

平成13年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.489 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001

4

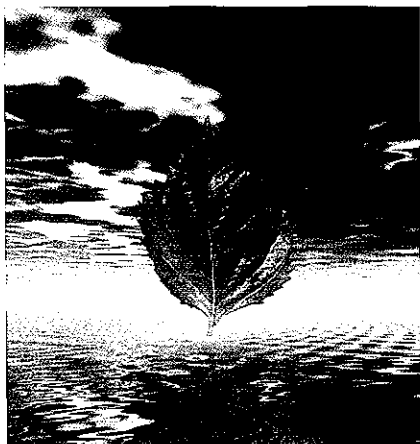
社団法人 日本船主協会



せんきょう

4

APRIL 2001



■巻頭言	1				
絶えざる変革、新たな挑戦を 日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長 草刈隆郎					
■シッピングフォーラム	2				
船舶リサイクルに関する実効性のある方策の検討 について合意 —第2回シップ・リサイクル連絡協議会の模様について—					
■海運ニュース	4				
■国際会議レポート	4				
1. 適切な船舶リサイクルの構築のため ICS シップ・リサイクリング WG への参加を検討 —アジア船主フォーラム (ASF) シップ・リサイクリング委員会 第4回中間会合の模様について—					
2. ASF 船舶保険委員会所掌範囲を法的責任問題に拡大へ —ASF 船舶保険委員会 (SIC) 第6回中間会合の模様—					
3. 「任意の追加補償基金」構想が提案される —92年油濁補償基金 油濁補償体制の機能見直しに関する W.G. 等の模様—					
4. エリカ号事故に係る安全対策を検討 —IMO 第44回設計設備小委員会 (DE) の模様について—					
5. 船舶のバラスト水と環境問題 —1st International Ballast Water Treatment R&D Symposium & Workshop の模様—					
■内外情報	14				
1. 平成13～15年度の規制改革推進項目まとまる —「規制改革推進3か年計画」閣議決定—					
2. 当協会、外航船社間協定の重要性に関する 意見書を OECD 事務局に提出 —船社間協定に対する独禁法適用除外問題について—					
■Washington	24				
■潮風満帆	26				
イスタンブールの夕焼け 元日本郵船船長 菊池善次郎					
■メンバーフォーラム	29				
国華産業(株)営業第2部課長代理 原田浩二					
海運日誌(3月)	31	海運統計	37	付・海運日誌	42
船協だより	33	編集後記	41	(平成12年4月～平成13年3月)	
囲み記事 英国のトン数標準税制について ノルウェー船協主催のマリタイムレセプションが東京で開催 船協海運セミナー開催される 英文パンフレット「JAPANESE SHIPPING 2000」 子供向けパンフレット「船ってサイコー」 平成13年度海運講習会開催される 28 30 30 32 36					

巻 頭 言

絶えざる変革、新たなる 挑戦を

日本船主協会副会長
日本郵船取締役社長

草刈隆郎



昨年初、千年紀の節目を迎えるにあたり、「変わります。変えましょう。」というメッセージを社内に伝えた。「e」はeコマースのe、ITによるビジネス環境の激変を意識した当て字であり、根本の理念は「変わる」こと、変革の重要性である。

物流の世界では顧客企業ニーズの多様化、高度化に合わせて大きな変化が起きている。物流戦略の巧拙が商品の競争力に大きな影響を与えるため、Logistic Technology (LT) が研究され、原料の調達から流通販売までをトータルに管理する Supply Chain Management (SCM) が注目を集めている。そしてIT革命が起こった。このITが時間と空間の制約を飛躍的に縮めたことは、いまさら議論するまでもない。最近では議論そのものが、やや後退している感もあるが、それにしてもビジネスに与えた影響は計り知れない。Logistics とは詰まるところ、無駄を徹底的に排除して、負荷価値をミニマイズすることであろう。IT革命は、物流分野において現存する無駄を^{せんめい}闡明にし、それらを驚くべきスピードで解決する手段を与えてくれた。その先に見えるものは、無駄の排除による従来型輸送需要の衰滅だけではなく、寧ろ潜在ニーズ掘り起こしの結果現れる広大なフロンティアである。ITの世界では情報機器を意識すること無く、現実世界のいたるところで利用できるような環境、「ユビキタス」(注)を実現し

ようとしている。物流の目指すものも正にこのユビキタスだと思う。このフロンティアを前にして我々が為すべきことは何であろうか。

まずはとにかく「変わること」だ。それも激烈なスピードで変わる必要がある。

変わっていくことは時に痛みを伴うかもしれない。しかしそれを恐れていれば、取り残され、衰退の道を歩むばかりとなる。今日、日本海運が世界の貿易の中で^{かよう}斯様のプレゼンスを保っているのは、先人達の英知、^{なや}弛まざる変革の賜物であることは疑うべくもない。

現場主義の下での改善、無駄の排除による効率化、無在庫経営などは、そもそも日本が世界に先駆けたビジネスモデルではなかったか。1000年以上の昔から、日本人は諸行無常の世界観を体得している。恐れることはない。ユビキタス物流実現のために、やるべき事はまだいくらでもあるのだ。

IT時代の新しい可能性を歓迎した昨年に引き続き、新世紀となる本年は、社内の標語を3C ~Change, Challenge, Concentrate とした。新しい世紀への思いを込めたつもりである。

(注) ユビキタス: 【ubiquitous】ラテン語で「遍在する(いたるところに同時に存在する)」という意味。(コンピューターを意識することなく現実生活のいたるところで利用できるような環境という意味でユビキタス=コンピューティングなどが注目されている)



船舶リサイクルに関する実効性のある方策の検討について合意 —第2回シップ・リサイクル連絡協議会の模様について—

海運・造船・解撤業界および舶用業界などの関連業界で構成する「シップ・リサイクル連絡協議会」の第2回目の会合が2001年3月22日に開催された。

同連絡協議会は、今後大量の解撤予定船が見込まれる一方で近年船舶解撤ヤード周辺の環境および労働者の健康への影響を危惧する声が高まっていること、また循環型社会に向けた資源の有効活用が重要となっていることに鑑み、船舶リサイクル問題への取り組みには関係者の連携が不可欠との見地から当協会および日本造船工業会が中心となって2000年10月に設立された。

(本誌平成12年11月号シッピングフラッシュP. 2 参照)

その第2回会合では、造船サイドの河辺 勲委員(石川島播磨重工業)が議長となり、イン

ドおよびベトナム解撤ヤードの現状等内外船舶リサイクル関連情報および国際会議の動向に関する報告を行うとともに、船舶リサイクル問題への対処方針に関する幅広い意見交換を行った。

(1) 今後の解撤需要について

2000年1月1日現在で、2005年までに船齢25年を迎え、解撤対象となり得るタンカーおよびバルカーの合計は2,837隻、約1億5,300万重量トンにものぼる。他の船種も考慮し、これらをならして解撤するとなると、毎年2,000万~3,000万重量トン程度の解撤需要が発生することになる。

(2) インド解撤ヤードの状況について

現在、世界の主要解撤国としては、近年インド、パキスタン、バングラデシュおよび中国が挙げられるが、インドについては、

2001年1月に当協会が実施した調査によると、世界の解撤船マーケットが約 US \$ 170-180/LDT と高値で推移していることから、約 US \$ 150/LDT を採算ラインとしている主要解撤地域であるグジャラート州のアラン、ソシヤ地区では解撤船の購入予定がなく、169のヤードのうち僅か20%が稼動しているに過ぎない状況にある。

(LDT: Light Displacement Tonnage 軽荷排水トン…船体重量と機関重量を合わせた重量で解撤船売買の価格決定の試算の標準となる。)

(3) ベトナム解撤ヤードの状況について

ベトナムにおいては1994年に政府が環境保全のための新規制を制定、規制に適合承認を受けたヤードは3ヶ月毎に環境当局の立ち入り実地指導を受ける必要がある。検査の項目は、水質、海底、騒音、排気、排水、油水分離処置、有害性物質等となっている。水質海底調査については海水7箇所、海底泥2箇所よりサンプルを取り、公的検査機関で油分、銅、亜鉛、鉛、カドミニウム、水銀の検査を行っている。検査後は検査証書を発行している。

(4) 国際会議等の動向について

国際海事機関 (IMO) は、2000年3月の第44回海洋環境保護委員会 (MEPC) において船舶解撤問題をその検討項目とすることを決定し、現在コレスポネンスグループにより船舶解撤に係る情報収集等が進められ、本年4月23日～27日の第46回 MEPC においてその報告が行われる。

国連環境計画 (UNEP) のバーゼル条約

では、技術作業部会において「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」の作成に向けた船舶解撤の技術的側面による検討が行われ、法律作業部会において解撤予定船舶へのバーゼル条約の適用など法的側面による検証作業がなされている。

国際海運会議所 (ICS) の Ship Recycling Working Party では、現在船舶リサイクルに関する船主の自主的取り組みとして、船舶に含まれる危険物リストおよび自主行動指針の作成作業が行われている。

本連絡協議会では、今後国際的に船舶リサイクルに対する過剰な規制が課せられることとなれば、老朽船が市場に増加し、第2のナホトカ号、エリカ号事故のような海難事故を招く恐れがあることから、引き続き船舶リサイクルに関する情報の収集に努めるとともに内外の動向を注視していくこととした。さらに、解撤事業者にとって参考となる資料の作成等今後の取り組みについて、本連絡協議会においても

- ① 世界的に老朽船が円滑に解撤されること。
- ② 「環境・労働者の健康・安全」に配慮した解撤が実行されること
- ③ 解撤された発生材が円滑にリサイクルされること。

の3点について考慮しつつ、実効性のある方策を検討することとした。

第3回「シップ・リサイクル連絡協議会」は2001年6月頃を予定している。



国際会議レポート

1 適切な船舶リサイクルの構築のため ICS シップ・リサイクリング WG への参加を検討

—アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会第4回中間会合の様態について—

アジア船主フォーラム (ASF) のシップ・リサイクリング委員会第4回中間会合が2001年3月26日(月)、台湾・台北市内において開催された。

今会合には台湾・中国・香港・日本の船主協会の代表者が参加し、当協会からは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兼総務グループ長) 他が参加した。

会合は同委員会の下部組織として昨年設置したワーキング・グループとの合同会合となり、C. S. Chen 前委員長から引き継いだ Frank F. H. Lu 委員長(台湾船主協会) が議長となり議事が進められ、出席者の自己紹介に続き、シップ・リサイクリングに係わる国際機関等における検討状況や自国における取り組み状況などについて報告するとともに、当委員会の今後の活動について意見交換を行なった。

当協会から2000年までの世界の解撤量の推移について統計資料を基に示すとともに、本年初頭に当協会が実施したインドの解撤事情についての報告、また、昨年10月に国内の造船・解撤業界および船用業界など関係業界で設置した「シップ・リサイクル連絡協議会」の活動内容等についての報告をおこなった。(本誌平成12年11月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照)

「シップ・リサイクル連絡協議会」の設置については、前回の中間会合においてシップリサイクルは造船業界や解撤業界等と連携しあって取り組むべき重要な問題であるとの認識もあり、同協議会の今後の活動に対しメンバーも関心をもって注視していきたい意向を示した。

一方、船舶のリサイクルに係わる国際機関の検討については、2001年4月に開催される IMO 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC46) の議題

のひとつとして取り上げられる予定となっているが、リサイクルに対する過度の規制等を設けることにより円滑なリサイクルの促進を妨げることをしないよう各船主協会においても自国政府に対して意見を反映させていくことが重要であると認識した。

また、同委員会の今後の活動については、船舶のリサイクルは環境問題ばかりでなく労働者の安全問題にも関連することから、広く外部の関係者と交流し情報収集や意見交換が必要であると認識し、ICS(国際海運会議所) ほか関係者で構成している The Industry Working Group on Ship Recycling への参加について検討することとした。

【資料1】

ASF シップ・リサイクリング委員会の第4回中間会合を2001年3月26日台北(台湾)において開催した。委員会には中国、香港、日本および台湾の船主協会の代表者が出席した。代表者リストは添付のとおりである。

本委員会は台湾船協が主催し、ASF シップ・リサイクリング 委員会委員長の Dr Frank Lu 氏が議長を務めた。

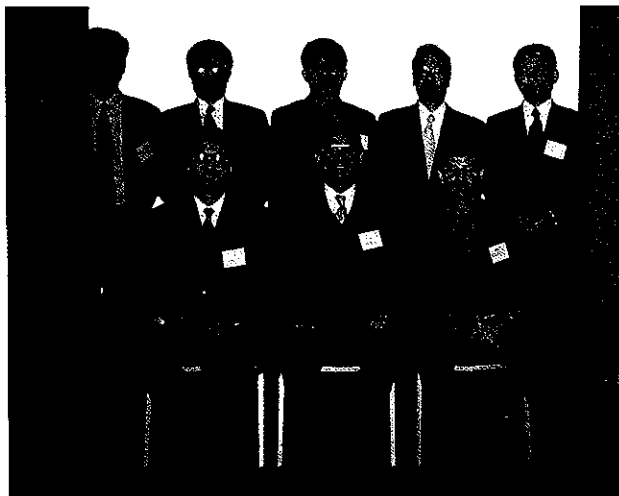
現在の法的枠組みでは環境に好ましい手段で船舶をリサイクルできる方法に関して完全には規定していないという事実から、船舶リサイクルが急速に業界の主要問題のひとつとなっていることに本委員会は注目した。

本委員会は、船舶リサイクルは社会福祉への重要な寄与を行うものであることから、環境に責任のある船舶リサイクルの必要性を全面的に支持し、積極的に奨励する。

現行規則の独断的な解釈に基づき各国あるいは非政府組織が個別の法的行動をとることを避けるために、バーゼル条約のような既存の国際ルールに関して明確なコンセンサスに到達することが必要不可欠であることを本委員会は認識した。

本委員会は、船舶リサイクルに関して、環境保護、職員の健康および安全に含まれる全ての問題をひとつの組織では扱うことができないという結論に達し、それゆえに、自主行動指針の作成に関する国際海運会議所(ICS)のシップ・リサイクリング・ワーキンググループにASFが積極的に参加することを提案する。

本委員会はすべてのASFメンバーや他の海運関係組織がICSおよびASFのシップ・リサイクリング・ワーキンググループが行う重要な作業を全面的に支持することを強く奨励する。



▲ASF シップ・リサイクル委員会第4回中間会合参加者

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。

【資料2】

ASF シップ・リサイクリング委員会 第4回中間会合参加者リスト

委員長

台湾船主協会

Dr. Frank F. H. Lu Chairman Taiwan Navigation Co., Ltd.

中国船主協会

Mr. Dong Ming General Manager Planning Division, China Ocean Shipping (Group) Co.,

Mr. Li Shao De Vice Chairman China Shipping (Group) Co.,

Mr. Zhang Deng Hui General Manager Transportation Division, China Shipping (Group) Co.,

Mr. Zheng Xue Zhong Secretary General China Shipowners' Association

香港船主協会

Mr. Martin A. Cresswell Chairman, HKSOA Technical Committee Fleet Manager
The China Navigation Co., Ltd.

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

2 ASF 船舶保険委員会所掌範囲を法的責任問題に拡大へ —ASF 船舶保険委員会(SIC)第6回中間会合の様相—

題記会合が2001年3月12日に香港で開催され、中国、台湾、日本、韓国、香港（議長）の各国船主協会およびFASA（アセアン船主協会連合会）代表（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、ベトナムの各船主協会）が出席した。当協会からは事務局山下常務理事が出席した。

今回の主要議題は(1)同委員会の所掌範囲の拡大および名称の変更、(2)パナマにおける船員の死亡および不具に係わる訴訟等であった。各議題の検討結果は以下の通りであり、これらを盛り込んだ共同コミュニケ（資料ご参照）を採択して終了した。

(1) 所掌範囲の拡大及び名称の変更

議長より、船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主の責任に影響を与える法

律問題でもあることから、同委員会の所掌範囲に法的責任問題を含むよう検討すべきこと、および同委員会の名称を変更することについて提案がなされ、鋭意意見交換を行い、本委員会として合意したことから、所管範囲を拡大し、名称を“ASF Ship Insurance and Liability Committee”に変更するよう第10回ASF総会に提案することとした。

(2) パナマにおける船員の死亡および不具に係わる訴訟

船員の死亡・傷害に際し、近年フィリピン人船員およびその家族がパナマの法律に基づいて補償を求める事例が多発している。訴訟の多くはフィリピンに差し戻されているものの、パナマ／フィリピン両国政府に

において、この種の訴訟は船員の居住地に差し戻すとする二国間協定がいまだ締結されていないので、さらなる働きかけが必要であるとの報告が議長よりなされた。このため、同協定の早期署名を促す観点から、両国政府に要望書を送付するよう第10回 ASF 総会で議長に要請することとした。

- (3) アジア・マリン・コンソーシアム (AMC)
- ASF 船舶保険委員会のコンサルタントより、同コンソーシアムの2000年の業績は良好で、ASF 加盟の491隻の船舶が付保している等最新の活動状況について、報告が行われた。

(AMC: ASF 船舶保険委員会では、アジア

における保険市場創設を目的とし、1999年の ASF 東京総会における承認を経て、保険者による保険機関である (AMC) アジア・マリン・コンソーシアムが創設され、1999年6月より営業を開始している。)

- (4) その他の船主の法的責任に係る問題

今後 IMO 等の場で検討が行われるタンカー以外の船舶燃料油による汚染に対する賠償に関するバンカー条約案、海上運送人の乗客およびその手荷物の責任について定めるアテネ条約改定議定書案および欧州油濁補償基金等の内容について積極的に意見交換が行われた。

【資料】

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第 6 回中間会合共同声明

ASF 船舶保険委員会第 6 回中間会合が、2001年3月12日(月)香港で開催された。

会合には中国、台湾、日本、韓国、香港の各船主協会および FASA (アセアン船主協会連合会) 代表 (インドネシア・マレーシア・フィリピン・シンガポール・ベトナムの各船主協会) が参加した。豪州船主協会は同会合に出席できなかったものの、議題の各項目に関する意見書を提出した。

委員会は、船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主の責任に影響を与える法規問題でもあることを確認した。このため、委員会は、法的責任問題を含むようその活動範囲を拡大し、委員会の名称を “ASF Ship Insurance and Liability Committee” に変更するよう第10回 ASF 総会に提案することを合意した。

委員会のコンサルタントが、アジア・マリン・コンソーシアムの活動に関する最新の報告を行った。委員会は、2001年1月1日から発効する保険引き受け体制の変更に留意し、これを承認した。また委員会は、レート設定の困難性に直面している中、競争力を維持するべく強い位置にコンソーシアムを置き、十分に受け入れ可能な結果となったコンソーシアムの伝統的な保険引き受け方法にも留意した。

国際 P&I グループの W.G.によって作成された、油濁に関する責任および補償体制の変更に係るパッケージの提案が留意され、検討された。委員会は、全体的には、それが現在の CLC および IOPC Fund の機構を維持し、概してさまざまな関係者にとって受け入れ得るものであるとして、そのアプローチを支持することとした。

委員会は、パナマにおけるフィリピン人船員の求償問題の解決に向けた明確な進展に留意する一方、パナマ/フィリピン両国政府による二国間協定が、将来におけるこの種の問題を回避するだろうということを合意した。委員会は、提案された協定に両国が署名するよう促すために、適切な文書を両国政府に送付するよう第10回 ASF 総会の議長に要望することを同総会に提案する準備をすることを合

意した。

アテネ条約改正に関する十分な議論が行われた。委員会では、提起された多くの問題が重要であり、船客への適正な賠償に対する欲求と保険金支払いの有効性の双方を満たす公平な解決策が見出されるべきとの合意がなされた。この点で、委員会は、もし世界的に一事故当たり1億SDRを超える補償が合意されるか、一人当たりの船客の補償総額がこの金額を超えることが合意されるならば、補償はP&Iクラブの協定の中でクレームのプールによってなされるか、あるいはP&Iシステムの外で新たな個人事故保険を通じてなされるべきかは、個々のP&Iクラブによってなされるべきと考えた。

バンカー油汚染損害のための責任及び補償に関する国際条約の採択を検討するための外交会議に対するさまざまな意見について議論された。バンカー流出は、地域的な法律により多くの裁判において満足のいく判決がなされており、委員会としては、CLC型の国際的な制度について強い必要性があるとは思えない。しかしながら、全体を考慮すると、委員会は、国際的な制度がこの問題に関して統一的な取り扱いに貢献し得ると考える。

船員の死亡・傷害ならびに遺棄に関する補償についてのIMO/ILO合同W.G.の2回の会合の結果および第2回会合で明らかにされた2つの決議案について、委員会は検討を行った。委員会は、全体としては「船員の遺棄に関する裁判における金銭的保証の提供」に関する決議案を支持するものの、「船員の個人的な傷害または死亡に関する契約上の補償の尊重における船主責任に関するガイドライン」についての決議案の条項のいくつかの個所の意味するところについて懸念を表明した。

委員会は、新設および改定に向け、いくつかのP&Iクラブによって準備されているFDD cover（運賃、滞船料等に関する紛争処理費用保険）における制限案に留意した。

委員会の次回会合は、第10回ASF総会の直前にあたる2001年5月に北京で開催される予定である。

2001年3月12日

3 「任意の追加補償基金」構想が提案される

—92年油濁補償基金 油濁補償体制の機能見直しに関するW.G.等の模様—

1999年12月にフランス・ブルターニュ沖で発生したエリカ号の重大な油濁事故を契機して、英国等欧州諸国より、IMOに対して油濁2条約「1992年油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(92CLC)および「1992年油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(92FC)の補償限度額の引き上げが提案された。これを受け、2000年10月、IMOは92CLC/FCの限度額の50%引き上げを採択した。この引き上げは2003年11月から実施される見込みとなっており、船主の責任限度額

は8,977万SDR（約140億円）、油濁基金の補償限度額は2億300万SDR（約316億円）となっている。（本誌平成12年11月号海運ニュースP.5参照）

しかし、50%の引き上げでは不十分であると考ええるEUは、2000年12月に欧州油濁補償基金の設立構想を発表し、その主な内容は、EU内で発生した油濁事故について92CLC/FCの補償限度額を超えた額を補償するというもので、その補償額は92CLC/FCの補償額と合わせて10億ユーロ（約1,110億円）となっている。

この基金への拠出者についてはEU内の油受取人となっているが、その一方で、船主責任の制限権を行使しにくくするなど、既に改定された92CLC/FCについても再度改定すべきとの意見を表明している。欧州油濁補償基金の設立については、欧州議会において4月～5月の間に審議が行われる見込みである。

一方、こうしたEU等の油濁補償体制の見直しの動きと併行して、92年国際油濁補償基金においても油濁補償体制の見直しに関するワーキング・グループが設立され（本誌平成12年12月号海運ニュースP.13参照）、その第2回会合等が3月12日～15日の間ロンドンIMO本部で開催された。その主要な審議概要は以下の通りである。

1. わが国からの出席者

政府代表：

茅野国土交通省審議官

谷川成蹊大学名誉教授

奈良平在英大使館参事官

山田国土交通省海事局安全技術課専門官

運輸政策研究所：長谷部在外研究員

石油海事協会：常木専務理事

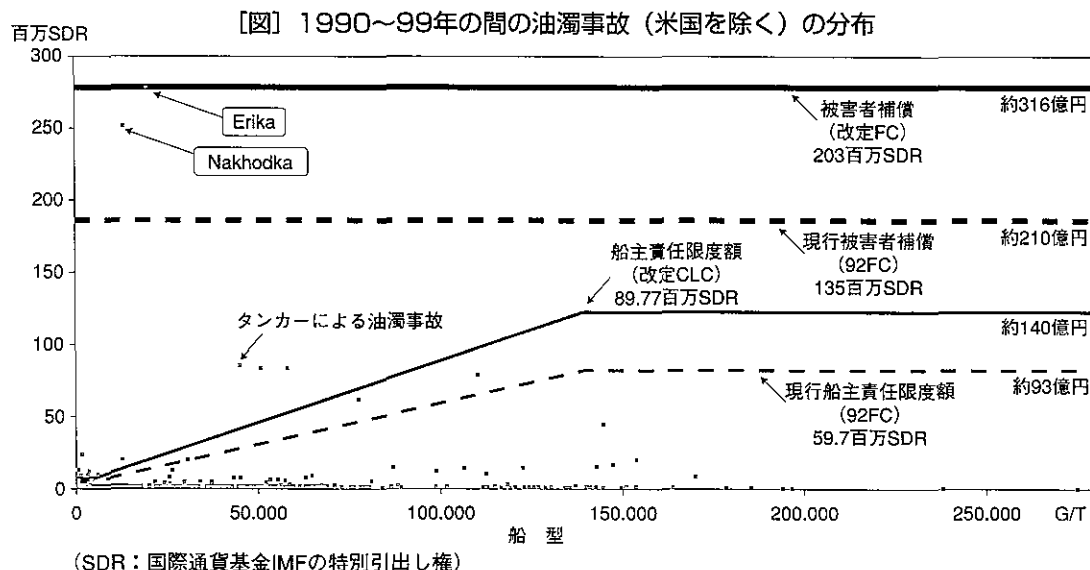
当協会：和田理事長、佐藤関連業務部課長代理、伊藤欧州地区事務局駐在員

2. 油濁補償体制の機能の見直しに関するワーキング・グループ

今回は昨年の7月に引き続き、カナダのポップ氏が議長を務め、英国等の7カ国共同提案である「任意の追加補償制度の設立」等を中心に審議が進められた。このうち船主責任に関する主な検討項目は、①補償限度額の見直し、②船主責任制限阻却事由の見直し、③タンカーおよび輸送する油の質に応じた限度額の設定、④環境損害に関する補償範囲の見直し等であった。

(1) 補償限度額の見直し

デンマークより「補償限度額改定期間の短縮」（現行11年）および「任意の追加補償制度の設立」に関する7カ国（豪州、カナダ、デンマーク、オランダ、ノルウエー、スウェーデン、英国）共同提案の趣旨説明



が行われるとともに、フランス、韓国等より限度額引き上げに関する提案について説明が行われた。これに対し、日本をはじめスペイン、ギリシャ、シンガポール等からは、昨年10月に補償限度額の50%引き上げに合意したばかりであり（資料参照）、更なる補償限度額の引き上げの必要はなく、引上げには絶対反対である旨の意見が表明された。

しかしながら、限度額の引き上げを求める声が大勢を占めたため、共同提案国が次回WG（6月開催）で「任意の追加補償制度」について具体的な提案を行うこととなった。

(2) 船主責任制限阻却事由の見直し

フランスより船主の責任制限権の行使を制限しようとする提案がなされた。現行の阻却事由は、被害者救済の観点から保険のキャパシティを最大限に利用するために設定したものである点等が確認されたことから現行制度が維持されることとなった。

(3) タンカーの質に応じた限度額の設定

オランダより、質の高いタンカーの使用を促進するためインセンティブの導入が必要であるとの趣旨説明が行われ、わが国を含め多くの国が経済的インセンティブを与えるという考え方について原則支持した。

しかし、油濁補償制度を複雑にすることは避けるべきであり、船舶の安全性の確保については、IMO等の安全性を検討する場で審議すべき事項であるとの意見が大勢を占め、今後は、実行可能性のある提案を待って、さらに検討を進めることとなった。

(4) 環境損害に関する補償の拡大

スウェーデンより環境損害に関する補償の拡大に関する7か国による共同提案について説明が行われた。わが国は環境損害の対象拡大には反対の立場を主張したが、多くの国が条約改定や環境損害の定義を改定しなくとも、例えば環境アセスメント調査（流失した油が回収されたかについて行われる調査等）を補償の対象とすることが可能であるとの合意に達したため、提案国は次回会合に向け決議案をつめることとなった。

3. 92年油濁補償基金第12回理事会等

エリカ号およびナホトカ号について審議が行われた。

エリカ号については、クレーム処理の進捗状況について報告等が行われた。

また、ナホトカ号については、わが国が早期の支払いを要請したところ、多くの国がこれを支持した。

4

エリカ号事故に係る安全対策を検討

—IMO 第44回設計設備小委員会(DE)の模様について—

IMO 第44回設計設備小委員会（DE）が2001年3月5日から3月9日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。その主な審議内容は次のとおりである。

1. エリカ号事故を契機とした安全対策の検討

(1) 検査しやすい(survey friendly)船舶の設計

エリカ号事故を契機として、2000年10月の第45回海洋環境保護委員会（MEPC）において、シングルハルトンカーのフェーズ

アウトの促進が審議されたが、併せて主としてタンカーに関して安全を強化し油汚染を最小化するための規制を見直すことが合意され、検査の強化、船級協会の監督強化、ポートステートコントロール（PSC）の地域間の調和促進など広範囲な対応策がリストアップされた。

このリストは本年5月の第74回海上安全委員会（MSC）において審議されるが、「大型ばら積貨物船およびタンカーの survey friendly な設計」については、リストから切り離し DE 小委員会で審議することとされた。今次会合では、検査を確実に実施するため適切なアクセスの設備が重要であるとし、現行の油タンカーに対する負傷者救助のための開口部の要求（SOLAS 条約第 II - 1/12-2 規則）に加えて、新造の大型タンカーおよびばら積貨物船に対し内部構造部材の点検をするための通路の設置を強制化する同規則改正案が合意された。

本改正案は第74回 MSC において審議されるが、早ければ2004年1月にも発効となる方向である。なお、開口部や階段の寸法等詳細な技術規定については、次回 DE 小委員会（2002年3月）において審議される。

（2）国際船級協会（IACS）による検査強化策

IACS は、エリカ号事故対策として検査要求項目と手順の全般的な見直しを行い、各加盟船級はこれを本年7月1日より実施する方向となっている。今回これに沿った、検査強化プログラム（Enhanced Survey Program）に関する決議 A. 744（18）の改正が IACS より提案され、概ね原案どおり合意された。本改正案は承認のため第74回 MSC へ報告される。

主な改正点は以下のとおり。

- ・船齢15年を超えるタンカーは、加熱管を設置している貨物油タンクに隣接するすべてのバラストタンクの内部検査は毎年行う。
- ・船齢15年を超えるタンカーおよびバルクキャリアーでは、中間検査は前回の定期検査に準じる。
- ・板厚計測は、船級協会によって行われる場合を除き、検査員立ち会いのもと行う。

2. 救命艇および救命いかだにおける海水脱塩装置の使用

現行 SOLAS 条約において、救命艇および救命いかだには飲料水および雨水収集装置の搭載が義務づけられており、飲料水の一部は海水脱塩装置の備え付けによる代替が認められている。日本政府は、全日本海員組合などからの要望を受け、長期漂流時における飲料水の確保をさらに確実なものとするためとして、IMO へ海水脱塩装置備え付けの強制化を提案した。

今次会合がその最初の審議となったが、現行規則が1996年に改正されたばかりであるほか、現行規則の改正を必要とするだけの根拠も認められないことから、当該装置の強制化に反対する国が大勢を占めた。しかし、遭難という緊急時には有効であると理解を示す国もあり、性能要件の作成については賛成する国が多かったことから、次回会合では当該装置の性能要件について審議される予定である。

3. 船上焼却炉

排気ガスによるダイオキシンの生成には、燃焼炉内での不完全燃焼により生成する一次生成と、焼却炉から出た排ガス300～500℃の温度および触媒となる金属等の条件により生成する二次生成がある。二次生成を防止するための現在の基準「燃焼室から2.5m 以内で最高350℃に

衝撃冷却すること」では不十分なことから、わが国は、焼却炉の出口温度の要件を350℃から200℃に改正する必要がある旨、提案した。

しかしながら、350℃で排気ガスが排出されても煙突を抜ける時間は1秒程度であり、その間にダイオキシン類が二次発生することはほとんどなく、200℃に下げる必要性はないとして、日本の提案は退けられた。日本は同意見に反する事実を明確にできれば次回会合へ提案するとした。

なお、わが国の船上焼却炉の型式承認基準には、本案はすでに取り入れられている。

4. その他

(1) 燃料油ガイドライン

船舶から排出される大気汚染物質を規制する MARPOL 条約附属書 VI（未発効）に

関し、第18規則(6)において引用されている「燃料油のサンプリングに関するガイドライン」案が作成された。この案は第46回 MEPC で審議される。

(2) アスベスト

アスベストは発ガン性物質であり、人体の呼吸器等に障害をもたらすとして、現存船および新造船へのアスベストの新規設置を原則禁止する SOLAS 条約第 II - 1 章の改正案が、昨年12月の第73回 MSC で採択され、2002年7月より発効する予定であるが、今次会合において、現存船に既に設置されているアスベストの取り扱いに関するガイドラインが取りまとめられた。この案は来年5月に予定される第75回 MSC で審議される。

5 船舶のバラスト水と環境問題 —1st International Ballast Water Treatment R&D Symposium & Workshop の模様—

2001年3月26～30日の間、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において、題記のバラスト水管理手法に関する国際シンポジウムおよびワークショップが開催された。同会合の様態については以下のとおりであるが、IMO は2002年または2003年にバラスト水の管理に関する条約を採択することを目指しているものの様々な技術的問題に直面しており、目標の達成は決して容易ではないと考えられる。

1. バラスト水問題とは

船舶のバラスト水に含まれて運ばれる水生生物の新しい環境への移動は新たな環境問題として認識されている。バラスト水により移動した

水生生物が新たな環境に定着すれば、その海域の生態系や水産業等の経済活動に影響を与え、また、一部の病原菌は人体の健康に直接影響を与えることもありうる。船舶のバラスト水は、船体の姿勢制御や復原性の確保等のために積載される船舶運航上欠くことのできないものであり、20万トンクラスのパルクキャリアの場合、空船時には約6万トンのバラスト水を積載している。このバラスト水が、貨物の積出し港において積荷の進行にあわせ排出されることになる。IMO (国際海事機関) は、年間約120億トンのバラスト水が地球規模で移動していると推定している。バラスト水に含まれ船舶に取り込まれる生物には、バラスト水の取水口やバラストポンプを通

過することのできる微小な生物（バクテリア等の微生物やプランクトン等の浮遊生物等）に加え、魚類等の大型生物であってもその卵や幼生等も含まれる。これらバラスト水に含まれる生物種の数4,500種類以上と言われている。

IMO は過去10年以上にわたりバラスト水問題に取り組んでおり、1993年には有害水生生物の移動を最小化するためのボランタリーガイドラインを策定した。このガイドラインは1997年に改定されIMO 総会決議A.868(20)として採択されている。さらに、IMO 海洋環境保護委員会においてバラスト水管理のための新条約案の審議が継続されている。1997年のガイドラインでは、有害水生生物の船舶への取り込みを最小化するための予防的措置に加え、バラスト水管理手法の一つとして洋上におけるバラスト水交換を勧めている。しかしながら、洋上におけるバラスト水交換は、船舶の安全上の問題からその実行に際し多くの制約をうけるとともに、水生生物を完全に除去できる手段ではないことから、新たなバラスト水管理手法が確立されるまでの暫定的な手法として位置付けられている。自然環境の保護意識が高まるにつれ、バラスト水交換に代わる効果的なバラスト水管理手法の開発は重要かつ喫緊の課題となってきた。

2. バラスト水管理手法に関する国際シンポジウム

IMO は、地球環境ファシリティ（Global Environment Facility；GEF）、国連開発計画（United Nations Development Programme；UNDP）からの資金提供を受け、GloBallast Programme（Global Ballast Water Management Programme）を実施しており、現在までに世界6地域においてセミナーを開催し、発展途上国におけるバラスト水問題への取組みを支援している。これらのセミナーの一環として、2001年3月26、27日

の両日、ロンドンのIMO 本部においてバラスト水管理手法に関する国際シンポジウムを開催した。このシンポジウムには、海洋科学、生物学、研究開発者、海運等の各方面から約200名の専門家が集まり、バラスト水交換に代わる管理手法に関する世界各地における最新の研究開発状況について、合計23件のプレゼンテーションが行われた。開発中のバラスト水管理手法として、①濾過、②遠心分離、③紫外線、④オゾン、⑤銅イオン、⑥化学殺菌剤、⑦熱処理、等の手法が紹介された。また、わが国からは当協会も研究開発に参画している特殊なパイプを使用する手法について、日本海難防止協会が開発状況を発表した。この手法は、バラスト水配管中に特殊な構造のパイプを組み入れ、通水時に発生する乱流等の作用によりバラスト水中の生物を殺滅する方法であり、船舶のバラスト水操作への影響が少なく、また、構造が単純に必要な動力が少ないことなど、運用面において優れた手法であると考えられる。

新たなバラスト水管理手法に関する調査・研究開発は世界各地で進行中であるが、これら新手法は船舶の安全運航等を阻害するものであってはならない。すなわち、①安全であること、②2次的な環境影響がないこと、③費用対効果が優れていること、④実用的かつ信頼性が高いこと等の諸条件が満たされることが大前提である。

同シンポジウムにおいて紹介されたいずれの手法もいまだ実験段階であり、その実現性や実行可能性は定かではない。近年の荷役設備の大型・高性能化等により荷役時間は短縮されており、船舶は時間当たり数千トンのバラスト水を漲排水する必要があるため、実船への搭載に当たっては特に処理容量が問題となろう。一方、その効果面においても、バラスト水に含まれる全ての生物を完全に処理（除去／殺滅等）でき

るものは開発されていない。

3. バラスト水管理基準に関するワークショップ

バラスト水により運ばれた水生生物が、どの程度新しい環境下に定着しその地の生態系に影響を与えるのかは、現在までの調査・研究では明らかになっていない。現時点においては、バラスト水による環境影響を評価する指標がなく、バラスト水の処理効果に関する具体的基準が存在しないため、バラスト水問題の取り組みをより難しいものとしている。バラスト水処理に関する生物の除去率等の具体的基準は、現在、IMO 海洋環境保護委員会で審議中である。基準は現在の技術で実現可能なレベルに設定し、その後の技術の進展にあわせて改定すべきであろう。しかしながら、開発中の各種手法に関するデータの絶対量が不足しているため、適切な基準を決めあぐねている状況にある。一方、各種手法を開発する側にとって、研究開発の目標とすべき具体的基準が存在しないことが大きな障害となっている。

このような状況にあることから、IMO は3月28～30日の間、上記シンポジウムに引き続きワークショップを開催し、この基準の策定に関して検討した。基準の設定例として、生物の分類毎の代表種を選定し、それら生物の除去率（または殺滅率、不活性化率）を95%以上とする案、一定の大きさ以上の生物（例えば100μm 以上）

を除去する案等が出された。一方、基準に関するデータが不足していることを理由に具体的な数字を挙げるべきではないとする意見も出され、ワークショップとしての統一的な見解を得るには至らなかった。

当協会は、これまでも船舶の効率的な安全運航維持の観点からバラスト水管理新条約の策定作業に参画してきたが、条約の要となるバラスト水処理基準の策定には海洋科学的知見が不可欠であることから、実際のバラスト水処理方策の構築に寄与すべく各種基準に関する調査研究を実施しているところである。

4. むすび

わずかコップ一杯の水に含まれる生物であっても新しい環境への定着の可能性は否定できないと言われることから、理想的には生物の完全な処理（除去、殺滅、無害化）が求められるが、現時点において実現可能なバラスト水処理技術のレベルとは大きな隔たりがある。このギャップを、どのようにして埋めていくべきかの具体的手法の策定が当面の大きな課題である。

当協会は、安全かつ実際のバラスト水管理手法の技術開発が促進されることを強く望むとともに、今後策定される条約が、船主・船舶にとって有害無益なものとならないよう、今後とも条約策定作業に積極的に参画していく所存である。

内外情報

1 平成13～15年度の規制改革推進項目まとまる —「規制改革推進3か年計画」閣議決定—

当協会は、海運関係分野の規制緩和の推進に向けて当協会会員から寄せられた要望をもとに、

関係省庁に対し積極的な働きかけを行っている。平成12年度の規制緩和推進に当たっては、まず、

要望の提出期限である平成12年10月末に28項目からなる規制緩和要望を運輸大臣ならびに総務庁規制改革委員会に提出するとともに、平成13年1月中旬に各省庁が公表した個別項目に対する中間的な検討状況につき関係委員会等で検討を行い、そのうち特に重要と考える事項については国土交通大臣に対し2月26日付で要望を提出し、早急な取り扱いを申し入れた（資料1参照）。

政府はこれらの要望を受け、平成13年3月30日に「規制改革推進3か年計画」を閣議決定した。それによれば、船員職業紹介事業等の規制緩和について平成13年度に検討することが明記されたほか、危険物積載船の入港及び荷役に係る荷役許容量の見直しについては平成13年度に措置することとされるなど、数項目に進展がみられた。（資料2・3参照）。

同計画は、平成13年度～15年度までの3か年にわたって取り組む規制緩和事項を決定したもので、平成7年度及び平成10年度から各3年間実施された「規制緩和推進計画」に続く3回目の3か年計画となる。

これまでは行政改革推進本部の下に設置された規制改革委員会が担当していたが、平成13年4月1日、新たに内閣府に設置された「総合規制改革会議」が規制改革の推進にあたることとなった。旧規制改革委員会はその設置に法的根拠を持たなかったが、今後、より強力に規制改革を推進していくには法的裏付けを持ち制度的に確立された組織が必要との観点から、内閣府

【資料1】

平成12年度末の規制緩和推進計画の改定についてのお願い

（平成13年2月26日付、舩千景国土交通大臣宛 船協会長名文書）

（前略）平成12年度末に予定されている規制緩和推進3か年計画の改定につきましては、平成12年10月31日付弊翰にて、海運関係分野の規制緩和の一層の推進をお願いしているところですが、その後、平成13年1月26日付「規制改革要望に対する検討状況」におきましては、当協会から要望い

本府組織令（※）に設置の根拠を持つ同会議が設置された。同会議には多くの民間人が起用される予定である。また、計画の推進方法等については今後検討が行われる。

当協会は、海運業界の活性化に必要な新規要望を加えつつ、輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現や船員保険の被保険者資格の見直しといった政策的に重要な諸問題が早期に解決されるとともに、効率的な船舶の運航・荷役を妨げている規制等の緩和・撤廃が迅速になされるよう、今後とも関係方面に強力に働きかけていくこととしている。

※ 内閣府本府組織令は、内閣府設置法（平成11年7月16日公布）に基づいて（同設置法第37条第2項）制定された政令。同組織令（平成12年6月7日公布、平成13年3月30日改正 同年4月1日改正令施行）において、総合規制改革会議は税制調査会とともに内閣府に置くことが定められており（第40条の2）、次に掲げる事務をつかさどる（第40条の3）。

① 経済に関する基本的かつ重要な政策に関する施策を推進する観点から、内閣総理大臣の諮問に応じ、経済社会の構造改革を進める上で必要な規制の在り方の改革に関する基本的事項を総合的に調査審議すること。

② ①に掲げる諮問に関連する事項に関し、内閣総理大臣に意見を述べること。

なお、同改革会議の設置期間は平成16年3月31日までとされている（同組織令附則第9条）。

たしました多くの事項に対し、前向きなご検討をいただいたことに感謝申し上げます。

しかしながら、同中間公表においては現段階では措置困難や引き続き検討とされた項目も多数あり、それら項目の実現については今後ともご尽力願いますとともに、業界として早急をお願い申し上げたい項目を別紙の通り取り纏めましたので、更にご検討の上、一層の規制緩和を推進下さるよう重ねてお願い申し上げます。

別 紙

- * 「〇〇省の中間的な検討状況」とは、1月中旬、各省庁が中間的に公表した検討状況。措置済み・措置予定、検討中、措置困難、その他の4段階に区分されている。
- * 要望項目の番号は、平成12年10月31日付要望の通し番号を使用。(平成12年10月31日付要望については、本誌平成12年11月号P.8内外情報1参照)

I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し(円滑な国際物流を可能とする観点から)

- ① 港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化
(国土交通省の中間公表における取扱:その他)

当協会要望の趣旨は、入港料率の引き下げではなく、とん税・特別とん税制度を含めた港湾関係諸料金体系全般の見直しである。

- ② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
(国土交通省の中間公表における取扱:その他)

料金設定方法は、外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律に基づき、費用算出及び割賦方法は運輸大臣が示すこととなっている(同法施行規則第5条第2項)。よって、契約当事者間による契約内容交渉の自由は限定されており、「民間契約」とは言い難い。本要望で当協会が意図するのは、当該算定方式に係る規制の緩和である。

- ③ 港湾運送事業の更なる規制緩和
(国土交通省の中間公表における取扱:その他)

港湾運送事業の更なる規制緩和に向けた継続的な取り組みを期待する。

- ④ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現
(国土交通省・財務省・法務省・経済産業省の中間公表における取扱:措置済み・措置予定・検討中)

中間公表によれば、平成13年度を目途に港湾EDIシステムとSea-NACCSとを接続し、それぞれの省に共通する入出港手続き等について所要の措置を講じるとされているが、これによってワンストップサービスが実現するとは言い難い状況である。

すなわち、Sea-NACCSと自社のホスト・コンピューターを接続している船社にとっては、“単なる回線の連携”では、SeaNACCSから港湾EDIシステムへ、またはその逆も不可能であり、

結果としては2ヵ所に送信することと何ら変わりがない。

さらに、統計法に基づき船社に別途提出が義務付けられている港湾統計については、Sea-NACCSの申請データを統計として各省で共有化すれば改めて提出することが不要となるにもかかわらず、これらの有効活用は全く提案されていない。

港湾統計の例に限らず、各省庁の統計データの共有によって再度提出することが不要となる資料は多いと考えられるので、全省庁あるいは地方自治体の枠を越えて、真のワンストップサービスの実現を目指し、国内の体制を徹底的に検討すべきである。

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

(厚生労働省の中間公表における取扱：その他)

特例によらず船員保険の被保険者資格が継続できるよう、以下の通り要望する。

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。厚生労働省による検討状況の説明にあるとおり、現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは当方も承知している。

しかしながら、本特例は最長で2年半を限度としているため、十分な対応がなされているとは言えない状況にあり、特例によらない抜本的な解決が急務となっている。

解決方法としては、当方が従来から主張しているとおり、船員保険法の適用についての船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ検討が進んでいないことは極めて遺憾である。幅広い見地から国土交通省・厚生労働省双方において検討を行い、船員保険の被保険者資格を継続可能とするための具体的な解決策を早急に打ち出していきたい。

Ⅱ. 実務上改善を要する項目

14. 危険物積載船の夜間入港・荷役制限の緩和

(国土交通省の中間公表における取扱：措置予定・検討中)

危険物（IMO Class 1：火薬類）積載船の夜間荷役に関しては、「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」にて禁止されている。現在推進されている「規制緩和推進計画」の昨年度末改定においては、「夜間荷役の可能性について所要の検討を行う」とされているものの、同計画最終年度にあたる当年度現時点でも検討結果が公表されていないため、早急な検討結果の発表と速やかな夜間荷役許可が必要である。

21. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消、輸出通関等に係る手続きの簡素化

①② 船舶登記制度と船舶登録制度の一元化及び変更時手続の一元化

(法務省・国土交通省の中間公表における取扱：検討中)

「船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁からの嘱託による変更登記の制度を採用する方向で、その具体的方法等を検討中である」とされているが、更に検討を深め、変更時手続きの一元化を早急に実現してほしい。

また、船舶登記制度と船舶登録制度本体の一元化についても、国土交通省・法務省双方において具体的な検討を進め、一元化を実現していただきたい。

③ 国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化

(国土交通省の中間公表における取扱：検討中)

「国際船舶の譲渡の届出の際に提出された譲渡契約書を日本船舶の登録抹消を行う管海官庁に送付することとし、抹消登録の際の売買契約書の提出を不要とする方向で検討中である」とあるが、可及的速やかに手続きの簡素化を実現してほしい。

27. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

(国土交通省の中間公表における取扱：措置済・措置予定)

平成9年に本件に簡素化が行われたのは当方も承知している。中間公表には「造船協定発効後、速やかに建造許可制度の抜本的見直しを行えるように、検討・準備作業を行っている」とあるが、OECD造船協定発効の見通しがたたない状況を踏まえ、協定発効を待たずに建造許可制度の抜本的見直しに着手願いたい。

【資料2】

平成12年度当協会要望項目に対する規制緩和の進捗状況

(平成13年1月の中間公表および「規制改革推進3か年計画」での取り扱い)

当協会要望項目 (平成12年10月31日付)	中間公表での 取 り 扱 い	3 か 年 計 画 (所管官庁)	前年度からの 進 捗 状 況 等
I. 制度上改善すべき項目 1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し (円滑な国際物流を可能とする観点から) ① 港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	その他 (港湾法で諸料金の設定は、港湾管理者自らの判断とされている)	措置されず (国土交通省)	措置できない理由 を変更(前年度の理由：徴収根拠は明確であり適正に定められている)
② 外資埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	その他 (政府の規制の問題ではない)	措置されず (国土交通省)	進展なし

当 協 会 要 望 項 目 (平成12年10月31日付)	中間公表での 取 り 扱 い	3 か 年 計 画 (所管官庁)	前年度からの 進 捗 状 況 等
③ 港湾運送事業の更なる規制緩和	その他 (主要 9 港以外は 9 港規制緩和後の 港の秩序の状況を みて)	措置されず (国土交通省)	12年11月 1 日に改 正港湾運送事業法 施行 (主要 9 港の み対象)
④ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡 素化及び真のワンストップサービスの実 現	措置済・措置予定 検討中	通関情報処理シス テムと港湾 E D I システムは13年度 を目処に接続。 (国土交通省、財 務省、法務省など)	進展中 (現状認識 について官と民に 大きな差があり、 当方は現状では不 十分と認識してい る)
2. 船員保険の被保険者資格付与についての 見直し	その他 (国土交通省の通 達にて対応中)	措置されず (厚生労働省、国 土交通省)	進展なし
3. 船員職業紹介事業等の自由化	検討中	13年度に検討 (国土交通省)	検討することが計 画に明記された
Ⅱ. 実務上改善を要する項目 〈船舶無線関係〉			
4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化	一部措置済 一部措置困難	措置されず (総務省)	進展なし
5. 主任無線従事者・無線従事者選 (解) 任 届の簡素化	措置予定	措置済のため計画 には記載されず (総務省)	前年度措置困難→ 13年 1 月 6 日から 実施
6. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実 歴要件の緩和	措置困難	措置されず (総務省)	進展なし
7. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語 に係る講習時間の短縮	検討中	計画には記載され ず (総務省)	検討開始
8. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の 増加	措置困難	措置されず (総務省)	進展なし
9. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規 定の見直し	措置困難	措置されず (総務省)	進展なし
10. インマルサット船舶地球局の免許人指定 の見直し	措置困難	措置されず (総務省)	進展なし
〈検査関係〉			
11. 石油備蓄法に基づく GPS 精度鑑定の廃 止および GPS 測位記録紙の提出の簡素化	一部措置済 一部措置困難	措置済のため計画 には記載されず (経済産業省)	前年度検討中→12 年 8 月に通達改正

当 協 会 要 望 項 目 (平成12年10月31日付)	中間公表での 取 り 扱 い	3 か 年 計 画 (所管官庁)	前年度からの 進 捗 状 況 等
12. 船用トランシーバーの型式検定制度の見直し	(記載なし)	措置されず (所管官庁不明)	(新 規)
〈港湾・海務関係〉 13. 危険物積載船の入港および荷役に際して の危険物貨物の荷役許容量等の見直し	検討中	13年度措置 (国土交通省)	前年度措置困難→ 13年 3 月27日措置
14. 危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役 およびコンテナ船の夜間入港の制限の緩和	一部措置予定 一部検討中	一部措置済み計画 には記載されず (国土交通省)	前年度検討中→13 年 3 月27日措置
15. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレー ダーの試運転許可について	検討中	計画には記載され ず (国土交通省)	前年度検討中→13 年 3 月27日措置
16. 2 万 5 千総トン以上の液化ガスタンカー に対する海上交通安全法に基づく東京湾、 伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について	検討中	13年度に検討 (国土交通省)	前年度措置困難→ 検討
17. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨 大船への航行管制の緩和	検討中	13年度に検討 (国土交通省)	(新 規)
18. 瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に 係るタンカーの安全対策確約書の廃止	検討中	計画には記載され ず (国土交通省)	(新 規) 13年 3 月28日措置
19. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の 延長	検討中	13年度以降に検討 (厚生労働省)	引き続き検討
20. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施	その他 (今後、無線検疫 を拡大する方向で 検討したい)	計画には記載され ず (厚生労働省)	(新 規)
21. 内航海運 (沿海船) の航行可能領域の拡 大	措置済	計画には記載され ず (国土交通省)	進展なし (当方は 措置済とは認識し ていない)
〈水先関係〉 22. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全 ての船舶に対する強制水先の免除	措置困難	措置されず (国土交通省)	進展なし
〈保険関係〉 23. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	措置困難	措置されず (金融監督庁)	進展なし
〈客船関係〉 24. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上 陸許可期間の延長	措置済	計画には記載され ず (法務省国土交 通省)	進展なし (当方は 措置済とは認識し ていない)

当 協 会 要 望 項 目 (平成12年10月31日付)	中間公表での 取 り 扱 い	3 か 年 計 画 (所管官庁)	前年度からの 進 捗 状 況 等
25. 日本籍船でのカジノの自由化	措置困難	措置されず (法務省)	進展なし
〈その他〉 26. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録 抹消、輸出通関等に係る手続きの簡素化 ① 船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	検討中	13年度検討（法務 省、国土交通省）	引き続き検討
② 船舶登記・登録の変更時手続きの一元 化	検討中	13年度検討（法務 省、国土交通省）	引き続き検討
③ 国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る 手続きの簡素化	検討中 その他 (国際船舶の譲渡 届には売買契約書 の和訳添付を義務 付けていない)	計画には記載され ず（国土交通省）	(新 規)
④ 日本での日本籍船引き渡しに必要な書 類の簡素化	措置困難	措置されず (経済産業省)	(新 規)
27. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一 層の簡素化	措置済 (造船協定発効後 可及的速やかに)	計画には記載され ず（国土交通省）	進展なし（当方は 措置済とは認識し ていない）
28. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出 等の簡素化	検討中 措置困難	計画には記載され ず（国土交通省、 法務省、厚生労働 省）	引き続き検討

【資料3】

その他「規制改革推進3か年計画」に盛り込まれた項目
(平成12年度以前の当協会要望項目など関連事項)

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期 (所 管 官 庁)
衛生管理者再 講習受講者	アフリカ西海岸にある港、ペルシャ湾に面する港、カラチ港のい ずれかを起点・終点又は寄港地とする航路（告示航路）について は、貨物船であっても、医師を配乗するか、又は医師の配乗に代 えて通常の衛生管理者に加えて衛生管理者再講習受講者である衛 生管理者を配乗することが義務付けられているが、告示航路にお ける近年の疾病発生状況等根拠データを明らかにした上、見直し の必要性について検討する。	13年度検討・結論 (国土交通省)

事 項 名	措 置 内 容	実施予定時期 (所 管 官 庁)
無線従事者	第一級海上特殊無線技士、第三級海上無線通信士等の試験で実施している「電気通信術（和文）」について、和文通話表を用いた通信の使用実態、現状における必要性を調査の上、電気通信術（和文）の試験の廃止の可否を検討し、その結果に基づき所要の措置を講ずる。	13年度検討・結論 (総務省)
	第一級海上特殊無線技士及び第三級海上無線通信士に相当する外国の資格を有する外国人が国内法規の知識を習得させることを目的とした養成過程を受講することにより容易にそれぞれの資格を取得できるよう検討し、その結果に基づき所要の措置を講ずる。	13年度検討・措置 (総務省)
三級海技士 (電子通信)	資格取得に必要な6か月の乗船履歴について、諸外国の実態を精査した上で、日本独自の過剰な規制があると認められる場合には、所要の措置を講ずる。	13年度調査・検討・結論 (国土交通省)
危険物積載船舶の荷役時の船間保安距離の緩和	タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁の船間保安距離の緩和について検討を行う。	13年度検討 (国土交通省)
合否判定基準の公表	海事代理士試験、海技士（航海）、海技士（機関）、海技士（通信）試験、海技士（電子通信）試験、小型船舶操縦士試験、水先人試験等の試験について合否判定基準を定め公表する。	13年度結論 結論に基づきできるだけ速やかに所要の措置。 (国土交通省等)

2 当協会、外航船社間協定の重要性に関する 意見書を OECD 事務局に提出 — 船社間協定に対する独禁法適用除外問題について —

当協会は、OECD 事務局に対し船社間協定の重要性とこれら協定に対する独禁法適用除外制度の維持を求める意見書を2001年3月27日付で提出した。

これは、OECD 事務局が同制度に関し各国船主・荷主団体等を対象に実施した調査に応じ提出したもので、この他に当協会がメンバーである欧州・日本船主協会評議会（CENSA）や、わが国定航3社等世界主要コンテナ船社40社以上で構成する World Shipping Council（WSC）も

当協会と同様、現行制度の必要性を訴える内容の意見書を提出した。

今回の当協会意見書は、現行制度の見直し問題について2000年5月に開催された OECD 海運委員会と同競争法・政策委員会による合同ワークショップ（WS）の際に提出した意見書の内容を再確認し、さらに日本における海上運送法の運用状況や船社間協定と荷主団体の関係などを説明している（以下意見書要旨参照）。

同制度の見直し問題については、昨年の

OECD WS で、OECD 事務局が提出した①運賃同盟は事前審査による個別適用除外とする、②協議協定については適用除外を認めないという趣旨の規制改革レポートについて各国海運当局と競争当局、船社、荷主等が議論したが、結局結論には至らなかった。

OECD 事務局は、2001年末までに第2回 WS

の開催を検討しているが、当協会は、「同制度は、海運業界のみならず荷主業界を含む貿易業界全体にとって有益であり、世界貿易の健全な発展に寄与している」との考え方にに基づき、引き続き様々な場で同制度の必要性を強く訴えていくこととしている。

OECD 事務局調査に対する日本船主協会意見書（要旨）－2001年3月27日付

- 1) 日本船主協会は、この問題について CENSA から別途提出されている意見書を全面的に支持し、WSC から提出された意見書についても、同様に支持する。
- 2) 1999年5月の OECD 事務局による規制改革レポートに対し、当協会は2000年5月の WS に意見書を提出した。同意見書で述べた概要以下の考え方は現在も変わっていない。
 - －船社間協定に独禁法上の事前承認を課すことは不適當であり、實際的でない。
 - －協定の事前承認基準を作ることは国によって異なる法律判断と混乱を招く。
 - －協定に対する明確な事前承認を求めることは、国による判断基準の差異を不必要に明らかなものとし、国際関係を悪化させる恐れがある。
 - －協議協定は、高品質で安定的な海運サービスを提供する上で多くの利点を有しており、独禁法の適用除外が必要である。
- 3) 船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、OECD メンバー政府により周期的に見直しが行われている。日本では、1999年7月施行の改正海上運送法の下、船社間協定は国土交通省の監督下に置かれ、協定に各種届け出を義務付けることでその透明性が確保されている。
- 4) 日本では、船社間協定と日本荷主協会との間の対話が長年に亘り確立されている。こうした民間の自主的な行動（self-regulation）は、船社・荷主双方の利益のために効果的に機能しており、船社間協定が運賃の変更等の荷主経済に影響を与える決定を行った場合には、実施前に日本荷主協会との対話を行うことが慣習化している。
- 5) こうした対話は、船社・荷主双方にとって貿易・経済動向についての自由な意見交換と将来の市場動向・需給見通しについての正確な理解を可能とし、運賃の乱高下を最小限に抑える効果を生み出している。このため、現在の対話制度は、運賃動向の正確な予測や効率的な輸出入計画の立案に資するものとして荷主側から一定の評価を得ており、船社にとっても、一層のコスト削減やサービス向上につながる投資を行う上で有効なものとなっている。
- 6) 結論として、日本における船社間協定は、政府の適切な監督と荷主との対話や理解を通じ、合理的かつ適切に運営されており、当協会は、船社間協定の活動に対する更なる政府規制の導入は必要ないと考えている。OECD が、日本およびメンバー各国で広く定着している現在の除外制度を是認するよう強く求めるものである。

Washington 便り

永井荷風の描いたワシントン

「シカゴ、ニューヨークのような騒がしい米国北部の都会を見物した旅人が一度南の方首府なるワシントンを訪うと、全市は一面の公園かとばかり街々を蔽う深い楓の木立の美しさと、どこへいっても黒人の多いのに一驚するであろう。自分も新大陸を彷徨い歩いた或年の秋、この首府に到着して早くも二週日あまり。まず大統領の官邸ホワイトハウス、議事堂、諸官省から、市内の見べき処は大方見尽くし、遂に遥かなるポトマックの河上マウント・ヴァーノンの山中に華盛頓の墓をも弔い了って、此頃はたけなわ 酣なる異郷の秋を郊外の其処此処に探っている。……ポトマックの河水に臨んだ公園の色付いた梢あたか 帯は恰も濃艶な土耳其織の帳帷のよう。其の上に五百五十五呎（フィート）高く直立して居ると云うかの驚くべき大理石のワシントン記念碑の側面は宛ら火の柱を見るに等しい。やや遠く離れた議事堂の円頂閣も彼方此方に聳ゆる諸官省の白い建物も皆一様の紅に染め出され、市中の高いホテルの窓々は一つ残らず色電気の様にきらきら輝いている。晴々した大きなパノラマである。身は飄然として秋風の中に立ち、此れが西半球の大陸を統括する第一の首都であるのかと意識しつつ、夕日の光に水を隔てて遥かに眺めやれば、何とはなく人種、人道、国家、政権、野心、名望、歴史、というようなさまざまな抽象的の感想が、夏の日雲のように重なり重なって胸中を往来し始める。と云うものの自分は何一つ纏まって、人に話すよ

うな考えはなかった。唯漠然として大きなものの影を追うような風で、同時に一種の強い尊厳に首の根を押さえ付けられうように感ずるばかりである。…」

—
以上は文豪永井荷風が「あめりか物語」の中で描写した秋のワシントンである。荷風がワシントンを訪れたのは今から約100年前であるが、この荷風の描写は、現在のワシントンにあてはめても何ら違和感がなく、後世の有名な作家が、ワシントンの風景を荷風よりも見事に描写している著作物はないのではないと思われる。

—
明治36年（1903年）10月、荷風24歳のとき信濃丸にて渡米。ワシントン州タコマ市のハイスクールに入学、翌年ミシガン州のカラマズーに移り、ニューヨークに出て、ワシントンDCの日本公使館に雇われる。正金銀行ニューヨーク支店での勤務経験あり。アメリカ滞在は4年余り。なお、荷風の父久一郎は文部省に務め、大臣官房会計課長に進み、退官して日本郵船会社に入り、上海や横浜の支店長を歴任している。

荷風がアメリカにいた時代は、対外的にはアメリカが対スペイン戦争に勝利し、プエルトリコ、フィリピン諸島、グアム島を自国領とし、中南米諸国に対してパナマ運河開さくのように強引な帝国主義の方針をとるに至った時代である。また、国内では20世紀初頭の10年間、セオドア・ルーズベルト大統領（共和党）とウッドロー・ウィルソン大統領に代表されるように社



会の不正を暴露する時代で巨大なトラストや金融資本などによる富の独占ぶりを攻撃する革新主義の時代であった。一方、カリフォルニアで日本の学童排斥問題が喧しくなり、日米間に戦争が起こるだろうとの臆説を米国国内の新聞が書き始めたころでもある。実際には日露戦争の方が先に勃発してしまった。荷風がワシントンに来る少し前、日露戦争で連合艦隊司令長官東郷平八郎の作戦主任参謀を勤めることになった秋山眞之中佐が駐在武官をしている。

この時代は、米国の商船隊が最も繁栄していた帆船時代（1850年代）が終焉し、国の関心が西部や鉄道に移るようになった時代でもある。大宗貨物の輸送は、帆船から鋼鉄製の汽船に取って代わるようになった。20世紀の始めには米国が大西洋で運航する帆船はわずか1隻となってしまった。また、この頃、米国船による自国輸出入貨物の積み取り比率は10%に落ちてしまった。帆船時代の後の汽船時代における主役は英国であった。英国は第二次世界大戦まで汽船

輸送において世界をリードした。米国も第一次大戦以降徐々に汽船の船腹量を増やし、第二次大戦後には英国を追いぬき世界商船隊の約半分を運航するようになり、残り半分の大半を英国が運航するというような状態となった。その後、米国外航海運の船腹量は今日に至るまで減少を続けている。因みに、1940年代後半の米国籍船の積み取り比率は60%、1980年代は4.3%、そして現在は3%になっている。

荷風が、父が身を置いたことのある海運業のことを思い出し、ワシントンを探索しつつ議事堂を見上げては将来、海運に関する米国の法律（1904年軍貨米国籍船積み取り優先法、1916年海運法、1920年商船法、1936年商船法）がここでつくられるようになるのかと思いを巡らしたかどうか定かでない。荷風はボトマック公園で知り合った女性と耽溺生活に入り、日本公使館を解雇されることになる。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

第28回

潮風満帆

イスタンブールの 夕焼け

～第二ボスポラス大橋建設資材輸送～

元日本郵船船長 菊池善次郎



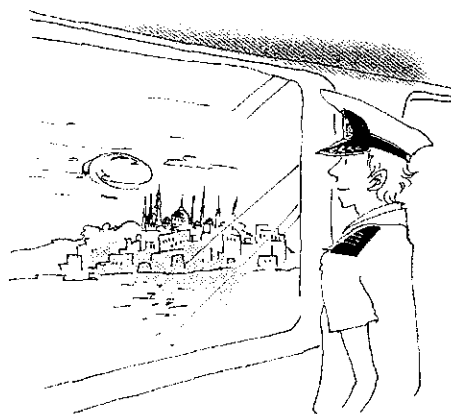
トルコ大地震

1999年8月17日午前3時02分(現地時間)イスタンブール(トルコ)のすぐ近くイズミットを震源とするマグネチュード7.4、死者15,000人を出したトルコ大地震が発生したことは記憶に新しい。当時、テレビに映し出されるビルや建物の崩壊したガレキの山を見ていた私はイスタンブール工科大学海洋学部で講師をしているY氏のことが心配だった。また、「あの第二ボスポラス大橋は大丈夫だったろうか?」と思った。まさか倒壊などあるはずはないのだが。早速Y氏の自宅に電話をかける。なかなか通じない。ファックスも入れる。やっとY氏とコンタクト出来た。Y氏によると自宅や大学のあるイスタンブール地区は幸い被害が少なく、Y氏も家族も無事、大学も棚から物が落ちた程度と言うことだった。「第二ボスポラス大橋も大丈夫ですよ」と言うことを聞き「さすが、やっぱり」と一人納得。

第二ボスポラス大橋、それは日本企業を中心となって建設した、ボスポラス海峡に架かる2つ目の橋である。建設資材のほとんどが日本から運ばれた。たまたま私はその資材輸送の一端に関わることとなった。

橋桁資材を積む

15年ほど前の1986年、私は重量物船“W丸(15,492総トン)”の船長をしていた。本船第43次航のメインカーゴはトルコ第二ボスポラス大橋建設の為の橋桁資材だった。形状は数種類あり、長さ12～14メートル幅3～6メートルの四角の分厚い鉄板に多数の強度材を縦横に溶接した、丁度大型船をブロック建造する時のダブルボトム部分を少し小さくした様なものだった。重さは1個40トンから120トン。荷姿は表面を防錆塗装したのみ



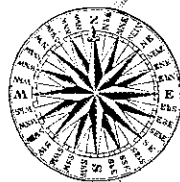
の裸姿。積地は津と広島2港。揚地はイスタンブール。最初の積地、津ではN造船所の沖合い1マイルの地点にアンカーして同造船所製作の橋桁資材を舳から積み込む。積み付け場所は2番ハッチとオンデッキとオンハッチ。デリック(荷役装置:クレーン)能力500トンの本船にとっては軽い重量物だが、数が多いのとラッシング(貨物を固定)をがっちりやっただけで二日間の荷役となった。

もう一つの積地広島では、岸壁荷役となる。今度はI造船所で製作した全く同じ荷姿の橋桁資材を3番ハッチとオンデッキとオンハッチに積む。やはり二日間の荷役となった。1986年6月6日17時50分、万全な航海準備のもと本船は日本を後にした。

インド洋のモンスーン

日本を出て南シナ海を南下、マラッカ海峡をぬけインド洋に出る。セイロンのドンドラヘッドを通過した頃より南西の風が強くなる。天気図は毎日ほとんど変化なく、アフリカ東岸付近に大きな高気圧、ベルシャ湾付近に990ヘクトパスカル(当時はミリバール)の低気圧、風力8から9となる。波浪図も

7つの海のこぼれ話



アラビア海中央部に高波高域を示し変化なし。強風とうねりが左舷側から本船に遠慮なく押し寄せる。来る日も来る日もよく揺れる。やっとの思いでアラビア海を横切りオーマン国ライサットに着く。早速、積荷のラッシングチェック。モンスーンを予想してラッシングは厳重に行ったので貨物は微動だにしない。優秀な本船一等航海士に多謝。

エーゲ海/ダーダネルス海峡/マルマラ海

ライサットの後スエズ運河を無事通過。ポートサイド通過時のパイロットはブリッジに上がって来るや「サロンパスとマルボロタバコはないか」と言うので、用意しておいた包みを渡すと「Bon Voyage, Captain!」と言いながら直ぐ下船して行った。強制水先とは言え Pilotage がもったいない。

エーゲ海は、島が多いが、日本沿岸の様に漁船や小型船がゴシャマンといるのと違い、難しい航海ではない。地中海から黒海に向う船の入り口、ダーダネルス海峡でパイロットを乗せる。ダーダネルス海峡は思ったより広く、兩岸の景色をブリッジから双眼鏡で眺める余裕あり。海峡を抜け比較的広々したマルマラ海を約8時間航海するとボスポラス海峡南側入口に到達する。そこが世界三大美港の一つと言われる目的地イスタンブールである。

イスタンブール

イスタンブールは、ボスポラス海峡によってアジア大陸側とヨーロッパ大陸側に分けられている。トルコ最大の貿易港である。紀元前三千年のギリシャの植民都市から始まり、東ローマ帝国、オスマントルコ帝国等、東西文明の交流地点として歴史的繁栄を続けてきた都市である。日本を出てから丁度1ヶ月目の7月6日7時40分、本船はアジア大陸側イスタンブールのハイダルパシャ埠頭に無事着岸した。貨物の揚げ荷が始まった。橋桁は岸壁で待つ大型トレーラーに本船乗組員により慎重に揚荷された。一部貨物はバージ揚げした。荷役は夜荷役なしの8日間かった。橋桁資材は全量ノーダメージで引き渡すことができた。

船員にとって事故なく航海を終え、ノークレーム/ノートラブルで揚荷が完了出来た時こそ最高にうれしい時であり満足感に浸る時である。荷役最終日、イスタンブールの空は夕焼けだった。イスタンブールの夕焼けはきれいだ。とりわけ本船の着岸しているハイドロパシャ埠頭からボスポラス海峡を隔てたヨーロッパ側の眺めはすばらしい。小高い丘陵地帯には有名なトプカピ宮殿、アヤソフィア、ブルーモスク、等々多数のモスクがあり、それらのドーム型丸屋根と天高くそびえる檣の様なミナレット(尖塔)が夕焼けを背景にくっきりとしたシルエットとなって浮かび上がり、美しく、幻想的光景であったことが思い出される。

第二ボスポラス大橋

それから2年後、1988年第二ボスポラス大橋は完成した。しかし私はまだ橋を渡ったことがない。Y氏とは私が陸上勤務になってからトルコ船員研修生引受などの仕事の関係で知り合うこととなった。私の話を聞いてY氏は早速完成した第二ボスポラス大橋の雄姿を写真に撮って送ってくれた。全長1,090メートル、2基の橋架と大径サスペンションワイヤー二筋による吊り橋である。明石海峡大橋(全長1,990メートル)を少し短くした同型の美しい橋である。第一ボスポラス橋(1973年完成、全長1,074メートル)の少し黒海寄り、海峡の最狭部(海峡幅660メートル)近くに位置している。

近い将来是非橋を訪れたいと考えている。



英国のトン数標準税制について

当協会は、かねてより主要海運国における海運強化策の調査を行い、諸外国との競争条件のイコールフットイング実現を訴えている。

欧州主要海運国にて近年相次いで導入されている「トン数標準税制」については既報（本誌平成12年2月号 特別欄P.7参照）のとおりであるが、最新情報として、英国のトン税に関する東京経営短期大学 山下学助教授の現地での調査（2000年3月）の概要を紹介する。

追って、本誌において詳細な調査結果を紹介する予定である。

東京経営短期大学 助教授 山下 学

英国のトン数標準税制（Tonnage Tax）は2000年7月28日に成立した英国財政法（Finance Act）により導入され、1月1日に遡及して適用されることとなった。また、同年8月31日より内国歳入庁による「The Tonnage Tax Regulations 2000」が施行されている。

トン数税制とは、海運にかかる所得につき、1年間の所得金額に課税される法人税に代替して適用しうる外形標準課税である。すなわち、貨物船や客船の運航純トン数と運航日数に応じてみなし所得金額を定め、これに法人税率（30%）を乗じた金額を納税額とし、企業会計上、実際にそれ以上の所得があったとしても外形標準課税のみで完結する。試算によると本則課税と異なり、実質税負担率は1～2%程度にも圧縮されるという。ここで、赤字の会社は本則課税では納税額はないのであるから、外形標準課税を適用するとかえって不利になるため、海運会社は本則課税かトン数標準税制にするかを選択することができることとされている。

トン数税制は英国が最初に採用したわけではない。すでに96年にオランダとノルウェーが、99年にはドイツが導入し、また、ギリシャでは1880年から類似の制度が適用されていた。ただ、英国の制度に特徴的なのは、「船員訓練に対する貢献」をワン・パッケージとしていることである。すなわち、トン数税制を選択した船会社は船員訓練を行うか、訓練基金に一定の資金拠出を義務付けている。これは、1年に1,000人以上の船員の新規採用が必要とする国の政策によるものである。

内国歳入庁によると、2001年3月現在、38社が同制度について同庁に照会中、うち、18社がトン税の適用を申請済みであり、600隻以上が適用を受ける見込みである。申請期限が2001年7月27日であるので、海運会社のどの程度が適用し、どのようなメリット・デメリットがあるかは結論できないが、政策税制としては画期的と評価できよう。

メーデー訪ねある記

船会社の仲間たち

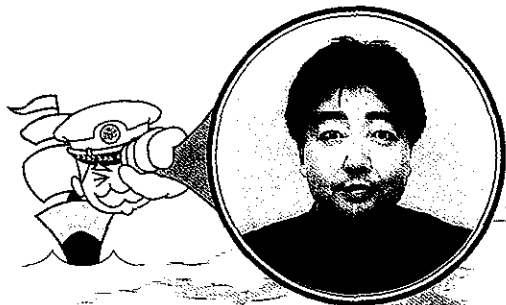
第 25 回



今回、登場して頂くのは

国華産業(株)営業第2部課長代理

原田浩二さん(39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？

内航ケミカルタンカー（定期6船、フリー6船）と、内航貨物船（定期2船、フリー1船）の配船および営業活動を各自それぞれ分担してがんばっております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

平成6年の夏、日本全国的に深刻な水不足に陥り、ケミカル船で工業用水も輸送したのですが、その時の異常なまでの船腹不足と、24時間問わないハードスケジュールは今でも思い出すと、手に汗握ってしまいます。

3. 御社の自慢といえば？

私を筆頭に良く食べ、良く飲む人間が多く、パワーだけは常に貯えております。

各船舶もGUTSがあり、冬の日本海もどンドンこなしております、本当に頼りになります。

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。

国内におけるコンテナ船の利便性を追求し、更なる有効活用、市場拡大へと繋げて行きたいですね。それからITも積極的に業務に導入していきたいと思っております。

国華産業(株)の事業概要

当社は、一般ケミカル製品をはじめ、溶融硫黄、溶融ラクタム等特殊タンク船の運航を得意とし、内外航共に幅広いケミカル製品を海上輸送しています。

なお、貨物船分野においても、着実に事業の拡大に努力しています。

ノルウェー船協主催のマリタイムレセプションが東京で開催

ノルウェー船主協会は、3月27日に東京で日本・ノルウェー両国の海事関係者を招き「マリタイムレセプション」を開催した。

同レセプションは、ハラルド5世ノルウェー国王来日に伴い、両国の海事関係者の親交を深めることを目的に開催されたもので、わが国からは、当協会生田会長等が出席した。

同レセプションにおいて挨拶に立った生田会長は、2大海運国である両国が今後とも良好な関係を維持していくことが大切である旨述べた。



▲挨拶する当協会生田会長



▲左から当協会生田会長、ノルウェー政府関係者、崩国土交通省相、クヌートセン産業貿易相、当協会崎長副会長

船協海運セミナー開催される

当協会は、去る3月30日に海運ビル2階国際会議場において会員会社をはじめ関係業界の方々を対象に船協海運セミナーを開催した。

本セミナーでは、当協会の事業の一環として現在取り組んでいる活動または最近の話題等について、参加者に理解を深めて頂くため、各方面から講師をお招きして開催したものである。

演題および講演者は以下の通り。

〈演題・講演者〉(敬称略)

1. ジャーナリストから見た日本の海運
NHK解説主幹 齋藤 宏保
2. WTO サービス自由化交渉の現状と今後の展望
経団連貿易投資委員会総合政策部会長 團野 廣一
3. トン数標準税制について
東京経営短期大学助教授 山下 学
4. 95年改正 STCW 条約に基づくホワイトリストの策定等について
国土交通省海事局船員部船舶承引課専門官 庄司新太郎
5. 国際海事機関(IMO)の概要・動向
国土交通省海事局安全基準課専門官 山田 浩之
6. 国際油濁補償制度の現状と展望
運輸政策研究所主任研究員 長谷部正道



▲船協海運セミナーの様様



3 国土交通省は、船社や損保会社など官民一体で構成する海賊被害防止対策検討委員会（委員長・栗林忠男慶応義塾大学教授）を
 日 設置し、第1回会合を開催した。

2 当協会は、第2回「海洋環境シンポジウム」
 日 を開催した。

（本誌平成13年3月号P.15特別欄参照）

12 アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委
 日 員会第6回中間会合が、香港で開催された。
 （P.6海運ニュース国際会議レポート参照）

12 国際油濁補償基金（IOPCF）油濁補償体制
 日 の機能見直しに関する第2回WGが、ロンドンで開催された。

（P.8海運ニュース国際会議レポート参照）

12 国土交通省は、2001年2月分の新造船建造
 日 許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計24隻104万5千総トンで前年同期と比べ17隻減少したが、大型船の建造許可が多かったため総トン数では、15.9%増加した。

19 「バンカーによる汚染損害についての責任
 日 および補償に関する条約」外交会議がロンドンの国際海事機関（IMO）本部で開催さ

れ、同条約が採択された。（詳細については、本誌平成13年5月号に掲載予定）

23 国土交通省は、独立行政法人評価委員会教
 日 育機関分科会（分科会長・杉山武彦一橋大学大学院教授）を開催し、4月1日から独立行政法人としてスタートする同分科会所管の4団体（航海訓練所、海技大学校、海員学校、航空大学校）の5カ年中期計画案を策定した。

26 アジア船主フォーラムシップ・リサイクリ
 日 ング委員会は、第4回中間会合を台湾・台北で開催し、シップ・リサイクリングに係る国際動向について情報交換し、今後同委員会での活動等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参照）

27 当協会は、OECD事務局の定航船社間協定
 日 に対する独禁法適用除外制度に関する調査に対し意見書を提出した。なお、CENSAは3月19日に、WSC（ワールド・シップ・カウンシル）は、3月11日にそれぞれ同調査に対する意見書を提出した。

（P.22海運ニュース内外情報参照）

29 国土交通省は、「港湾物流効率化推進調査
 日 委員会」（座長：茅野大臣官房審議会）の第3回中央委員会を開催し、港湾荷役の効率化・サービスの向上に向けた諸課題の解決方策について検討した。

29 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営の
 日 あり方に関する検討会」（座長：衆生新横浜国大教授）の第3回会合を開催し、公共バースにおける専用使用のあり方などについて議論を行った。

30 官民一体で構成する海賊被害防止対策検討
 日 委員会（委員長・栗林忠男慶応義塾大学教授）第2回会合が開催され、インドネシアの海賊多発地帯の実態、発生の背景などが紹介され、その対応策などにつき検討した。

当協会の刊行物の紹介

英文パンフレット「JAPANESE SHIPPING 2000」 子供向けパンフレット「船ってサイコー」

当協会は、このたび以下の刊行物を発行いたしましたので紹介いたします。

① 英文パンフ「JAPANESE SHIPPING 2000」

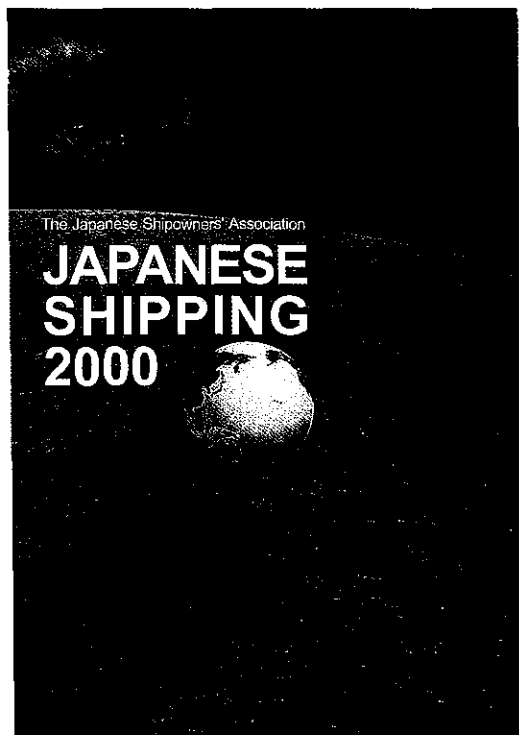
当協会はこのたび、英文パンフレット「JAPANESE SHIPPING 2000」を刊行いたしました。このパンフレットは、わが国海運の現状および当協会の活動を英文にて取りまとめたものです。

② 子供向けパンフレット「船ってサイコー」

当協会では、主に小学校高学年を対象とした標題パンフレット「船ってサイコー」を制作いたしました。

このパンフレットは、海運業の役割や重要性、船の仕組みなどについて日本の将来を担う子供たちに広く興味と関心を持ってもらうことを主旨に、ビジュアルで解り易く解説したものとなっております。

以上の刊行物をご希望の方は、FAX (03-5226-9166) または e-mail (pub-office@jsanet.or.jp) にて、当協会総務部広報室までお問い合わせください。





船協だより

3月の定例理事会の様様

(3月28日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○退 会

平成13年2月15日付

株式会社マリテックマネージメント

(京浜地区所属)

平成13年3月31日付

日下部建設株式会社 (阪神地区所属)

平成13年3月28日現在の会員数110社

(京浜地区72社、阪神33社、九州5社)

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて
2. マリタイムジャパン研究会について
3. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー・コミッティ (ASF SERC) 第8回中間会合の様様
(本誌平成13年3月号海運ニュースP.2参照)
4. ASF 第10回北京総会の開催について
5. ISF および ICS の年次総会の開催について
6. 国際課税連絡協議会について

法務保険委員会関係報告事項

1. 92年国際油濁補償基金「油濁2条約の機能見直しに関するW.G」の様様
(P.8海運ニュース国際会議レポート参照)
2. バンカー条約外交会議の様様

(本誌平成13年5月号に掲載予定)

3. ASF 船舶保険委員会第6回中間会合の様様

(P.6海運ニュース国際会議レポート参照)

タンカー一部会・工務委員会(合同) 関係報告事項

1. タンカー規制強化問題: IMO 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC) への対応について
エリカ号沈没事故に伴うシングルハルトンカーのフェーズアウト問題を審議する IMO 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC) が、来る4月23日から27日の間開催される。同会合では昨年10月の前回会合で取り纏められた海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) I / 13G 規則改正案 (概要は下記参照) が最終化される。

改正案では、いわゆる MARPOL タンカーの最終的なフェーズアウト年限について2015年 (A案) または2017年 (B案) の両案が併記されているが、当協会としては、昨年11月の理事会においても報告のとおり、B案を採用すべきである、との立場からその実現を国土交通省に働きかけることとした。

一方、当協会ははじめ各国船協の意を受けてB案を採用すべきであるとの見解を示している ICS を通じて、IMO の場で船主意見の反映を図りたい。なお、pre-MARPOL 船については、船齢25年以上あるいは2005年を超えて使用する場合、MARPOL 船は2010年を超えて使用する場合には、船舶の状態を評価する新たな制



度 (Condition Assessment Scheme = CAS) を条件としてフェーズアウト期日まで使用を認める制度が導入されるが、これについても、船主への影響ができるだけ小さくなるよう船主意見の反映を図ることとする。

〈MEPC45で取り纏められた改正案の概要〉

(1) pre-MARPOL 船

タンカーの建造年毎に、2003年1月1日から2007年1月1日までのフェーズアウト期日を設定

(2) MARPOL 船

船齢25年に達したタンカーについて、2003年1月1日からのフェーズアウト期日を設定。2012年からは順次船齢制限を下げ、最終年限を2015年とするA案と2017年とするB案の二案を併記。

(3) 小型タンカー (20,000D/W以下の原油タンカー、30,000D/W以下のプロダクトタンカー)

5,000D/W以上のタンカーを建造年毎に2003年1月1日からフェーズアウト期日を設定し、最終年限を2015年または2017年とする両案を併記。

労務委員会関係報告事項

1. ILO 第29回合同海事委員会 (JMC) の模様について

近海内航部会関係報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について

3月8日に開催された当部会において、首都圏第3空港問題、近海内航関連の調査等について検討を行った。

首都圏第3空港問題については、当協会は昨年12月、運輸省航空局をはじめとする関係当局に対し、新滑走路の候補地の選定にあたっては

船舶の航行安全の確保を大前提として適切に対応したい旨の要望を行っている。今後、関係者に当協会の考え方を説明する上で、技術的な問題を視覚的に分かりやすくした資料が必要になったことから、政策委員会・海務委員会における作成資料を当部会においても説明し、理解を深めた。特に、図解資料を用いて、航路が狭くなることや錨地の確保に支障が出る恐れがあることなど、近海・内航船にも影響を与えることを認識し、近海内航部会としても問題意識を共有し、共同歩調を取ることにした。

1月の当部会において、最近の近海内航海運会社の経営環境、企業が抱える構造的問題等についてのヒアリング調査を実施することとしたが、今回の部会において、それについての具体的な調査内容等の検討を行った。本調査は、近海・内航船主の当協会への要望を把握し、今後の活動に活かしていくことを目的としたものであり、こうした趣旨を理解し、各社できる限りの協力をするので一致した。

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 第2回シップリサイクル連絡協議会の模様 (P. 2 シッピングフラッシュ参照)
2. ASF シップ・リサイクリング委員会第4回中間会合の模様 (P. 4 海運ニュース国際会議レポート参照)

環境対策特別委員会

1. 海洋環境シンポジウムの開催について (本誌平成13年3月号特別欄P. 15参照)

政策／海務委員会(合同) 関係報告事項

1. 首都圏第3空港問題について



当協会は標記問題に関し、平成12年12月26日、運輸省航空局長、海上交通局長、港湾局長および海上保安庁長官に、船舶航行の安全確保の重要性および陸上を含めた広範な空港候補地検討の必要性などを盛り込んだ要望書を提出している。また、平成13年1月23日には、生田会長が国土交通省の第3回首都圏第3空港調査検討会に特別メンバーとして出席し、当協会としての意見を開陳した。

一方、当協会の要望およびその説明資料には、空港整備と船舶航行の安全確保に関して一般的な理解が得られにくい技術的内容が多く含まれていることから、船協会員の問題意識の共有化、関係団体との連携、海運関係者以外の広範な関係者への働きかけなどを目的として、より分かり易い（視覚的な）資料を作成した。

この資料は、3月8日に草刈副会長が国土交通省海事局長をはじめ、海上保安庁長官、港湾局長および航空局飛行場部長に対し、改めて当協会意見を説明した際に用いたほか、今後も適宜関係先への説明に活用していくこととしている。

公布法令（3月）

㊦ 船舶登記取扱手続き等の一部を改正する省令

（法務省令第32号、平成13年3月30日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 港湾法施行令の一部を改正する政令

（政令第124号、平成13年3月30日公布、平成13年3月30日施行）

㊦ 港湾法施行規則の一部を改正する省令

（国土交通省令第82号、平成13年3月30日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令

（国土交通省令第61号、平成13年3月29日公

布、平成13年4月1日施行）

㊦ 海上保安庁組織規則の一部を改正する省令

（国土交通省令第43号、平成13年3月26日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 船舶法施行細則の一部を改正する省令

（国土交通省令第56号、平成13年3月28日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令

（厚生労働省令第29号、平成13年3月23日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 船員電離放射線障害防止規則等の一部を改正する省令

（国土交通省令第40号、平成13年3月19日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 軌道法施行規則等の一部を改正する省令

（国土交通省令第37号、平成13年3月15日公布、平成13年4月1日施行）

㊦ 独立行政法人の設立に伴う関係省令の整備等に関する省令

（国土交通省令第38号、平成13年3月15日公布、平成13年3月15日施行）

国際会議の予定（5月）

ICS/ISF 年次総会

5月9～10日 バース（英国）

アジア船主フォーラム（ASF）第10回北京総会

5月22～23日 北京

IMO 第74回海上安全委員会（MSC74）

5月30日～6月8日 ロンドン

平成13年度海運講習会開催される

当協会は、去る3月26日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社等の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的に、昭和32年より行っている。

本年度は、会員会社13社から64名（総合職：56名、一般職：8名）、関係会社2社から9名（総合職3名、一般職6名）、計73名が参加した。

講師および演題は以下の通り。

〈プログラム〉

- | | | |
|----------------|-----------------|-----------|
| 1. 挨拶 | 当協会会長 | 生田 正治 |
| 2. 21世紀をどう生きるか | 東京大学大学院教授 | 石 弘之 |
| 3. 環境変化と意識改革 | 国際ビジネスコンサルタント | ジョージフィールズ |
| 4. 日本海運の現状と将来 | 当協会副会長 | 崎長 保英 |
| 5. 社会人としての心構え | マネジメントサービスセンター | 三木 尚子 |
| 6. 船長雑感 | 日本郵船運航技術グループ長代理 | 石田 隆丸 |



▲講演する当協会崎長副会長



▲挨拶する当協会生田会長

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
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
2000	51,657	40,915	10,741	8.6	16.0
2000年 2 月	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
5	3,855	3,273	581	8.3	19.4
6	4,488	3,292	1,196	9.8	12.6
7	4,313	3,310	1,002	2.2	11.2
8	4,205	3,596	608	12.5	18.3
9	4,679	3,383	1,295	9.6	16.9
10	4,476	3,786	690	8.3	27.8
11	4,283	3,687	596	10.1	14.3
12	4,626	3,810	816	8.2	20.9
2001年 1 月	3,625	3,721	520	3.2	24.4
2	4,199	3,320	879	1.5	12.3

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2000	107.77	102.50	114.90
2000年 3 月	106.71	105.30	109.20
4	105.48	104.20	106.55
5	108.11	106.55	109.95
6	106.23	104.50	108.90
7	107.90	105.93	109.50
8	108.07	106.15	109.40
9	106.75	105.27	107.85
10	108.36	107.75	109.18
11	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年 1 月	117.10	113.85	119.25
2	116.07	114.90	117.25
3	121.12	117.30	124.60

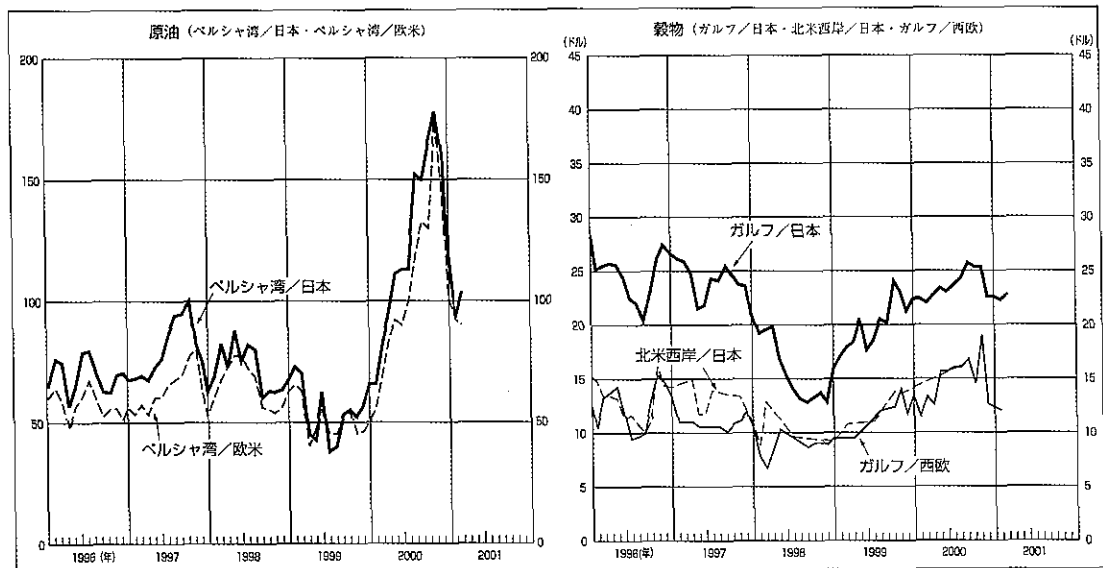
(注) 大蔵省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
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
2000	6	11,465	280	11,185	1,818	4,725	4,120	0	350	30	142	13,536	3,142
	7	9,560	165	9,395	980	3,649	4,520	22	209	0	15	13,294	3,661
	8	11,234	15	11,219	2,722	2,996	7,185	0	217	30	307	14,656	5,364
	9	13,680	198	13,482	1,533	5,637	5,915	0	321	11	65	12,173	3,318
	10	11,467	0	11,467	2,017	4,473	4,353	0	557	0	67	11,171	2,878
	11	17,175	535	16,640	2,195	3,760	9,919	48	556	15	147	12,302	3,692
	12	9,614	370	9,244	1,687	2,675	4,113	0	534	34	201	10,058	1,952
2001	1	17,729	210	17,519	1,815	6,803	7,070	79	1,481	206	65	11,664	3,840
	2	13,821	150	13,671	2,161	3,574	7,435	0	389	0	112	14,061	3,859
	3	10,776	200	10,576	1,401	3,983	3,938	103	997	38	116	15,616	3,689

(注) ①マリタイム・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					
	1999		2000		2001		1999		2000		2001	
	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	67.50	60.75	65.00	48.00	118.00	80.00	62.50	51.00	50.00	40.00	100.50	82.50
2	72.50	59.50	65.00	54.00	92.50	86.00	65.00	50.00	55.00	45.00	92.50	70.00
3	70.00	51.00	82.50	62.00	103.00	88.75	62.50	42.50	70.00	55.00	90.00	70.00
4	45.00	35.00	95.00	78.00			40.00	33.50	85.00	64.00		
5	42.50	37.75	111.25	93.75			47.50	33.50	92.00	75.00		
6	62.50	45.00	112.50	96.50			55.00	37.50	95.00	80.00		
7	38.00		112.50	98.00			45.00	36.75	100.00	82.50		
8	40.00	36.00	152.50	112.50			45.00	36.00	120.00	90.00		
9	52.50	45.75	150.00	128.00			52.50	43.00	132.50	105.00		
10	54.50	48.00	165.00	113.50			53.75	45.00	130.00	105.00		
11	52.00	44.00	177.50	164.50			45.00	40.00	175.00	125.00		
12	56.00	47.50	160.00	140.00			46.25	40.00	142.50	125.00		

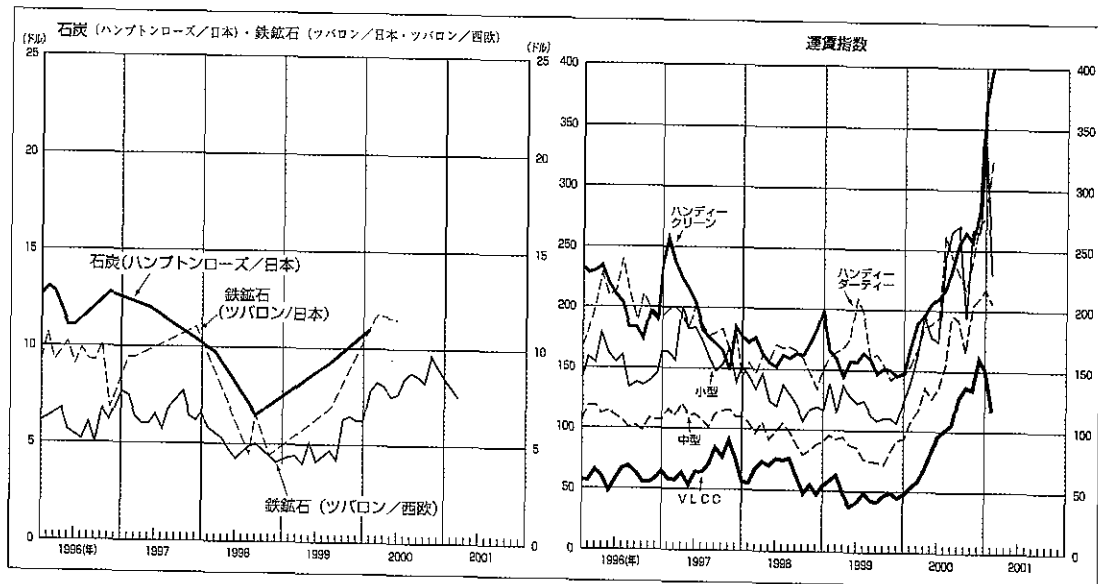
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワルドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	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	22.50	21.25	22.50	21.50	—	—	—	—	13.20	11.50	—	—
2	22.50	20.00	22.25	21.00	—	—	—	—	11.50	11.10	12.00	—
3	22.00	21.00	22.80	22.70	—	—	—	—	13.20	—	—	—
4	22.75	22.00	—	—	—	—	—	—	12.50	—	—	—
5	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	15.69	—	—	—
6	23.00		—	—	—	—	—	—	15.68	—	—	—
7	—		—	—	—	—	—	—	16.00	—	—	—
8	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	—	—	16.00	—	—	—
9	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	16.80	—	—	—
10	25.25	24.50	—	—	—	—	—	—	14.50	14.40	—	—
11	25.25	22.85	—	—	—	—	—	—	19.00	13.25	—	—
12	22.50	20.85	—	—	—	—	—	—	12.60	12.25	—	—

(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)

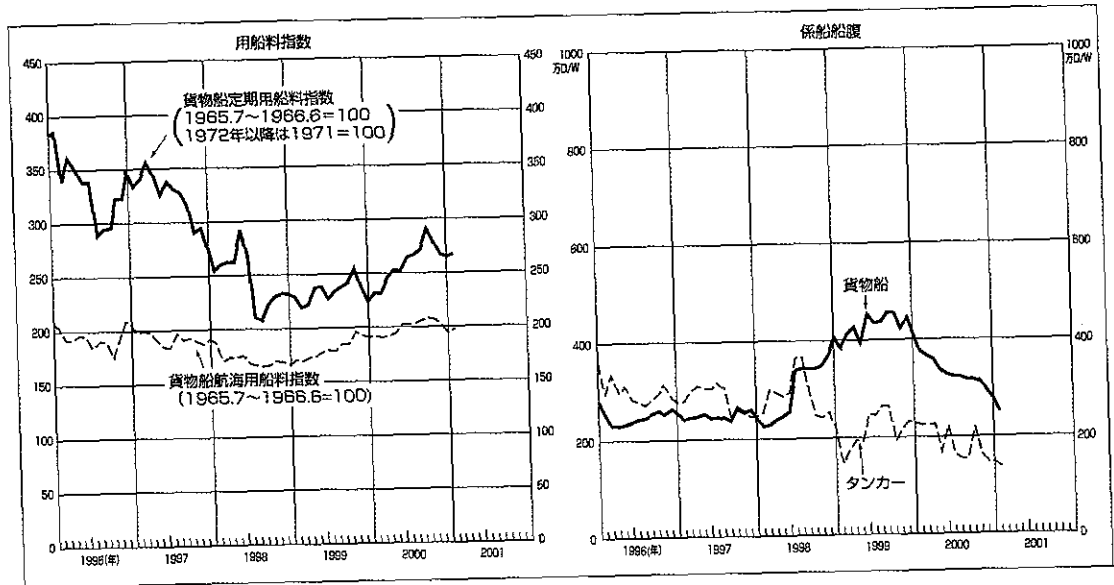
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	—	—
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	8.55	7.13	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	8.20	8.00	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	9.65	8.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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									
	1999					2000				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4
2	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9
3	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4
4	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8
5	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3
6	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9
9	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6
10	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9
11	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8
12	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1
平均	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・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 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						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0
2	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0
3	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0		339.4	341.0	260.0	219.0	231.0	
4	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0		363.0	354.0	262.0	221.0	246.0	
5	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0		350.0	342.0	262.0	238.0	252.0	
6	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0		339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0		339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0		289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0		293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	
10	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0		294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0		323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0		323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4		334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	

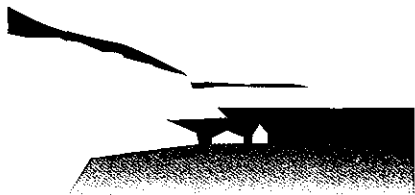
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1999						2000						2001					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477
2	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221						
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257						
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698						
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194						
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639						
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552						
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552						
10	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201						
11	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	289	2,574	3,135	42	877	1,644						
12	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308	271	2,429	2,914	40	779	1,471						

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

編集後記



私は現行モデルが10代目というスポーツタイプ・セダン「S」と同い年である。私の父はその車を売っていた。ある時、父の出向先の販売会社にタクシー会社からの大口の引き合いがあったそうだ。エンジン排気量の小さい普及版のグレードではあったが、地方都市に「S」のタクシーが走り始め、父は成績を伸ばした。

ところが、自販本社がそれを知ると、「S」はタクシー用に販売しない方針を決めた。ブランド・イメージを傷付けるという理由からだ。「S」と中型車の二車種しかないそのメーカーは技術力には自信があったが、新設した工場をフル稼働させることは出来なかった。その結果、大手メーカーに吸収された。

そのメーカーが高い技術力を活かして量販を目指さなければ、BMWのように販売台数は少ないが優良な会社に育ったかもしれないという声がある。果たしてそうだったろうか。流行に左右され易く飽きっぽい日本の消費者は、メーカーに常に新しい商品を開発させる。BMWのミニバンや四駆（最近、北米市場向けに現地生産を始めたが）は走っていない。

ある自動車メーカーのマーケティング担当者聞いた話。米国でそのメーカーは成功を取めているが、理由はジェネレーションという購買層に合わせた車種を開発し、売れる車を作り出すことができたからだという。しかし、国土

が広い米国では、実用車は大きなピックアップ・トラックが主流だ。

一方、欧州では出遅れており、シェアは4%弱で大きな赤字。日米欧の営業担当者が一堂に会して、欧州で売れる車の検討をしたという。そして明らかになったのは、欧州には米国でいうジェネレーションという概念がなく、その代わりにあるのがクラス。クラス毎に乗る車種はおろか、メーカーまでが決まってくるという。弊社現地法人でさえ、社長はベンツ。カンパニー・カーを与えられる中間管理職は「モンデオ・マン」と揶揄される。万人に売れる車は存在しないが、一方で合理的な小型車を生んできた。

そのメーカーは欧州市場をターゲットとした小型車を開発し、成功を収めている。その車は日本でも売れているようだ。日本にも合理的かつ個性的な車が受け入れられる時代が到来したと思いたい。

川崎汽船
情報広報グループ課長
谷 信彦

せんきょう 4月号 No.489(Vol.42 No.1)

発行 平成13年4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)

付・海運日誌 (平成12年4月～平成13年3月)

[4月]

6日 92年油濁補償基金の臨時総会等が、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部で開催された。同総会ではエリカ号事件を受けて、補償限度額の引き上げが提案され、本年秋のIMO法律委員会で検討されることとなった。

10日 運輸省は、1999年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、295隻、988万8,000総トンで、隻数では前年度実績を12隻上回ったものの、大型コンテナ船やVLCCが減少したこと、総トン数は6年ぶりに1,000万総トンを下回った。

11日 国際海運連盟 (ISF) は、マニラで理事会・年次総会を開催した。

(平成12年5月号海運ニュースP.18参照)

12日 国際海運会議所 (ICS) は、マニラで理事会・年次総会を開催した。

(平成12年5月号海運ニュースP.18参照)

13日 運輸省は、1999年度にわが国が実施したポートステートコントロール (PSC) において、362隻の船舶に航行停止処分を課したことを発表した。

14日 IMO は、第43回設計設備小委員会 (DE) を開催し、タンカーの縦強度規制強化問題等について審議した。

(平成12年5月号海運ニュースP.21参照)

17日 アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) と韓国海運研究所 (KMI) は、ソウルでアジア地域における海事産業者間の交流促進を目的とした「船主、荷主、港湾の地域フォーラム」を開催した。

18日 2000年港湾春闘が妥結した。

(平成12年5月号海運ニュースP.23参照)

19日 日本船舶輸出組合は、1999年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、288隻、1,097万2,000総トン、船価合計は8,695億円で、過去20年間で2番目の高水準となった。

テクノスーパーライナー (TSL) 実用化法案が、参議院本会議で可決成立した。

28日 わが国政府は、東京で海賊対策国際会議を開催した。会合ではアジア各国が、船舶の安全航行と乗組員の安全を確保するため、一致協力して海賊事件防止のために取り組んでいくことを

合意した。

(平成12年5月号 SHIPPING フラッシュ P.2 参照)

運輸省は、高度道路交通システム (ITS) の実現に向けた「21世紀の交通運輸技術戦略」の報告書をまとめた。これをもとに21世紀初頭の運輸技術審議会で運輸技術開発のあり方を諮問する予定で、船舶版カーナビや他船を自動回避するシステムなど「海のITS」実現を目指す。

29日 政府は、平成12年春の叙勲受章者を発表した。当協会会員会社関係では、根本二郎日本郵船会長が勲一等瑞宝章を受章された。

[5月]

17日 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、両国海運の現状と展望等について意見交換した。

(平成12年6月号海運ニュースP.11参照)

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。

(平成12年6月号海運ニュースP.14参照)

18日 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通利益に関わる様々な問題等について議論された。

(平成12年6月号 SHIPPING フラッシュ P.2 参照)

19日 12日に参議院本会議で可決・成立した港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。

(平成12年6月号海運ニュースP.14参照)

24日 海運大手3社の2000年3月期決算が出揃った。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日 OECD (経済協力開発機構) は、海運委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。

(平成12年6月号 SHIPPING フラッシュ P.8 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。

[6月]

13日 日本船員福利雇用促進センター (SECOJ) は、国際船舶制度推進調査第12回委員会 (委員長: 谷川 久 成蹊大学名誉教授) を開催した。
(平成12年7月号海運ニュースP.14参照)

16日 国際海事局 (IMB) は、今年2月にタイのブーケット沖で海賊に襲われた日本船社が運航していたケミカルタンカー「Global Mars号」が香港付近で見つかったと発表した。

21日 当協会は第53回通常総会を開催した。
(平成12年7月号特別欄P.1参照)

23日 中央職業安定審議会は港湾労働部会を開催し、改正港湾労働法で新設された港湾労働者派遣事業の申請者の許可基準や派遣労働者の就労日数の上限等、政省令・大臣告示・許可基準案を承認した。

28日 大蔵省、運輸省、海上保安庁は、入出港手続きのワンストップ化を狙いに、大蔵省の税関システムと運輸省の入出港管理システムを2001年をめどに接続すると発表した。

30日 発展途上国に対する海事関係の国際協力を推進してきた財団法人海事国際協力センター (MICC) が解散した。なお、同センターの業務は、財団法人日本船員福利雇用センター (SECOJ) および財団法人海事産業研究所に継承されることとなっている。

[7月]

5日 北米関係航路でサービスを提供する邦船3社を含む世界主要コンテナ船社26社は、米国・ワシントンに業界の利益確保を図る新団体 (World Shipping Council) を設立することを発表した。団体設立の目的は、純粋な自国資本のコンテナ船社が存在しない米国での政治的影響を図るためとされている。

6日 国際油濁補償基金 (IOPCF) は、「CLC/FCの機能の見直しに関するワーキンググループ」を開催し、フランスより条約の規定の範囲を越えた補償限度額引き上げにつき非公式提案がなされたが、条約の範囲内の引き上げを優先して審議することとなった。

(平成12年8月号海運ニュースP.11参照)

6日 運輸省は、2000年上半期の新造船建造許可実

績をまとめた。それによると155隻、476万3千G/Tと、前年同期に比べ、隻数で38隻減、総トン数はほぼ横ばいを維持した。

7日 運輸省海上技術安全局は、フランス、ドイツ、ベルギー3カ国がシングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒し提案を含む規制強化案を国際海事機関 (IMO) に提出したことを受け、日本の対応を検討する官民の作業部会「油タンカーのダブルハル化に関する調査研究ワーキンググループ」(主査・大坪英臣東京大学教授) 第三回会合を開催した。同会合において当協会は、同提案に対する基本的考えを提出した。
(平成12年8月号海運ニュースP.6参照)

10日 IMO 第46回航行安全小委員会が開催され、AIS (自動船舶識別装置) が2002年7月から義務化されることに伴い、AISの運用要件に関するガイドライン案の作成作業が、今回の同小委員会より始まり、原案が作成された。

13日 運輸省は、水先人の再教育訓練のあり方などを検討している「水先人の免許に関する検討会」を開催した。同会合では、日本パイロット協会が作成した水先人として業務を開始する前の水先修業期間における実習モデルを了承した。

14日 当協会は、船員保険の被保険者資格付与の問題をはじめ6項目からなる規制緩和要望を経済団体連合会に提出した。
(平成12年8月号海運ニュースP.4参照)

14日 政府税制調査会 (首相の諮問機関、会長・加藤寛氏) は、二十一世紀に向けた税制のありかたを展望した中間答申「わが国税制の現状と課題」をまとめた。これによると連結納税制度の対象および導入時期や、租税特別措置の整理・合理化の必要性などが明記されている。

14日 運輸省は、2001年4月の家電リサイクル法施行を前に廃棄された家電製品の輸送方法が大きな課題となる中で、効率的な物流手法を探るため産・学・官の関係者で構成する「リサイクル輸送システムの開発・構築に関する調査検討委員会」(委員長: 長峰太郎流通経済大学教授) を発足させ、第1回会合を開催した。

同委員会では環境にやさしい内航海運や鉄道の活用を軸に、本年度末をめどに今後の指針になる報告書をまとめることとしている。

18日 運輸省は、2000年版「日本海運の現況」(海運白書) を発表した。

(平成12年8月号各種調査・報告書欄P.23参照)

19日 運輸省は、日本関係船に関する海賊事件の実態調査結果を発表した。99年の事件発生件数は39件と、98年の19件から倍増、また、今年5月

調査時点で既に16件が報告されている。

26日 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」が、初会合を開催し、外国税額控除制度の拡充などを検討した。当協会もこれに参画。今後、同協議会を通じタックスヘイブン税制の改善等を求めていくこととしている。

26日 運輸省港湾局は、二十一世紀の港湾の技術施策に関する方向性や重点技術開発目標を取りまとめるため「新世紀の港湾技術懇談会」を発足することを発表した。

26日 行政改革推進本部規制改革委員会は、規制改革に取り組む考え方を取りまとめた「規制改革に関する論点公開」を公表した。なお、今回は初めて必置資格等について具体的な提言が行われ、当協会要望も盛り込まれている。

28日 政府は、フランスなど3カ国が提案したシングルハルタンカーのフェーズアウト時期の前倒しを含む規制強化案に対する、日本政府の考え方を示した「ポジションペーパー」をIMOに提出した。

【8月】

8日 運輸省は、8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、全て輸出船で合計22隻、85万8千総トンで、前年同月に比べ8隻、総トン数で220%とそれぞれ増加した。

22日 国際海運会議所（ICS）は、フランスなど欧州各国がシングルハルタンカーのフェーズアウト時期の前倒しを含む規制強化を提案している問題について、分離バラストタンクが防衛的に配置されているシングルハルタンカーについては、船齢25年または2015年のいずれか早い方でシングルハル廃止にするが、2015年以後は特別の検査を条件に25年まで使用可とするなどの規制案を国際海事機関（IMO）に提出した。

25日 運輸省は、2001（平成13）年度予算の概算要求をまとめた。
（平成12年9月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照）

28日 運輸省は6月分の造船造機統計速報を発表し、これにより今年上半期の造船43工場の竣工量がまとまった。それによると竣工量は137隻（前年同期比10隻増）、総トン数は591万4千総トン（同14%増加）となった。

29日 海上安全船員教育審議会（会長：加藤俊平東京理科大学教授）第22回教育部会が開催され、船員教育訓練のあり方について運輸大臣宛てに答申した。

（平成12年9月号海運ニュース P. 6 参照）

30日 運輸省は、「IT推進本部」（本部長：梅崎壽事務次官）を設置し、申請・届出等手続きについてインターネット等を利用したオンライン化を推進するアクション・プランを策定した。

【9月】

1日 運輸省は、政府が決定した2008年度を目標年次とする公共事業のコスト削減に関する新行動計画に伴い「運輸関係公共工事コスト削減対策に関する新行動計画」を作成した。

8日 運輸省は、8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で45隻、175万4千総トンで、前年同月に比べ27隻、総トン数は303%とそれぞれ増加した。

13日 海上保安庁は、2000年版「海上保安の現況」をまとめた。

13日 石川島播磨重工業と川崎重工、三井造船は、造船部門で業務提携を結ぶことを発表した。

13日 パナマ運河庁長官が、当協会を来訪し、理事長との会談の後、同運河を利用している当協会メンバー会社に対しパナマ運河拡張計画についてプレゼンテーションを行うとともに意見交換を行った。

（平成12年10月号 囲み P. 18 参照）

18日 運輸政策審議会総合部会第10回環境小委員会は、地球温暖化対策ワーキンググループ合同会議を開催し、モーダルシフトの推進によるCO₂削減をはじめ、次世代内航船（エコシップ）の開発や、海洋汚染対策についての最終報告をまとめた。

19～26日 運輸省、海上保安庁、外務省、国際協力事業団（JICA）による「海賊対策調査団」は、東南アジア4カ国を訪問し、海賊被害の防止に向け、アジア域内での地域協力等について意見交換を行った。

20日 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」は、2001年税制改正要望として外国税額控除制度の拡充とタックスヘイブン税制の見直しを自民党の税制調査会（会長：武藤嘉文氏）に要望した。

（平成12年10月号海運ニュース P. 8 参照）

20日 日本政策投資銀行は、海運業41社の2000年度設備投資計画調査（申告ベース、有形固定資産に対する国内投資だけ計上）をまとめた。前年度実績と比較して42.8%減少の393億となる見通し。

25日 交通エコロジー・モビリティ財団他2団体は、今年4月に設置した「家電リサイクル品の海上輸送システム活用に関する調査」の概要を

発表した。内容は、陸上輸送がメインとなっている家電リサイクル品輸送について、環境に配慮し長距離輸送が可能なシステムである海上輸送の優位性を実証するものとなっている。

28日 運輸省は、国際船舶制度における第3回外国人船員承認試験の合格者を発表した。今回の試験では、フィリピン人船員52名（航海士27名、機関士25名）が合格した。

29日 運輸省は、11月1日に施行される改正港湾運送事業法の施行規則など詳細を定めた省令を官報に告示した。

29日 米国に就航する世界の主要定期船会社31社による新しいロビーイング団体「World Shipping Council (WSC)」の発足にともない、CENSAはワシントン事務所を閉鎖した。

【10月】

6日 国際海事機関（IMO）・海洋環境保護委員会（MEPC）は、海洋汚染防止条約（MARPOL）対象船（MARPOL 船）のシングルハルタンカーの使用年限を現行の30年から25年に短縮することで基本合意に達した。
（平成12年10月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照）

10日 交通エコモビリティ財団は、エコマテリアル海上輸送研究会（委員長久保雅義神戸商科大学学長）において家電リサイクル品の海上輸送研究で内航フィーダー船による実証実験をスタートした。数度にわたり実証実験を行い年内には中間報告、来年3月には報告書を発表する。
（平成12年6月号寄稿 P. 19 参照）

12日 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約を発表した。それによると135隻、660万4千総トンと前年同期と比べ隻数では2隻増加しているが、VLCCや大型コンテナ船の増加により総トン数で38%増となった。

13日 運輸省は、交通関連企業の景況感動向調査（速報）を発表し、外航海運業（27社）の景況感は、「良い」40.7%、「悪い」が29.6%でDI値（良い%-悪い%）は、11.1%と前回の▲26.1%から37.2ポイント改善した。また、内航海運業（31社）では、「良い」19.4%、「悪い」が41.9%でDI値は、▲22.5%となった。

16日 運輸省は、クルーズ旅行の振興方策に関する基本方向をまとめた。内外格差のあるキャンセル料収受開始期間の前倒しや、消費者が同期間前倒しにより不利益とならないためのキャンセル保険整備を日本のクルーズ旅行の振興方策として認める方針とした。

16日 ISO/TC104（貨物コンテナ）総会ならびに傘下小委員会会合がケープタウンにて開催され、海上コンテナの重量規格、ロードトランスファーエリアの見直し検討を行うことなどが決定された。

17日 経済団体連合会は、2000年度の規制緩和要望をまとめ政府に提出した。運輸分野海運関係では、輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現をはじめ8項目を要望した。

（平成12年8月号海運ニュース内外情報 P. 4 参照）

18日 国際海事機関（IMO）第82回、法律委員会が開催され、油濁事故が発生した際の船主と荷主の責任と補償額を定めた油濁2条約の限度額の引き上げを採択するとともに、船客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約の改定案等について検討を行なった。

（平成12年11月号海運ニュース P. 5 参照）

19日 東京商船大学（杉崎昭生学長）と東京水産大学（隆島史夫学長）はそれぞれ教授会を開催し、両大学統合に向けた検討に着手することを承認した。今後は、両大学による検討会を設置し、海運業・水産業に係わる教育研究分野での共通部分の発展などを踏まえ統合に向けた話し合いをすすめることとなる。

19日 運輸政策審議会総合部会（部会長杉山武彦一橋大学教授）は、「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向」について運輸大臣に答申した。答申では、転換を迫られるわが国交通システムの現状を踏まえ、21世紀初頭の交通政策の基本目標に「経済社会の変革に対応するとともに変革を促すモビリティ（機動性）の革新」を設定するなどの提言を行った。

20日 16日から宮崎で開催されていたAPEC運輸作業部会会合が閉幕した。海運問題について話し合う「海運イニシアチブ」（議長国：日本）ではWTO海運交渉についてAPEC各国がWTOに意見表明することが呼びかけられた。

26日 運輸省は、「外航船舶に係る窃盗、強盗等対策検討会議」を開催し、本年4月に開催した「海賊対策国際会議」（本誌平成12年5月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照）のフォローアップ状況について運輸省、外務省、海上保安庁がそれぞれ説明し、本年9月に東南アジアへ派遣した「海賊対策調査団」の報告や最近の海賊の状況、船主の自主警備体制などをテーマに意見交換を行った。

31日 当協会は、運輸大臣および政府の行政改革推

進本部規制改革委員会等に対し、28項目からなる規制緩和要望を提出した。

（平成12年11月号海運ニュースP.8参照）

- 31日 当協会、日本造船工業会、船舶解撤企業協議会は、各業界が連携し環境や安全衛生に配慮した解撤方法を確立し、船舶の解撤・再利用を通じて資源の循環型社会の構築を図るため「シップ・リサイクル連絡協議会」を設立し、第1回会合を開催した。

（平成12年11月号 SHIPPING フラッシュ P.2 参照）

[11月]

- 1日 需給調整規制の撤廃や料金の事前届け出制などを盛り込んだ改正港湾運送事業法が施行された。

（平成12年10月号海運ニュース内外情報 P.15 参照）

- 6日 当協会は、自民党交通部運輸・交通関係団体委員会合同会議において、平成13年度海運関係の税制改正要望事項として、船舶の特別償却制度と特定資産の買換え特例（圧縮記帳）制度の延長などを要望した。

- 7日 運輸省港湾局は「第7回新世紀港湾ビジョン懇談会」（座長：森地茂東京大学教授）を開催し、港湾整備のあり方として社会的ニーズに対応した「くらし」をキーワードに掲げた最終報告骨子案をまとめた。

- 9日 運輸省は、10月分の新造船建造許可集計許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で38隻、156万3千総トンで、前年同期に比べ8隻、総トン数は90.7%とそれぞれ大幅に増加した。

- 17日 港湾審議会第174回計画部会（部会長：須田熙八戸工業大学教授）が開催され、「港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針」（基本方針）を運輸大臣に答申した。

（平成12年12月号海運ニュース P.10 参照）

- 27～12/5日 国際海事機関（IMO）第73回海上安全委員会が開催され、AIS（自動船舶識別システム）およびVDR（航海データ記録装置）の搭載要件を含む新 SOLAS V 章案が採択され、2002年7月1日発効する見込みとなった。また、95 STCW 条約適合国のホワイトリストを公表、フィリピンを初めとする船員供給国がリスト入りを果たした。

- 28日 外航労務協会（会長：間宮忠敏日本郵船常務）は、2001年1月1日付で解散し、海上労使関係

に係る機能を当協会に移管することを発表した。（平成12年12月号囲み P.29 参照）

- 29日 海運造船合理化審議会第59回内航部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、2000～2004年度の内航適正船腹量を策定し、運輸大臣に答申した。これによると暫定措置事業（解撤交付金の交付）による減船効果もあり2000年度の適正船腹量との比較において貨物船で1.1%の不足となった。

- 30日 先進14カ国海運閣僚会議（CSG）の担当官級会合がデンマークで開催され、韓国とアイスランドの加盟申請をはじめ、米国とCSGとの会合にむけた意見交換をおこなった。

[12月]

- 11/27～12/6日 国際海事機関（IMO）第73回海上安全委員会（MSC）が開催され、95年改正 STCW 条約に基づく締約国の船員の教育、訓練、試験および資格証明の方法などについて条約の要件を満たす72カ国を第1回目のホワイトリストとして承認した。また、AIS（船舶自動識別装置）およびVDR（航海データ記録装置）の搭載要件を含む新 SOLAS V 章案が2002年7月1日発効に向け採択された。

（平成13年1月号海運ニュース P.11 参照）

- 8日 運輸省は、11月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計で17隻69万8千総トンで、前年同期に比べ4隻、総トン数は31.5%とそれぞれ増加した。

- 11日 運輸技術審議会（会長：星野二郎日本造船研究協会会長）は、「21世紀初頭の交通技術開発の基本的方向について」を運輸大臣に答申した。同答申では、情報技術の進展を踏まえた技術開発の必要性を強調したもので、海上交通分野ではITを生かした「海のITS」や、船舶、陸上施設、航路などを一体としてとらえ、トータルな輸送時間を短縮する「海上ハイウェイネットワーク」の構築を技術開発目標に挙げた。

- 14日 自民、公明、保守の与党3党は、平成13年度税制改正大綱を取りまとめた。

（平成13年1月号 SHIPPING フラッシュ P.4 参照）

- 15日 運輸省は、港湾審議会答申の提言や港湾局内での検討を踏まえ、行政学的・実務的見地からわが国港湾の管理運営制度のあり方について調査検討する「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」（第1回）を開催した。

（平成13年1月号海運ニュース P.15 参照）

- 20日 海上保安庁は、日本・韓国・米国・ロシア4

カ国で構成した「北西太平洋海域海上警備機関長官級会合」を開催し、国際化する薬物、銃器の密輸や海賊問題などにつき共通認識を得るべく意見交換を行った。同会合では、北西太平洋の海上警備充実につき同会合参加国間の協力体制の構築に向け、継続的に開催することが合意された。

22日 「マリタイムジャパン研究会」（座長：橋本寿朗法政大学教授）の初会合が開催され、欧州海事クラスター実践国訪問団の報告や「マリタイムジャパン構想」を実現に移すための調査計画などについて意見交換を行った。

22日 政府は、世界貿易機関（WTO）のサービス貿易自由化交渉について、海運を含む運輸等9分野に関する交渉提案（今後の交渉の進め方等に関する提案）をWTOに提出した。

WTOから加盟国への提出要請に基づき提出されたもので、海運分野については、実質的な交渉の早期開始を強調するとともに、外資制限や自国籍船、自国企業の優遇措置等の改善を求める考えが盛り込まれた。

24日 平成13年度予算の政府案が閣議決定され、海運関係では財政投融资「交通・物流ネットワーク」枠に3,040億円（海運向け融資は当該枠内対応）、若年船員養成プロジェクトに5,000万円が認められた。

（平成13年1月号 SHIPPING フラッシュ P. 4 参照）

25日 運輸省は、今後の港湾政策の基本的方向性を示す「新世紀港湾ビジョン」として「暮らしを海と世界に結ぶみなと」をまとめた。

26日 生田当協会会長は、首都圏第3空港・羽田再拡張問題について臨時記者会見を行った。

（平成13年1月号 囲み P. 10 参照）

31日 外航労務協会は、平成12年12月31日付をもって解散し、その機能を当協会に移行することとなった。

【1月】

6日 中央省庁の再編で運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の四省庁が統合し、国土の総合的な整備や交通政策の推進を目指す新しい中央官庁、国土交通省が発足した。海事政策分野では、海上交通局と海上技術安全局が統合し、海事局となることで海運・造船・船員の各分野が関連する横断的な政策課題を一元的に推進していくこととなる。

10日 国土交通省は、2000年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると331隻、1159万2千

総トンで、前年にくらべ55隻増加、総トン数で19.5%増となった。

15日 国土交通省の「リサイクル輸送システムの開発・構築に関する調査検討委員会」（委員長：長峰太郎 流通経済大学教授）は内航船による家電リサイクル品の輸送実証実験を開始した。今回の調査は、家電リサイクル物流で、指定取引先場所からリサイクル工場間の輸送をトラックから海上輸送に促すもので、運送コストや安全性などのデータを収集した。

15日 国土交通省海事局船員部は、フィリピン・マニラで日本人船長・機関長2名乗乗の国際船舶に乗り込む外国人船員の第四回承認試験を1月15～19日に実施した。

17日 日本船舶輸出組合は、2000年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は301隻、1456万1千総トンで、前年同期に比べ64隻増加、総トン数は67%増加した。

23日 国土交通省航空局は、第3回首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫武蔵工業大学）を開催し、羽田空港に4本目の滑走路を建設する羽田拡張案を明らかにした。同会合に特別メンバーとして参加した当協会生田会長は、空港整備の前提条件として船舶航行安全の確保が不可欠であるとの見解を示した。

（平成13年2月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照）

24日 当協会は、「日本船主協会環境憲章」を決定した。

（平成13年2月号 SHIPPING フラッシュ P. 8 参照）

26日 経済協力開発機構（OECD）は、1月24～26日にかけて海運委員会（MTC）と貨物責任制度に関するワークショップを開催した。

（平成13年2月号 海運ニュース P. 14 参照）

29日 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会（第2回）」を開催し、公社方式の課題や問題点を中心に議論を交した。

29日 92年国際油濁補償基金第5回臨時総会等が、1月29～30日にロンドンで開催された。欧州油濁補償基金（COPE Fund）に関する欧州委員会の提案について概要説明が行われ、3月開催のW.G.において現行補償体制の見直しについて検討することが確認された。

【2月】

6日 国際海運集会所（ICS）は、シップリサイクリング・ワーキンググループを開催し、船のスクラップ促進と、派生する資源の有効活用に向け

た技術的な課題や船主の行動規約などにつき議論した。

13日 国土交通省は、2001年1月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計22隻 85万9千総トンで、前年同期に比べ3隻、総トン数は35.2%とそれぞれ減少した。

16日 国土交通大臣は、船員中央労働委員会に「2001年度の船員災害防止実施計画」の作成を諮問した。同計画の主要対策では、総合的な安全対策の推進、安全衛生委員会や協議会の整備・活性化などを通じ、作業時や高齢船員の死傷災害事故防止対策を推進することや、作業の標準化による安全の確保を求める。

19日 アジア船主フォーラム（ASF） SHIPPING・エコノミックス・レビュー・コミティ（SERC）第8回中間会合が、インドネシア・バリで開催された。（平成13年3月号海運ニュースP.2参照）

22/23日 国土交通省は、首都圏第3空港の候補地に応募した各団体からの提案内容16案についてヒアリングを行った。今回のヒアリングでは航路への影響を中心に聴取を受けた団体もあり、この聴取結果については第4回調査検討会で報告することとなっている。

22日 国土交通省は、独立行政法人評価委員会（委員長：木村孟 大学評価・学位授与機構長）を設置した。同委員会は、独立行政法人に移行する航海訓練所、船舶技術研究所、港湾技術研究所などの研究・教育機関を対象に、業務実績の評価や中期計画について意見具申することとしている。

26日 国土交通省は、海上ハイウェイネットワーク推進委員会（委員長：杉村武彦 一橋大学教授）を設置し、第一回会合を開催した。同委員会では、高速・多頻度輸送のニーズが高まる中、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を港湾局、海事局、海上保安庁が協同して目指すこととしている。

【3月】

1日 国土交通省は、船社や損保会社など官民一体で構成する海賊被害防止対策検討委員会（委員長：栗林忠男慶応義塾大学教授）を設置し、第1回会合を開催した。

2日 当協会は、第2回「海洋環境シンポジウム」を開催した。（平成13年3月号P.15特別欄参照）

12日 アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員

会第6回中間会合が、香港で開催された。（平成13年4月号海運ニュースP.6参照）

12日 国際油濁補償基金（IOPCF）油濁補償体制の機能見直しに関する第2回WGが、ロンドンで開催された。

（平成13年4月号海運ニュースP.8参照）

12日 国土交通省は、2001年2月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計24隻104万5千総トンで前年同期と比べ17隻減少したが、大型船の建造許可が多かったため総トン数では、15.9%増加した。

19日 「バンカーによる汚染損害についての責任および補償に関する条約」外交会議がロンドンの国際海事機関（IMO）本部で開催され、同条約が採択された。（詳細については、本誌平成13年5月号に掲載予定）

23日 国土交通省は、独立行政法人評価委員会教育機関分科会（分科会長：杉山武彦一橋大学大学院教授）を開催し、4月1日から独立行政法人としてスタートする同分科会所管の4団体（航海訓練所、海技大学校、海員学校、航空大学校）の5ヵ年中期計画案を策定した。

26日 アジア船主フォーラムシップ・リサイクリング委員会は、第4回中間会合を台湾・台北で開催し、シップ・リサイクリングに係る国際動向について情報交換し、今後同委員会での活動等について意見交換した。

（平成13年4月号海運ニュースP.4参照）

27日 当協会は、OECD事務局の定航船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関する調査に対し意見書を提出した。なお、CENSAは3月19日に、WSC（ワールド・シップ・カウンシル）は、3月11日にそれぞれ同調査に対する意見書を提出した。

（平成13年4月号海運ニュースP.22参照）

29日 国土交通省は、「港湾物流効率化推進調査委員会」（座長：茅野大臣官房審議官）の第3回中央委員会を開催し、港湾荷役の効率化・サービスの向上に向けた諸課題の解決方策について検討した。

29日 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」（座長：来生新横浜国大教授）の第3回会合を開催し、公共バースにおける専用使用のあり方などについて議論を行った。

30日 官民一体で構成する海賊被害防止対策検討委員会（委員長：栗林忠男慶応義塾大学教授）第2回会合が開催され、インドネシアの海賊多発地帯の実態、発生の背景などが紹介され、その対応策などにつき検討した。

日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

