平成13年11月20日発行　毎月1回20日発行　No.496　昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

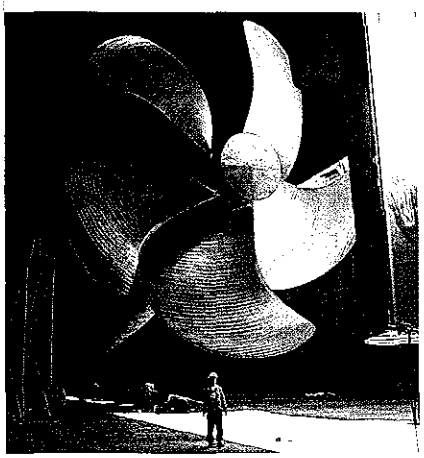
2001 11

社団法人 日本船主協会

CONT

せんきょう

11
NOVEMBER 2001



提供　川崎汽船㈱

■巻頭言 1
外航中小船主協会のめざすもの
日本船主協会副会長 八馬汽船株式会社代表取締役社長◘小林宏志

■海運ニュース 2

国際会議レポート 2
1. アテネ条約改定議定書案の骨子が固まる
—IMO 第83回法律委員会の模様—
2. ILO 最低賃金の世界的な解釈に再度反対を表明
—アジア船主フォーラム船員委員会第7回中間会合の模様について—
3. 両国船協の相互理解と共存共栄の関係を確認
—第6回日台船主協会会談の模様について—
4. WTO における海運自由化交渉の最近の動向
—10月のサービス貿易理事会特別会合について—
5. 海賊対策のための地域協力に関する協定作成に向け前進
—海賊対策アジア協力会議の模様について—

内外情報 10
1. 船舶戦争保険の仕組を解説
—船舶戦争保険の概要と動き—
2. 新たな米国海運保護政策導入が提案
—米国2002年度国防授権法案について—
3. 関門区の強制水先対象船型を3,000総トン以上に引き上げ
—「水先区の設定等に関する検討会」の取りまとめについて—

■Kobe便り 18

■潮風満帆 20
ちょっと緊張した思い出
日本船長協会 専務理事◘大河原豊重

■メンバー訪ねあるき 23
三菱鉱石輸送㈱営業部営業課◘油野竜也

海運日誌(10月) 25
船協だより 26
海運統計 28
編集後記 32

囲み記事
・川崎汽船 飛田監査役イラン・イラク戦争当時の日本関係船舶の安全確保について講演 17
・東京MOU第10回PSC委員会Open Day Forumの模様 22
・フィリピン労働雇用省長官の来日について 22
・不正薬物・銃砲の密輸入の動向 24
・ICS(国際海運会議所)/ISF(国際海運連盟)ロルフ・ウエストファルラーセン会長が当協会を表敬訪問 26
・小学校向け壁新聞「船のはなし No. 6、No. 7」の発行について 27

巻頭言

外航中小船主協会のめざすもの

日本船主協会副会長
八馬汽船株式会社代表取締役社長 小林宏志

21世紀にはいり、極めて厳しい経営環境のもと、我々外航中小船主協会（日本船主協会のオーナー部会）のメンバーは、グローバル化やIT技術の進歩など、激しい変化に対応しつつ、良質なサービスを継続して提供できるよう、全力を挙げて企業努力している。

当協会は、世界単一市場での競争を余儀なくされている外航海運にとっては、諸外国の海運企業に優るとも劣らない経営の効率化の達成をめざすことが必要であるとの認識に立ち、国際競争力を強化すべく、我が国外航海運の競争条件の整備を、関係各方面に求めている。

日本船主協会が税制をはじめとする諸制度のイコール・フッティングの実現を掲げているのも、我が国外航海運の競争力強化に取り組むことが、如何に重要かを示しているものである。

税制・制度面での立ち遅れは、外航中小船主にとっては、より切実な問題である。船舶維持にかかるコスト、例えば、固定資産税や登録免許税の無い国も多く、諸外国と同じ土俵で競争する際の障害は多岐にわたっている。加えて船員費の負担も外航中小船主に重くのしかかっている。FOC船と比べれば割高ではあるものの、２名配乗の国際船舶の利用も考えており、中小船主にも活用しやすい国際船舶制度の実現を求めて行きたい。

景気回復の遅れている我が国が、活力を保ち国際的な地歩を揺るぎないものにして行くため、構造改革の断行が急務となっており、海運業界においても、円滑な企業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和の実現が強く求められている。当協会は、規制緩和の推進を図るため、日本船主協会と協調して、関係各方面への要望を行なっており、特に船員保険の被保険者資格について、その改善を強く働きかけている。同じ船員でありながら、雇用されている会社が日本籍船を持たなくなったという理由で、被保険者資格を失うということは、船員の福祉の見地からも不当な扱いとなっているので、この制度の早急な是正をめざしている。

船員職業紹介事業の自由化に関しても、日本船主協会を通じ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業などの自由化の実現に向けた船員職業安定法の改正を引き続き求めて行きたい。その他、外航中小船主の発展のための環境整備作りをめざしたいと思う。我々が抱えているこれら諸問題を解決するためには、我々自身が当事者として積極的に関与し、率先して活動して行くことが肝要であると考える。

国際会議レポート

1 アテネ条約改定議定書案の骨子が固まる
—IMO 第83回法律委員会の模様—

IMO 第83回法律委員会（以下、83回委員会）が2001年10月８日から12日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。谷川久成蹊大学名誉教授をはじめとする日本政府代表団には当協会から成定龍二法規専門委員（日本郵船・法務保険グループ長）、田中初穂関連業務部課長が参加した。その模様は、以下の通りである。

83回委員会においては、「1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約」（以下、アテネ条約）改定問題を主要議題として鋭意審議が行われた。

アテネ条約の改定問題については、1984年４月開催の第59回法律委員会以来、主要議題の一つとして審議が続けられてきた。この間、1990年には、責任限度額の引き上げを主目的とした改定議定書が採択されているが、発効には至らず、その後、金銭上の保証の提供（旅客の債権を担保する制度）の導入等の観点から、本委員会で引き続き審議が行われている。83回委員会においては、これまでの争点であった「金銭上の保証の提供」、「海難事故以外の場合の挙証責任」等に関して議論の取りまとめが行われたことから、改定議定書案の骨子がほぼ固まり、2002年10月に採択のための外交会議を開催することが決定された。

このため、本稿においては、現段階における法律委員会での審議結果を整理した「アテネ条約改定議定書案」の骨子について説明することとしたい。

なお、83回委員会の主要議題となっていた「海難残骸物除去に関する条約案」に関しては、2004／2005年に採択のための外交会議の開催が決定していることから、金銭上の保証の提供を含む実質的な検討は来春開催の第84回法律委員会に持ち越された。

さらに、83回委員会においては、「1992年の油による汚染損害補償のための国際基金設立に関する国際条約（92FC）」改定議定書の検討を優

先検討事項とすること、また「危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約（HNS条約）」の批准状況のモニタリングを引き続き行うこと等が合意された。

「アテネ条約改定議定書案」の骨子は以下のとおりである。

○運送人の責任

現行アテネ条約では、運送人が責任を負わなければならないのは「運送の過程で生じ、かつ運送人等の過失または不注意に起因するもの」とされ、①衝突等の海難事故と②海難事故以外では、運送人と旅客のどちらが過失の有無を立証する責任（挙証責任）を負うかが異なっている。すなわち、①の場合には、運送人が自己に過失がなかったことを証明しない限り過失があったものと推定され（過失推定）、②の場合、旅客等の請求者（以下、旅客）が運送人に過失があったことを立証する責任を負うこととなっている。

本件に関しては検討の結果、以下の方向で改定が行われることとなった。

旅客の死傷の場合、①については一定額までは「厳格責任」（戦争や暴動または避け難い自然現象、あるいは第三者の故意により引き起こされた事故であることを運送人が証明しない限り、運送人の過失の有無に関係なく責任を負う）、それを超える部分は「過失推定」とする2段階方式とすることが決定した。

なお、②については日本をはじめノルウェー等の国が海難事故以外の場合も含む全ての事故の挙証責任を運送人に課するべきとの意見を提出したことから、当初は運送人とする方向で議論されていたが、83回委員会において、後述の運送人に対する責任限度額の引き上げ、金銭上の保証の提供等による船客と運送人との公平性やバランス論の観点から、海難事故以外の場合の挙証責任は、旅客に課す現条約を支持する国が多かったことから、②の海難事故以外の場合の挙証責任は現条約通り旅客が負うとされた。

○責任限度額

現行アテネ条約においては、旅客死傷の場合の責任限度額は「1運送毎」と定められている。本委員会では、現条約どおり「1運送毎」とするのか、「1事故毎」か、あるいは「1船毎」とするのかについてこれまで継続して審議が行われてきた。83回委員会での審議の結果、この議論がようやくまとまり、「海事債権についての責任の制限に関する条約（以下、LLMC条約※①）」との整合を図るため、手荷物を除き、責任限度額を「1事故毎」に変更することが決定された。

なお、82回委員会では、ノルウェーと日本両国が共同で提案した「締約国が条約の限度額を下回らない限り自国で独自の法律を適用できる」ことが承認されており、自国の判断で責任限度額を定めない「無限責任」の導入も可能とされている。

※①LLMC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。

○金銭上の保証の提供

「金銭上の保証の提供」すなわち強制保険制度が取り入れられることとなり、保険付保額は旅客数に関わらず1旅客毎とすることとなった。

なお、付保額そのものは外交会議にて決定される。

○寄与過失の抗弁

「旅客の死傷等が旅客の過失によるもので、かつ運送人がそれを立証した場合には、裁判所はその国の法律に従い、運送人の責任の一部または全部を免除することができる」とした、現

行アテネ条約でも規定されている寄与過失の抗弁を全ての場合に使えるように修正すべき、との提案がICS（国際海運会議所）よりなされた。

審議の結果、修正は行わないものの、旅客の寄与過失に対する抗弁は、厳格責任が適用される海難事故を含む全ての場合にも優先することが確認された。海難事故で厳格責任が課される場合であっても、旅客の過失を立証した場合には、運送人の責任の一部または全部が免除されるということである。

○船舶の欠陥の定義

改定アテネ条約では、海難事故の定義を「船舶の衝突や座礁、火災等とともに船舶の欠陥による事故」とすることとしているが、米国等より「船舶の欠陥」の定義を明確にすべきではないかとの意見が提案された。裁判に際し、海難事故とそれ以外の事故の区別を明確にする必要があることから、この意見が支持され、審議の結果、「船舶の欠陥」は原則として、船舶の航行機器や船客の避難用具等の不具合や破損とされた。ただし、改定議定書においては、客室等の船客の利用する部分および航行機器それぞれの欠陥の定義を明確に区分し、さらには、防火設備も追加する等、より明確化することが必要とされた。

○裁判管轄

現行のアテネ条約においては、裁判管轄に4つの選択肢を認めており、被害者の居住地の裁判所に管轄権を認める場合を「被害者の居住地に営業所を有する場合」に限定している。このため、本委員会では、被害者救済の観点から、さらに「被害者の居住地でサービスを提供する場合」を追加する方向で審議が行われてきた。

しかしながら、83回委員会の審議では、これまでの方向とは全く異なり、新たな規定の導入については条約を批准する上での障害となりかねない等の理由から、現行アテネ条約の通り4つの選択肢とすることが支持された。

なお、以上の主要議論を踏まえ、改定議定書案を作成した上で、2002年10月に採択のための外交会議が開催されることとなった。

2 ILO最低賃金の世界的な解釈に再度反対を表明
—アジア船主フォーラム船員委員会第7回中間会合の模様について—

アジア船主フォーラム（ASF）船員委員会の第7回中間会合が、平成13年10月23日に韓国船主協会のホストにより釜山で開催された。

会合には、10カ国の船主協会から27名が出席し、またオブザーバーとしてAMETIAP（アジア太平洋船員教育・訓練機関連合会）および中国の船員学校の代表が参加し、Li Shanmin議長（中国船主協会、COSCO Manning Corp, Managing Director）の下、共通議題について友好的かつ活発な意見交換が行われた。日本からは、町野船員対策委員会委員（商船三井専務執行役員）、杉浦船員対策特別委員会幹事会幹事長（日本郵船企画グループ長代理）ならびに事務局より足立船員対策室副部長が出席した。

会合の前日（10月22日）には、ISF（国際海運連盟）とASFによる共同セミナーが開催され、STCW95条約、ILO統合条約、ISFに於ける労務問題などの最近の状況についてISF側より参加したDr. D. Lindemann（独船主協会 Managing Director）、Mr. D. Dearsely（ISF事務局次長）の両氏より説明を受け、その後これらの問題を中心に幅広い議論を行った。このセミナーは、前年第6回委員会に引き続き、ASFとしてISFとの意見交換を目的として本委員会の招聘によ

り実現したもの。

翌日の本委員会では、この論議を踏まえて検討した結果、船員の賃金はその船員の住居の経済状態や生活水準を考慮すべきでありILO最低賃金の世界的な解釈に対しては再度反対を表明した。また、ILO条約を見直し、新しい一つの統合条約に再構築するILO合同海事委員会（JMC）の勧告を委員会として全面的に支持し、ASFとしての統合条約に関するポジションをASF内にSmall Working Groupを設置して検討する事となった。さらに、委員会はSTCW95条約に基づき外国の免状の基準を確認・承認するための承認手続きを早期に確立するようアジア各国政府に対し求めた。

その他、STCW95条約の施行問題、不正証書の問題、船員の訴訟や遺棄の問題、最小安全配員問題等について検討を行い、当委員会としての意見を別紙の共同宣言として採択した。

なお、次回の第8回中間会合は、来年秋に中国・大連において開催される予定である。

【資料】

アジア船主フォーラム船員委員会第7回中間会合

2001年10月23日　於：釜山（韓国）

共同宣言

アジア船主フォーラム（ASF）船員委員会第7回中間会合が、2001年10月23日（火曜日）、釜山において韓国船主協会（KSA）の主催により開催された。

本会合には中国、香港、日本、韓国、台湾およびASEAN船主協会の構成メンバーであるインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイおよびベトナムの代表が出席した。また委員会は、アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会（AMETIAP）および中国の船員学校からのオブザーバーの参加を歓迎した。

中間会合の前日である2001年10月22日午後に、釜山において、ASF船員委員会の招聘により、国際海運連盟（ISF）がASFと合同でセミナーを開催した。全てのASF代表がこの合同セミナーに参加し、ILO統合条約に関する最近の活動も含めて海運を取巻く諸問題について議論を行った。

委員会は、広範に亘る既存のILO条約を見直し、時代にかなったものとして一つの新しい統合条約として再構築すべきとするILO合同海事委員会（JMC）の勧告を全面的に支持した。この新しい条約の検討において適切かつ代表的なアジアの意見が考慮されるように、統合条約に関するASFのポジションを検討するためのSmall WGが設置されることとなった。

船員の訓練基準を定めたSTCW95条約の施行問題が、再度議題にのぼった。委員会は、ほとんど全てのASFのメンバーが、IMO“ホワイトリスト”に掲載され、これらの国と地域の国内の安全基準制度が有効であると認識された事を歓迎する。また、委員会は船員の標準能力を統一し、保証しようとするSTCW95条約のすばらしい主旨に感謝を表すとともに、“ホワイトリスト”編集に際して、締約国からの書類を審査したIMOの努力を評価する。そして、締約国が船員訓練等に関する標準制度の質を維持すべきことを継続的に要求されると考える。委員会は、早期の段階でSTCW 95条約のI／10に基づき、外国の免状の基準を確認・承認するための承認手続きを設立するようにアジア各国政府に対し求める。

委員会は、船員に関する訴訟の裁判管轄権が引き続き曖昧であることに懸念を示し、そのような訴訟は船員が国籍を有する国で審理すべきであることに同意した。更に、遺棄船員や船員に関する訴訟が増加していることに懸念を示し、ILO統合条約の進展が、最終的にこの重要な問題の包括的な解決策を取り入れる機会を提供することを希望する。

委員会は、"Tampa 号" 事件が SOLAS 条約遵守の必要性と海上の難民を救助する必要性に対し深刻な問題を提起した事、更に IMO がふさわしい対応策の検討を促進するように求めてられている事について注視した。また、委員会は密航者事件やこれに関連する問題が増加していることに懸念を示した。

集中的な議論の結果、委員会は、アジア各国の政府が市場の需要・供給に対して介入し、特定の業界の雇用における最低賃金を明示することは通常の政策ではないと考える。委員会は、船員の賃金はその船員の住居の経済状況や生活水準を考慮すべきことを再度表明し、ILO 最低賃金の世界的な解釈に対して反対する。

委員会は、海運業界の標準海事通信用語（SMCP）に対する重要性を IMO が認識したことを歓迎し、多くの ASF メンバーが英語による効果的な意思疎通の教育手段として既に SMCP を参考文書として用いている事を表明した。

委員会は、中国通信産業省の招請により IMO の専門家が 9 月に、中国の 6 つの海事教育訓練機関（METs）における現在の海事英語訓練の基準の調査をするために、これらの機関を訪問したことに留意した。同調査団による評価結果の多くが、香港船協の METs に関する調査研究と合致するものであった。

委員会は、船員訓練 WG が、

・船員の英語能力の欠如が、深刻な問題として増加している事を主張すべき
・英語による効果的な意思疎通の教育に優先順位を与えるように求めるべき
・AMETIAP および国連・アジア太平洋経済社会委員会（UN ESCAP）等の他の組織と可能な限り協調を取りつつ、どのようにこの概念をアジア地域に広めるかを議論すべき

であると考えた。

委員会は、アジア地域の多くの政府が、STCW95条約および IMO 総会決議A.890（最小安全配員に関する規定）に従って、安全配員の原則を取り入れたことに留意した。

委員会は、旗国がアジア地域の不正証書事件について注意喚起を行っている事を歓迎した。船員の証書が正規のものであるか確認するための手続きが、アジアの多くの国や地域で実施されている。アジアのいくつかの国において、証書を照合するためのデータベースがインターネットウエッブサイトで利用可能である。委員会は、アジアの国や地域にデータベースを活用することなしに証書確認のための制度を早期に取り入れ、設立するように求める。

委員会は、アジア地域における質の高い、競争力のある船員の不足の進行や、世界経済の大幅な落ち込みが、どのように多くの点で船員訓練に影響をおよぼすかについて懸念を表明した。

アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合（AMETIAP）の代表から、AMETIAP がメンバーの教育機関に対する基準の信任を含む訓練制度の質的な保証制度を促進している事について報告があった。委員会は、この制度はアジア地域における海事教育訓練制度の質の向上を確保することの重要性に合致する主要な活動であると考える。また、委員会はこの制度に対する強い支持を表明し、同制度が将来的な地域的 METs プログラムに係る委員会の展望と一体化し得ることに同意した。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の船員訓練基準を確保維持し、アジア人船員の供給と雇用の安定性を促進するとともに配乗と訓練に関する新しい国際的な海事法制および条約について監視、検討し意見を開陳することにある。

中国船主協会（CSA）は、2002年秋に大連において第 8 回中間会合を開催するよう委員会より要請され、この申し出を喜んで引受けた。委員会は、釜山において第 7 回中間会合を開催した韓国船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

以　上

＊：ASF船員委員会には、次の4つのWGが設置されている（うち日本船主協会は①と③のメンバーになっている）。

① ILO WG
② 最小安全配員 WG
③ STCW95WG
④ 船員訓練 WG

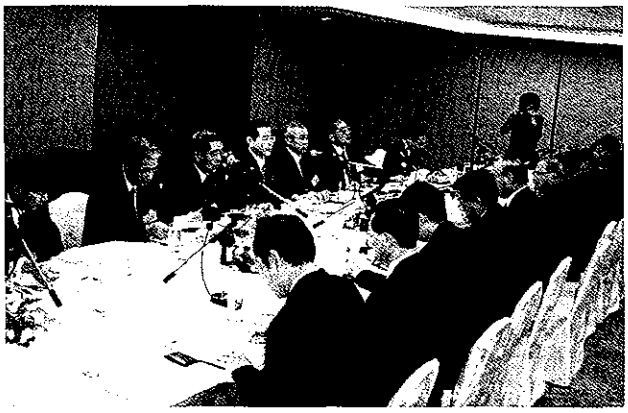
3 両国船協の相互理解と共存共栄の関係を確認
—第6回日台船主協会会談の模様について—

題記会談が、2001年10月29日に台湾（台北市）で台湾船主協会の主催によって開催された。当協会からは崎長会長はじめ9名が、台湾船協からはChen会長はじめ13名が出席した。（出席者は**資料2参照**）

会談では、両国海運の現状と展望や、9月の米国同時多発テロの影響、国際機関（OECD、WTO等）における海運問題等につき、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

次回以降の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくことで合意された。

会談で採択された共同声明は**資料1**の通りである。



▲第6回日台船主協会会談の模様

【資料1】

第6回日台船主協会会談について

2001年10月29日

日本船主協会と台湾船主協会による第6回日台船主協会会談が、2001年10月29日、台湾の台北市で開催された。これは、1999年の第5回会談（於：静岡県伊東市川奈）に続くもので、友好的な雰囲気の中、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。

会議では、

1．2001年9月11日の米国における同時多発テロの犠牲者に対し、深甚なる哀悼の意が表明された。
2．台湾・中国間（台湾海峡）直航問題の進捗状況を含め、日本・台湾並びに世界の海運業界の現状と今後の見通しについて意見交換が行われた。
3．同時多発テロが世界経済に与える悪影響に対し、重大な懸念が示された。こうした状況を好転させるには、貿易と投資の更なる開放と自由化の促進がとりわけ重要であり、目前となった台湾のWTO加盟に対し、特に歓迎の意が示された。
4．海賊、シップ・リサイクリング、油濁責任、船底防汚システムなど最近の国際海運政策問題について議論が行われ、今後の進展を注視していくことが合意された。
5．船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関するOECDワークショップの重要性を再確認した。

6．次回以降の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくこととした。両船協はともにアジア船主フォーラム（ASF）のメンバーであり、その総会は日本、韓国、中国、台湾、香港、アセアン、豪州の順で毎年開催されている。

7．両協会は、共存共栄の考え方に基づき、今後も更なる相互理解の促進を推進していくことを確認した。

【資料】 第6回日台船主協会会談 出席者

（台湾側出席者）

氏名 NAME	役職 TITLE	
	台湾船主協会 NACS	会社 Company
T. H. Chen 陳庭輝	Chairman 会長	Chairman, Yangming Marine Transport
Steve S. S. Lin	Convener	Vice Chairman, Evergreen Group
Loh, Yao-Fon	Standing Board Director	Chairman, Uniglory Marine Corp.
Marcel Chang	Standing Board Director	President, Evergreen Marine Corp.
Chen Chao Hon		Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
Chen Po Ting	Standing Board Director	Vice Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
Frank F. H. Lu	Standing Board Director	Chairman, Taiwan Navigation Co.
I. Y. Chang	Standing Supervisor	President, Taiwan Navigation Co.
Wong Hsiu Huang		President, Yangming Marine Transport
Lee, Lung Wen	Standing Board Director	Vice-President, U-Ming Marine Transport
Chin-Shyen Chen	Supervisor	Advisor, Ta-Ho Marine Corp.
Chwang Jung-Tse	Director	Vice-President, Ta-Ho Marine Corp.
Q. H. Chen	Advisor	Professor, National Chiao Tung University

（日本側出席者）

氏名	役職	
	日本船主協会	会社
崎長保英	会長	川崎汽船社長
草刈隆郎	副会長	日本郵船社長
鈴木邦雄	副会長	商船三井社長
松永宏之	副会長	東京タンカー社長
鷲見嘉一	副会長	新和海運社長
福島義章	理事長	
大滝光一	会長秘書	川崎汽船経営企画グループ政策担当部長
園田裕一	国際企画室長	
山上寛之	国際企画室	

4 WTOにおける海運自由化交渉の最近の動向
—10月のサービス貿易理事会特別会合について—

多国的枠組みでの自由公平な通商ルール策定を目指すWTOの新ラウンドは、2001年11月にカタールで開催される閣僚会合で開始されることが期待されている。

海運を含むサービス分野については、農業と同様、前回のウルグアイ・ラウンド合意に基づき2000年１月から先行して交渉が開始されており、これまでのところ交渉の手続き面を中心とする検討などが行われてきている。

海運は、前回のラウンドにおいて、サービス産業の中で唯一GATS*の適用が合意されなかった業種であることから、当協会は、海運分野が早期にGATS対象業種となり、世界共通の自由化ルールが適用されることを期待している。

2001年10月８日にジュネーブのWTO本部で開催されたサービス貿易理事会特別会合では、海運分野に関する各国の基本的考え方について初めての実質議論が行われ、今後の交渉の出発点としては、1996年まで行われた前回ラウンドの海運継続交渉での交渉成果を活用すること等が概ね一致した意見であった。

海運分野の今後の交渉は、カタール会合での包括的な新ラウンド開始如何にかかわりなく、2002年春以降に本格化する可能性がある。当協会は、外航海運における一層の自由化を実現するため、国土交通省等を通じ、各国の自国海運保護政策の撤廃等を要望していくこととしている。

＊ GATS（サービス貿易に関する一般協定）
モノの貿易自由化を定めるGATT（関税貿易一般協定）に対し、サービス貿易における自由化や規制緩和を定める多国間協定。GATT・GATSともにWTO（世界貿易機関）によって管理・運営されている。

5 海賊対策のための地域協力に関する協定作成に向け前進
—海賊対策アジア協力会議の模様について—

わが国外務省の主催により、去る10月４、５日、東京において「海賊対策アジア協力会議」が開催され、アジア17カ国・地域の官民関係者、国際機関の代表者が参加した。

1999年11月のASEAN＋３（日中韓）首脳会議で提唱され、2000年４月に開催された海賊対策国際会議において、アジアにおける地域協力の必要性が強く認識された。その後、わが国はインドネシア等アジア４ヶ国にミッションを派遣し、海賊対策に関し実行可能な協力・支援策が協議され、海上警備機関の相互交流等わが国と関係国との二国間協力は徐々に進展している。一方、実効的な海賊対策のための地域的な協力の枠組み作りについては、各国の主権に係わる問題等のため関係国の同意を得るまでには至っていない。

「海賊対策アジア協力会議」では、海賊対策に関する地域協力の将来的な方向性について、多国間地域協力が必要不可欠との認識が共有され、何らかの地域協定作成の検討を進める点で概ね一致した。また、今後、作業部会を設けさらに議論を詰めていくとともに、今回の会合の成果を11月のASEAN＋３首脳会議に報告することとしている。

当協会は同会議に参加し、「船主の海賊問題への取り組み」と題し、「保安計画策定の指針」策定に至った経緯、船主等との情報交換、政府等との連携・協力等これまでの活動や、船主の自衛策の概要を紹介するとともに、船舶からの報告を促進する上で考慮しなければならないいくつかの要因を指摘したほか、海賊防止のための関係国間の協力と犯罪者の逮捕が不可欠であること、世界で５億丁が出回っていると言われている小火器の拡散防止も今後問題を改善するうえで考慮すべき事項の一つであること等を述べた。

内外情報

1 船舶戦争保険の仕組を解説
—船舶戦争保険の概要と動き—

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロにより、被害を受けた航空業界のみならず船舶や貨物の分野でも戦争保険料の引上げが行われており、関係者の関心が高まっている。本稿では一般にはなじみが薄いと思われる船舶の戦争保険の仕組みについて解説することとしたい。

1．一般的な船舶関係保険の種類とてん補の対象

まず、はじめに一般的な船舶保険の種類をみると、大別して次の3つの種類がある（この他にも係船保険、航海保険、修繕保険等があるが、本稿では戦争保険に焦点を当てるために省略した）。

① 船舶保険

船体、機関、属具自体の損失・損害をてん補することを目的とした損保会社による保険。

[主なてん補範囲]

運航中の船舶に生じた事故による損害

② 不稼働損失保険

船舶が一定の海難事故等によって稼働不能の状態となった場合に得ることができなかった収入や支出せざるを得なかった費用等をてん補することを目的とした損保会社による保険。

[主なてん補範囲]

一定の海難事故等により船舶が不稼働状態になったことによる経済的損失

③ 船主責任保険

油濁等の第三者に対する責任や船員の死傷に対する賠償あるいは積荷に対する責任などを担保することを目的とした保険。いわゆるP&I保険と呼ばれ、主に船舶の所有者や運航者がP&I Clubと呼ばれる相互保険組合を作り、船舶の運航に伴う事故による経済的損失を相互にてん補しあう保険である。

[主なてん補範囲]

a．船員に関する責任および費用
b．船客に関する責任および費用
c．他船との衝突による責任および費用
d．汚濁（油濁等）に関する責任および費用
e．積荷に関する責任および費用

等

2．戦争保険の種類

前記保険①～③はいずれも、戦争、軍事的行動、内乱等の危険については免責とされており、これらの保険ではカバーされない。これをカバーするのが「戦争保険」である。前記①～③それぞれをカバーする戦争保険があり、その概要は次の通りである。

イ．前記①に対応するもの…船舶戦争保険

前記①に対応するもので、ミサイル被弾、機雷接触などの「戦争危険」によって船舶に生じた損害をてん補する。てん補限度額は船価である。

ロ．前記②に対応するもの…船舶不稼働損失戦争保険等

前記②に対応するもので、船舶の物的損傷に起因する不稼働損失をてん補する「船舶不稼働損失戦争保険」の他に、封鎖危険による損失をてん補する「Blocking and Trapping（またはLoss of Hire/Loss of Time）保険」がある。

ハ．前記③に対応するもの…War P&I保険お

よびWar Crew Liability保険

War P&I保険は乗組員に対する賠償責任を除く船主責任全般に対する戦争保険であり、War Crew Liability保険は乗組員に対する船主責任の戦争保険である。

これらは、本来P&I Clubによる保険である前記③に対応するものであるが、P&I Clubには戦争保険が無いことから、損保会社による保険となる。なお、通常は船舶戦争保険に付帯している。てん補限度額は、War P&I保険は船価、War Crew Liability保険は労働協約に定める金額を基に算出することとなっている。

ニ．前記③に対応するもの（その２）…戦争保険特別追加カバー（P&I Club Special Cover for War Risks P&I）

船主責任に対する戦争保険には、上記ハ．で述べた損保会社によるWar P&I保険およびWar Crew Liability保険があるが、これら保険でてん補される額を超過した場合、その超過額を主要なP&I Clubによって構成されている国際P&Iグループで新たにてん補するもので、１船当り１億ドルが限度額である。

なお、船舶保険における船価は、契約当事者の合意によって協定する価額とされ、例えば、帳簿価額、市場価額等が採用されている。

以上が種類別にみた戦争保険の概要であるが、次に戦争保険の実際の仕組みについて説明したい。

３．戦争保険の仕組み

戦争保険は、いわゆる平時の場合には船価に一定の料率（基本料率）をかけた金額により１年間保証されるが、一方で「保険契約解除・自動終了」の特別条項が定められており、契約期間内であっても７日前の通知により契約当事者双方が解除することが可能とされている。

また、危険度の高い水域は「除外水域」として指定され、別途割増保険料の支払いが発生する。しかも、この割増料はある特定の日数（現在は一般的に７日）に限り有効であり、航海毎に発生する。なお、例えば７日を超えて10日間除外水域に滞在する場合は、３日分の日割した金額の追加支払いとなるのか、もしくは７日分の支払いが必要となるのか、その都度損保会社に確認することとなる。

以上を今回の一連の動きを例に具体的に説明すると次の通りとなる。

９月11日の米国同時多発テロ発生後、９月19日に「保険契約解除・自動終了特別条項」に基づき、７日後の９月27日午前０時をもって現行の契約を解除する旨の通知が損保各社より各船社にあった。同時に下記の除外水域設定の連絡があり、引き続き戦争保険を継続するためには除外水域の設定等の引受条件に合意することが必要となった。

なお、以下に示す(A)～(S)の除外水域の割増保険料率は船社が入域予定を損保会社に連絡した際、都度レートが提示されることとなっている。

また、９月26日、P&I Clubより、損保会社のWar P&I保険とWar Crew Liability保険を付保していることを前提として、これら保険のてん補限度額を超過した部分を国際P&Iグループが１億ドルを限度額としてでん補する「P&I Club Special Cover for War Risks P&I」の適用に関する通知があった。

さらに10月３日には、再度、10月11日午前０時より現行の契約を解除する旨の通知が損保会社からあり、引き続き付保するためには戦争保険料率の引上げに合意することが条件とされた。なお、10月17日に基本料率はわずかに引き下げられ現在に至っている。

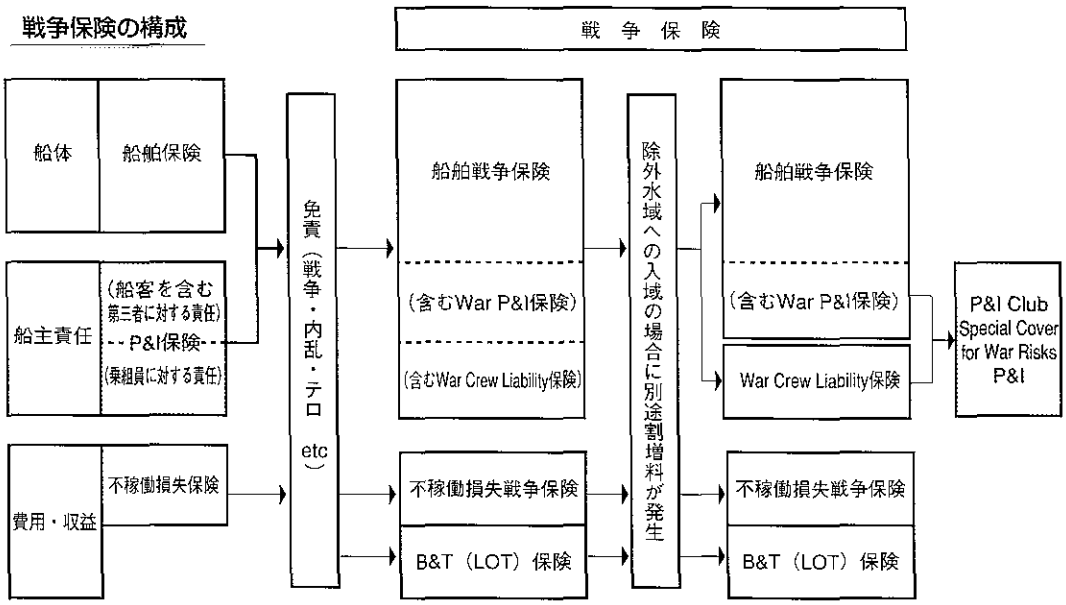
[除外水域]

(A)ペルシャ湾（ペルシャ湾・アラビア湾・北緯24度以北のオマーン湾)、(B)アンゴラ

(キャビンダを含む)、(C)イスラエル、(D)レバノン、(E)リビア（シドラ湾を含む)、(F)エリトリア、(G)ソマリア、(H)コンゴ、(I)リベリア、(J)スリランカ、(K)シエラレオネ、(L)ユーゴスラビア、(M)アカバ湾・紅海、(N)イエメン、(O)パキスタン、(P)オマーン、(Q)シリア、(R)アルジェリア、(S)エジプト

最後に、戦争保険の構成を簡単な図にしたので、ご参照願いたい。

戦争保険の構成



注) ［　］部分はP&I Club、その他は損保会社によるてん補

2 新たな米国海運保護政策導入が提案
—米国2002年度国防授権法案について—

MSP（＊1）等、米国の自国海運保護政策は、外航海運の自由公正な競争を歪める恐れがあることから、かねてよりわが国政府をはじめ関係各国から撤廃を求められているが、2001年9月米国同時多発テロ後の米国議会において、新たな海運保護条項を含む国防授権法案が提出されたことから、わが国を含む日欧10カ国政府や当協会は、これに反対する活動を展開した。

1．2002年度国防授権法案の概要

2001年9月25日、米国の国防用商船確保プログラム「NDF」（＊2）登録船舶の平時での市場参入を促進するためのNDF強化条項を含む国防授権法案（＊3）が、米国下院を通過した。

同条項は、NDFに基づいて建造または今後建造される米国籍船が、米国トレードに参入できず（failure to obtain employment)、かつ、当該トレードが米国の同盟国船社により長期に渡り支配されている場合には、「制限的貿易慣行」が存在するものとし、こうした状況を国防長官が示すことで、課徴金や米国港湾への寄港制限といった外国船社に対するFMC（米国連邦海事委員会）の是正措置を可能とするもので、関係方面では、軍事徴用に適する自動車専用船の

平時での市場参入促進を意図したものであると推測されている。

国防授権法案については、上院はNDF強化条項を含まない法案（S1438）を通過させたことから、上下院の法案を一本化する両院協議会の場で、お互いの法案についてのすり合わせを行うこととなった。

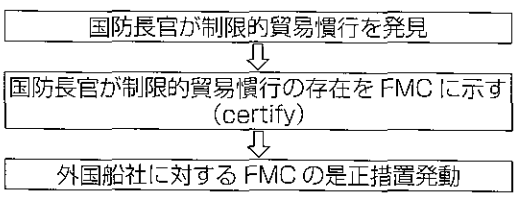
2．NDF強化条項提案の背景

HR2586のNDF強化条項は、もともと一部の米国船社や造船業界、海員組合等を支援者に持つといわれるウェルドン下院議員らが2000年11月に下院に提出し、その後廃案となったNDF Improvement Bill（HR5488）および2001年6月に下院に提出されたものの、未審議のままとなっている「National Defence Features Program Enhancement Act of 2001」（HR2075：NDF増強法案）の条文をほぼそのまま引き写したものである。

今回のNDF強化条項も同議員らの提案によりHR2586に盛り込まれたことから、これまで単独法案では成立していない前記法案を、テロ事件後の米国議会で最優先審議法案である国防関連法案に含めることで、早期成立を狙ったものと見られている。

なお、HR5488およびHR2586はFMCの是正措置が可能になる条件として、「FMCが制限的貿易慣行の存在を発見した場合」としているが、HR2586のNDF強化条項では、国防授権法案に盛り込むためか国防長官が「制限的貿易慣行の存在をFMCに示した場合」としている。（図参照）

【図】 HR2586による是正措置発動までの流れ



3．関係者の対応

(1) 関係国政府・米国関係当局の対応

NDF強化条項に対し、日欧10カ国政府(＊4)は、同条項は民間の自由公平な競争原則に反するものであるとして、導入に反対する共同申し入れ書を米国国務省に提出した。

一方米国国内でも、FMC長官が同条項の法的問題点を主要上院議員に指摘した他、国務省や国防総省も同条項の趣旨に反対する文書を議会関係者に提出するなど、米国政府内部からも同条項に異論を唱える動きが相次いだ。

(2) 当協会・関係船社の対応

当協会ワシントン連絡事務所からHR2586にNDF強化条項が盛り込まれているとの情報を入手した当協会は、国土交通省に政府としての対応を要請するとともに、同事務所を通じ現地での情報収集を行い、当協会会員会社の議会・政府関係者に対する働きかけをサポートした。

また、当協会がメンバーであるCENSA（欧州・日本船主協会評議会）を通じ、CSG（先進14カ国海運担当官会議）の米国政府への働きかけを要請するとともに、韓国船主協会に対しても同国政府への対応要請を依頼した。

(3) 関連業界の動き

NDF条項は、米国荷主の輸送船舶の選択を制限し、ひいては輸出競争力低下に繋がるものであるとして、米国最大の荷主団体であるNITL（National Industrial Transportation League：全米産業運輸連盟）や、American Farm Bureau Federation他米国農業関係9団体は、両院協議会メンバー議員に対し、同条項に反対する文書を送付した。

また、日本の自動車メーカーが中心となって構成されている国際自動車工業会も、同条項が自動車輸送に及ぼす影響を懸念し、日欧10カ国政府の共同申し入れ書を支持する文書を商務省、USTR（米国通商代表部）等に提出した他、両院協議会メンバー議員にも条項への反対を求める文書を送付した。

3．2001年11月15日現在の状況

10月31日から開催された両院協議会の冒頭、上院はNDF強化条項反対の意向を表明し、その後同条項につき議論された結果、上下院の統一国防授権法案には同条項が含まれない公算が強くなっているものの、11月15日時点では同法案が最終化されておらず、依然として予断を許さない状況である。

当協会としては、引き続き同条項をめぐる議論の動きについて注視するとともに、今後の動きについて、情報収集していくこととしている。

（＊1）MSP：Maritime Security Program＝米国新規運航補助制度

有事の際に徴用できる自国籍商船隊の維持に関するMaritime Security Actに基づき、1996年から始まった制度。人件費の高い米国人船員で運航することが義務付けられている米国籍商船に対し、有事に徴用することを前提に1隻あたり年間210万ドルの運航補助金を与えるもの。

（＊2）NDF：National Defence Features Program

根拠法令は、合衆国法典第10巻「軍備」第2218条。国防用商船確保プログラムで、有事の際に徴用することを前提に、米国造船所で建造された米国籍船を軍事輸送にも耐えうる仕様とするための改造費用と、その維持費用を米国政府が補助する制度。

同プログラムの予算は、国防省歳出法案で規定されている。

（＊3）National Defence Authorization Act for Fiscal Year 2002＝HR2586：2002年国防授権法案

政府に国防のための行政・歳出権限を付与するための一括法案。

（＊4）申し入れを行ったのは、フィンランド、ドイツ、ギリシャ、イタリア、日本、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国および欧州委員会。

【資料】NDF強化条項をめぐる動き（2001年11月15日現在）

2001年9月25日　NDF強化条項を含む下院版国防授権法案（HR2586）が成立
10月1日　日本政府は、在米日本大使館に関係方面への働きかけを指示
10月2日　NDF強化条項を含まない上院版国防授権法案（S1438）が成立
10月3日　日本政府の呼びかけにより、日欧10カ国政府は、free and fair competition原則に反する政策導入に反対する共同申入れ書を国務省に提出
10月5日　FMC長官は、同条項の問題点を指摘した文書を主要上院議員に提出
国際自動車工業会（日本の自動車メーカー中心）が日欧10カ国政府の申し入れを支持する文書を商務省、USTR、国家安全保障会議に提出
10月12日　国務省は、同条項に反対する文書を議会に送付
10月16日　国防総省も同様文書を議会に送付
10月17日　NITLは、NDF強化条項は荷主の輸送船舶選択の自由を制限し、ひいては輸出競争力低下に繋がるものとして、同条項に反対する文書を両院協議会メンバーに送付
国際自動車工業会も、同条項に反対する文書を両院協議会メンバーに送付
10月19日　American Farm Bureau Federation他米国農業関係9団体が、両院協議会メンバー

に対し、NDF強化条項に反対する文書を送付
10月31日　上下両院の国防授権法案を一本化するため、両院協議会が審議開始
上院は初日にNDF強化条項に反対の意向を表明

3 関門区の強制水先対象船型を3,000総トン以上に引き上げ
—「水先区の設定等に関する検討会」の取りまとめについて—

平成13年10月31日、「水先区の設定等に関する検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、港湾管理者（北九州市・下関市）より規制緩和要望が提出されていた関門区の強制水先対象船型の引き上げについて審議を行い、概要以下のとおり取りまとめを行った。

（入出港船）現行300G／T以上
→3,000G／T以上への引き上げ
ただし、危険物船および「若松第1区～第4区」（**図参照**）への入出港船は現行どおり
（通過船）現行どおり（10,000G／T以上）

なお、実施は平成14年半ばが予定されている。

これまで同検討会では、強制水先対象船舶が「300総トン以上」の水先区を抱える港湾管理者から出された対象船型の引き上げに関する規制緩和要望について審議を行っており、既に神戸区については平成10年7月より「10,000総トン以上」（本誌平成10年4月号P.31参照）、横浜区については平成11年7月より危険物積載船を除き「3,000総トン以上」（本誌平成11年1月号P.6参照）に対象船型が引き上げられている。

関門区に関する検討経緯は、概要次のとおりである。

平成12年5月30日に開催された第1回検討会では、港湾管理者等関係者にヒアリングを行い、論点整理をした上で、平成12年内を目途に取りまとめを行うこととした。また、神戸・横浜区と同様に審議を円滑に進めるため、㈳日本海難防止協会の水先問題検討会において操船シミュレータによる評価等を併行して実施することとした（本誌平成12年7月号P.12参照）。

しかしながら、同年11月28日に開催された第5回検討会において、関門区は神戸・横浜区とは異なり潮流の影響を受ける等の理由により慎重に検討を行うこととされ、平成12年内の結論は見送られた。

その後、平成13年4月6日、平成13年度第1回検討会（通算6回目）が開催され、操船シミュレータ実験結果が示されるとともに、入出港船は現行の「300総トン以上」を原則「3,000総トン以上」に引き上げ、通過船は現行どおり「10,000総トン以上」とする見直し案が示された。本案については、港湾管理者より持ち帰り内部検討したい旨意見が提出されたことから結論が持ち越されていたが、同年10月31日に開催された平成13年度第2回（通算7回目）検討会において、ようやく操船シミュレータ実験結果を踏まえた見直しが了承された。その骨子は、次のとおりである。

［関門区の強制水先対象船型見直し］

1．関門区については、入出港船は3,000総トン以上の船舶を強制水先の対象とすることが適当である。ただし、危険物積載船については現行どおり300総トン以上船舶を対象とする。また、狭隘で長い航路を持ち、港内航行管制も行われている若松区第1区～第4区（**図参照**）についても、同様に現行どおりとする。

2．通過船については、現行以上に規制を行う必要があるとまでは断定できないことから、

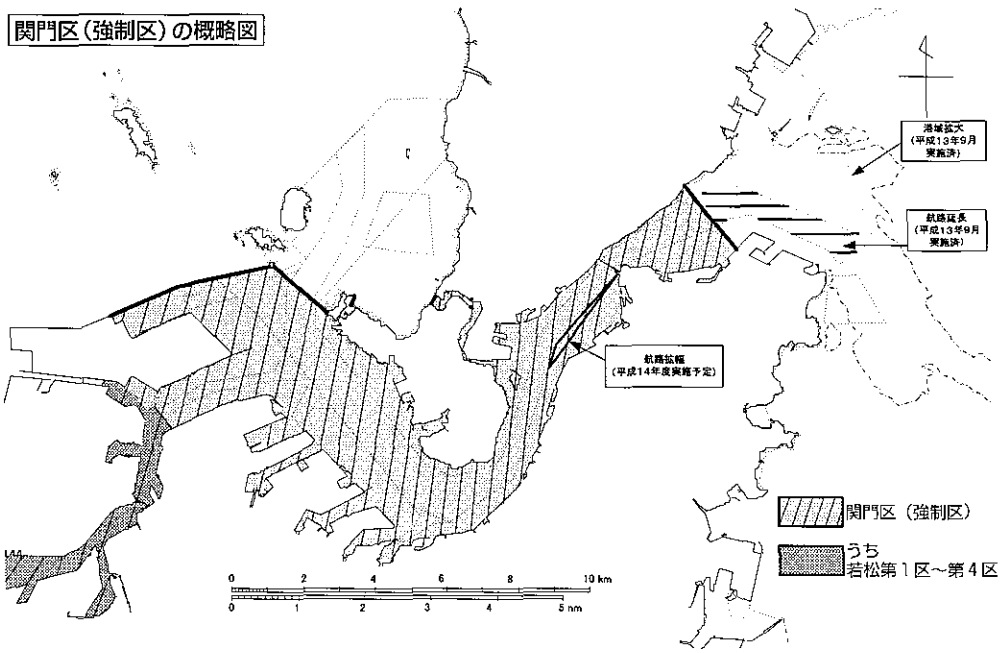
現行どおり10,000総トン以上の船舶を強制水先の対象とすることが適当である。

3．この見直しに伴い、今後、水先人が乗船しない船舶が増加し、船舶の交通状況が変化することも予想される。こうした状況に対応するため、関係者への十分な情報提供を行うとともに、関係者において見直し後の船舶の交通状況を検証していく必要がある。

4．今回の見直しに関する措置の実施については、周知期間、安全対策等の実施のための準備期間等を考慮した上で、平成14年半ばを目途に実施に移すことが適当である。

なお、同検討会は、平成９年７月の運輸大臣諮問「水先制度の今後のあり方について」を受け、海上安全船員教育審議会（以下「安教審」）水先部会の下に設置されたものであるが、平成13年１月、省庁再編に伴い安教審が廃止されたため、その後は同検討会を関係者による懇談会と位置付け、引き続き検討を行ってきた。このため、神戸・横浜区における見直しの際には、運輸大臣への中間答申に沿って必要な政省令の改正が行われたが、今回は答申という形式をとらず、行政の責任で検討会の取りまとめを反映した見直しが行われることとなっている。

関門区（強制区）の概略図



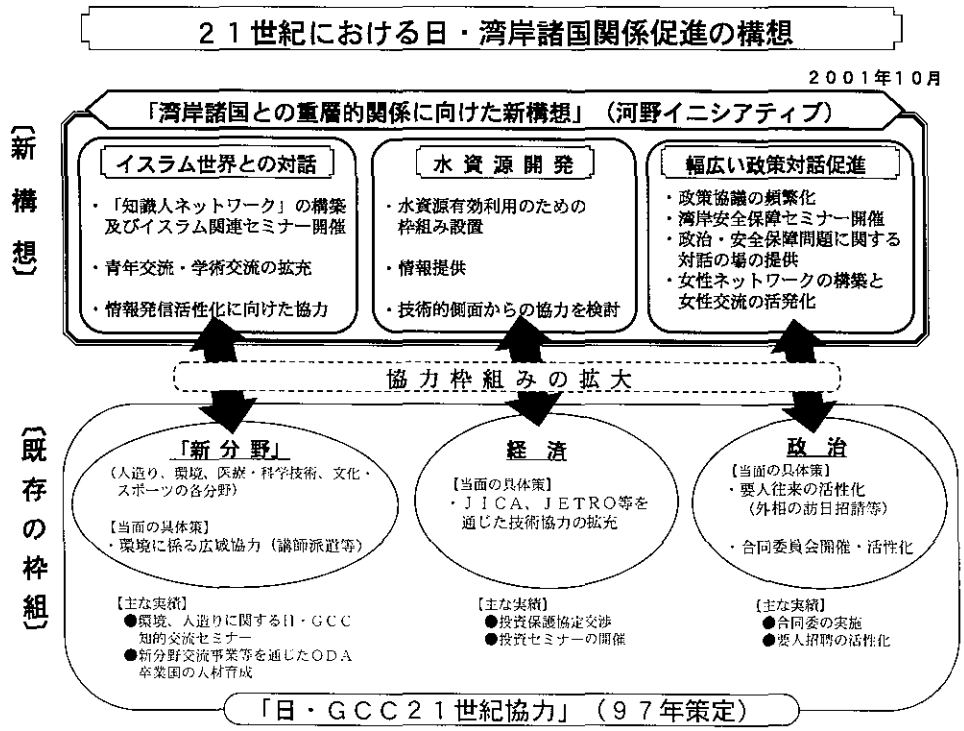
川崎汽船 飛田監査役イラン・イラク戦争当時の日本関係船舶の安全確保について講演

～日本・湾岸協力機構安全保障セミナーについて～

10月30日、31日に外務省中東アフリカ局主催による日本・湾岸協力機構　安全保障セミナーが開催され、川崎汽船　飛田監査役が海峡航路の安全とアクセスについて講演した。

本セミナーは、湾岸諸国との新しい協力関係構築のために、河野外務大臣（当時）が2001年１月に湾岸諸国を歴訪した際に発表した「河野イニシアチブ」の趣旨に従い開催されたもので、GCC６ヶ国（The Gulf Cooperation Council／湾岸協力機構：サウジ、クウェート、バハレーン、UAE、カタール、オマーン）および米英の有識者と意見交換を行うことにより、今後のわが国とGCC諸国との関係強化に資することを目的としている。

飛田氏（元　外航労務協会事務局長）は、イラン・イラク戦争当時、わが国商船隊が原油をはじめとする物資の輸送を確保するため、船舶への攻撃および被害状況に関する詳細な情報を収集した上で講じたコムボイ（船団）を組む方式等の安全対策など、船主協会の対応について説明した。また、海上輸送を通して世界経済の発展に寄与する海運事業者として、一般商船が世界中どこへでも安全に航行できることが必要であり、二度と安全運航が阻害されることのないよう強く要望した。飛田氏の講演はイラン・イラク戦争という武力行使の影で民間の船舶運航者がいかに苦労したかを示すこととなり、出席者の注目を集めた。



Kobe便り

震災後の神戸港の現状

阪神淡路大震災の後、神戸港は驚くほどの短期間で港湾施設を復旧し、その後6年を経過しようとしておりますが、入港船舶、取扱貨物量ともに震災前の7～8割程度で横ばいの状況が続いております。

震災後、当地区船主会はいち早く定航会社支店長を中心として神戸港の復興につき検討し、提言を発表しました。また、地元の官公庁や団体による委員会がいくつも設置され、それぞれ報告を取りまとめられております。最近では神戸市港湾整備局に「神戸港利用促進協議会」、「神戸港21世紀懇談会」が設置され、これには当地区船主会の小林議長（八馬汽船社長）が参画されております。

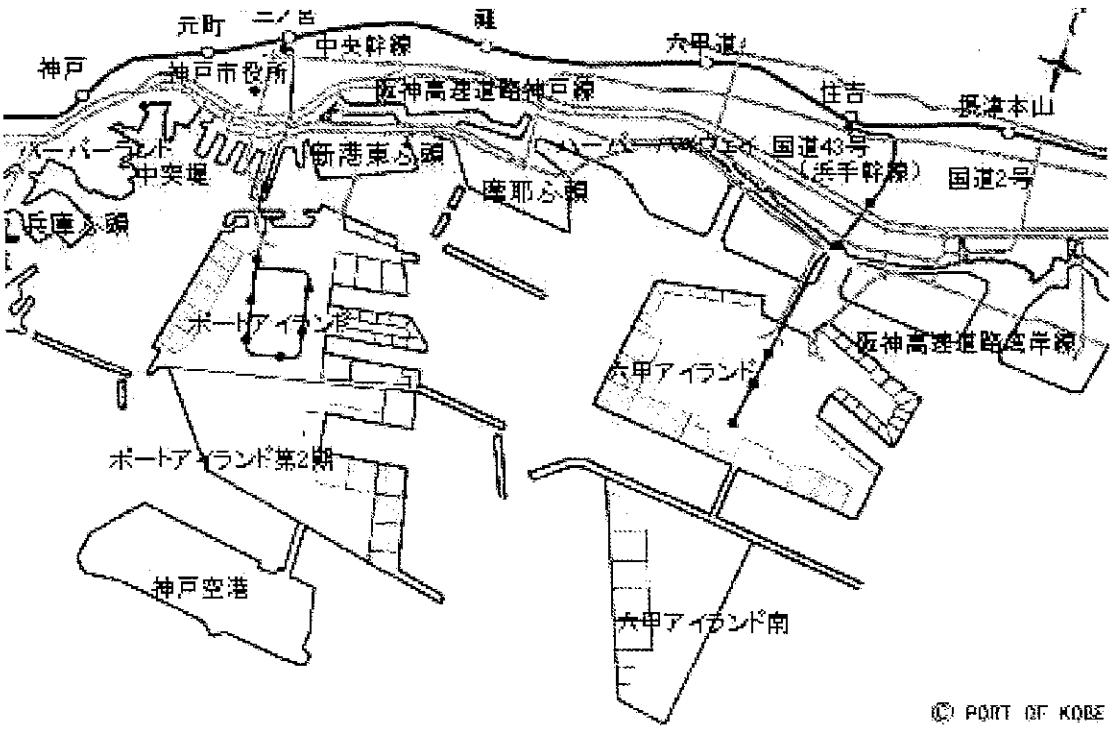
ご存知のように神戸港は昔から天然の恵まれた地形を利用して栄え、近代では京阪神を中心とした雑貨の輸出港として発展してきました。しかし、震災前から既に取扱貨物量の伸びは鈍化する傾向にあったことも事実であります。

この理由として考えられるのは、これまで神戸港の貨物の大宗をなしていた雑貨の生産拠点がわが国に比して人件費の安い中国、韓国、台湾などに移転したこと、港湾料金などもこれらの国の方が何かにつけて安いこと、などが主な理由ではないでしょうか。これが震災によって拍車をかけられたというのが実情かと考えます。

減少の著しいフィーダー貨物を見てみますと、本四連絡橋の供用開始に伴い、神戸港を発着す

神戸港の港勢回復状況

区　　分	震災前 (A)	震災後 (B)	B／A
	(1994年)	(2000年)	
外貿定期航路数（概数）	180航路	165航路	91.66%
フルコンテナ船入港隻数	4653隻	4662隻	100.19%
外貿コンテナ貨物取扱量	42183千トン	32159千トン	76.23%
トランシップ貨物量	5811千トン	3515千トン	60.48%
貿易額			
輸出額	4兆6700億円	4兆1100億円	88.00%
輸入額	2兆4300億円	2兆0200億円	83.12%



るフェリーボートの多くが航路を廃止したこと、地方港湾の整備に伴い地方港湾から直航の外国向け航路が新設されたこと、震災によって他港に避難した荷物が帰ってこないこと、などが理由として考えられます。

現在、神戸港では神戸沖空港の建設が進められており、既に一部は海上に姿を見せております。また、港湾区域の再編成として、利用されなくなった貯木場などのほかの目的への転用や、古い櫛型の埠頭の間を埋め立てて後背地の広い新しい形の埠頭が建設されております。

上海・長江交易促進プロジェクトでは、発展の著しい隣国である中国との貿易の拠点として活発な活動を展開しております。

ソフト面では、港湾手続きのIT化について、「神戸港IT化調査研究会」において、荷主や銀行とも連携したシステムが検討されております。

古い資料では、神戸市民の4割が何かの形で港湾と結びついているとされておりますので、神戸港の衰退は神戸市の衰退に直接つながることになり、地元関係者としてなんとか神戸港が活気を取り戻すよう力を合わせ頑張っているところであります。

（阪神地区事務局長　谷口一朗）

第35回

潮風満帆

ちょっと緊張した思い出

CHESAPEAKE DELAWARE CANAL

日本船長協会 専務理事　大河原豊重

船長としての実務経験は最近の現役船長と同じように決して長くはないが、その間、人並みに何度かヒヤッとした局面に出会ったり、緊張した経験も味わった。

なかでも1985年夏にチェサピークベイ&デラウエア運河(C.D. canal : Chesapeake Bay & Delaware canal)を大型(パナマックスサイズ)の自動車専用船(PCC)で同運河を通航した際、Air Draft(マストの高さ)と運河に架かる橋すれすれに通り抜けた時の緊張した思い出について書くこととする。

今航もこれまでどおり、本船PCCでボルチモア(Baltimore)を出港しチェサピークベイ(Chesapeake Bay)を下り、8月25日(日)にニューアーク(Newark)に着き、荷役は月曜日の朝から予定されていた。従って日曜日の夕方までに着岸して補油ができればよいので、C.D.運河を通らず外回りで25日午後にニューアーク着とする予定とした。

ボルチモアは忙しく24日早朝に着岸するとすぐに揚げ荷役が始まり、夕方には出帆するので二晩寝ないことになる。ちょっと休みたいと思ったが、U.S. TOYOTAや代理店の旧友達が部屋に集まって久しぶりの歓談となり半日がアッと云う間に過ぎてしまった。

午後になって二等航海士が"今受取ったMariner's Noticeによるとケープヘンリー(Cape Henly)の沖合にFire Exercise Area(軍の射撃訓練水域)が設定され、今夜から明朝は通航できません"と報告してきた。この水域を避けて沖に大回りすると90海里も距離が増しニューアーク着は真夜中になってしまう。補油や本船の着桟、入港手続き等の手配変えなどを考えるとはなはだ面白くない。US Coast Guard(米国沿岸警備隊)に確認したところやはり迂回しなければならない事が判った。

急遽C.D.運河の通航を検討してみるが、問題は、マストの高さおよび風の影響である。パナマックスサイズの本船は船幅が32.26mあり、また横風圧面積が4,000m²(約1300坪)を超えるため風が強いと圧流されて、狭い運河内で座礁する危険もある。

幸いにして、南の風、風速4～5m/s程度で天候は大丈夫そうだ。マストの高さの問題については、一等航海士と一緒に慎重に計算してみるとバラストをFullに張ればなんとか133feetになる。水面から橋まで135feet(約41m)であるため、一応2feetのクリアランスがあるが、この大型船では少々厳しい値で惑ってしまった。この程度のクリアランスだと橋の真下にくるまでぶつかりそうで肝を冷やす事になりそうだ。

そうこうしている間にチェサピーク ベイ パイロッ

ト(水先人)が乗船してきて"キャプテンなぜC.D.運河を通らないのだ、このクリアランスなら問題ないよ"と結構しつこく勧める。彼は責任がない上、運河の入口にある最初の橋の手前でデラウエア パイロットに交代するので気楽なものである。しばし熟慮したが計算ミスは絶対ないし、通航実績を作るにはこの夏場がベストシーズンなので運河を通航してデラウエア川を下り、ケープ ヘンローペン(Cape Henlopen)に抜けるルートをとることに決めた。

16時にボルチモア港ダンダークターミナル(DUNDARK MARINE TERMINAL)を離岸し、狭い運河をブイづたいに遡航する。両岸は緑深く、所々に別荘が点在して美しい景色が続く。操船にたずさわらない乗組員はデッキに出て盛夏のメリーランド州チャサピーク湾内を遊覧気分で風景を楽しんでいる様子だが私と舵をとっている船舶技士(D.P.C : Dual Purpose Crew)は真剣である。何しろ大型船の通れる水路は極端に狭く少しでも舵を取り間違えると浅瀬に乗り上げてしまう。夕闇の迫る頃、水路はますます狭くなり、ブイとリーディングライト(導灯)に灯がともると両岸は闇に包まれ緑の森も暗い塊と化してしまった。

前方に少し白灯がかたまって見える所が運河の入口で、大きく右に曲がってから人工的に掘った掘割の中に入って行く。船速をSlowに落し、幅ギリギリの運河を滑るように進む。舵を取るD.P.Cは必死である。いよいよ橋の下をくぐらなければならない。もう引き返す事はできない。覚悟ができているが、まことに気持ちが悪いものだ。

橋に点々と付いている標識灯が横一線に見えてきた。車がどんどん走っているのがヘッドライトの光の動きでわかる。デラウエア州のパイロットボートが近づいてきたのでチェサピーク ベイ パイロットは早々に帰り支度を始める。三航士に先導されて交代したパイロットがブリッジに上がってきて、最初にAir Draftは何feetかと尋ねた。潮差を見込

んで3 feetのクリアランスがあることを伝え、Slowで前進する。橋の袂にやかましい音楽を演奏している屋外レストランがあり、人が溢れ土曜の夜をエンジョイしているようだ。ものすごく大きな船が暗闇の中から現れたので大声で叫んだり、拍手をして大騒ぎとなったのが手にとる様にわかる。

橋の真中に点いている標識の赤灯をジッと睨むがマストより高いとは思われない。船は巨体を滑らせる様に進み、橋がみるみる迫ってきた。
乗組員の誰かが下のデッキで"ぶつかる!"と叫ぶ声が聞こえ、おもわず船橋のウイングに出て上をみあげる。レーダーマストは音も無く橋の下をかすめて前に出た。あとはメインマストだ。もうマストは橋の下にさしかかっている。思わず深呼吸をした一瞬、スッと橋の陰からメインマストが現れた。パイロットがとなりで"ウム"とため息を吐く。橋の下のレストランから大拍手が起こり、"JAPAN, JAPAN"との声もきこえる。掘割はまだ続くのでしばらく気を抜くわけにはいかないが、少し緊張感が薄らぎ余裕が出てきた。緊張ですっかり会話が出なくなっていた三航士が急におしゃべりになり"キャプテンさっき悲鳴を上げたのは一等機関士だったですね"と云う。

翌朝、朝食時にその事で冷やかすと"私はエンジンルームにいましたよ、私ではありません"と全面否定したが、声は確かに一等機関士の様であった。

東京MOU第10回PSC委員会Open Day Forumの模様

東京MOU（アジア太平洋地域におけるポートステートコントロール（PSC）実施協力のための覚書）第10回委員会が10月15日から18日までの4日間、国土交通省において開催された。

今次会合では東京MOU覚書およびPSCマニュアルの改正並びに検査データベースシステムの運用等の審議が行われた他、サブスタンダード船に焦点を当てたターゲットシステムの検討が行われ、今後、各国間で更なる意見交換が必要との認識に至り電子メールを用いたワーキンググループを設立することとなった。

また、今回、初の試みとしてOpen Day Forumと称し、10月16日、民間との意見交換が行われ、国際船級協会、日本海事協会、当協会、アジア船主フォーラムのメンバーが参加した。

船級協会からは、海上における安全および汚染防止のための基準を維持、向上させていくためには、船級とMOUの協力が不可欠であるとした上で、船級規則に関連する欠陥が発見された場合には船級の検査員に早急に連絡してほしいこと、ISMコードに関連する欠陥というのは設備や機器の問題ではなくシステムの問題なので修正には時間がかかることを考慮すべきであること等が述べられた。当協会は、サブスタンダード船の排除促進のためにはターゲットシステムを導入すべきこと、あまりにも些細で安全の本質に関わりの少ない点を指摘することのないようPSC検査官の技量向上と判断基準の標準化が必要なこと、救命艇の降下テストを要求するケースが多いがその手続きにおいて欠陥があるとの明確な根拠に基づいて詳細な点検に入ることが示されない場合が多いこと、および救命艇に関してはテスト中に船員の死傷事故が多く発生しているとの報告があるのでこの点にも配慮が必要であることなどを述べた。

当協会代表と船員問題等について意見交換

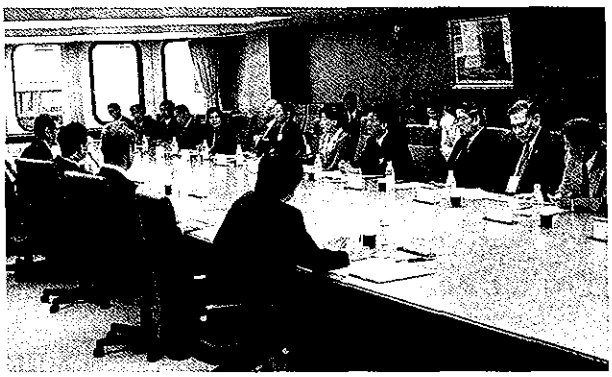
—フィリピン労働雇用省長官の来日について—

10月14日～17日の間、Patricia A. St. Thomas労働雇用省長官を筆頭とするフィリピン船員業界関係者の代表団一行約40名が、フィリピン人船員の雇用促進を日本の政府および関係業界にアピールするため、1999年以来2年ぶりに来日した。

代表団一行は、10月15日に表敬のため当協会に来訪され、同長官、海外雇用庁長官及びフィリピン船員組合組合長など15名が、崎長会長、鷲見船員対策特別委員会委員長および福島理事長等と、STCW95に基づく海技資格の承認問題やフィリピン人船員を取り巻く最近の問題等について意見交換を行った。

引き続き、崎長会長主催の歓迎昼食会が開催され、当協会船員対策特別委員会委員及び同幹事会幹事を中心に代表団を歓迎し、親睦がはかられた。

同代表団は、当協会のほかに国土交通省、厚生労働省、国際船員協会および全日本海員組合を訪れ意見交換を行うとともに、10月16日には日本政府、業界関係者を多数招待し、労働雇用省長官主催のカクテルパーティーを開催した。



▲フィリピン船員業界関係者との意見交換の模様

メンバー訪ねある記

船会社の仲間たち

第32回

今回、登場して頂くのは

三菱鉱石輸送(株)営業部営業課

油野竜也さん(31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？

主に船舶の運航業務（荷主との契約交渉、船長へのVoyage Instructionの作成、積／揚地代理店の手配、運賃計算、運航採算試算等）に携わっております。また、我社は海外の用船者にTime Charterしている船舶が数多くあるため、用船契約上のクレームを未然に防ぐべく現場（船舶）に対して日々木目細やかなInstructionを行い、船主業務の完遂と安全運航に努めております。

2．これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

経理課に所属している時に、乗船研修で豪州Newcastleより日本向け石炭積航海を経験したことです。陸籍の私にとっては、見るものすべて初体験であり、未知の世界である「船」全てに驚きを覚えたものです。

3．御社の自慢といえば？

船舶の知識に精通した少数精鋭の社員が、「安全運航」と「環境保全」に日夜努力し、船主としての高い評価を獲得していることです。さらに、これをバックアップすべく、日本人、外国人船員を問わず、用船契約、船舶管理、ISMコード等の教育プログラムを作成し、定期的にセミナーを開催し、常に船員の「質」の向上を図っております。

4．今後チャレンジしてみたい仕事について教えて下さい。

営業部という立場柄、会社の利益向上を目指して日々の業務に取り組んでいますが、今後は会社の利益を今まで以上に上げることのできるプロジェクトを企画していけたらと思っています。

三菱鉱石輸送㈱の事業概要

当社は、1959年1月輸入鉄鉱石輸送を目的として創立しました。その後、日本郵船㈱と業務提携し、営業規模の拡大と新規分野への進出を図り、現在では鉄鉱石をはじめ、石炭、穀物、チップ、自動車輸送等、不定期船事業を幅広く展開し、安全かつ効率的な運航ときめ細かいサービスの提供によって、顧客のあらゆるニーズにお応えしています。

不正薬物・銃砲の密輸入の動向

財務省税関局監視課は、このほど平成12年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向について報告書を発行した。

政府は、平成９年に覚せい剤検挙者数が２万人台に肉迫し、昭和20年代後半、昭和50年代後半に続く第３次覚せい剤乱用期の到来といわれるような深刻な状況になったことから、平成10年５月26日、「薬物乱用防止５カ年計画」（平成10年～14年）を策定し、不正薬物に対する強力な取締り、国民の理解と協力を求めるための広報啓発等の施策を推進している。また、入国旅客や輸入貨物など水際での取締強化に努めるとともに、当協会をはじめ密輸に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携し効果的な取締りを図っている。

同報告書によると、平成12年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が516件、押収量が1,389kgとなり、平成11年に続いて史上２番目の押収量を記録した。また、銃砲については、密輸入摘発件数が９件、押収量が123丁となり大幅に増加した。

密輸入事犯の主な特徴としては、

① 隠匿手口はますます悪質・巧妙化
② 一件あたりの密輸入量が大口化
③ 錠剤型幻覚剤（MDMA、MDA）の摘発が急増

等が挙げられるとしている。また、昨年に続き、海上コンテナ本体を工作した事犯や取締りが手薄な地方港を狙った洋上取引事犯など薬物の押収量が200kgを超える大量密輸事犯も３件摘発されたとしている。

関係各位におかれましては、船舶が密輸入に利用される可能性があることにご留意頂くとともに、関連する情報を入手された場合には「密輸110番（0120-461-961）」への通報をお願いいたします。

（担当　海務部　斎藤
／Tel：03-3264-7177）

主な社会悪物品の摘発実績

種類＼年		平成８年	平成９年	平成10年	平成11年	平成12年	前年比(%)
覚せい剤	件	20	23	37	39	57	146.2
	kg	528	64	544	1,450	886	61.1
大麻	件	191	169	266	255	303	118.8
	kg	179	220	281	723	485	67.2
(大麻草)	件	149	124	185	157	217	138.2
	kg	49	117	84	529	343	64.8
(大麻樹脂)	件	42	45	81	98	86	87.8
	kg	130	103	197	193	143	73.8
ヘロイン	件	11	12	18	13	14	107.7
	kg	4	3	4	1	6	519.7
コカイン	件	16	7	19	10	12	120.0
	kg	26	23	16	4	7	150.3
あへん	件	13	11	11	8	5	62.5
	kg	33	12	18	7	5	70.8
ＭＤＭＡ	件	4	2	11	26	36	138.5
	千錠	15	0	11	18	85	464.2
向精神薬	件	130	123	230	167	89	53.3
	千錠	78	110	136	141	62	44.2
合計	件	385	347	592	518	516	99.6
		(143)	(126)	(215)	(192)	(231)	(120.3)
	kg	770	321	863	2,186	1,389	63.6
		(145)	(122)	(139)	(238)	(414)	(174.1)
	千錠	92	110	147	159	147	92.5
		(39)	(10)	(29)	(41)	(84)	(203.0)
参考(使用回数)	万回	2,043	456	2,141	5,178	3,261	63.0
銃砲	件	18	19	13	13	9	69.2
	丁	44	61	20	40	123	307.5

(注) 1．数字は摘発ベースのものであり、税関が摘発した密輸事件に係る押収量の他、警察等他機関が摘発した事件で税関が当該事件に関与したものに係る押収量を含む。
2．覚せい剤は、覚せい剤及び覚せい剤原料の合計数量を示す。
3．MDMAは、MDMA及びMDAの合計数量を示す。
4．合計欄の（　）書きは航空旅行による実績を示す（内書き）。
5．使用回数は、乱用者の通常の一回分使用量をもとに換算したものである。(覚せい剤:0.03g、大麻草:0.5g、大麻樹脂:0.1g、ヘロイン:0.01g、コカイン:0.03g、あへん:0.3g、MDMA及び向精神薬:１錠)

1〜5日 有害船底防汚塗料の規制に関する外交会議が、ロンドンの国際海事機関（IMO）本部で開催され、5日、TBT（トリブチル・スズ）等を含む有機スズ系船舶用塗料の使用を規制するための新条約が採択された。
（本誌2001年10月号海運ニュース国際会議レポートP．5参照）

4〜5日 17カ国・地域の官民関係者、国際機関のメンバーの出席の下、東南アジア海域の海賊・武装強盗対策に向けたアジア協力会議が、東京で開催され、海賊対策に関する地域協力の方向性について検討した。
（P．9　海運ニュース国際会議レポート）

5〜12日 世界貿易機関（WTO）サービス貿易理事会特別会合が、スイス・ジュネーブで開催され、海運分野についても、初めて実質的な審議が行われた。
（P．8　海運ニュース国際会議レポート）

8日 国土交通省は、同日未明の米国によるテロ組織壊滅に向けたアフガニスタン攻撃開始を受け、8日午前2時に緊急テロ対策本部（本部長：岩村敬総合政策局長）を設置した。

8〜12日 国際海事機関（IMO）第83回法律委員会が、英国・ロンドンにおいて開催され、「船客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約」改定問題等に関し審議が行われた。
（P．2　海運ニュース国際会議レポート）

11日 国土交通省は、2001年9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29隻127万6千総トンで前年同期と比べ3隻増加、総トン数で76%増加した。

14〜17日 フィリピンのPatricia A. St. Thomas労働雇用省長官および船員業界関係者の代表団一行が、フィリピン人船員の雇用促進を政府および関係業界にアピールするため来日した。（P．22　囲み参照）

15〜18日 東京MOUは、第10回PSC（ポートステートコントロール）委員会を東京で開催し、加盟17カ国・地域の当局らがPSCマニュアル改正などについて審議した。
（P．22　囲み参照）

15〜19日 92年国際油濁補償基金（IOPCF）の第6回総会が英国・ロンドンで開催され、荷主による任意の追加補償基金の設立等について検討が行われた。

16日 経済団体連合会は、2001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、当協会からの要望項目である輸出入・港湾諸手続き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、9項目を要望した。

23日 国土交通省は、海事局船員部長の私的懇談会として官民で構成する「内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会」（委員長：加藤俊平東京理科大学教授）を設置し、新人内航船員の即戦力化等について検討を行った。

29日 当協会と台湾船主協会は、台湾・台北市で第6回日台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。
（P．7　海運ニュース国際会議レポート）

30日 国土交通省航空局は、「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」（座長：岩井聰　東京商船大学名誉教授）第3回会合を開催した。

31日 当協会をはじめ官民で構成する「水先区の設定等に関する検討会」が開催され、関門区における強制水先対象船型の見直しについて、検討を行い「入出港船は300総トン以上から原則3,000総トン以上に引上げ」「通過船は現行どおり」とする旨の取りまとめがなされた。
（P．15　海運ニュース内外情報参照）

31日 当協会は、自民党国土交通省交通部会、運輸・交通関係団体委員会合同会議において、平成14年度税制改正要望として、船舶の特別償却制度の存続などを要望した。

31日 当協会は、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、21項目からなる規制緩和要望を提出した。

船協だより

公布法令（10月）

㊗ 船員法施行規則等の一部を改正する省令
（国土交通省令第134号、平成13年10月10日公布、平成13年10月10日施行）

㊗ 満載喫水線規則及び船舶構造規則の一部を改正する省令
（国土交通省令第136号、平成13年10月23日公布、平成13年10月23日施行）

陳情書・要望書（10月）

10月31日
宛　先：扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣
件　名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い
要　旨：当協会が従来から要望している規制緩和の項目で、未だ措置されていないもの、もしくは措置不十分のものを中心とした21項目についての措置のお願い。

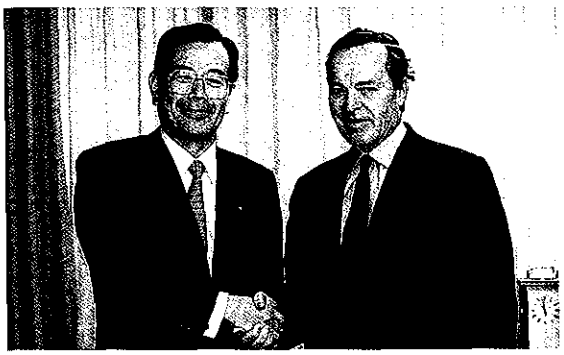
国際会議の予定（12月）

経済協力開発機構（OECD）海運委員会（MTC）
12月４日～５日　パリ
OECD ワークショップ
12月６日　　パリ

ICS（国際海運会議所）/ISF（国際海運連盟）ロルフ・ウエストファルラーセン会長が当協会を表敬訪問

去る10月18日にICS／ISFのロルフ・ウエストファルラーセン会長が、当協会の﨑長会長および福島理事長を表敬訪問された。この際、ロルフ・ウエストファルラーセン会長から、本年５月９日に開催されたICS／ISFの2001年総会において提案されていた、ICS／ISFの2003年総会の日本での開催を当協会が正式に受け入れたことについて謝意が述べられた。これに対し、﨑長会長からは、当協会としても、アジアでの開催例がほとんどないICS／ISF総会のホストを喜んで引き受けることが表明された。

この他、今後のICS／ISFの活動や、ASF（アジア船主フォーラム）との関わりなどについて話し合いが行われた。

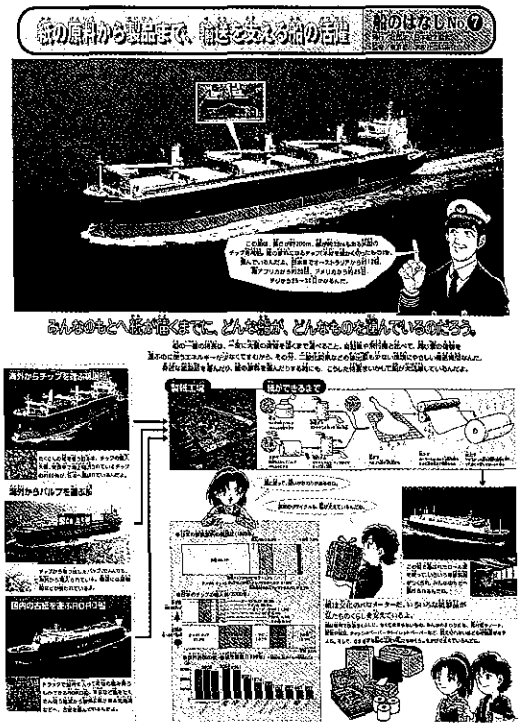


▲当協会﨑長会長（左）とICS／ISFのロルフ・ウエストファルラーセン会長

小学校向け壁新聞
「船のはなし No. 6、No. 7」の発行について

当協会は、国民各層に対して海運の役割や重要性についての理解を深めることを目的とした広報活動を行っており、特に21世紀を担う子供たちを対象とした学校・学生向け広報を重要視しています。その一環として、小学校の先生方に海運の役割や重要性について理解を深め、また授業で活用してもらうこと等を目的に、小学校の先生の研究団体である全国小学校社会科研究会（東京都小学校社会科研究会）の監修を得て壁新聞「船のはなし」を制作しておりますが、今般、自動車専用船およびチップ専用船を紹介した「船のはなし No. 6、No. 7」を発行いたしました。

「船のはなし No. 6」は、国内外で自動車運送に活躍する自動車専用船やその荷役について、また「船のはなし No. 7」は、紙の原料になるチップを運ぶチップ専用船や古紙・ロール紙を運ぶ RO-RO 船を紹介し、チップが紙製品になるまでを写真や漫画等を用いて分かり易く説明したもので、全国の社会科研究会メンバーを通じ、多くの小学校に配布することとしています。



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9月	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
4	4,331	3,669	662	▲ 1.1	13.3
5	3,816	3,739	76	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,036	3,617	419	▲ 6.4	9.2
8	3,851	3,518	333	▲ 8.4	▲ 2.2
9	4,163	3,118	1,045	▲ 11.0	▲ 7.9

（注）　財務省貿易統計による。

2．対米ドル円相場の推移（銀行間直物相場）

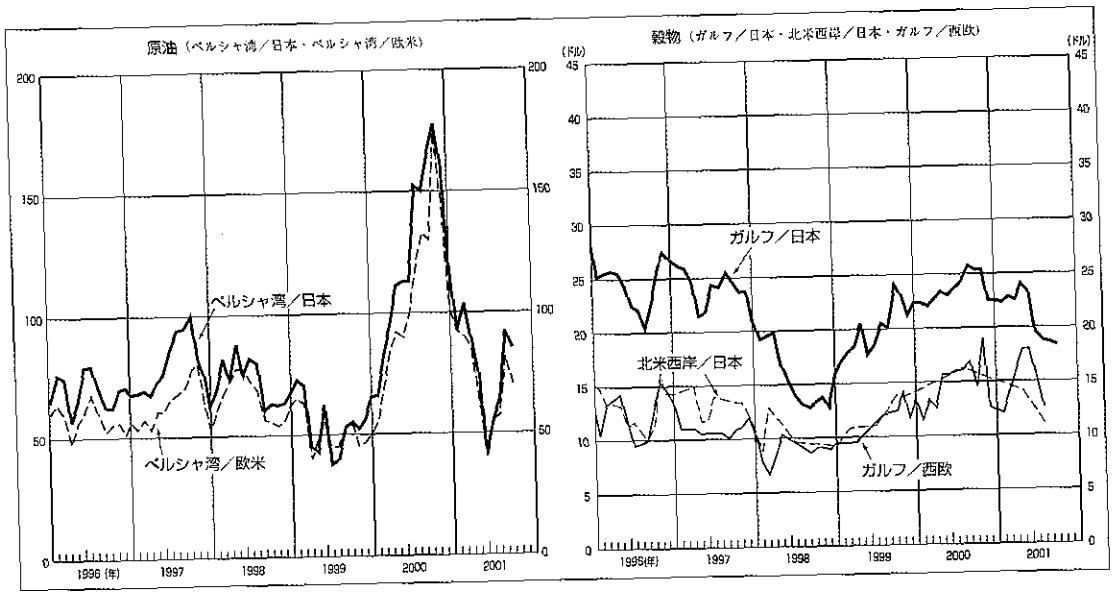
年　月	年間月間）平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2000年10月	108.36	107.75	109.18
11	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年1月	117.10	113.85	119.25
2	116.07	114.90	117.25
3	121.12	117.30	124.60
4	123.83	121.55	126.45
5	122.07	119.20	123.90
6	122.04	119.15	124.60
7	124.64	123.24	125.80
8	121.56	118.92	124.80
9	118.91	116.78	121.72
10	121.32	119.65	123.10

3．不定期船自由市場の成約状況

（単位：千M/T）

区分 年次	航海用船 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	定期用船 Trip	Period
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	146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021
2001 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
5	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826
6	11,551	0	11,551	825	4,356	5,528	0	744	45	53	12,895	3,818
7	12,973	0	12,973	1,593	5,155	5,361	145	558	161	0	10,334	1,223
8	13,646	0	13,646	1,778	4,879	6,365	25	501	0	98	10,195	1,654
9	11,600	955	10,645	877	3,930	5,370	23	220	225	0	10,750	867
10	13,070	295	12,775	1,430	3,745	7,130	40	350	80	0	12,948	2,487

（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（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／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	75.00	57.00	47.50	33.50	92.00	75.00	63.50	52.50
6	62.50	45.00	112.50	96.50	41.50	38.50	55.00	37.50	95.00	80.00	40.00	35.00
7	38.00		112.50	98.00	55.00	43.50	45.00	36.75	100.00	82.50	55.00	42.50
8	40.00	36.00	152.50	112.50	63.15	39.00	45.00	36.00	120.00	90.00	57.50	38.50
9	52.50	45.75	150.00	128.00	92.00	57.50	52.50	43.00	132.50	105.00	82.50	50.00
10	54.50	48.00	165.00	113.50	85.00	40.00	53.75	45.00	130.00	105.00	70.00	37.50
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		

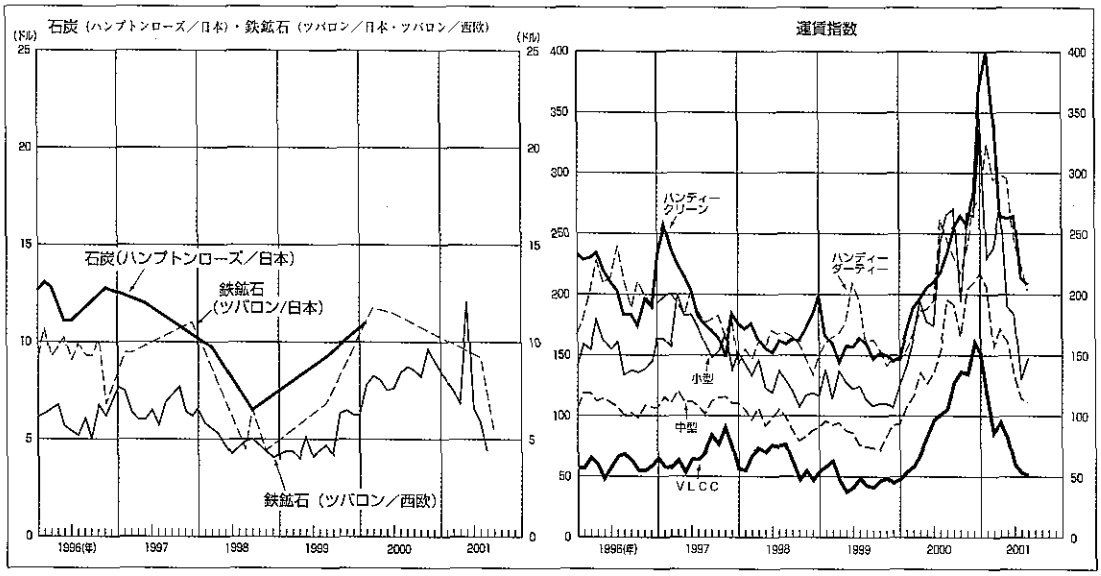
（注）①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	—		—		13.20		—	
4	22.75	22.00	22.25	21.50	—		—		12.50		—	
5	23.35	21.85	24.00		—		14.10	13.50	15.69		18.00	14.60
6	23.00		23.25		—		—		15.68		18.00	17.00
7	—		19.50	18.75	—		—		16.00		—	
8	24.25	23.45	18.90	17.75	16.13	15.75	11.00		16.00		12.25	
9	25.75	24.50	18.60	17.50	—		—		16.80		—	
10	25.25	24.50	18.35	17.50	—		—		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／トン）

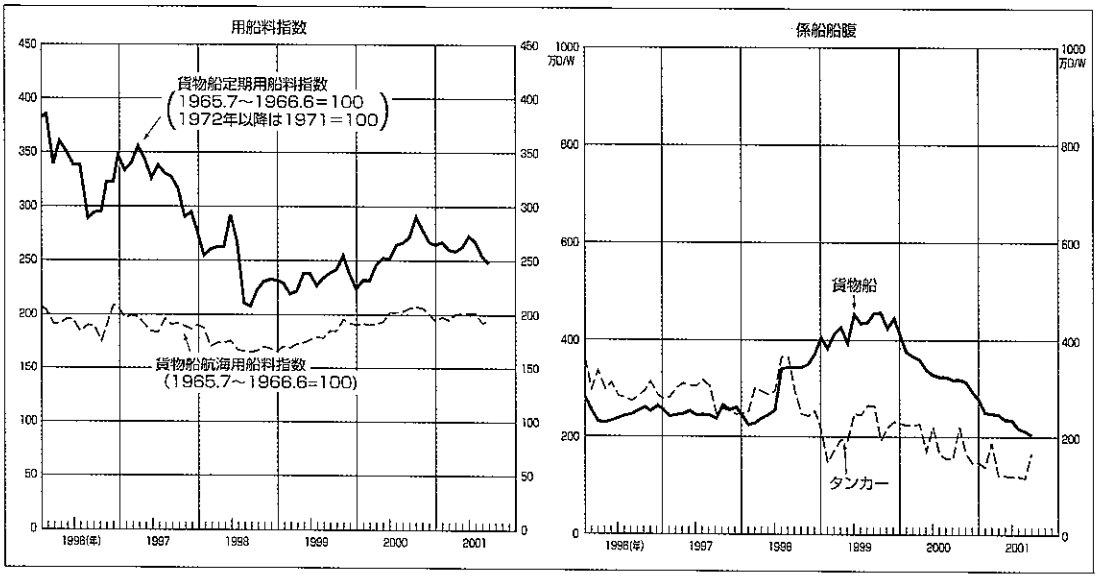
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—		—		—		—		6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00		—		—		—		7.85	5.00	8.00	6.35
3	—		—		11.75		—		8.20		7.50	5.85
4	—		—		—		—		8.05	7.25	6.85	5.75
5	—		—		—		—		7.50	6.90	12.10	
6	—		—		11.50		—		7.60	6.70	6.65	6.05
7	—		—		—		9.20		8.42	7.20	5.89	4.50
8	—		—		—		—		8.70	7.20	4.40	4.25
9	—		—		—		5.40		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	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4
5	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7
6	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2
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ノズ・シップマネジャーによる。(シッピング・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 ㋑VLCC：15万トン以上 ㋺中型：７万～15万トン ㋩小型：３万～７万トン ㋥H・D＝ハンディ・ダーティ：３万5000トン未満 ㋭H・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	200.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0
5	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0
6	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	267.0
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0	293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	248.0
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	

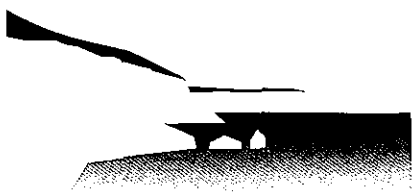
（注） ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。（シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併）②航海用船料指数は1965.7～1966.6＝100　定期用船料指数は1971＝100。

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	256	2,127	2,463	39	647	1,203
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667
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



園児が友達を殴ることはままある。先生に諭され親に叱られ、態度を改めて心から友達にごめんねと謝る。親も愛情不足・過多を意識し、態度を改め子供に接して行けば子供も変わってゆく。微笑ましい限りである。そこに怪我がない限り。

いじめの低年齢化が指摘され、その都度、なぜ他人の痛みが判らない子供が増えた？

カリキュラムが多すぎるのでは？切れやすいのはなぜ？学校の指導は？と野次馬的に騒がれるが、本質はそんなところではないはず。

未成年による殺人事件等の社会現象やその報道にはもうウンザリで、短絡的に数学、英語等のカリキュラムと授業時間を減少させ、“余暇の時間”で健やかに過ごさせれば良いとし、それでだめなら少年法の改定だと騒ぐ向きもあるが、本当にそれで解決するのかは大いに疑問である。

“子供には締め付けが必要だ、だって大人じゃないのだから。”が、世間的にまかり通る。

土地、株、全ての数字が右肩上がりの虚像経済を牽引した時代があり、以後ずっと右肩上がりなのは、負債軽減への税金投入額、失業率、不信感、そしてリストラがらみの自死数。

機密費流用、労組裏金、警察不祥事、薬害エイズ、狂牛病、内閣と官僚の関係、呆然とするばかりだが、子供も見ている。

小泉首相支持率とテロ後のブッシュ大統領支持率の高さには孝太郎君もびっくり。

極端な高水準に終焉が来るのは世の常だが、その終焉は次に何を意味するのか。

国内では改革遅延、米国ではアフガン制裁の終結があるかも知れないし、パレスチナ・イスラエルに和平が本当に来るかも知れない。

安心して飛行機に乗って出張や旅行に行けるようになるかも知れない。

混沌とした現代を本当のおとなはどう対処すれば良いのか？

小泉首相、ブッシュ大統領とビンラディン氏では誰が一番の大人なのか？

この３人と乗っ取られた機内においてテロ犯に立ち向かい、彼らに本懐を遂げさせなかった人達では？

貿易センタービル崩壊時、人命救助活動中に尊い精神と命を捧げてしまった消防士達は

亡くなっていなければ本気で全員が爆撃機に搭乗したいと思うのでしょうか？

“おとなには締め付けが必要だ、だって子供ではないのだから。”と子供に詰め寄られたら堂々としていられるだろうか、大人も子供も同様でフェアでいいと言えるのでしょうか？

大人が回りを気遣える人生を歩めれば子供も回りを気遣える道を簡単に見つけられるはずで、ものの見方考え方、本当の原因の本質は何かを見定める力を持っていれば、いさかいはもう少し減少すると信じたい。

環境や人間を中心とした経済至上主義だって決して不可能ではないはず。

少し変わって多少でも住み易い環境が整えば人口も増加し、年長者を大切にする若年層もそれにつれて増えるのではないでしょうか？

ところで、郷ひろみの売れ行きと国内景気は反比例するというデータがあり、なんと彼は来年休業する予定なので、まちがいなく2002年度の景気は回復すると豪語していたＴＶ番組には説得力があり、大いに笑えた。いい着眼点だ。本人を目の前にしていたのがまた良かった。

目先を変えて、大人も少しは変わろう！まあ2002年からはこれで行きたいところ。

第一中央汽船
総務グループ総務チーム長
斉藤嘉明

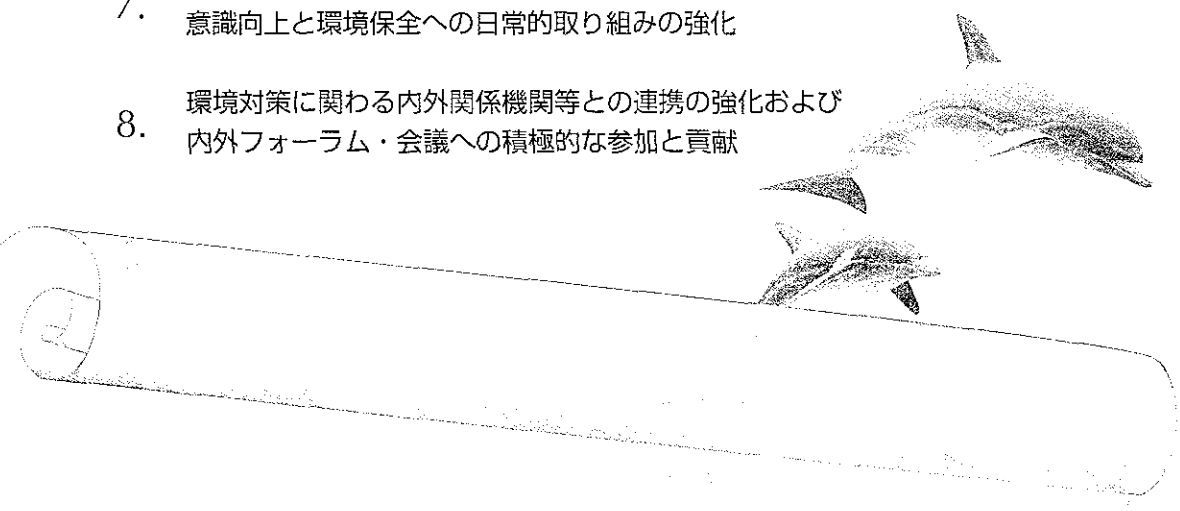
せんきょう11月号　No.496(Vol.42 No.8)
発行　平成13年10月20日
創刊　昭和35年８月10日
発行所　社団法人　日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL.(03)3264-7181(総務部広報室)
編集・発行人　鈴木昭洋
製作　株式会社タイヨーグラフィック
定価　407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

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