

# せんきょ

2001

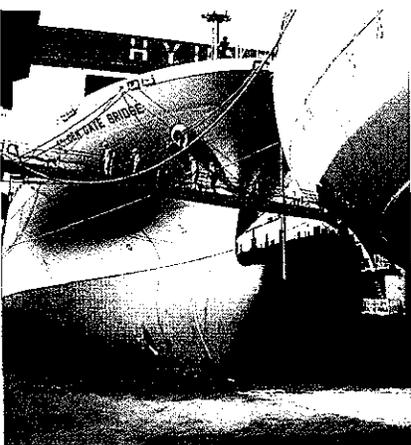
12

社団法人 日本船主協会



# せんきょう

12  
DECEMBER 2001



提供 川崎汽船(株)

<p>■巻頭言</p> <p><b>厳しい冬</b> 日本船主協会副会長 日本郵船株式会社代表取締役社長 草刈隆郎</p>	1
<p>■海運ニュース</p> <p>国際会議レポート</p> <p>1. 定航部門の困難な状況に「3-C」キーワードの重要性を再確認 —アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第9回中間会合の様相—</p> <p>2. 日本が Capping 制度導入を提案 —国際油濁補償基金(IOPCF)第6回総会の様相について—</p> <p>3. 中国、台湾の正式加盟と新ラウンド開始を決定 —WTO 第4回閣僚会合について—</p> <p>4. バラスト水を取り巻く動き —シンガポールにおけるバラスト水に関する国際会議の様相—</p>	2 2
<p>■内外情報</p> <p>1. 海運関係分野の一層の規制緩和を要望 —国土交通大臣等に21項目を要望—</p>	10
<p>■特別欄</p> <p><b>海運界のこの1年</b> 2001年を振り返って (株)商船三井 営業調査室長 横山一雄</p>	18
<p>2001年(平成13年)の10大ニュース</p>	20
<p>■Washington</p>	22
<p>■潮風満帆</p> <p>フロリダの雪 八馬汽船株式会社 船長 野中一夫</p>	24
<p>■メンバー</p> <p>商船三井近海(株)営業第一グループ課長 常山雅弘</p>	27
<p>海運日誌(11月) 29    海運統計    32 船協だより    30    編集後記    36</p>	
<p>■囲み記事</p> <p>・国際海事機関(IMO)テロ対策に本腰 ・海事振興連盟平成13年度通常総会の様相 ・「近海コーナー」・「内航コーナー」の新設について ・海上保安庁 東南アジア海域にて海賊対策訓練を実施</p>	17 26 28 28

# 厳しい冬

日本船主協会副会長  
日本郵船株式会社代表取締役社長 草刈隆郎



2001年は、残念乍ら厳しさを痛感させられた一年となってしまった。

ニュー・エコノミーの旗印の下、昨年央まで好景気を謳歌した米国経済も終には減速傾向を見せ始め、IT不況として低迷の度合を深めていったのが本夏までの状況である。其の回復についても、一部にあったV字型回復説は姿を消し、U字型の底の長さに関する議論に変わり、更には長期に亘り回復しないL字型も取り沙汰されるようになった。堅調であった欧州経済も今年に入って様相を転じ、先行きの下方修正見通しが相次ぎ、世界不況が囁かれるようになった矢先に、9月11日の同時多発テロと云う大惨事が起きた。誠に罪無き人々を巻き込んだ許せぬ暴挙であるが、経済面においても、航空、観光サービス、金融業への直接的且つ深刻な打撃のみに留まらず、世界を震撼させて景気の悪化を決定付け、米国のグローバリゼーション信仰への確信を揺るがせ、微かにあった早期回復への期待を打ち砕いてしまった。各国政府がテロに対し共同で対決の意思を表明し、金融政策、財政政策の面でも速やかな協調的行動を取って、底無しの株式暴落などの最悪事態は回避させたことが唯一の救いであろうか。

世界的な景気後退は海運荷動きにも影響を及ぼし、需要減の一つの証左として商品先物も其の指数を大きく低下させた。コンテナ貨物のみならず原油、鉄鉱石、石炭も既に量的後退局面に陥っている。同時多発テロ発生前より備船料・運賃ともに下落傾向にあったが、今後の経済情勢、船腹供給増とも相俟って更に厳しい状況の到来を覚悟しておかねばならない。需要減の影響は、海運は勿論、其の周辺産業である港湾運送業、コンテナ陸運、倉庫、代理店、ブローカー等をより激しい国際競争に晒し、思い切った合理化努力なしには生き残って行けぬ環境にさせよう。

昨年より私は“冬”に備えよ、と唱えて来たが、我々の置かれている環境は“暖冬”への期待を裏切り、“氷点下の厳しい冬”を決定付けるものとなった。然し、翻ってこの様な辛く暗い時にこそ、近未来への確りとした海図を描き、新たなビジネス・チャンスへの布石を打つことが強く求められるのであろう。海運、及び其の周辺産業の夫々のリーダー達は徒に萎縮することなく、今こそ勇気をもって茫漠たる海に光り示す灯台を見付ける航海に出なければならない。



## 国際会議レポート

# 1

### 定航部門の困難な状況に「3-C」キーワードの重要性を再確認 —アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・ レビュー委員会 (SERC) 第9回中間会合の様相—

ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) の第9回中間会合が2001年11月13日、香港で開催された。

同会合は、本年2月の第8回中間会合に続くもので、ASF メンバー船協から6カ国/地域の代表15名が参加、当協会からは草刈隆郎副会長 (日本郵船社長) を含む5名が出席し (資料2参照)、了解事項 (資料1参照) を採択して会合を終了した。

会合では、今回から草刈副会長が新委員長として議長となり、まず各国から経済の現況や見通しが報告され、米国の景気減速と9月のテロ事件発生の影響で海運業界全体が重大な事態に直面しているとの共通認識から、有効策の検討が必要であることが合意された。

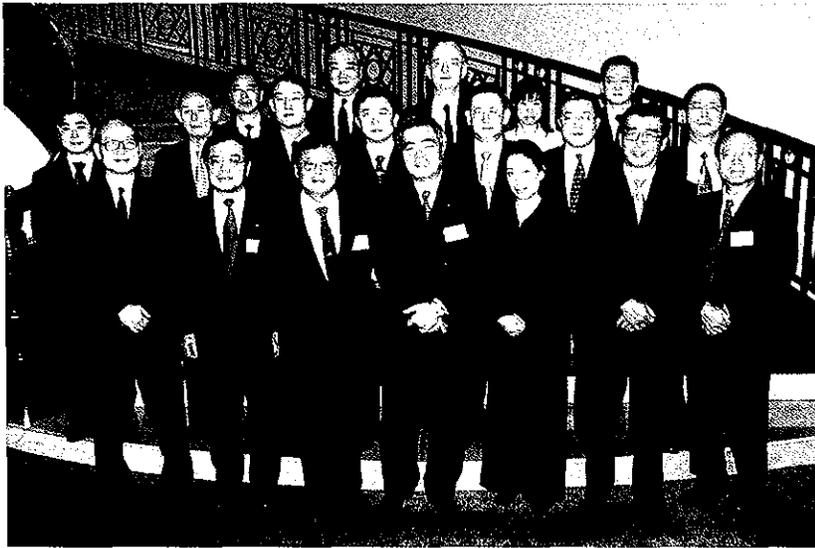
定期船部門では、コンテナ海運業界がかつてない困難な状況に直面しているという認識のも

と、各CEOが冷静にリーダーシップを発揮していくことが確認されるとともに、悪化する海運界の状況に対処する上で、前回会合で採択した以下「3-C」キーワードの重要性を再確認した。

- ・長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う  
自信—Confidence
- ・充実したサービスを提供するためのアジア海運産業内の協力—Cooperation
- ・協定等適切な場における相互信頼と理解を通じた対話—Communication

船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、同制度が貿易業界全体とグローバル経済にとって有益であるという点から、政府機関や荷主業界の理解を得る不断の努力を続ける必要性が確認された。

ドライバルク/タンカー部門では、世界的景



▲第9回 SERC 参加者

気後退等の影響で市況の悪化や変動が懸念されていることから、定期船部門同様、各 CEO が正確な市況認識に基づく良識と思慮深い行動で会社を指揮していくことが確認された。

また、環境、テロリズムに対する危機管理、海賊事件などについても積極的な意見交換が行なわれた。

#### 【資料1】

2001年11月13日、香港で採択  
(2001年11月15日、東京で発表)

#### 了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー・コミッティ (SERC)  
第9回中間会合 (香港) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー・コミッティ (SERC) 第9回中間会合は、ASF メンバー船協のうちアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国/地域の代表15名が出席し、2001年11月13日、香港で開催された。出席者名簿は添付の通り。

冒頭、出席者は、9月に米国で起きた同時多発テロ事件の犠牲者や関係者に対し、深甚なる哀悼の意を表明した。

#### (1) 世界経済の概観

会合は、米国の景気がさらに減速する兆しを見せていたところにテロ事件が発生したため、現在、世界経済が同時減速の様相を呈しており、これが荷動きの劇的な減少につながるかもしれないということに合意した。このため、定期船、タンカー、ドライバルク、そして客船を含む海運業界全体が極めて重大な事態に直面しており、全ての CEO が有効な対策を検討する必要があることに全会一致で合意した。同時に、こうした不透明な時にこそ保護主義撤廃の促進が継続されるべきであることも確認され、その意味で、前週末にドーハにおいて、中国・台湾の WTO 加盟が承認され、新ラウンドの開始が合意されようとしていることを心から歓迎した。(注：その後、11月14日夕 (日本時間15日未明)、新ラウンドの開始がドーハで合意された。)

## (2) 定期船部門

### (a) トレードの現状

全ての CEO は、コンテナ海運業界全体がかつてない困難な状況に直面していることを全会一致で認識し、現在の危機の深刻な程度や状況について荷主業界や一般世論の正確な理解を得るため、最大限の努力を行う必要があることに合意した。出席者は、各航路で発表／実施されている船腹合理化／削減計画を歓迎し、近視眼的かつ破滅的な経営判断からの決別を想起するとともに、健全かつ分別ある経済原則に基づく会社経営を行い、世界各地の営業社員を指揮していく上で、すべての CEO は自らのリーダーシップを冷静に発揮していく必要があるという意見を表明した。SERC メンバーは、公正かつ健全な経営を維持し、長期的な経営戦略に基づいた責任ある行動をとるため、最大限の自覚をもつ決意である。SERC 会合は、悪化する海運界の状況に対処する上で、本年 2 月の前回会合で採択した以下「3-C」キーワードの重要性を再確認した。

- ・長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う自信—Confidence
- ・充実したサービスを提供するためのアジア海運産業内の協力—Cooperation
- ・協定等適切な場における相互信頼と理解を通じた対話—Communication

### (b) 法的な動き（船社間協定に対する独禁法適用除外制度）

会合は、FMC が 1998 年米国海運改革法 (OSRA) 施行後の 2 年間に関する報告を本年 9 月に発表したことに留意し、より市場主導型の効率的な定期船海運を奨励するという OSRA の主要目的がほぼ達成されているとの結論を歓迎した。また、OSRA の独禁法適用除外規定により、運賃拘束力のない広範な協議協定の存在が認められていることを歓迎した。会合は、現行の独禁法適用除外制度の維持が非常に重要であるとし、米国、日本、EU の各当局者がこうした見解を一貫して共有していることを高く評価した。出席者は、船社間協定と荷主との間の良好な関係と相互信頼が、アジアにおいて漸進的に築き上げられてきているとの報告を歓迎し、独禁法適用除外制度が貿易業界全体とグローバル経済にとって有益なものであるという点につき、各関係政府機関や荷主業界の理解を得る不断の努力を続ける必要があることを確認した。

## (3) ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク市況は、世界的景気後退と多大な新造船竣工との相乗効果によって 2001 年後半から急落し始めており、老朽船とサブスタンダード船の解撤促進が必要であることが認識された。タンカー部門については、特に VLCC 部門において市況が激しく変動していることが懸念された。全ての CEO は、定期船部門同様、正確な市況認識に基づく良識と思慮深い行動によって会社を指揮していくため、最大限の努力をしていくことを確認した。

## (4) その他

海運産業は、より一層の航行安全対策やニュー・テクノロジーによる省エネ、TBT 船底防汚塗料の使用中止などを通じ、「環境の世紀」における最重要課題の一つとして、環境保護のために引き続き努力していくべきことを確認した。また出席者は、テロリズムに対する危機管理や船舶に対する海賊事件などを含む最近の諸問題についても意見交換を行った。SERC は、世界各国の関係当局に対し、さらなる事件防止のための包括的対策を作成するため、より一層の国際協調を達成するよう求めるものである。

【資料2】

ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

第9回中間会合出席者リスト

委員長

草刈 隆郎 日本船主協会副会長 (日本郵船社長)

メンバー

〈中国船主協会〉

Mr Gao Weijie (Executive Vice President, China Ocean Shipping(Group)Co.)

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

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho (Chairman of the Board, Magsaysay Maritime Co.)

〈香港船主協会〉

Mr Tim Huxley (Managing Director, Clarkson Asia Ltd.)

Mr T R Chang (CEO, Orient Overseas Container Line Ltd.)

〈日本船主協会〉

太田 健夫 (飯野海運社長)

徳川 恒孝 (日本郵船副社長)

佐藤 博之 (商船三井専務取締役)

黒谷 研一 (川崎汽船理事)

〈韓国船主協会〉

Mr J W Park (Executive Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)

Mr Suk Hui Lee (Senior Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Marcel Chang (President, Evergreen Marine Co.)

Dr C C Chen (Group Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)

Mr Robert Ho (Executive Vice President, Yangming Marine Transport Co.)

弁護士

Mr Stanley O Sher (Attorney at law, Sher & Blackwell)

事務局

園田 裕一 (日本船主協会国際企画室長)

中村 憲吾 (日本船主協会国際企画室)

笠原 永子 (日本船主協会国際企画室)

## 2 日本が Capping 制度導入を提案

—国際油濁補償基金 (IOPCF) 第6回総会の模様について—

92年国際油濁補償基金 (92FC) 第6回総会、同第14回理事会ならびに、71年基金 (71FC) 第24回総会は、50カ国の加盟国 (92FC44カ国/71FC6カ国)、オブザーバー国6カ国、EC、ならびに ICS 等民間オブザーバー機関10機関の出席を得て、10月15日(月)より19日(金)まで、ロンドンの IMO 本部において開催されました。

日本よりは、国土交通省 本保大臣官房審議官、在英日本大使館 堀家一等書記官、成蹊大学 谷川名誉教授、東京大学 落合教授、国土交通省 海事局総務課 山腰油濁保障対策官、石油海事協会 常木専務理事、当協会 梅本関連業務部長が出席しました。

1. 92FC 第6回総会は、議長に Oosterveen 氏 (オランダ) を、副議長に谷川教授、Salazar 氏 (メキシコ) を選出し議事に入りました。
  - (1) 先ず懸案の「追加基金 (第3層基金) 制度の導入問題」(本誌2001年8月号 P.10参照) についてです。
    - ① 本制度導入の検討に先立ち、欧州基金 (COPE FUND) の検討状況について EC 委員会により報告がありましたが、このような地域的な動きは国際体制を揺るがしかねない、との危惧の声が相次ぎ、Director (IOPCF 事務局長) が説得に乗込むべきであるとの強硬な意見も出ましたが、国際体制の維持を侵害しないよう EC 委員会に対し引続き情報提供が求められることで着着きました。
    - ② この後は、日本提案を中心に議論が進みました。日本より、追加基金への加入

意思が表明されましたが、条件として拠出金の一国の負担は全体の一定割合を超えないという Capping 制度を導入すべしと提案しました。これまでわが国は、昨年10月に油濁2条約限度額の1.5倍引上げ (本誌2000年11月号 P.5参照) を決めただけであり、追加基金は不要と主張して来ましたが、その設立が避けられない状況となったため、方針を転換した訳です。この追加基金は欧州勢を中心に11カ国が設立を提案しているのですが、仮にこれら11カ国と日本でメンバーが構成された場合は日本の拠出金は何と35%もの高い水準に達すると試算されています。しかし、これまでの大型の油濁事故のほとんどは欧州で起こっており、日本のお金で欧州の事故の補償処理に当たる、という何とも割切れない構図が浮かんできます。そこでこの提案となった訳ですが、これに対しては、この追加基金への加入は任意であり油受取量に比例して拠出するのが公平であるとの反対論がある一方、メンバー国増加歓迎の見地から、92FC と同様、過渡的措置として認めてはどうか、とする同調意見もあり、今後の検討に委られることとなりました。ちなみに、92FC も締約国の油受取量が7.5億トンに達するまでは一国の負担を最大限27.5%とする Capping 制度が導入されましたが、現在は油受取量が12億トンを超えるため (2000年暦年)、この制度は適用されていません。

- ③ また、条文案は、92FCと同様上位国の油受取量が一定値を超えた場合、限度額を引上げるべしとなっていました。すなわち、92FCは上位3カ国の油受取量の合計が6億トン以上となる場合は、補償限度額は第2段階へ移行することとなっており、これと同様の規定を盛り込みたいということです。しかし、この基金は92FCの限度額で不足する補償を行うことを目的とするものであるため、この規定は不要ではないか、との日本の提案により、削除されることとなりました。
- ④ 同様の趣旨で補償限度額の改正の連動性についても日本から疑問の声を上げました。92FCは一定の条件・手続が整えば、年率6%（複利ベース）、当初額の3倍の範囲内で限度額を引上げることは可能ですが、92FCがこういう行動をとった場合、追加基金もこれにフォローしようとの意図です。この日本意見は総会の認識するところとなり、今後検討が加えられることとなります。
- ⑤ 追加基金の支払対象補償金については、追加基金は92FCを補助するものであり、92FCで認められた請求についてのみ補償の対象とすべし、との日本提案に対しては、総会もその通りであるとの了解でしたが、被害の迅速処理の見地から、正当と思われる請求が92FCの限度額を確実に超えると判断される場合は、最終的な査定確定を待たずに追加基金からも拠出できることとなりました。
- (2) また、もう一つ議論を呼んだのは環境損害についての認定基準の見直しです。英国等4カ国からカバーの範囲拡大を企図して基準の見直し（CLAIMS MANUALの改正）が提案され欧州勢を中心に支持する意見が出されました。しかし、提案では自然な回復過程を加速するような措置をとるべしとか、損害拡大防止を最大限追求することとか、極めて抽象的な表現が多く、このような点に対して、恣意的解釈を招来する恐れがある、このような表現であれば、どのような些細な事故でも限度額まで請求して構わないと外部にPRしているようなものだ、またCLC（油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約）上の処理との整合性がとれるのか、といった慎重に対応すべきではないかとの意見が相次ぎ、W.G.で引続き検討することとなりました。
- (3) 一方、この荷主拠出による追加基金のcounterbalanceとして6月のW.G.において提案されていた国際P&Iグループの自主協定による小型船限度額の引き上げ（本誌2001年8月号P.10参照）については何ら進展は見られず、船主負担については、わずかにOCIMF（石油会社国際海事評議会）よりのこの追加基金は船主も負担すべしとの発言に留まりました。
- (4) 基金は、今後、2002年4月および7月にW.G.を開催し追加基金導入に伴う諸問題等を検討し、その結果は10月の開催予定の次回総会に報告されることとなりました。ただ、こういう問題を残しながらも、追加基金（Protocol）の条文案自体は一応完成を見た、とのことで、IOPCF事務局長より採択のための外交会議を早い機会に開催するようIMOに要請したい、との発言がありました。しかし、上記のような事情からこの外交会議の開催はどんなに早くとも2003年となりそうです。

2. 71FC 第24回総会/92FC 第14回理事会は事故処理が中心で、ナホトカ号事故については、本年10月10日現在で補償請求書に対する支払はCLC部分(約6億円)を含め、17億3,800万円となった旨IOPCF事務局長より報告がありました。また、エリカ号事故については、10月11日現在、承認された請求に対し支払われた補償金は1億5,700万フランに上るということですが、多くの請求が検討中であることから仮払率は80%を維持することとなりました。

なお、71FCは早期終了を目的とした条約改正が既に行われており、締約国数が25以下になった時、または油受取量合計が1億トンを下回った時から12ヶ月後のいずれか早い時

点に終了することとなっていますが、UAEが本年5月24日に脱退を表明したことから締約国数は明年同日25となることが確実となり、その時点で本条約は効力が停止することが確認されました。

今後、追加基金の設立に伴う残された問題が検討されることとなりますが、Capping制度については、これが導入されることとなるのか、また導入されることとなっても、その率等はどの程度になるのか、その結果によってはわが国のスタンスも変わって来るかも知れません。当協会としてはわが国石油業界の反応を見守りながら、船主経済に極力影響が出ないように対応していきたいと考えています。

### 3 中国、台湾の正式加盟と新ラウンド開始を決定 —WTO 第4回閣僚会合について—

多国的枠組みでの自由公平な通商ルール策定を目指す世界貿易機関(WTO)\*1は、2001年11月9日から14日までカタールの首都ドーハで第4回閣僚会合を開催し、中国、台湾の加盟を正式承認するとともに、新多角的通商交渉(新ラウンド)の立ち上げをうたった閣僚宣言を採択した。閣僚宣言では、新ラウンドの期限を2004年末までとしており、今後約3年間の交渉で、鉱工業品の関税引き下げや農業自由化などを含め、新たな通商ルールを作ることになる。

WTO加盟国は、1994年に終了した前回のウルグアイラウンド以来7年ぶりに、自由貿易体制の強化を目指して動き出す。

これによって、前回ラウンドの合意に基づき2000年1月から交渉が開始されているサービス分野についても、新ラウンドの枠内で交渉が行われることになった。同宣言では、海運を含む

サービス分野について以下日程が明記されており、2002年から具体的交渉が開始される。

- 他国に対する1回目の自由化要望  
(リクエスト) 提出期限:2002年6月30日。
- 同要望に対する1回目の回答  
(オファー) 提出期限:2003年3月31日。

海運は、ウルグアイラウンドにおいて、サービス産業の中で唯一GATS\*2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。

当協会は、外航海運の一層の自由化を推進するため、各国の自国海運保護政策の改善等を要望していくこととしている。

\*1 世界貿易機関(WTO)

1995年に設立、本部はジュネーブ。2001年11

月のドーハ合会終了時点で、世界144カ国・地域が加盟。モノやサービスの自由化を図る多国間協定を実施するための国際機関で、関税の引き下げなどによってモノ（物品）の自由化貿易を促進するためのGATT（関税及び貿易に関する一般協定）や、サービス産業における自由化

を促進するためのGATS（サービス貿易に関する一般協定）等の協定を管轄している。

\* 2 GATS（サービス貿易に関する一般協定）

最恵国待遇（MFN）の遵守や国内規則の透明性の確保等、サービス貿易に関する各国の一般的義務を定めている。

## 4 バラスト水を取り巻く動き

### —シンガポールにおけるバラスト水に関する国際会議の様相—

#### 1. はじめに

バラスト水に関する国際会議が11月1、2日の2日間シンガポールにて開催された。この会議はシンガポールの環境団体（ETI）が事務局を担当し、協賛団体としてシンガポール港管理協会、ニューキャッスル大学（イギリス）が参加、その他にIMO関係者、国際海運会議所（ICS）、各国船主団体（オーストラリア、シンガポール、日本など）、船級協会、海洋学関連教育機関、港湾管理者団体、環境保護団体、バラスト水処理装置研究機関などから約120名が参加した。この会議は、バラスト水の処理をめぐる様々な問題、取り組みについての情報交換を目的として開催されたものである。

#### 2. 背景

##### 1) バラスト水に関する問題とは

環境問題は、近年世界中で注目されている問題であり、海運業界においても環境保護に関する様々な取り組みがなされている。現在では、従来からの海洋汚染防止に加え、船舶からの排出ガスによる大気汚染の問題に関しても取り組みが始まっている。

一方、海洋汚染問題は、船舶からの流出油による汚染以外にもバラスト水の中に含まれる水生生物などが、本来の生態系に影響を与

えることが懸念され論議を呼んでいる。船舶が空荷状態で航海する場合、航海に必要な喫水を保つため、揚げ地においてバラスト水を漲水し、積地にてバラスト水を排出する。このとき排出されるバラスト水にプランクトンなどの水生生物が含まれており、積み地の海の生態系を乱すことがあるといわれている。

##### 2) バラスト水処理に関する国際海事機関（IMO）の対応

ここ数年IMOの海洋環境保護委員会（MEPC）において、バラスト水が生態系に影響を与えるのを防止する目的で国際条約作りが行われている。わが国においても国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室が中心となり条約の原案を作成しており、当協会もその作業部会に参加している。なお、他国もそれぞれの立場から異なった内容の条約の原案を提出している。

#### 3. 会議の様相

会議の内容は、①IMOのバラスト水作業部会座長、ICS担当者等によるバラスト水処理に関連した世界的な動向の説明 ②現在のバラスト水処理に関する問題点 ③バラスト水処理装置の開発状況 ④バラスト水の成分調査 ⑤その他の事項 について参加者がそれぞれの意見、

研究成果を発表した。また、開催期間中、開発中のバラスト水処理装置などのパネル展示も行われた。

#### 4. バラスト水処理装置の開発の現状

バラスト水の排出規制に関する条約が発効した場合に対応するため、バラスト水の処理方法に関する様々な研究が行われている。バラスト水を洋上で交換する方法のほかに、特殊な機器を開発して水生生物を殺滅する方法も検討されている。会議では ①スクリーンろ過とその他の処理方法（遠心分離、紫外線照射など）を組合せた処理、②熱処理、③遠心分離処理、④化学薬品による処理などのバラスト水処理装置が紹介され、期待される効果とコストに関連するものを中心に情報交換が行われた。

当協会も東京大学アジア生物資源環境研究センターの福代助教授を中心として、日本海難防止協会などと協力してバラスト水に含まれる水生生物を殺滅する機器の研究に参加しており、福代助教授がプレゼンテーションを行った。わが国で研究中の機器は、海中のプランクトン等生物学の専門家と造船工学の専門家の協力を得ながら進めているもので、バラスト水配管中に特殊な構造のパイプを組み込み、通水時に発生

する乱流等の作用によりバラスト水中の水生生物を殺滅する機器であり、構造が単純でかつ運用面において優れている。当該機器については各国が興味を示し、多くの質問が寄せられた。

また、会議の締めくくりに、今後定期的に今回と同様のバラスト水処理に関連する情報交換のための会議を開催することが表明された。

#### 5. 結 び

バラスト水の排出を規制する条約が発効し、バラスト水の洋上での交換が運用上実施不可能となった場合、洋上交換以外の処理方法が必要となる。バラスト水の処理に関する条約は船舶の安全性、効率性、経済性が確保されるものでなければならない。しかし、処理装置を設置せざるを得ない場合、船主としてはその対応にかなりの経済的な負担を強いられることが予想される。各研究機関では条約発効に向け、バラスト水処理装置の開発に懸命であるが、いずれも実用化にはほど遠い。

バラスト水の管理問題に関して当協会は、船舶の運航実態を踏まえて実用性、実効性に重点を置いた条約案作りが重要と考えており、船舶の安全性、運航の効率性および経済性の確保の観点から船社意見の反映を図ることとしている。

## 内外情報

# 1

## 海運関係分野の一層の規制緩和を要望

—国土交通大臣等に21項目を要望—

当協会は、平成13年10月31日、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を要望を提出した。また、経団連が各業界の規制緩和

要望を取りまとめ要望しているため、当協会は21項目のうち関係省庁がまたがる項目などについては、経団連の規制緩和要望項目に盛り込んでもらっている。

これは、平成13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」の平成13年度末改定への意見反映を目的としたものである。

政府における規制改革の推進については、平成12年度までは、行政改革推進本部の「規制改革委員会」において調査審議されてきたが、平成13年度以降は、同委員会の「規制改革についての見解」(平成12年12月12日)を受け、平成13年4月1日、内閣府に政令で設置された「総合規制改革会議」において調査審議されることとなっている。

一方、規制緩和について当協会は、政府の「規制緩和推進計画」がスタートした平成7年より、

国土交通大臣および政府の規制緩和推進母体に対し、会員各社から要望のあった海運関係の規制緩和要望を行っている。これまで要望してきた項目は全77項目、そのうち平成13年3月末までの間に、一定の措置および解決の道筋がついたものは53項目である(本誌2001年7月号P.14参照)。

しかし依然として措置されていないもの、もしくは措置不十分のものもあるため、今回改めて会員各社に照会し要望事項を取りまとめた。今後も会員会社の要望している規制の緩和が実現されるよう鋭意努力していく。

#### 海運関係規制緩和要望項目

平成13年10月31日

社 日本船主協会

#### I. 制度上改善すべき項目

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

① 港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化  
船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図ること。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化  
料金設定方法(個別原価主義による)を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和  
平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化および真のワンストップサービスの実現  
港湾・輸出入手続きのIT化に関しては、未だ一部の申請のみに留まっており、遅々として進んでいない。

従って、政府のe-Japan重点計画に基づき、早急にIT化を進めるべきである。

即ち、IT化にあたっては、各種申請の改廃に向けた検討をはじめに行い、その上で、存続させる申請に関しては、書類の徹底した簡素化を図るべきである。また、IT化の導入にあた

っては、特に、入／出港届・乗客名簿等のように関係官公庁に共通する申請については、関係官公庁を横断する機関の設置により、いわゆるシングルウィンドウ（ワンインプット）システムの検討、整備を進め、申請者の負担軽減に努めるべきである。さらに、海運会社や港運業者に提出が義務付けられている港湾統計は NACCS データの有効活用により、改めての提出を不要とし、また申請データや各種統計資料に関しては、関係官公庁による共有化を可能とすべく関連法制度の整備に努めるべきである。（具体的な要望項目は、別紙参照）

## 2. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法（船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する）などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ実現されていないことは極めて遺憾である。幅広い見地から国土交通省・厚生労働省双方の密接な連携の下、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

## 3. 船員職業紹介事業等の許可

現在「船員職業紹介等研究会」において、民間による船員派遣事業の自由化等について検討が行われている。ILO 条約（179号）採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、早急に船員職業安定法を改正すべきである。

## II. 実務上改善を要する項目

### 〈船舶無線関係〉

#### 4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

主任無線従事者に対する講習は、最初の講習が選任6カ月以内、その後の講習が前回の講習終了後3年以内とされているが、船舶無線局の無線従事者は、陸上無線局とは異なり乗下船を繰り返しており、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶無線局の無線従事者に対しては、講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図ることが必要。

5. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

三級海上無線通信士認定講習の受講には、第一級海上特殊無線技士資格取得後3年の実歴が必要とされているが、この実歴を短縮することが必要。

6. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮

三級海上無線通信士の認定を受けるには63時間の講習が課せられており、そのうち33時間が英語の講習に費やされている。講習を受ける者は、海技士（航海／機関）の資格取得時にも英語を履修していることから、講習時間を軽減することが必要。

7. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加

船舶局無線従事者証明に係る講習は、現在、7月と1月に実施されているが、この講習の開催回数を増加し、受講者の便宜を図ることが必要。

8. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

無線局管理は同一（インマルサット船舶地球局、海岸地球局）の免許人が行うことが適切として、船舶地球局の免許人は船舶の運航管理者でなく全船舶ともKDDIとなっているが、船舶における設備は備品を含めすべて運航管理者が所有し、実質的に管理している。KDDIが免許人となり運航管理者と主官庁との間に入ることで、手続きが煩雑となっており、船舶の運航管理者が船舶地球局の免許人となるよう見直すべきである。

なお、外国において同様の制度を採用している国があるとの情報は得ていないが、各国における制度の状況にも配慮し対処すべきである。

〈港湾・海務関係〉

9. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

友ヶ島水道および豊後水道では平成12年9月28日付保警安第73号の2により緩和されたものの、浦賀水道航路および伊良湖水道航路（日出1時間前から日没までの間に航路に入る）では航行安全指導によって夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦バース着岸可能時間は、ほとんどのバースが日出から日没3時間前となっており、入湾について制限を撤廃することによって、日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦バース離岸可能時間はほとんどのバースが日出から日没となっており、荷役を終了し離岸後、当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害するとともに、港内の潜在的な危険度が増加する。

バースの離岸時間制限もあり該当船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上（操縦性、航海設備）、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、上記規制撤廃による効果が大きく、早急な撤廃が望まれる。

## 10. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう管制している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では危険物積載船に対して夜間航行制限を施しており、上記航路においても、その危険性を検証し、航行管制基準の見直しを検討するべきである。

## 11. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約（International Health Regulation）では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。

## 12. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

フィリピンは国内にコレラ汚染地域をもつ国に指定されており、同国出港後5日以内に日本に入港する船舶は、無線検疫による検疫済証交付の通知は受けられず、検疫錨地において検疫を受けなければならない。同国マニラ港とわが国には定期コンテナ航路が開設されているが、検疫の受検が船舶のスケジュール維持に負担になる場合がある。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検疫は適用されており、フィリピン出港船についても同様の措置が必要。

## 13. 内航船舶（沿海船）の航行可能領域の拡大

内航船舶の航行区域（沿海区域）は、一部規制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなるなどから、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。また、本州～沖縄航路の一部において「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。

現在、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上している。また、モーダルシフト推進の観点から内航海運の効率的な活用が一層求められており、沿海資格船舶の直線航行が可能となるよう航行区域を見直す必要がある。

### <水先関係>

## 14. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

現在、航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長）は、日本船舶及び日本船舶を所有することができる者が備船した日本船舶以外の船舶（ただし期間備船を除く）に乗り組む場合のみ、強制水先の要請義務から免れ得ることになっているが、この認定はあくまでも当該船長に付与されるものであることに鑑み、乗り組む国籍にかかわらず権利の行使を認めるべきである。

#### <保険関係>

##### 15. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、低コストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットが生かされていない。このため日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すべきである。

#### <客船関係>

##### 16. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより新たに15日の上陸許可が認められている。ただし、3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられない。近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

##### 17. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

#### <その他>

##### 18. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化

- ① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。
- ② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等」を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・運輸省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。
- ③ 海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。
  - ・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状

## 19. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの一層の簡素化が必要。

## 20. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの等があるので、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

## 21. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

PSC で求められている航海日誌の記載事項等を満足させるために、実務上船員法で定められている公用航海日誌とは別に航海日誌を用意して、英語による記載を行っている。現状では船員法に定められている公用航海日誌と船独自の航海日誌と両方に記載を行わなければならない状況であるため、船員法に定められている航海日誌への英語による記載を認める見直しが必要。

また、記載事項の削減や書式そのものの変更など簡素化を要望する。

## 別 紙

### 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び 真のワンストップサービスの実現に関する具体的内容

#### 1. 諸手続の IT 化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続全ての見直し
  - ・各種手続の改廃に向けた検討
  - ・申請書類の徹底した簡素化および早期の IT 化
  - ・従来慣行等の見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等）
- ② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
  - ・NACCS データの有効活用による船社等に課されている申告義務の免除（港湾統計等）
  - ・EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
  - ・代理店の署名等入出港時に提出する各種書類の提出方法の簡便化
- ③ 真のワンストップサービスの実現
  - ・シングルウィンドウ（ワンインプット）システムの整備
  - ・申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化
  - ・システム使用料のミニマイズ化等、申請者の負担軽減

## 2. 輸出入手続の簡素化

### ① 通関関係

- ・ CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
- ・ 海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
- ・ 免税コンテナの再輸出期間の延長
- ・ 同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
- ・ 空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での再輸出に対する免税措置の拡大
- ・ フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止

### ② 植検関係

- ・ 植検対象貨、内航船接続時の積替居の廃止

## 国際海事機関（IMO）テロ対策に本腰

2年ごとに開催される国際海事機関（IMO）の第22回総会が11月19日～30日までの間、ロンドンのIMO本部において開催された。

総会では、9月11日に米国で発生した同時多発テロ事件に鑑み、海上および港湾の船舶に対するテロ活動への適切な対策を講じるため、明年、緊急に会議を召集することを決議した。その準備のための予備会議（Intersessional meeting）を2002年2月11～15日に開催し、同年5月の第75回海上安全委員会の審議を経て、2002年12月に海事関連の警備強化（Maritime Security）に関する国際会議を第76回海上安全委員会と併行して開催することとしている。本件を提案した米国は、特に以下の項目について検討することを示唆している。

- ・ 自動船舶識別装置（AIS）の有効な利用（導入前倒し）
- ・ 船舶および港湾施設の保安計画の必要性
- ・ 船員の身元確認の強化
- ・ コンテナの点検

また、本年8月、コンテナ船 Tampa 号が救助した難民の受け入れを近隣国が拒否した事件に鑑み、救助した人を安全な地へ送ることが可能となる方向で、現行規則の不明瞭、不適切な点を精査し必要な対策を講じることをはじめとする各委員会等で作成された計34の決議を採択した。

なお、今後の作業計画、予算審議とともに理事国（32ヶ国）が改選され、日本は前期に続き理事国に選出された。同時に理事国数の拡大が合意され、2002年11月7日以降40ヶ国となる予定である。

# 海運界のこの1年

## 2001年を振り返って

■(株)商船三井 営業調査室長 横山一雄■

新たな世紀の幕開けは、空前の長期好況を謳歌する米国の影にあって、わが国は経済低迷脱出の糸口を見出せず、決して燦燦たる陽光を浴びて迎えたものではなかった。変革に腰をあげた官公庁は省庁再編を実施、1月に誕生した国土交通省が新世紀の運輸行政を司ることとなり、いくつかの機構も独立行政法人として民営化の第1歩を踏み出した。2月にハワイ沖で起こった水産高校実習船と米海軍潜水艦の衝突事故は、高校生を含む多数の死傷者を出す痛ましいものとなり、事件対応の不味さに国民の支持を完全に失った森首相は7月の参院選を待つことなしに退陣。わが国の舵取りは国民の人気を背景に登場した小泉首相に委ねられ、2001年のキーワードは「構造改革」となった。が、改革はまだスタートラインについたばかり。「伴う痛み」も「抵抗勢力との争い」も実はこれから本格的な局面を迎える。

景気指標は年間を通じて悪化の一途をたどる。7月には完全失業率が統計史上初めて5%となり、株価もバブル後最安の更新を繰り返し、大型倒産のニュースが相次いだ。米国経済にも黄信号がとまり、消費経済維持のためFRB(米連邦準備理事会)がたて続けに金利を引下げた9月、驚愕の連続テロ事件が発生した。冷戦後唯

一の超大国を相手にするテロ活動は、非対称という新世紀型力学構造の中で生まれ、人々は経験のない混乱に戸惑い、不安と怒りに満ちた日々を送った。事件の影響はこれから徐々に現われることが危惧され、経済活動はいつ黎明を見るのわからぬまま一年を終えようとしている。そんな激動の、今年の世界を振り返ってみよう。

外航海運各社は世界経済が輝いた最後の恩恵を得て2000年度決算は史上最高益を飾った。しかし先月発表された今年の上半期の数値は、一転厳しいものとなった。

貨物別に見ると、コンテナは年初の好調な荷動きもいよいよ春ごろから伸びが鈍化した。政策効果から米国の年内の景気浮揚が期待されたが、9月のテロ勃発で先行き不透明感が市場を支配してしまった。需給もポスト・パナマックス型新造コンテナ船が2003年にかけて大量竣工するため、さらに緩むことから、海上運賃は低下。冬場の荷薄期にかけて船社側で投入船腹の自主調整による需給関係の軟化歯止めの動きが顕著化している。このような状況のなかで、5月には経営難が伝えられていた韓国のCho Yang Shipping が会社更生法の適用を申請、9

月には、Cho Yang とともに、United Alliance を結成していた Hanjin と Senator が、川崎汽船/COSCO/Yangming と新しいアライアンスの結成を明らかにしており、今年もまた船社の地図が変わった。

ドライバルクは今年前半は大きく落ち込むこと無く推移したが、荷動きの減少とともに市況は緩み、夏以降急激な下落となった。ケーブ型市況は年初よりほぼ弱含みに推移、春先に30隻以上の期間傭船が成約され下げ止まり感もあったが、日本の粗鋼減産見込みから8月には大きく下げた。パナマックスは太平洋水域では春先まで堅調に推移したが、連休から荷動きの減少を背景に弱含み、夏には大きく下げた。大西洋水域では年初は弱含みな推移であったが、4月からの南米積み穀物輸出の開始で上昇に転じた。しかし、7月には夏枯れとなり、急速に下げた。100隻を超えるパナマックス、ハンディマックスの大量竣工が市況へのプレッシャーとなった。

タンカーのマーケットも、歴史的な高運賃を享受した2000年から一転大幅に軟化した。9月以降は一時テロの影響もあってWS90を越えるまで回復したものの、その後石油需要の減退感が高まり再度WS40を割るまで軟化するなど荒っぽい値動きとなった。

自動車は2000年の盛況からは後退を余儀なくされたものの、底固い荷動きに支えられた。今年の中古車の荷動きも注目を集めた。

内航海運は厳しい国内の景気動向に加え、年前半の燃料油の高騰が追い討ちをかけた。荷動きは前年度比上昇の気運も見たが、景気のさらなる悪化で予断を許さない状況が続く。

新造船の竣工量は、2000年には3,000万総トンを突破した。マーケットは旺盛な発注に伴い若干回復した昨年に比べ、海運市況の軟化に伴う発注の減少で緩やかに低下している。日本の

大手造船の再編は具体的な動きが出ているが、来年に持ち越した。海運界に対しても大きな影響を与える今後の展開に引き続き注目が必要である。

市況以外にも今年は海運の話題が一般紙を賑わした。5月のIMO会議で5,000dwt以上のシングルハルタンカーの最終使用年限が決り、完全ダブルハル化に向けた動きがまとまった。この会議ではTBTを含む船底防汚塗料の規制も話し合われたが、CO2排出問題を巡る「京都議定書」の批准が視野に入り、今年は環境問題が一段と注目された一年でもあった。エネルギーのクリーン化が地球規模で見直される中、LNGの旺盛な荷動きにも邦船の積極的な新規参画が伝えられたのは明るいニュースだった。

また、近年日本海運が直面してきた海賊問題は、3月には官民一体の「海賊被害防止対策検討委員会」が設置され、わが国の社会問題として一層強く認知された。「21世紀に海賊」という時代錯誤性しかニュースにならないのか、国民経済の基幹をなす海運にあって、世間の注目度の低さを考えさせられる一面でもあった。

2001年は21世紀という変貌すべき社会の序章のはずだった。開演直後の舞台に突然招かざる寸劇が舞い込み、予想だにしない展開となってしまったが、どのみち日本の再生シナリオはこれからなのである。2002年、市場は安定への足がかりをつかむのか、それともさらに混迷の度を深めて行くのか。過去厳しい局面を幾度となく克服してきた日本の海運界が、来たる難局を乗り越え、新たな繁栄を築き上げていくことに大いに期待したい。

## 2001年(平成13年)の10大ニュース

1. 首都圏第3空港問題について検討を行っている政府に対し、海運業界は、船舶航行の安全問題について十分な検討が必要であるとの主張を展開。

航空需要の増加により、2015年頃に羽田空港がパンクすることが予測されることから、国土交通省航空局は、平成12年9月、第3空港についての検討会を設置。これまでの検討の結果、羽田の再拡張を優先して検討する(国際化も視野に入れて)、しかし再拡張後もいずれパンクするので、第3空港の検討は引続き行う、などの結論が得られている。これに対し、当協会をはじめとする海運業界は、羽田再拡張にあたっては、船舶の航行安全確保が不可欠であるという観点から、鋭意意見反映に努めた。

2. 米国同時多発テロ事件が発生。当協会は船舶の航行安全等を図るため「情報連絡本部」を設置。

9月11日に発生したニューヨークなど米国内同時多発テロ事件を受けて、当協会は直ちに「情報連絡本部」を設置し、各種情報の収集と周知に努めた。幸いにも会員会社従業員および関係船舶への被害は無いことが確認された。その後、10月8日に米英軍によるアフガニスタンの軍事施設に対する攻撃が開始されたため、会員会社運航船舶の動静および安全確認、船舶に対する報復テロへの警戒に関する注意喚起を行うなど、引続き情報の収集と周知に努めている。

3. 船舶の「特別償却制度」をはじめとする海運税制がほぼ現状どおり存続。

平成14年度税制改正においては、小泉内閣の「聖域なき構造改革」の一環として例外のない租税特別措置の見直しが検討される中、財務省

より船舶の特別償却制度および特別修繕準備金の廃止などを含む厳しい整理案が示されたが、強力に陳情を行った結果、船舶の特別償却制度および特別修繕準備金が存続されるなど、概ね当協会要望が盛り込まれる結果となった。

4. 内航海運暫定措置事業における解撤交付金(引当資格の買い上げ)の申込みが殺到。

「内航海運暫定措置事業」は、景気減速に伴う内航市況の低迷を受け、船舶建造を手控える傾向から建造納付金収入が当初見込みを下回り、交付決定金額がそれを大幅に上回ることとなった。このため、日本内航海運組合総連合会は2001年9月、資金確保が不明確な状況から、解撤交付金の支払いを当面延期することを決定した。その後、11月に至り2001年度補正予算が成立し、運輸施設整備事業団の借入金に関する政府保証限度額の増額が認められたことから解撤交付金の遅延は解消する見通しとなった。

5. 運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の4省庁が統合し、国土交通省が発足、海事行政が海事局に一元化。また、船員教育訓練3機関が独立行政法人化。

2001年1月6日、運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の4省庁が統合し、国土交通省が発足した。また、2001年4月1日には、海技大学校、航海訓練所、海員学校の船員教育訓練3機関が独立行政法人に移行した。これは、1998年6月に中央省庁等改革基本法が公布されたことにより、新たに独立行政法人制度が創設され、さらに1999年1月に策定された「中央省庁改革に係る大綱」において、これら3機関の独立行政法人化への移行が決定されていたものである。

6. IMO は、シングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒しを採択し、船齢制限を25年、最終使用年限を原則2015年とした。

1999年の“エリカ号”事故を契機として、国際海事機関（IMO）はシングルハルトンカーのフェーズアウトを前倒しする海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）改正案を採択、2002年9月1日より発効する見込みになった。MARPOL 規制を満たしたシングルハルトンカーは、船齢25年を限度としつつ、最終フェーズアウト期限を2015年、旗国が許可すれば2017年の引渡し日まで使用可能とされた。

7. WTO 第4回閣僚会議は、中国・台湾の加盟を承認するとともに、新ラウンドの立ち上げを合意。

世界貿易機関（WTO）は、2001年11月にドーハで第4回閣僚会合を開催し、中国、台湾の加盟を正式承認するとともに、新多角的通商交渉（新ラウンド）の立ち上げをうたった閣僚宣言を採択した。閣僚宣言では、新ラウンドの期限を2004年末までとしており、海運を含むサービス分野についても、新ラウンドの枠内で交渉が行われることになった。同宣言にはサービス分野について2002年から具体的交渉を開始することが明記されている。

8. 依然として凶悪な海賊事件が頻発。わが国政府は「海賊対策アジア協力会議」を開催。

国際商業会議所国際海事局（ICC-IMB）によると、2001年の第3四半期までの海賊事件は、253件と過去最悪を記録した2000年同期（294件）と比し14%減となったが、ハイジャックや海賊が銃等により武装した事件は増加している。一方、日本関係船への被害は、様々な安全対策が功を奏し大幅に減少した。また、わが国政府は、2001年10月、東京において「海賊対策アジア協

力会議」を開催するとともに、大型巡視船を東南アジア海域に派遣し、各国警備当局との連携を強めたほか、それぞれの航海の途上、会員会社運航船と海賊情報伝達・捜索訓練等を実施するなど、アジアにおける海賊対策に積極的に取り組んだ。

9. 「海の日」を2003年より7月の第3月曜日とする「国民の祝日に関する法律」の一部改正が公布。

2001年6月に「国民の祝日に関する法律」の一部改正が公布され、「海の日」は2003年より7月の第3月曜日に指定されることとなった。これを契機として、「海の日」がより親しみのある祝日として育って行くことが期待される。なお、祝日三連休化は、「ゆとりのある生活」と「真に豊かな余暇」をめざすために有効な方策の一つとされ、2000年に「成人の日」と「体育の日」の月曜日指定が施行されている（公布は1998年10月）。

10. 海運大手3社の2001年3月期決算は、各社とも過去最高益を確保するも、同年9月中間決算では減益。

この数年、経営努力によるコスト削減はもとより、定期船・不定期船・タンカーの三部門同時好況の持続などにより、円高や燃料油価格の高騰にもかかわらず、海運大手3社の2001年3月期決算は、連結・単体ともに営業利益は過去最高を更新した。しかし、欧米経済の減速による世界景気の後退に伴い、2001年後半からコンテナ航路における収益が急激に悪化したことなどから、9月中間決算（連結）では3社とも經常減益となった。

# Washington 便り

## September 11

### 歴史が変わった日

#### 崩壊する安全神話

9月11日の朝も何時もと同じように、その日のニュースをチェックするためにCNNニュースにチャンネルを合わせた。すると、最近流行のCGでの特撮かと思えるような情景が突然目に飛び込んできた。ニューヨークの世界貿易センター(WTC)の建物に旅客機が衝突したのだ。その一瞬、私のすべてが静止状態で凍結した。偶然とはいえ、何故WTCに衝突したのだろうか、などと多少いぶかりながら、とんでもない「大事故」が起きたものだ、と衝撃を覚えた。その20分後、今度はWTC南棟に別の旅客機が衝突した。テレビを見ていた誰もが、二回目の衝突で偶発性の「事故」ではないことを確信した。時刻も9時前後で一日の仕事が始まる時間帯なので、その被害の甚大さも心配になった。更に、ホワイトハウスからポトマック川を隔てた南側に位置するペンタゴンの巨大なビルが、第三機目の旅客機の標的となった。テレビで見た生々しい光景のすべてが、人間社会を形成する規範の外で人間の尊厳を否定する出来事だった。天地驚愕の一幕を目のあたりにして、ワシントンでの生活が慣れるに従って私の心の中で徐々に膨らみかけていた安全神話はガラガラと音を立てて崩れて行った。

#### 姿の見えない戦争

その日、自宅待機となった私は、CNNを始め、ABC、NBC、CBSなどのニュースチャンネルを渡り歩き、新しい情報の収集に努めた。何れの局からもこの「事故」の決定的な原因を特定す

るような情報が流れて来ない。暫くして、CNNニュースの調子が、「事故」から「テロ攻撃」に変わり、テレビ画面に出てきたブッシュ大統領は、「アメリカに対する戦争行為」という表現を使うようになっていた。

「戦争行為」という言葉からの連想でマスコミ各社は、アメリカが外国勢力から最後に攻撃を受けたのが1941年の日本の真珠湾攻撃以来、60年振りという表現を使い、また「カミカゼ」という米語化した日本語も多用された。アメリカが攻撃されたという唯一の共通項だけで、真珠湾攻撃と同じ位置付けをしてこのテロ攻撃を「第二のパールハーバー」と表現していた連邦議員や評論家もいた。アメリカを愛する日本人の感情を逆撫でする彼等の軽薄な姿勢には、些か辟易となった。その当時の国際政治の潮流で「日米戦争」が想定されていて「戦争」が半ば必然化していた時代背景と、今回のような「敵の姿の見えない、卑怯千万な戦争行為」とを一緒に議論することに無理があると感じていたからだ。

#### 星条旗の求心力

アメリカは原住民のインディアン以外は世界各地からの移民で構成される複合民族国家である。アメリカ国民には今までもその共通のシンボルである星条旗を団結の旗印として危機に立ち向かった歴史がある。今回も、アメリカ人の危機意識は高く、9月11日以降、今までの何倍もの星条旗が、学校、ビルの屋上、レストラン、小売店、田舎の農家の庭先などから乗用車や上着の胸にまではためている。マスコミによれば、テロ攻撃の日から3日間でスーパーのウォールマートでは45万枚の星条旗を売り切り、「愛国心の静かな高まりが見られる」と解説し

ていた。また、日々目にする切手にも、星条旗をあしらった「United We Stand」と印刷されたものが売られている。アメリカでは、アメリカ人の心の内も外も星条旗で埋め尽くされている。そういえば、東京オリンピックの時、胸に手を当てて国歌を小さく口ずさみながら、掲揚される星条旗を凝視するアメリカ人選手の姿が国への誇りを語っていた過去の記憶が私の脳裏に蘇った。

### 危機への団結力

議会の動きを注視していて感心したのは、上院議員全員（100名）がWTCの犠牲者の追悼集会を行うなど、党派を超えた「アメリカの団結力」を自ら国民に示したことだ。最後の極め付きは、9月20日に行われた上下両院合同議会でのブッシュ大統領の演説だ。テレビ視聴率も大統領演説としては過去10年で最高の79%に達した。その90%以上の視聴者がブッシュ大統領への支持を表明した。大統領の演説も短い単刀直入の表現を用いて行われた。34分の演説時間の内、議場に満席となった上下両院議員を始め、来賓のブレア-英国首相や時の人、ジュリアーニNY市長など全員が総立ちになって、拍手で大統領の演説に応えた。それが32回にも及んだ。その熱気ある光景は感動的でした。

これと同じ光景は初めての経験ではないぞ、などと過去に思いを巡らせていたら、東西冷戦で敗北した陣営の議会や集会などでよく見掛けたことを思い出した。知り合いの弁護士S氏にこれを問い質したら、曰く「テロ攻撃でアメリカ人の死守すべき自由が蹂躪された上に、戦争という非常時でのアメリカ人の団結と決意を示す舞台なので、そのような短絡的な比較はまったく当たらない」との言葉が返ってきた。私は彼の説明を「アメリカ人の民主政治への成熟した信頼関係」として捉えて得心した。

### 愛国心と Remember XXX

大統領は演説の中で、「アメリカは戦争を経験してきた。しかし、過去136年間、戦争はす

べて外国の領土での戦争だった。唯一の例外は1941年の日曜日に始まった戦争である」と述べた。「過去136年間」とは、南北戦争から数えた年数である。アメリカ「本土」が外国から攻撃を受けた歴史を紐解くと、ワシントンの大統領府の建物がイギリス軍に占領されて炎上したことで知られる米英戦争（1812-15年）が最初で、もう200年近く昔になる。因みに、今の大統領府はその後建て替えられて、その白い外観からホワイトハウスと呼ばれるようになる。国家の中枢部が甚大で実質的損害を蒙っても何故か、「Remember XXX」という表現はアメリカ人には定着しない。これはどうも「子」が「親」離れする時の親子喧嘩の範疇にあるらしい。

メキシコに帰属していたテキサスの独立戦争（1836年）で歴史的にも有名な「アラモの砦」を「Remember the Alamo!」と呼んで愛国心を掻き立て独立を克ち得た歴史的事実がある。これと同じ手法がその100年後の第二次世界大戦中の真珠湾攻撃で再現し、「Remember Pearl Harbor!」一色でアメリカ人の愛国心が燃え上がった。今もそのスローガンはアメリカ人の愛国心と団結を検証するために存在するかのように見えて仕方がない。大統領演説を聴いていて、アメリカは60年間使い続けてきた「Remember Pearl Harbor!」から、「Remember September 11!」へ歴史の歯車を一回転させたのではないかと私は直感した。今回のテロ攻撃がアメリカの政治と経済の中枢部への外国勢力に依る「戦争行為」であるとの認識に立てば、アメリカ人が60年前の「戦争行為」以上の衝撃波を感じたと見ることができる。アメリカ人の愛国心を掻き立てた20世紀のスローガン「Remember Pearl Harbor!」はこれから「Remember September 11!」に代替わりして行くことだろう。

最後に、テロ攻撃の犠牲となられた6,000名以上の方々のご冥福をお祈り致します。合掌。

（北米地区事務局ワシントン事務所  
所長 岡 哲夫）

第36回

# 潮風満帆

## フロリダの雪



八馬汽船株式会社 船長 野中一夫



2度目の陸上勤務の頃に当社が運航しているチップ船をアテンドした時の10年位前の思い出です。

1989年建造の新造船。乗組員は全員外国人で、船長を始め全員がチップ船は初めてでした。

処女航海は何とか終わり、第2次航で北米東岸のサバンナ港での積荷となった時のこと、誰かが荷役のアテンドに行かなければならないだろうということになって、細身の小生に見事白羽の矢が当たりました。

デルタ航空で1989年12月9日に大阪を立ち、ポートランド、アトランタ経由でサバンナに向かいました。ポートランドまでは日本人乗客が7割程度で、ポートランドで入国審査をし、アトランタ行きの便に乗りかえると日本人乗客は4、5人になっていました。

やたらと広いアトランタ空港で南部訛りの案内に

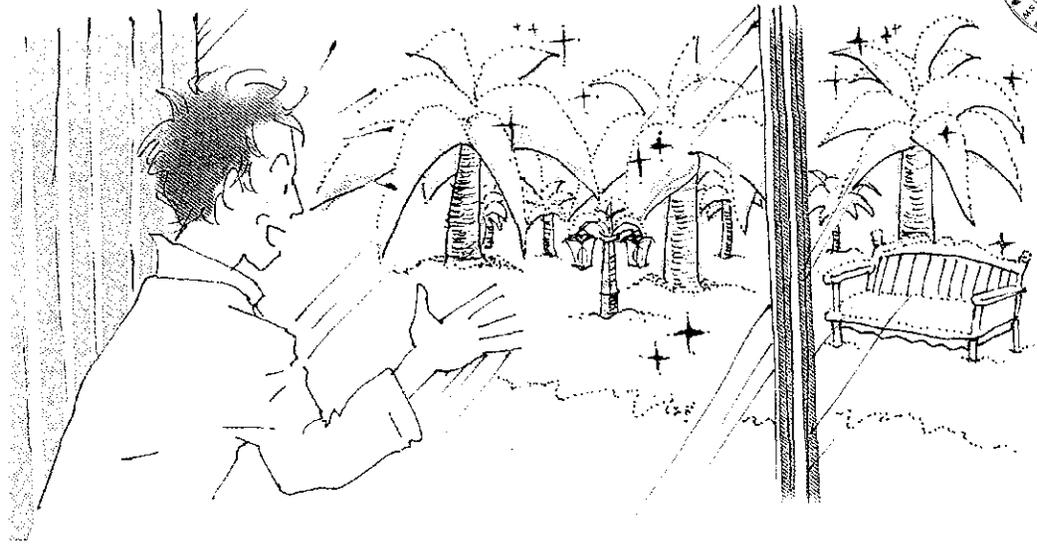
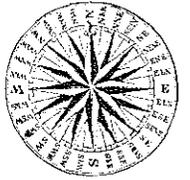
戸惑いながらサバンナ行き機中の人となった時には日本人は私一人になっていました。

出発前に代理店に連絡していたのですが、夜のサバンナ空港に着くと誰も迎えにきていない。乗客は1人減り、2人減りして最後の1人になってしまい、「困ったな」と思っていると、妙齢の女性が声を掛けて来たので何事かと期待していると、彼女が代理店からのオーダーを受けているタクシーの運転手だと分かり、ホッとするやら、ガッカリするやら…。時差の関係で12月9日に大阪を立ち、12月9日に地球の裏側のサバンナに着いた訳ですが、乗り継ぎの時間も含めて20時間という長いフライトでした。

12月10日から積荷が始まり、チョコチョコとしたトラブルはあったのですが、天候にも恵まれ、積荷の合間にはリスが遊ぶゴルフ場で一人プレーしたりする余裕もありました。



## 7つの海のこぼれ話



パナマのノリエガ将軍逮捕のために米軍が出動し、パナマ運河閉鎖の情報が流れる中、12月23日夜に積荷終了し、出港を見送ってホテルに帰る頃には当地では珍しい雪がチラホラ舞ってきてクリスマスらしい風情になってきました。

ホテルに着き、軽一杯のつもりで飲んでベッドに入ったのですが、そうでもなかったらしく、翌朝眼が覚めた時は、既に飛行機の出発30分前でした。慌てて空港に電話すると、幸いにも(?)「雪のため空港閉鎖、再開の見通し立たず」との返事でした。「フロリダで雪?そんなはずないだろう」と思いつつ、窓を開けると辺り一面真っ白の銀世界!ビックリしました。

サバナの後、西岸のコースベイに回る予定だったので、何とかアトランタまでたどり着かねばと必死でバス等の便を捜したのですが、市内はタクシーさえ走っていない有様です。

ここに至って、万事休す。空港の雪解けを待つしか方法がなく、テレビの気象ニュースをひたすら見るだけの缶詰状態で2日間を過ごしました。

一緒にアテンドしていた荷主の方が宿泊していたホテルはクリスマスイヴで食事がなく、私のホテルで一緒に食事をした後、バーから内庭に舞い降りる雪を眺めて「良い眺めですね。正に聖しこの夜ですね」などと表面は余裕のある様子を見せてはいましたが、コースベイに入港してくる船のスケジュールに間に合うかどうか、内心では、かなり気を揉

んでいたことでしょう。

いくら気を揉んでも、どうにもならない状況だったのですが…。

ホテルのバーテンダーやフロントの話では、「20世紀で初めての未曾有の豪雪」ということでしたが、雪の降らないフロリダではシカゴやニューヨークあたりの空港とは違って除雪設備もなく、「天候の回復次第、しかし、間違いなくその内に雪は解ける」という実におおらかなものでした。

それでも、何とかコースベイでの入港スケジュールに間に合い、こちらの方もチョコチョコとしたトラブルがあったのですが、無事に帰国を見送り、暮れも押し迫った12月31日の夜に帰国することができました。

タイトルから話が外れますが、本船は翌年9月には揚荷のため小松島港に着岸中でした。折しも台風20号が接近し、港長から避難勧告が出される状況となり、船長から「初めて乗る大型船で、台風の経験もないのでアシスト願う」の要請がありました。急遽乗船してアテンドをしたのですが、船長としてのプライド、そしてアテンド者が乗船したら後はお任せというスタンスに一寸ガッカリした記憶もあります。

日本人の船乗り常識では考えられないようなことが他にもいろいろありましたが、与えられた紙面も尽きましたので、次の機会にお話しすることにしましょう。

## 海事振興連盟平成13年度通常総会の模様

超党派の衆参国議員および海事産業界で構成する海事振興連盟（原田昇左右会長）は、去る11月14日、平成13年度の通常総会を開催し、来年度予算・事業計画を決めるとともに、「外航海運の国際競争力維持・強化のため、船舶特別償却制度・圧縮記帳制度の存続、外貿コンテナ埠頭軽減税制の維持など税制をはじめとする諸制度のイコール・フットィングの実現および実効ある国際船舶制度の確立」、「内航海運における『内航海運暫定措置事業』の着実な実施を推進していくための平成14年度予算要求（内航海運暫定措置事業のシンデレラ・プロジェクト）の実現並びに税制改正、適正な運賃・用船料の確保、船員の安定的確保等構造改革の推進」、「わが国港湾の国際競争力を確保しグローバル化に対応した魅力ある企業環境を創出するため、国際幹線航路、中枢・中核国際港湾等の整備、及び港湾の24時間フルオープン化、諸手続きのワンストップ化等ハード・ソフト一体となった取組の推進」などの9項目から成る決議を採択した。



▲総会で発言する当協会崎長会長

また、同総会において当協会崎長会長は、外航海運の現状と課題について概要次の通り発言した。

### 1. 現 状

外航海運の使命は、資源小国、貿易立国であるわが国の産業活動や、国民生活に必要な物資を安定的に輸送することにある。わが国外航海運の市場は熾烈な国際競争にさらされる世界単一市場となっており、わが国外航海運がそこで勝ち残るには、一層の企業努力はもちろんだが国内法制や税制面の競争条件を諸外国と同等にする、イコールフットィングの実現が不可欠である。

### 2. 平成14年度税制・予算

聖域なき構造改革と租税特別措置の見直し議論がなされているが、わが国の海運税制はトン数標準課税制度の採用を初めとする諸外国の海運税制に比べてはるかに見劣りしているのが実状である。海運税制である特別償却制度および圧縮記帳制度を後退させることは、いたずらにわが国海運の国際競争力を弱めるだけのマイナスの結果となり、構造改革が目指す、わが国産業経済の競争力の強化という改革の真の目的に逆行するのではと思われる。

海運税制は長い歴史の中でその有効性と必要性が検証されてきており、わが国外航海運が国際競争を闘っていくためには、せめてこの程度の制度は必要不可欠である。

また、財政投融资資金の確保、融資条件の維持をお願いしたい。

### 3. 規制緩和の一層の推進

船員保険の被保険者資格の見直しなどをはじめ一層の規制緩和の推進をお願いしたい。また、港湾をめぐる制度全体の改善については、物流効率化および使い勝手のよい港湾を実現するため、入出港手続のシングルウインドウ化すなわちワンインプット化をはじめとする輸出入・港湾諸手続全体の早期改善をお願いしたい。

# 訪ねある記

船会社の仲間たち

第 33 回



今回、登場して頂くのは

商船三井近海(株)営業第一グループ課長

**常山雅弘**さん(39歳)です。

## 1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

鋼材、肥料等の東南アジア向けの海上輸送です。その他各種貨物の契約交渉も行っております。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社3カ月目の乗船研修です。東京から北海道までの短い航海でしたが、入港時、霧でまったく見えないバースにレーダー等を頼りに本船を接岸させた時の船員の技量には、陸上勤務の私としましては、すべてが驚きでした。

## 3. 御社の自慢といえば？

3,000~18,000D/Wまでの約40隻の船隊を保有しており、いつでもお客様のニーズにあった船型を提供できることです。

## 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。

新規プロジェクト貨物を開拓し、新たな航路に挑戦してみたい。また、将来的には新造船の建造に関わってみたい。

### 商船三井近海(株)の事業概要

本年7月1日に旧エム・オー・シーウエイズと旧ナビックス近海の近海部が商船三井グループアジア域内近海海運事業再編の一環として統合、社名を商船三井近海(株)と改め、新世紀に一步を踏み出しました。

当社は顧客の需要や物流に適した3,000~18,000重量トンの一般貨物船約40隻の船隊を有し、日本/極東・東南アジア諸国間で定期船並びに不定期船サービスを行っています。

日本/東南アジア航路では往航は鋼材、プラント、肥料等、復航は木材製品、原木、パルプ、アルミ、タピオカ等を輸送、日本/中国航路では日本から鋼材、雑貨等、中国からメイズ、石炭、コークス等を輸送、またロシアから日本向けに石炭を輸送しています。

## 「近海コーナー」・「内航コーナー」の新設について

当協会では、近海・内航海運に関するPRを充実させることを目的として、月報編集会議および近海・内航海運関係者との会合において具体案の検討を進めてきました。この結果、次号(2002年1月号)より、本誌に「近海コーナー」と「内航コーナー」を新設し、近海・内航海運に係る記事・意見等を掲載していくこととしました。

当初は、近航海運、内航海運とは何か?を紹介するところからスタートし、近海・内航海運の現況、問題点、各種レポート、乗船体験記、関係団体・教育機関等からの寄稿など、原稿のテーマ、分量を定めずに幅広く近海・内航海運の紹介を進めて行く予定です。

また、関係者、読者の皆様からの投稿も歓迎しています。投稿記事も随時掲載いたしますので、詳細は当協会広報室(TEL:03-3264-7181 e-mail: pub-office@jsanet.or.jp 担当:松本)までお問合せ下さい。

## 海上保安庁 東南アジア海域にて海賊対策訓練を実施

東南アジア周辺海域で多発する海賊事件に対処するため、海上保安庁は、今年度に大型巡視船を同海域に4回派遣することとしており、各国の沿岸警備隊等と意見交換を重ねながら共同訓練を行うこととしている。7月23日に巡視船「しきしま」をシンガポールに派遣したの続き、10月23日に巡視船「みずほ」をフィリピンへ、11月30日に巡視船「りゅうきゅう」をタイへ派遣した。

各巡視船の航海の途上、当協会会員会社の協力を得、商船を交えた海賊情報伝達訓練が実施さ

れた。「しきしま」「みずほ」「りゅうきゅう」に、それぞれ日本郵船㈱運航のLNG専用船「アルホール」、(株)商船三井運航の大型タンカー「鹿島山丸」、同LNG専用船「若葉丸」が訓練に協力した。「鹿島山丸」との間では、船舶が海賊に襲撃されたという想定で、ヘリコプターから武装した海上保安官が移乗し海賊を制圧・逮捕するという訓練も実施された。



▲巡視船「みずほ」と大型タンカー「鹿島山丸」



1 アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全および環境委員会 (SNEC) がクアラルンプールで開催された。

9 WTOは、第4回閣僚会合をカタールで開催し、中国、台湾の加盟を正式に承認するとともに、新多角的通商交渉 (新ラウンド) の立上げをうたった閣僚宣言を採択した。  
(P. 8 海運ニュース国際会議レポート参照)

10 国土交通省は、10月分のポートステートコントロール (PSC) 結果を発表し、国際条約で定めた基準に適合しないため合計63隻に改善命令や航行停止処分を行った。

13 アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第9回中間会合が、香港で開催された。  
(P. 2 海運ニュース国際会議レポート参照)

19 国際海事機関 (IMO) 第22回総会がロンドンで開催され、事業計画及び予算の決定、理事会の構成国の選挙等について議決され

た。理事国選挙では、わが国が再選されるとともに理事国数が32カ国から40カ国に拡大された。

(P. 17 囲み記事参照)

26 国土交通省は、「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4回会合を開催した。

29 国土交通省は、海事局長の私的懇談会として設置した新しい内航海運・行政のあり方を検討する次世代内航海運懇談会 (座長：杉山武彦一橋大学教授) の第3回会合を開催し、内航行政の課題を議論した。

29 日本港運協会と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) は、同日開催の「セーフティネット構築協議会」において1月2日、3日両日の作業を実施することで合意した。今回の合意により、今春閣で協定された日曜荷役の恒常的实施、祝祭日の夜間荷役、ゲートオープン時間の延長、12月31日・1月4日の荷役作業実施とともに、港湾の24時間フルオープン化に向け大きく前進した。



# 船協だより

## 11月の定例理事会の様様

(11月28日、神戸ポートピアホテルにて開催)

### 会員異動

#### ○入会

平成13年12月1日付

東海商船株式会社 (京浜地区所属)

平成13年11月28日現在の会員数106社

(京浜地区68社、阪神33社、九州5社)

### 政策委員会／

### 海務委員会関係報告事項

#### 1. 首都圏第3空港問題について

標記については羽田空港の南側に、既存の横風用滑走路であるB滑走路に平行な滑走路を設ける「B滑走路平行案」を優先して検討することとされたが、この案は東京港への入出港航路を塞ぐ形で滑走路を建設することになるため、船舶の安全航行の確保を中心に多くの問題点が指摘されていた。

11月26日(月)に開催された第4回(最終回)船舶航行影響調査検討会において、「B滑走路と新海面処分場に挟まれた水域においては、船舶交通流が収斂し進路が錯綜する複雑な見合い関係が発生することが予測されること等から、当該水域におけるより広い航行水域の確保について十分配慮する必要があるとともに、航路計画・航法等の検討、支援体制の構築が必要である」とのまとめがなされた。

一方、諸問題の具体的な解決策が示されぬまま、計画だけが先行していく懸念があり、当協会として、B滑走路平行案を前提とした場合、東京港に入出港する大型船の安全な航路の形状について独自に検討する必要があることから、操船シミュレータ実験を関係者の協力の下に実施した。

その結果、B滑走路平行案の下で安全を確保

するためには、航路の屈曲角が15度以上の場合には問題があることが認識された。そのため、直線の航路を検討したところ、現状程度の安全が確保され、また、15度以下の航路を設定した場合と比較しても、新海面処分場計画の見直し面積にはほとんど差がないことが判明したので、第4回検討会において資料(省略)を配布し、当協会の意見を表明した。

### 政策委員会関係報告事項

1. 平成14年度海運関係税制改正に関する陳情活動等について
2. 米国同時多発テロに関する諸問題について
3. 国際船舶制度のその後の動きについて
4. マリタイムジャパン研究会について
5. 規制緩和と要望について  
(P.10海運ニュース内外情報参照)
6. 米国2002年度国防授權法案について  
(本誌2001年11月号海運ニュース内外情報P.12参照)
7. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関する第2回OECDワークショップについて  
(本誌2002年1月号掲載予定)
8. WTOにおける海運自由化交渉について  
(P.8海運ニュース国際会議レポート参照)
9. ASF SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会第9回中間会合の様様  
(P.2海運ニュース国際会議レポート参照)
10. 第6回日台船主協会会談について  
(本誌2001年11月号海運ニュース国際会議レポートP.7参照)

### 法務保険委員会／

### 客船部会関係報告事項

1. 92年国際油濁補償基金第6回総会の様様について  
(P.6海運ニュース国際会議レポート参照)
2. アテネ条約の改定問題について



(本誌2001年11月号海運ニュース国際会議レポートP. 2参照)

### 港湾物流委員会関係報告事項

1. 関門水先区の強制対象船舶の見直しについて  
(本誌2001年11月号海運ニュース内外情報P. 15参照)

### 工務委員会関係報告事項

1. 船底防汚塗料規制条約について  
(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)

### 労務委員会

### 船員対策特別委員会報告事項

1. ASF船員委員会第7回中間会合の様態について  
(本誌2001年11月号海運ニュース国際会議レポートP. 4参照)

### 船員対策特別委員会

1. 外国人船員問題への当面の対応策について

### 近海内航部会

1. 近海内航に関する調査(要望)についての対応状況および今後の重点活動について

### 外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 解撤能力等に関する中国実態調査について

### 外航労務部会関係報告事項

1. 全日海全国大会について

### 公布法令(11月)

- ㊦ 水先法施行規則及び船舶職員法規則の一部を改正する省令(国土交通省令第137号、平成13年11月1日公布、平成13年11月1日施行)
- ㊧ 危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部を改正する省令(国土交通省令第141号、平成13年11月30日公布、平成14年1月1日施行)
- ㊨ 小型船舶の登録等に関する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(平成13年11月30日公布、平成14年4月1日施行)
- ㊩ 小型船舶検査機構に関する省令の一部を改正する省令(国土交通省令第143号、平成13年11月30日公布、平成13年12月1日施行)
- ㊪ 小型船舶登録令(平成13年11月30日公布、平成14年4月1日施行)

### 国際会議の予定(1月)

IMO 第33回訓練当直基準小委員会(STW)  
1月21日~25日 ロンドン

## 「日本海運の現状」の発行

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国海運の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(社)日本船主協会 企画調整部

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL: 03-3264-7174 FAX: 03-3262-4757

e-mail: pln-div@jsanet.or.jp

日本海運の現状

2001/11  
JSA, 日本船主協会

# 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10月	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
10	4,073	3,612	461	▲ 9.0	▲ 4.6

(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)

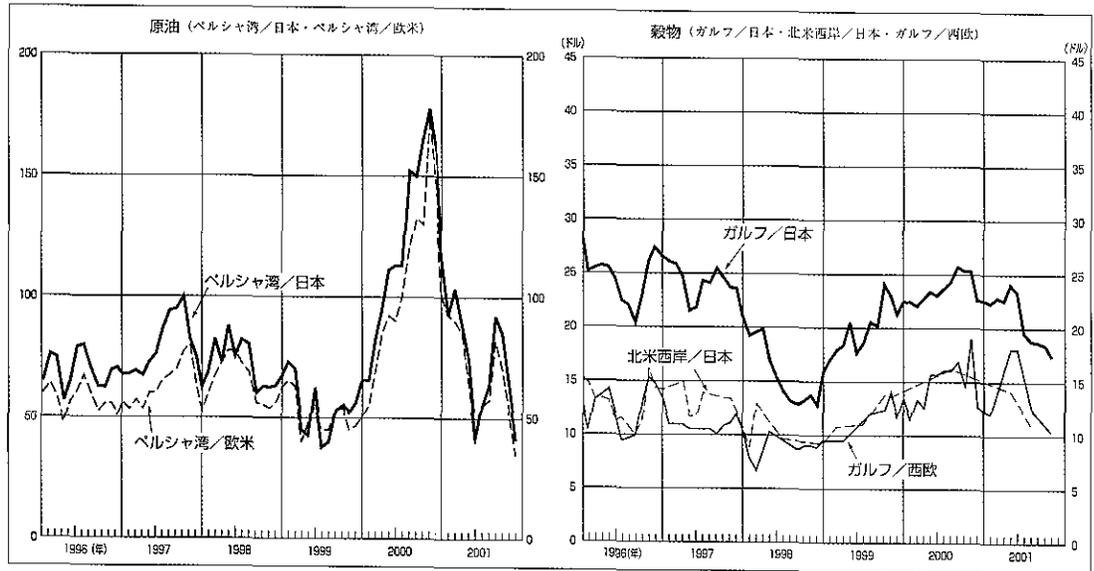
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2000年11月	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年1月	117.10	113.85	119.25
2	116.07	114.90	117.25
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
11	122.33	120.24	124.33

## 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	鉾石	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	146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021
2001 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
11	15,396	365	15,031	1,572	4,919	7,937	0	501	67	35	16,490	1,838

(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	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	41.0	33.50	45.00	40.00	175.00	125.00	35.00	32.00
12	56.00	47.50	160.00	140.00	—	—	46.25	40.00	142.50	125.00	—	—

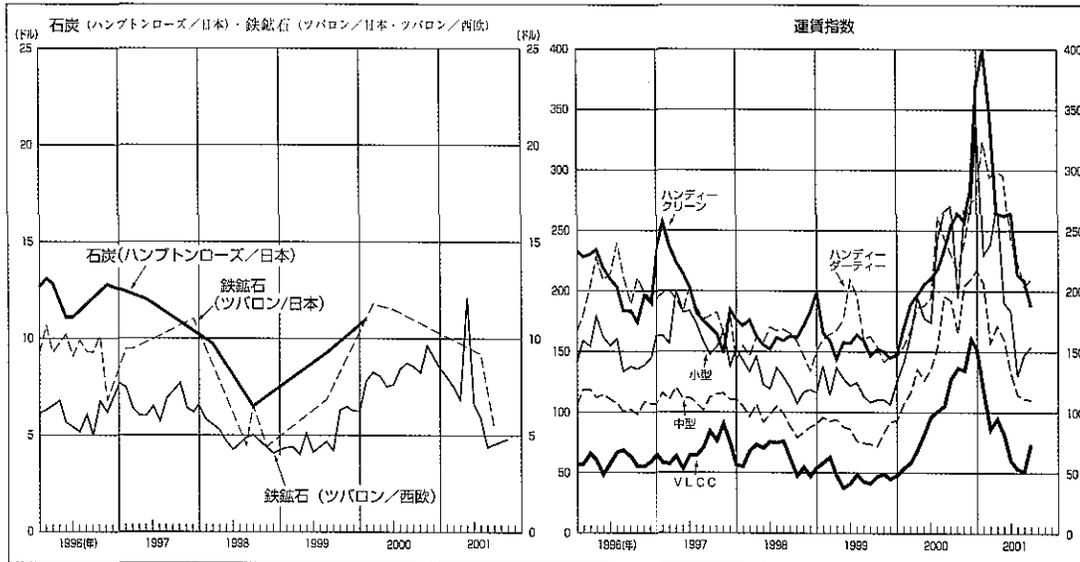
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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	—	—	—	—	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	—	—	16.00	—	12.25	—
9	25.75	24.50	18.60	17.50	—	—	11.00	—	16.80	—	—	—
10	25.25	24.50	18.35	17.50	—	—	—	—	14.50	14.40	—	—
11	25.25	22.85	17.25	16.75	—	—	—	—	19.00	13.25	10.35	—
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)

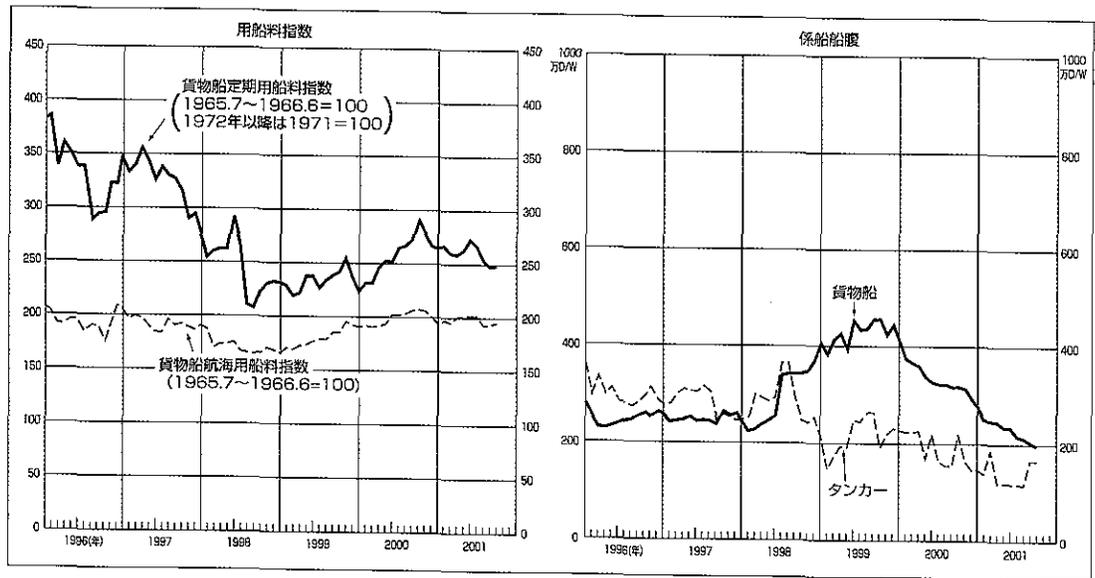
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	—	8.20	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	—	12.10
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	6.65	6.05
7	—	—	—	—	—	—	9.20	—	8.42	7.20	5.89	1.50
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85

(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	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1
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	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	195.0	294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	249.0
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0	206.0	323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0	200.0	323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4		334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	

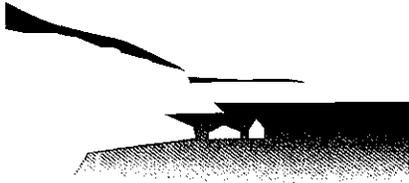
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1999						2000						2001					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W												
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	237	1,682	1,965	37	863	1,661
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



去年の11月1日付で、営業畑から総務部に人事異動があり、早や1年が過ぎた。

月並みですが、本当に早かったというのが実感である。十数年の営業畑から40歳過ぎてからの初めての管理畑の仕事である。元来のアナログ人間の不器用さがやはり災いして1年間、悪戦苦闘の毎日であった。今も続いているが…。しかし営業畑からみた総務部というのは、暗く何処かピリピリしており、社員を常に監視しているようで、部内に全く“笑い”、“冗談”の一つもない息の詰まるセクションであるとの見方が大半であるとある雑誌に書かれていたが、小職も同感で、何処か障害され、近寄りがたいセクションであるとの印象をもっていた。だが、今回の異動で心中穏やかではないまま総務部の仕事の歯車になったのである。

何でもそうだが、外からでは見えない、解らないことが多い。中で仕事をしてみて最初に痛感したのは、総務部の仕事は優秀な人間でないと勤まらないということである。もちろん、営業も世界情勢や、国内景気の影響も大きく左右し、大変厳しい状況の中での顧客の獲得であるから言わずもがなではあるが、その求められるものが全く違うということを切実に思っている。知らなくてはいけない必要不可欠な法律の網の中での業務である。

先日、消防署での2日間の防火管理者講習会に出席させてもらったが、新宿の雑居ビルの火災が教訓になったこともあり、例年、130人の募

集定員に対して100人前後の参加だったのが今回の受講者は210人にもなった。雑居ビルに店をもつ飲食店の店長、マンション自治会長、学生も多かった。日頃からの備えもさることながら、火災に対する意識の低さを反省し、防災訓練などいざという時の備えの重要性を思い知らされた講習会であった。会社の社員を、家族の命を、財産を守らないといけないのもまさに総務部の仕事の一部である。当然、やりがいはあるが、センスがあって、スマートでないといけない仕事が多くきめ細かさもより要求される。総務の顧客は社員である。ある意味では生活支援の便利屋でもある。

9月11日に発生した同時多発テロにより、米国のアフガニスタンへの進攻が続いているが、世界経済へ今後どのように影響を及ぼすのか、景気の先行きもまだまだ不透明であり、海運業界にもどう影響を及ぼすことになるのだろうか。国内外の懸念材料は尽きない中、21世紀に入って1年目が終わろうとしている。来年は良い年になるように、世界が平和であるように、会社のさらなる発展があるように祈りつつ総務部1年目の反省文を終えることとする。

川崎近海汽船株式会社  
総務部課長  
廣岡 啓

せんきょう12月号 No.497(Vol.42 No.9)

発行○平成13年12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○437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

