と先進国との温度差の生じる可能性があるのですけれども、その辺の差を持たせないような対応について、先程の22条の専門家委員会で、国による対応の差というのを扱うのかどうか。

### 【ヘンリー女史】

非常に暖かいお褒めのお言葉も頂戴してありがとうございます。しかし、実際のところ船主の皆様、船員の皆様、そして同じ志を持つ各国政府のパートナーシップがあって初めてここまでこぎつけることが出来たということでございます。事務局としてはこの作業をサポートしたに過ぎないということでございます。

もちろん、惜しむことなくエネルギーを費やして、努力してきたことは事実でございますけれども、もし皆様が私の立場であったとするならば、これだけのサポートとこれだけのコミットメントをパートナーの皆様から受ければ、私のようにせ

ざるを得なかったと、皆様でもやはり同じことをなさったと思います。ですから、一緒にパートナーとしてやってくださった船主の皆様、船員の皆様、また各国の政府の皆様にお礼を申し上げますとともに非常に誇りに思っているというのが現状でございます。そして私としては、このようにお役に立ったということを非常に誇りに思い、うれしく思っております。

さて、本題の今のご質問に入りたいと思います。

最初はもっと途上国のほうから大きな抵抗が出てくるのではないかというふうに思ったわけですが。特にサブ・スタンダード船を運航している国々からは抵抗が大きいのではないかと思います。

伝統的な海運の文化を持っていない国々、ソーシャルパートナーを持たない国々、また法的な枠組みの無い国々、また執行するための法体制を持たない国々からの抵抗が大きいのではないかと思います。

こういった国の場合には、きれいな言葉としての法律は存在しているけれども、その法律、法体系が実施されていない、あるいは執行されていないという状況が存在しているわけです。また、国として執行する能力を持っていない国もあるわけです。

しかしながら、そういった温度差があるということが理由ではございません。なぜならば証拠に基づいて、今ある状況というのは将来にわたって続くことは出来ないということで、もうすでに明白に示されているわけです。

責任ある海運国、海運の伝統を持っている国々は、労働基準に関してもはや口約束だけで済ますわけには行かないということは、もう明々白々なわけです。協議のプロセスに発展途上国も参加をいたしております。

ですから、このプロセスに参加をしている国々からは抵抗は出ていないということですが。

9月の準備会合の時にはもっと多くの加盟国が参加をすることになると思いますが、事務局は現在ある情報も含めて全てのドキュメント、また情報を提供する中で、我々は平坦な土俵、同じ土俵、

レベル・プレーン・フィールドを提供するのだという事を非常に明白に示してまいりました。

ですから、確かに大きな抵抗が出ていないというのは驚きではあるのですが、そして、ひょっとしたら9月になって大きな抵抗が出てくるのかということも考えられますけれども、そういう抵抗が9月に出ないことを期待しております。もし抵抗が出てきたならば、それに対しては適切に対応してまいります。

最も重要なことは、いかなる国も海運業に参加することから除外されることがあってはならないということです。

多くの発展途上国は貧困から脱したいということで努力をしているわけでありまして、途上国が貧困を克服するうえで、海運業から便益を受けるということは大いに結構なことであり、我々としても途上国が便益を受けられるようにあらゆることをしていかなくてはなりません。

新条約を実施するに当たっては、また条約の中に盛り込まれている新しい規定、及び新しい体制を新しい要件で遵守をするためには、非常に多くの援助が必要になってまいります。

ですから発展途上国は支援を必要としております。技術援助、技術協力が必要なのです。

したがって、先進国が発展途上国にたいして、ILOを通じて、あるいはバイのベースで支援をしていくことが必要です。そうすることによって、同じルールでやっていくことが出来るようにしていかななくてはなりません。

目標達成に関してある程度の柔軟性は提供されておりますけれども、しかしながら、一連の確固たるルールがあって、それはどの国も遵守しなくてはなりません。ですから、答えは技術支援、技術援助及び技術協力にあります。

我々事務局としては、いろいろな国々に支援をするための努力を惜しむつもりはございません。十分な情報を提供し、十分な技術支援を提供することによって、全ての国々がきちんと参加をし、同じルールの下で行うことが出来るようにしていく所存でございます。

## 講演の終わりによせて

最後に発言せよということですが、一点申し上げたい点がございます。日本の場合には非常に広範にわたる国内の海運セクターを持っていると理解しております。統合条約は全ての海運を対象としておりますので、国内も然りでございます。

条約の中には、ある程度柔軟性が組み込まれておりまして、あるいくつかの条項に関しては国内海運には適用されないということがあるのですけれども、原則はすべて当てはまるわけです。

国内海運業界が競争力を持ち、業界に若い人を惹きつけるためには原則が適用されなくてはなりません。

最後になりましたが、新統合条約は、世界中の船員に対し平等で公正な雇用機会、社会条件を提供するという非常に多くの約束を含んだものであると、私は個人的にも確信しております。

日本の船主の皆様、船員の皆様、政府の皆様、また海運業界の皆様、ILOもそうですが、日本の海運業界が将来にわたって競争力を維持し、そして日本経済に重要な貢献をし続けることに非常に関心を持っていらっしゃると思います。

私どもも同じように考えております。

本日はこのような機会を頂戴しまして、統合条約についてお話させていただく機会をいただいたことを非常にうれしく思っております。

この条約の目指すもの、目的に関しての皆様のご認識が高められたことを期待したいと思いますし、そして皆様がILOを助けてこの条約の普及に向けて啓蒙活動をしてくださることを期待しております。

皆様が、今、及び将来にわたって新条約を普及させる大使となってくくださることを期待したいと思います。

最後に、国土交通省、日本船主協会、全日本海員組合および日本海運振興会の皆様に対し、ILOを代表してこのような機会を頂戴いたしましたことに心から御礼を申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。



# The 'Prestige' aftermath

## プレスティージ号の余波

### 事故とその遺産

もし海難事故の重大性が、法的環境への衝撃によって判断されるならば、2002年11月にスペインのガリシア沖で起きたオイルタンカー、プレスティージ号の沈没は極めて高く位置付けられなければならない。流出した貨物の重油は、粘性が高く取り除くのが困難で、観光や沿岸漁業に強く依存する沿岸地域の経済にいつまでも甚大な影響を及ぼすことになるだろう。事故が国内および地域的な政治をも巻き込むことになった場合には、厳しい非難も避けられない。

残念ながら、その事故の基本的な原因はまだわかっていない。入念な実地調査にもかかわらず、船は、その秘密の大部分を大西洋の海底に抱えている。事故から18ヶ月後の今も、旗国のパハマは事故報告書を完成させておらず、伝えられるところによると、スペイン政府によって重要な情報の入手を拒まれている。その一方でスペイン政府はABS(米国船級協会)を相手取って訴訟を起こしているのである。

その論争は続いているが、プレスティージ号の船長である Mangouras 船長は、スペインの裁判所において法的手続が遂行されている間、パスポートを没収され、スペイン国内に拘束されたままであった。この報告の後段で触れるが、船長に対する自由の否定は、この不幸な事故と共に別の混乱を引き起こしている。

なぜプレスティージ号が沈んだのかという重大な関心事は別にして(少なくとも書類上では、タンカーにはいかなる点に関しても欠陥を示唆するようなことはなかった)、事故にあった船の避難水域を断ったスペイン政府の決断は、軽度の汚染事故ですんだ可能性を大惨事とするものであったことは、一般的に知られている。環境に対する損害

規模は、その事故が単なる重大な油流出事故であるだけではなく、政治が引き起こしたものであると断言できる。

事故からわずか数週間のうちに、古いシングルハルタンカーに欧州諸港への入港を禁じるという迅速で果敢な決定をしたのは欧州各国の運輸相たち(ECではなく)であることを覚えておかなければならない。この決定はIMOのMARPOL条約における義務と直接衝突し、その決定の必要性やそれがもたらす衝撃に対する技術的な検討は、ほとんど何もなされなかった。

この12ヶ月の間に(シングルハルタンカーに対する)多くのことが決定されているが、ダブルハルではないことがプレスティージ号の沈没となんら関連性がないということが繰り返し批判をあげている。欧州諸国による古いシングルハルタンカーの使用禁止と、欧州諸港から出入する全てのシングルハルタンカーによる重油輸送の禁止に係る本当の重大性は、欧州諸国の一部がIMOによって彼らの提案が討論されるのを待たずに行動するという政治的な決定を示したことであった。この行動は、海運業界に対して国際基準を設定する機関としてのIMOの権威に対して、現実的な脅威を突きつけた。IMOの信頼回復や、非欧州メンバーへの政治的反応が盛んに議論されたが、お決まりの調停が図られ、そして2003年12月にシングルハルタンカーのフェーズアウトを加速させることについての妥協案が採択された。

2005年と2010年にピークとなる大量のシングルハルタンカーの解撤による影響は残るものと思われるが、妥協案は機能するであろう。しかしながら、プレスティージ号事故がもたらした多くの側面は解決されないままに残る。これらには、現在の油濁補償制度の維持、特別に敏感な海域(PSSA)を

めぐる論争、そして外国籍タンカーを200マイルの排他的経済水域の外に不法に追いやったスペインとフランスによる国連海洋法条約（UNCLOS）に謳われた航海に対する自由の継続的な侵害が含まれている。これらの問題についてはこの論評の中の別の箇所で詳しく論じることとする。

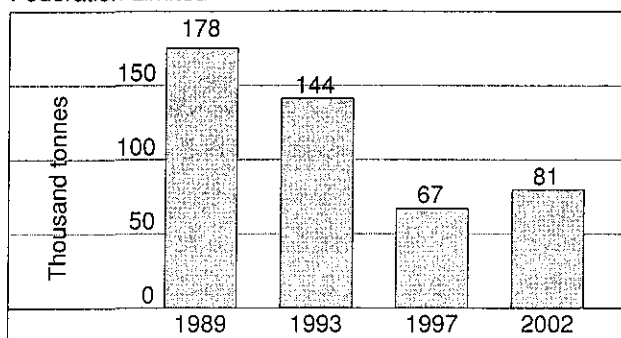
より積極的な対応として、海事問題に関する EC の実行部隊としての欧州海事安全局（EMSA）の設立は、困難な状況にある船舶を受け入れる適切な避難水域を指定するための必要性について注意を集めるのに役立っている。避難水域が多くの政府にとって、政治的に不評であることは驚くには当たらない。そして、全ての IMO メンバーは、損傷を受けたままのプレステージ号を強制的に外洋に追いやった決定から学んだ教訓に留意し、必要な措置をとることが期待されている。

おそらくプレステージ号事故という永続的な傷跡は、技術的な評価に基づいて海洋環境問題に取り組む日々が過去のものであることを IMO、主官庁、そしてとりわけ海運業界に押し付けたものとして認識されることになる。環境は政治問題であり、そして政治的決定というのは多くの外的要因に依存している。海運業界は政策決定者たちの決定が、常に喜ばしいものではないにせよ、せめて理解し得るものとなるよう、彼らの啓蒙に再び努力を集中させなければならない。

### 国際法に対する脅威

20世紀にも多くの重要な原則が正式に法制化されているけれども、国際海運を統制している法的枠組みは、1609年の（国際法の父と称される）Grotius

Quantity of oil spilled (tonnes) (油の流出量)  
Source: International Tanker Owner's Pollution Federation Limited



まで遡る。第一次世界大戦の終結と国際連合の全身である国際連盟の設立を決定づけた1人のアメリカ大統領、ウィルソンの有名な10項目が、商船に対する国際航海の自由を確約していたことは忘れられてはならない。

それゆえプレステージ号の沈没に対する政治的な対応として、フランスやスペイン政府（とポルトガルとモロッコ）が、MARPOL 条約の要件に完全に適合したシングルハルトンカーが、これら諸国の200マイル排他的経済水域内の公海を通航することを阻むことにより、国連海洋法条約（UNCLOS）を侵害する道を選んだことは、特に問題を混乱させている。

旗国と沿岸国間における権利のバランスを調整するために国連海洋法条約を見直すべきことを提案し、かかる措置を正当化するような動き、とりわけ EC の動きに対して ICS（国際海運会議所）もまた、懸念を抱いている。これは、政府部門において海事問題に対して責任を有する者に加えて、UNCLOS が保証している防衛、石油探査および漁業権を担当する者たちによって危機が認識されているからに違いない。この点に関し ICS は、UNCLOS を批准しその条項を守るという米国の強固な意思を歓迎している。

もっと詳細なレベルでは、国際法の世界は西ヨーロッパ沿岸全体を特別に敏感な海域（PSSA）として指定した IMO の決定によって解決が図られているのである。通常の航海権は制限し得るとした PSSA の概念は、オーストラリアのグレートバリアリーフのように、特に環境上敏感な地域のために考案されたものである。西欧諸国が特別な保護について何を主張しようが、それが単一の環境単位では決してないのである。IMO は、船舶に対して特別な要件が課される PSSA 水域内においては共通の追加基準が適用されるという理解の下に、原則的には PSSA として指定することに同意している。しかしながらその決定は、もう一つの非常に好ましからざる先例を作った。これは、2003年末の IMO 総会において事務局長を退いた William O'Neil 氏が退任の辞の中で指摘している。

EU 諸港への古いタンカーの出入を禁じ、シングルハルトンカーによる重油輸送を禁止して MAR-

POL 条約に反する政策を導入する EU 諸国のあからさまな対応もまた混乱をきたしている。最終的に欧州が IMO にその提案を提起することに同意する一方で、同じ問題を議論するために IMO が開催される 2ヶ月前の 2003 年 10 月には、既に欧州の政策が導入されてしまったというようなことは見逃されるはずがない。

国際的な産業の国際基準の原則は根本的なものであり、短期的な政治的便宜という理由によって従来の支持者がそれを放棄すれば、IMO の権威はとてつもないダメージを受けることになる。しかしありがたいことに、IMO は更にもう一度立て直しを図った。そしてプレステイージ号沈没をめぐる問題を調査するために立ち上げられた欧州議会の臨時委員会による 2004 年 1 月のヒアリングにおける新しい IMO 事務局長の Efthimios Mitropoulos 提督の確固とした抗弁によって ICS は勇気づけられた。力づけられることに、同委員会の報告書は IMO の権威を堅持することの重要性を認識し、もし国際的な規制の枠組みが無視されるならば、海運業界の安全や環境パフォーマンスは損なわれてしまうことを全ての政府が認識するよう切実に望んでいる。

### 船員の犯罪

海難事故に巻き込まれただけでも余りに不幸な船員達を犯罪行為化し、監禁する国々は増加しているように思われるし、海事専門紙や一般紙においても、間違いなく重要な批評対象とされている。海難事故の調査や法的責任の確定のために国際的

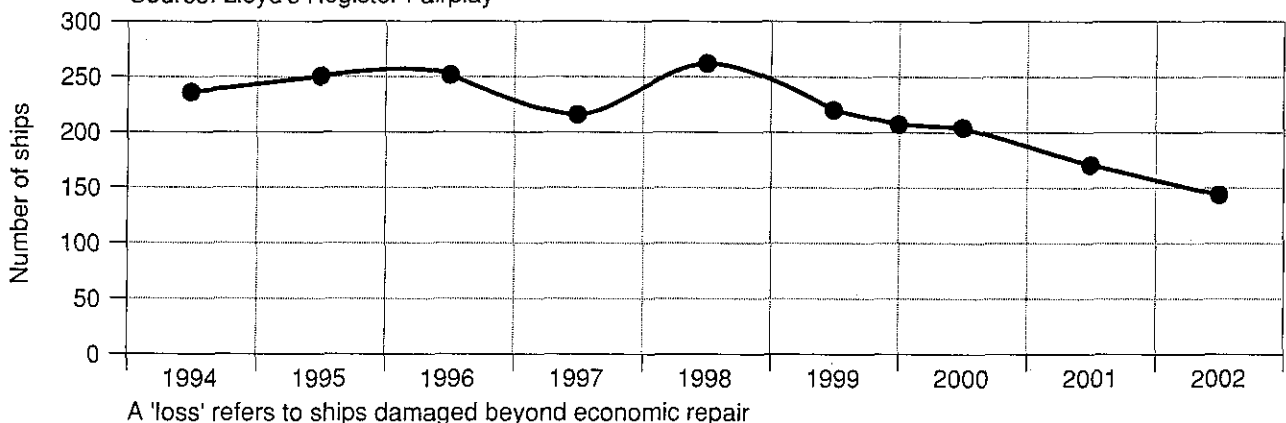
な手続きが存在している。水面下の外交的な駆け引き後に、ありがたいことに解放されたプレステイージ号のギリシャ人船長である Mangouras やいわゆる “Karachi eight” \* は、一見したところ不当な拘留として最も注目を集めている事例であるが、もっと他にも事例がある。船員達は刑事事件において通常の司法手続が免除されるよう望めないばかりか、厳しい補償金の取立てもしくは事故後の批難に対する責任を押し付けるための人質になることを不当だと訴えることもできない。

ICS と ISF は、国際海運団体の一翼を担うものとして、また ITF (国際運輸労働者連盟) を含むほかの業界組織と連携しながら、不当な理由で拘留を受けたこれら船員を解放するための取組みを促進し支援すると共に、船員の犯罪に係る幅広い問題について IMO での議論を促進することに努めている。批難を浴びせたり、スケープゴートを探すように、訴訟を好む風潮が高まりつつある中で解決策を見つけ出すことはたやすくはないだろう。しかし、これら「犯罪」の証拠よりも、むしろ海難事故の原因を調査することによって、より効果的に安全という目的が促進されると思われる。

\* “Karachi Eight” : 2003 年 7 月 27 日、水先人を乗せたマルタ籍油タンカー “Tasman Spirit” がパキスタンのカラチ港入口で座礁し、油を流出させた。この事件を受けて、3 人のフィリピン人および 4 人のギリシャ人による全乗組員と、サルベージ船のギリシャ人船長の合計 8 人が、パキスタン政府によって帰国を禁止された。この 8 人が通称「カラチの 8 人」と呼ばれている。なお、この 8 人は、9 ヶ月間の拘留の末釈放された。

Total losses by number (ship over 100gt) (船の全損数)

Source: Lloyd's Register Fairplay



## 旗国の能力

船会社はその船の安全運航に対して主たる責任を負うけれども、旗国は規則を執行する義務があり、一部の旗国の能力についてははっきりとした懸念が存在する。船舶の安全を確保するためには、常に規則を更新することが必要だとされているけれども、サブスタンダード船の運航を排除するための本当の手段は、旗国が既存の規則を導入し執行することであるというのが統一的な見解である。

それゆえ海運業界は、任意のIMO加盟国監査スキームと呼ばれるものの構築を通じて旗国の能力問題に取り組むIMOの努力に勇気付けられている。2005年末のIMOの総会において採択予定の提案に基づき、海事主官庁は、条約等の強制規則を導入するためのIMOコードとして、別途策定される一連の基準に従ってある種の外部評価に従うことになろう。

現在提案されているスキームは任意のものであるが、それがやがて強制化される可能性は極めて高い。旗国の監査は寄港国としての主官庁の責任を考慮するところまで拡大されるであろうが、一部の旗国からの主たる反対は表面的には主権に関する懸念によるものであり、それも今はほとんど消えうせているように思われる。

微妙な問題が含まれているとの観点から、海運業界はこれまでのところ一般的な支持を表明する以外には、そのスキームについての詳細な議論に寄与することを意識的に差し控えている。しかしながら、その仕組みの具体化にあたっては、ICSがより深く関与するようになることを期待している。特に重要なことは、監査結果が公表されるような何らかの仕組みを確保することである。

旗国能力を向上させるためのIMOの取組みと、劣悪な臨検記録を持つ船舶に狙いを定めたPSC当局による補完的な取組みを積極的に支持する一方で、ICSとISFは他の取組みに対してあまり熱心ではなかった。

2003年12月、国連総会はIMOと他の国際機関に対し、船と旗国の間のいわゆる「真正な関係 (genuine link)」の定義を明確化するよう求める無益な決議を採択した。OECDは既にかかる作業を計画しているし、ICSも密接に関わっていくことになろう。

「真正な関係」という言葉は1980年代の政治的な議論の名残で、いわゆる「便宜置籍 (FOC)」に対抗する運動の一部として広められたものである。しかしながら「国内」か「オープン」の登録かの区別というのは何の役にも立たない。これは、高品質のデンマークの国際登録に対して港湾労働者によるボイコットの対象になる「FOC」の烙印を押そうとする最近のITFの脅しに示されている。ITFがそうしているから、その船籍は「FOC」だというような独断的な区別ではなく、安全や国際的な要件への適合といった見地に立った船籍の本当の能力が重要なのである。

それが伝統的な船籍か、第二船籍、あるいはオープンな登録であるなしに拘らず、旗国の能力ということを念頭において、国際的な海運団体の一翼を担うICSとISFは、船会社が使っている船籍のどれが彼らの責任を真剣に捉えているのかを判断するための一助として、旗国の能力に関する海運業界向けの新しいガイドラインを刊行した。2003年11月のIMO総会にあわせて発行されたが、ガイドラインのねらいは、その船籍がそもそも実体があるかどうかを施政者が考えるよう促すとともに、安全、環境保護および船員のきちんとした労働条件に関して必要とされるあらゆる改善を旗国が達成するように圧力をかけることにある。

ガイドラインには、船会社が正当に期待できる旗国の義務として、適切なインフラの供給、海事条約の批准と導入、適切な監督、必要に応じて船員を母国に送還できることを確保するような措置を含む項目が列挙されている。船会社が旗国の能力を評価するのを助けると共に、さらなる問題があるかどうかについての目安を与えるものとして、ガイドラインには公開されたデータを要約した表を含んでいる。ある船籍がマイナスの能力指標を多く持っている場合には、用船者がその船籍を利用するにあたり、船会社や海運業界全般の利益に最も適うものかどうかを慎重に考慮することが要請される。この表は良心的な旗国の取組みが明確に認識できるよう、定期的に更新されている。

彼らの国旗を掲げている船舶を取り締まる責任を有する旗国が、いまや海運業界によって彼ら自身が「取り締まられて」いるのは、皮肉に思える

かもしれない。しかし、海運業界は、船籍の選択を通して享受する自由もまた、責任をもたらしていることを認識しなければならない。ガイドラインが政府にも業界にも一様に歓迎され、幅広い議論の一部としてIMOによって考慮されていることは喜ばしい。

### 海運業界に対する健全な評価の促進

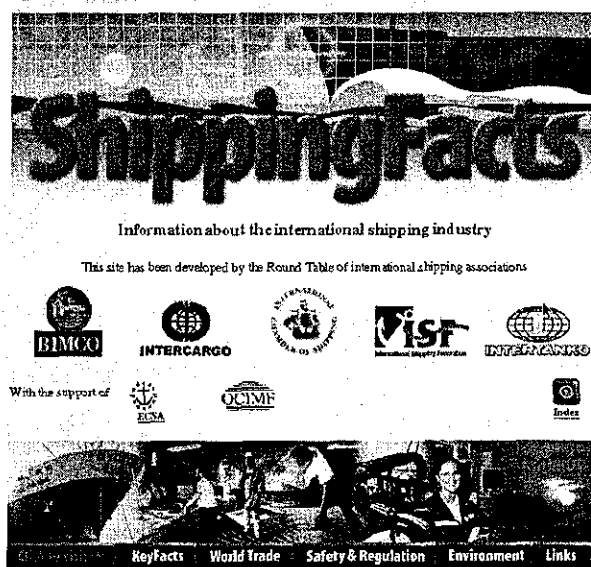
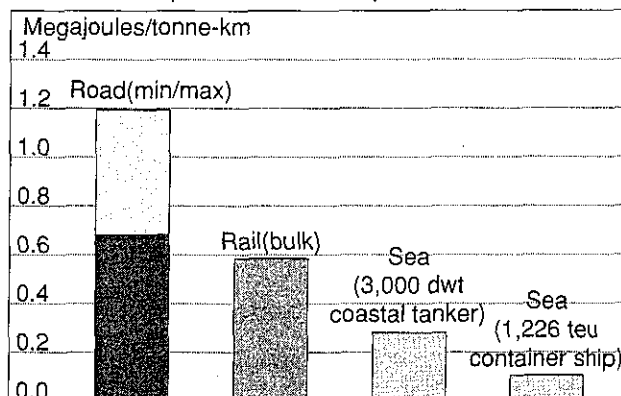
海運業界の全般的な安全や環境への実績は自らが表明すべきである。突発的な大規模の油流出が影をなげかけたが、海運の実績は陸上輸送や鉄道を凌ぐものであり、その実績において絶え間なく進歩していることを示すことができる。しかしながら「プレステージ号」に続く出来事は多くの政策決定者の本質的な偏見を暴露した。彼らが代表していると主張する世論の真の感情はほぼ正確であろうが、海運に対する見方は幾つかの国で改善されたこともまた認識されている。それゆえICSとISFは、国際海運団体やECSAとともに、海運業界のイメージをどうしたら最高のものに引き上げられるかについて検討を続けている。

ロビーイングや広報活動は、国家レベル、特に各国の船主協会レベルで進めるべきだという考え方は、世界中とは言えないまでも、幅広く支持されている。しかしながら、海運に影響を及ぼす規則に携わる人たちであって、多くの場合は、海運業界がどのように経営され、その規則のために既に存在している特別な国際的な仕組みについて認識していないような人々に対して伝えなければならないことは山ほどある。世界の貿易量の約90%が船によって運ばれている。国際的なルールの中で活動する効率的な産業が無い限り、現代の世界経済は機能することが出来ないであろう。

議論は続いているけれども、初期の取組みとしては、他の産業団体およびICS、ISFが専門家以外に向けて業界に関する幾つかの基本的な情報を提供する手段として、ウェブサイト“Shipping Facts” ([www.marisec.org/shippingfacts/](http://www.marisec.org/shippingfacts/)) を開設している。これはもっと大掛かりな計画のはじまりに過ぎないが、かかったコスト以上の効果をもたらすことになるだろう。

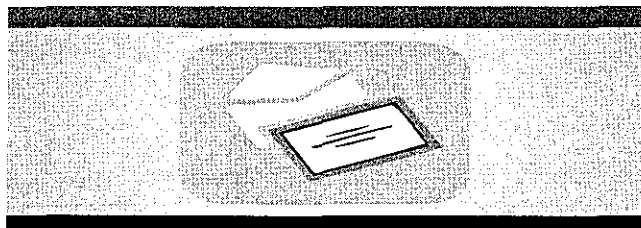
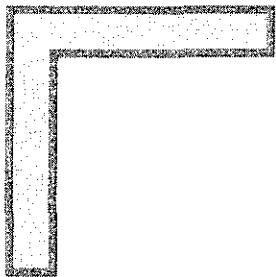
### Comparative fuel consumption (燃費の比較)

Source: UK Department for Transport



\* ICS：国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年に設立された組織で、本部をロンドンに置く。1948年に現在の名前に変更された。日本船主協会は1957年4月に加盟。自由主義海運を標榜するとともに船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進させることを目的とする団体。海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム等に関し具体的な検討を行い、IMO等において海運業界を代表する組織として活動している。

\* ISF：国際海運連盟。各国船主協会を会員として1909年に設立された組織で、本部をロンドンに置く。日本船主協会は1957年5月に加盟。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。IMOやILOにおいて、使用者を代表する国際組織として活動している。



## 神戸便り

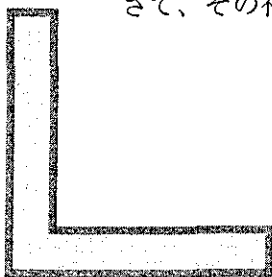
# 神戸港における船員宿泊施設

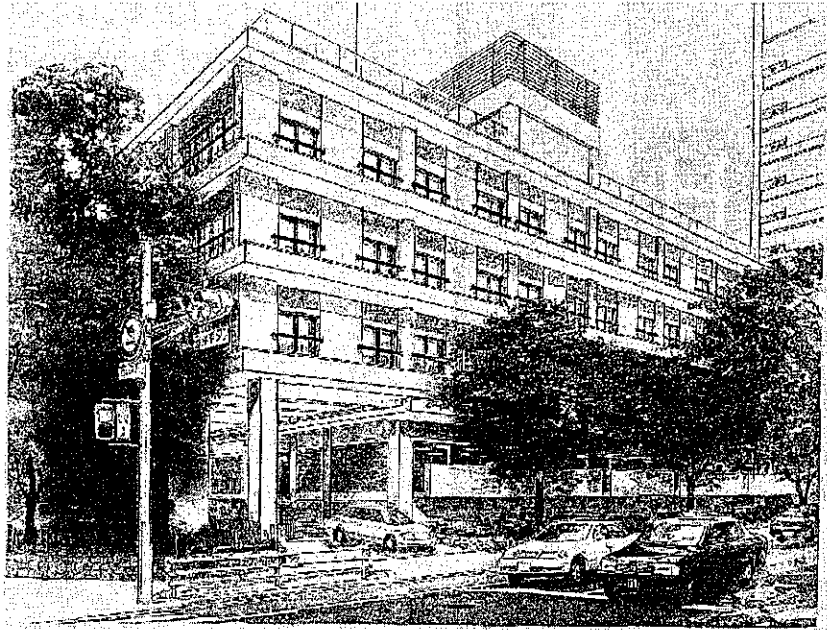
日本各地の港周辺には多くの船員厚生施設がありますが、ここ神戸港における船員宿泊施設は、神戸市の外郭団体の運営する①神戸海員会館（シーガル神戸）②神戸厚生会館③摩耶船員サービスセンターの3ヶ所と船員厚生協会の運営する神戸大倉山海員会館（エスカル神戸）の4つがありました。しかし、いずれも老朽化が著しく、また日本人船員の減少や停泊時間の短縮化により、利用率も低下しておりました。さらに阪神・淡路大震災の影響で神戸市の財政状況が悪化したこともあり、神戸厚生会館は既に昨年春閉館、神戸海員会館と摩耶船員サービスセンターは明年春に閉館の予定となっております。従って神戸港における船員宿泊施設は神戸大倉山海員会館（エスカル神戸）に集約されることとなります。

さて、その神戸大倉山海員会館（エスカル神戸）

は1962年（昭和37年）竣工・1967年（昭和42年）に4階を増築した施設で、戦前は神戸の中心地として栄えた大倉山地区にあります。社団法人日本船員厚生協会の傘下で展開している全国組織の海員会館の一つで、本来、寄港する船舶の船員が長い航海の疲れを癒し、家族との再会や別れを共に過ごすことのできる宿泊施設だったのですが、現在は広く一般客に開放されており、安くて気軽な公共の宿としても親しまれています（全国港の宿 HP 参照）。また、近年では外国人船員の利用も多くなっています。すぐそばには大倉山公園や文化施設などがあり、落ち着いたところです。

震災前には一時神戸市沖合の人工島であるポートアイランドへの移転新築の予定もあったのですが震災で断念、結局延命改修をはかることとなりました。その間、保全的に小さな補修は行われて





(完成予想図)

いるものの、大きな改修は行われず今日に至っております。

今般、神戸市、兵庫県、国際運輸労働者連盟(ITF)、日本船員福利厚生基金財団、および日本財団からの補助金交付の見通しが立ち、整備改修工事の概要がまとまり、基本設計を担当する業者と契約し、競争入札の上建設業者も決定いたしました。現在実施設計の策定作業に入っており、それに基づき今月下旬から休館の上工事を進め、明年2月末竣工を目標とし、神戸海員会館が閉館するまでにリニューアルオープンの予定であります。改修工事は、施設の最新化と国際化をあわせて行うこととし、和室をバス・トイレ付きの洋室化することとエレベーターを設置することなどが主な改修内容になります。リニューアル後はユニットバス付きシングルルーム9室、同ツインルーム11

室、会議室兼用の多目的室2室となり、他の既設和室は洗浄美装することとしております。その他、シーメンズクラブの新設、外壁の改修、ユニバーサルデザインの採用、耐震補強など予算には3億円程度を見込んでいます。

需要が減少しているとは言え、スーパー中樞港湾にも選ばれた神戸港において、船員の宿泊施設が神戸大倉山海員会館(エスカル神戸)だけに集約される訳ですから、海運業界としてもできるだけご利用いただきたいものと考えます。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)

(ご参考)

エスカル神戸 HP : <http://www.jswa.or.jp/koube/>

全国港の宿 HP : <http://www.minatonoyado.com/>



9 国土交通省は、港湾の保安対策と物流の効率  
 日 化の両立を目指すための「港湾施設の出入管  
 理の高度化に関する検討会」(座長・池田龍彦  
 横浜国立大教授) 第1回検討会を開催した。  
 初会合では、複数の港湾・CT 共通の許可証の  
 発行、IT を活用した高度な出入管理の必要性  
 などが確認された。

16 アジア太平洋経済協力会議 (APEC) の第24回  
 5 運輸作業部会 (WG) がタイのバンコクにおい  
 20 て開催され、海運専門家 (海運イニシアチブ)  
 日 会合においては、政策提言「APEC 海運政策の  
 共通原則」が最終採択された。APEC における  
 海運政策のガイドライン的内容で、海運自由  
 化の一般的枠組と8つの個別問題から構成さ  
 れている。

17 ILO (国際労働機関) は、海事テロ対策を強化  
 日 するため作成された「船員の身分証明書条約  
 (ILO 第185号条約)」が発効要件の2カ国を満  
 たし来年2月に発効すると発表した。

27 国土交通省は環境負荷の小さい物流体系の構  
 日 築をめざす「グリーン物流推進協議会」第1  
 回会合を開催した。既設の「モーダルシフト  
 等促進協議会」を改組したもの。

30 国土交通省は、政労使の代表者で構成する ILO  
 日 (国際労働機関) 海事協議会の第1回会合を  
 開催した。ILO 第144号条約 (国際労働基準の  
 実施を促進するための3者間協議に関する条  
 約) に基づくもので、日本は2002年に批准し、  
 昨年発効している。





# 船協だより

## 公布法令（8月）

- ② 港則法施行令の一部を改正する政令（政令第262号、平成16年8月27日公布、平成16年9月10日施行）

## 陳情書・要望書等（8月）

提出日：8月3日

宛先：国土交通大臣 石原 伸晃 殿

件名：船舶を対象とした国際テロ対策について  
要旨：船舶を対象とした国際テロの可能性が指摘されているところ、2004年7月7日付で国土交通省より関係船社の船舶保安統括者宛てに出された「保安関係情報について」にて、具体的な船社名を挙げてテロの対象とするとした情報があるとの連絡があった。かかる状況は、既に民間の自主警備による対応の限界を超えているといわざるを得ず、国土交通省・海上保安庁においても、従前にも増して関連情報の迅速な提供を願うとともに、国内外における日本関係船舶を対象とした国際テロの脅威に対する安全確保に万全の対応を図っていただきたい。

## 国際会議の予定（10月）

会議名：IMO 第52回海洋環境保護委員会（MEPC 52）

日程：10月11日～15日

場所：ロンドン

会議名：IOPCF（国際油濁補償基金）第26回理事会ほか

日程：10月18日～22日

場所：ロンドン

会議名：IMO 第89回法律委員会（LEG89）

日程：10月25日～29日

場所：ロンドン

会議名：バーゼル条約第7回締約国会議

日程：10月25日～29日

場所：ジュネーブ（スイス）

会議名：ASF 船員委員会中間会合

日程：10月開催予定

場所：インドネシア

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

| 年月      | 輸出<br>(FOB) | 輸入<br>(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8月 | 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       | 4,319       | 1,123  | 13.2         | 12.3  |
| 4       | 5,107       | 4,030       | 1,076  | 10.8         | 6.6   |
| 5       | 4,724       | 3,793       | 931    | 9.8          | 5.0   |
| 6       | 5,289       | 4,146       | 1,143  | 19.4         | 15.5  |
| 7       | 5,308       | 4,173       | 1,135  | 14.3         | 8.3   |

## 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8月 | 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 |
| 5       | 112.35 | 108.82 | 114.40 |
| 6       | 107.47 | 107.35 | 111.07 |
| 7       | 109.36 | 107.90 | 112.08 |
| 8       | 110.36 | 116.70 | 120.29 |

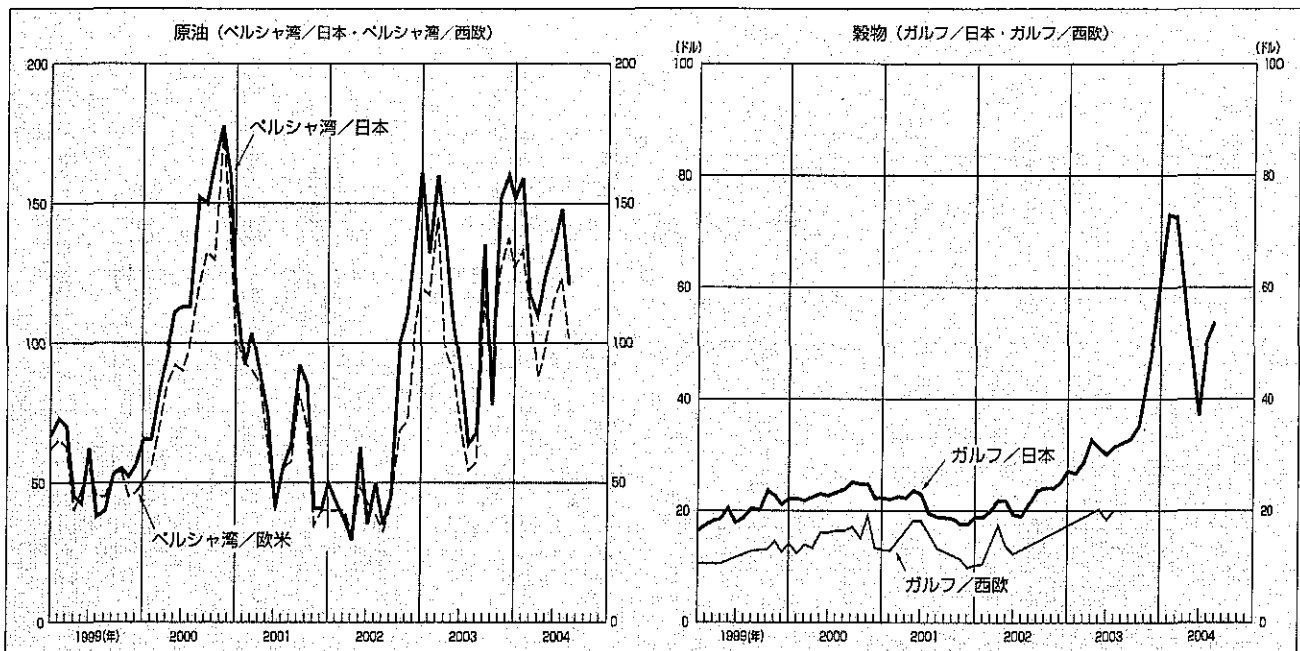
(注) 財務省貿易統計による。

## 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) |        |       |        |       |       |       |         |        |
|         |         |       |         | 石炭      | 穀物     | 砂糖    | 鉱石     | スクラップ | 肥料    | その他   | Trip    | Period |
| 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 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  |
| 5       | 7,812   | 150   | 7,662   | 4,209   | 296    | 42    | 3,080  | 0     | 35    | 0     | 16,788  | 1,487  |
| 6       | 7,934   | 600   | 7,334   | 2,214   | 971    | 282   | 3,764  | 99    | 6     | 0     | 22,307  | 4,312  |
| 7       | 6,826   | 0     | 6,826   | 2,760   | 1,064  | 0     | 2,840  | 69    | 93    | 0     | 25,945  | 8,837  |
| 8       | 5,533   | 505   | 5,028   | 936     | 262    | 112   | 3,607  | 80    | 31    | 0     | 19,612  | 4,645  |

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



#### 4. 原油（ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米）

| 月次 | ペルシャ湾/日本 |       |        |        |        |        | ペルシャ湾/欧米 |       |        |       |        |       |
|----|----------|-------|--------|--------|--------|--------|----------|-------|--------|-------|--------|-------|
|    | 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  | 125.00 | 71.25  | 48.75    | 33.00 | 90.00  | 50.00 | 100.00 | 69.50 |
| 6  | 35.00    | 29.50 | 90.00  | 56.00  | 135.00 | 114.00 | 42.50    | 31.00 | 70.00  | 52.50 | 115.00 | 87.50 |
| 7  | 50.00    | 32.50 | 63.75  | 45.00  | 148.00 | 120.00 | 38.75    | 29.50 | 54.00  | 42.50 | 123.00 | 95.00 |
| 8  |          | 35.00 | 68.00  | 41.00  | 121.00 | 97.50  | 32.50    | 28.00 | 57.50  | 40.00 | 102.50 | 87.50 |
| 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 |        |       |

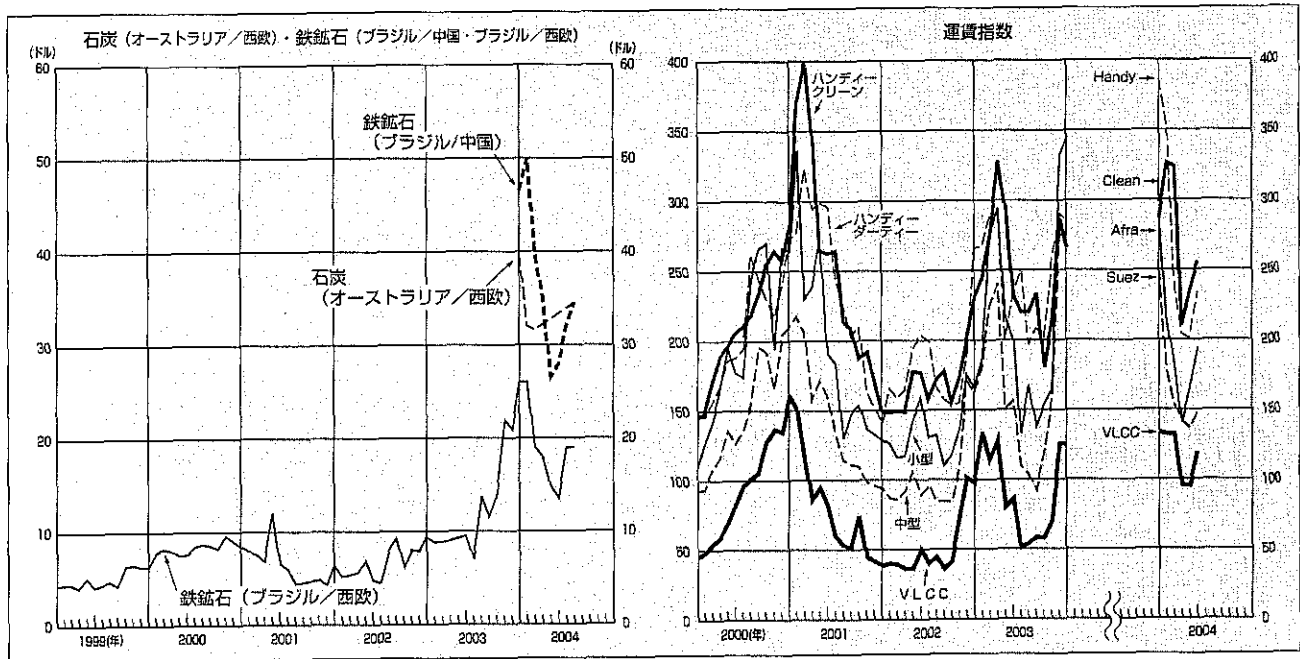
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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 | 37.00 | —     | 18.20  | —     | —    | —  |
| 7  |        | 32.75 | 50.00 | 46.50 | 20.00  | —     | —    | —  |
| 8  |        | —     | 53.75 | —     | 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)

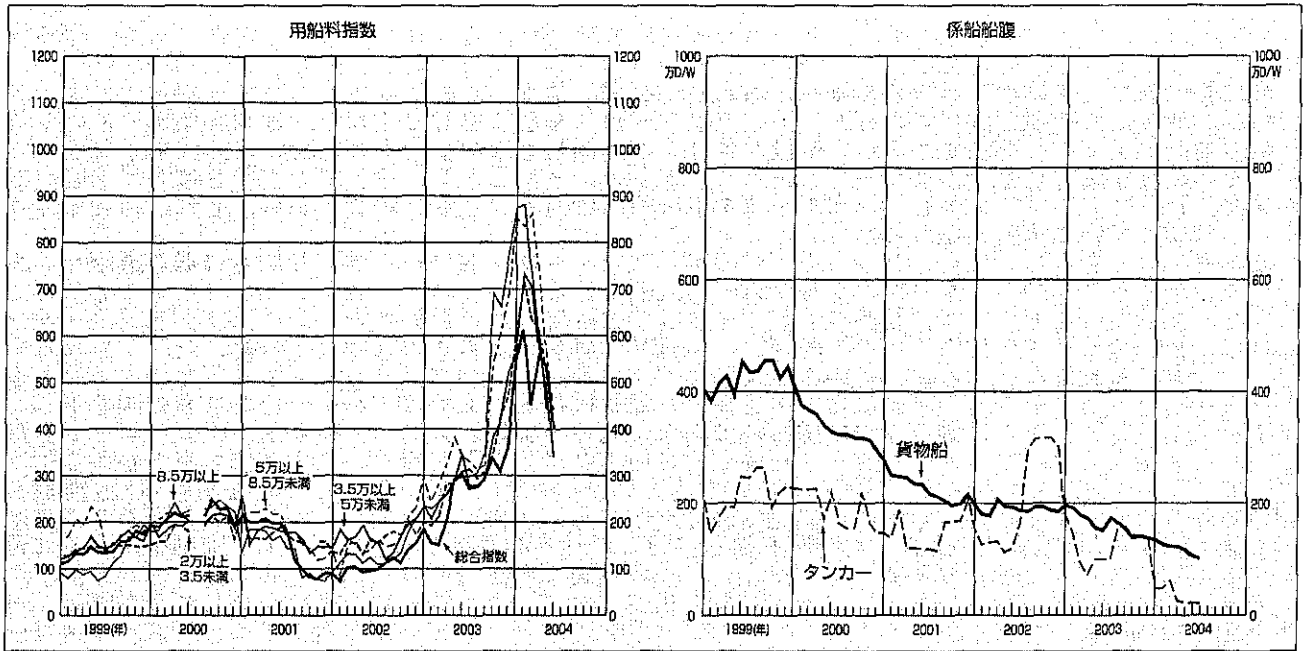
| 月次 | オーストラリア/西欧(石炭) |    |       |       | ブラジル/中国(鉄鉱石) |    |       |       | ブラジル/西欧(鉄鉱石) |       |       |       |
|----|----------------|----|-------|-------|--------------|----|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|
|    | 2003           |    | 2004  |       | 2003         |    | 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 | 8.95         | 6.75  | 18.00 | 15.25 |
| 5  | —              | —  | —     | —     | —            | —  | 26.50 | 25.00 | —            | 9.25  | 14.75 | 11.30 |
| 6  | —              | —  | —     | —     | —            | —  | 28.00 | 22.90 | —            | 9.50  | 13.50 | 8.25  |
| 7  | —              | —  | —     | —     | —            | —  | 32.00 | —     | —            | 7.05  | 18.90 | 16.90 |
| 8  | —              | —  | 34.50 | —     | —            | —  | 34.50 | 10.20 | 13.75        | 12.00 | 19.00 | 14.90 |
| 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  | 250  | 289  | 386   | 287   |
| 2  | 39.4     | 85.6  | 115.8 | 158.8 | 149.9 | 133.3 | 180.9 | 186.8 | 267.1 | 245.6 | 132  | 178  | 215  | 355   | 326   |
| 3  | 36.0     | 91.3  | 116.6 | 164.2 | 148.5 | 114.0 | 224.9 | 275.6 | 290.0 | 273.4 | 132  | 153  | 182  | 238   | 323   |
| 4  | 36.4     | 105.4 | 143.9 | 194.2 | 178.8 | 128.6 | 240.2 | 294.0 | 290.0 | 328.2 | 96   | 141  | 140  | 204   | 210   |
| 5  | 49.9     | 89.9  | 159.1 | 204.0 | 177.1 | 79.8  | 150.4 | 217.7 | 200.0 | 294.3 | 95   | 137  | 164  | 201   | 235   |
| 6  | —        | —     | —     | —     | —     | 85.4  | 156.2 | 200.9 | 235.0 | 231.1 | 119  | 149  | 193  | 233   | 256   |
| 7  | 40.1     | 96.8  | 130.2 | 200.8 | 158.0 | 50.6  | 110.5 | 132.9 | 250.0 | 221.0 | 127  | 156  | 187  | 243   | 240   |
| 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           |                |                |                |        |      |
|----|----------------|----------------|----------------|----------------|--------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------|------|
|    | 1.2万以上<br>2万未満 | 2万以上<br>3.5万未満 | 3.5万以上<br>5万未満 | 5万以上<br>8.5万未満 | 8.5万以上 | 総合指数 | 1.2万以上<br>2万未満 | 2万以上<br>3.5万未満 | 3.5万以上<br>5万未満 | 5万以上<br>8.5万未満 | 8.5万以上 | 総合指数 |
| 1  | 723            | 199            | 234            | 295            | 235    | 185  | 341            | 601            | 563            | 851            | 875    | 553  |
| 2  | 192            | 192            | 207            | 243            | 229    | 156  | 349            | 716            | 732            | 835            | 881    | 613  |
| 3  | -              | 212            | 244            | 281            | 245    | 151  | -              | 636            | 706            | 861            | 735    | 451  |
| 4  | 349            | 282            | 257            | 325            | 259    | 203  | 448            | 615            | 571            | 730            | 604    | 558  |
| 5  | 267            | 283            | 285            | 382            | 290    | 290  | 585            | 515            | 483            | 555            | 446    | 533  |
| 6  | 267            | 309            | 347            | 343            | 297    | 304  | -              | 419            | 341            | 439            | 432    | 401  |
| 7  | 221            | 314            | 278            | 330            | 298    | 273  | -              | 415            | 440            | 548            | 538    | 478  |
| 8  | -              | 295            | 280            | 315            | 306    | 276  | -              | -              | -              | -              | -      | -    |
| 9  | 266            | 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  | 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 |
| 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。

## 編集雑感

生来の（正確には、中学生の時に父とその友人達に無理やり飲まされて以来）酒好きである。種類は問わない。ウイスキーも好きだ。

私は若い頃ロンドン赴任の機会を得た。ある日の夕刻、某ホテルのショットバーで日本からの客人と待ち合わせるため時間を潰していると、バーテンダーがこんな話をしてくれた。日本人はよく長い年月熟成させたウイスキーを注文するが、値段と美味さが比例して延びていくのはせいぜい20年もの位までで、その後はなまくら（dull）になってしまうものが多い、と。しかし、それでも20年を超えても美味さが着実に延びていくブランドもシングル・モルトの中にはある、とも。残念ながら、それは稀少なためそこでは切れていて味わえなかった。

その夏、休みをもらってシングル・モルトの里、スコットランドはハイランド地方に車を進めた。あるディスティラリーでクラフツマンシップ百年祭が催されるというので、先ずここを目指すこととした。しかし、順調だったドライブは目的地の数マイル前で突然現れた道沿いの岩に乗り上げ、ラジエーターが破損、救助を求める羽目に陥った。結局、工場見学は断念、宿もその日は近くの村にただ一軒ある小さなホテルに変えた。ところが、そのホテルにはパブが隣接していて、夕方ともなるとどうやら村人達の寄合所となるらしい。よそ者の私もドアを開け、好奇の視線にもめげずバーの止まり木に腰を下ろして上を見上げると、そこには日本では知られていない地酒—勿論シングル・モルトのオンパレード。嬉しくなって端から順にワンフィンガーずつ注文していくと、そのうち珍しい日本人にも声がかかるようになり、バーテンダーも7、8杯目頃から自分が奢るといふ。10数杯—行き着くところまで行った。時刻も閉店間際となり、すっかり打ち解けた私達は別れを惜しんで一緒に何か歌おうということとなり、当地の民謡「蛍の光」を選んだ。何故こんな歌を知っているのかと不思議がるので、日本では小学生の時に習い誰もが知っていると言えたと皆一様に感心し、私は無論日本語で歌ったが、大いに盛り上がった。

愛車は交換部品がなくロンドンに戻って修理と相成ったが、その後もレンタカーをしてシングル・モルト探索の旅は続いた。申すまでもなく、あのロンドンのバーテンダーから教えてもらったウイスキーも見逃してはいない。30年ものは高価で口にできたのは一杯だけだったが、確かにその美味さは格別であった。

最近、時折あの時の光景を思い出すと、スコットランドの人達の素朴で暖かい心情と共に、バーテンダーの言葉が教訓のように蘇る。今年、船主協会に勤めて33年目となる。20年頃までは、誰でもそうであるように、自分にも勢いはあったと思う。30年が過ぎて果たしていい味が出せるようになるのか、まだまだ精進の日々が続いている。

日本船主協会 常務理事・総務部長兼広報室長 梅本 哲朗

## 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<br>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 吾之 |
| 商船三井 広報室室長代理                                   | 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

今月号は先日7月下旬に開催されたILOのクレア女史による講演会内容、2004年上半期の海賊レポート、ICS/ISFの年報からの報告などspecial versionでお送りした「せんきょう」でしたが、いかがでしたでしょうか？

この時期は会議のいわゆる「オフ・シーズン」で新たな話題はどうしても少なくなります。そんな時期でも少しでもお役に立つ誌面を目指しております。

ご意見・ご感想等ございましたら是非とも当協会までお寄せください。シンプルな感想、いつもの記事をお読み頂いているか等何でも結構です。

FAX：03-5226-9166 e-mail：pub-office@jsanet.or.jp まで、お待ちしております。  
（ご協力頂いた方の中から抽選の上、ささやかな船協グッズをお送り致します）  
（せんきょうボランティアモニターさん大募集 byN）

## せんきょう9月号 No. 530 (Vol. 45 No. 6)

発行●平成16年9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。



ばら積み船

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/>