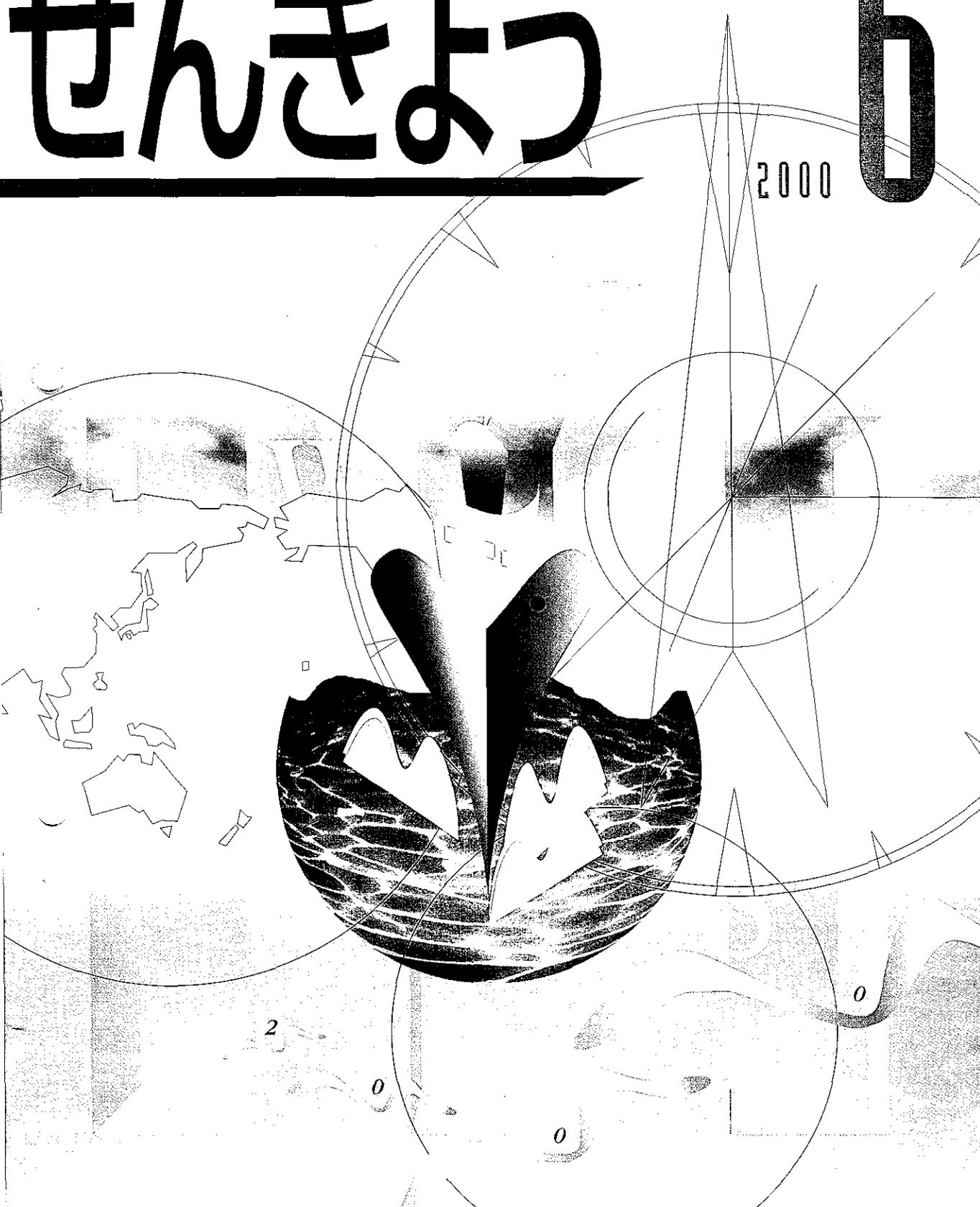


平成12年6月20日発行 毎月1回20日発行 No.479 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

2000

# 6



社団法人 日本船主協会



JUNE

C  
O  
N  
T  
E  
N  
T  
S

**巻頭言①**

**海運と環境問題**

日本船主協会副会長 東京タンカー取締役社長 松永宏之

**SHIPPING フラッシュ②**

**1. アジア船主間の一層の相互信頼関係を確認**

—第9回アジア船主フォーラム開催—

**2. OECD 合同会合、結論出さず引き続き検討**

—船社間協定に対する独禁法適用除外制度—

**特別欄③**

**振り返って思うこと**

元日本船主協会会長 (川崎汽船代表取締役会長) 新谷 功

**海運ニュース④**

**国際会議レポート①**

**1. 日韓両国船主協会の相互信頼関係の促進を合意**

—第9回日韓船主協会会談の開催について—

**内外情報②**

**1. 日本港湾の国際競争力回復に向け法改正**

—港湾運送事業法改正及び港湾労働法改正について—

**特別欄⑤**

**永遠の平和と安全の誓い新たに**

—第30回戦没・殉職船員追悼式の模様—

**寄稿⑥**

**環境にやさしい海運の活用に向けて**

—リサイクル社会と海運—

(株)商船三井 技術部環境対策・技術開発チーム課長 油谷正彰

**特別欄⑦**

**海運・造船・解撤の3業界で船舶リサイクルの共同検討を開始**

—国内解撤事業者を訪ねて—

**Washington 便り⑧**

**潮風満帆⑨**

**きれいなものにはトゲがある**

(社)日本船主協会専務理事 澤山恵一

海運日誌⑩ 海運統計⑪  
【5月】

船協だより⑫ 編集後記⑬

## 海運と環境問題

日本船主協会副会長  
東京タンカー取締役社長 松永宏之



我々海運業に身を置く産業人にとって環境問題は、とかく業界の直面する固有問題の解決としてとらえがちである。しかし、我々もまた、かけがえのない地球に居を共にする生活共同体の一員であり、この環境問題を他の地球人と共に深く認識し、解決に向けて真摯に取り組む必要がある。

今年ドイツのハノーバー市で開催中の万国博覧会は、人間・自然・技術の共存がテーマであるという。地球環境の改善は、その目標が人により様々であるものの、現在の自然環境を石器時代と同一まで復帰させようともじめに考える人はいないであろう。

しかし、環境問題を考えるうえで非常に重要なポイントは、ややもするとナチュラリストが提唱する問題がエコロジストのそれと同一であるかのようにすり替えられたり、または混同されてしまうことにある。

人類は、文明の発展と生活の向上に英知を傾け生産と廃棄を繰り返し、公害環境問題を隠匿しつつ共生してきた。

生産者と消費者は、この負の遺産を対等に負担し、環境改善のために両者が負わねばならない犠牲が何であるか、きちんと認識する必要がある。また、こうした生産者と消費者の相互認識が環境問題の糸口となろう。

さて、そこでこの環境問題を海運業の視点から考えてみたい。

本年3月に開催のIMOの第44回MEPCにおけるオープニングで、ERIKA号事故によってもたらされた海洋環境に与える影響について深い憂慮の意が表され、TBT塗料規制、パラスト

水を介する生態系の移動問題、CO<sub>2</sub>、SO<sub>x</sub>問題、船舶のリサイクル等について活発な討議がなされている。

ところで世界有数の造船国であり、かつ海運大国であるわが国は、船舶の解撤という点で全くの弱小国であり、そのほとんどすべてを開発途上国に依存している状況にある。

わが国は、他の先進国と同様に船舶リサイクルの上で、船舶の製造者、使用者、廃棄物処理等の責任、またパーゼル条約に基づく有害物質の国際間移動等の問題について、国際的分業の中での一定の役割を回避できまい。

船舶のリサイクルは、多くの人手が必要とする労働集約型産業であり、先進国においては、経済的に成立し難い産業ではあるものの、英知を結集して、解撤によって生じた物質の収集・分別・貯蔵また廃棄に関する手だてを合理的、かつ経済的に実現することこそ、識者のいう「経済活動における動脈と静脈の構築」ではないか。

環境団体がいうところの解撤国で働くワーカーの劣悪な労働環境、また先進国がその犠牲の上に繁栄しているとの非難には一考を要すべきものがあるが、そういった解撤国への近代設備の供与・資金援助といったような単純な対症療法であっては、当事国の国情・実状を無視したのものとなり、かえって混乱をきたすこととなるまいか。

造船、海運、解撤各業界は、今こそ国際的な分業の中で船舶の循環ルートの確立と人々とのコンセンサスの構築を求められている。



## 1. アジア船主間の一層の相互信頼関係を確認

### —第9回アジア船主フォーラム開催—

第9回アジア船主フォーラム (ASF: Asian Shipowners' Forum) が2000年5月18日に韓国船主協会の主催により韓国・ソウルで開催され、アジア7地域から85名の代表が参加し、当協会からは生田正治会長をはじめ草刈隆郎、嶋長保英、太田健夫、松永宏之各副会長を含め9名が参加した。(資料1参照)

ASFは、1992年に第1回会合を当協会の主催で開催して以来、アジア7地域(日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN、豪州)の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催しており、1999年の東京における第8回会合から二巡目に入っている。

ASFは年次総会の他に、5つの委員会(トレード安定化、船員、解撤、航行安全、船舶保険)が原則として毎年の年次会合の間に夫々の中間会

合を開催している。

今会合では、事前に各委員会の個別早朝会合を開催し、本会合で委員長より発表する各委員会の活動報告の内容についての最終確認等を行った。

本会合では、アジア船主間の相互信頼の一層



▲会合終了後に行われた記者会見の様様

の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われた後、共同声明(資料2参照)が採択された。

共同声明では、各委員会での協議事項等が盛り込まれたほか、「トレード安定化委員会」を「Shipping Economics Review Committee (SERC)」に、「解撤委員会」を「船舶リサイクル委員会」に、「航行安全委員会」を「航行安全および環境委員会」に夫々名称変更することを全回一致で合意した。また、次回第10回会合は、2001年5月に中国で開催されることとなった。

## 【資料1】

### 第9回アジア船主フォーラム ソウル総会 日本側出席者

生田 正治

商船三井社長 (日本船主協会会長)

草刈 隆郎

日本郵船社長 (日本船主協会副会長)

崎長 保英

川崎汽船社長

太田 健夫

飯野海運社長 (日本船主協会副会長)

松永 宏之

東京タンカー社長 (日本船主協会副会長)

和田 敬司

日本船主協会理事長

宮原 耕治

日本郵船定航マネジメントグループ調査役

小林 求

商船三井経営企画部副部長

(日本船主協会会長秘書)

園田 裕一

日本船主協会企画調整部副部長

## 【資料2】

### 第9回アジア船主フォーラム 共同声明

2000年5月18日、韓国・ソウルにおいて、韓国船主協会の主催により第9回アジア船主フォーラム (ASF) が開催され、アジア7地域から85名の船主協会代表が出席した。

ASFは、アセアン (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国の船主協会で構成されている。ASF総会は、地理的に北から南へメンバー船主協会の回り持ちによって年1回開催されている。

発足以来、ASFは、世界の海運業界における様々な問題や変化に対し、共通の方策を醸成するための中心的な機関として重要な役割を果たしてきた。ASFは、世界の海運関係者の間で、アジア船主の声を代表するフォーラムとして認識されるまでに成長した。こうした状況の下、ASFは、21世紀の国際海運において、アジア船主の影響力を行使する中心的なフォーラムであり続ける。

第9回ASFはアジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題を検討した。それらの問題は、5-S委員会、すなわち、トレード安定化委員会、解撤委員会、船員委員会、航行安全委員会、船舶保険委員会で取り上げられた。ASFメンバーはお互いの友好関係を再確認した。

#### 1. トレード安定化

トレード安定化委員会 (STC) は、第7回中間会合を2000年2月21日、マニラで開催した。

ASFは、1999年5月に開催されたASF東京総会以降のSTCの主な活動報告と上記中間会合で採択された了解事項を承認した。

ASFは、フォーラムの目的と使命に最善を尽くすとともに、本来あるべき姿を反映するた

めに、委員会の名称を“Stabilization of Trade Committee (STC)”から、“Shipping Economics Review Committee (SERC)”に変更することを全会一致で合意した。

フォーラムは、アジアの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。

定期船舶部門については、世界貿易が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年は持続的な成長を示していくことになるだろうと認識された。

今年から来年に向け就航が予定されている多くの新造船により、船腹スペースが過剰になると過度に誇張されたレポートがあることに對し、ASFは、他方、既存船の他航路への転配や解撤なども十分勘案し、新造船投入の正味の影響を注意深く立証すること、また、トレードの状況について正確に事実分析することが必要であることを認識した。

ASFは、ドライバルク／タンカー部門について、最近の市況が回復の兆候を示していることに留意するも、これらの部門におけるトレードの安定化を達成するために、慎重かつ秩序ある新造船契約が重要であることを認識した。

#### 独禁法適用除外制度

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對し、現在いくつかの国や国際機関において見直しが行われていることを留意した。

ASFは、船社に対する独禁法適用除外制度が、コスト合理化やサービス向上に向けた船社の努力を行う上で、不可欠な要素であることを認識した。また同制度は、安定した市場を確保

し、輸出入業界をはじめ国際貿易に拘わる全ての業界を包含する“貿易産業”全体に利益をもたらすものであると認識された。

上記の点について出席者は、同制度の必要性についての認識を得るため、それぞれの政府機関と荷主団体の関心を喚起するよう要請された。

#### WTO2000

ASFは、複数のメンバー国／地域がWTO(世界貿易機関)に加盟申請を行っていることに留意し、自由貿易と世界規模での自由化のため、この動きを全面的に支持する。

ASFは、2000年2月に再開したWTOにおける現行ラウンドのサービス貿易自由化交渉において、海運サービス分野へのGATS(サービスの貿易に関する一般協定)ルール適用が合意され、各国船社の自由かつ公正な活動を保証する基盤が形成される必要があることを合意した。また、海運自由化交渉が成功裏に終了するよう、ASFとして統一行動をとっていくことでも一致した。

#### 2. 解 撤

ASF解撤委員会は、第3回中間会合を2000年2月21日、台北で開催した。ASFは、同会合の報告を承認した。

ASFは、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクルであることを認識した。同委員会は、廃棄物の国境を越える移動に関するバーゼル条約があたかも当該船舶の旗国以外の国での船舶の解撤に適用されうる恐れもあり、同条約の解釈および適用について重大な懸念を表明した。同委員会は、効果的かつ経済的な船舶の処分は海上安全および環境保全にとって重要であるとの意見で一致した。

ASFは、船舶解撤のための好ましい方策に寄

# H I P P I N G F L A S H

与するため、海運業界は関係者と協力し現実的かつ実用的な方策・環境にやさしい船舶リサイクルの方法を検討することについて一致した努力をすべきであるとの合意に達した。

ASFは、委員会の名称を「解撤委員会」から「船舶リサイクル委員会」に変更すること、ならびに船主としてより良い立場で国際的な検討に参加できるように様々な事項を考察するワーキング・グループを設置することを全会一致で合意した。

## 3. 船員

船員委員会は、第5回中間会合を1999年11月22日ベトナム・ホーチミンで開催した。

ASFは、STCW95条約の完全導入に向けて、多くのASFメンバー船主協会によって進められている取組みを歓迎し、全ての旗国が、船員供給国の主管庁ならびに訓練機関との直接的な対話によって、船員の訓練と資格証明の承認手続きの確立を引続き進めていくよう求めた。

ASFは、ILO最低賃金の“共通解釈”問題について憂慮し、船舶に雇用される居住および非居住の乗組員への適用についての解釈は、各旗国の雇用者と労働組合の交渉に委ねられるべきであると考慮した。

ASFは、遺棄船員に関する人道上の問題について深い憂慮を表明し、船員の送還については船主が一義的な責任を負うべきであるが、不可能な場合は旗国が責任を負うべきであるとの意見で一致した。

ASFは、船員の死亡と傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延の問題は、より複雑であると認識するが、正当な請求に対しては、全ての船員およびその家族が、船舶または乗組員の国籍に拘らず、最低限の補償が迅速に受けられるべきであることを合意した。

ASFは、船員の不当な訴訟に関して、フィリピンにおいて事態の進展があったことを歓迎し、全ての争いまたは訴訟は、適当とされる船員の帰属国の権限ある法廷、裁判所または当局による決定および排他的な裁定に付託されるべきことで合意した。

ASFは、最小安全配員に関する、改正されたIMO総会決議890の条項に留意し、配乗人数は柔軟で、かつ旗国および船主間で合意されるべきであるとする改正の意図を支持した。ASFは、新しい国際的な休息时间に関する法制が、配乗は安全な水準で行われるべきであることを確保する手助けになるであろうと考慮した。ASFは、モデル最小配乗数策定には、例え、旗国の対応が十分では無いとしても、この考え方は船種、設備および航路の多様性から機能せず、また、決して厳正で強制的なものにはなり得ないと考えられるため、これに反対する。

ASFは、アジアの教育機関との間の更なる技術的な協調を目指して、アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会 (AMETIAP) および国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) との連携を図るために作業部会が設置されたことを歓迎した。

## 4. 航行安全

ASFは、1999年11月29日、ジャカルタにおいて開催された航行安全委員会第6回中間会合の結果として、以下の問題に関する対応を再確認した。

### ・海賊および船舶への武装強盗

ASFは、船舶へのハイジャックを含め、海賊および武装強盗が増加し続けていることに引き続き重大な懸念を寄せるとともに、海賊および船舶への武装強盗を排除するすべての可能な対策を、協力し、工夫し、実施してい

こうとする政府機関および海運関係団体の努力と固い決意を認識した。アジア海域では現在も海賊が頻発しているため、ASFは、すべてのアジア諸国政府に対し、この脅威を排除する政策的方針を掲げるよう強く要請していく。

特に、ASFは、アジアの海上警備機関、海事政策当局および民間組織を集めた会議（海賊対策国際会議）が開催されたことに対し、日本政府に謝意を表した。また、襲撃に関するいかなる報告に対しても迅速かつ詳細に捜査することを含め、港内、内水および領海における船舶の安全を確保するため、アジア各国政府に対し、監視パトロールの強化を求めることを強く支持した。さらに、捉えられた犯罪者の効果的かつ透明性のある処分を促進するため、アジア各国政府がそれぞれの法制度の中で法的枠組みを整備すべきことを強調した。この点において、ASFは、IMOの下1988年に採択された海上航行の安全に対する違法行為の抑制に関する条約（SUA）および議定書を、アジア諸国が早期に批准することの重要性を再確認した。

#### ・クオリティ・ SHIPPING

ASFは、2000年3月24-25両日シンガポールにおいてクオリティ・ SHIPPING・セミナーを開催したシンガポール海事港湾庁（MPA）に謝意を表した。同セミナーは、海運関係者間でクオリティ・ SHIPPINGを推進するにあたり多大な成功を収めたものである。ASFは、同セミナーの結論——MPAのウェブサイト <http://www.mpa.gov.sg> に公表されている——を支持した。ASFは、航行安全委員会が2001年3月5日から7日までオーストラリアのシドニーで開催される「APEC地域におけるより安全な海運に関する国際シ

ンポジウム」の主催者と密接に連携し行動することに留意した。

ASFは、エリカ号事故を受けた欧州委員会のサブスタンダード船排除のための新たな方策について検討した。いくつかの動きは地域的な向上を目指すものではあるが、それ以外に国際規則に影響を与える動きもある。ASFは、今後とも国際海事機関（IMO）が海運に関する国際基準を定める唯一の機関たるべきであるとの原則を引き続き堅持することとした。さらにASFは、全ての海運国に対し、サブスタンダード船の排除のために各国が批准した条約の適切な施行を確保することを要請した。

#### ・ISMコード

ASFは、タンカー、ガス船、ばら積み船等以外のすべての船舶に対して、2002年7月1日よりISMコードが適用されることに留意した。航行の安全および海洋環境の保全を促進してため、ASFは、該当船舶を所有する海運企業に対し、施行日近くの混雑を避けるようできるだけ早く安全管理システムを確立するよう航行安全委員会が呼びかけたことを承認した。

#### ・ポートステートコントロール

ASFは、2000年2月21-24日に開催された東京MOU第8回PSC委員会において採択された決議に留意した。質的要件に関する新たな附属書とともに、検査の実施率の50%から75%への引き上げが承認され、2000年11月1日より実施される。

ASFは、検査の重複を避けるため、PSCは真に基準に満たない船舶に焦点を当てるべきことを確認した。ASFは、重複を避けるためのPSC間のさらなる調整を促した。また、検査に関するデータの共有は、検査の重複を

飛躍的に削減させるであろう。この点において、ASFは、東京MOUにおけるアジア太平洋情報電算処理システム（APCIS）の新設に期待する。

#### ・密航者

密航者は、多くの船主にとって依然として重大な問題である。

ASFは、コンテナを使った密航が増えていることに深い憂慮を表明した。会合では、密航者の発生を防ぐため、船舶運航者に対し、厳重な警戒の実施および輸送を引き受けるすべてのコンテナ貨物の監視の必要性が強調された。特に、新たなまたは馴染みのない荷主については、徹底的なチェックと検証により、荷主の身元を確認するべきである。

ASFは、香港を經由して密航する者のコンテナの使用に関し、取締りを強化した香港政府および海事関係団体の迅速な対応に対し謝意を表した。また、会合では、アジア域内の他の港湾は香港の例に習い、コンテナを使用した密航の出発地として利用されることを防止するため保安対策を強化すべきことを考慮した。

ASFは、委員会の議事の拡がりを反映して、委員会の名称を“航行安全委員会”から“航行安全および環境委員会”へ変更することを、全会一致で合意した。

#### 5. 船舶保険

ASFは、重要な検討議題がなかったために、船舶保険委員会が第8回会合と第9回会合の間に中間会合を開催しなかったことに留意した。最近いくつかの問題が発生したことから、船舶保険委員会の早朝会合で充実した議論を行い、このうち選択された問題をASFでさらに議論した。

ASFは、第8回会合で承認されたアジア船舶保険機構設立の進捗状況に関するコンサルタントの報告を確認した。このプロジェクトは、香港とシンガポールにそれぞれ拠点を置く二つの保険引き受け機構の連結を計画していたものである。香港においてはアジア・マリン・コンソシアム（AMC）が新たに設立され、1999年6月1日より保険の引き受けを開始し、当初の9カ月間の保険引き受け業務において相当な成功をおさめている。シンガポールのアジア・パシフィック・ハル・インシュアランス・シンジケート（AHIS）との間の連携については1999年11月合意に達した。

ASFは、またロンドン・マーケット・ジョイント・ハル・コミッティーが最近、協会約款の文言の見直し手続きの開始に伴い、船舶保険委員会に見直し作業に参加するよう申し入れたことに留意した。ASFは、同委員会のこの作業への参加について全面的に支持した。

エリカ号事故の後の社会的かつ政治的な抗議に続き、フランス政府及び欧州委員会より、欧州において油濁賠償責任制度を可能な限り拡張することが提案された。ASFは地域的あるいは一方的な規則は、国際貿易の利益につながらないと認識するとともに、いかなる新たな規則あるいは規則の改定も適切な国際機関を通じて行われるべきとする考えを全面的に支持した。

ASFは、不法行為を理由とする船員に対する補償に係る訴訟の場として、パナマが一方的に使われている現状について概要報告を受け、議長がパナマ政府に対して懸念を表明する意見書を提出することで合意した。さらにASFは種々計画されているパナマへの国際的な代表団派遣を支持することで合意した。

## 6. その他

### 米国港湾サービスフィー

ASF は、米国議会が審議予定の、船社並びに／あるいは荷主に不合理かつ不公平な経済的負担を課すこととなる「港湾サービスフィー」法案に対し深い懸念を表明した。ASF は、ASF 並びに同メンバーが本法案の動向を注視し、必要に応じ関係政府機関を通じ関連産業と連携して意見表明すべきということで合意した。

米国における国際運輸所得の課税の取扱等に関する改正問題

米国内国歳入法典 (IRC) 第883条において、非米国人が船舶または航空機の国際運輸から得る所得に係る米国連邦所得税は、当該国が米

国の法人に同等の免除を与えている場合、免除されることとなっている。

2000年2月、米国内国歳入庁 (IRS) は、IRC 第883条の適用に関する規則案を発表した。同規則案は、船舶または航空機の国際運輸に従事する会社が現在得ている税の免除の範囲を著しく制限するおそれのあるものとなっている。

ASF は規則案に懸念を表明するとともに、事態の推移を注視することで一致した。

## 7. 第10回 ASF

ASF 開催地を回り持ちする慣例に従い、第10回 ASF を2001年5月に中国で開催する旨の中国船主協会提案を受け入れた。

## 2. OECD 合同会合、結論出ず引き続き検討

### — 船社間協定に対する独禁法適用除外制度 —

船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題については、本誌2000年4月号および5月号で取り上げているが、2000年5月25・26日、パリの OECD (経済協力開発機構) 本部において同問題に関する合同会合が開催された。

同会合は、OECD の海運委員会と競争政策委員会の合同ワークショップの形で開催され、OECD の規制改革プロジェクトの一環として1999年5月に発表された事務局レポート (詳細は4月号P. 9参照) に基づいての議論が行われた。

会合には、OECD 加盟国の海運当局・競争当局・船主団体・荷主団体・フォワーダー団体等の代表約100名が参加し、それぞれの立場を代表するパネリストからのプレゼンテーションがあった後、定期船海運の特性や適用除外制度の必要性などについて幅広い議論が行われた。

このうち海運当局と船主団体は適用除外制度の存続を主張し、また、競争当局を含め政府として現行制度の早急な変更を必要とした意見はなかった。一方、荷主団体の一部とフォワーダー団体は制度への反対意見を表明したが、結局会合としての結論は出されず、議長のシュローゲル OECD 事務局次長は、この問題を OECD で引き続き検討していくと述べるに止まった。

当協会は、この会合に国際幹事会および事務局から代表が参加し、現行制度の存続を求める立場から意見反映に努めた。

# 振り返って思うこと

■元日本船主協会会長（川崎汽船代表取締役会長） 新谷 功 ■

1995～96年の2年にわたり会長を務められる等、長年、日本船主協会役員として活躍されてきた新谷功元会長は、川崎汽船社長をご退任、会長にご就任されたことにあわせて本年4月1日をもって当協会の要職をご退任されました。若かりし頃から当協会の活動に携わられてきた新谷元会長に在任中の出来事や思い出について綴って頂きました。

森首相の“神の国”発言の重みと比較すべくもないが、船協会長としてプレスコンファレンスを行う時の難しさを今でも思い出す。船協の

関係先（会員各社、官、公、労等）にあらぬ誤解を招かない様、発言には注意を払った。

一方、四方八方丸く納めるような発言を繰り返してもプレスの関心は薄く、時にはソッポを向かれてしまう。

歳月の流れに応じて船協の総意も大きく変化する。

日本商船隊の国際競争力回復のテーマについて海造審（運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会）で討議したが、船協の立場をかなり明確に表明した。

以下のとおり箇条書にするが、その内容は今日でも通用すると思う。



●「海の日」制定記念祝賀会であいさつする新谷会長  
（1996年7月20日於 帝国ホテル）

1. 日本籍船の保有は、あくまで個別企業の経営上の総合判断に基づくもので現在の企業体力では困難。パイオニアシップでさえ国際競争力を喪失し、既に経済的役割を終えている。国策として一定規模の日本籍船の確保が必要でも、国際競争力なき限り企業の負担に求めることは無理である。
2. 日本人船員の位置付けに対しても船舶運航技術要員に加え、混乗外国人船員の指導、管理、監督要員であり、更に運航・船舶管理、技術開発等陸上職域でも重要な役割を期待。日本人船員の確保及び育成問題は各社の経営判断に委ねるべきである。
3. 仕組船（支配外国用船）は、日本籍船以上に日本商船隊の中核としての役割を有しており、各企業としては海外社船と位置付けるに至っている。従って仕組船に関する政策上の取扱いの改善を求める。

10年以上も前の1983～85年、船協会長の秘書として会長の発言要旨に頭を悩ませた。

当時は近代化船を日本商船隊の中核に位置付け、仕組船はその補完的役割を果たすとしたが、プラザ合意以降の急速且つ大幅な円高により、これらの考え方が逆転したことは上述した通り。

国際船舶制度の創設の動きが盛り上がったことも記憶に新しい。全日海（全日本海員組合）と協調して衆・参両院議長をはじめ、当時与党を構成していた自民、さきがけ、新進の各党に陳情を繰り返し、同制度の早期創設が決議され



●熊谷清日本船主協会会長(1983～85)の秘書時代の新谷元会長

た。また海事振興連盟でも同趣旨の決議がなされたが、税・財政当局の対応は非常に厳しく固定資産税、登録免許税の特例措置と、引き続き検討を続けるための調査費のみが認められたに過ぎなかった。その後の経過は幾多の問題を抱えながら今春漸く3隻の国際船舶が誕生したことはご存知の通り。今一つ船協会員間で不透明な問題は、異常危機発生時の日本籍船の海外派遣であり、財産、生命の危険をどうプロテクトするか、複雑且つ面倒な問題で今後もこのような事態が発生しないことを願うのみである。





小林 求  
 商船三井経営企画部副部長  
 (日本船主協会会長秘書)  
 園田 裕一  
 日本船主協会企画調整部副部長

Chang-Hong Park  
 Secretary General, KSA  
 Chan-Jae Park  
 Director, KSA  
 Hae-Yong Cheong  
 Director, KSA

韓国側出席者

Yung-Won Hyun (玄 永源)  
 Chairman, Hyundai Merchant Marine  
 Co., Ltd. (韓国船主協会会長)  
 Joung-Boo Shin  
 Executive Vice President, Cho Yang Line  
 Chan-Gil Kim  
 President, Hanjin Shipping Co., Ltd.  
 Youn-Jae Lee  
 Chairman, Heung-A Shipping Co., Ltd.  
 Choong-Shik Kim  
 President & CEO, Hyundai Merchant  
 Marine Co., Ltd.  
 Suk-Hui Lee  
 Executive Vice President, Container  
 Business Division Hyundai Merchant  
 Marine Co., Ltd.  
 Duck-Man Kim  
 General Manager, Corporate Planning  
 Office Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.  
 Hak-Se Jang  
 President, Korea Line Corporation  
 Mun-Joon Chon  
 Executive Vice President, Korea Marine  
 Transport Co., Ltd.  
 Byung-Mu Yoo  
 President & CEO, Pan Ocean Shipping  
 Co. Ltd.  
 Seung-Gwon Lee  
 President & CEO, SK Shipping

【資料2】

第9回日韓船主協会会談 共同声明

1. 日本船主協会 (JSA) と韓国船主協会 (KSA) は、2000年5月17日に、韓国・ソウルで第9回日韓船主協会会談を開催した。会談では友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りである。
2. 会談では、両協会は、法制や政策の変更を含む両国海運の現状と展望について意見交換を行い、高品質な輸送サービスの提供を継続していく上で、両国海運の持続的かつ健全な発展のために相互の信頼と協力関係をさらに増進していくことが合意された。
3. 会談では、両協会と世界海運にとっての共通問題に関する様々な動きが討議された。

WTO 海運自由化交渉

両協会は、WTOにおける現行ラウンドの海運サービス自由化交渉を支持するとともに、自由かつ公正な船社の活動基盤を確保するための交渉が成功裏に終了するよう、最大限の努力を図ることで一致した。

独禁法適用除外制度問題

両協会は、船社に対する独禁法適用除外制度が、安定した市場を確保し、船社の絶えまない

コスト合理化努力やサービス向上を行う上で重要であり、さらに“貿易産業”全体ひいては世界経済そのものの健全な発展を維持するために重要な要素であることを認識した。両協会は、同制度の意義について正確な認識と理解を醸成させるため、あらゆる機会を捉え、それぞれの政府機関ならびに荷主団体へ働きかけを行うことで一致した。両協会は、2000年5月25-26日に仏国・パリで開催されるOECD海上輸送規制改革ワークショップへそれぞれの代表を派遣し、国際海上輸送を保護する独禁法適用除外制度が維持されるべきであることを目的に、ワークショップが成功裏に終了するよう、最大限の努力を図ることで一致した。

#### 船舶に対する海賊および武装強盗集団

両協会は、船舶へのハイジャックを含め、海賊および武装強盗事件が増加し続けていることに重大な懸念を表明するとともに、アジア海域で海賊事件が頻発していることから、すべてのアジア各国政府に対して、この脅威を排除するための政策的方針を打ち出すよう、強く要請することで一致した。特に、両協会は、襲撃に関するいかなる通報に対しても迅速かつ詳細に捜査することを含め、当該国の港内、内水および領海における船舶の安全を確保するため、監視パトロールの強化を要請することで一致した。さらに、両協会は、捕らえられた犯罪者の効果的で透明性のある処分を容易かつ促進するため、当該国の法制度の中で法的枠組みを整備すべきであることをアジア各国政府へ要請していくことで一致した。

#### クオリティ・ SHIPPINGの推進

両協会は、クオリティ・SHIPPINGは海運を取り巻く全ての関係者によって推進されるべき

であるとの考え方を支持することで一致した。両協会は、たとえ地域的な改善を目指したものであっても、地域的もしくは一方的な行動を取るべきでないとの見解を共有した。したがって、両協会は、新たな規則または規則改正のための提案はIMOの場で検討されるべきであるとの考え方を支持することで一致した。さらに両協会は、サブスタンダード海運を排除するために、各国が批准・承認した既存の国際規則の施行が確保されるよう全ての海運関係国に対して求めるべきであるとの合意に達した。

#### 船舶リサイクルの推進

両協会は、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクルであると認識した。両協会は、廃棄物の国境を越える移動に関するバーゼル条約があたかも当該船舶の旗国以外の国での船舶の解撤に適用されるとの見方もあることから、同条約の解釈および適用について重大な懸念を表明した。両協会は、船舶のリサイクルが海上安全および環境保全と同様に船舶の運航上も欠くことのできない重要なものであるという点において意見が一致した。両協会は、海運業界は現実的で環境にやさしい船舶リサイクルの実施を検討するため関係者と協力して一致した努力を図るべきであるとの合意に達した。

4. 双方は、事務局間の人材交流プログラムや日韓船員問題共同研究会を通じ、両協会の緊密な関係を維持していくことを再確認した。

5. 双方は、次回会合を2002年日本で行うことで合意した。

## 内外情報

# 1 日本港湾の国際競争力回復に向け法改正 — 港湾運送事業法改正及び港湾労働法改正について —

港湾運送事業法の改正案が本年5月11日の衆議院本会議で可決・成立し、17日に公布された。従って今秋には対象12港での規制緩和が実施に移されることとなる。また、同時に審議が進められてきた港湾労働法の改正案についても5月12日の参議院本会議で可決・成立し、19日に公布された。従って同じく今秋には対象7港（いわゆる6大港）の港運事業者は常用労働者の相互融通が可能となる。かかる関連2法が成立したことで、今後は施行までの政令や省令・通達などに関心が集まることとなり、港湾運送事業の規制緩和はいよいよ秒読み段階に入った。

港湾運送事業法の規制緩和の動きは1997年12月、行政改革委員会が「現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきである」などとする最終意見を纏め上げたことに始まり、それを受け、1999年6月10日に運輸政策審議会・海上交通部会「港湾運送小委員会」が「2000年内に対象12港で先行して規制緩和を実施すべき」とする最終答申を纏め上げた。改正法案はその最終答申に沿って港湾運送事業の効率化やサービスの向上を目的に、対象12港（東京、横浜、川崎、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、下関、北九州、博多）を政令でコンテナ取扱い港湾の「特定港湾」に指定、対象12港における一般港湾運送事業などに係る参入規制について、需給調整規制を廃止し事業免許制を許可制に見直し、認可料金制を届出制に改め規制緩和を先行実施するというもの。なお、対象12港以外に

については、対象12港の実施状況を勘案の上、規制緩和を実施するかどうかを検討するとしている。同時に、悪質事業者の参入や過度のダンピング防止策として港湾運送の安定化策（セーフティネット）も導入、欠格事由の拡充と罰則の強化、運賃・料金変更命令制度などを設けるのが主な骨子である。

同改正法案は、2月22日に閣議決定され参議院交通・情報通信委員会で審議が行われ、3月31日に参議院を通過した。5月10日には衆議院運輸委員会で採決されたが、①労働関係等港湾運送の安定化が保たれるよう努め、問題が生じた場合には必要に応じて適切に対応すること、②港湾労働者へ過度のしわ寄せが及ばないよう配慮し、料金変更命令制度や緊急監査制度を厳正・機動的に運用しダンピングの防止を図り、関係各省が連携して船社や荷主に必要な指導を行うこと、③福利厚生などの拠出金の安定した維持・運営が図られるよう努めること、④日曜や夜間荷役など港湾サービス向上を図るべく港運事業者の集約・協業化を進めるとともに、港湾労働者の労働条件の確保に配慮するなど必要な環境整備に努めること、⑤対象12港以外の港湾での事業免許制度及び認可料金制度が遵守されるよう法の適切な運用に努めること、など5項目の付帯決議が採択され、5月11日の同本会議で可決・成立し、17日に公布された。

なお、公布日から起算して6ヶ月の範囲内で政令の定める日から施行するとされているので、改正法の施行期日は遅くとも11月中旬となり、

対象12港で新たな制度がスタートすることになる。また、参議院交通・情報通信委員会、衆議院運輸委員会での審議に於いて最大の焦点であった、届出制移行に伴う料金ダンピング対策として「届出料金が合理的でない」と判断された場合には運輸大臣が料金変更を命令できる権限を改正法に盛り込んだ」とされており、不当に安い料金を提示した疑いのある事業者に対して緊急監査制度を併用するなどして過度のダンピング防止（労働コストを含む変動費を下回るような場合を想定し、今後認定基準が策定される）に全力を挙げるとされている。

次に、港湾運送事業法の改正案と同時に審議が進められてきた港湾労働法の改正案は、港湾労働者雇用の安定及び福祉の増進を図るため、対象7港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州のいわゆる6大港）において港湾運送を営む事業主が労働大臣の許可を受けて、常時業務に従事している常用労働者を直接相互派遣できる制度（港湾労働者派遣制度）を創設し、(1)派遣料金が適正水準であること、(2)派遣日数の上限、(3)派遣労働者としての新規雇用禁止などをその許可基準に含めている。また、港湾労働者雇用安定センター（6大港の港湾ごとに労働大臣が指定した公益法人）が実施していた労働者派遣事業を廃止の上、同センターの新たな業務として、労働者派遣制度に係る実施状況調査業務、情報収集提供・あっせん業務、事業主に対する指導助言業務、労働者に対する苦情処理業務、を追加するほか、港湾労働法の違反事実については労働者から直接、公共職業安定所長に申告することができる制度を新たに創設することなどが骨格となっている。これらは同センターにプールされていた既存労働者を合理化するとともに新制度の運用により事業者間の集約・協業化も同時に促し、港湾労働コスト

の低減を図るねらいがある。

同改正法案は2月22日に閣議決定され、4月下旬に衆議院を通過し、5月11日には参議院労働・社会政策委員会で審議が始まった。そこでは同センター派遣事業の廃止理由や雇用秩序の維持対策、廃止された同センター労働者雇用対策などの質疑が行われた後、①事業者が労働者派遣を求める場合には同センターにあっせんを求めることとするよう政府が指導を図ること、②労働者派遣料金の適正化や派遣日数の遵守、③派遣のみに従事する労働者が生じることのないよう留意することを促す、等の付帯決議が採択された。そして5月12日の参議院本会議で可決・成立し、19日に公布されたものである。

尚、公布日から起算して6ヶ月の範囲内で政令の定める日から施行するとされ、港湾運送事業法改正法が11月に施行となる公算もあるため流動的ではあるが、概ね10月1日施行を目標にその準備作業が進められている。労働省では中央職業安定審議会（中職審）を開き、機能的な労働者派遣制度を導入するため関係者の意見を充分聞き、同法政令、省令の策定作業に着手し、港湾労働部会での数回の審議を経て同法の細目を固めていくとしている。また、改正法施行日には速やかに新制度を実施できるよう、事前に港湾労働者派遣制度導入に関する事業者からの許可申請を受け付ける方向も検討されている。

上記の通り、今後は政令、省令・通達などの両改正法運用基準が関係者の意見等を充分踏まえた上で纏められ、関係者の理解を得たのち、早期に施行されるのが最大の課題と言えよう。また、施行後は日本港湾の国際競争力回復に向け、事業者の経営強化（中小零細が九割以上を占める事業者の集約・協業化）を促すことで、東南アジアの有力諸港に引けをとらない良質の港湾サービス提供が何よりも期待されるのである。

# 永遠の平和と安全の誓い新たに

## —第30回戦没・殉職船員追悼式の模様—

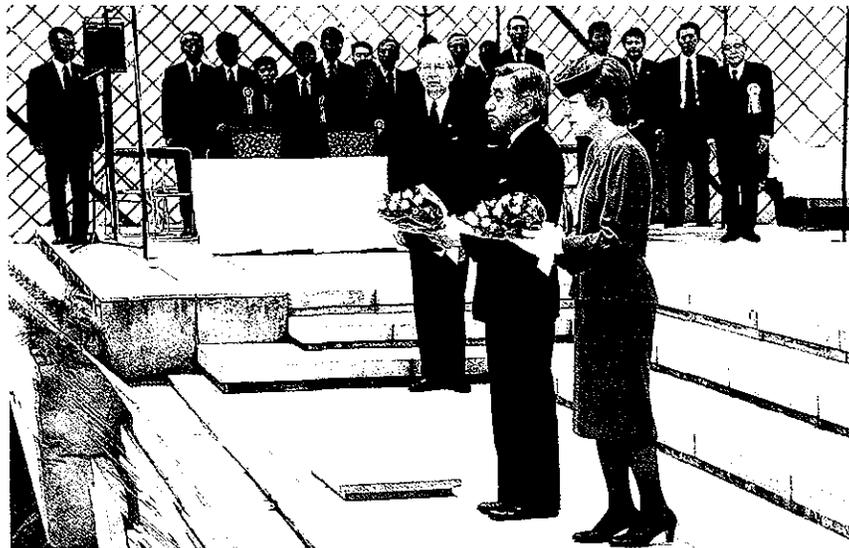
東京湾の玄関口、浦賀水道が一望できる観音崎に戦没船員の碑がある。

去る5月15日、この戦没船員の碑において第30回戦没・殉職船員追悼式が天皇皇后両陛下の行幸啓を仰ぎ、ご遺族約380名始め総勢630名の参列のもとに執り行われた。

当日は、天候にも恵まれ、相浦紀一郎日本殉職船員顕彰会会長、二階俊博運輸大臣始め生田正治副会長（日本船主協会会長）、中西昭士郎副会長（全日本海員組合組合長）、堀田明道全国戦没・殉職船員遺族会会長他で天皇皇后両陛下をお出迎えし、午前11時より追悼式が開始された。

式典は、国家斉唱に始まり、黙祷の後、主催

者を代表して相浦会長が式辞を述べられ（資料1参照）、続いて天皇陛下より「戦後50年余を経て、当時の戦争のことが人々の心から次第に遠いものとなっていく今日、私共は我が国の人々が戦後に築き上げた平和と繁栄が戦没船員を始めとする数知れない人々の尊い犠牲の上に達成されたものであることを決して忘れてはならないと思います」とのおことばを賜った（資料2参照）。引き続き遺族代表、来賓を代表して運輸大臣より追悼の辞が述べられ、代表献花、能楽「海霊」奉納、一般献花が粛々と行われ追悼式の幕が閉じられた。



▲ ご供花される両陛下

## 【資料1】

### 相浦会長式辞

本日ここに第30回戦没・殉職船員追悼式を執り行うに当たり、天皇皇后両陛下の行幸啓を仰ぎ、全国各地からご遺族を始め関係各位多数のご参列を賜りましたことを心から感謝申し上げます。

本年もまた、この碑に28人の殉職船員を奉安することになりました。

これによりまして、先の大戦で戦禍によりその職に殉じられた60,604人の戦没船員と、海難などによってその職に殉じられた1,720人の尊い御霊（みたま）がこの碑に安らかに眠って居られます。

本年は、昭和46年この地に戦没船員の碑を建立し、同年5月第1回の追悼式を執り行いましてから、回を重ね第30回の記念すべき追悼式となります。

この間私達は、亡き船人（ふなびと）達を追慕し、御霊の鎮魂と海洋永遠の平和を祈って参りました。

先の大戦が終わって早や50年の歳月が過ぎ去りましたが、この碑の前に立ちます時、昭和から平成へと時代が移ってもなお、あの痛恨の時代に戦火の海に散って行った余りにも多くの人々のことが去来して、胸塞がる思いが致します。

また、戦後の廃墟の中からわが国の復興を支え、日夜海上勤務に励み、不幸にしてその職に殉じられた船員も多く、これらの方々に

思いを致す時深い感謝の念と哀惜の情ひとしおなるを禁じ得ません。

今日戦争体験の風化や海事産業を取り巻く環境の変化などによって、ややもすれば戦没・殉職船員への思いや功績がその記憶と共に忘れ去られようとしています。

しかし私達はこれらの方々の尊い犠牲とご功績の上に、今日わが国が平和で豊かな国家として存在し、生活し得ていることを決して忘れてはなりません。

私達はここに改めて掛け替えの無い肉親を失い、様々な苦難の日々を送って来られたご遺族の心情に思いを致し、62,000余柱の御霊の安らかならんことをお祈りすると共に、そのご功績を何時の世までも伝え、海洋永遠の平和と安全を祈って行くことをここにお誓い致します。

安らかにねむれわが友よ  
波静かなれとこしえに

という、この碑に刻まれた言葉をご参列の皆様と共に重ねて御霊に捧げ、御冥福をお祈りして式辞と致します。



▲ 式辞を述べる相浦会長

【資料2】

天皇陛下おことば

本日第30回戦没殉職船員追悼式に臨み、さきの戦争の戦没船員を始め、船員としての職務に殉じた人々の上を思い、深い感概を覚えます。

昭和12年から8年間にわたった戦争の間に、祖国のために海上輸送などの業務に従事しながら、戦火により尊い命を失った我が国船員は、6万人余に上ります。これらの人々の御霊を慰めるために、関係者の努力によってこの戦没船員の碑が建てられ、今日では、戦後、海上で職務の遂行中殉職した1,700人を超える船員の御霊も併せ祀られています。

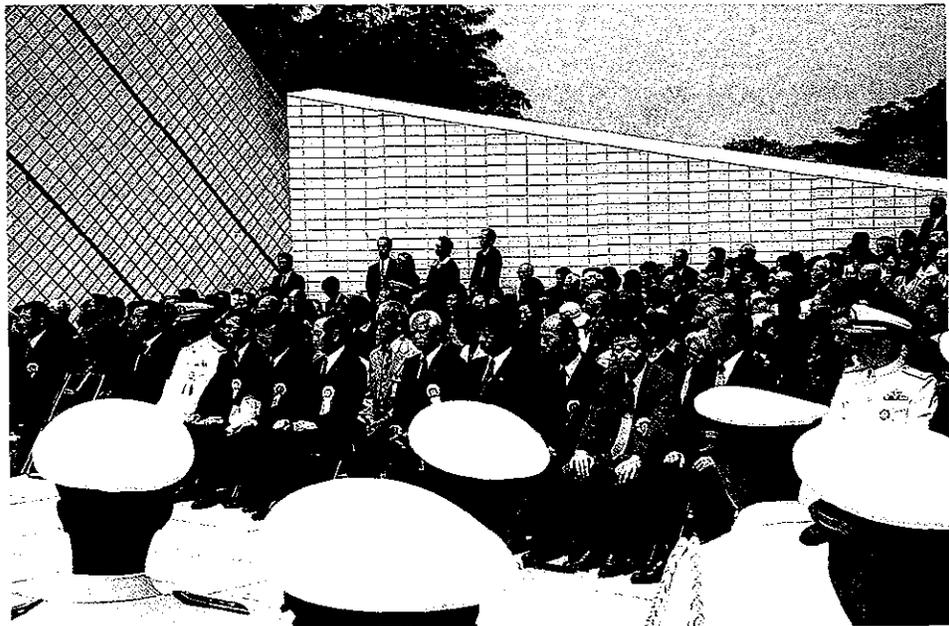
第1回戦没船員追悼式が行われたのは昭和46年、降りしきる雨の中でした。その後私どもは2度ここを訪れていますが、ここに祀られた船員が、碑の前に広がる果てしない海に抱いたであろうあこがれと、その海が不幸にもその人々が痛ましい最後を遂げた場所となったことを思

う時、かけがえのない肉親を失った遺族や亡くなった船員と共に航海をした同僚の人々が抱き続けてきた深い悲しみが察せられます。

戦後50年余を経て、当時の戦争のことが人々の心から次第に遠いものとなっていく今日、私どもは我が国の人々が戦後に築き上げた平和と繁栄が戦没船員を始めとする数しれない人々の尊い犠牲の上に達成されたものであることを決して忘れてはならないと思います。

第2次世界大戦後、局部的戦争はありましたが、多くの海域に平和が戻り、戦後の我が国が発展する上で海運や水産に携わる船員の果たした役割は誠に大きなものがありました。これからもこの海の平和を守るために皆で努めていくことが大切であり、それが亡くなられた人々に報い、遺族の意にそう道でもあると思います。

ここに御霊の安らかならんことを祈り、併せて遺族の幸せを願って追悼式に寄せる言葉といたします。



▲ 会場の模様



# 環境にやさしい海運の活用に向けて

## —リサイクル社会と海運—

(株)商船三井 技術部環境対策・  
技術開発チーム課長

油谷正彰

### 1. リサイクル社会の到来

#### a. 地球環境問題の広がり

環境問題が益々喧伝され、国内では廃棄物問題が深刻である。最終処分場の新たな立地は困難を極め、最早数年分しかないと言われる。こうした状況は、20世紀型文明の特徴である「大量生産・大量消費・大量廃棄」への決別を迫っている。大量生産と大量消費の間には「大量輸送」がある訳で、この点大量輸送を生業としている海運業もその影響を免れえない。

また国際的に大きな問題である地球温暖化問題は、1997年末の京都会議で知られるように、CO<sub>2</sub>の排出を今後グローバルに減らすことにより対応することとなっているが、これは化石燃料の使用減と殆ど同義である。これも石炭、石油、天然ガスという化石燃料の大量輸送を行っている海運業にとって深刻な問題である。

廃棄物問題に戻ると、一般廃棄物の最終処分場の残余年数は、平成8年度で全国平均8.8年であった。また産業廃棄物では3.1年、首都圏では1.0年と特に厳しい状況にある（環境白書平成12年版）。廃棄物対策として三つのR、つまりまずはゴミを減らすこと（リデュース）、出たゴミは安易な焼却や埋立等の処分ではなくリサイクル・リユースする、という取り組みが積極的になって来た。

#### b. リサイクル関係法の整備

以上の様な流れを体現するものとして、既存のものに加えリサイクル関連諸法案が今国会で上程されていたが、去る5月末に全て可決成立し出揃った。以下簡単に見て行きたい。

#### ① 循環型社会形成推進基本法（基本的な枠組み法、環境庁）

廃棄物の減量や使用済み製品の回収・再利用を目指すとともに、不法投棄を防止。5年ごとに見直し。政府は2003年10月までに循環型社会形成推進基本計画を策定する。

#### ② 容器包装リサイクル法（通産省、厚生省）

既に1997年4月からメーカー、小売店に対してガラス製容器とペットボトルの再資源化に伴う費用負担を義務付けた。今年4月からは完全実施となり、スーパーで配る紙袋やビニール袋、生鮮食品を置くトレイ、ダンボールについても企業側に再資源化の負担を求めている。

#### ③ 特定家庭用機器再商品化法（=家電リサイクル法、通産省・厚生省）

家電メーカーに対し、テレビ、エアコン、冷蔵庫、洗濯機の使用済み家電製品の回収、再商品化を義務付け。消費者はリサイクル料金を負担。2001年4月から施行される。将来はガス機器、パソコンなどにも広がる見通し。

#### ④ 建設工事資材再資源化法（建設省、厚生省）

建築物を解体する際、コンクリートや木材を分別しリサイクルを義務付け。戸建て

住宅の建て替えでは個人も処理業者の適切な処理を書類で確認する。2000年中に施行の見通し。

#### ⑤ 食品循環資源再利用促進法（農水省）

食品関連産業は食べ残しや調理くずなどを飼料やたい肥にするよう義務付けられる。生ごみの排出量が一定規模以上の外食産業に対し、リサイクル率の目標値を出すよう求める。

2001年4月施行。

（以上は2000年6月5日付日本経済新聞による）

以上の法律によりリサイクル・リユースが加速されると、物流もいわゆる動脈から静脈へと流れが繋がって来る。廃棄物をリサイクル・リユース又は処分する流れはもちろん、リサイクルされて新たに素材や製品に生まれ変わったモノの流れも発生する訳である。このような静脈物流に、既に陸運業界は積極的な取り組みを開始しているが、海運も乗り遅れてはならない。

## 2. 海運の特性は

「せんきょう」の読者には釈迦に説法なるも、海運の特性を今一度確認すると、何と言っても大量輸送が安価なコストで可能なことである。製品に比べて価格の低い再資源化対象貨物の輸送には海運が向いている。環境問題との関連で言えば、無人の海上を走る船舶は陸上の交通機関と異なり住民の健康問題を引き起こさずに済み、またCO<sub>2</sub>の排出量も輸送単位当りで見ると他の交通機関に比べ圧倒的に少ないことは、もっと喧伝されて良い。また静脈物流においては、動脈物流で昨今見られるようなスピードやジャスト・イン・タイム・デリバリーへの過度な要求はないものと考えられる。さらに、廃棄物の最終処分場立地問題との絡みで言えば、建設されたものの利用度が低いと批判も出ている

港湾・港頭地区が廃棄物処理や一時保管の施設に活用されるならば、海運業界と二人三脚で物事が進むことが期待される。

以上の様に、海運の持つ特性は、静脈物流にうまく対応可能なものと考えられる。ついで具体的な取り組みについて見てみたい

## 3. 海運業界の取り組み

### a. 運輸省「モーダルシフト」

運輸省が十年来モーダルシフト政策を推進しているのは周知の事実であるが、現実にはモーダルシフトは遺憾ながら進んでいないようだ。国内貨物輸送における内航海運の分担率（1986年～98年）は、トンベースで8%前後と変わらず、トンキロベースでは45%から41%へと徐々に低下している（運輸白書）。さらに近年、内航海運貨物の太宗を占める素材の荷主企業が、長引く不況下で物流合理化を進めており、特に企業合併や物流の相乗りは海上荷動きの減少要因となり、内航船社は苦境に陥っている。こうした状況は今後も続くと考えられ、先に述べた省資源・省エネルギーの大きな流れと相俟って、内航海運経営は抜本的な経営改革を迫られている。企業内合理化はさて置き、より大局的な立場に立てば、解決策の一つは船舶の大型化或いはスピード化、もう一つは静脈物流への進出である。

### b. エコマテリアル海上輸送研究会（=EMMT、事務局は神戸市のNIRO）

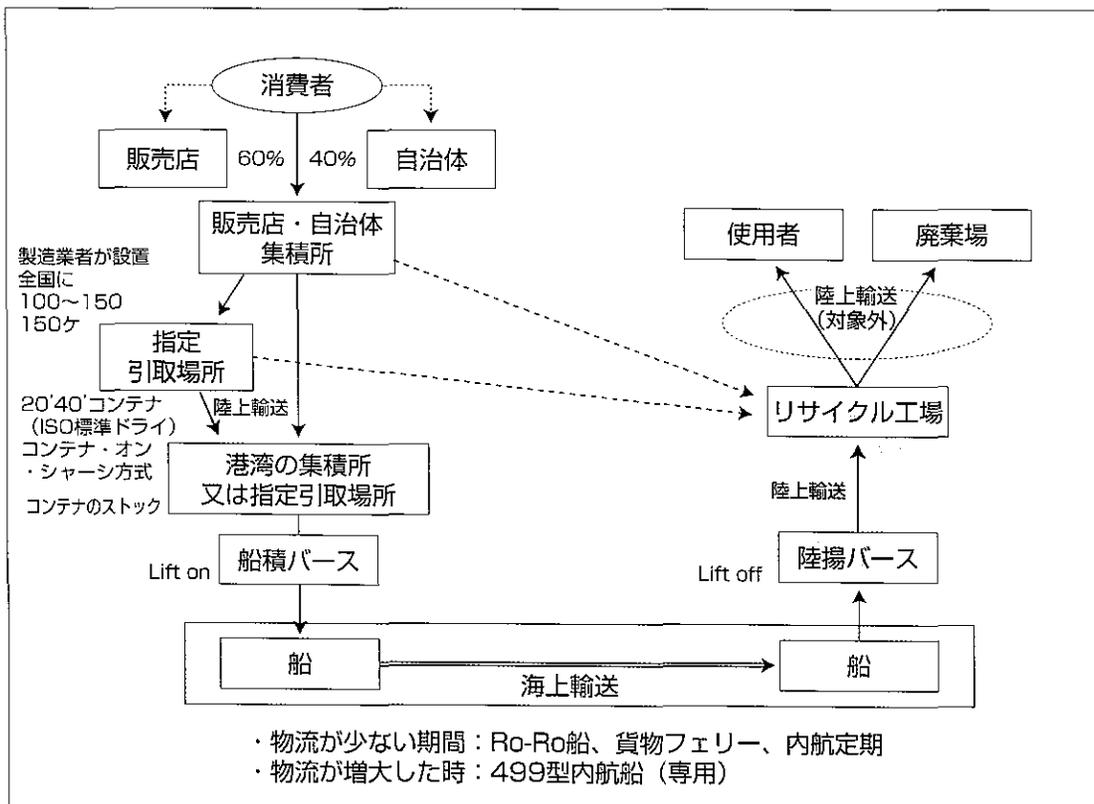
ここで静脈物流への一つの前駆的な取り組みとして、先の家電リサイクル法実施を睨んだ動きを紹介したい。同法ではこれまで破碎され埋立処分されていた家電製品、特に重量の大きい4品目（冷蔵庫、洗濯機、テレビ、エアコン）が対象とされ、消費者は処分費用を負担し、小売業者は消費者から使用済家電を回収し、家電

メーカーはそれを引き取って重量ベースで50%以上リサイクルし鉄、アルミ、銅、ガラスなどの素材として再利用することが義務付けられた(図参照)。これまで自治体や産廃業者が行ってきたリサイクルでは不十分なので、家電メーカーはリサイクル技術の確立、全国各地へのリサイクル工場の建設、そして物流網の構築と、大変な状況である。こうして新たに発生するリサイクル物流だが、既に渋滞基だしい日本の道路でトラック輸送したのでは、大気汚染を更に悪化させることとなり、環境面で大いに問題がある。リサイクル工場は臨海部に立地させ、極力海上輸送を利用することが賢いやり方であろう。ここに注目して、神戸を本拠とする(財)新産業創造研究機構(NIRO)が、リサイクル家電の海上輸送を推進するための「エコマテリアル海上輸

送研究会(EMMT)」を1999年8月に産・官・学合同で発足させ、内航船社を始めとする会員による検討が進んでいる。研究は2年目に入り、海上輸送の実証実験と事業化に取り組んでいる。

日本では年間2000万台の家電製品が廃棄されているとされ、これは重量トンで約60万トン、容積トンで600万トンに相当する。一部が中古品として海外に流れている実態などを考慮すると、少なくとも約3割に相当する600万台がリサイクルに回ってくるのではと試算されている。これは約10万TEUの荷動きとなる。これらの内、港湾を指定引取場所として活用できそうな都市の使用済家電数は250万台=43,000TEUとも推定され、これは単純計算だが最も一般的な499型内航貨物船(コンテナ積載能力70TEU)の614航海分に相当する。相当量の物流なるも、

【図】使用済み家電の回収物流のイメージと輸送



(出典：NIRO)

これを海運へ取り込むためには、次の通り更なる検討努力が求められる。

#### 4. リサイクル・ビジネス展開の課題

リサイクル社会が新たな物流を生み、また物流のパターンを変えることは確実であるが、それをうまく海運が取り込めるかは別問題であり、ひとえに海運関係者の認識と創意工夫次第である。現状、次の問題点がある。

##### a. 荷主の動向

家電を始め多くの場合、リサイクル物流に係る業界・業者は、これまで海運に比較的馴染みが薄く、船を利用したいどころか、そもそも何故船なのか、どんなメリットがあるのかに考えが及ばない状況である。この点、まず荷主の理解を得ることから始める必要がある。家電リサイクルにしても、積極的に海運利用を明言している家電メーカーは未だないのが現状で、更なる営業努力が必要である。

##### b. コスト問題と陸運・港運との連携

海上運賃そのものは、確かに他の輸送機関と比べて低廉であろう。しかし、リサイクル物流では、パルク貨物と異なり、多くの場合 port to port で完結するものではなく、どうしてもその前後の陸上輸送部門が不可欠である。従い、陸上運賃、荷役費、海上運賃を単純に合計すると、決して安くはないという結論にもなりかねない。この点、陸運業者や港運業者とよく連携し、スルーで競争力のある運賃を提供できるような体制作りが肝要となってくる。リサイクル物流の獲得を巡って陸運と徒に競争するのではなく、長距離輸送は海運が引き受け、前後の短距離輸送を陸運に委ねるといった分業による相互連携・協力体制の構築が肝要である。

##### c. 海運広報の強化

以上に鑑みて、海運による静脈物流の引き受

けをアピールする海運広報の強化が必要である。海運への認識、理解はまだまだ低い。日本海事広報協会、日本船主協会などに是非ともお願いしたい分野である。

##### d. バーゼル条約上の制約（外航）

昨年末、フィリピンの港で、コンテナ詰めされた日本からの大量の医療廃棄物が発見される事件があった。廃棄物の国際間移動を禁止するバーゼル条約に違反するとしてフィリピン政府からの抗議を受け、日本政府もあっさり非を認め、日本への送還・処分が実施された。余談ながら、こうした事件も、海運には何ら非がないにも拘らず、何となく海運にとってマイナスなイメージを助長したというのは筆者の偏見だろうか。ともあれこれは言語道断の事件であり、このような「貨物」に対する厳しい水際のチェックが必要である。バーゼル条約は、1980年代に先進国で処分困難な廃棄物を途上国へ持ち込み捨てる事例が続発し、これらを規制するために締結された。従い、廃棄物の国際間移動は原則あり得ず、外航海運の出番もないことになる。しかし、中身が廃棄物でなく「リサイクル対象物」の扱いとなると微妙である。完全な規制を求める声もあるが、適切な管理によるリサイクル事業は、途上国にとって新たなビジネス・チャンスにもなり得る。例えば使用済家電のリサイクル工場を途上国が誘致するなら、事業を採算に乗せることも容易だろう。今後どんな展開になるかは読めないが、外航貨物にとって一つの新たな可能性として指摘しておく。

以上の様に、海運のリサイクル物流ビジネス参入にはなお道半ばの感があるも、何事も進取の精神、努力そして協調無しには成就しないのであって、家電リサイクルへの取り組みを嚆矢として、海運が本格的にリサイクル物流に進出出来る様頑張りたいものである。

## 海運・造船・解撤の3業界で船舶 リサイクルの共同検討を開始 —国内解撤事業者を訪ねて—

1999年の世界の解撤実績は1970年代に建造された大量の船舶が代替期を迎えていることもあり、VLCC、バルクキャリアを中心に大量の解撤が行われ、今後10年間に2億DW以上の大量の解撤が見込まれている。

一方、ロイドリスト紙上等でも取上げられているように環境保護団体であるグリーンピースは、現在の主要解撤国であるインド、パキスタン、バングラデシュにおける船舶の解撤の労働安全や解撤船から発生する有害物が環境に及ぼす影響があるとして世界的な抗議活動を展開している。

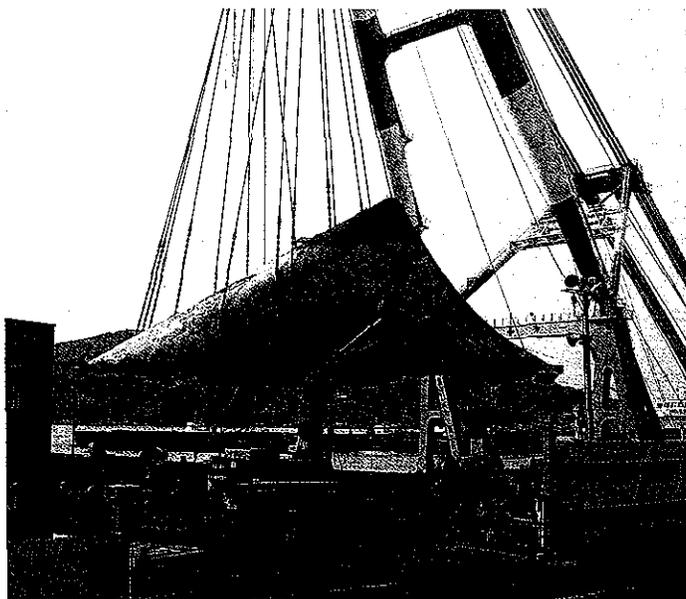
海運業界では解撤を円滑に推進することは、安全航行の確保や海難事故の防止といった点からも重要であると認識し、1999年よりICS（国際海運集会所）はワーキング・グループを設置、環境に配慮した解撤方法の検討を開始し、国連の専門機関のひとつであるIMO（国際海事機関）においても2000年3月の海洋環境保護委員会で解撤問題を同委員会の作業計画のひとつとして取り上げることとなった。

当協会においても解撤問題に前向きに対応するため、昨年12月と

今年3月の2度にわたり国内の主要解撤業者を訪れ、解撤事業における環境問題やその対応等の現状把握に努めるとともに解撤に関する種々意見交換を行った。

### 国内解撤業者の規模

現在国内にある解撤事業者は主に瀬戸内海を中心とした地域と北九州に集中しており、業者数は業界団体である「船舶解撤企業協議会」加盟10社と非加盟が10数社のみである。所在地が地域的に集中しているのは、解撤から発生する鋼材の販売先である電炉会社との位置的な関係



▲ナホトカ号の破損船体揚陸作業の様様

からで、特に瀬戸内海は海象も穏やかで地理的にも適している。個々の事業者によって解撤施設の規模は異なるが、大手の事業所は海上クレーンや陸上クレーンを備え、鋼材を細かく一定のサイズに切断するギロチンシャーなどの機械が導入されている。

### 国内解撤の現状

国内における解撤実績について表した数字は無いが、今回解撤業者から聞いたところ外航船の解撤は近年行っていないとのことであった。数年前には国内のプロジェクトでVLCCの解撤を手掛けたこともあるが、世界的なスクラップ市場においては日本の解撤企業は労働力の安い国と比べ競争力が低く採算に合わない状況にある。現在国内で行われている解撤は、カツオ・マグロ漁船や自衛艦等国策上海外に輸出できない船舶、作業船が中心となっており、内航船も海外売船が多く国内で解撤される内航船舶も数が少ない。鉄橋やクレーンなどの陸上の建設物の解体も手掛ける業者もある。

### 環境問題への対応

船舶の解撤で問題視されているPCBやアスベストについては、1970年央以降に建造された船舶には使われておらず、最近の解撤での発生は少ないが、回収したPCBやアスベストは地方自治体の条例等に従って適切に保管や処理が施されている。

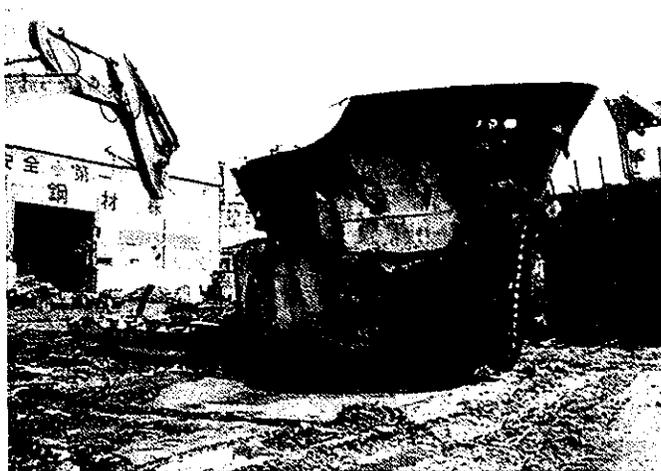
環境問題で最も気をつけているのは、廃油等の流出による海洋汚染である。特に陸から海への油流出防止のため陸上の作業地域に油水分離機能をもたせるなど海洋環境への対応には十分な注意が払われている。

### 海運、造船、解撤3業界による解撤問題に係る検討の開始

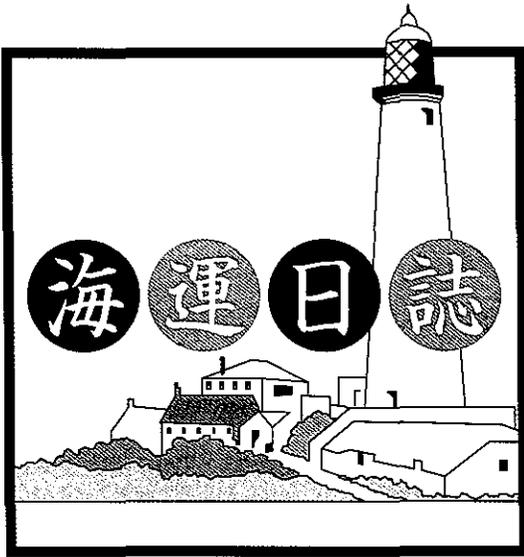
船舶の解撤における諸課題については、関係各業界単独では解決できないことが多く、世界的にも関係業界・関係機関の連携の必要性が指摘されており、当協会としては、先ず国内の造船業界・解撤事業者等と事務局ベースで接触をもち、船舶の解撤から生じる環境上の問題や解撤をリサイクルの問題として捉え、それを発展させるための方策について意見交換を行った。

この結果、シップ・リサイクリングに関し、世界の解撤量の見通し、解撤を実施する上での安全・環境問題への対応、内外の解撤業界の現状および発展・振興策を踏まえながら、今後さらに関連業界間の連携を強めていくこととした。

参加者は当面、当協会、日本造船工業会、解撤業界の実務者とし、現状認識の整理、問題点の抽出や解決方策の方向性のイメージが形成できた時点で例えば協議会など新たな形式に発展させることで一致し、この会合においては、国際機関等での検討状況、海外・国内における円滑な解撤の実施のための方策についても意見交換を行ない、必要に応じて対外的に情報提供・提言も行っていくこととした。



▲内航船解体処理作業の様相



- 5 韓国船主協会と当協会は、ソウルで日韓  
船主協会会談を開催し、両国海運の現状と  
17 展望等について意見交換した。  
日 (P.11海運ニュース-国際会議レポート参  
照)

11日に衆議院本会議で可決・成立した港  
湾運送事業法改正案が公布された。

これにより、本年11月頃には対象12港で  
一般港湾運送事業などの事業免許制が許可  
制に、認可料金制が届出制に改められ、規  
制緩和が先行実施される。

(P.14海運ニュース-内外情報参照)

- 18 第9回アジア船主フォーラム (ASF) ソ  
ウル総会が開催され、アジア海運業界の共  
日 通利益に関わる様々な問題等について議論  
された。  
(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

- 19 12日に参議院本会議で可決・成立した港  
日 湾労働改正案が公布された。

これにより早ければ本年10月にも対象7

港 (6大港) の港運事業者は常用労働者の  
相互融通が可能となる。

(P.14海運ニュース-内外情報参照)

- 24 海運大手3社の2000年3月期決算が出揃  
日 った。それによると定期船部門の黒字化や  
コスト削減努力が寄与し、3社とも大幅増  
収となった。

- 26 OECD (経済協力開発機構) は、海運委  
日 員会と競争政策委員会の合同ワークショッ  
プを開催し、船社間協定の独禁法適用除外  
制度の見直し問題について議論した。

(P.8 SHIPPINGフラッシュ2参照)

IMO はロンドンで第72回海上安全委員  
会を開催し、タンカーの構造に関する検査  
強化や SOLAS 条約第V章の総合的見直し  
等の問題について審議した。



# Washington(便り)

## 米国の「海の日」

クリントン大統領は今年も5月22日に次のように宣言しました。

「私、ウイリアムJ.クリントン米国大統領はここに本日西暦2000年5月22日を海の日(National Maritime Day)と宣言いたします。私は全ての国民に対し自宅や他のふさわしい場所に国旗を掲げて追悼行事や記念式典を催すことを呼びかけます。私はまた米国籍の全ての商船がこの日に満艦飾を施すことを呼びかけます」

1933年以降、米国大統領は国民に対して Memorial Day(戦没将兵追悼記念日)の1週間前の5月22日を毎年「海の日」として宣言することが義務付けられています。

米国議会は米国の繁栄と安全保障にとっていかに自国商船隊が重要であるかを国民に認識してもらうため、1933年5月20日に上下両院が承認した共同決議に基づき毎年5月22日を「海の日」と定め、大統領に対し毎年この日に殉職商船船員を追悼するための行事を行うことを呼びかける宣言を行わせることとしました。

第二次大戦において米国は733隻の貨物船と6,000人以上の船員を失い、600人が捕虜になったとされています。第二次大戦後、米国の多くの内陸州も米国商船船員の祖国に対する英雄的な貢献に対し敬意を表するようになったようです。通常、「海の日」の追悼行事は米国の各港湾都市で行われますが、国家的な追悼式典は首府ワシントンで行われます。実際、このような式典には海運関係議員、運輸省、海軍、コーストガード、船員組合、商船大の代表が参加します。また、ポトマック川沿いにある海軍基地において殉職船員の冥福を祈って献花式も行われます。筆者も招待を受けて献花式に参加したことがあります。確か、このとき初めて他の参列者の真似をして、右手を左胸に副えてコーストガードの生バンド演奏による「星条旗よ永遠なれ」と「碇を揚げて」の曲を聴きながら追悼しました。

クリントン大統領はさらに次のように語りかけました。

「米国人は繁栄と安全保障の源泉としていつも海に目を向けてきた。わが国は東西を二つの大洋に囲まれ、南にメキシコ湾、北に五大湖とセントローレンス運河を擁し、さらに数多くの

港湾と入り江をもち、また何千マイルにも延びる内陸河川が縦横し、旅客や貨物の輸送、自由の保護、そして世界と連絡するための比類のない手段に恵まれてきた。今日、わが国の輸出入貨物（年間10億メトリック・トン以上）の95%は水上輸送されている。さらに、年間1億4,000万人の旅客が水上輸送されている。内航商船隊は最も生産的かつ費用効率的な輸送手段のひとつで、わが国全体の貨物の24%を運賃コスト総額の2%以下で輸送している。わが国の商船隊や海事産業に従事する何千もの男女は自国経済の強さ、生活水準、世界市場におけるリーダーシップに対し計り知れない寄与をしている。わが国の商船隊は国の安全保障の維持においても同様に重要な役割を果たしている。わが国の軍隊は戦闘又は危機において必需品を輸送するために商船隊の海上輸送能力を頼みとしている。わが国の船員は何度も艱難辛苦に耐える意志と能力があることを実証してきた。第二次大戦、朝鮮戦争、ベトナム戦争、イラク戦争、バルカン紛争などにおいてわが国の商船隊の船員は勇氣、愛国心、誠実な義務感をもってこたえてきた。今後20年間で貨物および旅客の輸送量が2倍になることが予測されるなど、21世紀には米国の海運業にとり新たな挑戦が始まる。我々がこのような難問に対処するためには自国の船員が配乗されたしっかりとした自国籍の商船隊を維持しなければならない」

一方、ゴア副大統領も「海の日」にあたり次のような声明を發表しました。

「ジョーンズ法（米国内航法）は米国海運業の基盤であり、自国の経済と国家安全保障に欠くべからざるものである。海上における米国の強さはいつも自国の安全保障と一体であった。米国で建造し、米国人が所有し、米国人の船員が乗った米国の商船隊は21世紀における成功を保証する手助けとなるものである」

また、機関士組合（Marine Engineers' Beneficial Association）オトゥール組合長は次のように語っています。

「5月22日はわが国商船隊の船員が祖国防衛のために生命を犠牲にしたことを国民全員が思い出さなければならない日である。わが国商船隊は連合国の自由のための生命線であった。今日、船員が耐えてきた危険や窮乏を理解することは困難である。「海の日」は第二次大戦、さらには1775年の米英戦争以来の主要な戦闘における米国人船員の活動についての記憶を新たにする日である。今日、何も変わっていない。商船隊は今日でも国防にとって重要である。統合参謀本部（大統領・国家安全保障会議）議長は米国軍が米国籍船舶と米国人船員を第四の部隊であるとして頼りにしている。簡単に言うと、米国の安全保障のための戦略は重要な米国籍商船隊に頼っているのである。過去ばかりでなく現在も米国人船員が自由を確保するために貢献していることを認識すべきである」

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山修）

第18回

# 潮風満帆



## きれいなものには トゲがある



(社)日本船長協会専務理事 澤山恵一

西暦2000年9月、いよいよ20世紀最後のオリンピックがオーストラリアのシドニーで開催される。日本の選手の活躍を期待したい。

シドニーはオーストラリア南東部、ニュー・サウス・ウェールズ州の首都。シドニー港はポート・ジャクソン湾の南岸にあり、小高い丘に囲まれた深い湾入は天然の良港である。どんなに外洋が時化いても湾内に入ると嘘のように静か、ノース岬・サウス岬を通過した後、左に舵を取りコースをオペラハウスに向けて右舷側に緑が美しいタロンガの動物園(オーストラリアに棲息している動物のみ)が、左舷側には有名なプライベート・ビーチが眺められる。船は美しい貝殻を重ね合わせたようなオペラハウスを左舷に見ながら通過し、衣紋掛けのようなハーバーブリッジの真下を通過後、岸壁に着岸する。

私はシドニー港に入出港する度に船乗り冥利に尽きる思いがした。シドニー港が世界三大美港のひとつと言われる所以である。

昭和30年代末だラジオ・プラティック制度(無線検査)が制定される以前、船舶は湾内の検査錨地に錨を入れ、検査官による検査を待たなければならなかった頃の話である。(港外待ちには、検査待ち、バース待ち、カーゴ待ち、スケジュール調整待ち等があり、船乗りの楽しみのひとつ、魚釣りの出来るケースもある。)

シドニー港の検査錨地はいつでも良型の鯛が釣れた。B丸に乗船中、たまたま日曜日にシドニー港に入港し、検査錨地に錨を入れた。代理店からの連絡では明朝(月曜日)までバース待ちとのこと。早速私はH船長と一緒に釣り糸をたれた。良型の鯛が面白いように釣れ、気が付いてみると本船の周りには、我々と同じ様に鯛釣りを楽しんでいるオーストラリア人のプレジャーボートに囲まれていた。



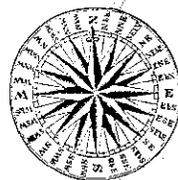
私の釣り糸にあたりがあり、途中まで巻き上げたところ、ガクンと衝撃があった後、急に軽くなり巻き上げた。なんと鯛がからだ半分食いちぎられ、目をくるくるしているではありませんか。H船長に“鯨にやられたな、シドニー湾には鯨がたくさんいるのだよ”と教えていただいた。

目の前のボートに乗っていた若い夫婦が我々と同じ様に鯛釣りに興じていた。奥さんが鯛を釣り上げ、大喜びしながらご主人に釣り針をはずしてもらい夢中になっていた時、よちよち歩きの子の赤ちゃんが海に落ち、一匹の鯨がその赤ちゃんをくわえ、海に潜ってしまったショッキングな情景を見てしまった。母親は気が狂ったかのように海に飛び込もうとしたが、父親は懸命に彼女を抱きすくめ、二人は泣き崩れてしまった。

後味の悪い思いで我々も鯛釣りを続けることを止めてしまった。

オーストラリア沿岸のどの海岸も、どの湾も、どの

## 7つの海のこぼれ話



港も、海は日本では信じられないほど青く美しい。私は世界中を航海し、気候・天候が許す限り寄港した港の近くの海岸で泳いできた。誰も美しい海を見たら、泳ぎたくなるものだ。然しながらオーストラリアだけは、事件以来、設備(防鯨網・シャークネット等)の整ったビーチ以外では、泳ぐことはしなくなった。何故なら、オーストラリアでは年間多くの人が鯨に襲われて命を落としているからである。

昭和40年代になって、先進国では、次々と無線検疫制度(ラヂオ・プラティック)が施行されるようになり、オーストラリア諸港も検疫のための港外待ちはなくなり、直接着岸するケースが増えてきて、我々の小さい楽しみの魚釣りも消えてしまった。

昭和62年10月、商船三井客船(株)に移籍し、8年間、客船の船長を務め、シドニー港にも寄港した。客船で世界三大美港のひとつであるシドニー港の入出港操船が出来たことの、幸せを嘯み締めていた。

夜の船上パーティーでシドニー港の水上警察署の署長と親しくなり、翌日のランチ・バーベキュー・クルーズに招待された。ユニフォーム姿の署長・署員に出迎えられパトロール・ボートに乗り込んだ。ジャクソン湾をパトロールし、美しいシドニー港の情景を眺めながら、食事に興じた。衣紋掛けのようなハーバー・ブリッジの真下をくぐり、真っ白なオペラ・ハウスを右に見てプライベート・ビーチに近づくと、なんとそこはヌーディスト・ビーチ。老若男女がスッポンポンで、何の拘りもなく楽しそうに遊んでいる情景に驚いてしまった。「今日は、署長さん、お元気ですか」「今日は、皆さん、シャーク・ネットに何かトラブルありませんか」「ノー プロブレム」等々のやりとりは、中々和やかな普通の会話であった。我々の存在に気付いた妙齢の女性が「写真を撮ってください」と自然の俣の申し出には、誰もカメラを向ける勇気のある人はいなかった。「シャーク・ネットの外には、たくさんの鯨がいますが、ここは問題ありません」と気持ちよさそうに彼女たちは、泳いでいた。

自然のままの彼女たちとシャーク・ネット越しに対峙した鯨はさぞ驚いたことと思っただが、鯨は嗅覚が発達しているものの、視覚ゼロ。「ノー プロブレム」でした。

その日の夕方シドニー港を出港した。港内を操船中パイロットが、「キャプテン、あそこを双眼鏡で見てごらん」とパイロットと一緒にプライベート・ビーチを眺めていた処を船客に見られていたのか、夕食時、船客の一人から「オペラ・ハウスを通過してから、キャプテンとパイロットは二人で前を見ないで何を見ておられたのですか」との質問に「パイロットの自宅を見ていたのです」と慌てて言い訳をってしまった。

シドニーで泳ぎたい方は、欧州のリゾートのような、落ち着きと上品さが感じられるマンリー・ビーチとカジュアル志向ならボンダイ・ビーチをおすすめします。

オーストラリア人は特にシャークに対し、ある種の畏敬の念をもっている。プロ・ゴルファーで活躍している、グレッグ・ノーマンが「ホワイト・シャーク」のニックネームで愛されているのも理解できるような気がした。





# 船協だより

## 5月の定例理事会の様様

(5月24日、日本船主協会役員会議室にて開催)

### 会員異動

#### ○社名変更

平成12年4月1日付(2件)

(1) 関兵海運株式会社(京浜地区所属)

(旧関兵精麦株式会社)

(2) 神鋼物流株式会社(阪神地区所属)

(旧神鋼海運株式会社)

平成12年5月24日現在の会員数119社

(京浜地区所属77社、阪神地区所属35社、九州地区所属7社)

### 政策委員会関係報告事項

1. 第9回アジア船主フォーラムの様様について(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
2. 第9回日韓船主協会会談の様様について(P.11海運ニュース-国際会議レポート1参照)
3. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しに関する動きについて(P.8 SHIPPINGフラッシュ、本誌平成12年P.17囲み記事参照)
4. ISFおよびICS マニラ総会の様様について(本誌平成12年5月号P.18海運ニュース-国際会議レポート1参照)
5. 米国IRS(内国歳入庁)規則883の改正について  
現在、日米租税条約に基づき、日米間における国際運輸業所得は相互全免となっている。

2000年2月8日、米国IRS(内国歳入庁)は、内国税収入法典(U. S. International Revenue Code)第883条の適用に関する新規規則案を発表した。同規則案は租税条約締結の有無にかかわらず「国際運輸業所得」の範囲を限定するもので、これまで免税とされていた内陸輸送部分が課税対象となるなど邦船社への影響が危惧されている。

当協会は、CENSA(欧州・日本船主協会評議会)やICS(国際海運会議所)を通じ、IRSのコメント提出期限である5月19日までに、コメントを提出した。同コメントでは、内陸輸送部分に対する課税はこれまでの税の慣行に反し、煩雑な会計処理が必要となる上、米国の税収増にもならない点などを指摘し、米国政府に再考を求めている。

6月8日にIRS主催の公聴会が設定されており、当協会はCENSAなどを通じて意見反映を図ることとしている。

#### 6. 規制緩和の進捗状況について

### 法務保険委員会関係報告事項

1. 第81回IMO法律委員会の様様  
(本誌平成12年5月号P.19海運ニュース-国際会議レポート参照)
2. 国際油濁補償基金(92年基金)臨時総会の様様  
本年4月3日から6日までの間、IMO本部において、国際油濁補償基金(92年基金)の臨時総会が開催された。同総会では、エリカ号の油濁損害の大きさに鑑み、英国等12カ国より、92年基金条約(92 FC)の支払い限度額(現在は



1億3,500万 SDR(≒約190億円)引き上げの提案が行われた。本提案について、反対を唱える国はなかったものの、わが国をはじめ引き上げ額については慎重に議論すべきとして、数カ国が保留の意向を表明したが、結局、本提案については、今秋に開催される第82回 IMO 法律委員会の議題とするよう要請することとされた。

なお、フランスの提案により、油濁補償体制(現行の CLC/FC 体制)の見直し等を検討するためのワーキンググループの設置が決定するとともに、本年7月6日に第1回会合の開催が決定した。

- 一 本件に関しては、ICS等を通じ、今後とも情報収集に努めるとともに、法務保険委員会で慎重に対処することとしたい。

### 海務委員会関係報告事項

1. 海賊対策国際会議について  
(本誌平成12年5月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

### 工務委員会関係報告事項 (タンカー一部会合同)

1. エリカ号事故を受けての IACS 検査強化提案への対応について

### 労務委員会／船員対策特別委員会

- 一 1. IMO ホワイト・リストの審査状況について

## 近海内航部会

1. 家電リサイクル法と内航海運の関わりについて (P.19寄稿参照)

### 海運関係の公布法令 (5月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を一部を改正する法律  
(法律第64号、平成12年5月17日公布、平成12年5月17日施行)
- ㊦ 港湾運送事業法の一部を改正する法律  
(法律第67号、平成12年5月17日公布、平成12年5月17日施行)
- ㊦ 港湾労働法の一部を改正する法律  
(法律第72号、平成12年5月19日公布、平成12年5月19日施行)
- ㊦ 海上災害防止センターの財務及び会計に関する省令の一部を改正する省令  
(運輸省令第20号、平成12年5月17日公布、平成12年5月17日施行)

### 国際会議の予定 (7月)

92FC 理事会等  
7月5～6日 ロンドン

IMO 第46回航行安全委員会 (NAV)  
7月10～14日 ロンドン

## 当協会会員会社が ISO 14001 を取得

去る5月24日、当協会会員会社である旭タンカー(立石信義社長)は内航船舶の運航管理部門を適用対象として、ISO(国際標準化機構)で定める環境マネジメント規格 ISO 14001の認証を日本海事協会から授与された。

ISO 14001は、事業者が環境保全を図るため、環境方針を定め、計画、実施および運用を行い、その状況の点検と是正措置さらに経営層による見直しを行い、常に継続的に改善される環境マネジメントシステム(詳細は本誌平成12年5月号P.28参照)。

環境問題に関しては、法律やルールに定められたことを守るだけでなく、事業活動をはじめ個人の家庭生活も含め、地球資源の無駄遣いを避けるとともに、廃棄物(ゴミ等)も出来るだけ少なくしていくとする積極的な取り組みが今後ますます重要になってくるものと考えられる。今回の旭タンカーのISO 14001取得もそうした“環境にやさしい海運”構築に向けた自主的な取り組みの一つといえる。

# 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 4 月	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
2	4,136	2,956	1,179	15.1	11.1
3	4,702	3,593	1,108	9.2	19.7
4	4,378	3,234	1,144	8.8	8.3

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
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 5 月	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	106.85
2	109.34	107.35	111.70
3	106.71	105.30	109.20
4	105.48	104.20	106.55
5	108.11	106.55	109.95

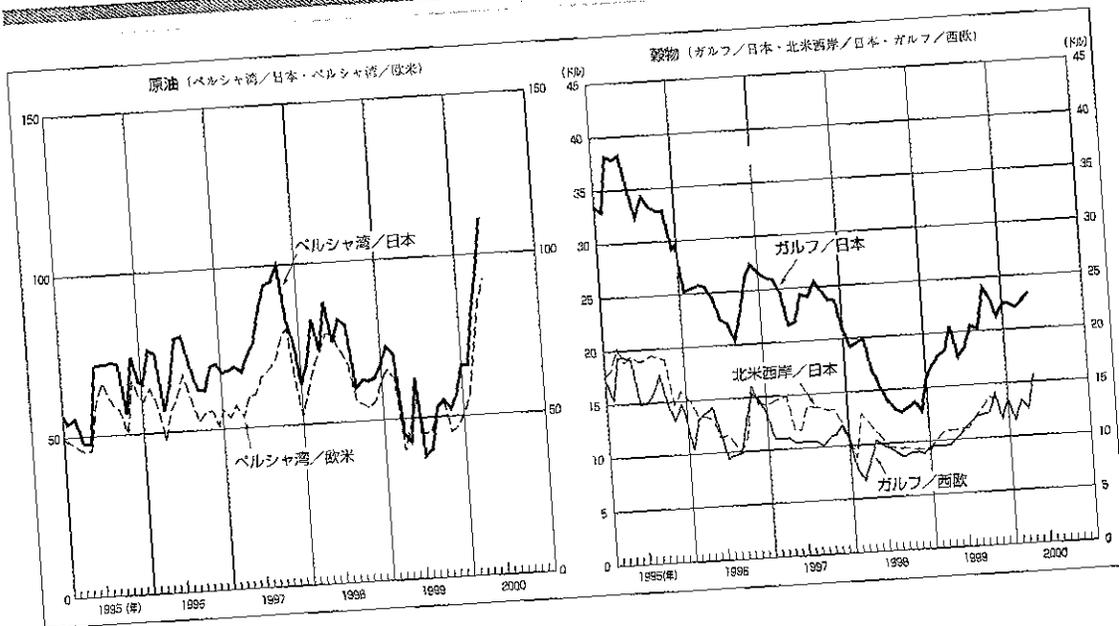
(注) 大蔵省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分 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)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鋳 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 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
3	10,644	0	10,644	2,722	3,387	3,835	30	454	55	161	17,142	5,697
4	11,857	254	11,603	2,721	3,108	5,165	30	334	0	245	19,137	4,700
5	9,457	0	9,457	1,832	2,455	4,685	68	366	0	51	17,450	2,856

(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)

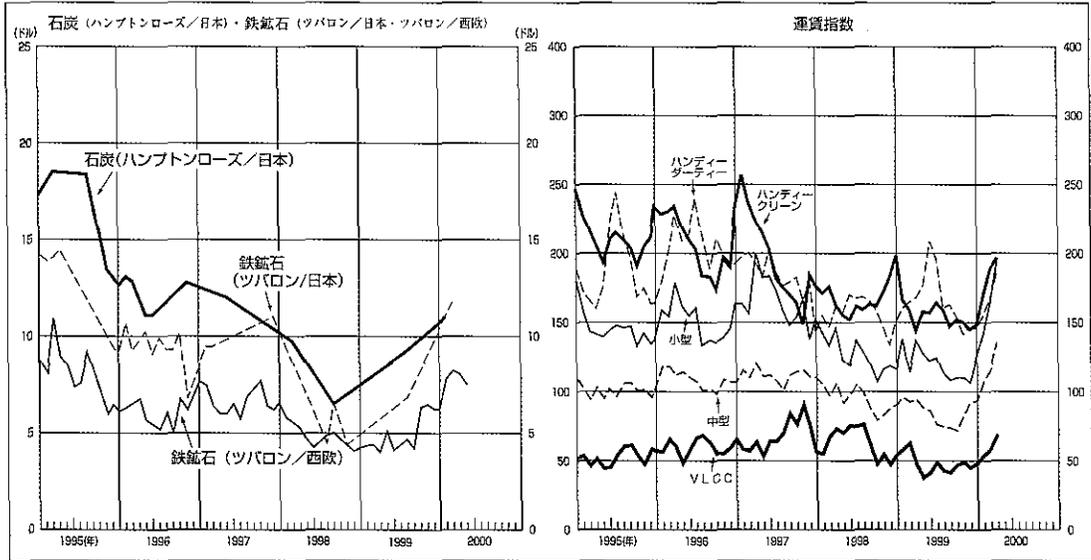
月次	ペルシヤ湾/日本				ペルシヤ湾/欧米							
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
4	72.50	65.00	45.00	35.00	95.00	78.00	72.50	69.00	40.00	33.50	85.00	64.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75	111.25	93.75	77.50	56.50	47.50	33.50	92.00	75.00
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)

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							13.20	11.10
3	18.00	15.25	22.00	21.00	10.75	9.30			9.50		12.50	
4	18.35	14.25	22.75	22.00							15.69	
5	20.50	16.50	23.35	21.85								
6	17.60	15.50										
7	18.50	16.00			10.95	10.80			12.00			
8	20.50	18.60										
9	20.10	19.85			13.85	13.00			12.30			
10	24.00	21.70				13.60			14.00	11.75		
11	23.00	22.00							11.75	11.50		
12	21.25	20.75										

(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)

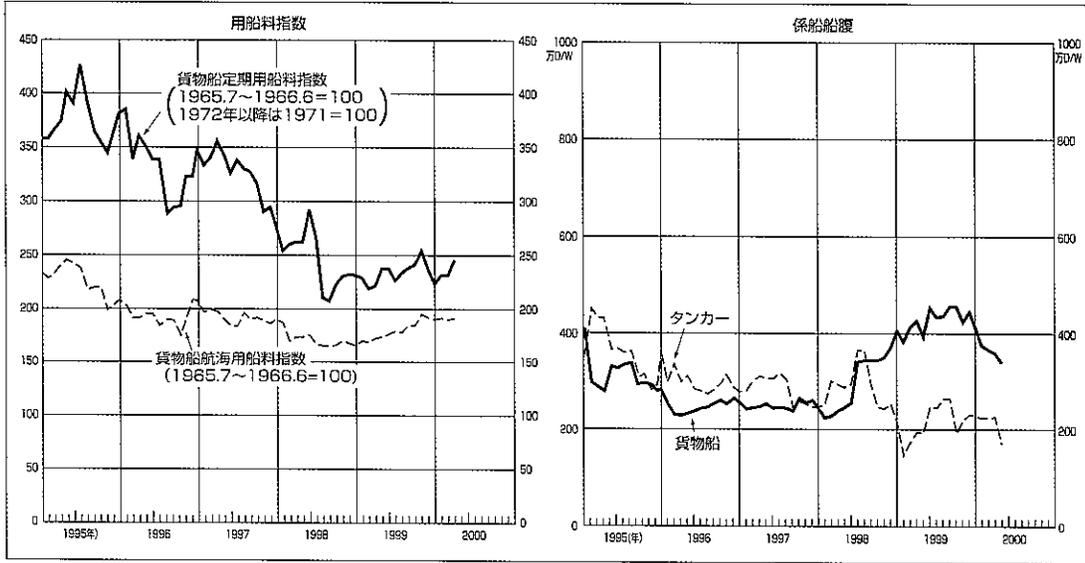
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	8.20	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
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	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8
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	82.3	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・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ㊶VLCC:15万トン以上 ㊷中型:7万~15万トン ㊸小型:3万~7万トン ㊹H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ㊺H・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	191.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0
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	

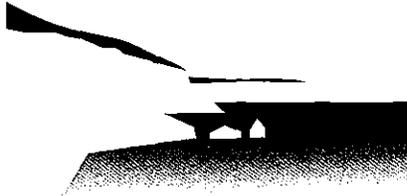
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

### 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															
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	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698
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



春のある日わが家に新しい家族がやってきた。かわいい仕種、愛くるしい目全ての動作に家族全員が時を忘れて見守り、この新しい家族を歓迎した。

新しい家族は、生後一ヶ月あまりのシマリスの赤ちゃん。「コタロウ」と命名した。

本当は今はずりの犬を飼いたかったのだが集合住宅では管理組合の規約で犬、猫の飼育は禁止されている。なにか飼いたいと息子の誕生日にせがまれペットショップにてコタロウとめぐり逢ったわけだ。

赤ちゃんの時から飼えば人によくなつき手乗りリスになりますよとの店員さんの助言に即決断。「リスの飼い方」の本を求め、インターネットからも情報を仕入れペットショップの人の話をしっかり頭に入れ、コタロウとの生活が始まった。

まずは新しい環境に慣れさせるためコタロウに一部屋を提供し、餌とケージの掃除以外は静かに一人(?)にしておいてあげた。驚いた事にこのご時世リス用の離乳食なるものもリス用のいわゆるリスフードなるものもあるのだ。

本能なのだろうか、寝る時にはケージに敷いてあるオガクズを丸く掘り自分も丸くなってさらにその上に身を隠すようにオガクズをかけてスヤスヤと眠る。

やがて成長もし、慣れてきたのだろう。動きもリス本来の速くてせせこましい動きが多くな

り大きなケージの中を元気よく動き回り始めた。人間にも馴れケージから出し家の中に放してもすぐに体によじ登り肩、背中、腕でしばし遊ぶ。家中を遊びまわった後また戻ってきて今度は私のおなかの中に入り込むと暖かくて気持ち良いのだろう、うつろな目になりそのまま昼寝してしまう。これまたかわいい。大きなお腹のおじさんとその上の小さなシマリスの昼寝はなかなか笑える図だ。そんなわけでコタロウはすっかり我が家の一員として家族の中心になった。

時を同じくして我社にも新入社員が入社してきた。新しい環境は今までとは180度違う世界で戸惑いも多く職場の雰囲気にも馴れるのが精一杯でその上に仕事を覚えていかななくてはならないのだから相当の心労、肉体的疲労がある事だろう。経理部のOさん、K君、内航三部のO君、定航部のK君、内航一部のKさん。採用の担当者として彼らに対する思いは強く私は密かに彼らを頭文字を取ってOK社員と呼んでいる。決して社会の荒波にKOされる事なく何があってもどんな時でもうまく対処できる力を少しずつでいいから養って欲しい。微力ながらその成長をお手伝いできればと思う。ガンバレヨと。

川崎近海汽船  
総務部課長  
西浦廣明

せんきょう6月号 No.479(Vol.41 No.3)

発行 平成12年6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

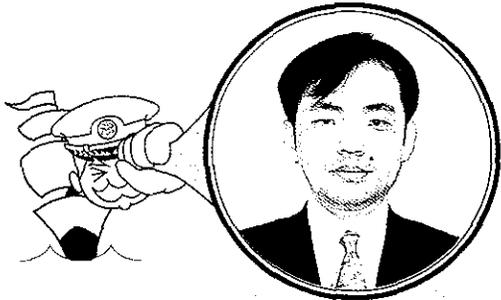
製作 株式会社タイヨーグラフィック

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 15 回



今回、登場して頂くのは

出光タンカー(株)業務一部運航課  
**榎本寿之**さん(33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？

原油船及びLPG船の外航輸送部門のオペレーションを主業務とし、私は原油船のチャーターリング及び運航指示・管理を行っており、また港費等運航に関わる費用の清算業務にも関わっています。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

船員でない私にとって、千葉からシンガポールまでの1週間の体験乗船で、厳しい海上生活を肌で感じ取れた貴重な経験と、東シナ海で見上げた満天の星空は今でも印象深く残っています。

## 3. 御社の自慢といえば？

会社の資産である社船を船齢25年まで使用することを目標とし、予防保全の観点からOBM(オンボードメンテナンス)を実施しております。これによりドック工期の短縮と修繕費の削減に大きな効果を上げています。

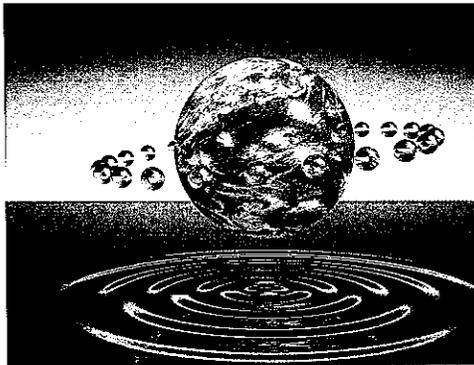
## 4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

具体的な仕事ではありませんが、出光興産の支店・製油所・本社で勤務した貴重な経験を活かし、海運会社であるこの職場で、新風を吹き込んでいきたいと思っています。

## 出光タンカー(株)の事業概要

当社は、出光興産が輸入する原油及びLPGガスの海上輸送を行っており、タンカーのパイオニアとして海技力を発揮しながら安全輸送に携わり、エネルギーを供給して日本の社会の発展に努力しております。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

**JSA**

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