

平成13年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.490 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001

5

社団法人 日本船主協会



21
century

せんきょう

5
MAY 2001



■巻頭言	1
「環境の世紀」 日本船主協会副会長 東京タンカー代表取締役社長□松永宏之	
■シッピング	2
シングルハルトンカーの使用期限は原則として2015年 —IMO 環境保護委員会が条約改正—	
■海運ニュース	6
■国際会議レポート	6
1. 船舶による油濁事故の国際補償体制、整う —パンカー条約採択のための外交会議の様相について—	
■内外情報	8
1. 外・内航とも有額で妥結 —海員春闘の様相(2001年度労働協約書改定交渉)—	
2. 日曜荷役の恒久実施で労使合意 —港湾春闘の様相—	
3. 12年度報告書を取りまとめ、今年度はコンテナ ターミナルのフルオープントライアルを計画 —港湾物流効率化推進調査委員会の様相について—	
■寄稿	15
セーフガード発動による今後の見通し —農産物に対する暫定的な輸入制限措置(セーフガード)について— 日本郵船株式会社 調査グループ 定期船調査チーム□合田浩之	
■London	20
■潮風満帆	22
西サモアで積み残した400トンの水 伊良湖三河湾パイロット 元商船三井船長□赤尾陽彦	
■マンハッタン	25
栗林商船(株) 第一営業部副部長□藤沢俊一	
海運日誌(4月) 26	海運統計 28
船協だより 27	編集後記 32
■囲み記事	
・「海運統計要覧2001年版」の発行について	24
・2000年の海賊事犯 6 割増し	24
・「第11回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催	26
・海運・造船セミナーが開催される	27

「環境の世紀」

日本船主協会副会長
東京タンカー代表取締役社長 松永宏之



3月に開催した船主協会主催の海洋環境シンポジウムは、多くの応募者にご遠慮いただくほどの盛況の中、無事終了し、改めて一般市民の海洋環境に対する深い関心が示された結果となった。

船主協会も「環境ハンドブック」の刊行と「環境憲章」を策定し、産業団体としての行動指針を定めたのであるが、さあ、これからが大変で、責任重大である。

環境憲章指針に掲げる各項目のそのいずれもが、一企業、一国家で取りまとめられるほど容易なものではなく、国際的な協調の中でその実現に取り組むべき非常にハードルの高い事項である。今世紀はまさに「環境の世紀」に位置付けられるものとなろうし、そのため、環境保全のために人類一体となって、経済的にも精神的にも痛みと我慢を共有する21世紀となるのではあるまいか。

富める国とそうでない国、その国力のギャップが現実としてある以上、海運業界のみならず、全産業界が環境保全に向けた取り組みをいかに協調し具現化してゆくのが直面する最初のハードルとなろう。

京都議定書に米国がノーと表明し、全世界に衝撃を与えた。経済最優先を言明した米国は開発途上国にとって大きな味方、エクスキューズとなったであろう。

しかしながら、旧開発途上国が、世界経済の推進役に取って代わろうとする時代にあって、それらの国々が先進国を他山の石とし、きっち

りとした環境保全のための社会資本の整備と蓄積を忘れずに実行することを願ってやまない。

京都議定書の遵守が世界経済の発展と維持の障害となり、経済優先こそが地球の繁栄と平和に寄与するというのも一つの見識であろうが、それが一方で地球の寿命を短命化させ、人類の生存に脅威を与えるものとなれば、まさに多元連立方程式の解を求めるような（川口順子環境大臣）難題である。

どちらを優先あるいは選択するかの決定権を我々現世代は握っているだろうか。

20世紀は、大量生産、大量消費、大量廃棄に支えられた目覚ましい発展の世紀であった。我々は、今その豊饒の時代に放置してきた地球全体の環境問題に直面し、誰もがその代償の大きさに戸惑っている。

21世紀も継続した繁栄を維持するためには、経済成長とエネルギー消費が必須であるが、いかに環境を破壊せずに、持続可能な循環型社会を構築するかが我々に与えられた課題である。異なる事情をもつ各国同士が自由闊達に公な議論を積み重ね、それぞれ、それなりの地球環境保全に貢献できるような弾力性のある制度創設に向けた一層の努力が、未来世代に対する現世代の責務となろう。

そのためにも、我々船主が8項目の行動指針とその目標達成に向けて、まず取り組むべきことは、船舶の安全運航の徹底による無事故と無災害の達成である。



シンクルハルタンカーの使用期限は原則として2015年 —IMO 環境保護委員会が条約改正—

国際海事機関 (IMO) は4月23日から27日までの間開催された海洋環境保護委員会 (MEPC) において、シンクルハルタンカーの最終使用期限を原則として2015年、船齢制限は25年を基本とする海洋汚染防止 (MARPOL) 条約改正案を採択した。改正条約は2002年9月1日に発効する見込みとなり、2003年から前倒しされたスケジュールに沿って船齢の古いタンカーからフェーズアウトされることとなった。

また、来年3月に開催予定の次回の MEPC では、船舶のバラスト水の管理問題に加え、地球温暖化ガスおよび船舶のリサイクルに関してもワーキンググループ (WG) を設け検討を本格化することとなった。

1. シンクルハルタンカーのフェーズアウト問題

(1) これまでの経緯

1999年12月にフランス大西洋岸でマルタ籍タンカー“エリカ号”が沈没し、積載していた重油による海洋汚染事故は当時欧州連合 (EU) の議長国であったフランスの世論を背景に政府を動かし、EU独自のシンクルハルタンカーのフェーズアウトを含む海上安全政

策の導入へと向かわせた。

一方、従来から IMO における世界的な共通基準の下で互いに協調しつつ競争してきた EU 加盟国を含む主要海運国は、EU による単独または地域的規制は国際海運活動にとって障害となるとの懸念から、IMO によるシンクルハルタンカーのフェーズアウトを定める MARPOL 条約を早急に改正することとした。

このような状況の下で、IMO は昨年10月に開催された MEPC において、条約の改正案を取りまとめ、バラスト専用タンクの防護的配置を規定した MARPOL 規制以前に建造されたタンカー (pre-MARPOL; カテゴリー1) は建造年により2003年から2007年の間に、1996年に導入されたダブルハル規制以前の MARPOL 規制を満たしたシンクルハルタンカー (カテゴリー2) は基本的に船齢を25年に短縮したうえ最終使用期限を米国の単独規制 (OPA 90) に合わせた2015年 (A案) か、または2017年 (B案) かのいずれかとしたうえ、これまでフェーズアウトの制限が設けられていなかった20,000DWT以下の原油等のタンカーおよび30,000DWT以下の精製油等タン

カー（カテゴリー3）に対しても前述のカテゴリー2のタンカーと同様のフェーズアウトを新たに定めることとした。（本誌平成12年10月号 SHIPPING FLASH 参照）

今回の会合は、この改正案を採択し、1996年のダブルハル規制の導入時に定められた既存シングルハルタンカーに対する経過措置である MARPOL 条約 I-13G 規則を改正し、IMO による世界共通ルールの下でタンカーのダブルハル化を促進することであった。

(2) 審議の模様

会議の焦点は、シングルハルタンカーの早期フェーズアウトに強行な EU の姿勢の下で EU による独自の規制を防ぎたい加盟国が A 案による2015年の最終期限は譲れないとする一方、それ以外の国は1990年代に建造された MARPOL 規制に基づくタンカーを若い船の場合船齢19年でフェーズアウトする A 案は、問題の契機となったエリカ号事故の原因がシングルハル構造とは無関係であることと併せ余りにも理不尽であるとしているため、最終期限を2017年とする B 案との妥協がどのように図られるかであった。

この様な状況の下で前回会議で改正案を留保していたブラジルはエリカ号事故の原因およびフェーズアウトによる経済的影響を十分調査すべきであると主張し、改正案に真っ向から反対した。また、タンカーの使用年数は25年が妥当であるとの自国の調査結果を提出文書に基づき説明し、妥協するとしても船齢25年未満のタンカーをフェーズアウトしないことが必要だと強く主張し、中南米諸国をはじめとする多くの国の支持を得た。

これに対し EU 加盟国は、改正案は先の会合で合意されていること、EU では米国の OPA 90 との関係から2015年の最終期限が合意されなければ地域規制が予想されること、事故原因の究明は必要であるが今次会合で改正案が合意されなければ IMO の信頼性が失われること等を指摘し、A 案による改正を主

張した。

また、ノルウェーはフェーズアウトの最終期限である2015年または2017年は動かさずにできるだけ船齢25年まで使用できる修正案を示した。さらに各国の船主協会等で構成する国際海運評議会 (ICS) をはじめとする船主団体はフェーズアウトが遅い B 案を支持するとともに、各年のフェーズアウト期日は1月1日ではなく引き渡し日とすること、MARPOL 規制に適合したカテゴリー2タンカーのフェーズアウトはカテゴリー1タンカーより早くならないよう修正すべきことを主張した。

わが国は、国際ルールに基づいて経済活動が行われているそのルールを改正しようとしていること、強制的にフェーズアウトされるタンカーの船齢、油輸送マーケットへの影響を考慮し B 案を支持するとともに、条約の改正案の採択に必要な出席国の2/3以上の賛成が得られるような改正案を作成することが委員会の目的であることを強調した。

この様な議論を経て、わが国の篠村氏を議長とするインフォーマルグループによる妥協案の協議が続けられた。エリカ号事故以後も欧州におけるタンカー事故が続発しており最終フェーズアウトは2015年以外政府として受け入れられないとする EU 加盟国、ブラジルはじめ B 案を主張するノルウェーおよび日本とそれを支持する国のそれぞれの主張の間で調整が図られた結果、会議最終日の採択に間に合うギリギリのタイミングでようやく各国が受け入れられる以下の改正案が作成された。

(3) 改正案の主要点

(イ) カテゴリー1の pre-MARPOL タンカーは前回会合どおり、2003年から2007年の間に建造年に応じ順次フェーズアウトするが、各年のフェーズアウト日は引渡し日とする。

(ロ) カテゴリー2および3タンカーは、最終使用期限を原則2015年としたうえで、2003年から2007年の間はカテゴリー1とほ

ば同様、2008年から2015年の間はそれぞれ1982年から1989年までの各年に建造されたタンカーを船齢が26年に達するまでにフェーズアウトし、1990年以後の建造船も2015年中にフェーズアウトする（各年の引渡し日を期限とする）。

(ハ) 但し、カテゴリー2および3タンカーで、全貨物タンクにわたり二重底または二重船側を有するタンカーは船齢25年まで、現行13G規則における船齢25年以上の pre-MARPOL タンカーに課された船側タンクまたは二重底区画を有する（すなわち MARPOL 船=カテゴリー2タンカーを指す）か、あるいはハイドロバランス方式で運航されるタンカーは2017年または船齢が25年に達するいずれか早い日まで、旗国の許可に基づき使用できる。

(ニ) 上記(ハ)を許可する旗国はIMOに報告すること。また、上記(ハ)の適用を受けるタンカーに対し、締約国は自国の港、沖合施設に入港することをIMOを通じ拒否することができる。

なお、カテゴリー1のタンカーに対しては2005年、カテゴリー2のタンカーに対しては2010年のその船の引渡し日以後使用する場合には、新たに導入された Condition Assessment Scheme (CAS) を適用し、船舶の検査内容を主管庁が検証しなければならないこととされた。

(4) 今後の問題点

以上の結果に対し、EUの議長国を務めるスウェーデンはEU加盟国を代表し、2015年を超えて使用されるシングルハルトンカーが自国の領域内の港または沖合施設に入港することを拒否する意向を表明したほか、キプロスはこれに加え自国籍のシングルハルトンカーが2015年を超えて使用されることを許可しない旨表明し、マルタもEUと同様の措置を取ると発言した。

このようにシングルハルトンカーのフェー

ズアウトに関しては、各国のそれぞれの主張が折り込まれた改正案が採択されたが、今後2015年を基本に各国毎の対応による違いは残るものの、2017年までにはシングルハルトンカーの代替が進められることになる。数字の上からは表に示すとおり、2015年の期間間に大量のシングルハルトンカーがフェーズアウトされることとなるが、今後15年間の世界の油輸送における船腹需給の推移と各企業の経営判断の下で、経済原則に基づいた代替がスムーズに行われるものと思われる。大切なことは、事故原因の調査結果に基づく合理的なルール改正とは無関係に、今回のような極めて政治的な圧力の下で船社の経営に重大な影響を及ぼすこのようなルール変更が二度と繰り返されてはならないということである。また、2017年まで認められたシングルハルトンカーの使用について、2015年以降については認めないこととするかどうかに関しては、経済的な影響と技術的客観的評価とを判断した上で、慎重に決定すべきであると思われる。

2. TBT 含有船底塗料の禁止条約

本年10月に条約の採択会議の開催が予定されている。有機スズ系塗料の使用を全ての船舶を対象として、2003年1月1日以降新たに塗布することを禁止し、2008年1月1日以降は船舶に使用されることを禁止するという条約の骨子は既に固まっている。

今回合会では、検査の対象を400総トン以上の船舶とすることが決定されたが、2008年以降は船舶に使用されることを禁止することの具体的方法として、サンドブラスト等により船体から完全に除去しなければならないのか、それとも船体に残された塗料を他の塗料で封じ込み防汚塗料としての機能をなくす方法も船主の選択肢として残すべきかについては合意に至らず、先送りされた。また、検査のためのガイドラインの作成等船主にとって重要な問題点も残されているが、これらの点を除いては了承され、10

H I P P I N G L A S H

表 MARPOL 条約附属書 I-13G 規則改正の日本タンカー商船隊への影響 (カテゴリー 2)

建造年	世界の シングルハル タンカーの隻数	20000DWT以上 日本商船隊 Sハルタンカー		改正 I-13G 規則 (注1)	(参考) MEPC 45改正案		
			うち VLCC		A 案	B 案	
pre 1970		0	0	2003	2003.1.1	2003.1.1	
1970		0	0				
1971		0	0				
1972		0	0				
1973		0	0				
1974		0	0	2004			
1975		1	1				
1976		0	0	2005			
1977		0	0				
1978	(省 略)	0	0	2006	2004.1.1	2004.1.1	
1979		3	0		2005.1.1	2005.1.1	
1980		4	0	2007	2006.1.1	2006.1.1	
1981		4	1		2007.1.1	2007.1.1	
1982		2	0	2008	2008.1.1	2008.1.1	
1983		0	0	2009	2009.1.1	2009.1.1	
1984		0	0	2010	2010.1.1	2010.1.1	
1985		3	2	2011	2011.1.1	2011.1.1	
1986		8	8	2012	2012.1.1	2012.1.1	
1987	44	7	4	2013		2013.1.1	
1988	46	7	3	2014	2013.1.1	2014.1.1	
1989	56	9	6			2014	2014.1.1
1990	52	13	8	2015	2014.1.1	2015.1.1	
1991	55	18	8			(注2) 2016	2015.1.1
1992	54	18	16	2017	2015.1.1	2016.1.1	
1993	53	16	10			2016	2016.1.1
1994	33	5	5			2017	2017.1.1
1995	26	5	5			2017	2017.1.1
1996	13	1	0			2017	2017.1.1
Total		124	77				

(注1) 各年のフェーズアウト期日は各タンカーの引渡日。(注2) 緩和要件 (2015年以降) に基づいた場合のフェーズアウト。
 「世界のシングルハルタンカーの隻数」はノルウェー提案文書 (MEPC46/2/2) による。
 「日本商船隊シングルハルタンカー」は1999年央の隻数 (外国用船含む)。

月に開催される外交会議での最終的な審議を経て採択される予定となった。

3. その他

バラスト水の管理問題については、バラスト水の処理方法が現実的には洋上交換しかない状況の中で、今後の審議に役立つよう幅広い議論を記録し、意見交換を促進することとされた。条約の枠組みについては原則的に若干の修正を条件に米国家が合意されたが、船舶に対して具体的に何が要求されるのか等については現状において実施されているバラスト交換以外には、管理マニュアルの備え付け、記録の保持などの他は明確になっていない。

また、船舶リサイクルについては、IMOでの検討を積極的に推進する北欧を中心とする国々、IMOの役割はできるだけ制限すべきとするインド、中国等の解撤を実施している国およびわが国を含む海運・造船主要国の間で活発な

議論が行われた結果、IMOにおいては、バーゼル条約(*)の下での会合、ILOおよびロンドン条約等の関連機関と協力しつつ検討を進めること、総会決議およびガイドライン等を作成するため、引き続き検討することが合意され、次回会合からはワーキング・グループを設置して検討することとなった。

外航船舶から排出される温室効果ガス削減問題については、気候変動は重大な問題であるとの認識で一致し、温室効果ガス削減問題にプライオリティを与え、次回会合から作業グループ(WG)を設置することが合意され、本格的に検討が開始されることとなった。

(*) バーゼル条約: 「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」(正式名称)は、「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分によって生じる人の健康または環境に係る被害を防止すること」を目的としている。1992年5月に発効、現在加盟国は120ヶ国以上である。



国際会議レポート

1 船舶による油濁事故の国際補償体制、整う —バンカー条約採択のための外交会議の様相について—

1. バンカー条約採択会議開催の背景

これまで、タンカーが油を貨物として運んでいる時に事故を起こし燃料油が漏れ海洋汚染を引き起こした場合は、1992年の民事責任条約 (CLC) ならびに国際油濁補償基金条約 (FC) により責任と補償の体制が出来ている。先に「燃料油が漏れ」と書いているが、実際、こうした場合は流出した油が貨物油なのか、燃料油なのか判断が難しいためである。しかし、タンカー以外の船舶、あるいはタンカーであっても貨物油を輸送していない場合の燃料油汚染の賠償については、国際的に合意された対応システムがない。また、国際 P&I クラブによれば、船舶による油濁事故は貨物として油を運んでいない場合、つまり燃料油に起因するものが半数以上を占めるとのことである。

このため、1996年10月、IMO 第74回法律委員会において英国等7カ国が共同してバンカー条約案を提出、以来この委員会で様々な角度から

検討が加えられ、今回、採択のための外交会議が開かれることになった。

2. 外交会議の様相

外交会議は去る3月19日より23日までロンドンのIMO本部で開催された。このバンカー条約、詳しくは、“2001年の燃料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” (仮訳) である。

日本からは、在英日本大使館島内公使、成蹊大学谷川名誉教授、在英日本大使館奈良平参事官、国土交通省海事局外航課加藤総括補佐官、日本郵船成定法務保険グループ長、井口東京海上コマーシャル損害部専門次長、当協会梅本関連業務部長および欧州地区事務局伊藤駐在員が参加した。

会議は、まず、総会議長にガーナの Aggrey-Orleans 氏を、また全体会議の議長にカナダの Popp 氏を選出し、審議に入った。会期はわずか

5日間という時間の制約はあったが、実質的審議が行われた全体会議では Popp 議長の卓越した議事運営手腕の下、検討は進み、条約成立を目指す関係者の努力により条約は予定通り成立の運びとなった。

この全体会議での主な論点は次の通りである。

(1) 責任の主体者と強制保険付保義務の主体者との関係

この条約はパンカー流出時、被害者への賠償を確実なものとするため、船主に強制保険の付保義務を負わせる措置を講ずることを最大の目的としていた。その責任主体者と強制保険付保義務者との関係であるが、審議のところ、案文通り、責任主体者を船主として定義している船舶所有者、裸傭船者、管理人ならびに運航者とする一方、付保義務主体者は登録船主ということとなり、結果的に両主体者は必ずしも一致しないこととなった。

では、事故が起これば責任関係はどうなるのかだが、被害者は一旦事故が起これば上記のいずれの船主（船舶所有者、裸傭船者、管理人ならびに運航者）にも賠償請求ができることとなる。しかし、仮に強制保険を付保している登録船主が第1次的に賠償に応ずることとなったとしても、条約は「本条約とは別に存在する船主の請求権を害するものではない」と規定しているところから、この登録船主は第2次的にこの損失分を真の原因者に求償することとなり、結局全関係者は実際には個別に付保措置を講じておかななくてはならなくなる、ということとなる。

(2) 責任の制限

この条約は船主に厳格責任を課しているが、条約そのものは船主の責任の制限権を明示していない。代わりに、制限の枠組みについては1976年(または1996年改正)の海事債権条約(LLMC) (*)あるいは同様な責任制限を規定する国内法を援用できるとしている。従って、燃料油による汚染損害もLLMC等に基づいて形成された制

限基金の枠内で処理されることとなる。

(*) 海事債権条約(1976年の海事債権の制限についての責任の制限に関する条約):船舶所有者は、船舶の運航に伴い第三者に与えた損害について、その責任を一定の金額に制限することができることを取り決めた条約。

(3) 防除措置者に対する免責

燃料油汚染の拡散防止/迅速処理のためP&Iクラブ等産業界から防除措置者は免責とするよう提案があったが、会議は考え方には理解を寄せつつも、条約には盛り込まないこととなった。代わりに、英国等の提案により、条約加盟時に国内的措置によりカバーすべし、との決議案が採択された。

(4) 強制保険付保義務対象船舶

強制保険付保を義務付ける船舶は何総トン以上とするか、の議論である。環境保全派は、例えば、オーストラリアは400総トンを提案するなど小型船から対象とせよと主張した。しかし、この条約は貨物油を輸送しているタンカー以外の全ての船舶を適用対象としており、また一定以上の大きさの船舶に対しては賠償資力証明書を政府が発給し、これを本船に備え付けることを求めているため、範囲を拡大すると行政的負担が増すこととなり、そうなると実効性が薄まる恐れも出てくる。このため、香港は5,000総トンを提案するなど、ある程度大型船からとすべし、との意見も多数あった。

議長提案を基に調整し、最終的に次の通りとなった。

- ① 1,000総トン以上の船舶とする。
- ② 但し、領海(12海里)内のみを航行する船舶は除く。

この結果、わが国の場合、内航船のほとんどは対象外となるが、例えば東京/小笠原間航路に従事する船舶では、領海/公海/領海を航行することとなるため、内航船といえどもこの船舶が1,000総トン以上の場合は付保義務が生じる。全体会議では、フィリピン等の大小の島々で構成されている国はこれと同じような運航形

態の船舶が多いため、領海ではなく排他的経済水域 (EEZ) まで拡大すべしと主張したが、環境保全論に押され、また最終的な議長提案でもあったことから、妥協を強いられた。

(5) 発効要件

締約国数については、universal application の観点からより多くの国数を持ち出す国、一定国プラス一定トン数を主張する国、あるいは LLMC 型の12~15カ国が批准した後の発効を求めるべきとする国と意見は分かれたが、発効要件到達後の発効までの期間については12カ月とする意見が支配的であった。これらの意見を基に議長を中心とした非公式会合で調整後、100万総トン以上の船舶を所有する国5カ国を含む18カ国が加盟した1年後に発効する、との議長

提案が示され、会議はこれを受け入れることとなった。

(6) その他決議案の採択

その他、1996年 LLMC への早期移行促進、またバンカー条約施行に当たっての途上国への技術支援の2つの決議案が採択された。

3. まとめ

この条約の成立で、現行の CLC/FC と相俟って船舶による油濁事故に対しては国際的な補償体制が整うこととなるが、この条約が発効することとなっても、日本船社の場合、関係船は P&I 保険に加入していることから、政府からの賠償資力証明書の取得に伴う手間は別として、実質的な問題は生じないであろうと思われる。

内外情報

1 外・内航とも有額で妥結 —海員春闘の模様(2001年度労働協約書改定交渉)—

長引く景気低迷に加えて消費者物価も下落し、内外の経済情勢の先行き不透明感が増す中、当協会加盟会社が構成員である外航労務部会、内航二船主団体 (内航労務協会および一洋会) および全内航と全日本海員組合との2001年度の労働協約改定交渉は3月2日より開始された。

外航、内航共に厳しい交渉が展開され、期限内決着は実現出来ず、大型カーフェリー等も含めた全船団に於いて、3月31日を以って労働協約の失効が確認されるという異例の展開となった。

特に外航においては、加盟各社が自己責任原則に基づき、経営状況に応じた個別賃金交渉が出来る仕組みとして、現行の最低基本給制度に代わる、最低賃金の創設という全く新しい考え方の船主申し入れが組合に対しなされ、第1回交渉から労使双方の隔たりは際立ち、引き続き交渉も難航を極めた。3月31日に至り船主側は、

ベアゼロの回答を行ったものの、組合側はこれを拒否し、労働協約失効の止む無きとなった。その後、組合側は中央交渉の促進と組合員の付託に応えるためとして、加盟各社個別交渉を先行するという新たな戦術展開を図り、結果として1社が本人基本給タリフのベースアップ・臨手支給率に関し合意に至った。しかし、その後各社個別交渉はこう着状態に陥り、4月25日に至り、局面打開を図ろうとする労使の調整により中央外航交渉は再開され、4月26日未明最低基本給タリフのベースアップ200円で大筋合意に達した。

一方、内航に於いては労働協約失効後も交渉は継続され、4月9日原資450円での職務加算額表の展開および昨年比0.1割減の年間臨手40.9割で決着した。

今次労働協約改定交渉の妥結結果は下記の通

りであるが、特記事項としては、外航に於いて、本人基本給について、中央での最低基本給改定内容に関わらず、各社で自主的に交渉し本人基本給を決定する旨の確認が成されたこと、さらには、労働協約失効後、組合側が労使関係の歴史上初めて個別交渉を先行させ、一部の加盟船社において本人基本給、臨手に関する事項につき合意に至ったことは画期的なことであり、今後の新たな労使関係の協議にも大いに弾みがつくものと考えられる。

1. 外航労務部会の妥結結果

(1) 最低基本給

標準船員基点（部員35歳）

ベースアップ ……………200円（0.08%）

標準船員（部員34→35歳）

経歴加給込み ……………4,850円（2.10%）

(2) 本人基本給関連

本人基本給を有する会社の本人基本給交渉にあたっては、労働協約第112条（最低基本給）の改定内容に関わらず、各社自主的に交渉し、決定することができる。

(3) 船員福利厚生改善のためIT（情報技術）を活用するための協議会を設置する。

2. 内航二船主団体の妥結結果

(1) 賃金関係

職務加算額表を原資450円をもって展開する。

（35歳標準船員基点：ペア350円相当）

(2) 年間臨手：40.9割

(3) その他

定年問題については引き続き協議する。

3. 他団体の妥結結果概要

その他の海員春闘に於ける賃金関係の妥結結果は、

① 全内航：職務加算額を原資450円をもって展開

（35歳標準船員基点：ペア340円相当）

② 大型カーフェリー：原資324円

（35歳標準船員基点：ペア380円）

となった。

一方、陸上産業では、日経連が4月25日現在でまとめた妥結状況によると、主要業種・大手167社の妥結額平均は6,406円（1.94%）となっており、昨年は額でプラス2円、率でマイナス0.03ポイントとなり、史上最低となった昨年実績とほぼ横這いとなる厳しい交渉結果となっている。

2 日曜荷役の恒久実施で労使合意 — 港湾春闘の様相 —

1. 春闘の争点

2001年度港湾春闘では規制緩和の進展に伴う労働環境の悪化に危機感を募らせる港湾労組が、いち早く日曜荷役の例外措置協定の期限切れ／破棄を表明し、一方使用者側は日曜荷役の恒常化等4項目を逆提案するという波乱含みの幕開けとなった。また、昨年11月の港湾運送事業法改正に伴う清水港での新規事業許可申請問題（最終的には申請は全て取り下げられた）、さら

には響灘でのひびきコンテナターミナルの運営をめぐる問題等々が重なり、これらについて労使双方の対応が注目された。

2. 交渉経過の概要

2月9日に開催された第一回中央団交では、組合（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に「2001年度

港湾産別労使協定の改定に関する要求書」として、1. 規制緩和に対する産別労使協定の履行強化（特に非指定港への適用）、2. 料金・運賃問題について、3. 雇用・就労対策について（特に交代制就労）、4. 港湾労働運営基金の引き上げについて、5. フェリーに関する職域確保について、6. 事前協議制度の協定改定について、7. 産別制度賃金の改定についての7項目の要求が提出された。

さらに、組合側より 昨年、港湾運送事業法・港湾労働法が改定され港湾を取り巻く環境はなお一層厳しさを増しているが、基幹産業として社会に対する責任を果たしながら、働く者にとって魅力ある港湾作りを目指していきたいとし、制度問題は二者二者協議の精神を尊重しながら解決を図っていききたいとの表明があった。また、ここ数年賃上げは他産業の半分にも満たない額で妥結してきたので、今春闘では使用者責任として世間水準に追いつく努力をすべきとの要求を行った。これに対し、使用者側からは、厳しい経済環境下、要求書内容について今後慎重に検討していきたい旨説明が行われたが回答はなかった。

第二回中央団交（3月1日）では使用者側より日本港湾の活性化及び国際競争力強化、港湾労働者の雇用と就労を確保するためとして以下の逆提案がなされた。

- 1) 日曜日完休制度の例外措置による荷役の継続
- 2) 祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施
- 3) コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間 現行08:30~16:30を16:30までの間に事前連絡によりゲート到着時刻の予約を得た場合20:00まで延長する。なおこの間の休憩時間帯は原則としてゲートレーンを1/2以上オープン
- 4) 年末年始特別有給休暇（現行12月31日~1月4日）を例外措置荷役として次により実施

(1) 12月31日 データタイム 取り切り船のみ（全港・全職種）

(2) 1月4日 平日、日曜日、各各に対応した荷役条件による。（全港・全職種）

これに対し組合側は、組合側要求に対する回答前に使用者側から提案が出るのは極めて遺憾としながらも、港の365日/24時間フルオープンについては組合として拒むものではなく、むしろ原資の担保等々を含め環境作りが先決ではないかと考えている旨補足、使用者側よりの提案として聞き留めるとした。後日、使用者側より「平成13年度港湾産別協定の改正に関する提案書」が組合側に提出された。

第三回団交（3月22日）では使用者側より要求項目全般にわたって回答が示され、同時に時間外労働賃金の算定基礎である分母を現在の160から159に改定する旨提示がなされた。組合側は使用者側の再検討を求める一方、使用者側逆提案に対しては要員・交代制問題/料金/対象港等々につき見解を求めた。使用者側は次回団交にて回答したいとし、それ以上の進展は見られなかった。

一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については、2月26日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し15,000円の賃上げを主たる内容とした要求書を提出した。3月1日には船経協と港荷労協による第一回船内統一賃金交渉が開催されたが、港荷労協側の趣旨説明のみで終わり、3月27日に開催された第二回船内統一賃金交渉でも具体的な回答がなされず進展はみられなかった。

「日曜日完休制度の例外措置に関する労使協定」の期限切れ（4月11日）まで一週間と迫った、4月5日、第四回中央団交及びトップ協議等々精力的な交渉が行われた結果、現在の港湾産別協定を当面、中枢・中核国際港湾に拡大適用することが確認され、現行の8-7-45協定

(拘束8時間/労働7時間/時間外労働45時間以内)を各社縦割りにて順守することを条件として、逆提案4項目についてはセーフティネット構築協議会で実施について協議(7月を目処に結論)するとし、当面の措置として従来の日曜例外措置協定を暫定延長する一方、祝日の夜荷役は適正料金(割増等)実施を前提に4月/5月の祝日にトライアルするとした内容にて合意に達し、仮協定書が調印された。

また、同日開催された第三回船内統一賃金交渉においても2,000円の賃上げ(別途一時金として年額12,000円)、時間外労働賃金の算定基礎である分母の158への改定にて合意、仮協定書が調印された。

更に、引き続き4月6日午前かけ労使トップの協議が重ねられた結果、日曜荷役恒常化等4項目の4月5日よりの実施が正式に合意され、協定書が調印された。

3. 今春闘の労使合意の主な内容

1) 賃金

2,000円の賃上げ、および別途一時金年額12,000円支給(昨年度は2,000円の賃上げ)

2) 制度

(1) 港湾産別協定の適用対象港問題については、当面、中核・中核国際港湾を対象とする。その他の港湾については、引き続き協議する。

(2) 下記①~④については8-7-45協定(拘束8時間/労働7時間/時間外労働45時間以内)の順守を前提に4月5日より実施する。

① 日曜日荷役を実施する。

② 祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施する。

③ コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間 現行08:30~16:30を、16:30までの間に事前連絡によりゲート

到着時刻の予約を得た場合20:00まで延長する。

なお、この間の休憩時間帯は、原則としてゲートレーンを1/2以上オープンする。

④ 年末年始特別有給休暇(現行12月31日~1月4日)を例外措置荷役として次により実施する。

(イ) 12月31日 データタイム取り切り船のみ(全港・全職種)

(ロ) 1月4日 平日、日曜日、各々に対応した荷役条件による(全港・全職種)

(3) 規制緩和対策として「セーフティネット構築協議会」(期限1年)の継続

(4) 産別制度賃金につき、個別賃金交渉終了後に1. あるべき賃金協定、2. 検数・検定労働者の標準者賃金、3. 産別最低賃金の三項目を「賃金・労働時間問題専門委員会」にて協議する。

(5) 時間外労働賃金の算定基礎である分母を160より158に改定する。

4. 総括

日曜荷役恒常化等4項目の使用者側逆提案については、恒久的な日曜荷役が4月8日以降実施に移されることとなった他、祝日作業/ゲートオープン時間延長などに関しても実施が可能となった。また、中核・中核港湾が産別協定適用対象とされたことで、常陸那珂港/響灘港(いずれも港湾運送事業法及び港湾労働法上の非対象港)も対象とされることになり、港運労使がこれらの港に関して今後、最重要課題として取り組んで行く意思を明確に示したものと注目される。

なお、今年度の港湾春闘は例年に較べ早期にかつ、組合側から一度のスト通告もなく平和解決したことが特筆される。日本港運協会、港湾協議会、外国船舶協会は、コンテナターミナル

の福利施設（休息所等）を改善し、港湾労働者の作業効率向上に資することを目的に、港運元請が全国全港のコンテナを対象にトン当たり1円の原資を拠出するにあたり、4月1日から5月31日までの2ヶ月間、その財源を船社がコンテナ船荷役の作業料金から保証することで合意、4月3日に調印した。総額4,700万円程度と試

【資料】

2001年港湾春闘の交渉経過

- 1月31日～2月1日 全国港湾 評議員会開催。2001年度春闘方針及び制度要求内容を正式決定。
- 2月9日 第一回中央団交。組合側より2001年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。
- 2月26日 港荷労協が船経協に対し、15,000円の値上げを主な内容とする賃金値上げ並びに労働条件改善に関する要求書を提出。
- 3月1日 第二回中央団交。使用者側より要求書については現在検討中として回答はなし。使用者側より、日曜荷役の恒常化等4項目の提案が口頭（後日、文書化）にてあり。第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。
- 3月22日 第三回中央団交。使用者側より要求項目全般に対して回答。組合側要求に対する使用者側の考え方を説明し、組合側はそれに対する意見、考え方を示すに留まるも、時間外労働賃金の算定基礎である分母は160から159に改定する旨、回答あり。その他要求に対しては具体的回答なし。
- 3月27日 第二回船内統一賃金交渉。使用者側より時間外労働賃金の算定基礎である分母の159への改定が提示されたものの、その他要求に対しては具体的回答なし。
- 4月5日 第四回中央団交。制度問題に関し合意し仮協定書を締結。
第三回船内統一労使協議会。2,000円の賃上げ（別途一時金年額12,000円）にて合意し、仮協定書を締結。

3

12年度報告書を取りまとめ、今年度はコンテナターミナルのフルオープントライアルを計画

—港湾物流効率化推進調査委員会の模様について—

平成13年3月29日、国土交通省海事局が主催する「港湾物流効率化推進調査委員会」の第3回会合が開かれ、平成12年度活動の取りまとめとして事務局の提示した「報告書」を議論した。

当委員会は昨年11月の改正港湾運送事業法施行を踏まえ、中央と規制緩和対象12港でそれぞれ、行政、港湾管理者、港運事業者、船社、荷主などからなる検討会を開催、規制緩和後の港湾物流の効率化や集約・協業化による港運事業の規模拡大策などについて意見交換してきたものである。

中央では国土交通省が規制緩和対象港で行っ

算されるが、日曜日荷役の恒常化をはじめとする作業時間の柔軟化は、いずれもわが国の港湾サービスの質的改善を図る上で必須の課題でもあり、早期かつ平和裏に港湾春闘が解決する手段として作業料金の一部が港湾における労働環境の改善に利用されるならば合理性、実利性もあると評価できよう。

たアンケート調査結果などを総括し、コンテナターミナルのフルオープン化や情報システム化などわが国港湾の活性化策について官民関係者が集まり意見交換する場として、国土交通省の茅野大臣官房審議官が座長を務め、邦船社からも港湾協議会 森委員長（MOL ジャパン社長）が参加してきた。

中央委員会が昨年11月1日に開催した第1回会合では、グローバル経済社会の急進展の中で日本の港湾の競争力の低下が顕在化しているとして、ハード・ソフト両面でのサービスレベルの質的向上が求められるなどと本会における問

題意識と視点を事務局が説明の上、港湾運送事業者がターミナルオペレーターとして事業展開していく将来像の実現を見据えた諸課題の抽出と解決策について理解の共通化に努めた。2月15日の第2回会合では、地方委員会の状況、荷主の意見や要望、港湾局調査等の事務局報告を受け、港湾物流効率化のためのソフト面の課題解決の方向性などを議論した。第3回目の今回は、過去2回の中央委員会での検討や地方委員会の調査結果を踏まえ、とりまとめとして課題解決の方向性を整理した。

【資料】

平成12年度「港湾物流効率化推進調査（中央委員会）とりまとめ

我が国港湾の国際競争力を強化し、産業活動の根幹を支える港湾物流のより一層の効率化を図るためには、ハード・ソフト両面において国際的に遜色のない港湾サービス水準を実現することが喫緊の課題。このため、港湾荷役の効率化・サービスの向上を目指し、作業の共同化、さらには集約・協業化の推進、港湾の24時間フルオープン化の実現等次に掲げる施策を強力に推進することが必要。

(1) 作業の共同化等

港湾運送事業の規制緩和後のあり方について、運輸政策審議会海上交通部会答申は、「これからの港湾運送事業者は、事業規模を拡大し、企業体力をつけるとともに、効率化のための作業の共同化を図るべきである。また、必要に応じ、自らターミナルを借り受け、ターミナルオペレーターとして事業展開を図っていくことが必要である。」と方向づけしており、港湾運送事業者による作業の共同化を促進し、事業規模の拡大・体力強化を図ることは、港湾物流効率化につながるものである。

今回行った地方委員会での検討では、労働者最低保有基準引き上げを契機に、既存事業協同組合の活性化、また新規の事業協同組合の設立を図り、事業規模の実質的な拡大と共同化（荷役作業の共同化、荷役関連施設及び荷役機械の共同利用等）を通じて、港湾物流効率化を促進していく必要があるとしている。

また、既に一部の港においては、港湾運送事業者が共同、単独で公社コンテナターミナルを借り受けターミナルオペレーターとして事業を始めたところが見受けられる。また、新規建設中の港湾においては共同化等を視野に入れた運営方策が検討されており、新たな事業像に向けた取り組みが始まっている。

〈今後の課題〉

作業の共同化等荷役効率化策に対する支援

- 荷役効率化のためには、作業の共同化に資する荷役機器や施設の整備、あるいは情報ネットワークシステムの構築が大きな効果を持つ。したがって、必要な施設整備等に対する港湾管理者等の理解と協力を求めることが重要である。
- また同時に、港湾局による荷役情報化システムの検討を引き続き実施し、実証実験も視野に入れ、共同化が進んでいないわが国コンテナターミナルの実用的・効率的な改善を進めていく必要がある。
- 特に各港においては、地方委員会での検討の結果を踏まえつつ、平成14年6月の労働者最低保有基準の引き上げに向け、引き続き事業協同組合化や共同化等の具体的検討を行っていく必要がある。
- また、事業者によるターミナルオペレーターを目指した共同化等の取り組みに対する支援策を拡充する必要がある。

(2) 港湾の24時間フルオープン化

港湾のオープン時間については、地方委員会での検討等でも明らかになったように、実際には柔軟に対応し

報告書（資料参照）は、5月9日に公表され、①港湾運送の作業共同化②港運事業者のターミナルオペレーターへ進出③コンテナターミナルの24時間フルオープン④港湾物流活性化策-の4点について事業者へのアンケートや各港の検討会の論議で出された意見をまとめている。海事局ではここでまとめた方向性を踏まえ、今年度（平成13年度）はコンテナターミナルフルオープンのトライアルを行うべく関係者間の調整を進めるとしている。

ている例が多くみられ、また、最近では使いやすい港づくりに向けた議論が活発化しているところであるが、諸外国の主要港湾と比べると若干の制約があるのが実態である。

基本的に労働者の交代制が導入されていない現状では、港湾の24時間フルオープンの実施に必要となる追加的労働コストの負担、労働条件の悪化防止等解決すべき課題が多数ある。

しかし、昨今のわが国港湾の国際的な地位の低下に鑑みれば、国際的に遜色ない港湾サービスの実現を目指し、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等の関係者が諸課題の解決のための条件を柔軟に探っていくことが必要である。

〈今後の課題〉

① 具体的検討と合意形成の実現

○港湾の24時間フルオープン化を見据えた荷役時間の延長、ゲートオープン時間の延長を実現するためには、船社・荷主の具体的な需要、労働者の交代制の導入に伴う労働コストの問題や波動性の吸収方策、個別の港湾事情、わが国における国際ハブ港湾の在り方等の諸課題について、調査検討を行い関係者間の合意形成を図ることが必要である。

② 追加労働コストが発生した場合の負担

○港湾の24時間フルオープン化に伴って発生する労働コストの増加の問題は、本質的には取扱貨物量の増加により吸収されるべきであるが、港湾の24時間フルオープン化を直ちに実施する場合、港湾施設使用料減額等に対する港湾管理者等の理解と協力や港運事業者の荷役の効率化等のコスト削減努力について検討を進める必要がある。

また、同時に、適正な荷役料金の設定についての船社／荷主の理解と協力を求める必要がある。

③ 24時間作業体制に対応した福利厚生施設や交通アクセス手段等労働環境の改善

○追加的なコストは人件費だけでなく、24時間作業体制に伴って必要となる食事・休憩施設等の福利厚生施設や交通アクセス手段など労働環境の改善のための初期投資及び管理・維持コスト等も発生する。したがって、引き続き、労働者の福利厚生等に大きな役割を果たしてきている拠出金に対する船社・荷主の理解と協力が必要である。

また、同時に、施設整備等に対する港湾管理者等の理解と支援を求める必要がある。

(3) その他の課題

港湾物流効率化を推進するためには、港湾荷役の効率化やサービスの向上を図ることに加え、関連する次の課題の解決が必要である。

- ① 輸出入手続・港湾諸手続の迅速化
- ② 港湾諸料金の適正化・低減化
- ③ 夜間入港規制の緩和等船舶入出港の容易化

なお、地方委員会においては、各港の現状、特性等を踏まえた有意義な議論が活発に行われ、各港ごとに港湾物流効率化についてのある程度の方向性が示されたところであり、今後も引き続き、様々な場を活用して本年度の議論をさらに発展させることができるよう期待する。

中央委員会

座長	茅野 泰幸	国土交通省大臣官房審議官
委員	山下 文利	(社)日本港運協会理事長
委員	森 和樹	(社)日本船主協会港湾協議会委員長
委員	河村 輝夫	(社)日本荷主協会常務理事
委員	斎藤 哲哉	東京都港湾局長
委員	鬼頭 平三	国土交通省港湾局計画課長
委員	品川 正典	国土交通省港湾局環境・技術課長
委員	神谷 俊広	国土交通省海事局港運課長



セーフガード発動による今後の見通し

—農産物に対する暫定的な輸入制限措置(セーフガード)について—

日本郵船株式会社 調査グループ
定期船調査チーム

合田浩之

〔1〕 はじめに

政府は、4月23日より、ねぎ・生しいたけ・
豊表に関してWTOセーフガード協定および関
税率法に基づき、セーフガード暫定措置を発
動した。

平成13年11月8日までの200日間は、一定の
限度量の輸入については、現行の関税率が享受
できるが、それを上まわる量の輸入については、
国産品の卸売価格とCIF価格(*)との差額分の
緊急関税が上乘せされ、国内価格と同水準に調
整されることになる。(具体的内容については

表1参照)「暫定的」とあるのは、まだ「正式な
セーフガード」ではないということである。セ
ーフガードは発動が開始されると、原則4年、
最大8年以内の実施となる。

(*) CIF (Cost, Insurance Freight) 価格: 品物の
価格に海上運賃、海上保険料を含めた値段。

〔2〕 セーフガードの概要

セーフガードとは、外国における価格の低落
等により輸入が急増した特定の貨物に対して国
内産業を保護するために認められる1994年

【表1】

1. ねぎ

割 当 数 量	5,383トン〔200日分〕 〔9,823トン/年〕(H9~11年)
関 税 額	225円/kg (256%相当)
国産品卸売市場価格	337円/kg (H8、9、11年)
輸 入 後 価 格	112円/kg〔通常関税3%、出荷経費含む〕(H13年1~2月)

2. 生しいたけ

割 当 数 量	8,003トン〔200日分〕 〔29,684トン/年〕(H9~11年)
関 税 額	635円/kg (266%相当)
国産品卸売市場価格	927円/kg (H9~11年)
輸 入 後 価 格	292円/kg〔通常関税4.3%、出荷経費含む〕(H12年)

3. 豊 表

割 当 数 量	4,676千枚〔200日分〕 〔10,847千枚/年〕(H9~11年)
関 税 額	306円/kg (106%相当)
国産品卸売市場価格	629円/kg (H9~11年)
輸 入 後 価 格	323円/kg〔通常関税6%、出荷経費含む〕(H12年)

(財務省関税局)

GATT 協定19条およびこれを受けたセーフガード協定で認められた緊急措置である。これは、農産物に限らず、鉱工業製品に対しても発動することが可能な「一般セーフガード」である。

なお、農産物には「特別セーフガード」という今回の措置とは別の制度が用意されている。これはウルグアイ＝ラウンド合意の産物である。例えば、日本の米のような農産物はウルグアイ＝ラウンド合意以後、数量制限を否定され、輸入調整は、例外なく関税化された。特別セーフガードは、その経過措置である。(一般セーフガードと特別セーフガードとの違いは、表2参照)

緊急措置という語には、国内産業を未来永劫保護するというのではなく、セーフガードの実施期間内の当該産業の構造改革・国際競争力

の涵養への期待が込められている。

正式のセーフガードの手段は、二つある。関税の上乗せ(関税定率法)か、輸入数量制限(外為法及び輸入管理令に基づく経済産業省告示)である。関税の上乗せ水準は、〔1〕にて述べた通りであり、数量制限の場合、直近の3年間の平均輸入数量以上の数量としなければならない。

セーフガードの開始の可否については、政府の調査の結果に基づく。特定貨物の輸入増加の事実およびそれによるわが国産業の重大な損害について十分な証拠がある場合、政府が調査を行い、その調査の結果によって発動の可否を定めることとなる。(セーフガード適用に至るまでの流れは、図1参照)

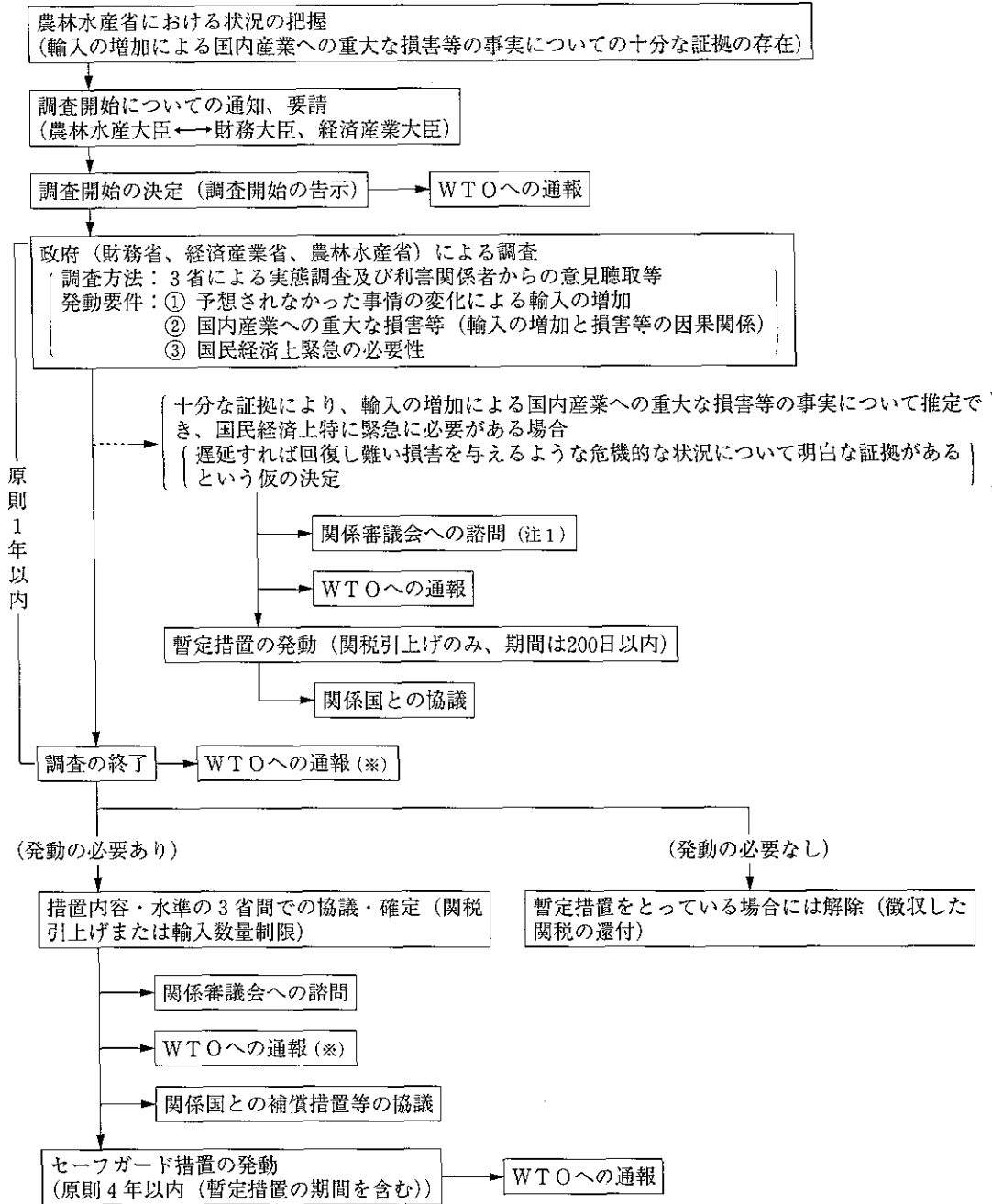
なお、調査完了前に十分な証拠により輸入の事実及び国内産業に重大な損害が推定される時

【表2】 一般セーフガードと特別セーフガードの比較

	一般セーフガード (SG)	特別セーフガード (SSG)
措置内容	関税引上げまたは輸入数量制限	関税引上げ 数量ベース通常関税の13の追加関税 価格ベース下落率に応じて最大52%の追加関税
対象品目	全品目(鉱工業品と農林水産物)	UR合意関税化品目(農産物)
発動要件	・輸入の急増により、国内産業に重大な損害又はその恐れがあり、国民経済上緊急に必要があると認められるとき	・輸入基準数量を超える輸入の増大【数量ベース】 ・発動基準価格を下回る輸入価格の低下【価格ベース】
発動手続	・調査により立証(大蔵、通産、農水省による調査)	・自動発動
発動期間	・原則4年以内(最長8年)(同品目について措置がとられた期間と同期間は発動不可)	・数量ベース:翌々月から当該年度末まで ・価格ベース:要件を満たした船荷ごとの単発
根拠	・GATT第19条 ・WTOセーフガード協定 ・関税引上げ:関税定率法 ・輸入数量制限:外為法	・WTO農業協定第5条 ・関税暫定措置法
備考	・影響国に対し補償措置(他品目の関税下げ等)をとるよう努力する必要あり ・相手国から対抗措置の可能性あり(絶対輸入量の増加の場合、発動から最初の3年間はなし) ・SSGとの併用は不可	・補償措置は必要なし ・対抗措置はとれない ・SGとの併用は不可 ・改革過程の期間中、有効 ・国家貿易品目関税制当品目(1次)については、発動対象外。

(農林水産省)

【図1】 我が国における一般セーフガード措置（暫定措置を含む）の発動手続



(農林水産省)

注1：暫定措置が直ちに必要と認められる場合には、措置の発動後でもよい。

注2：※の通報は同時または別々に通報できる。

注3：上記 WTO 通報以外の通報が求められる場合がある。

は、関税・外国為替審議会の諮問を経て、政令により暫定措置として200日以内の関税上げが可能となる。今回のねぎ・生しいたけ・畳表への措置はこれに該当することになる。これは調査が終了する前の発動だから、調査の結果、損害が認定されなかった場合、徴収された緊急関税は還付されることになる。

ところで、セーフガード実施にあたっては、利害関係国（今回は中国）と協議などを行い、補償措置をとる努力義務がある。また、利害関係国は、わが国からの輸出に対して報復措置も可能である。

〔3〕 今回の暫定措置について

今回の暫定措置は、緊急課税の決定に先立つ関税・外国為替審議会の答申は、「わが国農業を守るために措置が必要」という意見と「緊急性の程度等からみて措置は問題」とする意見を両論併記して答申せざるを得なかった。（2001年4月6日付日本経済新聞による）

また、緊急関税の実施は、関税割当制での実施である。つまり一定水準は、現行の通常関税での輸入の余地を残し、消費者利益を全く無視した形、即ち、全輸入量に対する緊急関税の賦課は、選択しなかったのである。

さらに、昨年12月24日に農林水産大臣から大蔵大臣および通産大臣（役職は当時のもの）にセーフガード発動のために調査依頼のあった品目は、上記3品目以外にトマト・ピーマン・玉ねぎがあったが、「調査」の必要さえ認められていない。

財務省関税局森川関税課長によれば、①玉ねぎは輸入の増加という条件を満たしていない。②トマトの輸入の主力は、ミニトマトであって、国産トマトの主体である普通のトマトとの競合

関係が不明である。輸入トマトのシェアは国内消費の1%に過ぎない。③ピーマンの輸入も赤や黄色のジャンボピーマンであり国産ピーマンの主体である普通の緑のピーマンとの競合関係が不明。更に輸入ジャンボピーマンのキロ単価は国産ピーマンの2倍ということであった。（「貿易実務ダイジェスト2001年3月」日本関税協会13頁）

よしんば「調査」が実施されたとしても、諸外国によるWTOでの係争事例から考えると、輸入の増加と重大な損害との因果関係の認定は客観的な証拠が必要であり、他の要因による損害を輸入に帰する事は許されない。（前掲14頁）

つまり中国産の廉価の輸入品に対して、おしなべてセーフガードをかけるなどということは到底できないということである。

〔4〕 ねぎ・生しいたけ・畳表の日本の輸入状況

日本全体の野菜・果実の輸入は年間で、野菜が264万トン、果実が411万トン程度である。（農林水産省「食料需給表」）ねぎの日本の輸入は、平成12年で3万7,375トンで、輸入依存度は8.2%であった。また、生しいたけは、4万2,057トンで輸入依存度は38.5%に達している。畳表は輸入量が2,030万枚で、輸入依存度が59.4%であるという。（詳細は、財務省関税局ホームページ<http://www.mof.go.jp/jouhou/kanzei/ka029a.htm> 以下）

中国の輸出向け野菜生産の現状については、信頼ある客観的なレポートが少ないが、生しいたけの生産については、Jetro（日本貿易振興会）通商広報（4月4日）にて、主要生産地である浙江省磐安県の視察記事が掲載されている。この記事では、輸出規格に合格するしいたけは、

生産量の20%以下であるという。4万2,000トンが年間収穫高であるから、規格に達したのは8,400トンに過ぎない。不合格品は国内消費に廻されるという。同県からは年間8,000トン日本に輸出された(輸送方法は上海からのコンテナ輸送)と報じられていることを勘案すると、ほとんど全量日本向けに輸出されていることになる。中国のしいたけ産地はもちろん、磐安県だけではないが、事情はそう変わらないだろう。

〔5〕 今後の見通し

① セーフガードそのものの推移について

今回の措置が、正式発動に移行するかどうかという点では、日本政府は、中国側の輸出自主規制をもって回避したいという意思があるとする報道がある。(2001年4月23日付日本経済新聞による)

中国は、確かに現時点ではWTO加盟以前の国である。そして、中国家用紡織品工業協会は、日本タオル工業組合連合会による日本政府へのセーフガード発動要請(2月26日)に対して、輸出市場多角化を促す通達をだした。という報道もある。(2001年2月27日付日本経済新聞による)

輸出自主規制はWTO協定上は問題とされるため、報道が事実とすれば、このような議論は、余り芳しいことではない。中国のWTO加盟は時間の問題に過ぎないからである。

また、セーフガードの実施に対する中国への日本の補償についての議論は今のところない。なお、WTO上は、輸入国のセーフガードそのものに対して、輸出国が一定限度の報復措置をとることを許す。中国は韓国の中国産ニンニクの輸入制限に対して韓国産携帯電話に対して報復措置をとった実績がある。

② 日本の農業

日本の農業全体の従事者の中で、基幹的農業従事者(普段、主に農作業に従事している者)は99年1月現在で、234万人に過ぎず、このうち65歳以上は107万人であるから現実には、差し引き127万人である。日本の人口の1%程度のうち、ねぎ・生しいたけ・畳表の栽培農家の数は極めて限定的である。

仮に、正式にセーフガードを実施したとして、その猶予期間内に、日本のねぎ・生しいたけ・畳表の生産に関して構造改革がすすむのであろうか。ある産業の将来性のバロメーターは、当該産業への参入の度合いがその一つとなる。参考までに、98年に、農業への新規就業者は、全体で13.6万人いるが、より本来的な新陳代謝である15歳~29歳での就職は4900人であり、新規学卒による就職は、2200人であった。

③ 中国の農業

人民日報(4月25日)「経済時評」欄の論評では、日本への批判もさることながら、自国産業へ対して、構造調整(加工方法の改善・製品の高付加価値化・品質向上)によって、他国に貿易戦争を起こす口実を与えないこと、市場の多様化を推進することが肝要と呼びかけている。

中国には、小麦など国際価格より高い農産物が存在する一方で、WTO加盟後は、斯様な分野への国内保護は困難になる。即ち中国の農業従事者に対して、高付加価値の輸出作物の生産への転換を図る必要性が厳然としていることと、前述の人民日報の論評を照らし合わせて考えると、今回のねぎ他3品以外にも対日輸出攻勢が続くことは必定と考えられる。



London 便り

EUコミュニケーション

4月に欧州委員会が船員の教育訓練と採用について欧州議会及び閣僚理事会に対するコミュニケーションを発表しました。このコミュニケーションと言うのは欧州議会と閣僚理事会あてに欧州委員会の政策について考え方を述べるもので、いわば法案を提出する前段階にあたり、広く関係者に議論を促すのが目的です。欧州の船員、とりわけ職員が不足しているとはかねてから懸念されており、この対策として欧州委員会が早くからコミュニケーションを準備しておりましたが、やっと出たと言うわけです。このコミュニケーションは特に目新しい提案を含んでいるわけではありませんが、欧州における船員需給の実態とその対策が分かりやすく書かれておりますのでご紹介することとしました。

2000年4月に発表されたISF(国際海運連盟)／BIMCO(ボルチック国際海運協議会)の国際船員需給調査ではその時点で世界で約16,000人の船舶職員が不足しており、2010年にはこれが46,000人も不足すると予測しました。しかし欧州での調査ではさらに厳しい状態で、欧州域内だけでも現在すでに13,000人の職員が不足しており、これが2006年になると36,000人の不足になると予想しています。欧州の船員の数は約120,000人で、これは1985年の約40%に減少してしまったとのことですが、もちろん減少した分は欧州以外の船員が乗船していることとなります。この120,000人のうち職員は約52,000人

と見積もられていますから、それが後5年程で36,000人も不足するとは、まことに容易ならぬ数字でしょう。

このような予想がなされる根拠は、まず欧州の職員の多くが40歳になる前に陸上職に移ること、国際的な競争の激化にともない船主はコストの安い途上国の職員を雇用する傾向にあること、そして現在の職員の60%が40歳以上であることです。

このような職員不足がもたらす危険性としてまず、海上安全と海洋環境保護への懸念が挙げられています。欧州水域では近年エリカ号の沈没／油濁事故を始めとしてタンカーの墓場と呼ばれるほど海難事故が頻発しており、一般市民も海洋環境保護に対し極めて敏感となっております。欧州委員会も「海難事故の原因の80%は人的要因である」との聞き慣れた言葉を引用して良く訓練された質の高い船員の必要性をまず挙げています。特にタンカーについては欧州域内で必要とする原油の80%近くを輸入に依存し、しかもほとんどが海上輸送に頼っていますから、タンカーの安全確保はきわめて重要であるとしています。北海油田がある欧州でも80%を輸入していると言うのは少々驚きです。また、海事関連産業の人材不足にも触れています。ロンドンほどでないにしても欧州全体としても海事関連産業の中核をなすのは海上経験者であり、これは文化的な背景や、言語能力、国家や地域的な規則／習慣等の問題からこれらのポストを途上国の海上経験者で埋めることは困難であるとしています。

もちろん欧州としてこれまで手をこまねいて傍観していたわけではなく、数々の提言や調査、セミナーなどを通じて世論の喚起に努めてきたわけですが、今回のこのコミュニケーションはある意味ではこれまでの施策の集大成とも言えるべきものです。

さて、具体的などんな提言があるのか見てみましょう。最初に書きましたように、このコミュニケーションは特に新しい提案があるわけではなく、今まで採択された欧州委員会指令や勧告を忠実に実施すること、また、官労使が対話を強化して職場の改善や海上労働のイメージアップを図ることを勧告しています。

イメージアップのためにはもう一度、青少年に対してキャンペーンを行おう、今回は海上労働を経験することがキャリアパスとしていかに有効かを重点的にPRしよう、ある程度の海上経験を積めば多くの陸上職に就くことが可能かを具体的に示そうと提案しています。また、このキャンペーンは女性も対象とすべきで、定期フェリーでは女性も充分活躍出来る余地がある、このためには労使は船内の労働環境を整備すると共にセクハラなどが起きないように協調すべきで、これはIMOの政策にも欧州連合の方針にも沿うものだとしています。

次に待遇面での向上を勧告しています。船員の居住区のグレードアップや船内のリクリエーション設備の整備はもとより、IT時代を踏まえて船内にコンピュータ室の設置、家族とのe-mailのやり取りを可能にするように強調しています。可能ならば船員家庭にコンピュータを贈ることも薦めています。昨年の私たちの調査でも、船員が最も望むのは家族との連絡だと、訪問した欧州の船員福祉施設の責任者が異口同音に言っておりました。

興味を引いたのはこのコミュニケーションがはっきりと欧州船主に対し、欧州船員の給与

の引き上げを考慮するように提案していることでした。「陸上と海上の大幅な給与の差が、唯一欧州の若者を海に惹き寄せ、現在乗船中の船員を海上に引き止める手段である」と断定しています。これは前述のキャリアパスと比べてちょっと夢がないような気がしますが、今や船に乗らなくても簡単に世界のどこへでも行ける時代にはこれが現実なのでしょう。また欧州においては陸上と海上の賃金差も少なくなって来ているのも事実のようです。

船員の教育訓練については、欧州にある約120校の商船学校および訓練施設についてその高い水準を誇っているものの、先行きは全く不透明だとしています。一般的な海上への関心が低下するなか、技術の進歩へのフォロー、制度や規則の変化への対応など時代の要請に応えることの出来る教育訓練を施すのは容易ではないとの認識です。このためには学校の統廃合も視野に入っているようですし、船上での訓練にも重点をおいています。

労働の流動性を高めるために、船内における上級資格や甲機両用職を可能とするための講座の充実、特に陸上への転職を可能とするための知識や資格を取得するための教育訓練施設の開設を勧告しています。また商船学校への入学の敷居を低くして能力に応じた資格の取得を可能とすることも考慮されているようです。

総じてこのコミュニケーションは新しい政策提言をしているわけではありませんが、欧州船員の賃上げを勧告するなど現実的な提案が目立ちました。このため欧州議会や閣僚理事会などでは特に政策レベルでの活発な議論が行われるとは思われませんが、このコミュニケーションが今後どんな方向に動いて行くのか興味あるところです。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

第29回

潮風満帆

西サモアで積み残した 400トンの水

伊良湖パイロット 元商船三井船長 赤尾陽彦



それは、私が若い人達の文化交流を目的とした第17回総理府青年の船につぼん丸(II世)(旧名,Rosa da FONSECA)に船長として乗船したときのことである。

大雪の東京港を出帆したのは1984年1月25日、オセアニア50日の航海で、寄港地はグアム、ブリスベン、オークランド、ヌクアロファ(トンガ)、アピア(西サモア)、グアム、そして東京であった。

CRUISE FROM SNOW TO SUN

オークランド入港2日目の朝刊ニューズランド・ヘラルドに同紙のロイ・ヴォーガン記者が大きく付けた見出しである。

青年の船には331名の日本人メンバー(事務局を含む)に加え、南太平洋の各国から37名のオーバーシーズ・メンバー(OM)が参加しており、乗組員80名を加え船内は国際色豊かな社会を形成していた。

日本に大雪を降らせた1月末の大寒波は、遠く南の島グアムよりも更に南まで強風をもたらし、私は毎日「明日は静かになります」と、オオカミ少年顔負けの演技。幸い強風も追い風で、「これがキャプテンクックのリゾリユーション号なら総帆に風を受けての快走場面ですナ」と涼しい顔を無理に作ってい



た。

それだけに「南太平洋」の感激は皆さん大きかったようで、デッキ・ディナーの子豚の丸焼きに大歓声が上がリ、ソロモン海の静けさに喜びの歌をうたい合い、ブリスベン入港の朝の「オーストラリア晴れ」に感動し、タスマン海の鯨の歓迎などまさにこの航海は CRUISE FROM SNOW TO SUN であった。

THE CARGO

ポリネシアの人々は、18世紀以降ヨーロッパの人や文化に触れ、彼らから得た知識、文化、宗教などなどの全てを何と CARGO と呼び、そして今日でもそう呼び続けている。

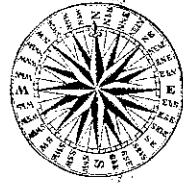
若い人達の文化交流を目的に航海を続ける青年の船のメンバーや、船長、乗組員等はまさに CARGO そのものであり歓迎され尊敬されるのであった。

WESTERN SAMOA

トンガ(ヌクアロファ港)からは一晩の航海で西サモア(アピア港)に接近する。西側のサバイイ島とその東側に位置するウボル島の間のアポリマ海峡を南から北に抜け、ウボル島北岸のアピア港に2月26日8時45分接岸した。

この国を訪れる『THE CARGO』の人達が先ず出会うのがカバセレモニーだ。これは、村の集会所での臨席のもと、女性(未婚の女性に限る)が、石でつぶしたヤンゴナーの木(麻科)の根を手で水に揉み溶かした褐色の飲み物(カバ)を来客にささげる儀式であり、来客はこれを飲みほすことが礼儀とされる。われわれ凡人にとっては、やや勇気が必要な飲物である。

7つの海のこぼれ話



アピア港を望む海岸通りに木造白塗りのホテルがある。このホテルのオーナーが有名なアギー・グレイ。当時、^{よわい} 87歳の女性がこのように美しくあることができるのかと心楽しくなる有名人であった。ハリウッドが作る南太平洋物の大作、「南太平洋」「勇者のみ」「ミスター・ロバーツ」etc…、そのほとんどがこの西サモアを基地に制作されたといわれ、アギーはジョンウェイン、ゲイリー・クーパー、ジョン・フォード、ウィリアム・ホールデン…皆お友だちよ、などと軽く言っている。船上パーティーの席で彼女をアテンドした私に「明日の晩は私のホテルでディナーにしませんか。私は早寝するけど、この孫娘アギー・グレイIIがお相手するからね」。彼女の隣にたたくも20歳台前半の美しい孫娘をふりかえって言うのだった。しかし、海神ネプチューンは私にその好運を与えようとはしなかった。

緊急出帆

停泊2日目の朝、天気は良いのだが突然北風がおこり、アピア港内のコバルトブルーの海を藍色に染め白い牙を剥き出し始めた。ニュージーランドからファックスで送られる天気図には何の徴候もない。しかし、島の南方海上に「何か」ができつつある事が長年の経験からわかる。日没は18時53分、曳船はブアレレ号(425馬力)一隻だけ。「明るいうちに緊急出帆だ!」と結論、団長、管理官、事務局に説明し理解を得る。

現地文化交流の団員がまだ何名か帰船していない。パイロット(水先人)のJ、アナンセン氏も来船、見学者のバイクを借りて町へ飛び出す分団長、30分後4点フラッシュを点滅し、クラクションを連発しながら走り来る一台、皆そろったぞと身乗り出す分団長。

日没7分前に緊急出帆は成功した。パイロットと西サモアのOM4名も乗せたまま一晩中港の沖合を行き来し、翌朝再入港の可否を見極めるため接近してみたが昨日より状況悪く入港を断念。ブアレレ号で下船者を降ろし、当日予定のミニクルーズと首相表敬訪問をキャンセルして12時20分



重々しく汽笛長三声を吹き鳴らしてアピア港を後にグアム島へ向かった。

積み残した400トンの水

満タン1640トンの清水タンクには緊急出帆の結果1240トンだけが残されていた。節水要請を毎日放送した結果、使用量は通常の半分となりグアム到着の前日1日のみ洗濯機の使用を止めた程度で9日目の朝グアムに到着した。

節水への見返りサービスとして、トラック島への異常接近コースをとりながら私は積み残した400トンの水に思いを馳せた。

ウボル島に降り、緑を潤し、流れ、貯えられ、にっぼん丸に積まれるはずであった木の葉まじりの清潔な400トンの水は、沖出したあの晩から翌朝にかけてアピアの人たちの生活のために使われたわけで、シャワーを浴び、食事の準備に使い、大きな木彫りのカバボウルに注がれ、飲まれ、太陽に照らされて汗となり、生まれ出た新しい生命の産湯となり、教会で洗礼のシズクとなり、人々の感激の涙となり…そんなに大きな400トンとなったのかな…と。

定期コンテナ船を沖で待たせてまで、にっぼん丸を優先してくれた老練なグアム島のパイロットLEE氏は、私の話を聞いた後「それは大変だったねキャプテン、でも彼等は思わぬワイルドな生活を楽しんだのかも知れないよ、私ならこう言うね“SHOWER WITH YOUR FRIENDS”」…鳴叫!!

「海運統計要覧2001年版」の発行について

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今般その2001年版を発行いたしました。構成は以下の通りとなっています。

〔項 目〕

- | | |
|---------------|------------------------|
| I 船 腹 | IX 港湾関係 |
| II 船舶の建造と消失 | X 船員関係 |
| III 海上荷動と海運市況 | XI 一般経済 |
| IV 輸送活動 | XII 関連産業の動向 |
| V コンテナ輸送 | 付・資料 |
| VI 企業財務 | 1. 戦後海運年表 |
| VII 海運対策 | 2. 海運日誌 (1999~2000年) |
| VIII 内航海運 | 3. 距離表 (横浜港起点) (全364頁) |

なお、本書は1部970円(税込、送料は別)にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は以下まで、お問い合わせください。

○本件に関するお問い合わせ先:

日本船主協会 総務部 (統計出版担当)

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL: 03-3264-7188、FAX: 03-5226-9166

海運統計要覧

2001

日本船主協会

2000年の海賊事犯 6割増し

国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau: IMB) の海賊情報センター (マレーシア、クアラルンプール) は、2000年に同センターに連絡のあった海賊事件 (未遂事件も含む) の報告書を発行した。

これによると、海賊事件は、1999年に300件であったのに対し2000年は469件と56%増加しており、このうち119件 (約25%) がインドネシアで発生しているほか、マレーシア、マラッカ海峡を含めると全体の約半数を占めるに至っている。また、乗組員の負傷事例も増加しており、死者数は1999年の3名 (3件) から72名に激増している。これには、フィリピン地域にてフェリー上のバスが爆破されたことにより40名の死者を出した事件の他、イエメン沖でのテロリストによる米国艦船への攻撃により17名の死者を出す事件などが含まれているため、一般商船の乗組員の被害は15名になっている。その他、26名が未だに行方不明になっているとしていることである。

なお、事件報告は数ヶ月後に報告される場合も多いため、2000年の数字 (2000年12月31日現在) については、最終的にさらに増加することが予想される。

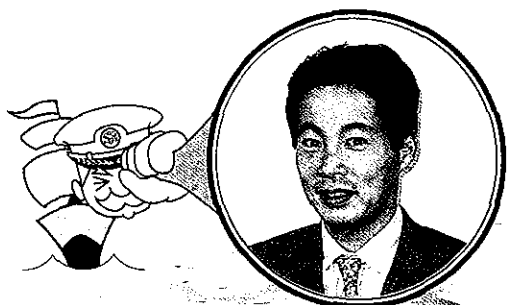
関係各社におかれましては、政府等関係機関に対し防止対策の強化を要請するためにも、今後とも事件の通報を励行されますようお願いいたします。

(平成13年3月8日付船主海第31号/船舶通報13-4において原文等をご報告していますので、ご参照ください。)

めがねある記

船会社の仲間たち

第 26 回



今回、登場して頂くのは

栗林商船(株)第一営業部副部長
藤沢俊一さん(42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？

RORO船6隻を所有し、主に北海道・東北・関東・中部・関西を主航路に定期航路事業を行う当社において、第一営業部は配船・集荷・運航管理並びに海陸一貫輸送に係わる総合業務を行っております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

第一営業部で企画立案した大型船が、進水した時が一番印象に残っています。

10,000トンを超えるRORO船が支綱切断の後シャンパン・くす玉が割れ、軍艦マーチと共に船が船台を滑り降りる瞬間は感極まるものがあります。

3. 御社の自慢といえば？

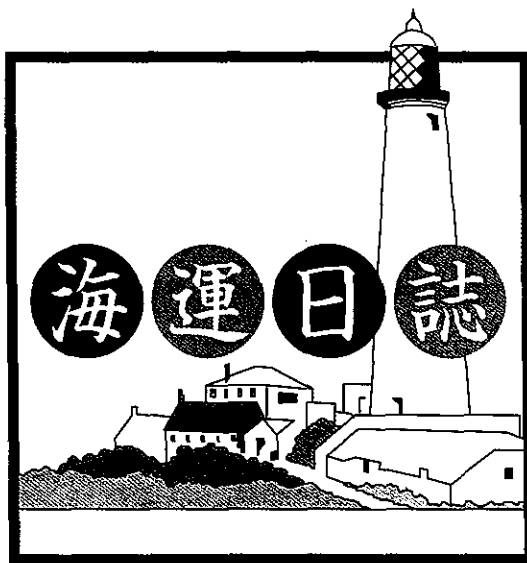
当社の配船港には、全てグループ関連会社があり、海陸一貫物流のネットワークを構築し、また、独自の運行管理システムを開発し荷主殿へのサービスを行っております。また、船舶においても最新鋭の設備を有し、地球環境問題にも真剣に取り組んでおります。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

特にチャレンジというものではありませんが、現在当グループだけ3,000台のシャーシを保有しており、その有効的な運用を探究していきたいと思っています。

栗林商船(株)の事業概要

当社は、海上運送事業および海運代理店業を主たる事業とし、各地の関係各社との強力な連携のもとに近代化されたRO-RO船による海陸一貫輸送を行っております。



4 2001年度港湾春闘が妥結した。
 5 (P. 9 海運ニュース内外情報参照)
 日

12 国土交通省は、2000年度の新造船建造許可
 日 実績を発表した。それによると343隻、1,281
 万9,000総トンで、前年度比48隻、293万
 1,000総トン(29.7%)の増加となり、石油
 危機後2番目の大量受注記録となった。

13 国土交通省は、同省が所管する規制項目に
 日 対し、各方面から寄せられた217件の規制
 緩和要望、意見などの対応状況を整理した
 「規制改革に関する内外からの意見・要望
 に係る対応状況」を公表した。

16 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契
 日 約実績を発表した。それによると293隻、

1,504万総トン、船価合計は1兆1,913億円
 で97年度以来3年振りに1兆円台に乗せた。

16 神戸商船大学(原潔学長)と神戸大学(野
 日 上智行学長)は、両大学が統合によって、
 新たな教育研究分野の創造を目指すことを
 目的に「神戸大学・神戸商船大学統合協議
 会」を発足させた。

23 国際海事機関(IMO)・第46回海洋環境保
 27 護委員会(MEPC46)が、ロンドンで開催
 日 され、5,000DWT以上のシングルハルタ
 ンカーを、原則船齢25年で順次フェーズア
 ウトし、最終使用年限を原則2015年とする
 ことなどを決めた。

このほか、TBTを含む船底防汚塗料の使用
 を規制する新条約案およびバラスト水中
 の有害水生生物の規制に向けた新条約案な
 どについて審議された。

(P. 2 シッピングフラッシュ参照)

26 当協会外航労務部会と全日本海員組合(井
 日 出本榮組合長)は、2001年度労働協約改定
 について最終合意に達した。

(P. 8 海運ニュース内外情報参照)

29 政府は、平成13年度の叙勲・褒章受章者を
 日 発表した。当協会会員会社関係者では、勲
 三等瑞宝章に三本力元日本郵船副社長、勲
 四等旭日中綬章に小谷猛太郎元東京船舶社
 長、藍綬褒章に坂田昇元日本郵船副社長が
 それぞれ受章された。

「第11回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

当協会では、平成3年度より毎年、「海の日」および「海の旬間」行事の一環として「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催しておりますが、本年度につきましても広く一般の方々から3,000名を無料招待し、以下のとおり開催することといたしました。

11回目を迎える今回は、21世紀最初の年にちなみオープニングファンファーレに「映画2001年宇宙の旅から—ツァラトゥストラはこう語った」(R・シュトラウス)、そして、新世紀への船出をテーマとして数々の名曲などを織りまぜた多彩なプログラムとなっています。

日 時：平成13年7月15日(日) 17:00開場 18:00開演

場 所：NHKホール(東京都渋谷区)

応募方法：5月下旬から新聞、雑誌、当協会ホームページなど各種媒体を通じお知らせいたします。



船協だより

公布法令（4月）

- ㊦ 家畜伝染病予防法施行規則の一部を改正する省令
(農林水産省令第96号、平成13年4月27日公布、平成13年4月27日施行)

国際会議の予定（6月）

- IMO 第74回海上安全委員会 (MSC74)
5月30～6月8日 ロンドン
- IMO 第86回理事会
6月18～22日 ロンドン
- 92年国際油濁補償基金 (IOPCF) 理事会およびワーキング・グループ
6月25～29日 ロンドン

海運・造船セミナーが開催される

当協会は、4月25日(水)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(財)海事産業研究所との共催により、当協会松田調査幹事会幹事長(日本郵船調査グループ長)の講演をはじめとした「海運・造船セミナー」を開催した。

本セミナーでは、「21世紀“アジアの時代”が海運に与える影響」を副題にアジア諸国の動向をにらみつつ海運業界の動向を探る内容について講演を実施した。



▲主催者挨拶する当協会植村常務理事



▲講演する当協会松田調査幹事会幹事長

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3月	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
3	4,921	4,006	914	4.7	11.5

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
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4月	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
4	123.83	121.55	126.45

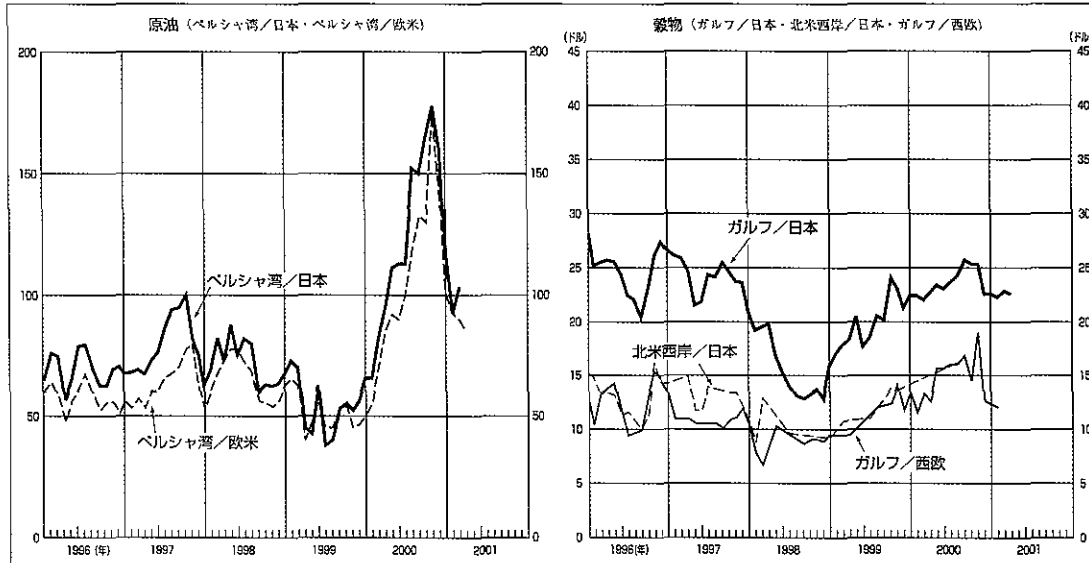
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period	
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他			
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	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	
4	11,490	28	11,462	895	4,365	5,580	0	375	8	239	12,856	2,388	

(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					
	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	85.00	70.00
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	—	—

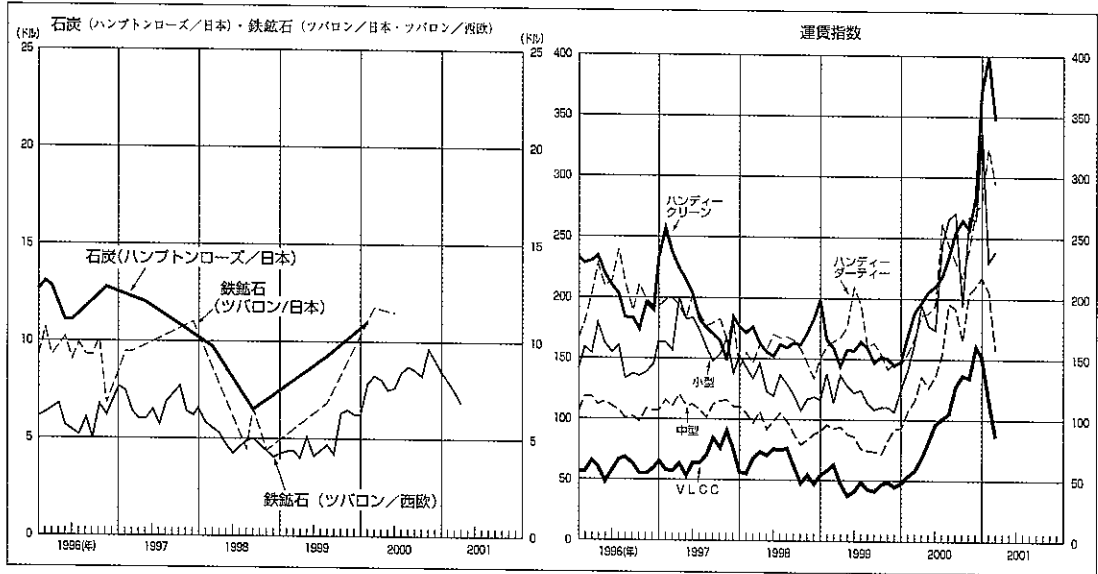
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル/トン)

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	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.75	22.00	22.25	21.50	—	—	—	—	13.20	—	—	—
5	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	12.50	—	—	—
6	—	23.00	—	—	—	—	—	—	15.69	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	15.68	—	—	—
8	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	—	—	16.00	—	—	—
9	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	16.00	—	—	—
10	25.25	24.50	—	—	—	—	—	—	16.80	—	—	—
11	25.25	22.85	—	—	—	—	—	—	14.50	14.40	—	—
12	22.50	20.85	—	—	—	—	—	—	19.00	13.25	—	—
									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/トン)

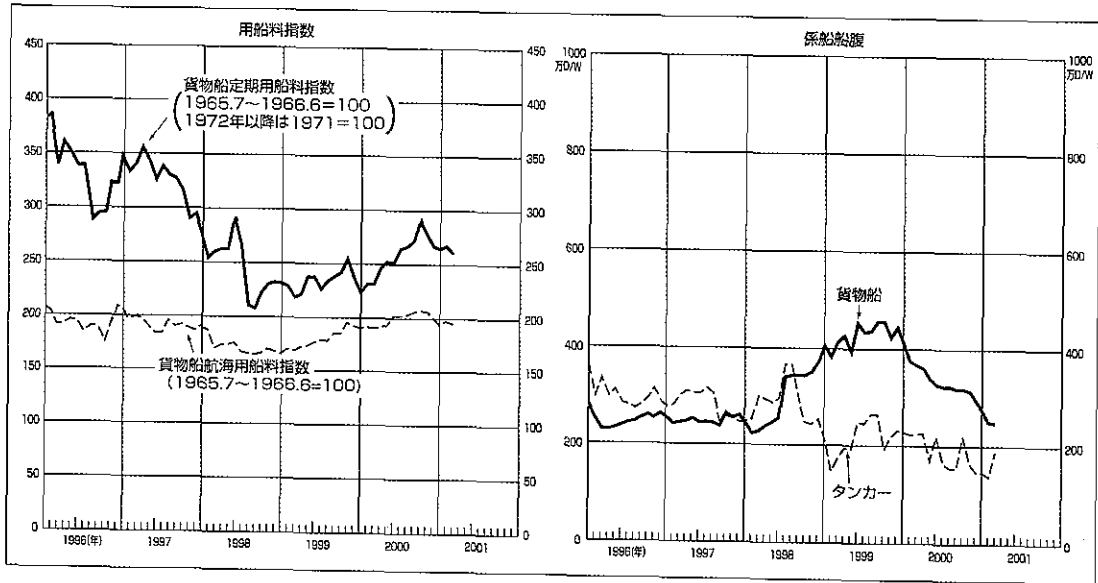
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	—	8.20	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	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					2001				
	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	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0
2	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2
3	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	195.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0
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	

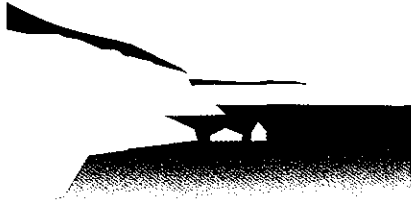
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	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	258	2,174	2,489	40	971	1,883
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



去る3月31日、船協海運セミナーでNHK解説主幹の齋藤宏保氏の講演を聞いた。この講演は「ジャーナリストから見た日本の海運」という表題であったが、内容は海運だけに留まらず、広い視野で日本の問題点を見据えたもので、齋藤氏の慧眼に賛嘆の意を禁じ得なかった。

なかでも日本の社会資本に関する洞察は（小生が言うのも僭越ではあるが）実に的確なもので、ポイントを述べると、

1. ヴィジョンなく、ただ作ることが目的で「にわかづくり」のモノを作っている
2. とにかくハコモノでもなんでも作れば、経済の活性化が図れるという作る側の視点中心である
3. これからはユーザーの視点に立って長持ちするものを作るべき
4. 刹那主義は将来世代が報いを受ける故、次世代に何を残すか将来を見据えた戦略が必要ということで、コンテナバースや耐用年数の短いマンションの例を挙げられた。

確かにヨーロッパの家屋が100年以上もつのが当たり前なのに、同じくコンクリートで作られた日本のマンションが20～30年の耐用年数というのは不思議である。わが国も今まではスクラップアンドビルドで高度成長してきたが、高成長が望めず国民の負担増が確実な今後、生活コストを下げる観点からもヨーロッパ的な多世代間にわたるストック作りが焦眉の急となっている。

ヨーロッパにしるアメリカにしる、将来世代

に引継いで行ける道路や街並みが美しくかつ機能的に仕上がっている。一方、わが国においては真のストック作りたる都市計画がおろそかにされ、景気浮揚というその場しのぎ主体に国民の血税が使われてきた。

その結果は、同じく戦後に驚異的な復興を遂げたドイツと日本を比較すれば明らかであろう。ドイツにおいては、美しい自然景観や街並みがメンテナンスされた上で、効率的で快適な道路網が整備された。これに対し、わが国では、むやみな護岸工事やダムのおかげで自然景観は破壊され、緑や水辺が少なく安らぎを感じられない街並みが無秩序に形成されてしまった。道路も、信号や橋などの構造物にはやたら金を使っているが、機能的な道路網は完成には程遠いし、自動車道と歩道・自転車道のセパレーションも充分とは言い難い。

ジャパンアズナンバーワンなどと持ち上げられていた頃、日本の企業は長期的視野に立って経営が行われているが、米国の企業は目先の利益ばかりを気にして近視眼的な経営をやっていると一般的に言われていた。国家としての行政を見た場合、目先にばかりとらわれているのは日本で、欧米先進国には長期的視点に基づいた戦略があるように思えるがいかかであろうか？

日本郵船

調査グループ定期船調査チーム長
増田 聡

せんきょう5月号 No.490(Vol.43 No.2)

発行 平成13年5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)

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

