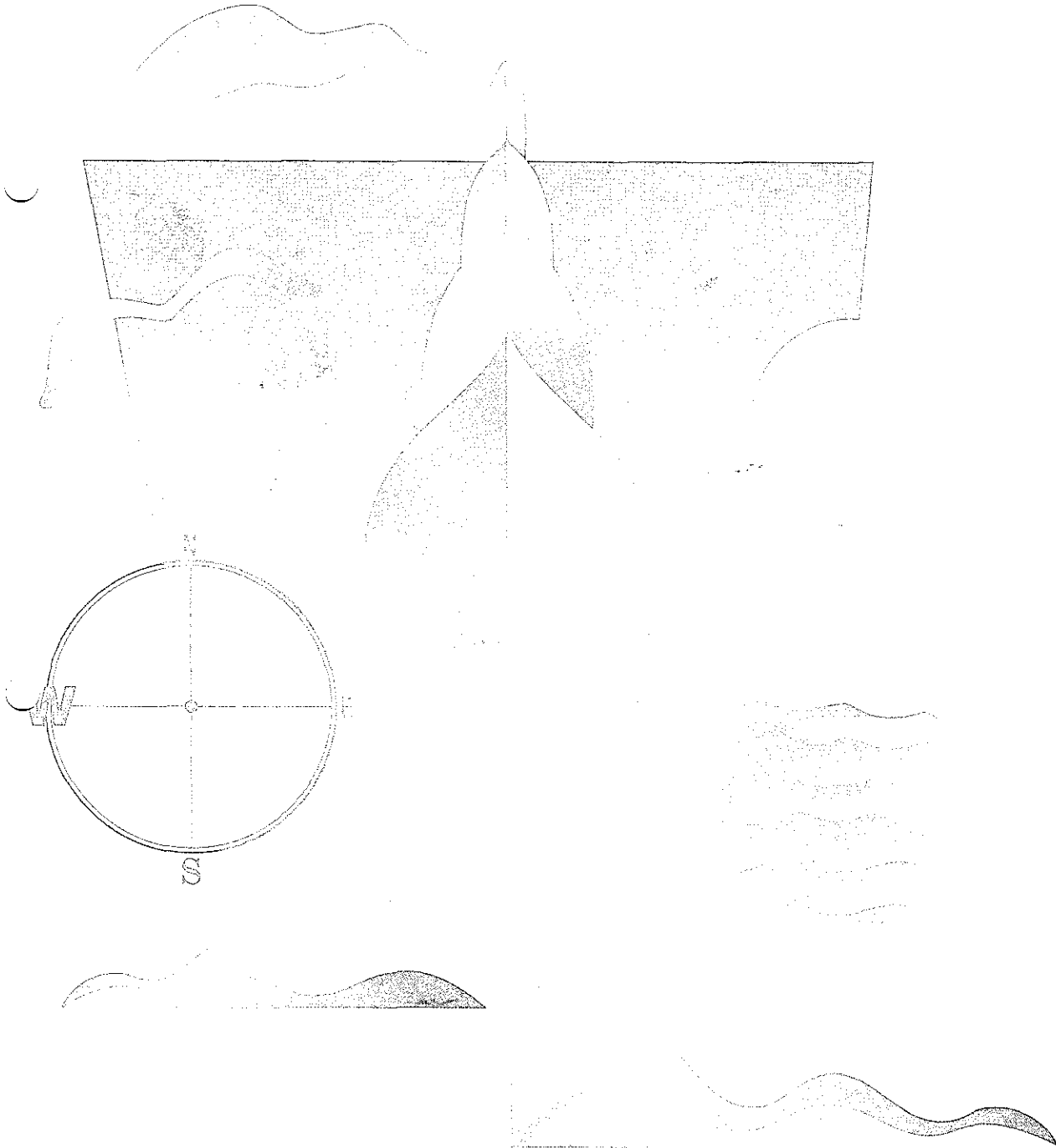


平成11年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.464 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999

3



社団法人 日本船主協会

船協月報/1999年3月号 目次

◎巻頭言

定期船船社に今求められるもの—規制緩和とトレードの安定—— 1

★日本船主協会 副会長 ●生田正治
★大阪商船三井船舶取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

ようやく動きはじめた海賊防止対策—— 2

◎座談会

「海賊事件発生防止に向けて」—— 7

★三井海上火災保険海損部副部長 ●岸 洋司
★商船三井海務部副部長 ●鏡 敏弘
★日本郵船運航技術グループ統轄チーム長 ●石田隆丸
★川崎汽船船舶部安全管理チーム課長 ●吉岡龍誠
★日本船主協会海務部長 ●増田 恵
★司会 日本船主協会常務理事 ●鈴木昭洋

◎海運ニュース

1. 最終答申取り纏めに向け審議再開—— 17
—運輸政策審議会海上交通部第8回港湾運送小委員会について—
2. 1995年 STCW 条約に基づくホワイトリスト審査作業・
順調に進展—— 18
—IMO 第30回訓練当直基準小委員会 (30STW) の模様—
3. アジア船主と船舶解撤業者が初めての会合を開催—— 21
—アジア船主フォーラム解撤委員会第2回中間会合の模様について—
4. 港湾春闘始まる—— 23

◎特別欄

トラブル防ぐ万全の体制を確立へ—— 25

—海運業界の「2000年問題」対応について— 〈後編〉

◎Washington 便り—— 34

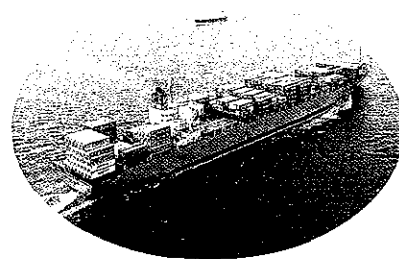
◎潮風満帆

第3回 竜田山丸が残した教訓—— 36

—竜田山丸の沈没事故について—
★元日本船長協会会長 ●石割 正

❖ 海運日誌★2月—— 38 ❖ 船協だより—— 39

❖ 海運統計—— 40 ❖ 編集後記—— 44

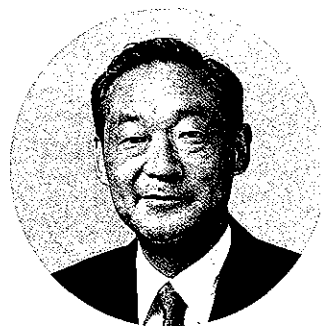


コンテナ船「CONCORD BRIDGE」

定期船船社に今求められるもの —規制緩和とトレードの安定

日本船主協会副会長
大阪商船三井船舶
取締役社長

生田正治



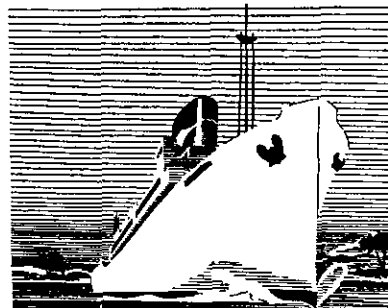
いま日米欧の世界の三極において、海運に関する新たな法改正が行われようとしている。米国の海事法改正（OSRA98）、欧州における新ガイドラインの設置（Regulation 4056-86）、日本での外航海運カルテルに関する法律改正案である。これらはいずれも定航船社に対する独禁法適用除外の範囲を縮小しようとする動きであり、競争促進的な政策を推進しようとするものである。米国海事法に関していえば、その主要な改正点は荷主と船社間で個別契約が可能となることである。価格決定機能は最早同盟によってではなく、需給バランスによる市場原理によって決定される傾向が一層強まることとなる。荷主と船社がbenefitをシェアするパートナーといったような新たな関係の可能性を拓くもので、前向きに捉えたい。

今回の法改正は決して目新しいものではなく、1984年に米国海事法が導入されてからの一連の流れと捉えられる。過去において同盟は時に硬直性と非効率に陥ることがあったために、その本来の重要な役割は捨象されて不当に利用者からの支持を失っていった。その反動として価格決定機能が市場に大きくゆだねられることとなったわけである。その結果、適者生存、優勝劣敗の厳しい競争を経て、トランスパシフィックの定航船社は約40社が約

20社に淘汰され、世界の定航船社は略5つのグループと1つの船社に集約されることとなった。

Global市場経済化が加速する中で自由競争自体は謂わば自然の流れであろう。しかし私が懸念するのは、市場原理の名の下に強者が有利な競争条件が過度に推し進められると泥沼の競争が更に加速されて、多くの船社経済が立ち行かなくなり、遂に行き着くところは逆に寡占によるサービスの低下や、運賃体系にゆがみが生じてくるといったトレードによって不健全な状況が生ずる危険である。元來定航海運が独禁法の適用除外として認められてきたのは、こうした危険を未然に防ごうとした知恵でもあった筈である。すなわち、定航海運は世界貿易を健全に維持発展させていくための必須なインフラであり、合理的な価格で良質なサービスを継続的に且つ安定的に提供していくことが不可欠であるからだ。

定航船社はこうした社会的使命を忘れてはならない。市場原理が推し進められている今こそ、TSA、ASFといった意見交換の場を通じて船社自らが高い良識を有しトレード安定への強い決意をもつことこそが、世界貿易を健全に維持発展させていくものだという点を改めて認識することが必要である。



ようやく動きはじめた海賊防止対策

1. 国際海事機関 (IMO) の海賊防止セミナー

IMOは、従来から海賊問題に取り組んできたが、それらのひとつである1993年のマラッカ海峡および1995年の南シナ海へのIMO 使節の派遣後、一時的に海賊事件の発生は減少していた。しかしながら、1996年以後は再び増加傾向に転じたことから、海上安全委員会は、世界における海賊多発地域である東南アジア、南米、中近東および西アフリカの4地域へ海賊防止のための専門家による調査団を派遣し、またその地域の関係国政府による地域セミナーを開催することを決定した。

こうして、1998年10月にブラジルで海賊防止セミナーが開催されたのに引き続き、1999年2月にはシンガポールにおいて、東南アジアの9ヶ国（中国、ベトナム、カンボジア、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、インドネシア、ブルネイ）および、2地域（香港およびマカオ）を含む19ヶ国から約70名が参加して、この地域における海賊問題が話し合われた。当協会は、このようなIMO の取り組みを支持し、海賊セミナーの開催に協力するとともに、シンガポールのわが国代表団に参加した。

2. 世界における海賊事件の発生状況

最近の海賊事件の発生状況を国際商業会議所 (ICC) の国際海事局 (IMB) による報告書から抜粋すると以下のとおりである。

なお、IMB は海賊を「盗みの意図または目的のために暴力をふるうかあるいは、暴力を発揮できることを示して、その他の犯罪を行うために船に侵入する行為」と定義づけている。

また、1998年の数値については、通常事故報告書が届くのに2～3ヶ月の時間がかかるので、これは最終的な数値ではないと注記している。

(1) 発生件数の推移

1990年代の前半は減少傾向を示したが、1995年以後は増加している（表1）。

(2) 発生地域

東南アジアが圧倒的に多く、中でもインドネシア、フィリピンで多発している（表2）。

(3) 船種別発生件数

バルカー、一般貨物船、タンカーおよびコンテナ船が襲われるケースが多い（表3）。

(4) 主な船籍別発生件数の推移

10件を越えているのは、中国、マレーシア、パナマ、シンガポールである（表4）。

(5) 襲撃時の船の状態（1998年）

航行中の船舶が襲われるケースが多いのは、アジア地域とアデン湾である（表5）。

(6) 襲撃の種類の推移

船舶に乗り込んだり、ハイジャックが依然として多い（表6）。

(7) 武装状況の変化

銃やナイフで武装した海賊が増加している（表7）。

(8) 乗組員に対する暴行の推移

1998年に殺された67名は、フィリピン地域が25名、南シナ海23名、インドネシア15名となっている（表8）。

(9) まとめ

以上が最近の海賊事件を統計的に概観したものであるが、これをまとめると、1995

年以後事件発生数は増加の傾向にあり、特に東南アジア地域で多発し、銃等で武装した海賊が増加し、乗組員が殺傷される被害が増大しており、事態は悪化していることが明らかに示されており、憂慮される。

表4

船 籍 国	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
オーストラリア	1	1		1	1		2	3
バハマ	3	4	4	8	7	4	17	8
中 国					2		1	12
キプロス		3	5	8	16	14	10	7
デンマーク			6	5	5	7	5	3
ドイ ツ	1		2	2	5	3	8	5
ギリシャ		5	1	3	2	6	17	6
香 港			6	4	5	4	1	5
イ ン ド	2	1	2		6	1	6	6
インドネシア					1		2	
日 本				4		1	1	1
リベリア	5	2	4	4	17	14	23	7
マレーシア	8	2	6	1	6	10	8	13
オランダ				2	5	11	3	2
ノルウェー		2	1	2	2	16	4	4
パナマ	7	7	12	13	21	19	19	23
フィリピン		1	2		16	27	10	6
韓 国			1	2				2
シンガポール	8	1	2	10	10	15	13	12
台 湾	1			1				2
タ イ				1	1	2	1	2
英 国						1	3	3
米 国	1	1	1		1		1	1
そ の 他	70	76	48	19	55	73	92	59
合 計	107	106	103	90	188	228	247	192

表1

年	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
発 生 件 数	107	106	103	90	188	228	247	192

表2

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
東 南 ア ジ ア	88	63	16	38	71	124	92	88
極 東	14	7	69	32	47	17	19	10
印度亜大陸		5	3	3	24	26	40	22
南北アメリカ			5	11	21	31	36	31
アフリカ			7	6	21	25	46	38
そ の 他	5	31	3		4	5	14	3
年 間 計	107	106	103	90	188	228	247	192

表3

船 種	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
バルカー		17	15	18	34	39	37	41
一般貨物船	8	13	35	24	35	34	47	36
タンカー	34	19	13	11	25	25	37	31
コンテナ船	7	21	13	21	19	27	33	18
L P G 船			1	4	7	10	7	8
L N G 船				1	1	1	4	3
ケミカルタンカー		3		2	2	16	6	8
トロール／漁船		3	5	1	23	29	7	10
客 船				1	4		2	1
ヨ ッ ト		2	1		2	3	11	2
冷 凍 船	2		2	2		4	4	5
そ の 他	56	28	18	5	36	30	52	29
合 計	107	106	103	90	188	228	247	192

表5

地 域	着岸中	錨泊中	航行中	不 明
東南アジア				
インドネシア	3	30	11	1
タイ		1	1	
マレーシア	1	5	4	
フィリピン		2	4	
マ・シ海峽			2	
極東				
中国・南シナ海		1	5	
パプア・ニューギニア			2	
インド亜大陸	2	14	2	
アメリカ	13	14	2	
アデン湾			5	1
アフリカ	8	17	2	1
そ の 他	2	1		
合 計	29	85	40	3

表 6

襲撃の種類	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
侵入未遂	4	18	33	22	27	36	18	24
放火		6	16		9	6	24	11
侵入	101	80	28	49	127	175	172	158
ハイジャック	1	1		5	12	5	17	15
強奪			8	5	2	5	2	1
抑留			8	6	11		8	5
不明	1	1	10	3		1	6	
合計	107	106	103	90	188	228	247	192

表 7

武装の状況	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
武器を持たず	59	55	28	46	97	117	1	2
銃の所持	1	18	29	17	39	32	71	45
ナイフを所持	3		7	13	9	23	31	39
その他の武器	42	29	2	6	34	54	24	18
不明		5	35	8	9	2	120	88
合計	107	106	103	90	188	228	247	192

表 8

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
人質	33	18	6	11	320	193	419	238
脅迫	3	9	1	8	59	56	119	67
暴行	2	12	4		2	9	23	60
障害	4	16	3	10	3	9	31	35
殺害		3			26	26	51	67
不明		4						
合計	43	62	14	29	420	290	643	467

3. 当協会の海賊問題への対応

(1) 海賊防止対策と連絡体制

当協会では会員会社が運航する船舶の安全を図るため、1983年に海賊防止対策を策定したが、1989年にこれを改訂し、安全対策を強化するとともに、事件発生時の連絡体制を確立し、報告フォームを策定し、FAX等を利用した速報体制を確立した。

(2) マラッカ・シンガポール海峡関係

1992年1月から連続的に発生したシンガポール、フィリッパチャンネル等における油タンカーに対する海賊襲撃事件は、本行為に起因して衝突・座礁により大量の油流出事故を引き起こす危険性が懸念されたことから、当協会は、アセアン船主協会連合

表 9 当協会に報告のあった海賊事件の発生件数

年	マラッカ海峡	アナンバス諸島沖	マドラス港	その他	合計
1986	10			1	11
87	7	8		2	17
88	1	2			3
89	2	6	3	2	13
90	5	5	2	1	13
91	9	1		6	16
92	7			7	14
93				1	1
94	2			1	3
95					0
96		1		2	3
97					0
98				2	2

(FASA) に対し、関係国政府が早急に効果的な防止対策を講じるよう協力要請を行う一方、日本政府に対しても関係3ヶ国およびIMOが適切な海賊防止対策を採るよう要請した。関係3ヶ国は、これらの要請に応え、1992年7月から共同パトロールを実施する等警備体制を強化した。その後、同海域における事件は表9に示すとおり大幅に減少している。

(3) 東シナ海関係

東シナ海では中国船艇によると思われる銃撃事件が多発した。これらは、日本関係船が多く巻き込まれているため、当協会は、海上保安庁と協議を行い、国旗の掲揚や国籍、船名の明示、関係機関への通報連絡体制の確立等を骨子とする安全対策を講ずるとともに、外交ルートによる抗議と善処を要望した。その結果、1993年6月と11月に日本国政府と中華人民共和国の会議が開かれ次の4点が確認された。

- 1) 両国取締機関に所属する取締船及び取締官に関する情報を交換すること。
- 2) 緊急時の連絡窓口（日本側は海上保安庁、中国側は中国搜索救難センター）を設定すること。
- 3) 洋上において両国の取締船は、必要に応じて特定の方法により交信を行うこと。
- 4) 今後とも必要に応じ日中当局間協議を開催すること。

これにより、東シナ海の安全確保について、日中間の協力の枠組が確立され、東シナ海の安全航行問題は解決の方向に前進した。

4. IMO の対応

IMO は、東南アジアのみならず全世界を対象とする海賊防止対策を検討するため、1992年11月、タスクフォースの設立を決定、まず東南アジア水域の現状を調査するため、1993年3月、9ヶ国の専門家で構成される現地調査団を派遣した。

当協会は、運輸省の要請に応え、船社の協力を得て船長を調査員として参加させた。その結果IMO は、同年10月に開催された第18回総会において、東南アジア水域の現状調査等にもとづき、東南アジアのみならず全世界を対象とした海賊防止対策のため、被害を受けた船舶またはその恐れのある船舶と陸上との連絡体制の確立などを含む総会決議（第738号）を採択した。

また、IMO は、全世界における海賊事件が増加傾向にあることから、前記のとおり、海賊多発地域4ヶ所において防止のためのセミナー・ワークショップを開催することとしている。

5. シンガポールで開催された船舶に対する海賊および強奪に関する IMO セミナーの模様

(1) セミナー

IMO や英国政府、国際商業会議所（ICC）の国際海事局（IMB）等から派遣された7名の関係者により海賊問題に関して講演が行われた。この中で、IMO 事務局からは、海賊事件の捜査に関連する諸問題、特に関係国間の捜査方針の共通化と捜査協力の促進および海賊行為等の罰則規定の整備等を目的とする、捜査方法、協力、責任、協議等に関する新たなIMO コード（案）が示された。このコード（案）は今後IMO の海上安全委員会において法律委員会と協議しつつ取り扱いが審議されることとなる。

(2) 各国からの現状報告

IMO から本セミナーに招請された東南アジアの9ヶ国2地域から、第二日目にそれぞれ報告が行われた。

この中で、国によっては国内法に海賊等を逮捕、訴追する法律が整備されていないこと、海賊事件の多くが、船長からの報告がないか、もしくは遅いために重要な証拠の収集が困難で立件がむずかしいこと、海賊事件の中には国内の反政府組織の活動資金集めを目的とするものがあることなどが報告された。なおこれらのうち、第二点に関しては、沿岸国又は寄港国は船が積極的にこれらの報告をするよう、捜査によって船のスケジュールに遅延を生じせしめたり、余分なコスト負担を強いることとならないよう努力すべきとの意見が出された。

また、わが国は、招請国による報告が終了した後、わが国としても海賊問題には重大な関心を持って取り組んでいること、IMO のこれらの努力を評価するとともに、海賊多発地域である世界の4地域で、このようなセミナーを開催するプロジェクトに協力していること、および“TENYU”号ハイジャック問題（資料参照）を憂慮し、乗組員の安全と船舶および貨物の所有者への返還、事故の早期解決とこれが犯罪行為であることが明らかにされた場合には適切な処罰の執行を望むこと等をコメントした。

(3) ワークショップ

会議2日目の午後は参加者によるワークショップが持たれ、1993年に採択された海賊事件に対応するための政府への勧告および海賊の防止に関する船主、運航者、船長および船員のための指針の見直しが行われ、内容を現在の状況に合うよう修正（案）が取り纏められた。

(4) セミナーおよびワークショップからの提言

セミナーおよび各国政府の報告をベース

として、ワークショップにおける検討結果を踏まえ、以下の決議が採択された。

① 決議1

沿岸国は、海賊防止のための適切な設備、法律の整備とこれに関連する各機関の相互協力を図ること、および船舶との通信手段の統一化、報告フォームの見直しをする必要があることが決議された。

② 決議2

海賊事件における証拠の不足、法律の未整備、捜査および犯罪者の処罰の手続きに関する国際的な調整等の必要性を認

識し、海賊事件の捜査のためのコード(案)をIMOの海上安全委員会が法律委員会の意見を聴きつつ、早急に検討するよう求める決議が採択された。

以上のように、シンガポールのIMOセミナーにおいては、多くの関係者が船舶に対する海賊事件の防止のためには、関係国の協力により、海賊事件に係わる犯罪者の捜査追及を徹底すべきことが強調され、これに向けてIMOが、今後適切な対応をすることが求められた。

【資料】

パナマ籍貨物船「TENYU」行方不明事件

1. T号の要目

船名：TENYU (テンユウ)
船籍：パナマ
船種：貨物船 (GENERAL CARGO)
総トン数：2,600トン
全長×幅×喫水：84.66m×14.51m×6.327m
速力：10.5ノット
乗組員：14名 (韓国人2名 (船長、機関長)、中国人12名)
積荷：アルミインゴット 約3,000トン (時価約3億5,000万円相当)

2. 船舶所有者国籍：パナマ

3. 運航者国籍：日本

4. 事件の経過

9月27日 2225 (現地時) T号は、アルミインゴット約3,000トン (3億5千万円相当) を積載してインドネシア・スマトラ島クアラタンジュンを、韓国・仁川に向け出港。

インマルサットCによる出港報告を打電後、通常の航海時に毎日正午に行う位置報告を一度も行わないまま、連絡が取れなくなり、消息を絶った。

10月2日及び16日 船主からの要請により、国際商業会議所国際海事局 (IMB) が港湾管理局、税関、貿易会社等に対し、T号に関する情報提供を求める特別警報を発出

12月21日 中国当局は、江蘇省・張家港 (ZHANG JIA GANG; ジャンジャカン) で、T号と思われる船舶を発見し拘留した。

同港に入港してきた自称ホンジュラス船籍貨物船「SANEI 1」のエンジンの

製造番号がT号のものと一致したものの。

同船は、国籍・船名を変えられていたほか、乗組員も全員インドネシア人に入れ替わっており、もとの乗組員14名及び積荷の所在は不明。

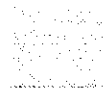
12月31日 中国外交部が、記者会見において、張家港に停泊中の自称ホンジュラス船籍の貨物船が、失踪中のT号であることを確認したと発表。

1月5日 IMBが、乗員名簿を調査した結果、「SANEI 1」と称する船の一等航海士は、1996年ハイジャックされた「ANNA SIERRA」の二等航海士であることを確認した旨を、代理店を通じT号の運航者等に連絡。

2月23日 ロイズリスト紙によると、韓国の海事警察は、ハイジャックされたT号のアルミ・インゴットを不正取引したとして韓国人貿易業者3名を告発した。

容疑者の中心人物は Lee Dong Geol で、ハイジャックされた船と盗まれた積荷 (アルミ・インゴット3,600トン) の両方を10月に300万ドルでミャンマー (ビルマ) の中国系会社に売却した疑いがあるという。

韓国の仁川 (Inchon) 裁判所と海事警察によると、TENYU号は行方不明になった後 Lee のほかシンガポール人1名、インドネシア人2名が共謀して船の名前を Vittoria に変えた。そして、10月にミャンマーに到着した時に乗組員全員をインドネシア人に入れ替えた。その後、再び船名を Hana、そして Sanei に変えたと伝えられている。



「海賊事件発生防止に向けて」

出席者

(順不同・敬称略)

三井海上火災保険 海損部副部長	岸 洋司
商船三井海務部副部長	鏡 敏弘
日本郵船 運航技術グループ統轄チーム長	石田 隆丸
川崎汽船 船舶部安全管理チーム課長	吉岡 龍誠
日本船主協会 海務部長	増田 恵
司会 日本船主協会 常務理事	鈴木 昭洋

(平成11年3月1日開催)

近年海賊事件が凶悪化し、貿易立国であるわが国を担う海上輸送が大きな危険に晒されている。今月号では、海賊事件を取り巻く状況、今後の対策のあり方などについて、関係各位のご協力のもと、座談会を開催した。

1 海賊問題の現状と関係機関の取り組みについて

鈴木 本日はお忙しいところをご出席いただきまして、ありがとうございます。

海賊問題につきましては、このところ一般的にも関心が高まっている問題ですが、まず最初に近年の海賊問題の現状、それから関係機関の被害防止に向けた取り組みなどについて、当協会の増田海務部長のほうからお話をお願いします。

増田 近年の海賊事故の発生状況については、国際商業会議所（ICC）の下部組織である国際海事局（IMB）というところで毎年出しております海賊事件の発生状況の推移に

関するレポート（P. 2 シッピングフラッシュ参照）を見ますと、1991年から1998年にかけては、1990年の前半でやや海賊事件の発生件数は少し減りつつありましたが、1995年から急激に増え始めて1997年では247件と報告されています。

1998年の発生件数は192件とのことですが、被害報告が届いていないものもありますので、実際の発生件数はもっと多くなると思われます。

そういったことで従来海賊問題に取り組んでいる国際海事機関（IMO）では、海賊多発地域と言われる東南アジア、アデン湾、南米、西アフリカの4つの地域に専門家からなる調査団を派遣することに致しまして、



岸 洋司氏

さらにその後それぞれの地域で関係国政府と取り締まり当局の関係者等を集めて、海賊防止のためのセミナーを開くというプロジェクトを始めました。昨年の10月にはブラジルで第1回セミナーが開かれ、今年の2月にはシンガポールで2回目のセミナーが開かれました。

シンガポールのセミナーでは、特に海賊事件防止のためには海賊犯人の検挙、訴追、といったことが適切になされない限り、海賊事件の撲滅といいますか、抑制にはならないだろうということで、そのための各国政府の協力とか、各国における海賊の検挙あるいは捜査体制の強化および協力というもの確立していくべきだといったことが話し合われました。こういったセミナーを受けまして、IMOの海上安全委員会でも今後の対策づくりが進められていくのだろうと思います。

鈴木 IMO以外の関係機関では、お話に出たIMBは特に積極的な取り組みを続けているようですが、具体的な取り組み内容についてはIMBの会員である三井海上火災の岸さんに伺いたいのですが。

岸 IMBとは、International Maritime Bureau、日本語では国際海事局というふうにいわれていますが、これはICC (International Chamber of Commerce: 国際商業会議所) (※1)が、頻発する国際海事犯罪事件に対応するため、情報収集および調査、対応策の検討を目的として、1981年に設立した下部機関です。弊社は1985年3月に、わが国の保険会社としては最初の会員となりました、それ以降IMBの活動を支援しています。

IMBの活動範囲は、海賊だけではなく国際商事に係る詐欺事件、ハイジャックなど国際海事犯罪事件一般についての調査助言等の活動の多岐にわたっています。先程お話のあった海賊関係の情報は、最近特にアジアで頻発していることもありまして、マレーシアを拠点とするPRC (Piracy Reporting Center: 海賊報告センター) が取りまとめております。IMBは、IMO、UNCTAD (国際貿易開発会議) といった国連機関とも密接な協力関係を築いており、これらの国際機関を通じて参加国政府への犯罪摘発、防止対策、法整備等と呼びかけています。

鈴木 当協会の海賊問題についての取り組みについてはいかがでしょうか。

増田 当協会の取り組みとしましては、1983年、各船社向けに海務幹事会で「海賊防止対策要領」を作成しまして、さらにそれをその後マ・シ海峡でいわゆるコン泥的な海賊事件が多発したことを受けて1989年に改訂しました (資料参照)。その内容は大きく言いますと、海賊に乗り込まれないための対策、万一乗り込まれてしまった場合の対策、緊

急連絡体制などについて書いてあります。
また、「海賊防止対策要領」作成と併せて、各船社にもし海賊事件に遭遇した際は通報して頂くようお願いしました。海賊事件は1件発生するとバタバタと数件続いて発生するという当時の傾向を踏まえ、情報の共有化のために呼びかけたもので、当協会では海賊情報を受けると共同通信のFax放送で連絡することになっています。そうすれば事件発生場所付近および危険海域であるマ・シ海峡などに向っている船が警戒体制をとるのに役立ててもらえるわけです。

一方他の国際機関との連携については、1992年にマ・シ海峡で凶悪な海賊事件が連続的に発生した際に、海賊事件が油流出事故につながる可能性もあるため、当協会はASEAN 船主協会連合（FASA）に働きかけ

まして、関係国政府での対策をお願いをする一方で、日本政府に対してもマレーシア、シンガポール、インドネシアの3国、あるいはIMOが海賊防止のための適切な対策を取るようお願いしました。

関係3国ではこれをきっかけにして、1992年の7月からシンガポール、マレーシア、インドネシアによる共同パトロールを実施するという警備体制が取られ、その後マ・シ海峡における海賊事件は大幅に減少しています。

その後1993年頃ですが、今度は東シナ海での中国船艇によると思われる銃撃事件が多数発生しました。これは日本の商船のみならず漁船も随分被害を受けたため、当協会は海上保安庁と相談いたしまして対策を検討するとともに、外交ルートにより中華





鏡 敏弘 氏

人民共和国に申し入れをしてもらいました。その結果、1993年の6月と11月に日本国政府と中国との間での会議が開かれまして、海賊被害防止に向けた取り決めが行われました。それ以降東シナ海における同種の事件というのは非常に少なくなりまして解決の方向に前進しております。

2 船社と海賊問題

鈴木 海賊事件においては、船社は被害者の立場になるわけですが、海賊問題に関するお考えや被害防止のためにどのような対応をされているのかについて伺いたいと思います。当協会海務幹事会幹事長でもある鏡さん、いかがでしょうか。

鏡 先程海賊事件の発生件数についてのお話がありましたが、報告があるのはほんの10分の1という説もございますし、実際に発生件数と出てきている数字というのはだいぶ違うのかなあという気がしております。

まあ20年近く前の話ですが、いわゆるコンソ泥がラゴスの沖で船に乗り込んできたというようなこともあったようですが、幸い

なことに、弊社なり関係会社も最近海賊被害を受けたという報告はありません。

ただ、昔は海賊の武装といってもナイフ程度のものでしたが、最近は銃火器を持っている場合も多く、また犯行自体もハイジャックとか、乗組員が全員殺されるとかいふ風に凶悪化しておりますので、やはり船社だけの対応ではどうしても防ぎ切れないようなことが出てきています。

ですから我々船社サイドでできる対策はもちろん取っていかねばなりませんけれども、やはり各国にまたがったような形での対応とか、各国間での捜査方針の共通化とか、捜査協力体制を整備して頂いて、そして官民お互いに協力してやっていかないと、根本的な問題は解決しないのかなという気がしております。

鈴木 商船三井としては海賊対策でどんなところに気をつけておられるのでしょうか？

鏡 まあ対策としては、これまでと同様の船主協会で作成された「海賊防止対策要領」に沿ったような対策になりますが、どうしても気を抜いてしまうと狙われるという可能性がございますので、注意喚起を常に繰り返し行うこと重要だと思います。

増田 確かに基本的な防止対策というのは、「海賊防止対策要領」に書いてあるようなことになると思いますが、その他船社さんのほうでも独自にいろいろな工夫をされていることも多いと思いますし、その上でご苦労されていることも多いと思うのですがいかがでしょうか？

鏡 海賊を船に上げないということが基本ですから、海賊が上がって来るのを早く察知す

るという意味では各社それぞれいろいろな対策をとっていると思います。

例えばコソ泥的な海賊の場合、ハイスピードの小さいボートでそっと近づいてきてロープをひっかけて上って来るというケースがほとんどですから、それをいち早く察知するために、ブルワーク（※2）に人が通るとピッと鳴るような、そういう感じのセンサーを付けたりしていたこともございますが、誤作動があったり、あるいは鳥が横切っただけでも警報を鳴らすとか問題もございまして…。そんなふうで現場での新しい対応策というのはこれといったものはないというのが実情かなという気はしております。

ですから、やはり海賊を船に乗せないためには、基本的なことかもしれませんが、きちんとした警戒態勢とること、そして船はちゃんと警戒しているよというのを外に示す、要するに、照明を施すあるいは放水すると。そうやって海賊に近づかせない形を取るというというのが一番の対策ではないかと思います。

鈴木 日本郵船はいかがでございますか。

石田 海賊事件に対するわが社の対応ですが、まずIMBの統計などを踏まえた最近の海賊被害の情報というのについては毎年一回必ず出すようにしております。私どもの運航船で被害に遭いかけたというようなケースもたまにあるものですから、そうした情報提供は途切れることなく行っています。

それから先程増田さんからもお話がありました、海賊に襲われて船がコントロールできなくなってしまうという事態になっ



石田隆丸 氏

て、他船との衝突やそれによる油流失につながるというようなこともありますので、特にリスクの高いと思われる海域については特別の対応をするような指示を出してきております。少しでも狙われないようにするためにはどうするかということで、船でできる対策は徹底させてまいりました、また、海賊が船に乗り込んできた場合の対応についてもいろいろと検討して指示なり、教育なりをやり続けてまいりました。

しかしこれまでの対策は、やはりすべて受け身的なもので事前予防的ものではありませんので今後その点をどうしていくのが悩みの種です。

先程からお話が出てますように、1995年以降乗組員の命にかかわるような海賊事件が格段に増えているという実感があります。私どもの運航船では最近具体的な被害はありませんが、海賊の質的な変化、具体的には昔のコソ泥ではなくて組織だったシンジケートのような海賊が多くなってきたことに対してどう対応していくのか、一番頭の痛いところですよ。

鈴木 川崎汽船はいかがでしょうか。



吉岡龍誠 氏

吉岡 お話がダブりますが、最近の海賊事件の傾向は、非常に狂暴化、組織化していて、人命、財産の略奪の他に船体ごと奪い逃走するというようなケースがあり、船社自体が非常に大きなダメージを受ける可能性があります。当社でも最近の東南アジア等の海賊情報から、リスクの高い海域を航行する船舶に対し、安全管理チームからの出状、FAX だより、配船担当課からの出状により、事件の凶悪化とその出没範囲の拡大を周知し、油断のない対応を実施して欲しい旨注意喚起しております。対応マニュアルの中に書かれている事を単にやっていたらいいという事ではなく、さらなる手立てを本船で独自に検討して十分に対応して欲しいという事を周知しております。

3 船舶保険と海賊問題

鈴木 船舶が海賊による被害を被った場合、保険のてん補の問題が出て来るわけで、海賊問題は船舶保険関係者にとっても大きく関わってくる問題ですが、海賊損害の保険上の取扱いなどについて、岸さんにお話頂き

たいと思います。

岸 海賊損害の保険上の取扱いについては、基本的には国際法における海賊の定義に基づくものになっていますので、まずその辺りからお話したいと思います。

国際法では、皆さんご承知のとおり航海自由の原則がございまして、公海にある船舶は旗国の排他的管轄権の下におかれて、他国は一切干渉できないことになっております。しかし例外として海賊行為に対しては、相手が他国の船舶でも干渉できるという規定があります。ではどういうことが海賊行為をさすのかというと、それは国連海洋法条約第101条に定められておりまして、その定義はおおまかにいえば「私有船舶の乗組員が、私的目的のために、公海上あるいはいずれの国の管轄権に属さない場所にある他の船舶・財産に対しての不法な暴力、抑留、略奪行為をいう」ということになると思います。

さて、海賊被害の保険上の取扱いということですが、さきに申し上げた国際法上の定義を基本的にはベースにしておりますが、現在、我々の認定の中でそれと大きく異なっているのはいわゆる公海上に限定することではなくて、ある国の領海内ないしは管轄域内で発生した場合でも、他の条件が国際法上の定義に合致するケースであれば海賊損害として扱うという点です。ですから保険上の海賊行為の定義とは厳密に言えば、「海上から侵入した集団による強奪性、略奪性、脅迫暴力性を伴った行為」ということになります。そのような考え方に基づいて、IMB の報告にあるような事例はほぼ

海賊行為として認定しています。

増田 海賊の定義ということですが、IMBの報告書には、海賊とはどういうものかということで定義している部分がありまして、それによると「盗みの意図または目的のために暴力をふるうかあるいは、暴力を発揮できることを示して、その他犯罪行為を行うために船に侵入する行為」とあります。すなわち暴力は実際振るわなくても、暴力行為が可能な状態で乗り込むことが海賊行為だというふうにこのレポートは定義しているわけです。ですから、港の中で陸から乗り込んで、あるいは海賊が集団でなくたった一人であっても、海賊ということになっています。実際、我々の立場からしたらこのぐらい広い定義でやってもらった方がいいですよ。

岸 やはりその辺は保険業界も海上関係については世界的に判例主義でございますから、今後も実際の判例に基づいて検討していくということになると思います。おっしゃるとおり、広い定義で考えることは、保険の機能を果たす上では大事だとは思いますが。

鈴木 海賊問題では被害が大きければ保険金の額も大きくなるわけですから、損保会社にとっても頭の痛い問題だと思いますが、今後損保会社としての対策という点についてはいかがでしょう？

岸 確かに犯行が凶悪になれば、ひいては保険金支払額の増加にもつながりますから、我々としてもなんらかの対策を講じなければならないのですが、犯行が組織化、凶悪化すると、さきほど船社の皆様のお話にもありましたとおり、それぞれ個別の会社単位



当協会海務部長 増田 恵

の対応でなんとかするというのは、なかなか難しいと思います。

ですから、先程テンユウ号事件のお話が出ましたが、こういった事例を契機といたしまして、やはり官民ともに国際的な協力体制をしっかりと作っていくべきだと思います。例えば損保、船社さん、荷主さんそれぞれの立場で出せる情報はお互い全部交換するとかいうような、非常に地道な取り組みではありますけれども、そういうことが重要になるのではないのでしょうか。

そういう意味では、船主協会に窓口になっていただいて、損保の情報ないしは損保の持っているいろいろなこれまでの事例をお出しして、さらには船主協会さんから日本政府、国際機関、そういったところに働きかけて頂くというのも我々損保会社としての今後の大きな対策の1つではないかと考えています。

4 海賊事件発生防止に向けて

鈴木 これまで皆様にいろいろとお話を伺って参りましたが、海賊被害を防いでいく上で

大きなポイントはどの辺になってくるのでしょうか？。

増田 たまたまシンガポールでのIMO海賊セミナーが開催されたのは、テンユウ号事件が発生したときでしたので、セミナーの中で私ども日本の代表団は、テンユウ号事件を例に挙げて、関係当局の透明性のある捜査および調査結果の公表、そして今後同様の犯罪を防止するため、犯人を適切に処罰することの重要性を訴えました。ハイジャック事件についてはいつ何時日本の関係船にも害が及ぶかわからない問題で、貿易立国であるわが国にとって海上貿易は非常に重要なキーポイントなわけですから、やはり日本政府にも、常にIMOやアジア海運フォーラムの場を通じて関係国に海賊防止のため積極的に働きかけて頂ければというふうに思います。

鈴木 政府あるいは関係国際機関などへの要望という点について、海賊事件の被害者である船社としてはいかがでしょうか？

鏡 やはり先ほど岸さんがおっしゃったような関係者間での情報交換とか情報の集積とかいうような地道な活動というのが大事になってくると思います。情報が関係国政府や関係機関の耳に頻繁に入ること、また新たな対応も期待できるでしょうし。海賊事件は確かに海上で起こることですが、陸上におけるそうした取り組みをいかに行うかがポイントのような気がします。

しかし情報の共有化という意味では、海賊被害を受けた場合にはすぐ関係当局に報告するという事は重要だと思いますが、届け出た国によっては、取り調べに時間がか

かることがあって、運航スケジュールの維持などに支障が出てきてしまう場合がありますので、やはり迅速な形で、さらに各国共通の調査方法が必要だと思います。そういう形でないと、被害が軽微な場合、届出を見送るというような船も出て来るでしょう。

増田 確かに、船社としては被害に遭ったにもかかわらず、その被害がリカバリーされないばかりか、調査と称してさらに船が長期に止められるというような、極端に言えば、被害を拡大するようなことはご免だというようなこともあって、海賊事件の報告には船主はあまり積極的になれないという状況はあると思います。そういう問題は、先般のIMOセミナーでも指摘されていて、関係当局は船に不要な遅延をもたらすような調査方法を取ってはならないという提言が為されました。我々も関係当局は船に報告協力をしてもらえるような対応をする必要があるということを訴えて参りました。

それから鏡さんのお話にもありましたが、犯行現場が海の上でも、陸上での取り組みをしっかりとやれば、必ず犯人は捕まえられると思うんですね。大体略奪した品物は全部陸上で捌かれているんですから、陸上で捜査を徹底的にやれば必ず捕まえられるはずだと思うんですけども。それが捜査の縦割り体制とか、国際間での協力がうまくいかないとかで、なんとなくおざりにされてきた感がありますよね。

吉岡 遭難事故の際にあるような国際的な救助協力体制の様な形を、海賊事件ではあまり聞きません。実際にはあるのかもしれない

んが、具体的に国際的な捜査体制とか協力体制のあり方をもっと考えていただけたらと思います。船舶の国籍や、事件の発生場所による管轄権とか領海内・外という難しい事柄によって制約があるかと思いますが、国際的な協力体制がとれば、自然と包囲網となり事件の再発防止につながると考えられます。

石田 商船の乗組員が、全く理不尽な暴力行為の犠牲になり続けている現状は許し難いことで誰かがストップさせなくてはならないのに、我々自身にはその力もなくやりきれない思いがします。船主協会にはIMO、IMB など関係国際機関の活動への積極的な支援をお願いしたいと思います。また海賊問題を世間一般に広く知ってもらうことも問題解決の力になると思います。その意味で、継続的に海賊被害のレポートをオープンに出していくことも必要ではないかと考えます。

岸 海賊の組織化および凶悪化は、私ども船社をバックアップする立場としては大変憂慮すべき事態だなと思っております。先程からお話に出ていますように、海賊事件防止のためには海上関係もそうですが、やはり陸上関係も含めた協力体制というのが一番大切じゃないかと思ひますし、ひいては犯人逮捕と同時に、再発を防ぐ意味で厳格な処罰も必要になるのではないかなと思っております。

鈴木 ICC の会議報告にもあるように、海賊に遭遇した乗組員というのは無防備であり、一方、船舶を運航する会社というのは凶悪化する海賊から乗組員を守る術を持ちあわ



(司会) 鈴木昭洋

せていないわけですから、海賊防止のために、すべての船主団体および機関は一体となって、すべての政府および国連に対して海賊防止対策を強く求めるべきであるということが重要でしょうし、皆さんがおっしゃるように国境を超えた相互協力体制の整備ますます大事になってくると思います。

問題解決は難しいと思いますが、今後も地道な活動を1つ1つ積み重ねていくことがこの悪質、狂暴化した海賊行為撲滅につながるのだと思います。

皆様本日は、どうもありがとうございました。

(※1) ICC とは、国際貿易の改善、取引慣習と法制の国際的統一、商取引に関する国際紛争の調停や、各国商業会議所間の連絡、調整などを目的とした民間団体。本部はパリ。

(※2) 人や貨物が船外に落ちないように、また波が甲板に打込まないように、甲板の舷側に立てる囲い板。

【資 料】

海賊防止対策要領

1983. 8. 5

1989. 9. 18 改 訂

1. 停泊中、夜間は甲板の上を照明すると共に、重要な箇所は遠視できるように照明する。特に海賊発生海域航行中は船尾甲板及び船尾方向の照明を強化する。
2. 至近の小型ボート、漁船の動きを十分監視する。なお海賊が使用している小型船はレーダーに映りにくいので注意を要する。
3. 消化ホース等を準備し、賊の侵入を防止する。海賊発生地域においては昼夜、ワッシュデッキポンプを作動させ賊の侵入が比較的多い船尾より常時放水する。
4. 当直員の増員等監視体制を強化し、又、後方の見張りを強化する。とくに20：00～06：00の時間帯の監視体制を強化する。最近海賊発生海域が広がっているので当直員の配置開始時期の決定が重要。（発生海域はシンガポール海峡西口からアナンバス諸島までであるが、1987年以降、アナンバス諸島周辺海域に集中している）
5. 昼夜を問わず居住区まわりの船窓、入口扉等は必ずLOCKUPする。最近の賊は合鍵を持っている場合があるのでBAR LOCK等の施錠に工夫が必要。
6. TRAP等の昇降口をWIRE ROPE等により通行不能とする。特に船尾側より居住

区へ通ずる昇降口は厳重な通行止めを施す。

7. 貴重品類の保管対策を実施する。（船長、一航士室が特に襲撃の対象とされることを考慮すること）
8. 船内保安体制及び連絡方式の設定・確立。最初の被害者は船橋当直者に連絡し、船橋当直者の指示により保安体制を組むとともに、船内一斉放送により賊の逃走を促す。
9. 停泊中又は領海内を航行中、海賊の侵入を受けた場合、最寄りの在外公館および現地官憲並びに代理店への通報の徹底をはかる。又領海内外を問わず、周囲の船舶にもVHF電話等により注意喚起する。
 - (1) シンガポール周辺海域で事件が発生した場合は、VHF CHANNEL 7によりMARINE POLICE OPERATION (SINGAPORE) を呼び出しPOLICE ASSISTANCEを要請することができる。
 - (2) アナンバス諸島周辺海域で事件が発生した場合は、JAKARTA RADIO 経由INDONESIAN SEA AND COAST GUARD (CABLE ADDRESS: KPLP) 宛通報する。
10. アナンバス諸島周辺海域で多く発生しているので、同海域においては、MANGKAI 島からできるだけ離して航行する。
11. 航行中においては乾舷8mまでの船舶が多く襲撃されているので、事情が許せばバラスト操作により乾舷を高くする。

以上

海運 ニュース

1. 最終答申取り纏めに向け審議再開
ー運輸政策審議会海上交通部会第8回港湾運送小委員会についてー
2. 1995年 STCW 条約に基づくホワイトリスト審査作業・順調に進展
ーIMO 第30回訓練当直基準小委員会 (30STW) の模様ー
3. アジア船主と船舶解雇業者が初めての会合を開催
ーアジア船主フォーラム解雇委員会第2回中間会合の模様についてー
4. 港湾春闘始まる

1. 最終答申取り纏めに向け審議再開

ー運輸政策審議会海上交通部会第8回港湾運送小委員会についてー

運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会・海上交通部会の下部組織「港湾運送小委員会」（当協会から坂田 昇港湾協議会代表（日本郵船顧問）が、専門委員として出席）は、2月24日、第8回港湾運送小委員会を開催した。昨年12月8日の第7回港湾運送小委員会において「中間報告」が取り纏められたが、本年5～6月を目途に最終答申が取り纏められる事となっており、これに向けた検討が開始された。前回の小委員会において「中間報告」を取り纏めた際、組合側より「港湾運営の安定化策、即ち港湾労働の安定化策と船社・荷主の責務の具体化が議論されていない以上、組合として承服出来ない。後日意見書を提出する」との発言があり、全国港湾、港運同盟、全港湾の3団体より各々意見書が提出されたため、今回これに関し審議する事となった。

組合3団体の意見は若干の違いはあるものの、主要点については概ね以下の点に集約される。

(1) 中間報告は、「港湾運送の効率化」に偏向しており、「港湾労働関係の安定化策」についての具体案が無い。

(2) 港湾基本法を制定し、

- ① 国、地方自治体、船社、荷主、港湾運送事業者、労働組合で構成する「港湾運営委員会（協議会）（仮称）」を設置し、港湾建設、管理、運営、労働の一元的運営、管理を行う体制の確立。

② 港湾労働者の登録制度を設け、共同就労体制の確立や労働者の必要数の策定、登録労働者以外の就労の禁止、登録労働者の雇用と就労を保障する制度の確立等を図る。

③ 現在ユーザーが拠出している港湾労働法付加金、港湾労働安定基金、福利厚生分担金は、認可料金制が届出制に変わった場合担保が無くなる為、「基本法」に基づいた「港湾労働運営基金（仮称）」制度を設立し、ユーザーより直接納入する。又、国の財政投入の検討をお願いしたい。

(3) 12港に引き続き残りの港についても、実施時期、方法を明確化する。

(4) 港湾労働者融通制度の審議に就いては、中職審（中央職業安定審議会。労働大臣の諮問機関）と当審議会が合同の審議を行う。

(5) 過度のダンピング等秩序混乱防止のため、監視システムや罰則発動が行える枠組みを整備する。また、届出料金の情報公開を行う。

運輸省が、作成した資料に基づき組合の論点を説明した後、組合の補足説明を受け審議に入った。

当協会代表より、

- ① 規制緩和は、法により構築・保護され

た秩序の中での安定を壊し、自由市場化することにより競争を介した活性化・効率化に向かわせる政策であり、行革委の指摘する「港湾運営の安定（労働関係の安定）」は、法により仕組みられたものでなく、効率化による業の強化の結果として達成されるべきものである。

- ② 労働問題に関しては、中職審と港湾運送小委員会との交通整理が必要。
- ③ 船社の責務が指摘されているが、労働問題は港湾労使が主役であり、船社は契約料金等を通じた間接的関与である。雇用・就労は雇用者の問題。行革委の付言は、港湾業者との契約に当たり、労働問題に対する船社の理解と自制を求めた、ユーザーのモラルの問題と解すべきである。船社は、事前協議、基金の支払いで協力してきており、逃避云々の指摘は理解し難い。
- ④ 料金が届出制になった場合、レベルの問題は別として、船社は全てを荷役料金で事業者支払い、この中から事業者が基金等に支払う事になるものとする。旨主張した。

一方、学識経験者より、

- ① 組合の意見書は総論的には理解出来るが、利害の相反する構成員からなる運営

委員会の性格や運営等具体的にどのように考えているのか、また、現行法を廃し新たな法律を制定する必要性があるのか。拠出金の直接納入は、却ってコストが掛かる分非効率になる。

- ② 登録制にした場合、定数の硬直化が却って経済変動に対応できず、非効率となる。
- ③ 港湾関係者が多く、バラバラに関与している故、集まって議論するという事は理解できる。福利や年金等の基金は、料金の中で事業者がどうするかと考えるのが普通であり、労働問題をどうするかという責任は雇用者の問題。

との指摘があった。

組合側は、

- ① 規制緩和で環境が悪くなるのなら、反対せざるをえない。
- ② 認可料金が届出制になり、基金の裏付けがなくなるので、担保が欲しい。
- ③ 硬直的な登録制を考えている訳ではないが、雇用と就労の保障が必要。等の従来の主張を繰り返したが、一部において、条件闘争的な提案もしてきている。

尚、今回は今回に引き続き、組合側の意見書の中味を中心に審議を行う事となった。

2. 1995年 STCW 条約に基づくホワイトリスト 審査作業・順調に進展

—IMO 第30回訓練当直基準小委員会 (30STW) の模様—

IMO 第30回 STW 小委員会が、本年1月25日から29日までロンドンのIMO 本部において開催された。冒頭、IMO 事務局長よりホワイトリストの審査状況に関連して次の報告があった。

ホワイトリストにかかる情報の提出期限である1998年8月1日までにIMO 事務局長宛送付した国は、133の締約国のうち88カ国であり、この88カ国で全世界の船腹と船員の90%以上を

占めている。その後、12カ国が情報を送付してきている。また、現在、審査を終了した5カ国を含めて47カ国が審査対象となっており、2000年5月開催予定の第72回海上安全委員会 (72 MSC) では、これら88カ国についての評価結果を報告する予定である。

今次会合における主な審議事項についての概要は次の通りである。

1. 総会決議 A. 481 (XII) — 安全な配員に関する原則の包括的な見直し

本総会決議は、1981年に採択されてから長期間が経過したこともあり、各方面から見直しを求める意見が寄せられていた。一方、国際海運連盟 (ISF) は、新しい規則の採択など船舶を取巻く環境は変化しているものの、船舶の最少安全配員水準を決定するための原則は基本的に変化していないと反論していた。

結局、1996年12月の67MSCにおいて本決議の包括的な見直しを行うことが決定し、前回 (29 STW: 1998.1) および今回の30STWにおいて検討が行われた結果、最少安全配員に関する新たな総会決議案が取り纏められた。本決議案は、今秋のIMO 第21回総会での採択のために本年5月開催の71MSCでの承認を要請することとなった。これに伴い、本件についての当小委員会としての作業は終了し、作業項目から削除された。今回の審議状況は次の通りである。

まず、今回提案された文書についての検討が行われ、安全な配員の原則の適用に関する指針に関して、船舶の大きさ、機関出力など具体的な数値に従って配乗基準を定めようとする豪州提案に対しては、わが国より、これら詳細な配乗基準は主官庁の判断に委ねるべきであり、本提案には反対である旨主張した結果、デンマーク、韓国、ISF等の支持を得、豪州提案は取り下げられた。一方、安全な配員の原則の見直しにあたっては、多種多様な船舶の形態に応じて十分柔軟に対応できることを基本とした英国・オランダ共同提案については、香港、韓国、米国、バヌアツ、パナマおよびISF等が支持を表明した結果、本提案を基本文書として検討が行われ、「安全な配員の原則に関する総会決議案」が概要次の通り取り纏められた。

(1) 安全な配員の原則

「最少安全配員水準を決定するための原則」については、前回の29STWにおいて結論を得ていることから、基本的に前回の合意内容通りとされた。

(2) 安全な配員の原則の適用に関する指針

英国・オランダ共同提案に従って逐条審議が行われた。大きな修正はなく基本的には同提案通り合意されたことから、十分に柔軟性を備えた指針となった。

(3) 最少安全配員証書の内容および様式に関する指針

基本的に、前回の合意内容通りとされた。

なお、本決議案を合意するにあたっての議論のうち、特記すべき事項は次の通りである。

(1) 香港は、経済的圧力から船主は十分な配乗ができない状況を指摘し、国際的に統一された「標準的な配乗モデル」を作成すべきであると主張し、中国、フランス、インド、マルタ、シンガポールおよび国際自由労働組合連盟 (ICFTU) 等の支持を受けた。これに対し、米国より、かかる「標準的な配乗モデル」については、今後の状況を見てから必要性を検討すべきである旨の発言があり、ドイツ、デンマーク、オランダ、バハマ、ノルウェー、ギリシャ、パナマ、キプロスおよびバングラディシュなど大多数の支持を集めた結果、香港提案は却下された。

(2) デンマークは、「安全な配員の原則の適用に関する指針」の中で、「船長および機関長は、3直制を採用することにより定期的な当直に立つことが無いようにすべきであるとする」とする部分について、航海当直にかかる規定はSTCW CODE A-VIIにおいて船長権限とされていることから削除するよう要求したが受け入れられなかったため、当該部分について態度を留保した。

(3) 「安全な配員の原則に関する総会決議案」の内容については、冒頭部分で、本決議の定める最少安全配員証書はSOLAS V/13 (b)規則に基づいて要求される旨を明確に記述することとした他、決議案全般についてeditorialな修正が指摘されたため、最終的な修文については事務局に一任の上、

71MSC に送付、検討されることとなった。

2. 1995年の STCW 会議のフォローアップアクション

次の各案件について審議が行われた。

- (1) 1978年 STCW 条約に関連する総会決議および MSC サーキュラーの見直し

1978年 STCW 条約に関連してこれまでに採択された総会決議等については、1995年改正条約の採択に伴って、必要部分の STCW CODE B (非強制コード) への取込みなどにより存続価値を失ったため削除すべきもの、或いはまだ存続させる必要性のあるものの選別作業が行われたが結論は出ず、引続き検討されることとなった。

- (2) 不正証明書の防止に関する MSC サーキュラー案の検討

キプロスおよびカナダより、PSC (ポートステートコントロール) において不正な資格証明書 (海技免状) が発見されたとの報告がなされた。これを受けて、不正な証明書の発給を防ぐための方法、発見した場合の追跡方法等についての MSC サーキュラー案が作成されたが合意には至らず、本年3月の第7回旗国小委員会 (7FSI) において更に検討されることとなった。

- (3) 1995年改正 STCW 条約の経過措置に関する PSC 検査官への指針

1995年条約の経過措置に関して、PSC 検査官の誤解を防止するための指針の検討を行い、1978年条約に基づく証書は2002年2月1日まで有効であること、また、同日以降は改正条約の規定に従うこと、更に改正条約 VI / 1 規則 (すべての船員に対する習熟、基本安全訓練及び教習のための最小限の要件) に係る証書の所持は求めないこと等を内容とした指針案が取り纏められたが、これも合意には至らず、7FSI において更に検討されることとなった。

3. 水先人の訓練及び資格証明並びに決議 A. 485(XII)の見直し

本件については、前回の29STWにおいて国際パイロット協会 (IMPA) および国際タンカー船主協会 (INTERTANKO) より、水先人の訓練、資格証明および運用手順 (業務) に関する総会決議 A. 485(XII)の見直しが提案され、検討が開始された。このうち、運用に関する部分については昨年7月の第44回航行安全小委員会 (44NAV) で検討することとされていたが、本年9月の45NAVに検討が延期されたことから、訓練、資格証明等にかかる当小委員会での検討は一切行われずに2000年1月開催予定の次回31STWに延期された。

4. その他

- (1) 船員の身体基準

「ILO (国際労働機関) / WHO (世界保健機構) の船員の乗船前及び定期的な身体適性検査の実施に関する指針」を STW CODE B-1 / 9 節に含めるべきであるとする ISF および ICFTU (国際自由労働組合連盟) の提案が合意された。また、米国より提案のあった新船員 (Entry-level) の身体能力についての国際的な基準の必要性については合意されたが、今次会合では専門家がいないことから、次回の31STWにおいて具体的な検討を行うこととし、各国に対して情報提供を求めるとともに ILO および WHO の代表にも出席を招請することとした。

- (2) バラスト水の管理に関する訓練要件

海洋環境保護委員会 (MEPC) において検討中のバラスト水の管理に関する規則案の内、教育・訓練にかかる要件については、MEPC においてバラスト水管理にかかる運用面の要件が合意されてから検討することとされた。

3. アジア船主と船舶解撤業者が初めての会合を開催

ーアジア船主フォーラム解撤委員会第2回中間会合の様相についてー

アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会第2回中間会合が1999年3月1日、台湾・台北において開催された。本中間会合は、昨年2月23日に開催された第1回中間会合の共同コミュニケに基づき、海運業界と解撤業界が意見交換するため、解撤業界の代表をオブザーバーとして招き開催されたもので、台湾・香港・インドネシア・日本・韓国の合計5カ国の船主協会代表者のほかオブザーバーとしてインド・ベトナムの解撤業者が参加した。また、当協会からはASF解撤委員会副委員長である堀副会長の代理として当協会船舶解撤特別委員会小林幹事ほかが参加した。

インドより参加したのは、インド西部のグジャラート州のGujarat Pipavav Port Ltd（GPPL）で、これはわが国の海外経済協力基金（OECF）による円借款（約70億円）では初の船舶解撤事業で、1999年末の操業を予定している。特徴としては、従来のビーチ方式ではなくドック方式により解撤を行い、年間8隻のVLCC解撤能力を有するとともに、高度な技術を活用し、スピーディーな作業を実現することに焦点をあてている。解体した鉄板は再加工することなくできる限り高品質の製品に再生し、年間約30万トンの生産量を予定している。さらにドック、ヤード、関連設備などにおいては、環境汚染物質を完全にコントロールすることにより、安全性と環境面に十分配慮した施設となっているとの説明があった。

一方、ベトナムから参加したのはDanang Shipbreaking and Steel Co Ltd（DSSCO）で、1993年にベトナムと外国企業の間で設立されたベトナム初の解撤会社で、日正汽船がプロジェクトリーダーとして携わっている。特徴としては、アフロート式（岸壁に横付けする）解撤ヤ

ードではこれまでに17隻の解撤を行ったきた。また伸鉄工場では、年間約2万トンの棒鋼を生産している。環境問題については、定期的に当局の検査を受けるなど非常に厳しい基準が設けられているとの説明があった。両施設に対し出席者からは、現在欧米で船舶解撤に関する環境問題が高まりをみせている中、このような環境面に配慮した施設は大変歓迎すべきものであるとのコメントがよせられた。

また、参加各国における船舶解撤の取り組みの現状と見通しについて説明が行われ、当協会からは、現在の解撤動向、今後の解撤能力不足から生じるであろう問題点、環境問題、今後の取り組み等について説明を行った（資料1参照）。さらに、香港からは中国の解撤事情について報告があった。それによると1998年第4四半期の初めに中国政府は17.5%のVAT（付加価値税）を廃止した。その結果中国は解撤事業に再び参入し、9月/10月にVLCCを含む合計12隻のスクラップ船が購入された。しかしながら資金力や国内経済の低迷など不確かな要素もあり、今後の動きを注視していく必要があるとしている。

なお、本中間会合の共同声明および出席者は資料2、3のとおりである。

【資料1】

当協会発言要旨

1. 1998年度における解撤動向について

1998年のタンカー（VLCC）市況は、上期に高騰局面が見られたが、下期は一転して急落している。マーケットが低迷した下期は、70年代前半に竣工した老齢VLCCの解撤が進んだ。このような市況の低迷は、当初ハイドロバランスで25年以上運航する方針を打ち出していた一

部船主にこれ以上の運航は採算に合わないと判断させ、解撤に踏み切らせたと考えられる。この結果、スクラップは15隻、420万D/Wとなり、96年並みの水準に回復した。

一方、1998年のバルカー市況は、全ての船型で運賃・用船料が大きく下落し、これに伴い老齢船のスクラップは前年に比べ急速に進展し、ケーブサイズとパナマックスで80隻、690万D/Wとなった。しかしながら、95～96年の市況好調時に発注された大量の新造船がマーケットに投入されたため、全体の船腹需給改善は実現しなかった。

近年、海洋環境保全と海難防止に対する関心の高まりから、安全運航に関する規則が強化されてきており、また98年7月のISMコードの発効に伴い、IMO加盟国によるPSC検査が大幅に強化され、サブスタンダード船排除に向けた実効ある措置が着実に実施されてきている。98年にスクラップが増加したことは市況の影響はもちろんであるが、これに加え、PSC強化によってサブスタンダード船の運航をあきらめる気運が高まったのではないと思われる。また、スクラップの増加に伴って、スクラップ売船価格が下落し、中国が解撤市場に復帰してきたとされることは重要かつ前向きな動きとして歓迎したい。

2. 船舶解撤の問題点について

2000年以降に向け、船令25年超のVLCCが大量に引退する時代を前に、世界的な規模でのスクラップ推進気運を醸成していくことが国際的に重要である。他方、スクラップ業の現状を見ると採算にあう解撤能力がどの程度あるのか、今後どのように解撤業が産業として推移していくのか早急に把握していく必要があるのではないかと考える。同時に主要解撤国においても環境、安全面での問題が急速に浮き上がってきており、船舶解撤はより安全と環境に配慮した高度な技術が求められ、そうでなければ事業として継続しづらくなっている。船舶のスクラップ化と解撤のバランスが崩れ、秩序ある解撤が

行われなければ、船舶は再利用可能な有効資源ではなく、巨大な産業廃棄物になる可能性があるということである。その非難を海運業界や造船業界が負うこととなる。

現在欧米においては、環境問題の観点からスクラップの在り方が問われ、特に欧州では、一部環境団体（グリーンピース）により、解撤ヤードの劣悪な労働環境、海洋汚染に抗議するキャンペーンが展開されている。彼らは、船舶の解撤はもっと安全に行われるべきであると主張している。多くの老朽船にはその構造上、アスベスト等の有害物質が含まれており、船主は船を解撤ヤードに送り出す前にこれを取り除く責任があり、それまでは解撤船の輸出を禁止することなどを求めている。解撤に係る環境問題については国際機関等での検討が開始されている。しかしながら、その結果、解撤業が経済的に成り立たないものとなれば、船舶解撤業の担い手がなくなり、本来スクラップされるべき船舶が航海を続けることによって（ナホトカ号のような）海難／海洋汚染事故を引き起こしたり、あるいは船舶の不法投棄につながることになりかねない。これは、我われが提唱しているサブスタンダード船排除の精神に反するものであり、海洋環境の保全ということからも最悪のシナリオをもたらすであろう。

3. 結 論

船舶の解撤を行うことは環境および経済上の理由からも不可欠なものである。このため海運業界は、環境問題にも配慮しつつ、解撤国に対する国際協力を含めた世界的な解撤能力の拡充に向け、関係業界との連携を深めつつ各国政府の理解と協力を求めながら有効な解撤促進策に取り組んでいく必要がある。

【資料2】

共 同 声 明

アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会第2回中間会合は、1999年3月1日に台北において、日本、韓国、香港、インドネシア、台湾の

各地域からの代表が参加の下、開催された。参加者リストは資料3のとおり。

同会合は台湾船主協会の主催により、Mr C. S.Chen 議長の下すすめられた。

同会合のメンバーは、日本船主協会がインド (GPPL) およびベトナム (DSSC) の船舶解撤業界代表者の参加を手配したことについて謝意を述べた。さらに現在建設中で1999年末に操業を開始するグジャラートの解撤施設について、環境保護に配慮した施設であるとして、これを歓迎した。同会合は、船舶解撤業界は早急に環境保護に配慮する必要があるとの考えを表明した。

同会合では友好的な雰囲気の中、海洋環境および航行安全を目的としてサブスタンダード船を排除するための解撤の重要性を強調し、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

各国代表者の報告についての検討およびインドとベトナムから今回の会合に参加した解撤業者による夫々の事業概要説明の後、同会合は、船舶解撤は海運業の健全なサイクルだけではなく、海洋環境保護と海洋安全にとっても不可欠なものであるとの結論に達した。アジアと世界の海運業界は、環境保護に正當に配慮しつつ解撤を促進するための方策を早急に講じるべきである。

同会合は、世界の解撤能力の拡大に向けて互いの理解と協力を深めるため、解撤業界との今後一層の対話を期待した。

ASF は、技術面と財政面での助成を与えること、および新しい地区に同様の施設への出資を奨励するために、解撤施設を有する各国政府からのより良い理解と協力を育む必要がある。

4. 港湾春闘始まる

1999年度の港湾春闘は、2月10日に開催された第1回中央団交で、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）から日本港運協会（日港協）

【資料3】

出席者

委員長

【台湾】

Mr C.S.Chen President

U-Ming Marine Transport Corporation

【香港】

Mr Andrew Y.Chen Managing Director

Grand Seatrade Shipping Agencies Ltd

【インドネシア】

Dr Barends Th. Saragih

Director-Corporate Affairs

PT Bumi International Tankers

Mr Hadi Surya President Director

PT Berlian Laju Tanker Tbk

【日本】

小林 一夫 ナビックスライン

企画部経営企画グループリーダー

伊藤 正幸

日本船主協会企画調整部

【韓国】

Mr Hong Kyung Jinu Director

Pan Ocean Shipping Co Ltd

解撤業界オブザーバー

【インド】

Cmdr V G Honnavar Director (Project)

Mr C V Dikshith Director (Technical)

Mr Anli Shetty

Sr Manager-Corporate Finance

Gujarat Pipavav Port Ltd (GPPL)

【ベトナム】

水口 武男 日正汽船業務部長

(Danang Shipbreaking and Steel Co Ltd (DSSCO))

に「99年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」が提出され、スタートした。

組合側の要求は概ね昨年度と同一のものであり、①認可料金の完全収受及び港湾労働者の賃

金引き上げ、②産別労使協議体制の充実・強化、③登録制度による雇用と就労保障の確立及び労働条件の改善、④港湾労働運営基金制度と基金の引き上げ、⑤事前協議制度の協定改定、⑥産別制度賃金の改定、の6項目となっている。

第1回中央団交では、組合側から要求内容の趣旨説明があり、賃上げ原資の確保に向けて認可料金の改定申請も検討するよう使用者側に求めた他、現行の港湾労働安定基金（3.5円／トン）と港湾労働法付加金（1.5円／トン）を一本化して「港湾労働運営基金」と名称を改め、トン当たり10円に引き上げることを要求している。更に、事前協議制度の改定要求では、航路廃止または寄港取り止めについても船社からの報告と雇用についての協議を行うよう求めている。また、産別制度賃金の改定要求は、昨年度と同額となっている。

これに対し、使用者側からは、財源が逼迫している港湾労働者年金について、新規登録の打ち切りと年金支給額の引き下げが提案された模様である。

実質的な交渉は、3月4日に予定されている

第2回中央団交よりスタートする。並行して3月5日より使用者側（船内経営者協議会：船経協）と組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）の間で賃上げ交渉が開始されるが、長引く不況で港湾運送を取り巻く環境が一段と厳しい情勢下、使用者側は「賃上げゼロ回答」の方針を打ち出しており、今春闘は、港運労使双方にとり将来をも睨んだ難しい対応を迫られるものになると予想される。

一方、運輸政策審議会の下部機関である港湾運送小委員会が2月24日に港湾運送事業法の規制緩和の審議を再開するにあたり、港湾労組三団体（全国港湾、港運同盟、全港湾）は、港湾労働者登録制や基金のユーザー直納制等「労働関係の安定化策」についての要求を盛り込んだ意見書を同小委員会宛提出している。

今春闘は、規制緩和問題を絡めた複雑な展開も予想されることから、当協会としても動向を注視し、適切に対応していくつもりである。（規制緩和の動きについては、P.17海運ニュース1参照）

当協会増田理事長、広島県東部港湾振興協会の ポートセミナーで講演

当協会の増田信雄理事長は、平成11年2月8日に広島県尾道市で開催された題記ポートセミナーで講演し、外航海運の現状や海運から見た使いやすい日本港湾の実現などについての見方を示した。同理事長は講演の中で、船舶入港の経済効果に関する試算を紹介し、その経済効果のほとんどは地元の内陸運送や港湾運送業界に寄与するものであり、船舶入港が増えれば、地元の関連産業に幅広い効果を及ぼすとの観点からの各種規制緩和や料金引き下げが検討されるべきだと述べた。



特 別 欄

トラブル防ぐ万全の体制を確立へ〈後編〉

— 海運業界の「2000年問題」対応について —

西暦2000年を迎えるとコンピュータがトラブルを起こす可能性があるといういわゆる「2000年問題」について、海運業界でも着々と対応が進む中、前月号では当協会工務委員会保船幹事会幹事長と会員主要3社のうち日本郵船の取り組みについて紹介したが、今月号では主要3社のうち、商船三井と川崎汽船の「2000年問題」への取り組み概要を紹介する。

商船三井の2000年問題対応

情報システム室室長代理 松尾 正行氏

船舶管理部 2000年問題船舶対応グループマネージャー 竹内 大助氏

Q. いわゆる「2000年問題」は、その重要性から全社的対応が不可欠とされていますが、御社における全社的対応の概要について教えてください。

松尾 当社では、2000年問題に関する全社プロジェクトとして、昨年9月に2000年問題対応モニターグループ「Y2KMG」編成をしました（図1参照）が、実際の個々の対応はもちろんそれ以前より行っておりまして、コンピュータシステムに関しては1991年に北米のシステム見直しの際に2000年対応させたのを皮切りに、本社のシステムについても1996年からプロジェクトを組んで、対応を進めてきました。ただ全社的に2000年問題全般の対応作業を点検するモニター組

織はこれまでありませんでしたので、各部門を完全に横断し、さらに系列会社全てを統括する組織を結成し



松尾 正行氏

たわけです。組織の概要は情報システム専門委員会という委員会のもとに2000年問題対応モニターグループという下部機構を編成し、そのモニターグループは、情報システムを担当するグループと船舶を担当するグループと、オフィスビルやターミナル関係の施設を担当するグループの計3グルー

ブで編成されております。当社は日本だけではなくもちろん世界中に拠点がありますから、モニターグループの範囲は世界中に亘ります。例えば情報システムでも当社が関わっているのは、本社のシステムだけではなくて、海外の地域本社や現地法人が持っているシステム、代理店がもっているシステムないしは鉄道会社等の我々にとってベンダーと呼ばれる会社が運用しているシステムもありますので、それらの対応については各地域プロジェクトを通じて情報システムグループがモニターするというような形になっています。

Q. 具体的に「2000年問題」の危険性とそれに対する対処に関して、まず陸上部門についてお聞かせ下さい。

松尾 情報システムの面から見ますと、例えばコンテナ輸送サービスを支援している情報システムが2000年対応ができていないと、情報の流れ－貨物に関する情報、ブッキングであるとか積み荷の情報であるとかというものが処理できない、あるいは伝送できないということが発生する可能性があります。そうしますと、船が動いても積み荷の情報が先方に届かないため、通関ができない、その場合大変人手や時間を要するという事になってしまいます。まずそこに支障が起らないように徹底的に総点検しました。それから港湾関係では、私どもの管理しているシステムの他にもターミナル業者のシステムが絡んで来るわけですが、全部コンピュータで通信をして、データをつないでいくという世界ですから、関係者が多い分、点検にも手がかかります。極論で

すが、もし積み側のどこかでトラブルが起ると、積み側でいろんな作業の遅延が起るでしょうし、揚げ側で発生すれば、デリバリーに支障を来す、ないしは通関が遅れる、陸上輸送の手配が遅れるとかいう事態を招きますので、慎重にそれぞれの箇所をチェックしています。

これまでの作業の進捗状況ですが、当社の基幹情報システム関係は一通り対応作業が終わりました。例えば本社はコンピュータのメインフレームを使っているのですが、そちらの方は今年の正月にY2K対応の処理を済ませましたし、プログラム関係も昨年の11月には修正対応が終わりまして、12月には日付を2000年にして正常に働くかという全体のテストも終了しました。それから先程申し上げました米国以外の海外拠点については現在テスト中の欧州と本年6月完了予定で新システムを導入中のアジア以外は確認作業まですべて終了しました。そして今はいわゆるビジネスパートナーやベンダー、荷主関係の対応状況の詳細確認を行っていますが、各地の協力で順調に進捗しています。

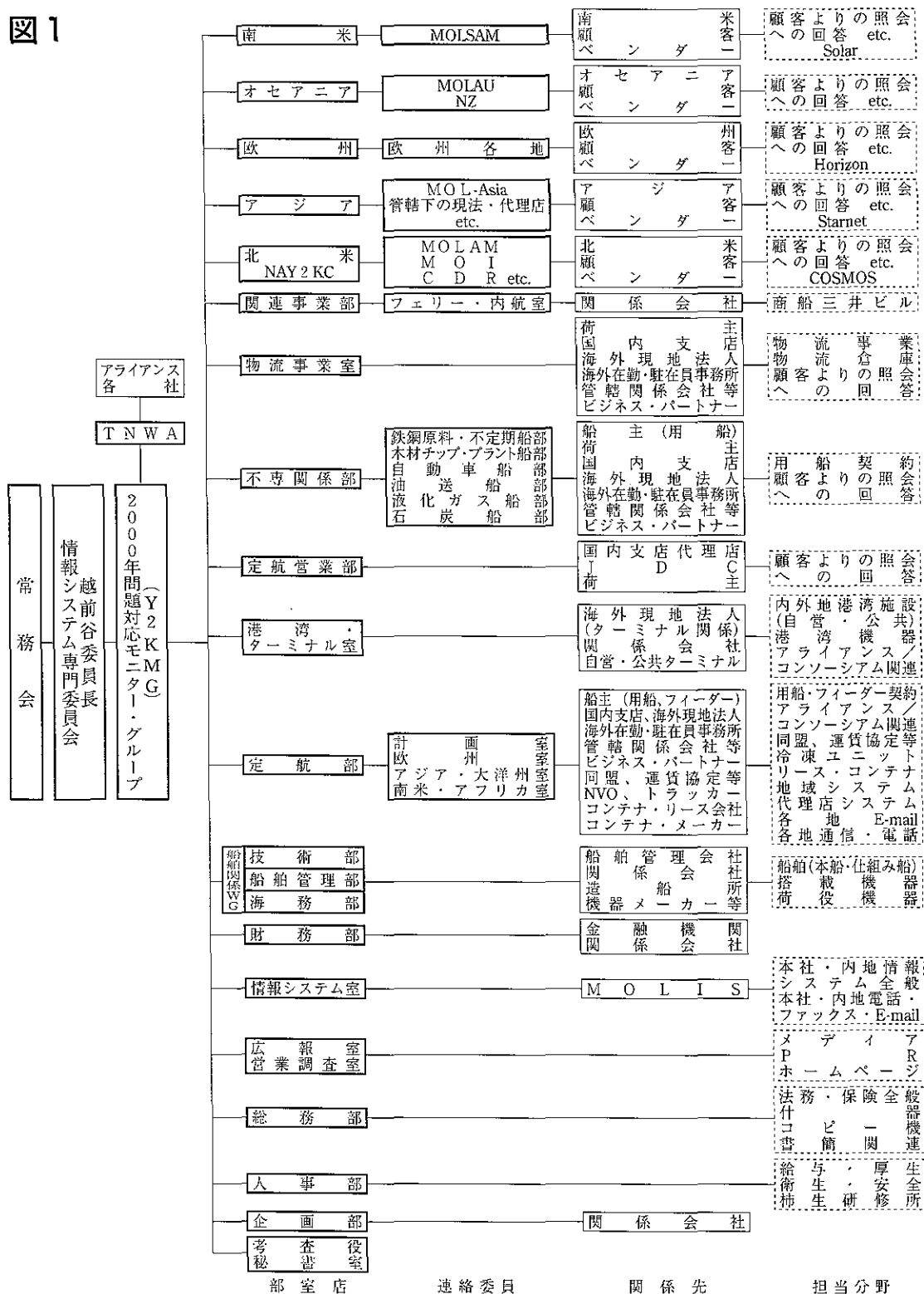
Q. 船舶部門はいかがでしょう？

竹内 船舶の場合、いわゆるコンピュータチップを使用した電子機器が数多く搭載されていますので、2000年問題に関するトラブルが発生するかもしれない



竹内 大助氏

図 1



機器をまずリストアップし、その中から20数機種の重要機器を洗い出すことから始めました。そのために機器メーカーへ送付した質問状は全部で100通以上に上ります。その結果、まずGPSについては一部古い機種で今年の8月21日から22日にかけて機能に異常を来すものがあることは判明しています。GPSは本船の位置を経度・緯度で表示するもので便利ですが、天測という手段もありますし、船長以下海技免状をもっている人間が乗船しているわけですから、GPSの故障により船の進路が自動的にかわるなどということはありません。それに異常が発生するGPSの機種はわかっていますから、関連会社すべてに改良指示を出しましており、6月末までには改良作業が終了する予定です。

又、各機器メーカーに対する問合せは終了はしており、GPS以外の機器の大部分のメーカーが問題がないと回答して来ています。ところで、もっとも重要な自動操舵装置とか主機操縦装置ですが、調査の結果、問題はないという回答が返ってきていますが、当社としては確証を得るべく実験可能な機器については実験を進めて行きます。

Q. 自社船以外の仕組船、傭船についての「2000年問題」対応は？

竹内 船舶管理会社には自社船同様の対応を指示し、対応状況について監督していますし、傭船の船主にも仕組船への指示内容、及び当社の収集した情報を全て提供し、社船、仕組船と同様に速やかな対応を呼びかけていますので、当社の運航船舶についてはすべて対応を進めています。

Q. 御社は他の船社とアライアンスを組んでおられますが、何かそちらの方でも対応を？
— 船舶管理会社に万が一の場合の対応を指導する際の指針のようなものは？

松尾 アライアンスについては、Y2Kモニターグループが船舶関係、情報システム関係(EDI)、ターミナル関係それぞれ対応しております。例えばターミナルの場合、各社自営のターミナル以外に第三者向けのものもありますので、それについてはアライアンスのなかで共同して対応確認を進めるといように、各社と協同歩調で作業を進めています。

Q. 「2000年問題」は事前の完全対処が難しいとの見方もありますが、万一に備えた対応は？

竹内 我々はY2Kに関するトラブルが起きないように作業を進めているわけですが、もし万一トラブルが起きても対応できるように心構えをしておくようにマニュアルを配布し、指導を進めています。指導の骨子としてまず1つめは、乗組員全員が2000年問題に対して正しい認識をもつこと。コンピュータに対してあまり知識のない乗組員もいますが、電子機器があればトラブルの可能性が100%ないとは言えないということです。もう一つは船の機器は原則的に手動に切替えることができるわけですから、もし万一の場合には手動に切替えて対応するための、緊急対応訓練を実施することです。緊急対応訓練は、SOLAS条約で定められている緊急操舵等の訓練を日頃から定期的に行っています。これを改めて重要な機器にトラブルが起きたことを想定して実施す

るよう指導しています。もう一つはいわゆる危険日といわれている日の当直です。ブリッジ、エンジンルームともに増員体制をとり、機器類が正常に動いているかチェックしながら行うよう指示しています。例えば自分の船は安全運航していても、他の船が異常を来し、その影響をうける可能性がありますので、その意味でも警戒態勢をとる必要があると思います。

松尾 陸上の場合、船のように具体的に対応のポイントを絞ることが難しいのですが、業務上の影響の大きいシステムを中心に、さまざまなトラブルを想定して、対応マニュアルを作成しています。ただこの作業はどこまでやれば十分かというガイドラインがありませんので、優先順位を考慮するなどその辺りが課題ではあります。

当社の「2000年問題」対応について

商船三井専務取締役（2000年問題モニターグループ長） 越前谷平八郎氏

2000年問題は、あらかじめ発生することが予想されているという点で特別に厄介な性格をもつ。事前に分かっているんだからしかるべく対応しておくのがあたりまえとなる。日本経済のインフラを支えている海運業界としてはいささかもサービスに支障を来たさないようにつとめる社会的使命がある。業務に使用しているソフトウェアは各社でそれなりの対応をしているはずで、むしろ気をつけなければならないのは船の各種制御系に使用されているマイクロチップの誤作動問題である。この部分は各社での対応はもとより、ひろく得た情報を共通の問題として業界の中で公開しあい、安全輸送を担保することが大切である。海運業界として無事に切り抜けて行きたい。それが使命として取り組んでいる。



川崎汽船の2000年問題対応

情報システム室 次 長 市野瀬信夫氏
船舶部安全管理グループ安全管理チーム 副部長 福田 貴之氏
// 課 長 門野 英二氏

Q. いわゆる「2000年問題」は、その重要性から全社的対応が不可欠とされていますが、御社における全社的対応の概要についてお

聞かせ下さい。

市野瀬 当社の場合、1995年にプロジェクトチームを作って情報システムの運用の仕方と

か、コストパフォーマンス、機能的な部分について見直すSR（システムリエンジニアリング）プロジェクト



市野瀬信夫氏

を開始しました。一番の目的はコスト削減だったんですが、2000年問題についても、併せて全部解決しておこうという方針で作業に取り掛かりました。現在、基幹情報システム部分は1997年の4月から2000年対応されたシステムで稼動している状況です。SRプロジェクト時点で対応できなかったサブシステムとしては2～3ありましたが、それも昨年12月までにプログラム対応が終わり、これで当社が運営しているシステムについては全て2000年対応は完了したという状態にあります。2000年問題対応組織としては現在、情報システム担当役員を委員長とする「システム小委員会」が担当しており、情報システム室が事務局となっており、情報システム室が事務局となっており、その下に各部門ごとに社内のシステム担当がいるという組織構成で対応にあたっています。（図2参照）現在システム小委員会の監督のもとで当社で使用しているサーバと同一機種をレンタルし、実際2000年をはじめ、要注意日といわれる日付をいれてプログラムを走らせるテストを行っています。

Q. 具体的に「2000年問題」の危険性とそれに対する対処に関して、まず陸上部門についてお聞かせ下さい。

市野瀬 社内のシステムについては、SR プロジ

ェクトで対応済みですが、現在気になるのは外部から入って来るデータです。EDI 関係で4桁できちんとデザインされているかどうか、あるいは2桁でデザインされているときは、2000年になったときに当社のシステムで正しく2000年を認識できるかということです。EDIで送られて来るのは、B/L、コンテナの動静情報、本船の動静情報などですが、例えばB/Lの日付が2000年問題に対応したものでないと、コンテナヤードで荷物が止まるというようなことはありませんが、運賃が正当に換算されなくなるというような問題が発生する可能性があります。現在、このような対外的なつながりの部分についてテストを進めています。その他に荷役関係の部分ですが、ガントリークレーンなど荷役関係の機器類で日付の影響があるものかどうか、ターミナルの方には問い合わせましたが、日付の問題で機器類が止まるということはないという回答を得ています。尚、米国などでの内陸輸送関係では、海外の代理店を経由してすべての関係会社に2000年問題の対応に関するアンケートを行っています。

Q. 船舶部門についてはいかがでしょう？

福田 当社の船舶搭載機器の2000年問題の有無について、造船所および機器メーカーにアンケートを行ったところ、それぞれ問題ないとか、既に対応済みで



福田 貴之氏

あるという回答を確認しています。また、GPS で一部問題が判明した機種についても部品交換などの改良はもうほぼ終了しています。今問題となっているのは一つの機器にいろんな機能を備えたチップが搭載されている場合、おかしい信号がでるのではないかということです。それについても現在メーカーに問い合わせしていますが、並行して乗組員以下現場の人間に、どういった機器にどういうチップが使われているかということを把握させて、その機器については手動対応ができるように訓練させています。

門野 船は浮いている状態であり、制御機器を手動操作に切替えて対応することでエンジンが使用でき、舵が効くという最低限の安全を確保することは充分可能ですので、事

前に手動操作等の準備をしておけば、安全運航が瞬時に脅かされる可能性は少ないと考えています。

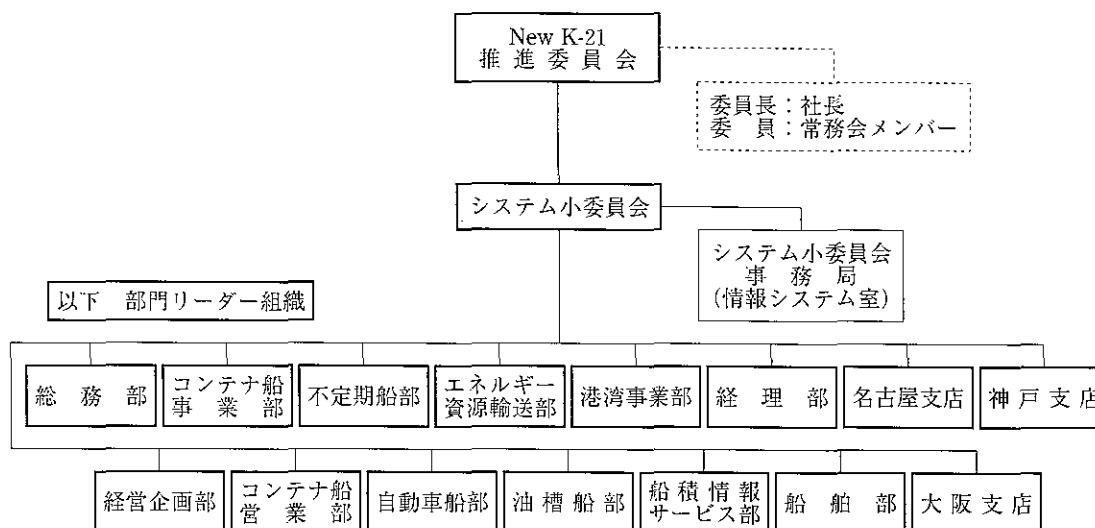


門野 英二氏

福田 1999年問題というのも取りざたされましたので、実は万一に備え昨年12月31日から今年の1月1日夕方まで、船舶部は出社し、運航船舶にトラブルが起きた場合、他の船にすぐ情報を伝えられるように準備しておりました。というのは船というのは、姉妹船といいまして何隻も同じ船がありますし、搭載機器も各船同じような機種を積んでますからね。結果的にトラブルは何も

図 2

川崎汽船株式会社 組織図 (西暦2000年問題関係)



起こりませんでした。

Q. 自社船以外の仕組船、傭船についての「2000年問題」対応は？

門野 仕組船は、先程申し上げたような対応を全船にやらせております。傭船については船主に情報提供するとともに、速やかな対応をお願いしています。

Q. 御社は他の船社とスペースチャーターを相互にしていますが、何かそちらの方でも対応を？

市野瀬 現在、協調配船を行っているパートナーである他船社と情報交換をしながら自社に関わる部分のチェックを行っています。

Q. 「2000年問題」は事前の完全対処は難しいとの見方もありますが、万一に備えた対応は？

市野瀬 現在は国内・海外の自社システムおよび取引業者のシステムに関して、2000年対応が確実なことを証明するべく、それぞれ総合テストを行っていますが、それと並行していろいろなトラブル発生を想定して、対応マニュアルの作成を進めています。

福田 2000年問題は、危険日というものがわか

っていますから、当社の仕組船すべてにおいてその前日から普段より増員した当直体制を敷いて、緊急事態に備えさせます。危険日でも、特に恐いのは狭水道航行中とか荷役中ですね。航海中については比較的スケジュールに余裕のある船は危険日には、未対応の第3船との関係もあり、輻輳海域を避けることも検討しております。

基本的には各船に備えている安全管理マニュアルの中に輻輳海域とか狭水道とかにおける非常時の対応というのは載せてありますし、非常時の手動運転についても以前から定期的に本船で訓練していますので万一何かあっても充分対応できる体制と考えています。それに加え2000年問題に備えて機器を手動に代える際の注意事項についても網羅した対応チェックリストを新たに作成して配布しています。

停泊中についても、危険物船の荷役等、安全確保のためターミナル等の協力を得ながら、荷役の中断、緊急停止手順の確立等を検討しております。

当社の「2000年問題」対応について

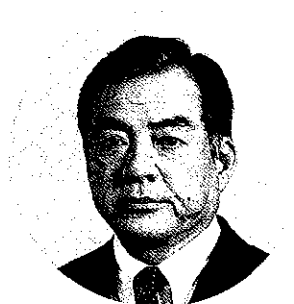
川崎汽船専務取締役 若林善三郎氏

2000年問題につきましては、通信情報システム・通信設備、船舶や港湾荷役機器等、幅広い範囲への影響も懸念される事から、弊社の業務遂行・お客様に提供するサービスに影響を及ぼす可能性を秘めた重要な問題として全社を挙げて対応してきております。

弊社は、1995年に旧来の通信情報システムを根本的に見直す目的で、SR (System Re-Engineering) プロジェクトを開始し、1997年4月より、新システムを稼働させております。

SRプロジェクトでは西暦2000年問題も視野にいたしたシステムの再構築を行ったことにより、1997年4月の時点で基幹システムの2000年対応は終了しております。

当プロジェクトで対応を完了しなかったシステムにつきましても、1998年12月に全てのプログラム対応を終え、1999年1月からテストを開始しております。加えて本年3月中には、全ての統合検証テストを予定し、より対応確度を高めるべく努めております。



又、弊社船舶につきましても、搭載機器の検証、機器メーカーとの確認作業を実施しておりますが、1999年12月31日から2000年1月1日など懸念される対象期間には特別体制を敷き、万全を期すよう全船に然るべく指示をしております。本年1月1日には社内担当部署及び全船舶において特別警戒体制を敷き対応いたしました。問題点は発見されませんでした。

社内における対応体制としては、情報システム部門担当役員を委員長とする「システム小委員会」を組織し、その委員会の指導・決定の下、全社横断的な体制にて対応を進めております。弊社は、2000年問題の持つ重要性を認識し、お客様に提供するサービスに影響を及ぼさぬよう、引き続き全力を挙げて対応していく所存です。

「2000年問題」とは

西暦年を下2桁のみでプログラムされたコンピュータシステムが、西暦2000年を1900年と認識する場合があります、その日付誤認のためにシステムの誤作動を引き起こすといわれているのがいわゆる「2000年問題」である。

また、2000年問題に関わる問題ではないが、船舶に搭載されているGPS（人工衛星を使った測位システム）の一部の機種に判明したいわゆる「ロールオーバー問題」（GPSに組み込まれた時計が起算開始から1024周目に当たる1999年8月22日になると、自動的に起算日にリセットされる問題）についても、「2000年問題」同様、トラブルが懸念されている。

なお「2000年問題」およびGPSの「ロールオーバー問題」について、トラブル発生の可能性があるとされているいわゆる主な危険日時及び原因は以下のとおり。

危険日時	原因
1999年1月1日 1999年9月9日	西暦年の下2桁「99」をプログラムの終了と判断
1999年8月22日	GPSに組み込まれた時計が自動的に起算日（1980年1月6日）にリセット
2000年1月1日	西暦年の下2桁「00」を1900年と判断
2000年2月29日 2000年12月31日	1900年が閏年でないため、2000年も閏年ではないと判断

Washington 便り

侵略生物に関する米国大統領命令について (Executive Order on Invasive Species) (侵略生物)

船が港に着き、貨物や必需品を積み込むとき、バラスト水の一部が湾内に排出される。同時にバラストタンクに吸い込まれていた外国産の魚、貝、蟹、微生物、植物等も一斉に排出される。このようにして米国の水域内に侵入した生物は侵略生物 (invasive species) と呼ばれている。侵略生物は米国固有の生態系を破壊し、経済的損害を与え、また人間の健康を害している。米国環境保護庁の統計によると、米国の湾内において毎分約5万ガロン (年間で210億ガロン) のバラスト水が捨てられている。

米国において侵略生物に対する本格的な取り組みがおこなわれるようになったのは、船舶により外国から五大湖に到着したゼブラマッスル (縞模様のある紫貝) が何百万ドルもの損害を漁業や船舶、港湾・航行施設に与えたために、五大湖に接する米国中西部の州知事等がバラスト水排出規制を連邦議会に要求するようになってからである。侵略生物による米国全体での被害額は毎年1,230億ドルにのぼるといわれている。

侵略生物により多くの被害にあっている地域としては、五大湖以外に太平洋岸では、北カリフォルニア (サンフランシスコ湾)、ワシントン州 (ピュージェット・サウンド)、そしてハワイ・メキシコ湾がある。特にサンフランシスコ湾は北米で最も外来生物による侵略を受けている区域で、近年では3カ月に1種類の割合で新種の外来生物が発見されている。

侵略生物は木造船、鋼鉄船を問わず全ての船舶の船体に付着する。侵略生物が排泄する粘液も船体に付着し、船舶の様々な機関や配管系統の故障の原因ともなっている。さらに水路、配

水システム、海上構築物にも付着して支障を来している。

(侵略生物防止規制法)

米国はこのような侵略生物の侵入を防止し被害をなくすため1990年に非土着水中迷惑生物防止規制法 (Nonindigenous Aquatic Nuisance Species Prevention and Control Act) を制定、さらに1996年に同法を改正する侵略生物対策法 (National Invasive Species Act) を制定した。この法律に基づいてコーストガードは米国寄港船舶のうち何隻が寄港前にバラスト水の交換を行っているかを把握する目的で、1998年1月から、同船舶に対してバラスト水の交換に関する記録を義務づけている。

(大統領命令)

さらに、本年 (1999年) 2月3日、クリントン大統領は事態の改善が余り見られない状況に鑑み、船舶のバラスト水を介した外来侵略生物の侵入阻止を目的とした総合的な管理計画を立案する審議会 (侵略生物対策審議会) を設置するための大統領命令 (Executive Order) を発令した。

(侵略生物対策審議会)

侵略生物対策審議会 (以下単に審議会という) のメンバーは、国務省、財務省、国防総省、内務省、農務省、商務省、運輸省、環境保護庁の各長官とされている。審議会の議長職は内務長官、農務長官、商務長官の3名による共同議長制をしいている。また、審議会の下部組織として審議会を補助するため州政府、地方自治体、大学、民間環境団体の代表、その他関係者で構成する諮問委員会が設置されている。諮問委員会は特に、管理計画の目標および目的を達成するために、地方、部族、州、地域、そして生態系レベルでの計画と対策を勧告しなければならないとされている。なお、共同議長の一人名であるパッピト内務長官は2月3日の記者会見において、審議会が最初に出す勧告の一つにはバラスト水の洋上での交換を強制する国内法の制定が含まれることを示唆する発言を行っている。審議会の任務としては次の事項が挙げられている。

- ・大統領命令の実施に対する監督

- ・侵略生物に関する連邦政府の活動の監視
- ・侵略生物対策について国際協力を求める勧告の作成
- ・経済・環境・人間の健康に対する影響を記録・評価・監視するため省庁間の連携の調整促進
- ・インターネットを利用した最新の情報共有システムの確立の促進
- ・侵略生物に関する管理計画の作成・発表（連邦政府の任務）

連邦政府の各省庁の任務として次の事項が挙げられている。

- ・侵略生物の侵入防止・探知・規制・監視
- ・侵略を受けた生態系における上着生物および生息条件の回復
- ・侵略生物に関する調査、侵入防止のための技術開発、環境に優しい規制
- ・侵略生物およびその対策についての一般市民に対する教育

各庁省は、米国やその他の地域において侵略生物の侵入や伝播の原因となる、またはそれを助長するように行為（活動）を認めたりすること、あるいは資金を提供したりすること、さらに、実行することを禁止している。ただし、当該省庁が定めたガイドラインにより、そのような行為（活動）の利点が侵略生物がもたらす害をはるかに上回る場合や、また、その行為（活動）に関して害の危険を最小限にするための実行可能かつ賢明な手段がとられると当該省庁が決定し、公表した場合はこの限りではないとされている。さらに、各省庁は審議会に相談して、上述の任務を管理計画に従って必要に応じ関係者と協力して遂行することが要求されている。

（管理計画）

審議会は大統領命令の発令後18カ月以内に、連邦政府および審議会の一連の対策と勧告を盛り込んだ管理計画の第一版を作成し発表しなければならないとされている。また2年毎に管理計画を更新し、同時に管理計画に定められた目標および目的の達成度に関する報告を評価することとされている。さらに、管理計画の各版および報告を行政管理予算局に提出することとされている。

管理計画のいずれの版においても、審議会が措置を勧告してから18カ月以内に、このような措置の実施を要請された各連邦機関はそれを実施するか、あるいは実施できない場合はその理由を審議会に説明する必要がある。さらに、審議会はこの大統領命令の発令後5年毎に最低1回は同命令の有効性を評価し、同命令を改訂すべきか否かについて行政管理予算局に報告しなければならないとされている。

（関係団体の反応）

この大統領命令について、米国港湾協会（American Association of Port Authorities）と米国船主協会（Chamber of Shipping of America）が、米国政府は侵略生物対策に関するコーストガードやIMO（国際海事機関）が作成した既存のプログラムを放棄すべきでないとし、さらに内務長官の提案する洋上でのバラスト水の交換の強制に反対する意見を表明した。米国港湾協会は特にIMOがバラスト水の交換について任意のガイドラインを作成していること、そして連邦議会がコーストガードに対して任意のバラスト水の交換および報告に関するプログラムを確立するよう指示していることを指摘するとともに、バラスト水についてさらに規制を設けるための措置をとるにはコーストガードのプログラムの有効性が決定され、その他の代替案の費用や実行可能性について十分な調査が完了するまで待つべきであると主張している。また、米国船主協会も、内務長官の提案する洋上でのバラスト水の交換の強制に反対であり、政府の各省庁は海運業界から、ろ過法、熱処理又は化学処理、その他最新の処理方法について学ぶ必要があると主張している。

一方、CENSA（欧州日本船主協会評議会）は、この大統領命令がすぐに立法活動につながるものではないとしつつも警戒の色を見せ、今後の動向を注視するとしている。バラスト水の交換には、船舶の安全問題に係る場合もあり得る（本誌平成10年1月号P.33参照）ことから当協会としてもCENSAと連携して本件の今後の動きを注意深く監視し、対応していく所存である。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

第3回

潮風満帆



竜田山丸が残した教訓 —竜田山丸の沈没事故について—

元日本船長協会会長 石割 正



太平洋戦争中、私は応召して特設砲艦の艦長を務めるなど、いろいろな経験談もあるが戦争についての話は差し控えて、今回は応召の動機となった、竜田山丸の船長時代に微粉硫化鉍を積んで宮古港から大阪港へ向かう途中野島沖で沈没した事故について、当時の模様などを中心に船長としての苦心談などを書くことにした。

この事件は、岩手県田老鉍山から出る微粉硫化鉍の含有水分が発端となって起こったもので、契約では8%以下となっていたものが実際には12%以上もあって輸送上危険極まりない状態であり、その犠牲となったのが竜田山丸であった。

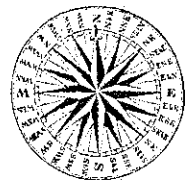
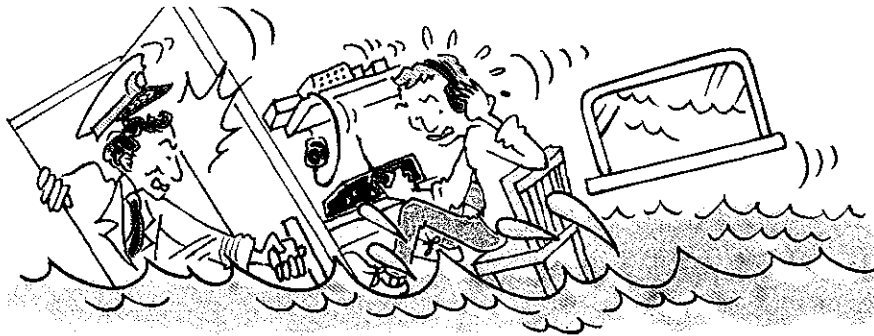
竜田山丸(1,992総トン、三井船舶)は昭和15年12月1日、微粉硫化鉍を満載して宮古港を大阪港へ向け出港したが、翌2日午後8時頃野島崎灯台沖を航行中に事件は起こった。その頃天候が急激に悪化して、南西方からの巨大な風波により船体の揺れが大きくなり、心配していた積荷が移動し、一瞬大波を受けて船体は左舷に20度も傾斜して、遂に機関も停止してしまった。大きな不安に晒されながらもただ大海原をさまようばかりで、午後10時頃いよいよ危険を感じ SOS を発し

て救助を求めた。すると12時頃、SOSを受けた川崎汽船の「ほろどう丸」が到着、救助艇2隻を下して救出準備を開始するとともに、ほろどう丸の大久保船長から、「沈没の危険があるため総員一刻も早く退去せよ」との連絡があった。ほろどう丸から見れば、荒れ狂う波間に横倒しに傾いて、今まさに沈まんとしながら漂流している本船は本当に哀れに見えたに違いない。

その後3日午前3時頃、さらに阿蘇山丸(三井船舶)が到着して、救助艇1隻を送られ、それに私を含む残りの士官が乗り移り、全員無事救助されることになった。

この事件が私に教えてくれたことは、こうした時に船長が最後の SOS を打つ決心である。こういう場合、船長としては出来れば SOS など打たずに内々で済ませたいが、乗組員の安全を思えば、わが身はどうなろうと勇気をもって救助を求める決断が必要なのである。私も船がまさに沈没しようという時、船中に残ったのは私と航海士3名、そして通信士の合計5名だったが、乗組員らの船長が下りなければ我々も下りられませんという励ましの言葉に鞭打たれ、いよいよ下船する気持ちになっ





たのである。今でも、半分水びたしの部屋の中で最後まで勇敢にがんばりますと言って無線を打ち続けた通信士の姿が目に残る。

我々が阿蘇山丸のボートに乗るため、ブリッジから船尾まで行く時はもう船は40度近くも傾いて、ハッチは半分水につかり甲板は歩けずブルワークにぶら下がって行く状態であり、まさに船は沈む一歩前というところであった。辛うじて阿蘇山丸に救助されたあと本船は30分も経たずに沈没したのだから間一髪というところであった。

はるどう丸については、年末であり緊急物資を積んで横浜からアメリカに航行中、われわれの事故に遭遇し、嵐の暗夜救命艇を2隻も下して救助して下さった有り難い行為についてはあれから58年も経った今日でも忘れ得ない事実であり感謝の念が一杯である。

翌昭和16年8月23日、大阪地方海員審判所(※1)にてこの海難に関する審判を行う予定であったが、私が8月15日付で海軍に応召することになったため日程を急遽変更して8月9日に審判が行われた。確かにこの審判は理事官(※2)が船長本人の出席を求める程重要な審判であるが、私に取っては涙の審判であった。

私は竜田山丸沈没の責めを負い死の決心をした心境で審判に臨む所存であり、真実を隠さず陳述し甘んじて罰則を受ける覚悟であったが、理事官の論告は免状停止1ヶ月15日であった。

ところが終戦になって帰国し、改めて審判の結果を聞いたところ、不可抗力による海難だったということで不懲戒と変わっていた。これは当時の海難審判が船員懲戒法に基づくものだったことを考えると、異例の判決であったが、当時の戦争に突入しようとする社会情勢を多分に情状酌量した寛大

な裁決と思われる。

この事件に関し三井合名会社理事である石田礼助氏は「船が沈没したことは遺憾であったが乗組員全員が無事救助されたことは不幸中の幸であった」と言い、又、安藤正与副部長は「石割君は竜田山丸を沈めたのだがその保険金80万円は会社に入り綾戸山丸の建造資金に充当できた。わが国は敗戦により昭和21年8月10日戦時補償の打ち切りを決定した。従って船主は戦時蒙った喪失船の保険金は入手出来なくなったことを考えると石割君は会社に対し功績があったのでないか」と話して当時の世相を話していた。

微粉硫化鉍の海上輸送は相変わらず夥しい海難事故を起こしていた矢先のことであり、竜田山丸沈没事故、次いで起こった昭和24年6月1日起きた花咲丸の海難沈没事故を機に、いよいよ昭和29年海難絶滅に向けて官民合同による特殊貨物委員会が発足して検討を加えるに至ったのであった。そして昭和31年10月には含水微粉鉍石船舶運送規約が出来て実施にされたが、海難は依然として絶えなかったため、昭和39年9月に運輸省令として穀類その他の特殊貨物船舶運送規則が成案され、長年の懸案であった微粉硫化鉍の含有水分の基準、シフティングボード(※3)設定に関する規則も確立されることとなったのである。それ以後、微粉硫化鉍にまつわる海難事故も皆無となったと聞くが、これも遠くは竜田山丸並びに花咲丸の尊い犠牲があったからこそと思われるのである。

(※1) 海員審判所は今で言うところの海難審判庁で、海難審判を行う行政機関。

(※2) 理事官は海難審判を行う行政官。

(※3) 船の横揺れによる貨物の移動を防止するため、船倉の前後隔壁に通じて、中央部に設置された荷止め板のこと。



2月

1日 従来のモールスを利用した海上遭難安全通信が、衛星通信を利用した新システム（GMDSS）に完全移行した。

10日 全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟は、日本港運協会との第1回中央団交で「1999年度春闘制度要求書」を提出、本年度港湾春闘がスタートした。（P.23海運ニュース4参照）

12日 北大西洋航路でコンテナサービスを提供する日本郵船、川崎汽船など19の海運会社は大西洋航路同盟協定（TACA）に代わる新たな船社間協定を米国連邦海事委員会（FMC）に届け出た。

16日 政府は外航海運事業者などが結ぶ運賃などの協定（外航カルテル）の独禁法適用除外制度にかかる海上運送法の改正法案を閣議決定した。

18日 日本鉄鋼連盟は1998年の鉄鋼輸出船積み実績を発表した。それによると前年比17.6%増の2,764万9,000トンとなり、2年連続で前年実績を上回った。

19日 川崎二郎運輸大臣は、1999年度の船員災害防止実施計画案について船員中央労働委員会に諮問した。

政府は需給調整規制廃止などを盛り込んだ海上運送法の一部を改正する法案を閣議決定した。

22日 日本とEUは規制緩和にかかる政府間協議を行い、運輸分野では港湾荷役の労使慣行である事前協議制度の簡素化などをめぐり意見交換した。

24日 運輸政策審議会海上交通部会は、本年初会合（第8回港湾運送小委員会）を開催し、最終答申取りまとめに向け審議を再開した。（P.17海運ニュース1参照）

25日 米国新海運法の施行細則策定作業を進めている連邦海事委員会はコミッショナー会議を開き、船社と荷主が結ぶサービスコントラクトに関する規則については最終的な決定を延期することとした。

当協会はアジア船主フォーラム第8回総会を5月24日に東京で開催すると発表した。



海運関係の公布法令（2月）

- ⑤ 小型船舶安全規則の一部を改正する省令
（運輸省令第3号、平成11年2月1日公布、
平成11年2月1日施行）
- ⑥ 船舶職員法施行細則の一部を改正する省令
（運輸省令第4号、平成11年2月1日公布、
平成11年2月1日施行）

陳情書・要望書（2月）

宛先 水産庁、海上保安庁他

件名 備讃瀬戸における船舶航行の安全確保に

ついて
要旨 例年、備讃瀬戸東航路海域で3～6月の
間行われるこませ網漁業によって、航路
が全面閉鎖されるばかりか、航路付近の
可航水域も狭められる状況があり、航路
航行船舶の安全な航行が阻害され大型船
の重大海難の発生が懸念される事から、
航路内可航幅300mの確保等を要請。

国際会議の開催予定（4月）

IMO 第4回ばら積み液体およびガス小委員会
4月12日～16日 ロンドン

IMO 第79回法律委員会
4月19日～23日 ロンドン

小学校向け壁新聞および 子供向けパンフレット「わくわく海運丸」の発行について

当協会は従来より、各種パンフレットや教材用ビデオの制作、先生向けセミナーの開催など、さまざまな学生・学校向け広報活動を行っておりますが、今般、この一環として、①小学校向け壁新聞および、②子供向けパンフレット「わくわく海運丸」を発行しましたのでお知らせします。

① 小学校向け壁新聞

小学校の先生方に海運の役割や重要性について理解を深めてもらうこと、また授業等で使用してもらうことなどを目的に、小学校の先生方の研究団体である全国小学校社会科研究協議会（東京都小学校社会科研究会）の監修を得て作成した壁新聞です。船の活躍を小学生に対して分かり易く解説するため、写真や漫画などを用いて説明しています。

全国の研究会メンバーを通じ、全国の多くの小学校に配布しています。

② 子供向けパンフレット「わくわく海運丸」

主に小学校高学年を対象としたパンフレットです。海運の重要性について学校給食などを例にあげ、分かり易く説明しています。パンフレットの表紙も船をデザイン化したものにし、子供たちに興味を持ってもらえるよう工夫しております。

ご希望の方は、FAX (03-3264-7354) 若しくは e-mail (pub-office@jsanet.or.jp) にて、当協会総務部広報室までお問合せ下さい。



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
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
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
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年 1 月	3,860	3,474	385	9.0	▲ 2.6
2	4,094	2,815	1,278	2.6	▲ 14.9
3	4,589	3,347	1,241	1.1	▲ 10.5
4	4,346	3,122	1,224	▲ 1.8	▲ 13.7
5	4,042	2,824	1,218	▲ 1.5	▲ 16.2
6	4,346	3,131	1,214	5.5	▲ 0.9
7	4,561	3,248	1,312	6.5	▲ 5.6
8	4,014	3,121	892	2.0	▲ 3.0
9	4,597	3,054	1,542	3.9	▲ 9.1
10	4,381	3,015	1,366	▲ 5.7	▲ 14.8
11	3,682	2,789	893	▲ 12.8	▲ 11.8
12	4,129	2,714	1,415	▲ 12.2	21.7
1999年 1 月	3,451	2,692	759	▲ 10.6	▲ 22.0

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

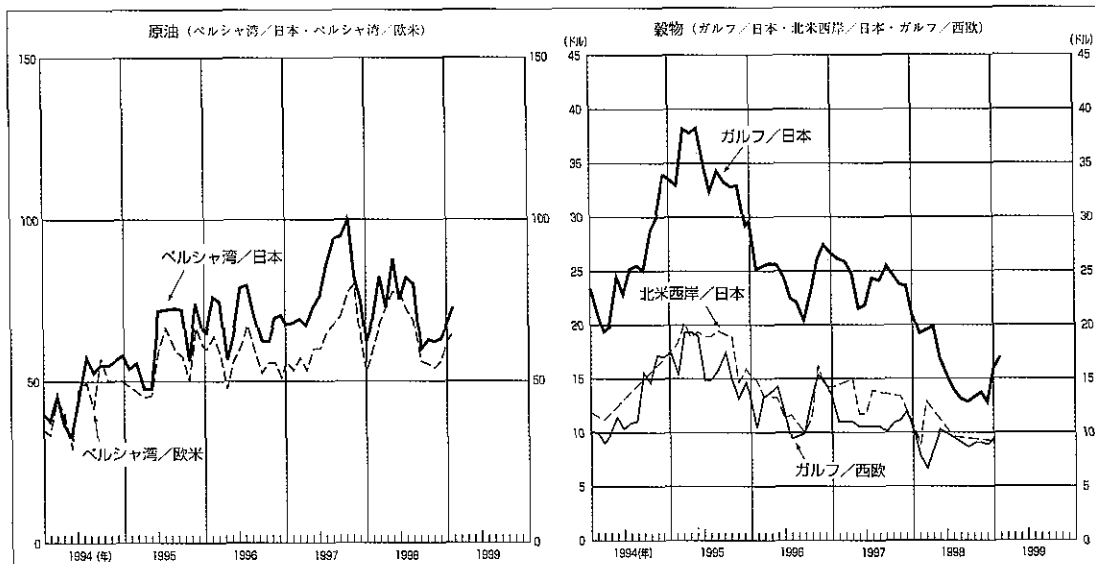
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年 2 月	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
4	131.67	128.00	135.00
5	135.00	132.00	139.05
6	140.43	136.20	146.70
7	140.73	138.35	143.70
8	144.67	141.05	147.00
9	134.59	131.05	139.80
10	121.30	114.25	136.75
11	120.58	115.30	123.65
12	117.54	115.30	122.70
1999年 1 月	113.18	110.35	116.20
2	116.66	112.15	121.75

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1998 6	16,577	0	16,577	3,513	6,488	5,879	27	411	169	90	9,470	1,694
7	15,587	0	15,587	3,114	6,105	5,283	27	438	400	247	10,746	1,519
8	13,460	156	13,460	2,971	5,361	4,444	79	220	248	137	9,780	881
9	14,240	172	14,068	3,044	5,585	5,069	27	198	120	25	12,820	2,650
10	13,339	125	13,214	3,374	5,047	4,132	101	364	113	83	12,436	3,480
11	13,997	204	13,773	3,041	5,056	5,060	159	267	115	75	12,329	2,593
12	11,596	0	11,596	2,438	5,157	3,501	0	316	50	134	11,154	1,311
1999 1	15,953	430	15,523	2,843	8,269	3,751	74	305	100	181	11,843	1,632
2	16,103	0	16,103	3,246	6,794	5,544	110	227	62	120	12,167	2,146

(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					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	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	66.25	62.00	62.00	50.00	67.50	60.75	56.50	52.00	52.50	42.50	62.50	51.00
2	66.50	58.50	69.00	60.00	72.50	59.50	52.50	47.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	69.00	58.00	82.00	67.50			57.50	50.50	67.50	55.00		
4	67.50	46.50	72.50	65.00			52.50	45.00	72.50	55.00		
5	72.50	61.50	87.50	69.00			59.50	45.00	77.50	69.00		
6	76.50	65.50	75.00	62.50			60.00	52.50	77.50	56.50		
7	86.75	68.50	82.50	74.75			65.00	50.00	72.50	65.00		
8	94.00	85.00	80.00	60.00			67.50	65.00	68.50	52.50		
9	94.50	72.50	60.00	44.00			70.00	60.00	56.00	40.00		
10	100.00	89.00	62.50	52.50			77.50	70.00	55.00	51.50		
11	82.00	75.00	62.00	47.50			80.00	65.00	53.75	44.00		
12	75.00	49.50	62.75	48.00			62.50	42.50	56.50	43.75		

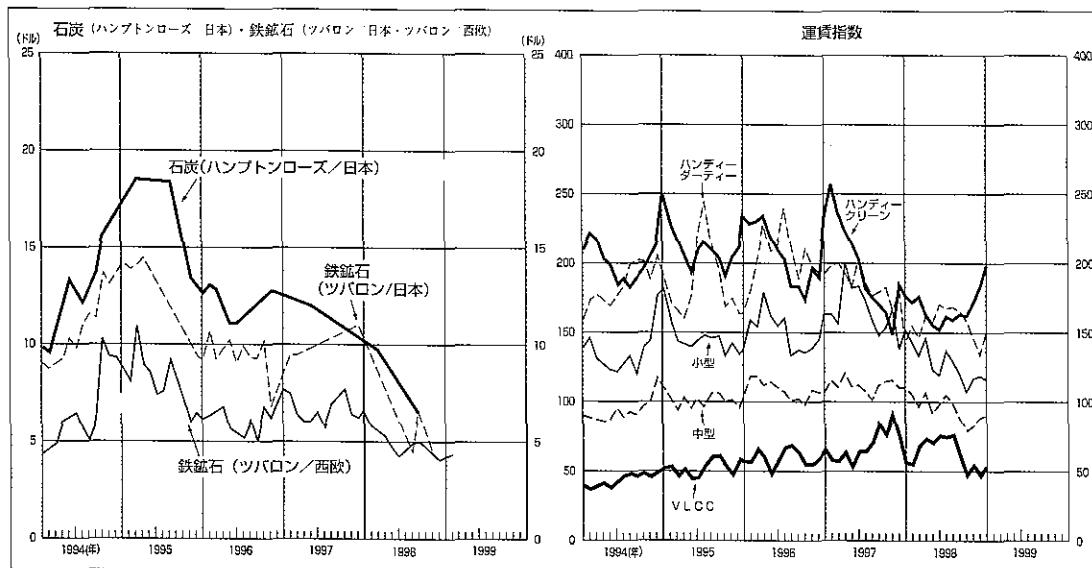
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位：ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	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	21.25	19.00	16.00	13.25	11.50	9.00	9.15	—	10.75	9.00	9.50	9.00
2	19.00	16.50	17.00	14.25	8.75	—	—	—	7.90	7.50	—	—
3	19.50	17.50			12.85	11.50			6.75	—		
4	20.00	16.00			—	—			—	—		
5	17.00	15.50			—	—			10.50	7.50		
6	15.35	13.70			—	—			—	—		
7	14.00	13.00			9.75	—			—	—		
8	13.00	12.50			—	—			—	—		
9	12.75	12.70			—	—			8.50	—		
10	—	—			—	—			8.75	—		
11	13.75	12.75			—	—			8.75	7.50		
12	12.85	12.25			—	—			8.50	6.75		

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



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

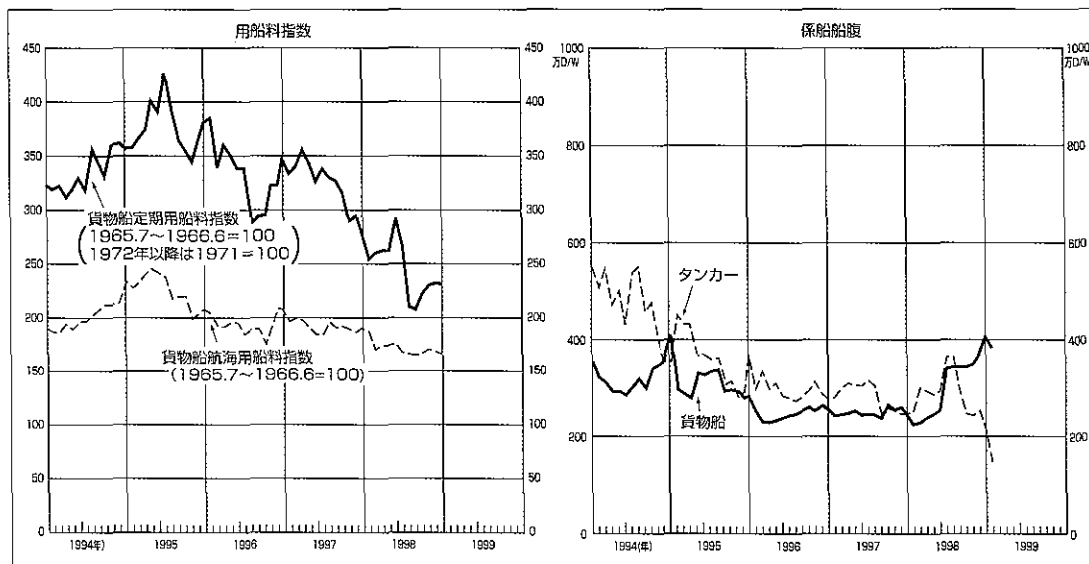
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	4.50	—	—	—	4.80	3.25	—	—
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	4.50	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.15	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも10万 D/W 以上15万 D/W 未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数									
	1997					1998				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0
2	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4
3	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5
4	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9
5	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1
6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0
7	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9
8	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3
10	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・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					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0		320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0		324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0		310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	
5	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0		318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	
6	198.0	239.0	195.0	184.0	175.0		334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0		320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0		360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0		349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		335.4	375.5	334.9	328.1	245.5	

(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	1997						1998						1999					
	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	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125
2	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066						
4	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927						
5	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889						
6	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939						
7	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631						
8	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621						
9	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941						
10	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479						
11	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415						
12	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528						

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

3月は卒業のシーズンである。
本業の傍ら学生に教えている小生
には、卒業式は身近な行事である。
これを期に娑婆世界へ巣立つ彼ら
を見て、もう4年間の過ぎたのか
という思いと同時に本当に社会の
厳しさに堪え得るのであるかと
いう心配が複雑に交錯する。管理
教育の中、受験技術を磨き、大学
にあっては単位取得のみに終始し
た嫌いのある彼らは、組織の一員
として新たな出発をする訳であ
るが、創造力とか常識性の欠落に
よる多難性もさることながら、「こ
とば」でも苦勞するのではなかろ
うかと危惧せずにはられない。

当初はそれ程の奇異感を持たな
かったが、接触する機会が増すに
つれ彼ら独得の用語での会話には、
一方の当事者である小生はその理
解に相当の神経を要した様に記憶
している。彼らの会話は、「私的」
「何系」「変換モード」「信じらん
ない」「そうなんだ」「別に」とい
った言葉が飛び交い、言葉は短絡
されイントネーションも本来のそ
れとは異なり、それらの用語に縁

編集後記

遠い小生には「わかんない」こと
だらけである。その為「オヤジ」
は、その苛立たしさに年甲斐もな
く「超ムカツキ」、「マジギレ」状
態となる。日常的にこの様な言葉
の洪水に接していれば、ともすれ
ば「言語障害」に陥り、何らかの
対応策を講じねば「失語」する必
然の恐怖感が生ずる。そこで2年
目からは、「正しい日本語」を話さ
なければ単位は認めずと宣言し、
五月蠅の如く口煩く「狂育」し続
けた結果、今では「通訳」なしで
会話できる様になり、小生の「失
語症」は少しは回避されたように
思う。

一方で、我が子との会話におい
ても時として「前述の様な言葉が
飛び出すが、慣れも手伝いそれ程
の違和感なしに意思の疎通を図っ
ている自分に気づき些かの焦りを
感じている次第である。

創造力には物足りなさを感じさ

せる彼らであるが、その独得な発
想で視覚心象をストレートに表現
する造語能力には「A」評価を付
与したい。併せて、様々な事象現
象等についての鋭い考察力、論理
展開、また価値観についての多様
な表現等には驚愕させられ、その
新鮮な感覚には教えられることも
多く、敬意を表しその将来に大き
な夢を託したく思う。

今人生の岐路に立つ21世紀の担
い手である彼らに対しては、その
可能性に期待し祝福を送り、彼ら
の成長を見守り続けて行きたいと
思っている。

今後共教学の場にある限り、学
生には同じ高さの目線で接し、謙
虚に「学ぶ姿勢」を持って研鑽を
続け、齢を重ね、何時かは自らの
新たな卒業式を迎えたく思う。

因みに、我が子も卒業であるが、
娘に何を教え彼女から何を学んだ
のか考え中である。

三洋海運株式会社

総務部総務課長

齋藤 寛

せんきょう 3月号 No. 464 (Vol. 39 No. 12)

発行◆平成11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◆鈴木 昭 洋

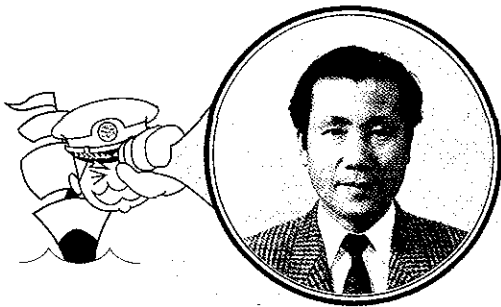
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

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)

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 1 回



今回、登場して頂くのは

有村産業(株)総務部部長代理

竹林顕英さん(54歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

大きく言えば総務関係全般ですが、その中で主に会長随行秘書を担当しています。その他、弊社の広報関係業務にも携わっています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

あえて一つあげるとすれば、パッセンジャー業務に携わっているときに、台湾航路の顧客開拓を行ったことでしょうか。この仕事を通して台湾の方々と深く交流できたと思います。でも私にとってはこれまでの会社生活すべてが大事な思い出であり、大きな財産となっています。

3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

海上交通事業は、地域（特に離島においては）の生活を支える重要な社会的責任を担っています。私は、会社を通して地域社会に貢献できることを誇りに思います。

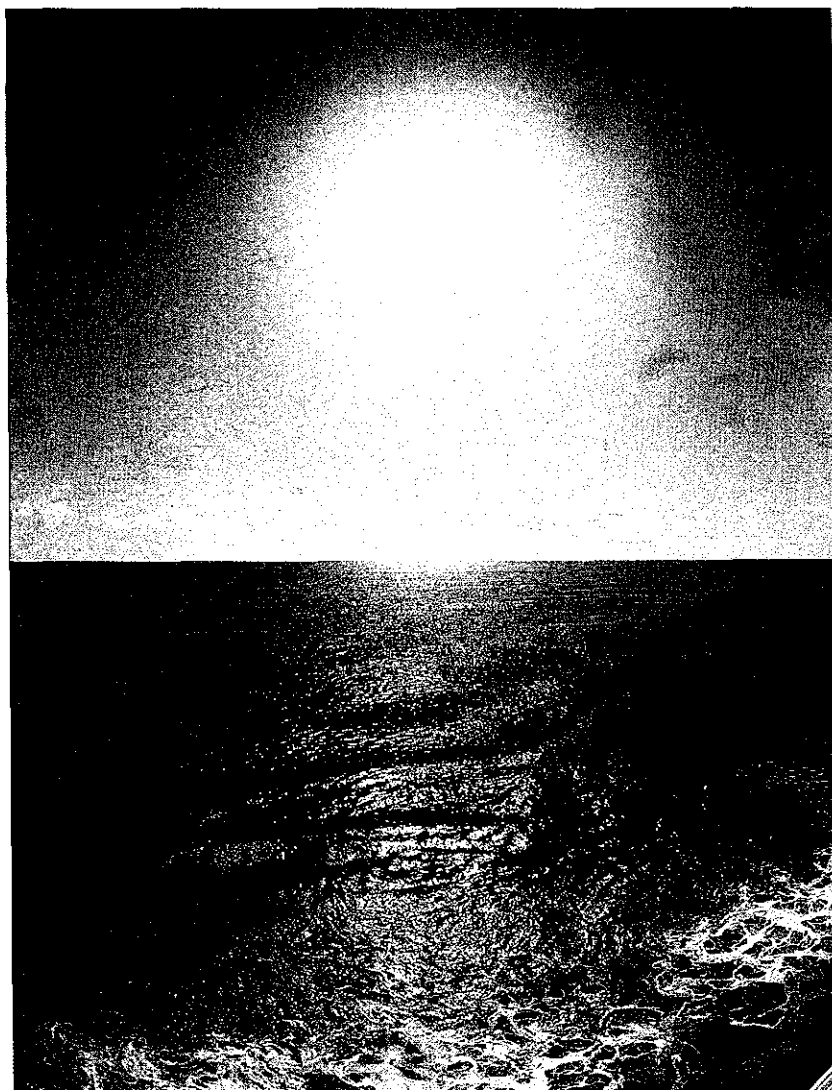
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

組織の一員として、少しでも会社に貢献できるよう、あらゆる業務に対処できるようになりたい！ですね。それによって人間的にも大きく成長できると思いますので。

有村産業の事業概要

PO/RO型貨物船、カーフェリー等、近代的な合理化された船を有しており、それによる貨物、旅客の海上輸送に従事している。内航、外航とそれぞれ事業があり、沖縄県内業界最大手である。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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