

せんきょう

2000



社団法人 日本船主協会



MARCH

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

「安全会計」のすすめ

日本船主協会副会長 飯野海運取締役社長 太田健夫

海運ニュース②

審議会レポート③

- 1. 二人の水先人が交代で8時間以上水先をする場合の割増率の引き下げ
- 第55回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様 -

国際会議レポート④

- 1. 貿易業界全体にとっての独禁法適用除外制度の有益性を確認
- アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第7回中間会合の模様 -
- 2. 解撤委員会から“シップリサイクリング”委員会に改称
- アジア船主フォーラム(ASF)解撤委員会第3回中間会合の模様 -
- 3. 防火構造・消火設備規定の総合的見直しを終了
- IMO 第44回防火小委員会(FP)の模様 -
- 4. IMDG コード(国際海上危険物規程)を改正
- IMO 第5回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC)の模様 -

内外情報⑤

- 1. 手口の巧妙化、規模の大型化で海運への影響もより深刻に
- 密航者問題について -

特別欄⑥

人類と海洋の共存に向けて

- 海洋環境シンポジウムの模様 -

特別欄⑦

フランスはシングルハルタンカーの使用を

2008年までに制限、EUも前倒し規制?

- エリカ号沈没事故とその波紋 -

London 便り⑧

潮風満帆⑨

P.HIGHWAY で西回り世界一周

元川崎汽船船長 品川公志

海運日誌⑩ 海運統計⑪

{ 2月 }

船協だより⑫ 編集後記⑬

「安全会計」のすすめ

日本船主協会副会長
飯野海運取締役社長

太田健夫



(2000年某月某日 某海運会社の応接室)

格付アナリストA氏「御社は“安全”に万全を期しておられますか。」

社長(胸を張って)「勿論です。なにしろ“安全”なくして海運業は成り立ちませんから。」

A氏「それでは前期の安全コストがおよそどれぐらいか把握しておられますね。」

社長(一瞬グッとつまるが)「船舶の保全には十分な費用をかけていますし、船員教育・災害訓練もしっかりやっています。しかし全部が全部金額表示できるわけではありません。ですからコストとおっしゃっても簡単には出ないと思います。」

A氏「そもそも御社には“安全”の定義がありますか。」

社長「人命の安全、積荷の安全、船体の安全、環境の安全が主なものと考えています。」

A氏「こんなことをお聞きしたのは、各社さんが一様に“安全が大切”とおっしゃるわりに、安全の中身が漠然としているような気がするからです。しかし営利企業である以上安全コストはできるだけ明確に把握することが必要でしょう。といっても安全コストをすべて金額で把握せよ、というわけではありません。ご承知の“環境会計”でも“金額表示する項目”、“物量表示

する項目”、“記述項目(質のランク付け)”の三つに大別して表示されています。もっとも“安全会計”は“環境会計”より広い概念ですから、完成するには相当な時間がかかるでしょう。でもそれが社会的に認知されるようになれば、格付にも利用できるようになると思います。たとえば安全コストを軽視し、表向き償還能力が高いように見える社債の格付は低く、逆の場合は高くするといったことも可能になります。

現在の格付判断はROA、ROE、キャッシュフローといった財務計数に偏りすぎていると個人的には考えています。“安全会計”等の試みがそれを是正するうえで役に立つかも知れません。また漠然ととらえられがちな安全を、企業語である数字、量、ランク付け等で表現すれば議論がクリアーになります。そうすれば社内の意識も深まり、安全コストの適正化を図るうえでも効果が期待できると思います。」

社長「検討する価値はありそうですね。」

A氏「I/Tを活用すれば案外早くできるかもしれませんよ。」

安全問題はこれぐらいにして早速本題にはいりましょう。それにしても御社のROA、随分低いですねー。」

社長(青ざめる)「…」



審議会レポート

1 二人の水先人が交代で8時間以上水先をする場合の割増率の引き下げ —第55回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

平成12年3月2日、第55回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、平成12年度水先人適正員数及び水先料金の見直しについて審議が行われた。

1. 平成12年度水先人適正員数について

（表参照）

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議会以下安教審）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経

緯から、以来毎年審議されるものである。

昭和51年以来的の方法により算出した結果、平成12年度適正員数は前年度比19名減の502名となった。また、12年度末の水先人の実員数は、12年2月末員数746名に廃業予定46名、新規採用数33名を加除し、733名となる見込みとされた。

なお、省庁再編に伴い当部会も含め委員会の改廃が行われるが、どのような審議会で審議するにせよ、今後は水先人の実員数が適正員数を大幅に下回る場合や、算出方法を変更する場合等必要に応じて、安教審の業務を移管する審議会で検討することとした。

2. 水先料金の見直しについて（資料参照）

運輸省より、水先料金の見直しの第一段階として「二人の水先人が交代で引き続き水先をす

る場合」の割増率を現行1.6から1.1に引き下げるとの提案がなされた。

本件について、当協会は本年2月8日開催の運輸省、当協会、日本パイロット協会で構成する水先料金問題検討委員会での提案を受け、同17日に港湾物流委員会で鋭意審議を行い、意見

を付して了承することとし、席上生田当協会会長の代理として出席した甲斐水先問題検討委員長より、概要次の通り当協会意見を開陳し、鋭意審議の結果、原案通り運輸省の提案が了承された。

・当協会が要望を行っている「大型船二人乗り

【表】平成12年度水先人適正員数表

水先区名	平成11年度(2月末現在)				平成12年度				取扱隻数	
	年度当初	増	減	水先員数	適正員数	廃業予定	採用予定	年度末数	H11年実績	H12年度予測
合計	761	36	51	746	502	46	33	733	179,532	174,750
小	4			4	2			4	560	541
路	6			6	2			6	1,241	1,116
蘭	4			4	2			4	747	697
館	2			2	2			2	163	91
樽	2			2	2			2	118	113
萌	1			1	2			1	76	42
戸	3			3	2			3	695	697
石	2			2	2			2	117	126
湾	5	1	1	5	3			5	1,341	1,356
川	3			3	2			3	463	344
田	2			2	2		1	2	239	220
浜	4	1	1	4	2		1	4	532	477
島	8	1	1	8	3			8	2,410	2,417
京	16	2	1	17	9	2		15	6,857	6,829
湾	65	4	6	63	41	5	4	62	31,297	30,420
賀	97	7	10	94	87	7	7	94	23,232	23,245
潟	6			6	2			6	1,037	987
木	3			3	2			3	566	419
尾	3			3	2			3	307	309
浦	3			3	2			3	511	495
水	6			6	2	1	1	6	1,661	1,484
良	100	4	4	100	73	8	3	95	15,503	16,014
湖	42		1	41	27	3		38	14,258	14,167
勢	1	1		2	2	1	1	2	82	61
尾	2			2	2			2	131	107
舞	6		1	5	2		1	6	962	871
和	102	4	5	101	56	3	6	104	16,516	16,601
阪	52		1	51	22			51	17,144	15,647
内	139	9	11	137	101	13	8	132	17,140	16,444
境	3			3	2	1		2	433	405
関	41		5	36	22			36	17,418	16,328
小	2			2	2			2	233	183
博	6	1	1	6	4			6	2,628	2,749
佐	4		1	3	2	1	1	3	629	573
長	3	1	1	3	2			3	503	571
島	4			4	2			4	877	720
細	2			2	2			2	160	155
鹿	3			3	2			3	256	217
那	4			4	2			4	489	512

・新規免許数は、試験の結果等により変動があり得る。

料金の見直し」については、水先料金問題検討委員会において本措置に拘わらず引き続き検討すること。

- ・水先料金に係る八つの懸案項目を含めた水先料金体系全体についての同検討委員会での討議を活発化すること。
- ・船社からみて割高と考えるわが国水先料金は正に向けて、検討を進めるべきである。

3. その他

運輸省より概要以下の通り報告があった。

平成11年12月、行政改革推進本部規制改革委員会は、規制改革についての第2次見解を取りまとめた。同見解において、合否判定基準を定め公表すべき業務独占資格として水先人が指摘されたことから、運輸省としては平成12年度内に基準の方針を取入れていくこととし、安教審の下部組織である水先人の免許等に係る検討会で今後、審議することとしている。

【資料】

水先料金の見直しについて

平成12年2月

水先料金問題検討委員会

平成12年2月8日に第18回水先料金問題検討委員会を開催し、運輸省、日本パイロット協会及び日本船主協会の関係者で水先料金の見直し

について検討したところ、次の結論を得た。

1. これまで検討が行われている
 - ① 基本額と加算額の関係の見直し
 - ② 港内転錨料金の見直し
 - ③ 遠距離通減制の是正
 - ④ 運航区分の割増料・きょう導距離の見直し
 - ⑤ 乗下船実費に係る検討
 - ⑥ 冬期割増料金の見直し
 - ⑦ 指定錨地の投抜錨料金の廃止
 - ⑧ 大型船2人乗り料金の見直し

については、今後も引き続き検討・調整を行うものとする。

2. 2人の水先人が交代で8時間以上引き続き水先をする場合の現行の割増率100分の160について、これを100分の110に変更することが適当である。

※ 2人の水先人が交代で水先を行う場合、水先を行っていない水先人についても船舶の運航状況にかかる情報収集等を適宜行い、円滑かつ適切な水先の実施に寄与していることに鑑み、一定の割増率が設定されているところ。

今般、近年の機器の発達等により、これら情報収集等に要する時間、労力が合理化されていることを踏まえ、当該割増率について所要の見直しが必要である。

国際会議レポート

1 貿易業界全体にとっての独禁法適用除外制度の有益性を確認 —アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第7回中間会合の様相—

ASFの第7回トレード安定化委員会(STC)は2000年2月21日、フィリピンのマニラで開催

された。会合にはSTC委員長である生田正治当協会会長(商船三井社長)をはじめASFメン



第7回STC参加者

バー船協から18名の代表が参加し(資料2参照)、了解事項(資料1参照)を採択して会合を終了した。

会合ではまず、各国からの経済見直しが報告され、アジア経済の回復とアジアへの輸入荷動きに明るい見通しがあることが確認された。船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、海運業界のみならず国際貿易に係わる業界を包含した“貿易業界”(Trading Industry)全体と世界経済にとって利することが確認され、出席者は政府や荷主団体に同制度の必要性をアピールするよう要請された。

定期船部門では、船腹量と荷動きの見通しについて、正確な事実分析の必要性が確認された。ドライバルク・タンカー部門では、アジア経済危機の影響を受けつつも相当数のスクラップが進んでいるとの明るい報告もあり、定期船同様トレード安定化の必要性が再確認された。

また、海難事故、海賊、密航者、環境問題等についても積極的な意見交換が行なわれ、最後にSTC (Stabilization of Trade Committee) の名称を変更することが合意され、2000年5月ASFソウル総会に新名称を提案することとなった。

【資料1】

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)
トレード安定化委員会 (STC)
第7回中間会合 (マニラ) に
て採択

アジア船主フォーラム (ASF) ト
レード安定化委員会 (STC) 第7
回中間会合は、ASF の7メンバー
船協代表18名が出席し、2000年2
月21日フィリピンのマニラで開催

された。

出席者は、海運業界の健全な発展を通じ、世界貿易と経済の着実かつ持続的な成長を達成するとの展望の下、広範囲にわたる問題について率直かつ活発な意見交換を行った。会合では、STCメンバー間で以下の通り共通認識が確認された。

(1) 定期船部門

(a) トレードの状況

世界貿易は、引き続き堅調な米国経済と注目すべき復調を遂げているアジア経済に特に下支えされ、ここ1年は継続的な成長を示していくことになるだろう。

今年就航が予定されている多くの新造船により、基幹航路の船腹スペースが過剰になる(結果としてその他の航路でも同様の現象が起きる)とのレポートがあることに對し、出席者は、トレードから段階的に撤去される船腹を勘案していない誇張された船腹量がレポートされているのではないかと留意した。

出席者は、不確かなレポートに反応するのではなく、トレードの状況についての正

確な事実分析に基づき、新造船投入の正味の影響と経済成長を注意深く評価することの重要性を認識した。

(b) 船社間協定に対する競争政策など

出席者は、各種船社間協定に認められている独禁法の適用除外制度に対し、いくつかの国や国際機関が見直しを行っていることを認識し、中でも、米国における“ハイド法案”と OECD 事務局ペーパーに特に懸念が表明された。適用除外制度は、コスト合理化とサービス向上に向けた船社の努力を行う上で必要であることが確認された。また同制度は、安定した市場を確保して運賃の予見性を高め、短期間かつ頻繁な乱高下などの運賃変動によって輸出入業界を悩ますことを防ぐものであり、世界経済と貿易の着実かつ安定的な成長に寄与しているものである。その意味で船社に対する独禁法適用除外制度は、海運業界だけに利益をもたらすものと考えべきでなく、輸出入業界のみならず国際貿易に拘わる全ての業界をも包含した“貿易業界”(Trading Industry)全体と、世界経済そのものに利するものである。出席者は、同制度についての正しい解釈と認知が確立するよう、上記の点についてそれぞれの政府や荷主団体にアピールするよう要請された。

出席者は、WTO におけるサービス貿易自由化交渉の重要性を確認し、海運自由化交渉が成功裏に終了するよう、ASFとしての統一行動をとっていくことが合意された。

一方、米国議会で今後審議される恐れのある“Harbor services Fee”法案につき強い懸念が表明された。同法案は、船社や荷主に不公平な経済的負担を課す可能性があ

る。出席者は、同法案の今後の進展に注目し、各国政府を通じ反対意見を述べるよう要請された。

(2) ドライバルク／タンカー部門

全ての船社が、1997年のアジア経済危機以来の長期低迷市況の影響を受けていることが確認され、ドライバルク／タンカー部門に関わる船社は、秩序ある市場を回復するため最大限の自主努力を行うよう強調された。このところ相当数の老朽・サブスタンダード船が解撤されていることが、明るい知らせとして確認された。このことは、公正なコストに基づく船社間競争を確保するだけでなく、重大な海洋環境破壊につながりかねない海難事故の防止にも役立つものである。

タンカー部門については、世界石油業界における大型 M&A に向けた最近の動きによるタンカー市場への影響について、注目する必要があることが認識された。

(3) その他

出席者は海難事故、海賊、密航者、環境保護の問題につき、現状に強い懸念をもって意見交換を行った。これらの問題は、ASF 航行安全委員会などの主要議題であり、今後の議論のため ASF の各担当委員会に送られることになる。

海賊問題については、特に1999年10月に発生した「アロンドラ・レインボー号」事件が取り上げられた。この事件は、極めて組織的な海賊が同号をハイジャックし、貨物のアルミインゴットの一部が強奪され、17人の乗組員の生命が危険にさらされた。船社は、各船舶の自衛措置を整えるとともに、今後不幸にしてこのような事件が発生した際には然るべき政府機関へ迅速に報告を行うため、乗組員

を充分訓練することが確認された。しかしながら、個々の船社や国による防止努力のみではこれらの問題に対する充分な解決策にはなり得ないことも確認された。出席者は、こうした事件に対処する沿岸各国のあらゆる努力に厚く感謝するとともに、関係政府機関と密接に連携する努力を続けていくことを確認した。

また出席者は、海洋環境保護に対する責任を確認した。STCは、NOx/Sox排出管理の改善・安全な塗料の使用・油濁防止など、海洋環境保護に向けて積極的に取り組むため最善の努力をしていくことを確認した。

【資料2】

ASFトレード安定化

委員会第7回中間会合参加者リスト

委員長

生田 正治

日本船主協会会長（商船三井社長）

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

Mr John E Lines

(Managing Director and CEO, ANL
Container Line Pty Limited)

〈中国船主協会〉

Mr Gao Weijie

(Vice President, China Ocean Shipping
(Group) Co.)

Mr Li Shao De

(Vice President, China Shipping (Group)
Co.)

〈アセアン船主協会連合会〉

マレーシア船主協会

Mr A M N Aziz

(Senior General Manager, Liner Logistics
Business Unit, Malaysia International Ship-
ping Co.)

フィリピン船主協会

Mr Dario Alampayz

(General Manager, Baliwag Navigation
Inc.)

〈香港船主協会〉

Mr Niels Kim Balling

(General Manager, Corporate Marketing
Orient Overseas Container Line Ltd.)

Mr Arthur Bowring

香港船主協会理事長 (Director, HKSOA)

〈韓国船主協会〉

Mr Hee Tae Hwang

(Senior Vice President, Hanjin Shipping
Co., Ltd.)

Mr Choong Shik Kim

(President and CEO, Hyundai Merchant
Marine Co., Ltd.)

Mr Suk Hui Lee

(Executive Vice President, Hyundai Mer-
chant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Marcel Chang

(President, Evergreen Marine Corp.)

Mr Johnny C H Kuo

(Vice Chairman, Uniglory Marine Corp.)

Mr Tony B C Chow

(Senior Vice President, Wan Hai Lines
Ltd.)

Mr Spring C C Wu

(Executive Vice President, Yangming Ma-
rine Transport Corp.)

〈日本船主協会〉

中山 正之

(川崎汽船常務取締役)

佐藤 博之

(商船三井専務取締役)

矢野 俊一

(日本郵船定航マネージメントグループ部長)

小林 求

日本船主協会会長秘書

弁護士

Mr Jeffrey F Lawrence

Sher & Blackwell

事務局

園田 裕一

日本船主協会企画調整部副部長

笠原 永子

日本船主協会企画調整部

※ 本委員会副委員長 Mr Sohoo Cho (韓国船協
会長及び President of Hanjin Shipping Co.)は、
所用のため欠席。

2 解撤委員会から“シップリサイクリング”委員会に改称 —アジア船主フォーラム(ASF)解撤委員会第3回中間会合の様々—

ASF 解撤委員会の第3回中間会合が2000年2月21日(月)、台湾の台北において開催された。今回の会合には台湾・香港・インドネシア・日本・韓国の合計5ヶ国の船主協会の代表者が参加し、当協会からはASF 解撤委員会副委員長である松永宏之副会長(東京タンカー社長)の代理として当協会外航船舶解撤促進特別委員会の高橋秀幸幹事(東京タンカー総務部副部長)

ほかが参加した。

会合はC. S. Chen 解撤委員会委員長(台湾船主協会)が議長となり進められ、出席者の自己紹介に引き続き、当協会から近年の世界の船舶解撤量や現存する船腹量についての説明、1999年3月に国際海運会議所(ICS)に設置されたShip Recycling Working Groupの発足以降の検討状況や国際海事機関(IMO)における解撤問



会合では積極的な意見交換が行われた

題の検討予定など世界の解撤に関する動向について報告した。あわせて、わが国におけるバーゼル条約(*)の船舶への適用問題について、当協会はICS等と同様に解撤のために輸出される船舶を一律に廃棄物として規制の対象とすることに反対の立場であることを説

明し、各国船主協会においても自国政府に対し同問題についての対応に注意喚起した。

また、当協会より、船舶の解撤はその多くがリサイクルとして再利用されていることの認識を喚起することの必要性やスクラップというイメージ改善の意味も含め、本委員会を「Ship Recycling Committee」に名称変更しては如何との提案を行った。更に香港船主協会より、アジア船主として世界的な議論と歩調を併せて船舶のリサイクリング問題を考察・検討するために委員会内にワーキング・グループを設置することが提案された。

本会合では、船舶のリサイクル問題は海運業界のみならず、造船業界やリサイクル（解撤）業界など関係業界が連携しあって取り組むべき重要な問題であることを認識し、名称変更およびワーキング・グループ設置の提案を全会一致で承認し、2000年5月に韓国・ソウルで開催される第9回ASF総会で正式に提案することになり、今後、海運業界は関係者と協力し実用的かつ環境に配慮したシップ・リサイクリングの方策の検討のために取り組んでいくこととした。

なお、本中間会合のプレスリリース（資料1参照）および参加者（資料2参照）は以下のとおりである。

（※）バーゼル条約の正式名称は「有害廃棄物の国境を越える移動及びその規制に関するバーゼル条約」。廃棄物処理を適正に行う事が出来ない国にその処分を依頼し、その結果、受け入れ国の環境が破壊されることのないよう、国際的に協調した取り組みを定めたもの。

【資料1】

アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会第3回中間会合は、2000年2月21日に台湾・台北市において、香港、インドネシア、日本、韓国、

台湾からの代表が参加の下、開催された。参加者リストは別紙のとおり。

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

同会合のメンバーは、日本船主協会がシップ・リサイクリングに関して（IMO や ICS の動き等について）説明を行ったことに謝意を表した。

同会合は友好的な雰囲気の中、率直かつ建設的な意見交換が行われ、船舶の処分は海上安全および海洋環境保全を含む船舶の運航にとって欠くことのできないものであるとの合意に達した。

同会合は、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクリングであると認識した。同会合は、廃棄物の国境を越える移動に関するバーゼル条約が旗国以外の国で解撤される船舶に適用されると解釈されることに懸念を表明した。

また、同会合は、

—本委員会の名称を現在の“Scraping Committee”から“Ship Recycling Committee”に変更すること

—アジア船主として世界的な議論と歩調を合わせリサイクリングの問題を考察するために委員会内にワーキング・グループを設置すること

を2000年5月にソウルで開催される第9回ASF総会に正式に提案することを全会一致で承認した。

同会合は、海運業界が関係者と協力して

—実用的なシップ・リサイクリングの実施方法

—船舶の処分について満足できる解決策に寄与する環境にやさしいシップ・リサイクリ

ングの方策
の検討のために一致した取り組みをすべきで
あるとの結論に達した。

【資料2】

ASF 解撤委員会第3回中間会合参加者リスト

委員長

台湾船主協会

Mr. C. S. Chen

(President, U-Ming Marine Transport Corporation.)

香港船主協会

Mr. Andrew Y. Chen

(Chairman, Hong Kong Shipowners Association/Managing Director, Grand Seatrade Shipping Agencies, Ltd.)

インドネシア船主協会

Mr. Barens T. H. Saragih

(Vice President, Bumi Laut Group)

日本船主協会

高橋 秀幸 東京タンカー 総務部副部長

細川 淳 日本船主協会企画調整部係長

韓国船主協会

Mr. Myung Sig Park

(Manager, Planning & Controls Department, Pan Ocean Shipping Co., Ltd.)

3 防火構造・消火設備規定の総合的見直しを終了 —IMO 第44回防火小委員会(FP)の様態—

国際海事機関 (IMO) の防火小委員会第44回会合 (FP 44) が平成12年2月21日から25日までの間、日本ほか46カ国の代表等が参加してロンドンのIMO本部で開催され、SOLAS条約 (海上人命安全条約) II-2章 (防火構造・消火設備) の総合見直し、船内消火剤としての PFC (パーフルオロカーボン) 使用禁止、固定火災探知警報装置、部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船の消防設備等の審議が行われた。特に、SOLAS条約II-2章の総合見直しは、1994年6月から作業が開始され、今次会合において最終化に至ったところから、本年5月に開催予定の海上安全委員会 (MSC) で条約改正案として承認されるはこびとなった。

また、本小委員会の議長には、引き続きわが国の船舶機装品研究所主任研究員である吉田氏が再選された。

主な審議結果は次の通りである。

1. SOLAS条約II-2章総合見直し

1.1 背景

現行SOLAS条約II-2章には、防火構造・消火設備が規定されている。このII-2章は、船舶の火災事故が発生した際に対策を講ずるための改正が度々行われてきたため、一般要件と技術要件が混在しているなど、構成が複雑怪奇となっており、非常に扱いにくいものとなっている。

また、技術要件に関しては規則改正当時の概念で規則が整理されているため、新防火技術の導入を難しくさせているという問題を抱えている。そのため、II-2章を簡潔かつ応用性の広いものとするを目的として、SOLAS条約II-2章の総合的見

直し作業が1994年より、防火小委員会にて開始された。

1. 2 新 SOLAS II-2 章の要点

新 II-2 章案では、一般要件の規定において船舶の火災安全及び防火の基本要件を明示することにより、規定の明瞭化が図られている。また、技術要件の規定において防火設備基準を明確化するために、Fire Safety Systems Code (FSS Code: 火災安全設備コード) が新たにまとめられた。さらに、新技術へ柔軟に対応できるように、新技術及び新設計の防火機能のための代替設計及び設備に関する同等性評価方法が盛り込まれることとなった。

内容的には代替設計及び設備に関する同等性評価に加え、6年にわたる見直し作業中に規則改正が合意された非常脱出用呼吸具及び機関室の局所消火装置が新たに加わることとなり、新船及び現存船の適用を規則の中で明確にする作業を除き、最終化された。

新 SOLAS II-2 章案及び FSS Code 案は、本年5月の第72回 MSC で承認を受け、その後6ヶ月間の回章期間を経て、さらに本年12月の第73回 MSC で採択されれば、18ヶ月の批准期間を経て、2002年7月1日に発効することとなる。

2. 船内消火剤としての PFC 使用禁止

米国は、消火剤として PFC (パーフルオロカーボン、半導体の製造過程でドライエッチングやドライクリーニングに使用されている) が人体への毒性も少なく、代替フロンのひとつであるものの、大気中での残存期間は二酸化炭素の50~200年に比べ数千年と非常に長い(即ち、

温室効果ガス) ことから、同様に代替フロンであり毒性も少ない上に、大気中での残存期間が PFC の約10分の1程度の性質を持つ HFC (ハイドロフルオロカーボン、エアコン・冷蔵庫の冷媒やエアゾール製品などに使用されている) が存在するので、PFC を使用しなければならない理由が無いことを強調した。また、使用禁止を現存船に遡及して適用する考えはない旨も付け加えた。

一方、英国は、PFC を含むケミカル系消火設備はオゾン破壊ハロン消火設備の代替として極めて有効であり、小型高速船などの機関区域の大きさに制限を受ける船舶では依然として必要であること、更に、HFC については、人体毒性影響の試験を受けたものは未だ一つしかないこと等により、PFC の必要性を主張した。

その結果、大勢は米国を支持し、本小委員会では PFC を含む消火装置の使用禁止という SOLAS 条約の改正案を作成した。但し、安全上の観点において PFC を含むケミカル系消火設備の有効性を否定するものでないことに考慮し、MSC 及び MEPC (海洋環境保護委員会) への報告書案が作成された。

3. 海難記録の分析—「Ever Decent」号の火災事故

英国はバハマ籍の旅客船とパナマ籍のコンテナ船「Ever Decent」号の衝突、それに起因する火災の発生と消火活動について説明し、コンテナ船上における消火活動の困難さを指摘した。パナマは本件は単に本船だけの問題ではなく、コンテナ船全体に係わる問題である事を強調し、コンテナ船の構造、消火装置、消火に使用された大量の海水を船倉から急速に排水する方法、甲板上のコンテナへの消防士によるアクセス等、

総合的に検討する必要性を強調した。これをバハマやICS(国際海運会議所)等が支持し、さらに部分風雨密ハッチ・カバーを持つコンテナ船の消火設備の検討の必要性もあることから、これらを統合してコンテナ船の貨物区域全般に対する消防設備として検討すべきとの意見が述べられた。しかしながら、新たに独立した議題として扱うことには大勢の支持が得られず、旗国であるパナマによる正式な報告を得た上で、引き続き本議題の下で審議することが合意された。

今後提出される報告書の内容によっては、設備要件の強化が予想されるので注意が必要である。

4. 固定火災探知警報装置

旅客船の煙探知器に可聴警報を備えることおよび火災探知器の作動に連動して自動閉鎖する防火戸を備えることとする設備強化提案が米国より提出された。

ICCL (International Council of Cruise Line) 及びICSは、可聴警報を備え付けた場合、実際の火災警報のみならず、誤警報の発生に際しても乗組員の適切な誘導が無ければ乗客の混乱等安全にとってマイナスとなる面があることを指摘し、1992 SOLAS 条約改正の効果に対する十分な経験が得られるまで規則改正の検討は見送るべきであると提案した。ICSは、さらに、防火戸の自動閉鎖に伴う乗客の傷害などの危険性を指摘し、現時点では規則改正の必要性は全く

ないと強調した。

わが国をはじめ多数がICCL/ICSを指示し、米国提案に反対したことから、本小委員会では審議しないこととし、作業計画から抹消された。

5. 部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船の消防設備

部分風雨密ハッチカバー（合わせ部に隙間のある船倉の蓋）を有するコンテナ船の船倉の消火能力は通常のコンテナ船と比較して隙間から消火ガスの漏洩量を勘案し増量されるべきであるとの設備強化提案がフランスより提出された。これに対し、IACS（国際船級協会連合）は、単に消火ガスが船倉から漏洩するのみならず外気も取りこむことになり、問題は極めて複雑であると指摘した。バハマは「EVER DECENT」号の火災事故を例に引き、部分風雨密ハッチ・カバーを有するコンテナ船に限定せず広くコンテナ船の消防設備につき今後検討すべきであるが、現在は状況・情報の注視にとどめるべき旨提案した。審議の結果、「EVER DECENT」号の火災事故にて報告したように新しい議題として審議すべしとの提案もあったが、多くの支持が得られず、本件は「海難記録の分析」議題の下で「Ever Decent」号の事故と併せて検討される事となった。

今後提出される「EVER DECENT」号の火災事故報告書の内容によっては、設備要件の強化が予想されるので注意が必要である。

4 IMDG コード（国際海上危険物規程）を改正 —IMO 第5回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会(DSC)の様—

IMO 第5回DSCが平成12年2月7日から2月11日まで、ロンドンのIMO本部において、

日本ほか48カ国の代表等が参加して開催された。その主な審議内容は次のとおりである。

1. 国際海上危険物規程 (IMDG コード) の第30回改正

IMDG コードは、「危険物の輸送に関する国連勧告 (UN 勧告)」の改正に合わせて2年に1度改正しており、今回の改正には、IMDG コードと UN 勧告の様式を一致させ、UN 勧告の改正を IMDG コードに取り入れる際の今後の改正作業を効率的に行うことを目的とした IMDG コードの大幅な様式変更が含まれている。

なお、IMDG コードの第30回改正の実施日は、平成14 (2001) 年1月1日とし、その後1年間の移行期間が設けられることが合意された。

2. 固体ばら積み貨物の安全実施規則 (BC コード) の改訂

前回の会合において、BC コードの構成を変更し、その APPENDIX (付録) に記載されている要件や情報を物質毎にまとめるよう改正を求める提案が合意された。その際わが国は、現行のコード構成の大幅な変更は多くの作業を伴い、他条約等との関係で混乱する惧れがあるので慎重に検討すべきである旨を主張したが、受け入れられなかった。

その後、BC コードの見直し作業はコレスポネンスグループ (CG) により進められてきたが、今次会合で審議された結果、引き続き CG を設置して作業進めていくことが合意された。CG では、BC コードの構成の変更に加えて、各物質毎の通風要件の見直し等が予定されているため、わが国も CG に参加して意見の反映に努めていくこととしている。

3. コンテナ船の部分風雨密ハッチカバーについて

部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船に対して、オープントップコンテナ船と同様の危険物積載・隔離要件を適用すべきとする提案がフランスよりなされていたが、これに対しわが国より、部分的とはいえ風雨密ハッチカバーを持つのであるから独自の要件を課すべきであるとの提案を行った。審議の結果、次回会合での審議のため各国に対し提案およびコメントの提出を要請するとともに、5月開催予定の第72回海上安全委員会 (MSC72) に新しい議題として盛り込み、作業完了目標を平成13 (2001) 年とするよう要請することとなった。

4. 次亜塩素酸カルシウムの輸送について

本会合において、国際 P&I (船主責任相互保険) グループは、最近のコンテナ船における火災および爆発事故に次亜塩素酸カルシウムが関わっているとして、その輸送に係る IMDG コード規定の改正を提案した。これに対し、わが国より、実施した試験結果に基づき現行の積載要件を遵守すれば安全に輸送できることを確認したとして、同提案に反対を表明した。

審議の結果、次亜塩素酸カルシウムの海上輸送に係る IMDG コード上の基本的な要件はそのまま維持した上で、安全上の観点から同コードの一部を修正する MSC サーキュラー案が作成され、5月の MSC72 で採択されることとなった。

内外情報

1 手口の巧妙化、規模の大型化で海運への影響もより深刻に —密航者問題について—

貨物船に密かに侵入し、他国に不法入国を図る「密航行為」は、円滑な海上輸送に悪影響を及ぼすものであり、海運業界にとって大きな問題である。従来密航行為は、ほとんどが少ない人数による小規模なものであったが、近年、その規模が大型化するとともに、手口も悪質化しており、「被害者」である海運会社に与える影響もより深刻化している。

1. 密航者の発生状況 (表1参照)

海上保安庁が今年1月に発表した昨年の密航取り締まり状況によると、昨年1年間に同庁が検挙した密航事件は31件で前年より17件減ったものの、密航者は387人で17%増加した。一方同庁が日本近海で発見し外国当局に引き継いで密航を未然に防止したのは6隻で過去最高の571人となった。

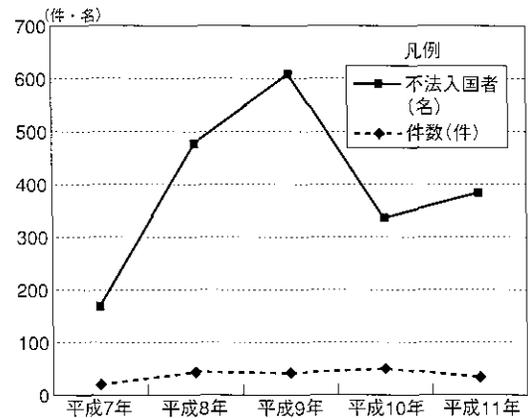
わが国への密航者数は平成8年以後、中国人密航者の増加により大幅に増えているが、昨年の密航事件の特徴は、従来の少人数による犯行が減少し、1隻に50人から100人といった大量の中国人密航者が集団で乗船してくる大型事件が相次いだことである(資料参照)。また手口も悪質化し、中国漁船から洋上で韓国船や日本船に乗り換える場合にGPS(全地球測位システム)を利用したり、陸側の出迎え者と携帯電話で連絡を取り合うなどハイテク機器を駆使するケースも見られた。こうした傾向を受け、同庁では密航事件が発生する恐れの高い海域におけ

る監視警戒、わが国に来航する船舶の立ち入り検査及び情報収集を強化する一方、中国、韓国の関係機関と防止対策について協議を重ねる等、国際的な連携を強め、密航者の発見および摘発に努めた。その結果、密航の未然防止件数は過去最高となり、昨年後半は事件の発生は大幅に減少した(表2参照)。

2. コンテナ船を用いた密航者の急増

わが国への密航事件は当局の取締まりにより

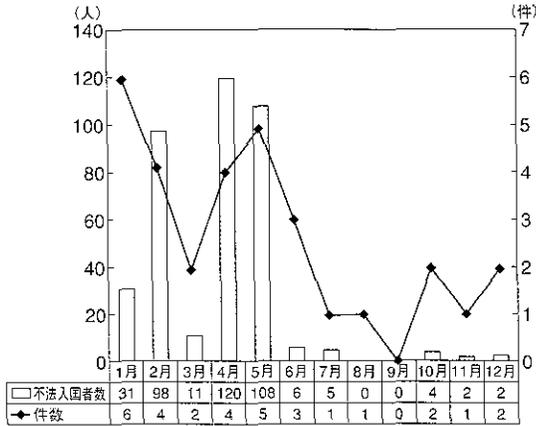
【表1】 1999年不法入国事件検挙状況



項目	年					
	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	
検挙状況	件数(件)	16	40	37	48	31
	不法入国者(名) (うち中国人)	164 (103)	481 (426)	605 (577)	331 (304)	387 (329)
未然状況	隻数(隻)	2	5	14	7	6
	乗船者(名) (うち中国人)	170 (162)	273 (264)	470 (468)	313 (245)	571 (564)

※1 「未然防止」は、わが国の領海外で発見、巡視船により追尾し中国等相手国の領海周辺海域において官憲に引き継いだもの等である。
 ※2 海上保安庁の統計による。

【表2】 1999年月別密航者検挙状況
(海上保安庁検挙)



沈静化の兆しが見える一方で、昨年12月末から今年1月初めにかけて、ロサンゼルス、シアトル、バンクーバーなど北米西岸諸港で、入港したコンテナ船のコンテナ内から相次いで多くの中国人密航者が発見され、報道されたものだけでも、表3のように150名余りに上っている。

密航者が発見されたコンテナは香港で積載されたとみられている。報道によると「中国人密航拠点としては中国福建省が知られていたが、最近では香港経由のコンテナ船等の貨物船が温床になるケースが増えており、米国移民局 (INS) も「香港は中国人密航の新たな拠点ではないか」との懸念を示している」ということである。このような疑惑を香港政府は全面否定し、船に積み込まれるコンテナ内の検査にハイテク機器を導入する等体制を強化する方針を示している。

こうしたコンテナを利用した密航行為は、従来はそれほど大規模なものではなく、このところ著しく規模が大きくなっている。いわゆる“蛇頭”のような密航者送り出し組織が大量の密航者をコンテナに隠すという新たな手口を考え出したという懸念もあり、海上輸送の中核を担う国際コンテナ輸送にとって深刻な問題である。

【表3】 最近における中国(南部)から北米西岸へのコンテナを利用した密航者事件

1. 1999年には、6隻のコンテナ船で、100人以上の密航者が逮捕された。
2. 最近の事例

密航者発見日	発見地(到着港)	密航者の国籍/人数	コンテナ積地
'99/12/25	ロサンゼルス	中国人・9人	
'99/12/25	ロングビーチ	中国人・21人	
'99/12/28	ロサンゼルス	中国人・12人+α	
'00/1/2	シアトル	中国人・12人	香港
'00/1/2	ロングビーチ	18人	香港
'00/1/4	バンクーバー	中国人・25人	香港
'00/1/4	シアトル	14人	香港/台湾/韓国
'00/1/10	シアトル	中国人・18人	香港
'00/1/11	シアトル	19人	
		合計 148人+α	

もし密航者が船内で発見された場合、人道上的問題もあり寄港地までの食料や水の提供、受け入れ問題の処理等を含む手続きすべてにおいて海運会社が負担しているのが現状である。

当協会会員各社においても密航を防止するため、従来より密航者の多発する可能性のある地域においては船の出入り口である舷門監視の強化、船内巡検の徹底等の措置を講じてきたが、コンテナへの侵入や普段出入りの少ない密室内への侵入等、密航手口の巧妙化により、なかなか犯行撲滅には至らない。

密航問題の根本的解決には、関係各国の当局間の捜査体制の連携強化は不可欠であると思われる。当協会としても、犯行を未然に防止すべく、会員各社に対しコンテナ船を中心に船舶運航時の注意を呼びかけるとともに、関係当局にも一層の努力をお願いしていきたい。

【資料】

平成11年の主要事件概要

- 1 貨物船の船内に隠し部屋を設けて潜伏して
くる事犯

4月12日、金沢海上保安部は、金沢港におい

て、カンボディア船籍貨物船「ZHEN YANG」（980トン、中国人9名乗組）を立入検査したところ、同船船底部を改造して設けた区画に潜伏していた中国人密航者115名を発見、不法入国容疑で逮捕するとともに、中国人乗組員9名全員を集団密航者を本邦に入らせた容疑で逮捕した。

2 韓国漁船を使用した事犯（中国船から韓国漁船に乗り換え）

2月20日、横浜海上保安部は、神奈川県警察からの連絡を受け、江ノ島沖約1キロメートルの海上に漂泊中の韓国漁船「33チョンゲー」（29トン、韓国人3名乗組）を立入検査したところ、船内から中国人密航者53名を発見、不法入国容疑で逮捕するとともに、韓国人乗組員3名全員を集団密航者を本邦に入らせた容疑で逮捕した。

3 中国漁船を使用した事犯

5月6日、しょう戒中の福岡海上保安部所属巡視船「げんかい」が、長崎県上対馬町比田勝

沖約18キロメートルの海上において、航行中の中国漁船「HAI FA 1」（149トン、中国人3名乗組）を発見、立入検査を実施したところ、船内から中国人密航者41名を発見したため、同船を長崎港へ任意同行した。

長崎海上保安部は、中国人密航者41名を不法入国容疑で逮捕するとともに、中国人船員3名を集団密航者を本邦に入らせた容疑で逮捕した。

4 日本漁船を使用した事犯

5月5日、門司海上保安部は、地元漁船から筑前大島北東沖合に多数の者を乗船させた漁船がいるとの情報を受け捜索中、福岡県遠賀郡鐘崎沖約7キロメートルの海上において、日本漁船「幸漁丸」（19.47トン、日本人3名乗組）を発見、立入検査を実施したところ、船内から中国人密航者58名を発見したため、不法入国容疑で逮捕するとともに、日本人乗組員3名全員を集団密航者を本邦に入らせた容疑で逮捕した。

米国最高裁がワシントン州制定のタンカー規則 に対して連邦法が優先する旨判決

米国最高裁判所は、2000年3月4日、ワシントン州が原油タンカーに対して独自に規制するため配乗や運航に関して制定した州法について、水路など各州特有の問題に関する場合を除き連邦法（OPA 90）が同州法に優先するとした判決を下した。

海洋汚染防止対策強化のため、米国ワシントン州は、1995年7月原油タンカーの構造・設備、マンニングおよび運航に関する独自の州法を制定した。しかし、国際独立タンカー船主協会（INTERTANCO）は、同法は国際条約や米国連邦法と異なり同州独自の規制であり、これら要件は国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）などの国際機関で決めるべきものである。また、米国連邦法と個々の州政府の規制が異なるのは混乱が生じる可能性があるなどとして、シアトル地区裁判所に提訴していた。

同裁判所においては、1996年11月にワシントン州側が勝訴していたが、INTERTANCOは1998年6月に米国最高裁に控訴し、先進国海運担当官会議（CSG）もINTERTANCOを支持する意見書を提出するなどし、今回の判決を得るに至った。

今回の判決で同最高裁は、ワシントン州の外航タンカーの配乗および運航に関する規則は、連邦政府が統一的な国内規則を採用する権限を無効にするものであり、同要件に関する規則を作るのはコーストガードの義務であるとしている。

人類と海洋の共存に向けて

—海洋環境シンポジウムの模様—

当協会では環境保護対策を重要な課題と捉え、昨年環境対策特別委員会を設置する等積極的な取り組みを行っているが、去る3月8日、一般の方々を対象に海洋環境保全の必要性をさらに深く認識して頂くことを目的として、「海洋環境シンポジウム」をイイノホール（日比谷）で開催した。



▲挨拶に立つ生田正治会長

生田正治当協会会長の挨拶で幕を開けたシンポジウムは、第一部で尾道出身の映画監督大林宣彦さんと、キャスター／エッセイストの福島敦子さんに「海への思い」等を語って頂き、続いて石弘之東京大学大学院教授コーディネートによる第2部のパネルディスカッションが行われ、会場を埋めた約700人の観客に「海の素晴らしさ」を再認識させる充実したものとなった。

本号では、石教授コーディネートのもと、ヨットウーマンの今給黎敦子さん、東京大学大学院助手で海洋生物学等を研究している清野聡子さん、東京水産大学の多屋勝雄教授、そしてイラストレーターであり、海事評論家でもある

柳原良平さんと、昨年世界一周クルーズの船長を務めた商船三井客船の渡辺輝夫船長といった海に造詣の深い方々に「海洋環境とその保全に向けて」をテーマに議論して頂いた第2部のパネルディスカッションの概要を紹介する。



海洋環境シンポジウム ～人類と海洋の共存に向けて～
主催／社団法人日本船主協会 後援／NHK



▲会場をうめた大勢の観客
第一部トークショーの様相

パネルディスカッション 「海洋環境の現状とその保全に向けて」

石 「海洋日本」という言葉をよく耳にします。「水産国・日本」、「海運国・日本」という言葉には、私達はいかに海に依存しているかがよく表れていると思います。しかし、私はこういう言葉を聞くたびに、これは本当かなと実は思うんですね。

私達が知らない間に海はどうなってしまったのか皆さん何かお気づきでしょうか。例えば、白砂青松と言われた日本のあの美しい海岸線の6割以上が、いまやコンクリートやテトラポットで固められた人工の海岸なんです。

あるいは、日本は世界一の水産国だと思っただけでいらっしやる方も多いかもかもしれませんけれども、最近10年連続で日本の漁獲量は下がり続けていて、かつて世界一の座にあった漁獲量が今や中国とペルーに抜かれて世界第3位であります。また、私達が体内にため込んだ化学物質の中には環境ホルモンと言われるものがありますけれども、この量は世界一高い数値です。この原因の一つは、私達が食べる海の魚が実は化学物質に汚染されていることにあります。

こうして見ると海は大変危機的状況にあるわけで、救えるのは今しかないのではないのでしょうか。まだまだ日本にも美しい海が残っているわけですから、いま頑張らないと恐らく、この海はどこか遠くへ行ってしまうのではないかと心配をしております。

今日はこういう話題を話し合うには最高のメンバーにお集まりいただいたと思います。

ではディスカッションに入りたいと思います。まず多屋さんにお魚を中心としたお話をお聞きしたいと思います。



◎石 弘之氏

多屋 日本の水産物の供給は、生産の方を見ますと1980年ぐらいに多くなって、その後少なくなっています。日本の水産物生産量は段々少なくなっているという危機感を抱かれる方が多いですけれども、必ずしもそうでもありません。ちょうど80年頃にマイワシが爆発的に増えるなど、いくつかの魚の資源が増えています。

また、輸入が増えたということがここ数年の特徴です。皆さんは日本で魚が一番揚がる場所をご存じでしょうか。成田空港というのが、水揚げが一番の港です。我々は、成田漁港という風に呼んでおりまして、ここは世界中から魚が集まってきています。

日本人は動物性蛋白質の4割を海に依存しているということで、世界有数の水産物消費国であるわけですが、いろいろと問題も出てきています。

問題は大きく分けて3つありまして、まずはやっぱり乱獲が進んだことで、マグロ、クジラといったような魚がいなくなっていく。それ

から2つ月は日本は性能のいい漁船をたくさん持っているために魚を小さい内に皆とってしまうというような不合理な漁業を行っているということ。もうひとつは、沿岸域の海域が汚染されて魚の産卵場がなくなってきたということがあります。

石 ありがとうございます。今給黎さんは今のお話を聞いていていかがですか。

今給黎 私のような素人が見ても、海が汚染されているかどうかというのはわかりません。せいぜいビニールごみ、プラスチックごみが浮いているという程度しかわからなくて。でも「海が汚れてある魚は少なくなったけど、別な魚は増えていて、海の生態系システムはうまくいっているんじゃないか」と思うんですが、それは違うんでしょうか？

多屋 資源が乱獲されているかただ少なくなっているかというのは非常に難しいです。

例えば日本海でトビウオ資源がどんどんなくなってきたということで、トビウオ資源の管理策を検討していたのですが、そのうち、自然にどんどん増えてきて、「先生、トビウオ資源の消費拡大策を考えてください」という話になるんですね（笑）。

それから関西空港の辺りは魚が少なくなるだろうということで漁業禁止になったわけですが、テトラポットを入れたらイセエビの宝庫になっています。そんな風にいろいろわからないことが起こって、私どもは自然は科学でわかるものではないことをやはり認識しないとけないと思います。

柳原 成田漁港から輸入した魚介類はどのぐらいの期間に消費されるのでしょうか？

多屋 大体、1年以内になります。

柳原 それだけ、日本人が食べているということですね。



◎多屋勝雄氏

多屋 そうですね。マグロは世界中から入っていますし、エビは東南アジアからいっぱい入っています。そのことはそれぞれの国の経済を成り立たせているのですが、その一方で、いろいろな問題を起こしています。マングローブがなくなる、従来の伝統的漁業者がいなくなるというような問題です。日本人は世界中から魚を買ってくるということで、どんなことが起こっているかというのを知らなければならぬと思います。水産資源がなくなってしまうんだったら、輸入もある程度制限しようということが必要だろうと思うのです。相手の国の資源をなくしてしまっただけで輸入するというのは、よくないと思います。

石 次に清野さんにお話を伺った後で、また皆さんと議論を進めたいと思います。では、清野さんお願いいたします。

清野 多屋さんのお話で、お金で外から買ってくるんだという話がありましたが、ではお金がなくなったときに、果たして1億人がこの島の周りの海だけで食べていけるのだろうかということ私には相当深刻に悩んでおります。多分今は1億人が食生活のレベルを維持するには、日本の海岸の状況は余りにすさまじくなっており

ます。

砂というのは非常に海岸にとって大切なものであるということは今まで科学的に解明されてきませんでした。砂浜は海の砂漠であるから干潟とか磯ほど大したことはないんだと言っていた時代がありまして、そういうこともあってか、この砂浜が日本からどんどん消えています。日本の長い砂浜の海岸線には、戦争が終わった直後の写真等を見ると溢れんばかりの砂がありました。しかし会場の皆さんが子供のときに見た砂浜の風景というのは、同じ場所に立ってみたら、恐らくもうなくなっていると思います。

自然の砂浜に代わって、最近は人工海岸が日本各地に続々とつくられております。明石海峡の周りに行きますと本当に人工海岸だらけです。

ところが、よく考えて頂きたいのは人工的に砂浜を造成するというは元にあった生態系の上に何かを作ってしまうということになるわけですから、単純に海岸を取り戻したいとか白砂青松がいいと要望したりしますと、いいような悪いようななかなか複雑な光景が展開されてしまうわけです。

駿河湾の海岸では、雰囲気をよくしようということで熱帯性の植物を植えたり、階段状の護岸を作ったりしたわけです。皆さん、親水性という言葉をお聞きになったことがあると思います。水に親しむということですが、それには階段上に海岸の護岸を変えればいいんじゃないかということで、80年代からこういった工事の方法が進められるようになりました。でも水に親しむときに、階段が全面的に砂浜にある必要があるんでしょうか。これは護岸としての利用も兼ねているので階段状になっているのですが、多目的を達成しようとすればするほど何となく不自然な海岸が増えてしまうわけです。

さて、東京近郊の方は海水浴場という九十



◎清野聡子氏

九里浜が思い浮かぶと思いますが、海水浴に行ったときにハマグリがとれたという昔話をする方がいます。しかし今の九十九里浜は、もう貝がとれるような状態ではなくて、どんどん海岸侵食に遭っています。これはいろいろな理由があるのですが、まずダムができ、川に砂を運ぶ力がなくなって、砂が海まで到達しなくなってしまったということがあります。

それと、やはり日本人は真面目で1メートルたりとも国土を削ってはならないという島国の強迫観念が非常にあって、九十九里浜の渚にはブロックが並べられ、いつまでたってもブロックだらけという光景が続いています。

日本の渚を見ると、波打ち際の所にブロックが並べてあって、その沖にまた波を消すためのブロックの山があるという光景が広がっています。生態学的に言うと、ここで産卵をしているような魚もたくさんいますし、イセエビが棲むなど、浜の生態系としては日本列島始まって以来の本当に異常な事態になっていると思います。

ただ、これをストップして、全部ブロックをとってしまえばいいかということになると、恐らく海の近くに人が住めなくなります。そして湾岸を通っている道路が波をかぶって物流が途

絶えます。そうすると、私たちは飢え死にしていまいます。そういう状況になるので、なかなか一筋縄ではいかないわけです。

これで終わると余りに暗過ぎるので、最後に少し明るめの港絡みの話題をご紹介します。

大分県の周防灘に面した中津という港湾には干潟が広がっておりまして、この干潟に帰巢生物が棲んでいます。いまここで港湾事業をやろうということで、私も環境サイドからいろいろと厳しい激しい意見を言ったこともあります。私が、もしこのシンポジウムを半年前に開いたらその港湾というのはけしからんという話だけで終わったと思うのですが、やはり日本人にはまだまだ知恵があるといえますか、自然の摂理を理解して、じゃあ、法律や社会の仕組みを変える努力をすれば本当に半年とか数カ月で状況がよくなるということ、私はこの中津港湾の環境問題に関わって知ることができました。

今までの港湾の事業と言いますと、船が安全に着けばいい、あるいは物流のための施設であるということとびったりとコンクリートで固めるという状況になっていました。ところが、それでは干潟や砂浜に棲む生物は生きていくことができません。しかしエコロジーに配慮して港をつくるために、ゼロから議論をしましょうということになったわけです。それで、この4月から海岸についての法律が変わることになったのです。

今後、港が今までの物流とか船だけということではなくて、もっと自然に配慮するとか、居心地がいいとか、港に入ったときに景色がよくてホッとすとか、そういうことを考えたら、きっと1つ1つの港の周りのいろいろな景色とか、生態系に本当の意味で配慮していくことが必要なのではないかと思います。

石 ありがとうございます。さて渡辺さんは



◎渡辺輝夫氏

海側から海岸線をご覧になることが多いと思いますが、いかがでしょうか。

渡辺 そうですね、やはり人間は知恵があるものだと思います。海岸をつくるにも、ちょっとした工夫で大きな効果が得られると思うのです。先ほど、多屋先生から話が出た関西空港は埋め立てるときに緩やかな傾斜をつけて埋め立てているわけです。そこは植生が非常に多様化しておりまして藻が茂ったり、イセエビがいたり、2年前にあの辺りを通ったときにはマンボウがいました。どうしてあんなところにマンボウがいるのか、関西空港の緩傾斜と関係があるのかどうかわかりませんが、漁業禁止にしていますし、植生のことも考えて埋め立てを行っておりますので、よかったですと思います。

石 それと、海から見られたら海岸線が随分変わられたんじゃないですか。

渡辺 日本の海岸線というのは本当に残念ながら、特に東京湾なんか95%以上がもう砂浜がありませんよね。ですから非常に殺風景な海岸になってしまっています。どこかで、やはり自然に帰してやるということが必要だと思います。今給黎 私もずっと船から日本を見ていて、なんかとめどなくいじってあるという気はするん

特 別 欄

です。外国では結構ここはいじる・いじらないというのがはっきりしている。日本の海岸線はこんなに長いのに、延々だらだらといじってあって、もう少し日本人は潔く考えてもいいんじゃないかと思います。

石 これは環境問題全体にいえることですが、マスタープランがないのです。ここは絶対いじらないという場所、ここはうまく調和しながらやりましょう、ここは大いに開発してくださいと、普通はいろいろなマスタープランをつくるわけですよ。それがないまま、なし崩しに来てしまったという面があるような気がしますね。

柳原 僕は漠然と人工海浜で考えたのですが、砂浜がないとだめかもしれないけれども、海で泳ぐという点ではフローティング海水浴場みたいなものを作って都会の海のに持って来て、船で人工フローティング海水浴場へ行くという過ごし方ができるんじゃないかと……。

石 人間が、生けすの中で泳ぐ魚みたいな感じがしますね(笑)。

渡辺 今のお話に関連して言いますと、東京湾の真ん中にごみ捨て場になる島をつかって、それを海上交通のロータリーにする。東京湾の海上交通は必ずしも安全ではありません。結構ニアミスがあるわけです。もう少しスムーズな運航ができるような航路網を考えた上で真ん中に丸い島を作ってごみを捨てて、年月が経っていったいになったら、自然のままに打ち置くという発想で島でも作ったらどうかと思うのですが。

清野 ごみのお話が出ましたが、洋上を漂っていくごみもありますし、そういった海上のごみをどうするかという問題もあると思います。そういうときに、やはり国際的な尺度で海洋環境を考えていくということが必要だと思います。

石 多屋さん、いかがでしょうか。

多屋 特にビニールなんかは海の中にどんどん



◎いまきいれ
今給黎教子氏

蓄積されていくわけで非常に大きな問題になっています。例えば分解するビニールしか使ってはいけないとかいう対策を今からやらないと、回り回って人間に戻ってくると思っています。石 そろそろ、時間も迫ってまいりましたので、皆さんから最後に一言ずつ頂戴したいと思います。今給黎さんいかがでしょうか？

今給黎 私は今35歳なのですが、今の20代、10代で、海や川の自然の思い出話はもうほとんどできなくなっているんじゃないかなと思います。私の教え子の年代になると、1匹のままの魚というのを見たこともなければ、触ったこともなければ、それを切ったこともない。足の立たない所で泳いだこともない子がほとんど。海水に入って、「うわっ、この水塩辛い！」と言う子もいるんです。それが作られた自然の中で安全に遊ばせられてきた子供の正直な海に対する感想じゃないかと思っています。

だから、もっともっと本当の自然を体験できる場所を増やさないといけないんじゃないかと思っています。でもそれには危険は絶対つきものです。自然というのはそういう一面もあるのだというのを知るべきだし、「ああ、人間は自然に叶わないんだな、ごめんなさい」と素直に言え

るというのも1つの共存方法なんじゃないかと思えます。

石 多屋さんはいかがですか。

多屋 日本は農耕民族の中に一部漁村というのがあって、海洋文化を形成してきたのですが、経済効率性をどんどん追求するうちに、海外から買って来た方が安いということで、海洋民族をやめつつあるというのが現状だと思うのです。海とうまくつき合えばディズニーランドと同じくらい楽しいレクリエーションの場をちょっとした渚で実現することができると思えます。海はいろいろな恵みをもたらしてくれるものですから、謙虚に海とつき合う方法を考えていかなければならないと思っております。

清野 やはり日本の海岸や海洋を統一的に管理するような社会システムというものを作っていくというのが本当に大事だと思うのです。けれどもそれは官が突然作るわけではなくて、国民1人1人が海をもう少しトータルに考えたいと思う気運が高まることで実現するものなんだろうと思えます。

今後、皆さん一人一人が身の回りの海辺を大切に、ちょっとでも関心を持ったりしてもらうことで、少しでも海洋環境がよくなるかと望んでおりますし、私自身もその一部をお手伝いできればと思います。

柳原 これは海だけじゃないんですが、日本人全体に言えるのは働くのもほどほどにして、そのかわり遊ぶのもほどほど、食べるのもほどほど、企業が稼ぐのもほどほど。それがやはりなかなかできないんです。とにかくとりたいたときは、普通の釣りでもやたらにとったりする。漁業もとれるだけとる。この辺は乱獲にもつながるでしょう。遊ぶのもとことん遊ぶ。これは豊かな証拠でしょうが、やはりこういったことが自然環境の破壊につながると思えます。



◎柳原良平氏

それからもう1つは、美的感覚というものをもう少し全体的に見てほしいです。町や海岸線を美しく残すという見方があれば、いろいろな問題も解決するのではないかと思います。海というのは世界につながっていますから、海洋環境の保護は日本だけの問題ではありませんが、漁業にしても海運にしても日本はかなり大きな力を持っていますし、日本が中心に取り組んでいくことで海洋環境の保全が進むんじゃないかという気はするんですが。

渡辺 最近、地球温暖化の影響があるんでしょうか、海の気象が最近荒くなったと思うんです。私の女房の気性も最近荒いのですが(笑)、それ以上に海の気象は荒いんです。

例えば最近の台風は、920ヘクトパスカルとか930ヘクトパスカルといった規模に急激に発達します。昔は台風の目の中に入っても平気だったんですが、最近は怖くて、90海里、200キロ以内ぐらいには絶対近寄らないようにしていますし、それだけでなく潮の流れとかも随分と変わってきました。

それとごみの問題が出ましたけれど、平成10年度の漂流ごみの85%はビニール、プラスチック製品だと発表されたんですが、海に生きる私

たちはビニール、プラスチック製品というのは絶対に海に捨てないんです。誰が捨てたかはわかりません。

私は客船に乗っておりますが、お客様に願います注意事項の中に、海では絶対にビニール類、プラスチック製品は必ず陸に持ち帰って焼却処分、あるいは埋めなければなりませんから、他のごみと必ず分けて下さいというものがあります。私どもは真剣に日本国民全体がごみとはどういうものか、どういうふうに海を汚しているのかを知らなければいけないし、知らしめなければいけないと思います。ですから、皆様方をお願いします。1度客船に乗って、海においでください。

石 ありがとうございます。私がまとめるということもできないほど大きな問題を皆さんで話し合っていたいただいたわけですが、環境問題の場合、他人が悪いんだ、他人にはああしろ、リサイクルをしなきゃいけないとお説教しますが、自分はあまりやらないというのが非常に多いわ

けです。

海が大変だ、渚がなくなっている、じゃ悪いのは誰だという犯人探しはやりますが、その中に、自分達の責任というのがどこかにいつまわっているのではないかという気がしてしょうがないんです。

環境問題の恐ろしさは「慣れ」です。世界中からエビを集めて我々の嗜好を満足させたり。これだけ水がおいしいと言われていた日本が、1リットル100円を超したミネラルウォーターを世界12カ国から輸入して、平気で飲む。しかし誰も不思議に思わない。ですから、慣れをどう排除するかということが、最大の問題ではないかという気がいたします。

環境問題は人様が悪いことをやって人様に解決させるのではなくて、自分がどうそれに加わっていくか。いいことに、海を守ろうというグループが日本じゅうに誕生しました。そういうグループに積極的に参加なさるなり、自分たちが組織なさるなりして、1人1人が何らかの形で

加わらない限り、指をくわえて見ているだけでは環境は着実に悪くなっていくということをもう1度考えてみたらどうかという気がいたします。

さて、ほぼ時間になりました。皆さん本日は大変ありがとうございました。



▲第2部パネルディスカッションの様相

フランスはシングルハルタンカーの使用を 2008年までに制限、EUも前倒し規制？

—エリカ号沈没事故とその波紋—

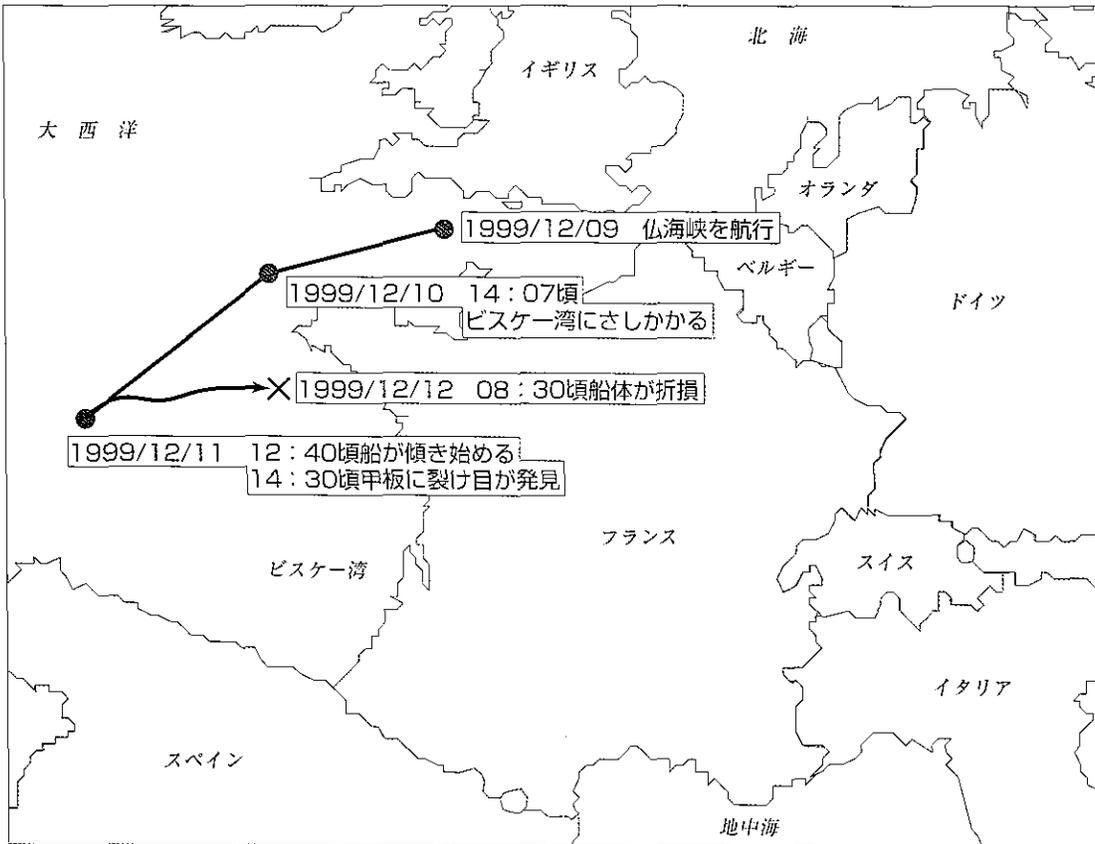
昨年12月12日、約3万トンの重油を積載していたタンカー“エリカ号”はビスケー湾を航行中、荒天のため船体が折損し、積荷である大量の重油の流出により、数百キロに亘るフランスの海岸が汚染された。そのため、フランスおよび欧州では、タンカーの運航に関する安全問題

が問い直されることとなった。

1. 事故の概要（図参照）

エリカ号は1975年に笠戸ドックで建造された船齢24年のタンカーである。全長は184m、型幅28m、37,000重畳トンで、1999年12月7日、

【図】 エリカ号沈没までの足跡



フランスのダンケルクに到着し、約3万トンの重油を積載し、12月8日、イタリアのリヴォルノに向け出港した。同船は英仏海峡を航行中、南西の風17/18m、波高3/4mの荒天に遭遇した。ビスケー湾にさしかかった12月10日14時頃から天候は更に厳しくなり、20/23m以上の西南西の風と6mの波とにより青波が絶え間無く甲板を打った。約一昼夜後の12月11日正午過ぎから船が傾き始めたため、バラスト操作により傾斜を少なくしたが、14時30分頃甲板に裂け目が発見され、16時過ぎには避難港へ向けたものの、翌12日の03時には裂け目が広がり操縦困難に陥った。さらに船側外板が裂けはじめ、8時半頃には船体が折損、乗組員は11時前に全員が救助された。

この事故の結果、大量の流出油による汚染のため、17,000羽の水鳥が被害を受け、そのうち5,240羽が犠牲となり、また数千匹の動物が英国、ベルギー、オランダの救出センターに運ばれたといわれる大海洋汚染事故に至った。

2. フランス政府の対応

フランス政府は事故の重大性に鑑み、直ちに事故調査委員会を設け、1月13日に暫定報告と提言をまとめるとともに、2月10日にはあくまでもフランス国内での対応としつつも、石油輸送のための海上安全憲章をまとめ、政府代表としての運輸大臣と関係者間の合意を成立させた。その概要は以下のとおりである。

(1) フランス政府によるエリカ号事故暫定報告の主要点と提言の概要

- ① 事故の主因は船体の腐食にあり、これは乗組員とポートステートコントロール(PSC)により指摘されていたにも拘わらず、船級協会(複数)からも船舶管理者からも公表されていなかった。

- ② 乗組員、特に船長は第1級の乗組員であった。
- ③ 船主は国際安全管理(ISM)証書を保持してはいたが、本船の実質的所有者を特定するのが極めて困難でISMコードの危機管理手続きが機能していなかった。
- ④ PSC、船級協会および主要な石油会社により、本船は数多くの検査を実施され、本船がとても第1級のものではないことが分かっていたにも拘わらず、Repsol、Texaco、Exxon、Shell等により、用船可能と見なされていた。

これらの多くの検査ではバラストタンクの点検がされず、船長のみがバラストタンク内の点検を行い重度の腐食を報告していた!

- ⑤ 登録国のマルタは、登録船を管理する十分な手段を持たず、事実上、船級協会任せである。
- ⑥ 本船は船級協会を何度か変えている。事故当時はイタリア船級協会に登録されていたが、フランス船級協会からの転級は同協会による主要検査(を逃れるため?)の直前に行われた。また、イタリア船級協会は事故調査に有益な情報を何も提供しなかったばかりか、船舶管理者へのISM証書発行などその業務実施手続きにも疑問がある。
- ⑦ 石油会社は重油等の単純なカーゴはタンク等の質を要求しないので、質の最も低いタンカーを用船する傾向にある。(恐らく収益性が低いから。)
- ⑧ 本船は頻繁に検査を受け、重度の腐食が何度か発見されているにも拘わらず、PSCでは重要でない面のみが調査されていたに過ぎない。

以上の事故原因に関する主要点から、フランス政府は次のような提言をしている。

- ① 船籍国が船級協会に船体検査等の代行権限を与える場合には十分に監督すべきこと。
- ② イタリア船級協会はエリカ号に関する報告を公表すべきこと。
- ③ 石油会社は用船する際に質の良い船を用船すべきで、フランス籍船はその質が保証されるので極力フランス籍船を用船すべきこと。
- ④ 船舶の検査は船体構造により重点を置くとともに、PSCにおける検査対象にはバラスト専用タンクの設置などが義務付けられていない1982年以前の建造船に重点を置くべきこと。
- ⑤ 船齢20年を超える船は、複数の船級、旗国、PSCの検査官および船舶管理責任者などで構成する検査チームにより、毎年検査を受けるべきである。

(2) 石油輸送のための海運安全憲章

海上輸送の安全性を確立するための方策を規定したもので「用船者はシングルハルトンカーの使用を2008年を以って止める。」という現行の国際規制の大幅な前倒しの他、一定の条件を満たさなければ船齢15年以上の船は用船しないこと、船級協会やオペレーターが頻繁に変更されている船舶の用船を避けること、また、訓練と労働条件等に関する国際基準を守らない船舶管理者は使わないことに加え、安全基準や船員の訓練と資格に関する条約を批准している国に登録された船のみを用船すること等が掲げられている。これらの他、15年以上の船齢の船の検査、船級協会の登録・変更手続きお

よび検査の強化に加え、海運関係者は責任と補償の上限引き上げを目的とした条約の改定を支持することなどを約束させている。

3. EUの動きと当協会の対応

以上のようなフランス政府の素早い反応に対し、EU議会は世論を背景にこれに遅れじと欧州議会共同宣言を発表し、エリカ号事件に関連して明らかになった諸問題への取り組み方針を打ち出した。これに基づいて欧州委員会は、PSCの強化、船級協会の監督の強化、およびダブルハルトンカーの導入の前倒しの3点に関するEUの共同方針を提案するため、業界関係者との意見交換と加盟国政府による会合をそれぞれ3月1日と2日に開催することとした。

一方、当協会では1月26日に開催された定例理事会において、エリカ号の事故がタンカーの新たな規制に発展する惧れがあることから、今後の欧州における動きに注視し、情報収集に努めることとしていたが、EUの動きが早いことから、急速2月25日にタンカー部会および工務委員会合同会議を開催してEUの提案に対する当協会意見（資料参照）を取り纏めた。また、各国船主協会が加盟する国際海運会議所（ICS）および欧州船主協会（ECSA）を中心とする欧州の船主団体等でもEU単独でのタンカー規制は、1989年のエクソンバルディス号事故後に米国が制定したOPA90（1990年の油濁防止法）の二の舞になることを警戒して、各方面に新たなタンカー規制は世界的に統一された基準となるよう国際海事機関（IMO）で審議するよう働きかけをしてきた。当協会はICSと協議の上、3月1日に開催されるEU委員会と業界関係者との会合にロンドン事務局長がICSの一員として参加することとした。

当日の会合ではICS、ECSA、バルチック国



国際海運協議会 (BIMCO)、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)、国際船級協会 (IACS) 等がそれぞれの立場から積極的に意見を述べたほか、石油会社国際海事評議会 (OCIMF)、港湾協会、船主責任保険 (P&I)、造船業界、保険業界等から合計約30名が出席した。

この中で当協会は船主としての意見を述べるとともに、特に日本はナホトカ号事故の経験から、PSCにおける旗国と寄港国の協力および船体強度のチェック体制の強化が再発防止に役立つと考え、合理的な防止策を世界的に統一した基準としてIMOに提案していることを強調した。これに対しEU側は、業界関係者の意見は聴き置くが、EU委員会としてはやるべきことはやるという姿勢を示し、日本の提案に対しても全面的に賛成するがダブルハル規制の前倒しも必要だと回答するなど、業界関係者との意見は平行線のままとなった。

EUは今回の提案を3月22日に予定されている委員会で採択の上、3月28日の閣僚理事会に提出予定といわれており、エリカ号沈没事故に伴うタンカー規制の動きは予断を許さない状況となっている。

【資料】

EUが提案するエリカ号事故再発防止策について

2000年2月28日
日本船主協会

1. ポート・ステート・コントロール (PSC) の強化について

- (1) Targeting System を有効に活用することにより、優良な船舶が不必要な点検を繰り返し受ける煩雑さを防ぎ、standard が疑われる船舶に点検を集中し、効果をあげるべきである。

きである。

入港船の何%にPSCを実施したかという点は重要な意味を持たない。

- (2) 船舶の構造に関する点検をPSCで実施することには、以下の理由から反対する。

イ. 海上輸送に従事中の船舶は、点検可能な場所が限定され、必ずしも効果的な点検が実施できるわけではない。

ロ. 点検準備のため、船舶に多大な労力と時間およびそのための費用を課す。

ハ. PSC検査官は、船舶の構造に関して船級の検査官と同等の検査能力と判断力を必ずしも有しているわけではない。

ニ. ナホトカ号、エリカ号の様な構造に起因する事故を防止するためのPSCの強化に関して、日本政府はIMOに既に提案済みで、これが実行されれば、寄港国と旗国の協力により事故の再発を防止することは可能である。

- (3) PSCの頻度

点検の結果、欠陥が見出せなかった船に対してはその“reward”として以後12ヶ月はPSCの対象としないなどの措置は、無駄な点検を省くためにも有効な措置である。

- (4) 地域MOUの連携

PSCを効果的に実施するため、各MOU間で情報を共有するとともに点検事項も調和のとれたものとすべきである。

- (5) 備船者・荷主

Quality Shippingの考え方の中で、備船者・荷主はchain of responsibilityを構成する重要な要素であるので、PSCの情報の中に含めることを検討すべきである。

2. 船級協会の監督強化について

- (1) 旗国の代行権限の承認

各船級協会が旗国の代行機関として、海上の安全と海洋汚染の防止に関して、その業務の品質が監査されるべきことは当然である。

(2) 透明性の確保

エリカ号事故で指摘されたように class hopping を防止するうえでも、また Quality Shipping の考え方においても、各船舶の船級およびその変更、停止、抹消等の情報の透明性が確保されることは重要である。

3. エリカ号事故再発防止策としてのダブルハルの前倒し提案について

(1) 日本は1997年に、船齢27年のロシア船籍ナホトカ号が荒天の日本海で船体を折損し、約7,000KLのC重油により海岸が汚染された被害を経験している。事故調査の結果、船体構造の腐蝕が進み同船は必要な船体強度を維持していなかったことが判明した。このため日本は事故の再発防止のため、IMOの検査強化プログラムにおける板厚計測結果に基づいて旗国は船体強度を評価し、その記録を船に持たせることおよびPSCにおいて船体に重大な欠陥が発見されたときは寄港国と旗国が連携して確実に修理されるよう監督するスキームを提案した。これ等の改正が適切に実施されれば、ナホトカ号の様な事故の再発は防ぐことができる。と考える。

(2) エリカ号の事故が、ナホトカ号の事故と同様に船体構造のメンテナンスの不良に起因して沈没したものとすれば、ダブルハル化を促進する措置は同種事故の再発防止には役立たない。

(3) ダブルハルタンカーは、衝突および座礁事故の際の油流出に関してはシングルハル

タンカーに比べ有利な場合があるが、構造に関する検査と修理を怠ればダブルハルもシングルハルも事故の危険性は同じである。

(4) しっかりした検査に基づき修理された船舶は船齢に拘わらず安全であり、船齢によるフェーズアウトはむしろメンテナンスの意欲を無くさせるので危険である。

4. 結論

(1) 海運は国際的な活動であり、海洋環境を護り、海上輸送の安全を確保するために必要な基準は、国際的に統一された基準とする必要がある。1989年の“Exxon Valdez”号事件の後に取られた措置は多くの弊害をもたらした。

EUが提案するダブルハルの前倒し策は、OPA90により締め出されたタンカーが欧州に来ることを防ぐかも知れないが、それは他の地域へ追いやっているだけなので新たな提案はIMOにおいて審議し、世界的に統一された基準として実施すべきである。

(2) エリカ号の事故の再発防止策は、事故原因に基づいて合理的に改善策を検討すべきであり、提案されたダブルハルの導入前倒しは再発防止策として合理的なものとは言えない。

(3) Quality Shipping の考え方に基づき、エリカ号事故の再発防止のために、chain of responsibility を構成するそれぞれのパートナーの役割を改めて見直すとともに、新たに構すべき措置が検討されるべきである。

London 便り

ITF (国際運輸労働者連盟) の FOC (便宜置籍船) キャンペーン船の GLOBAL MARINER 号 (約 1 万 3,000 トン) が 18 ヶ月振りにロンドンに帰って来ました。この船は ITF が貨物船を買い取り改装し、英国籍として、FOC 制度反対と労働者の権利確立の為のキャンペーン用に船倉内に大規模な展示施設を設け、世界の港を巡航したものです。船内の展示室は数多くのパネルや写真で飾られ、海運や交通労働者に留まらず広く一般産業についても如何に労働者が搾取され不当な取扱いを受けているかを伝え、労働者の連帯を訴える事を目的としておりました。

本船は一昨年の 7 月にロンドンを出港し欧州、アフリカ、アジア、オセアニア、米国と回りその間、航走距離 7 万 7,000 マイル、訪れた国は 51 ヶ国、寄港した港は 86 港、行く先々で大きな話題となり、およそ 72 万人もの人々が本船を訪れたそうです。日本では神戸、横浜に寄港しましたから訪船された方もおられる事でしょう。

この GLOBAL MARINER 号の世界周航の成功を祝って、2 月 14 日、ロンドンのウエスト・インディア・ドックに停泊している本船上で盛大な帰港歓迎会が開かれました。私も ITF から招待を受け訪船しました。幅広いギャングウェイ (船への出入りのために設けた階段) を通ってデッキに上がると陽気なバンドに迎えられ、少々肌寒い風に吹かれながらシャンパンを飲みます。歓迎会の会場は 2 番ホール (船倉) で、鋼製のハッチは開けられ、天幕が張られています。会場へはデッキから直接降りるようになっていました。ホールドの中甲板が会場ですが、そこにはもう 300 人近い招待客が詰め掛け音楽

が流れ熱気がむんむんとしています。壁には今回の世界周航のビデオが上映され各地での歓迎振りが紹介されます。招待客には飲み物や食べ物が入りなして供されその中にはお寿司もありましたが、全くのお祭り気分です。

やがて来賓の労働界のお偉方の歓迎挨拶が始まりました。何といたっても聞き応えのあったのは当の ITF 書記長のテヴィド・コックロフト氏でした。書記長は長途の航海を無事終えた船長や乗組員の労をねぎらい、直接間接に本船の運航に携わった人々に感謝の意をあらわし、世界各地で本船の受け入れに活躍した団体や個人を称えました。また、この 2 年足らずの間に 18 回もおこなわれたポート・ステート・コントロールの厳しい検査をさしたる問題も無くパスし事故も無く世界周航を成し遂げた事、単に啓蒙の為の展示のみならず、放棄された残留船員 (※) との連帯や各地でのデモへの参加 / 船主を含む関係者との公開討論会を行う等大活躍した本船の意義とその成功を讃美する非常に力強いスピーチでした。

確かにこのような長期の航海と数多くの港を予定通りこなすのは大変な事だったであろうと思います。海難のような事故は無かったものの、天候は厳しく台湾では台風、北大西洋では猛烈なハリケーンに遭遇し予定が遅れ、ルーマニアでは雪と氷、そして雨にはずっと祟られたようです。

受入先でも問題があったようで上海では停泊地が見つからない為寄港を取りやめざるを得ず、香港では着岸できずブイに係留、パナマやスリランカでも問題があったとも言います。中でも

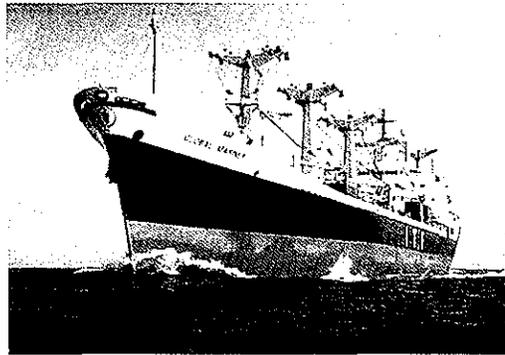
大変だったと思われるのは FOC 船反対のキャンペーンを通して船員のより良い生活と権利を守り労働者の団結を訴える為の象徴である本船で、待遇上の問題から幾度か労働争議も起こり最終的に労働裁判所に提訴される騒ぎもあり、ITF も面目を失いましたが、船長もさぞ大変でしたでしょう。

乗組員は主として英国人でしたが、全期間を通じて様々な国の船員が乗組み、延べ28ヶ国となりました。船員の労働条件はそれぞれの所属する海員組合を通して充分ネゴされたものでしたが、人を雇用する事の難しさは労働組合も例外ではありません。

この船は貨物船として建造され FOC 船として運航されていたものですが、購入費用や改装そして運航費用も含めその総額は6百万ポンド(約11億円)以上に上ったそうです。この費用は船主が拠出する船員の為の福利厚生基金から支払われたものですが、船主の供出基金は年間1,500万ポンド(約27億円)と言いますから十分に余裕のあるプロジェクトだったと思われます。

船主団体である ISF (国際海運連盟) の理事会で本船が話題になったとき、安っぽい見世物に過ぎないとの意見もありましたが、国際的にも名の知られているある個人船主は中学生の息子が通っている学校の生徒達が本船を見学し、「君の父親は船員をあんなにひどい日に合わせているのか、君もその後を継いで船員を搾取するのか」と言われしばらくは苛めにあったと言いました。

実際のところ本船の成果といえば ITF の意図はともかく、結果的にどうも若い人達に海運や船員という仕事に対するマイナスのイメージを与えたのではないかと懸念されます。ITF も言ってるように最も熱心な訪問者は学校の生徒で、彼らは初めて船内の生活の一端にふれ、また労働組合の重要性に大いに興味を示したと言います。もう一つのキャンペーンの目的である



「GLOBAL MARINER 号」

海運及び海事産業のイメージアップは影が薄かったように思われます。未だ世の中の事も全体として理解できていない子供達に船上での展示と言う非日常的な場でパネルやビデオやレーザー等最新のテクノロジーを使って特定のイメージを刷りこむのはむしろ危険な方法です。

確かに船内の生活は厳しいものがあります。船の揺れとか絶え間ない振動とか厳しい寒暑とかの物理的な環境に加え、通常は20数人で構成させる小さな閉鎖的な社会でもあります。しかしまだまだ海のロマンもあれば変化に富んだ、そして先端の技術に触れる仕事の場でもあります。そして何より平等で安全や衛生や福利厚生について多くの国際法や国内法でしっかりと労働者の権利が保護された職場です。勿論職制や資格によって主として給与の面で待遇の違いはありますが、この資格取得については能力と向上心さえあれば道が開けるように様々な制度が用意されています。

GLOBAL MARINER 号の今後の予定はまだ確定したわけではありませんが、多分練習船として若い船乗りを育てる事になるだろうとの事です。願わくば優秀で意欲に富んだ若い人達に夢と希望を与える船に再生して欲しいと祈っております。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

※船航の運航および船員との労働契約に関する責任者が、その責任を途中放棄したことにより、外地に放棄された船員を指す。

第15回

潮風満帆

P.HIGHWAYで 西回り世界一周



元川崎汽船船長 品川公志

陸上勤務明けの最初の船はPCC(自動車専用船)昭和58年10月に長かった陸上勤務が明け、やっと海上勤務に戻れた。社船の配乗表を見てみると、以前に乗った一万総トン型の定期航路船(ライナー)は全て配乗対象船から消えており、コンテナ船、自動車専用船、油槽船、鉍石船、LNG/LPG船その他の専用船ばかりとなってしまっていた。たった8年足らずの間に浦島さんになってしまった感じがした。さて、その頃、FOC船(便宜置籍船※1)への配乗がかなりのスピードで増加している中、発令された船名は「ばしふいっくはいうえい」という、2,500台積みの日丸自動車専用船であった。

北太平洋航路

さて、長い陸上勤務の後の北太平洋航路は体慣らしには結構シビアであったが、その年の11月から、名古屋-ポートランド(オレゴン)と、名古屋-ニューウエストミンスター(ブリティッシュコロンビア)の一カ月航路を四航海無事済ませた。

四航海目の復航に「次航、3月3日名古屋起こし北歐向け、揚地は、シェルブール、アントワープ、ロッテルダム、ブレイメルハーベン、ドラメン、オウルハムの予定」と入電があった。

始めて船長としていく欧州

一等航海士の後半から船長にかけて陸上勤務で港湾関係の仕事をしていた。その関係で欧州・西阿には何度も出張したが、船で行ったことはなかった。

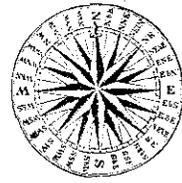
スケジュール通り3月4日名古屋を満船にて出航、最初の揚げ地シェルブールに向かう。順調にインド洋を渡り、この時期強烈な吹出しで有名な

ソコトラ島の北岸を避け南岸の方を航過し、バブエルマンデブ海峡を通り、紅海を経てスエズ沖に無事投錨した。VHF電話で、スエズ運河は明朝第一船団で移動開始と知らせてきた。翌朝、予定通りに出発したが、グレイトビクターレイクで南航船団航過のため仮泊した。次いで第二船団の中の羊運搬船が入ってきて、本船の風上側に投錨した。ほどなく、蠅の大群に見舞われた。居住区の開口部は直ちに一等航海士の指揮のもと、全て閉じられたが、船橋等の一部より数ト匹が侵入し、船内で時ならぬ蠅殺し大作戦が始まり、船内の蠅取りスプレー、蠅叩き、ギアレー(船内の調理室)の蠅取り紙が総動員された。もちろん、30分ほどで撃滅させた。

3月28日正午無事シェルブール着、650台揚げなので出港は17時となる。早速、ワインと肴を買い出しに出かける。先達の知恵で、空の一升瓶を



7つの海のこぼれ話



三本ほど下げていく。地酒のボジョレヌーボーの量り売りだ。肴は魚屋で、小振りの地蟹(?)などを見つけ、半ダースほど確保した。

3月29日アントワープ着、発。代理店の人がロンドンのH在勤船長からの差入れとあって、シャブリ1ダースが届けられた。肴にニシンの薫製を仕入れる。3月30日ロッテルダム着、発。次の揚地のプレーメンハーフェンに向かう。早朝、ハーバーパイロットが、本船の全長より僅か3メートルしか長くない岸壁に神業のごとく、スムーズに着岸させる。ここで営業二部より復航のスケジュールのテレックスが陸電経由入っていた。ウオルハム揚切り後、4月7日エムデンにてVAG社にトリップチャーター(航海用船契約※2)され欧州車950台余り積取りの上、揚地は米国オルバニー、ジャクソンビル、ヒューストンの三港揚げと決まった。

これ又、初めての大西洋横断航海

季節はずれの吹雪に遭ったドラメンと岩礁だらけの入り口にブイも灯標もないウオルハムで揚荷を済ませ、予定より一日早く4月5日の日没前にエムデンに入港した。カーゴレディーは7日朝という。ここで2日の休養がとれるのは有り難いことだ。早速、機関長と相談して、2日間半舩休日とする。さっそく、バーデンバーデンまで観光バス旅行に行くグループができあがった。岸壁の横の古い倉庫が改装されていて、インドアテニスコートになっているという。私はこちらを選び、テニスで大汗をかき、それをレーベンプロイで補充した。大西洋横断は、

スコットランドの来島海峡といわれるペントランドハースを通り抜け、ニューファンドランド島のレイス岬まで大圏航路で行き、あと沿岸航海でニューヨークのアンブローズに達する航路を取ることにした。

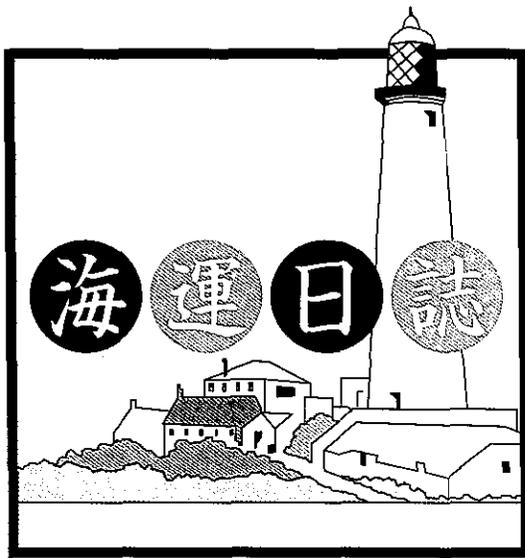
北米のライン川

オルバニーはハドソン川の上流約200渚に位置し、ニューヨーク州の首都である。ハドソン川は北米のライン川ともいわれ、ニューヨーク在勤時代に右岸をよくドライブしたが、その流域の景観は四季を通じてすばらしく、機会があれば船で航行してみたいと思っていた。流域には、魔法使いに騙されないようにと一世代前の灯台が点在していた。オルバニーの揚荷は4時間程で終わったが、入り船の右舷着岸のため、次のスラック(憩潮※3)まで待ち、一晩泊りとなった。翌朝06:00出港、15時頃、ケーラインニューヨークの事務所があるワールドトレードセンターⅡの下を航過する。Kマークの船がハドソン川を通るのは多分、十数年振りのはずだ。ニューヨークの事務所に連絡しておいたので、何人かは多分窓より見下ろしているだろう。この後、ジャクソンビルと、出港時の小事故で小一日止まったヒューストンをクリアして無事、5月10日名古屋に帰港した。

※1 船主が自国以外の国に便宜的に船籍を登録した船舶のこと。

※2 鉱石、穀物、石炭、木材、パルプ等の貨物の輸送について船主と荷主との間に締結される運送契約で、一航海または一定の航海数についてトン当たりの運賃率、積数量、輸送条件等が取り決められる。

※3 満干の変わり目にかかる潮流の静止状態のこと。



2 運輸省海上交通局は、「わが国商船隊の船腹量」の動向を取り纏め発表した。それによると、平成11年央の外航日本籍船は154隻、1,128万総トンで、前年に比べ総トンベースで3.4%減少した。

(本誌平成12年2月号P.14参照)

7 米国政府は、議会で提出した2001年会計年度予算教書に、船社等利用者から米国港湾の維持・開発費用を徴収するハーバー・サービス・ユーザー・フィー (HSUF) の新設を盛り込んだ。

8 政府は、昨年末の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を踏まえ、港湾分類の定義の明確化、港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し、港湾相互間の広域的連携の取組み等を盛り込んだ「港湾法の一部を改正する法律案」を閣議決定した。

11 IMOは第5回危険物・個体貨物及びコンテナ小委員会 (DSC) をロンドンで開催し、国際海上危険物規則 (IMDGコード) の第30回改正等について審議した。(P.12海運ニュース-国際会議レポート4参照)

18 二階俊博運輸大臣は、船員中央労働委員会に「2000年船員災害防止実施計画」の原案を諮問した。

21 ASFトレード安定化委員会は第7回中間会合をマニラで開催し、世界経済や定期・不定期船全船の状況について意見交換した。(P.4海運ニュース-国際会議レポート1参照)

ASF解撤委員会は第3回中間会合を台北で開催し、環境に配慮したシップ・リサイクリングの方策の必要性等について意見交換した。(P.8海運ニュース-国際会議レポート2参照)

22 政府は、港湾運送事業の規制緩和の一环として港湾運送事業法の改正法案を閣議決定した。また、港湾労働法の改正法案も閣議決定した。改正港湾運送事業法は主要9港で事業免許制を緩和、需給調整規制を廃止し、事業許可制とし、認可料金制度を改め、届出料金制とするものであり、改正港湾労働法は港湾運送事業主による常用労働者の派遣制度導入と、港湾労働者雇用安定センターにおける派遣業務を廃止するという内容。

25 運輸省は、ダブルハル (二重船殻) 構造を持つなど一定の条件を満たした15万総トン以上の船舶に対する浦賀水道航路の通航時間帯制限を緩和すると発表した。これにより朝夕のいわゆるラッシュ時間帯でも条件をクリアしたタンカーなどの大型船の通航が可能となった。

IMOは、第44回防火小委員会 (FP) をロンドンで開催し、海上人命安全 (SOLAS) 条約において防火構造・消火設備などを規程しているII-2章の総合的見直し等について審議した。(P.10海運ニュース-国際会議レポート3参照)

29 外航労務協会と全日本海員組合は、国際船舶制度の日本人2名配乗船の雇用・労働条件に関する当面の対応について合意に達した。これにより船機長2名配乗の国際船舶誕生に向けた体制が整った。

日本海技協会は、初の海外実施となる船舶料理士試験を15~17日にマニラで実施し、受験者27名全員が合格したことを発表した。



船協だより

海運関係の公布法令（2月）

- ⑥ 海上における人命の安全のための国際条約及び満載喫水線に関する国際条約による証書に関する省令等の一部を改正する省令（運輸省令第3号、平成12年2月3日公布、平成12年2月3日施行）
- ⑥ 海上衝突予防法施行規則の一部を改正する省令（運輸省令第6号、平成12年2月23日公布、平成12年3月1日施行）
- ⑥ 運河法施行規則の一部を改正する省令（運輸・建設省令第4号、平成12年2月29日公布、平成12年4月1日施行）

陳情書・要望書（2月）

- 宛先 運輸大臣
- 件名 平成11年度末の規制緩和推進計画の改定についてのお願い
- 要旨 平成11年度末に予定されている規制緩和

3ヵ年計画の改定に先立ち、各省庁が中間的に公表した検討状況において措置困難等とされたものに対し、一層の規制緩和を要望。

- 宛先 水産庁、海上保安庁
- 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 列年、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ことから、航路内河航幅300mの確保等を要請。

国際会議の予定（4月）

- 1992年国際油濁補償基金第4回臨時総会等
4月3～6日 ロンドン
- IMO 第43回設計設備委員会（DE）
4月10～14日 ロンドン

当協会、「物流と環境フェア2000」に出展

当協会は去る2月24、25の両日、東京国際フォーラムにて開催された「物流と環境フェア2000－人と地球にやさしい物流をめざして」において、パネル展示や映画上映で海運業界の環境問題への積極的な取り組みを紹介した。同フェアは講演会やシンポジウム、展示会を通して地球環境に対する物流界の取り組みを広く知ってもらうため、日本物流団体連合会（物流連）が業界初の試みとして企画したもの。



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
1999年1月	3,451	2,692	759	▲ 10.6	▲ 22.0
2	3,594	2,657	937	▲ 12.2	▲ 5.7
3	4,305	2,995	1,310	▲ 6.2	▲ 10.6
4	4,023	2,979	1,044	▲ 7.4	▲ 4.6
5	3,561	2,733	828	▲ 11.9	▲ 3.2
6	4,096	2,918	1,178	▲ 5.7	▲ 6.8
7	4,219	2,970	1,249	▲ 7.5	▲ 8.6
8	3,738	3,036	702	▲ 6.9	▲ 2.8
9	4,271	2,887	1,383	▲ 7.1	▲ 5.5
10	4,132	2,962	1,170	▲ 5.7	▲ 1.8
11	3,889	3,224	664	5.7	15.6
12	4,273	3,148	1,124	3.4	15.8
2000年1月	3,511	2,990	521	1.8	10.9

(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)

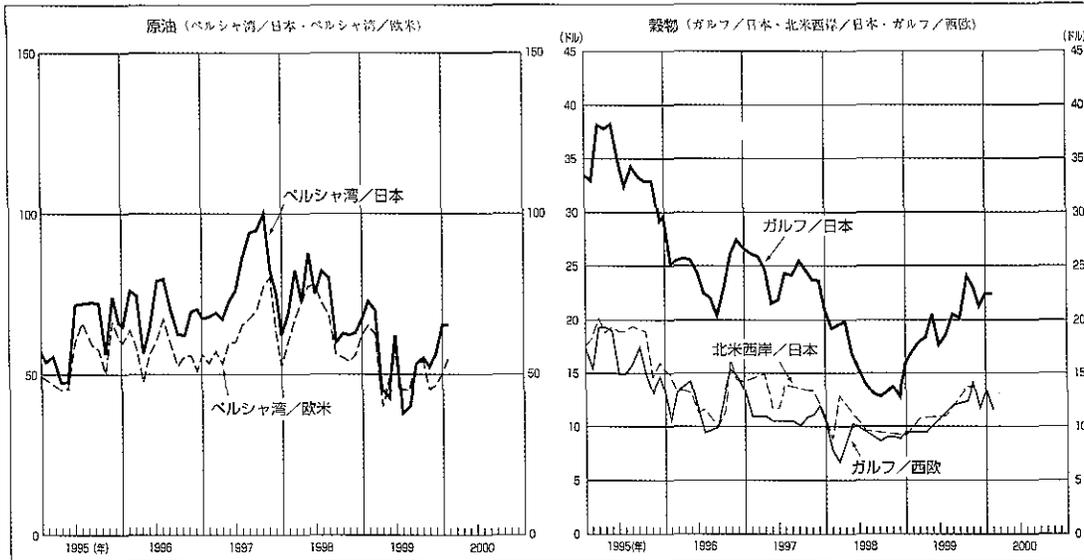
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年2月	116.66	112.15	121.75
3	119.78	117.45	123.35
4	119.81	117.95	121.95
5	122.11	120.15	124.32
6	120.90	118.12	122.20
7	119.86	115.20	122.65
8	113.40	110.82	115.60
9	107.57	104.48	110.93
10	105.97	104.05	107.95
11	104.96	102.50	106.35
12	102.68	102.15	103.50
2000年1月	105.16	102.50	105.16
2	109.34	107.35	111.70

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他		
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
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
1999 6	11,616	0	11,616	2,511	3,672	4,944	0	262	105	122	11,112	1,419
7	14,862	0	14,862	3,300	4,515	6,538	0	241	268	0	13,944	2,807
8	10,474	127	10,347	1,996	4,198	3,620	0	360	113	60	10,669	8,523
9	12,268	0	12,268	1,766	4,538	5,528	0	242	194	0	14,098	3,209
10	11,472	140	11,332	1,669	3,926	5,253	0	332	134	18	14,862	4,146
11	12,575	140	12,435	2,720	4,545	4,474	19	445	122	110	14,174	4,215
12	13,021	442	12,579	2,570	3,897	5,480	32	300	10	290	11,540	1,905
2000 1	15,207	150	15,057	2,519	4,409	7,687	0	297	0	80	14,345	4,202
2	15,283	215	15,068	3,401	5,275	5,934	0	381	7	70	14,768	3,559

(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					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	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	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00			67.50	55.00	62.50	42.50		
4	72.50	65.00	45.00	35.00			72.50	55.00	40.00	33.50		
5	87.50	69.00	42.50	37.75			77.50	69.00	47.50	33.50		
6	75.00	62.50	62.50	45.00			77.50	56.50	55.00	37.50		
7	82.50	74.75	38.00				72.50	65.00	45.00	36.75		
8	80.00	60.00	40.00	36.00			68.50	52.50	45.00	36.00		
9	60.00	44.00	52.50	45.75			56.00	40.00	52.50	43.00		
10	62.50	52.50	54.50	48.00			55.00	51.50	53.75	45.00		
11	62.00	47.50	52.00	44.00			53.75	44.00	45.00	40.00		
12	62.75	48.00	56.00	47.50			56.50	43.75	46.25	40.00		

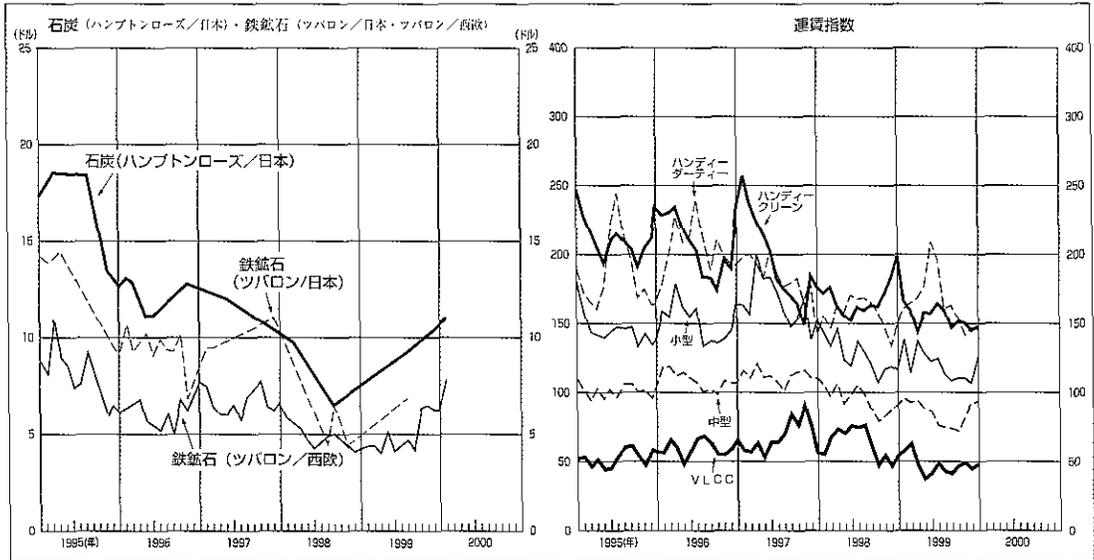
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・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			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	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	16.00	13.25	22.50	21.25	9.15				9.50	9.00	13.20	11.50
2	17.00	14.25	22.50	20.00							11.50	11.10
3	18.00	15.25			10.75	9.30						
4	18.35	14.25							9.50			
5	20.50	16.50										
6	17.60	15.50										
7	18.50	16.00			10.95	10.80						
8	20.50	18.60							12.00			
9	20.10	19.85										
10	24.00	21.70			13.85	13.00			12.30			
11	23.00	22.00			13.60				14.00	11.75		
12	21.25	20.75							11.75	11.50		

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



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

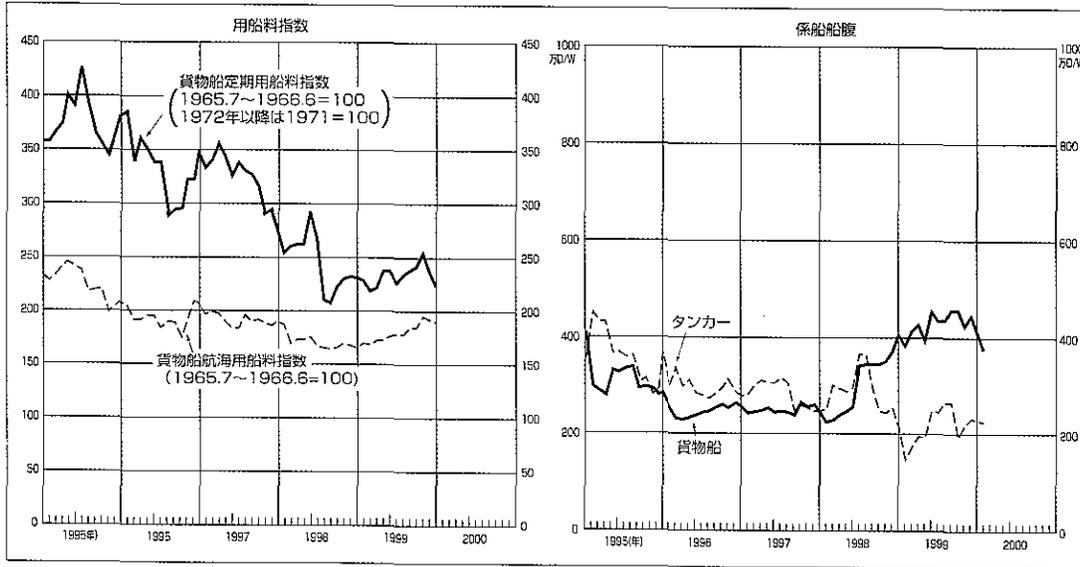
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.10	2.20	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも8万D/W以上15万D/W未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1998					1999					2000				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4
2	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	—	—	—	—	—
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	—	—	—	—	—
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	—	—	—	—	—
5	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	—	—	—	—	—
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	—	—	—	—	—
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	—	—	—	—	—
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	—	—	—	—	—
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	—	—	—	—	—
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	—	—	—	—	—
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	—	—	—	—	—
12	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	—	—	—	—	—
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	—	—	—	—	—

(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					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0
2	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0		358.0	386.6	332.0	254.0	229.0	
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0		366.0	339.4	341.0	260.0	219.0	
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0		377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0		402.0	350.0	342.0	262.0	238.0	
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0		390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0		426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0		391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0		364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0		355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0		344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0		374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3		375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	

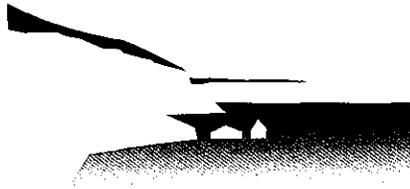
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

9. 係船船腹量の推移

月次	1998				1999				2000									
	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	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720						
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943						
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926						
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485						
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443						
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639						
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631						
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940						
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193						
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308						

(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。

編 集 後 記



二、三年前の新聞記事に、「だれもが身につけるべき生活技術50」というのがあり、スクラップしている。手問のかからない商品や代行サービスに囲まれた現代の生活は、確かに便利ではあるが、最低限これだけは自分でする能力を身につけておくべきというものである。

まず、衣生活関係には、靴みがき・ボタン付け・アイロンがけ・ゴム、紐を通す・洗濯機を使うなどがある。子供の頃の手伝いや、小学校の家庭科の時間に実習をした記憶があり、十分とは言えないまでもなんとかなりそうなことではある。ただ、最近の洗濯機はいろいろなボタンが多く、マニュアルがなければ動かせない。

次いで食生活関係である。マッチで火をつける・味噌汁、野菜炒め、卵料理を作る・お茶を入れる・大根をおろす・電子レンジを使う・食品鮮度を見分けるなどである。マッチは近ごろは家の中になくなったが、点火はできる。そのほかのことは、すっかり家内にまかせっきりの状態である。それでもいざとなれば、味と手際と見た目は悪いだろうが、食するものを作ることはできるだろう。

もう一つは、住生活関連である。ふろをわかす・はきそうじ、雑巾掛けをする・蛍光灯を取り替える・振込みを機械でする・ビデオ・FAXを使う・ゴミを分別、捨てるなどが列挙されている。電気機器関係の取扱いには自信がある。

しかし、掃除やゴミの処理となると、これも普段は家内まかせである。でも、やってやれないことはなからう。

以上のことは、単身赴任のご経験者や、海上勤務の方々にとっては日常の部分のことかもしれない。しかし、小生にとっては、ともすれば家人まかせになっていることである。日進月歩の生活環境のなかで、基本的生活をマスターするための自戒として、ときどき記事を読み返している。

新和海運

総務グループ次長

平山 泉

せんきょう3月号 No.476(Vol.40 No.12)

発行 平成12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)

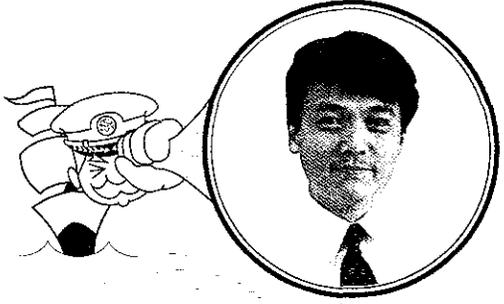
編集・発行人 鈴木昭洋

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。会費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



今回、登場して頂くのは
八馬汽船(株)船舶第一部課長
加藤潔一さん(37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？

船舶管理部門における船員人事労務（日本人、外国人）、海務・海技及び船舶管理コスト関係業務を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

新米三航士時代、行き合船とお見合ってしまった事とか、初めての一航士として乗船した撒積船での積切前の緊張感とかいろいろありますが、やはり自分がハラハラ・ドキドキした数々のシーンが強烈に印象として残っています。

3. 御社の自慢といえは？

船舶管理業においては、船舶の保全のみならず備船者（チャーターラー）サイドに立った積付指導を含むカーゴケアをも視野に入れた管理姿勢を取っています。

また、運航船においては担当者自らが本船に訪船し、船舶の状態を把握し、荷主に対しきめ細かな運航を行っています。

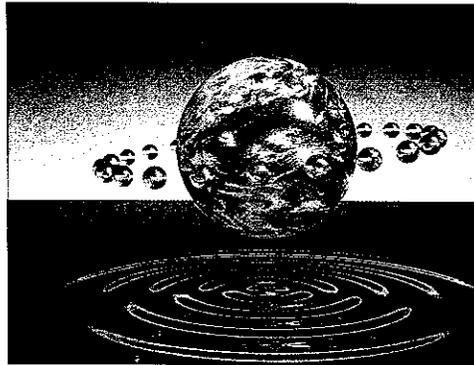
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えて下さい。

海上、営業、労務と一通り当社の業務を経験してきました。更に船を深く理解するため“SUPER INTENDANT”業務にも一度たずさわりたいと思います。

八馬汽船(株)の事業概要

創立当時は上海、大連などに配船。海運集約で郵船グループに参加し所有船舶は日本郵船に貸船しているほか、昭和47年に木材チップ専用船による自営に進出、現在7隻を運航するほか、22隻の船舶管理業務を営んでいます。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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