

# せんきょう

No.501

4

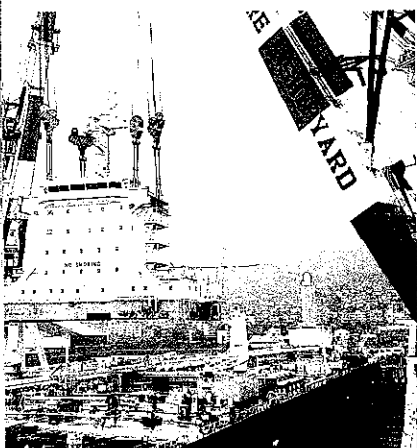
社団法人 日本船主協会



# せんきょう

4

APRIL 2002



提供 新和海運株  
(居住区の取付け)

■巻頭言	1
「独自の港湾像」 日本船主協会 港湾物流委員会委員長 日本郵船株式会社代表取締役副社長 平野裕司	
■海運三三三	2
■国際会議レポート	2
1. パラスト水管理条約は未だ道遠し —IMO 第47回海洋環境保護委員会(MEPC)の模様—	
2. 船舶リサイクルの促進に向け、アジア地域の船主、造船、解撤業界の連携、国際機関への意見反映を検討 —アジア船主フォーラム シップ・リサイクル委員会 第5回中間会合の模様について—	
3. 船舶戦争保険料率の高騰に不満続出 —アジア船主フォーラム 保険法務委員会第7回中間会合の模様—	
4. タンカー、バルカーに対する新たな設備要件を検討 —IMO 第45回設計設備小委員会(DE)の模様について—	
5. 海賊情報の充実等関係国の協力を一層強化 —東南アジア海賊対策専門家会合—	
■国内情報	13
1. EU競争法の運用に関する欧州裁判所の判決について —船社間協定による内陸運賃設定を否決—	
2. OECD 造船協定問題 —業界ヒアリングに向けて当協会コメントを提出—	
■近海コーナー	18
■内航コーナー	18
2001年度～2005年度の内航適正船腹量について	
■潮風情報	20
数々の“初めて” 元川崎汽船船長(現栗山村在住) 萩原紀男	
■London	22
■メンバー近況	25
日本水産物オキアミ事業部オキアミ課長 重松良明	
海運日誌(3月) 27	海運統計 33
船協だより 29	編集後記 37
■付・海運日誌	38
■囲み記事	
・海運関係の専門紙記者クラブの統合、新記者クラブ設立へ	24
・平成14年度海運講習会開催される	26
・環境パンフレット「環境と海運」	26
・「海運統計要覧2002年版」の発行のお知らせ	28
・日本タンカー協会解散に伴う業務引き受けについて	28
・海上通信の高度化セミナー	31
・環境セミナーが開催される	32
・英文パンフレット「Japanese Shipping 2001-Annual Report」の刊行について	32

## 『独自の港湾像』

日本船主協会 港湾物流委員会委員長  
日本郵船株式会社代表取締役副社長

平野裕司



最近、巷ではハブ港湾の議論が盛んである。また、ボーダーレスでグローバルな時代の到来とともに、ここ数年来、わが国港湾の地盤沈下が叫ばれ、国際競争力回復を巡る議論も相変わらず盛んである。

いわゆる『選択と集中』という観点からすれば、物流の結節点たる港湾には『ハブ機能』の視点はもちろん欠かせない。しかしながら、地理的優位性を売りとした『国際ハブ港湾』を競争力回復の一手段として、短絡的にわが国港湾に求めるのはいささか無理があるのではないか。わが国港湾は香港、シンガポールなどの港湾とは地理的条件が全く異なる。各港湾相互の位置関係や背後圏の経済規模、輸出入貨物の割合、トランシップ比率などの特色、役割の異なる港湾を単一モデルになぞらえても解決策とはなり得ない。

しかしわが国が、わずか37万km<sup>2</sup>の国土に1億3,000万人の人口を抱え、世界第2位のGDPを保持し、年間1,260万TEU（殆どが自国貨）の取扱個数を維持している、荷主大国であることは厳然たる事実である。また、コンテナの先駆的國家の一つであるがゆえ、30年にわたるターミナル経営のノウハウ・人材の蓄積等々における優位性は、今もって不動である。さらに、飛

躍的に発展を遂げているアジア諸国港湾において使用される、荷役機器等はソフトを含め殆どが日本製である。これらの点については自信を持つべきかと考える。

その上で客観的に判断すれば、天然資源に恵まれず四方を海に囲まれたわが国では、輸出入量の実に99.7%を海上輸送に依存している現状、わが国の輸出入貨物をいかに低廉でかつ効率的に輸送するか、といった視点こそ、産業競争力あるいは国民経済的に欠かすことはできない。従い、わが国港湾としてまず目指すべきは低廉でかつ効率的な『ネットワークとしての港湾』を構築すべきである。つまり、『ハブ機能』の視点を軸に、メインポート（国内ハブ港＝5大港など）とスポークとしての地方港湾を如何に低廉でかつ効率的に結びつけるか、港湾政策、海運政策双方から、総合的に早急に取り組むべきである。

わが国経済社会の生命線たる海上輸送と内陸物流の健全で円滑な流れを確保する為、その物流の結節点に位置するのが港湾であるとの認識のもと、真にわが国の産業競争力向上、ひいては国民経済に資する低廉で効率的な、わが国独自の港湾像が今まさに求められている。優れた経済国家には優れた港湾が不可欠なのだから。



## 国際会議レポート

### 1 バラスト水管理条約は未だ道遠し —IMO 第47回海洋環境保護委員会(MEPC)の様相—

国際海事機関(IMO)第47回海洋環境保護委員会(MEPC)が3月4日から8日まで間、ロンドンのIMO本部で開催された。

今回のMEPCでの主要テーマは、バラスト水管理の国際条約案の策定、温室効果ガスの削減、シップリサイクリングなどであった。特にバラスト水の管理条約の策定に関しては2003年の国際会議にて条約を採択することを目標とし、今回のMEPCで最も重要な議題のひとつであったが、大きな進展は見られなかった。

また、その他の議題として、機関室内で発生する水分と油分の混じった汚水(ビルジ)を処理する機器(ビルジセパレーター)の性能を改善する議題などが審議された。我が国は機器の性能を高めるよりもビルジの発生そのものを削減するコンセプトを提案し、各国の支持を得た。

#### 1. バラスト水の管理条約の策定

オーストラリア、アメリカ等で船舶のバラスト水に含まれるプランクトンなどの水生生物が、海洋生態系を乱すことが懸念されている。IMOでは、1990年開催の第30回MEPCから、バラスト水中の水生生物の移動を管理する議論が行われており、バラスト水の管理規制を国際的な基準のもとで実施できるよう条約案が検討されてきた。今次会合では2003年の国際会議にて条約が採択されることを目標とし、条約案の内容が検討される予定であった。

しかし、ブラジルより「バラスト水中に含まれるどのような生物を規制の対象とするのか」というもっとも根本的な問題提起があり議論が紛糾した。この問題を更に検討するために、連日作業部会終了後も各国から参加している生物学者を中心に検討が行われた。毎夜遅くまでの

検討にもかかわらず、今次会合では、バラスト水中に含まれるどのような生物を規制の対象とするのかという結論には至らなかった。この問題を検討するために、新たなグループが設置され、今年10月に予定されている次回の会合までに対象生物の検討を行うこととなった。

一方、バラスト水の管理規制に関する条約の内容も検討された。しかし、ここでも「バラスト水中に含まれるどのような生物を規制の対象とするのか」という議論に多くの時間が費やされ、バラスト水の交換が許容される海域の検討など、バラスト水をどのように管理すべきかについての検討には至らなかった。その結果作業部会終了後、内容を詳細に検討するグループが作られ連夜検討が行われた。

このように、2003年の条約採択までには、残された時間が少なくなってきたにもかかわらず、未だ多くの検討課題が残されている。そのため、次回の会合の直前に中間会合を持つこととし、実質2週間の会議で条約案の作成に集中することとなった。

プランクトンなど水中生物の移動の管理と、船舶の安全な運航上重要な役割を有するバラスト水の漲排水を、運航を阻害せず実施するという事は難問である。バラスト水交換の効果については、プランクトンなど水中生物の移動のリスクを低減できる範囲に留め、また、その方法については実行可能な方法でというように、現実を見据えた観点で検討しない限り、条約化は困難ではないだろうか。

## 2. 温室効果ガスの削減

温室効果ガス削減対策として、船舶からのCO<sub>2</sub>排出基準、外航船舶からの温室効果ガスによる環境影響評価のための指標、温室効果ガス排出量取引等に関して検討が行われた。その結

果、2003年開催予定の第23回IMO総会での採択に向けてIMOの戦略を示すこととなった。

## 3. シップリサイクリング

IMOは、2000年3月より、船舶解撤に関する情報収集を行ってきた。今次会合の全体会議では船舶リサイクルの改善に向けてIMOのガイドラインを作成することが合意され、引き続き開催された作業部会ではガイドラインの骨子、ならびに同ガイドラインに関連するIMO総会決議案が策定された。

ガイドラインの骨子は、国際海運会議所(ICS)等の主要海運団体で構成するワーキング・パーティーが2001年8月に作成した行動指針(Industry Code of Practice)をベースとし、その中で船舶の建造から解撤時までのライフサイクルを通じた問題改善のための奨励項目が示されている。特に、船主が大きく関わると思われる船舶の運航時の取り組みとしては、船体中使用される危険物質のインベントリーの作成、および危険物質の最小化に関する項目が盛り込まれた。総会決議案は、ガイドラインの採択や各国への奨励等をその内容としている。

また、バーゼル条約事務局より「船舶はどの時点で廃棄物となるか？船舶はいつ船舶でなくなるのか？」等の質問が本委員会に投げかけられた。これに対して、ICSをはじめ、いくつかの国から、船舶はバーゼル条約下での廃棄物ではないとする強い意見が出された。その結果、MARPOL73/78条約では船舶を廃棄物と見なす定義はないこと等の回答が、2002年5月に開催されるバーゼル条約第5回法律作業部会に提出されることとなった。

総会決議案およびガイドラインは、2003年春の第49回MEPCまでに最終化され、2003年11月の第23回IMO総会にて採択すること、ならび

に国際労働機関（ILO）、バーゼル条約締約国会議とシップリサイクルについて引き続き協調していくことが合意された。このため、本年10月の第48回 MEPC までにガイドラインの第1次案を作成するためコレスポネンダスグループによる検討を継続することとされた。

4. ビルジセパレーターの性能見直しについて

機関室内で発生したビルジから油分と水分を分離する機器（ビルジセパレーター）の性能をより高め、乳化したビルジの油分と水分の分離を可能とし、不法な排出を防止することを目的として規定が見直されることとされていた。

しかしながら、我が国はビルジセパレーター

の性能を強化するとしても、そのような理想的なビルジセパレーターが開発されていないこと、また、故障等が発生することも考慮しなければならないとすれば問題の解決には至らないことを指摘し、機関室内で発生するビルジの量全体を減らす提案を行った。このコンセプトは「ビルジトータルシステム」と呼ばれ、このコンセプトを基に機関室が設計された船舶では、発生するビルジが従来の船舶と比べ大幅に削減され、邦船社では既に一部で採用されている。

「ビルジトータルシステム」に対する我が国の提案は、本会議にて各国の支持を受け、3月18日から開催される IMO 設計設備小委員会において更に検討されることとなった。

2

船舶リサイクルの促進に向け、アジア地域の船主、造船、解撤業界の連携、国際機関への意見反映を検討

—アジア船主フォーラム シップ・リサイクリング委員会 第5回中間会合の様相について—

アジア船主フォーラム（ASF）・シップ・リサイクリング委員会（SRC）の第5回中間会合が2002年3月25日（月）、台湾・台北市内の台湾船主協会において開催された。

今回の会合には、台湾・香港・インドネシア・日本の4カ国・地域の船主協会からの代表者、ならびにベトナム造船業界からオブザーバーの

参加があり、当協会からは同委員会副会長の松永副会長（東京タンカー社長）の代理として、当協会外航船舶解撤促進特別委員会の高橋秀幸幹事（東京タンカー総務部部長）他が参加した（資料2参照）。

会合は Frank F. h. Lu 委員長（台湾船主協会）が議長となり議事が進められ、出席者の自己紹



▲ASF・SRC 第5回中間会合参加者

介に続き、参加各国船協からの船舶リサイクル問題に関わる報告および意見交換が以下のとおり行われた。

まず、当協会から最近の船舶リサイクルに関する動向情報として、国際海事機関(IMO)第47回海洋環境保護委員会(MEPC)における審議の結果(P.2 国際会議レポート参照)や2001年の解撤実績や今後発生が見込まれる解撤船腹の予測、環境保護団体による活動について報告するとともに、世界の主要海運国としてアジア船主が船舶リサイクルの現状や有益性に関する認識を共有すること、同時に老朽船の解撤促進に繋がる改善に向けて努力を重ねて行く必要がある旨を各代表に提言した。

同委員会は、この当協会の提言を受け、

- ① 船舶解撤需要が2003年頃から増加することが見込まれることから円滑な船舶リサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクルに関する諸問題の改善には各関係者にとって技術的、経済的に合理的かつ実行可能な方策が必要であること。
- ② 船舶リサイクルに関する本委員会での議論を一步進め、アジアの関係者間の協調関

#### 【資料1】

#### ASF シップ・リサイクリング委員会第5回中間会合 ジョイント・ステートメント

ASF シップ・リサイクリング委員会の第5回中間会合が2002年3月25日台北において開催された。委員会にはインドネシア、香港、日本および台湾の船主協会の代表者が出席した。また、ベトナム造船業界からオブザーバーとして出席した。代表者リストは添付のとおりである。

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

ASF シップ・リサイクリング委員会は、IMO 第47回海洋環境保護委員会において、船舶リサイクル問題改善に向けたIMOのアプローチとして、IMO 総会決議案およびIMO ガイドラインを策定することが合意されたことに留意した。

海運業界が船舶リサイクルの過程において重要な役割を果す関係者のひとりであるということに留

係を深めるとともに、アジア各国政府を通じて国際会議の場でアジア船主の意見を反映させる必要があること。

- ③ 船舶リサイクルの有益性・重要性を国際的な場において積極的にアピールすることが必要であること。

以上を共通認識とし、会合終了後の共同声明【資料1参照】に取り入れた。

また、当協会よりASFの船舶リサイクルに関する意見を対外的に発信していく手段として、アジア地域の造船業界・解撤業界等関係者による「船舶リサイクルサミット・セミナー」の開催を提案したところ、参加者の反応に濃淡はあったものの、考え方や方向性については支持され、ASF内での更なる議論と段階的に関係者との結びつきを強めていくことが必要であるとの意見があり、引き続き検討していくこととなった。このほか、欧州やインドから提案されている船舶リサイクル改善のための基金構想について紹介したところ、基金を創設する場合、海運業界だけでなく、造船業界、保険業界、船舶ブローカーなど関係者がそれぞれ負担をすべきであるなど意見交換が行われた。

意するとともに、安全かつ環境に配慮した方法で船舶の退役を改善することに関して、法的枠組、船舶の設計および建造から解撤の局面までの政府ならびに非政府機関を含む全ての関係者が、各自の権限の範囲内で、船舶リサイクルに関連する問題を取り扱うことを奨励する。

船舶リサイクルに関する ICS が調整役となる インダストリー・ワーキング・パーティーが インダストリー・コード・オブ・プラクティスを策定し発表したことを評価する。コードは、船社が船舶リサイクルに関して参考となる実用的かつ良好な慣習を構成する一連の奨励策の要点を取りまとめ、リサイクルの更なる発展を促すものである。

解撤需要が 2003 年頃から増加することが見込まれることから、円滑なリサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクル問題の改善には、各関係者の技術的・経済的な対応力を考慮した上で、合理的かつ実行性・実効性のある方策が必要であることを認識した。

同時に、アジア地域には、主要海運国、主要造船国および主要解撤国が存在することを認識し、ASF SRC での船舶リサイクルに即した具体的な対応の議論を一步進め、アジアの関係者間の協調関係を深めるとともに、アジア各国政府を通じて国際会議の場でアジアの意見および船舶リサイクルの重要性を積極的にアピールすることに努める。

## 【資料 2】

### ASF シップ・リサイクリング委員会 第 5 回中間会合参加者リスト

#### 委員長

台湾船主協会 (NACS)

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

#### 出席者

香港船主協会 (HKSOA)

Mr. Chia-Chu Liou Representative Tai Chong Cheang Steamship Co., (H. K.) Ltd.

インドネシア船主協会 (NSA)

Mr. Barens TH. Saragih Senior Vice President Bumi Laut Group

Mr. Hadi Surya President Commissioner PT. Berlian Laju Tanker

日本船主協会 (JSA)

高橋 秀幸 東京タンカー 総務部部長

植村 保雄 日本船主協会 常務理事企画調整部長

細川 淳 日本船主協会 企画調整部係長

台湾船主協会 (NACS)

Mr. I. Y. Chang President Taiwan Navigation Co., Ltd.

#### オブザーバー

VIETNAM SHIPBUILDING INDUSTRY CORPORATION

Mr. Le-Loc, Vice President of VINASHIN



# 3

## 船舶戦争保険料率の高騰に不満続出

### —アジア船主フォーラム保険法務委員会第7回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム (ASF) 保険法務委員会の第7回中間会合が、去る3月19日に香港において開催され、日本、香港、中国、台湾、韓国、それにアセアン船主協会 (FASA) メンバーのインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの合計11船主協会が参加しました。当協会からは、事務局・梅本関連業務部長が出席しました。会議は香港の George Chao 氏が議長を務め、検討が進みました。

今回最も活発な議論が展開されたのは、船舶戦争保険の料率高騰問題でした。不幸にも昨年9月11日米国で同時多発テロ事件が発生し、保険業界は巨額の損失を被りました。しかし、船舶保険については、このテロ発生前後で果たしてリスクの高低は認められたのでしょうか。参加者の見解は「変化なし」でした。にもかかわらず、保険業界はテロによる損失を早く回復させたいがために、その支配的地位を利用し、船舶戦争保険料率を大幅に上げたことに対し、参加メンバーから不満が続出しました。委員会は、こうした一方的な行動を取る前に、海運業界と十分に話し合うよう、また、料率をテロ以前の水準に戻すよう、各国で保険業界に働きかけていくことを申し合わせました。

また、IMOの船主責任関連条約についても、対応策を検討しました。特に、油濁補償の分野ですが、ここでは、荷主 (石油業界) によるいわゆる第3層基金の設立が企図されています。一応条約案は完成しており、早ければ明年春にも採択のための外交会議が開かれる予定です。わが国は、民事責任条約 (CLC) と基金条約 (FC)

の責任限度額が2000年10月約1.5倍に引き上げられたため (実施は2003年11月となる予定)、これが適切に機能するのかしばらく見守るべきではないか、との立場から、新基金の創設は不要であると主張してきました。ASFでも同様の姿勢を維持していたため、第3層基金創設に賛意を示していた他のメンバーとは一線を画する形となっていました。しかし、昨年10月国際油濁補償基金 (IOPCF) の総会が開かれるに至り、周辺情勢を見ると新基金の設立は避けられないと判断、拠出額割合に一定の限度 (capping) を設けることを条件に加盟の用意があるとのスタンスを表明しました。このわが国の方針転換を委員会に伝え、ようやくASFも共同歩調がとれることとなりました。

さらに、委員会はパナマにおけるフィリピン人船員の死亡・傷害に関する訴訟問題の進展状況にも目を向けました。これは、フィリピン人船員が乗船中の事故で死亡したり、傷害を受けた時、労働契約上の補償とは別に、船舶の安全運航への配慮が不足していたのではないかとし、遺族ないしは本人が船主を相手取り不法行為責任に基く賠償を求める訴訟が相次いでいる、というものです。しかし、最近、パナマの最高裁は「不便宜法廷地 (Forum Non Convenience)」という法理を採用し、訴訟を船員の出身地の裁判所に移管すべきである、との決定を下しました。この法理は、法廷地は原告が選択するものの、被告がより審理に適した法廷地を示せば、裁判所が裁量により裁判権の行使を自制することができる、というものです。委員会はこうし

た傾向を歓迎しながらも、船員出身地での裁判を確実なものとするため、船員委員会とも協力して、パナマ／フィリピン両国に対し2国間協定を早期に締結することを促す要望書がASF第11回総会議長から発信されるよう求めていくこととしました。

【資料】

2002年3月22日

アジア船主フォーラム（ASF）保険法務委員会 第7回中間会合 共同声明

アジア船主フォーラム（ASF）保険法務委員会第7回中間会合が、2002年3月19日（火）、香港において開催された。

会合には、中国、台湾、日本、韓国、香港の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表してインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの各船主協会が参加した。

委員会は、ニューヨークにおける昨年9月11日の痛ましい事件が、巨額の保険損失を生じさせたことを認識する。しかしながら、その後、戦争保険の引受人が保険の基本料率を上げるために行った解約条項を行使するという行動は、潜在的なリスクに変化が無いゆえに、不当なものであると委員会は考える。委員会は、唐突な行動を取る前に海運業界の懸念を考慮し、海運業界と共同で対応策を検討するよう保険業者に繰り返し要請する。

委員会は、パナマにおけるフィリピン人船員の死亡障害に関する求償問題の解決に向けて継続的で好ましい進展があったと留意するとともに、パナマ／フィリピン両国政府間の二国間協定が、将来におけるこの種の問題を回避する決着方法であるとの以前からの申し合わせを確認した。委員会は、提案されている協定への署名を促すべく、ASF第11回総会の議長が適切な要請状を両国政府に対して送付するようASF船員委員会と共同で要望することを合意した。

委員会は、油濁賠償に対する第3層の追加補償基金を設立する1992年国際油濁補償基金条約の議定書案について議論を行った。委員会は主要な問題点に留意するとともに、船主責任に影響を及ぼす92CLC（1992年民事責任条約）の修正を行わないことに対する見返りとして、国際P&Iグループによって提案された小型船の船主責任限度額を自主的に引上げる案を支持することを全会一致で合意した。

委員会は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の議定書案について議論を行い、旅客に対する正当な賠償に関する要望に応じるための公正な解決策を見出さなければならないことは認識するものの、提案されている責任限度額では、大型旅客船に乗船している旅客にこれが適用された場合、現在の保険では対応しきれない状況となり得るという前回会合で表明された懸念を再度繰り返すものである。これに関連し、委員会はP&Iクラブに対し、このような求償の影響が個々のP&Iクラブの旅客船を運航していない船社や、プール協定を通じて国際P&Iグループ全体に関わることにについて真剣に検討するよう促した。

委員会は、海難残骸物除去に関する条約案について検討した。同条約案はまだ検討の初期段階ではあるが、委員会は、貨物が原因で当該残骸物が危険状態となっていると判断された場合には、荷主が賠償する義務を負うことを条約案に入れることを歓迎する。さらに委員会は、本条約は特に1976年

LLMC（1976年船主責任制限条約）の下で責任制限を規定するという提案を支持する。

委員会は、遭難船に対する避難水域の提供の問題について検討を行い、IMOによるガイドラインの作成を注視し、要すれば、今後ASF航行安全および環境委員会と共同でコメントすることを合意した。

アジア・マリタイム・コンソーシアムの担当者は、シンジケートの実績に関する現状報告を行った。委員会は、堅調なレートの局面において競争性を維持するための強力な位置にコンソーシアムを置き、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引き受け手法に留意した。さらに委員会は、コンソーシアムに対する支持を全会一致で再確認した。

委員会の次回会合は、2002年5月28日ASF第11回総会の直前に台北で開催される予定である。

## 4 タンカー、バルカーに対する新たな設備要件を検討 —IMO第45回設計設備小委員会(DE)の様態について—

IMO第45回設計設備小委員会(DE)が2002年3月18日から3月22日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。その主な審議内容は次のとおりである。

### 1. 検査のためのアクセス設備

近年の大型タンカーやバルクキャリアにおける、船倉内部の広大な貨物スペースを確保している隔壁や船体構造部材の検査、特に船底から高い位置の検査は、タンカーにおいては船倉に漲水してゴムボートを浮かべて実施したり、バルカーにおいては高所作業車を貨物倉に運び入れるなど、特別の準備が必要である。

エリカ号事故を契機に、検査の確実な実施を目的として、昨年5月、船倉内部等の検査箇所へのアクセスを容易にするための設備（通路、梯子など）を、2004年1月1日以降新たに建造されるタンカーおよび総トン数2万トン以上のバルクキャリアに対し強制化する条約改正案が原則承認された。今次会合では、同改正案および設備の設置範囲など技術的な要件が審議され、概略以下のとおりとなった。これらの改正案は、5月に開催される海上安全委員会(MSC)にお

いて採択される予定である。

#### (1) 規則の適用期日

適用日である2004年1月1日以降に建造される船舶の中には、既に建造契約を済ませているものもあり、設計変更を強いられることになるなど混乱を招くおそれがあるとして、適用日が「2005年1月1日以降」に修正された。

図1 ダブルハル構造タンカー

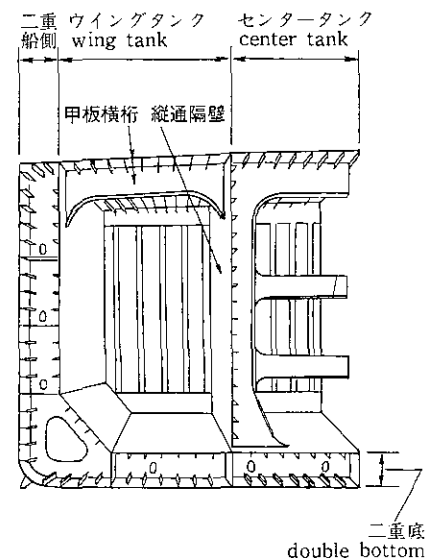
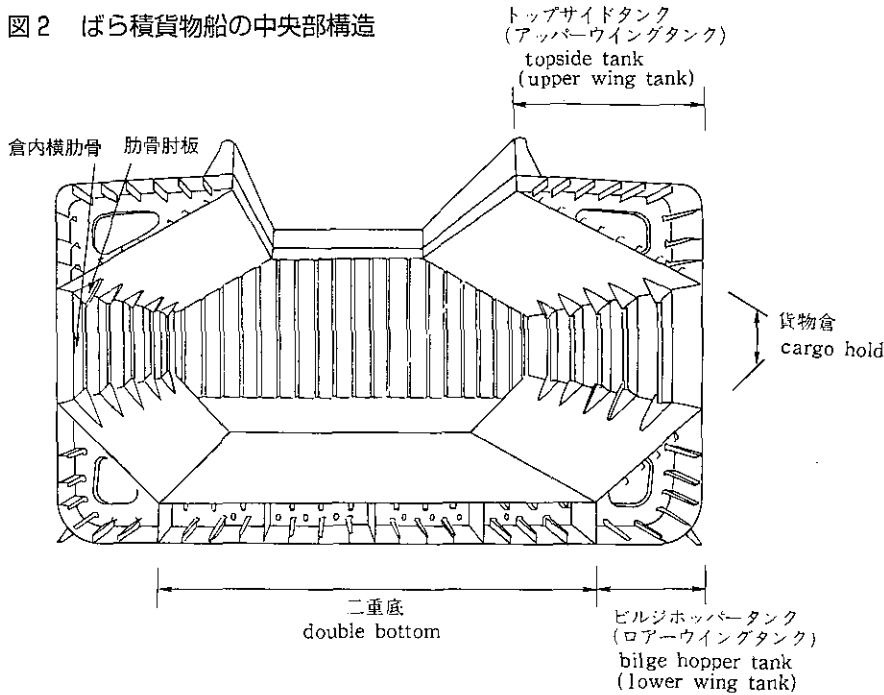


図2 ばら積貨物船の中央部構造



(2) タンカーのカーゴタンク

タンカーのデッキ裏については、原則としてすべての甲板横桁 [図1 参照] に固定アクセス設備を設置することとされたが、甲板から各甲板横桁で囲まれた区域にアクセスするためのマンホールや梯子等を設置した場合には、筏による検査が可能であるところから、1タンク当たり少なくとも3本の固定アクセス設備が要求され、それ以上は省略可能とされた。また、船の前後方向の構造部材を点検するための固定アクセス設備として、縦通隔壁 [図1 参照] の骨部材がある側のデッキ裏の下方1.8-2.5mに1本の設備を設けることとなった。

(3) バルクキャリアのカーゴホールド

バルクキャリアのデッキ裏については、腐食による損傷が多く見られるとして、少なくとも3本の固定アクセス設備を設けることとなった。一方、原木を積載する場合はアクセ

ス設備が原木により壊される恐れがあるとの認識から、ハンディーサイズバルクキャリアに対しては設置要件が外れるよう、二重底頂部からデッキ裏までの高さが16m (約5万DWTの船型が相当) 以下の場合には移動式アクセス設備 (高所作業車等) が認められることとなった。

また、倉内横肋骨および上部肋骨肘板 [図2 参照] については、フレーム総数の25%に固定アクセス設備 (梯子) を設けることとなった。これについては、わが国からの代替案 (建造時は1ホールド当たり片面3本とし、第2回定期検査までに25%の設備を取り付ける) とともに次回MSCで審議される。

わが国は、カーゴホールド内の固定アクセス設備の設置については、貨物および荷役作業によるアクセス設備の損壊、荷溜まりによる船体部材の腐食、メンテナンスコストの増加等のデメリットを挙げ反対した。

## 2. テロ対策に有効な装置

昨年の米国同時多発テロ事件を受け、IMOでは、セキュリティ対策を検討している。2月に開催されたテロ対策に関する中間会合（本誌2002年3月号P.17参照）では、自動船舶識別装置（AIS）の搭載期限の前倒しなど数項目の対策が検討され、このうち、船舶がハイジャックされた場合に保安当局や他船に知らせるための通報装置、および船舶への侵入監視等の保安装置の検討が本小委員会へ求められていた。

警報装置については、賊に気付かれずに船員が密かに警報を発することができるように、すでに搭載されているGMDSS機器の改良により対応できるとして、2004年7月以降、現存船を含め国際航海に従事するすべての船舶に対し、当該警報装置の搭載を求める条約改正案が作成された。ただし、具体的な手法は今後検討される。

また、船舶の保安装置については、船外監視設備である防犯カメラなど保安強化に有効と思われる設備が船舶の保安コード（案）にリストアップされたが、船主が状況に応じて選択すべきことから、強制化されるかどうかについては5月に開催予定のMSCにおいてさらに検討される。

## 3. 操縦性暫定基準の見直し

IMOは、操縦性能が著しく劣悪な船舶を排除するため、1993年に操縦性暫定基準を策定し、5年間暫定的に運用して得た結果を踏まえこれを見直すこととしている。今次会合において、現在就航している大型船の性能を考慮して、わが国および韓国からの提案を基に検討した結果、操縦性能試験（ $10^\circ/10^\circ Z$  [ジグザグ] 試験）の基準値が一部修正されたほか、停止性能について、現行船舶の全長の15倍とした15L（L：船舶の全長）の基準値が、主管庁裁量により最

大20Lまで認められることとなった。

次回MSCにおいてさらに審議される予定である。

## 4. 縦強度評価のための板厚計測サンプリングガイドライン

ナホトカ号事故を契機に、老齢タンカーに対する縦強度の評価が検査強化プログラム（ESP）に導入され、本年7月に発効する。これに伴い、今次会合において縦強度を正確に評価するための板厚計測に関する新たなガイドライン案が策定された。本案は次回MSCにおいて審議されるが、採択までに時間がかかることから、先にガイドライン案を各国へ周知することとしている。

## 5. その他

### (1) 錨、係留および曳航装置

最近のタグの高馬力化などにより、船舶の係船装置や曳航装置等にダメージを受ける事例がみられることが指摘された。そのため、通常時および緊急時での投錨、係船および曳航のための適切な装置をすべての船舶に備えること、および、取り付け部分の船体構造強度を考慮し、各装置の強度を明示すること等を条約に規定する提案があり、次回さらに検討することとなった。

### (2) イマーシヨンスーツ（寒冷な水中でも耐えられる衣服）の搭載

低温海域を航行する船舶に対して、乗組員数に見合う数のイマーシヨンスーツを搭載すべきとの提案があったが、低温の定義（水温の範囲等）を含めさらに審議されることとなった。

また、イマーシヨンスーツの点検整備についてはガイダンス（MSCサーキュラー）が作成されることとなり、次回会合において検討される。

## 5

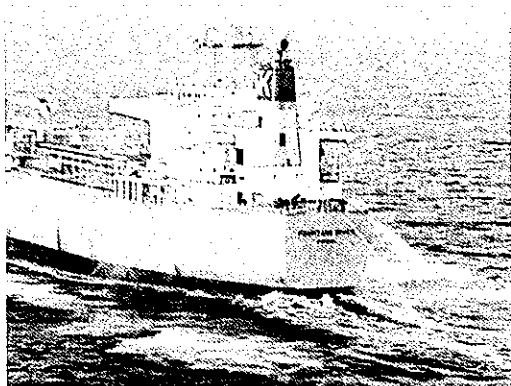
## 海賊情報の充実等関係国の協力を一層強化

—東南アジア海賊対策専門家会合—

国土交通省は3月12日、13日の両日、海運ビルに於いて「海事政策当局者等による専門家会合」を開催した。同会合には、アジア地域15ヶ国の官民関係者および国際海事機関（IMO）、国際商業会議所国際海事局（ICC・IMB）の代表者が参加した。

アジア地域各国は2000年4月東京において開催された「海賊対策国際会議」において、「アジア海賊対策チャレンジ2000」、「海賊対策モデルアクションプラン」の策定するなど積極的に海賊対策を進めているところであるが、依然として東南アジア海域を中心として海賊事件等が多発している。今次会合では「海賊対策国際会議」以降、関係諸国において講じられてきた対策等について意見交換を行うことにより、さらなる対策の拡充を図ることを目的として、実務レベルの海事関係者が具体策を検討した。その結果、海賊情報の充実など次の4項目に取り組むことが合意された。

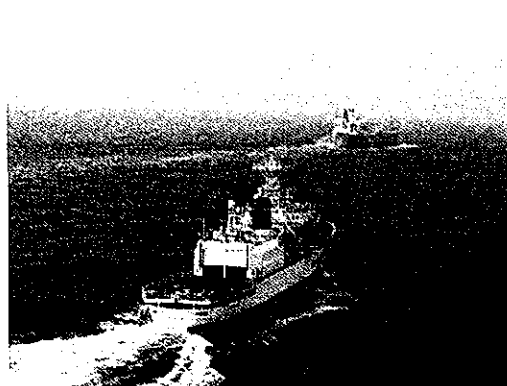
- (1) 各国が実施している海賊対策に関する情報交換および具体的警備策に関する国際的な協力の継続。



▲川崎汽船運航 LPG 船“Fountain River 号”放水訓練

- (2) 自主警備策の実施・向上に資するための海賊情報の充実。また、船舶からより多くの報告を得るための簡便な報告様式の検討。
- (3) 最近の身代金を目当てとした襲撃事件の増加を踏まえ、海外で活躍する自国民保護の観点からの関係当局間の協力。
- (4) テロ対策への取り組みは海賊対策にも有効であるとの認識から、IMOにおける海上保安の強化等の取り組みへの積極的対応。

なお、これに先立ち、インドネシアのジャカルタでは3月5日から7日にかけて、14ヶ国・地域の海上警備機関による専門家会合が開催され、最近の海賊対策などを議題に意見交換し、海上警備機関同士で海賊情報を恒常的に交換するため、電子メールによる情報連絡網を構築することで合意した。わが国海上保安庁は同会合において、解役した巡視艇を関係国に供与するための具体的検討を開始する旨、表明している。また同庁は派遣した巡視船とインドネシア治安当局との間で合同訓練を実施した他、帰路において当協会加盟船社運航船との間で海賊情報伝達訓練を（3月11日）実施した。



▲海上保安庁巡視船“やしま”

## 内外情報

# 1 EU 競争法の運用に関する欧州裁判所の判決について — 船社間協定による内陸運賃設定を否決 —

1992年以来、大西洋航路協定 (TAA)、大西洋同盟協定 (TACA)、欧州同盟 (FEFC) の3同盟と欧州委員会がEU競争法の適用を巡り係争していた問題で、2002年2月28日、欧州初審裁判所 (CFI) の判断が示された。

それぞれの判決とこれまでの経緯ならびに判決に対する同盟側の対応は次の通りである。

(1) TAA (Trans Atlantic Agreement: 大西洋航路協定) に関する訴訟

### ① TAA とは

大西洋航路の12社が結成した船社間協定。93年1月～94年9月までの間活動。

### ② 争点

a) マルチモーダル輸送の一環としての欧州内陸運賃設定の可否

b) Capacity Management Programme (CMP: 運賃の状況に応じ、最長2年間、加盟船社の船腹を最大25%まで凍結を行うもの) の可否

### ③ 経緯

1992年4月のTAA結成の際届け出られた基本協定に対し、欧州委員会は、協定内容の一部がEC条約 (ローマ条約) 85条 (競争法) に違反するとし、94年10月、協定の効力停止を命令した。これに対し、TAA船社は94年12月、命令の無効並びに発効差し止めを求めてCFIに提訴、95年3月、無効請求に関する判決が出るまでの間、命令の差し止めが認められた。

### ④ 判決要旨

a) 二重運賃構造 (dual-rate structure) を持つTAAは運賃同盟とは認められず、同盟に対する独禁法包括適用除外を定めた欧州理事会規則4056/86 (以降4056/86) は適用されない。よって、内陸運賃設定については、内陸輸送を定めた欧州理事会規則1017/68 (以降1017/68) ならびにEC条約85条が適用されることとなるが、同設定は両規定の定める個別適用除外要件を満たさない行為であり、認められない。

b) CMPは、運賃上昇若しくは維持を目的としてメンバーの船腹量を制限する効果をもたらすものである。これは明白な競争制限に該当し、EC条約85条1項違反である。

(2) TACA (Trans Atlantic Conference Agreement: 大西洋同盟協定) に関する訴訟

### ① TACA とは

TAAの活動を引き継いだ大西洋航路の船社間協定。94年10月発効。現在は日本郵船を含む6社が加盟。

### ② 争点

a) マルチモーダル輸送の一環としての内陸運賃設定の可否

b) 欧州委員会に届出済の行為 (この場合は内陸運賃の設定) に対し、罰金免責を欧州委員会が取り消す (= 罰金課徴を可能とする) ことの可否

## ③ 経緯

欧州委員会がTAAの活動をEU競争法違反として調査を開始したため(前記(1)③)、TAA船社は従来の協定内容を改め、新たにTACAを結成、1994年7月、基本協定が届け出られた。しかし、95年7月、欧州委員会は予備調査の結果、TACA協定中、内陸運賃設定条項がEU競争法に違反するとして、TACAへの罰金免責を認めない旨通告。TACA船社は同通告の差し止めを求め、CFIに申し立てを行ったものの、95年11月、予備調査段階での差し止め請求は時期尚早として、却下された。その後、ヒアリング等の手続きが重ねられ、96年11月26日、欧州委員会は、正式にTACA協定の内陸運賃設定をEU競争法違反として罰金免責を取り消し、その効果は予備的調査終了時(95年7月)に遡すると決定。この決定に対し、TACA船社は無効を求めてCFIに提訴していた。

## ④ 判決

- a) 内陸運賃設定については、4056/86は適用されない。従って、前記(1)④(a)同様、1017/68およびEC条約85条の規定が適用されることとなるが、同設定は両規定の定める個別適用除外要件を満たさない行為であり、認められない。
- b) 1017/68には4056/86同様の罰金免責条項(届出行為に対しては、欧州委員会の審査終了までの間、罰金の課徴を行わない条項)は存在しない。さらに罰金免責がEC条約85条を含むEU法上の一般原則ともなっておらず、本件罰金免責取り消しは適法。

## ⑤ 本裁判に関連する動き

96年11月26日の罰金免責取り消しの決定

後、98年9月16日、欧州委員会はTACA船社15社に対し、総額2.73億ECU(当時のレートで約420億円)の罰金支払いを命令した。これに対し、TACA船社は命令の取り消しを求めてCFIに提訴、現在も裁判が続いている。本件に関する判決は、2003年末頃出されるとの情報もある。

また、TACA船社は、欧州委員会と法廷闘争を続ける一方、内陸運賃設定条項を含まない改訂版TACA協定(TACA II)を99年1月に欧州委員会に届出、2001年11月、欧州委員会はこれを承認する案を公表。02年4月1日現在、荷主業界等関係者の意見を聴取している。

## (3) FEFC (Far Eastern Freight Conference : 欧州同盟) に関する訴訟

## ① FEFCとは

アジア=欧州・地中海航路における複数の往復航同盟の総称。最初の同盟の結成は1879年。現在は川崎汽船、日本郵船、商船三井を含む14社が加盟。

## ② 争点

- a) マルチモーダル輸送の一環としての内陸運賃設定の可否
- b) 欧州委員会による懲罰的罰金課徴の可否

## ③ 経緯

1989年、ドイツ荷主協会は、FEFCによる内陸運賃設定はEU競争法に違反するとして、欧州委員会に異議申し立てを行った。これに対し、欧州委員会は92年12月、同設定はEU競争法違反として設定の停止と、メンバー船社1社あたり1万ECU(当時のレートで約150万円)の懲罰的罰金の支払いを命令。これに対し、FEFC船社14社中13社は95年3月、命令の取り消しを求め



てCFIに提訴、同4月には命令の差し止めを求めて追加提訴した。95年10月、CFIはFEFCの差し止め請求を認め、TAAに関する判決（前記(1)）若しくは本件命令の取り消しに関する判決が出るまでは、欧州委員会の命令は発効しないこととなった。

#### ④ 判決

a) 前記(2)④(a)と同様

b) FEFC側には内陸運賃がEC競争法違反との認識はなく、故意／不注意による違反ではない。また、FEFCはタリフを公表しており、いわゆる「秘密カルテル」とは認められない。FEFCの永きにわたる公共性等を併せ考えると、これに懲罰的罰金を課すことは適当でなく、この部

分に関する欧州委員会の命令は無効とする。

#### (4) 判決後の動き

上記3件の判決によると、FEFCに対する懲罰的罰金を取り消された以外、船社側の主張はEU競争法上受け入れられないこととなった。

CFI判決に不服がある場合、10ヶ月10日以内にECJ（欧州裁判所）に控訴が可能であるが、2002年3月までにTACA, FEFCとも今回の判決に関しては控訴しないことを決定した。現在ではTACA, FEFCともに内陸運賃設定を行っておらず、これ以上欧州委員会と紛争を長引かせても利益は少ないと判断したと思われる。

## 2 OECD 造船協定問題

### —業界ヒアリングに向けて当協会コメントを提出—

造船業における公的助成の廃止／加害的廉売の防止により公正な競争条件を確保することを目的に1994年に成立したOECD造船協定は、参加国（EU、韓国、ノルウェー、米国および日本）の全てが批准して初めて発効することとなっているが、米国が批准していないことから現在も発効しておらず、昨年開催されたOECD造船部会会合においては、米国が批准しないことが確定的となったと伝えられている。

このような状況下、OECD造船部会は、何らかの国際的枠組みは必要であるとの合意に基づき、米国抜きでの新しい造船協定の策定をも視野に入れ、1994年以降の環境変化を踏まえ、造船業の国際的枠組みについて検討することとし、そのための会合を本年4月24、25日に開催することとした。

加えてOECD事務局は、同会合での検討に

資することを目的に、あらかじめ関係業界に対し書面によるコメントを求めるとともに、4月初めにヒアリングを行うこととした。このコメントおよびヒアリングの対象者は、関係各国の造船工業会など造船関係者の他、当協会はじめ韓国船協、ICS（International Chamber of Shipping：国際海運会議所）、ならびにECSA（European Community Shipowners' Association：EU・ノルウェー船主協会）等となっている。

これを受け当協会は、政策幹事会を中心に検討を行い、3月8日、OECD事務局にコメントを提出（資料1参照）するとともにヒアリングの招聘にも応じ意見を開陳することとしている。

また、当協会が政府に要望している規制緩和の一つである「船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化」（本誌2001年12月号P.10参照）については、政府はOECD造船協定が

発効した際に建造許可制度全般の見直しを行うとしているので、このような関連事項も押さえつつ、引き続き情報収集していく。

OECD 造船協定問題に関するこれまでの経緯等は以下の通り。

## 1. OECD 造船部会とは？

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development: 経済協力開発機構) は、「経済成長」、「開発途上国援助」、「多角的な自由貿易の拡大」の3つを目的とした市場経済を原則とする先進諸国の集まりで、政治、軍事を除く、経済・社会のあらゆる分野の様々な問題を取り上げ、研究・分析し、政策提言を行っている国際機関である。また、これら多様な問題に関し、政策協調を図るための協議の場を提供するというクラブの性格を有している。本部はパリにあり、現在、日本を含む30カ国が加盟している。

OECD には、理事会をはじめとする様々な委員会が組織されており、海運関係では、海運委員会 (MTC: Maritime Transport Committee) などがある。

OECD 造船部会 (CWP 6: Council Working Party 6) は、造船業に関する不当な貿易歪曲措置や競争を避けるための理事会直属の作業部会として、1966年に設置された。

## 2. OECD 造船部会におけるこれまでの検討経緯等

OECD 造船部会では、設立以降、造船業における公正な競争条件を維持するための様々な活動を行ってきた。

しかし1989年、米国造船工業会が、関係各国において「政府助成等不公正な貿易慣行」が存在するとして、米国通商法301条に基づき、米

国通商代表部に提訴したことがきっかけとなり、同年秋より OECE 造船部会における政府助成廃止のための新協定策定交渉が始まった。

EC が政府助成を廃止するには極東のダンピング防止が必須であると主張したことなどから、「ダンピング防止規定」が追加される等、種々検討が行われ、新協定は、1994年末、参加国 (EU、韓国、ノルウェー、米国および日本) により基本合意に至り、1995年末に EU、韓国、ノルウェーの3カ国が、また1996年6月に日本がそれぞれ批准した。

## 3. OECD 造船協定の概要

- (1) 協定の目的 (造船業における公的助成を廃止、加害的廉売を防止して公正な競争条件を確保)
- (2) 交渉参加国 (EC、韓国、ノルウェー、米国、日本)
- (3) 協定の構成
  - ① 公的助成削減のための国際規則。
  - ② 加害的廉売防止のための国際規則。
  - ③ 上記紛争の手続き規定。(二国間調整、調停委員会設置等)
- (4) 協定対象船舶 (100G/T以上の自航式海上航行の商船。艦艇・国内船を除く)
- (5) 公的助成の削減 (国、地方自治体、それら機関等から特定の供与される以下の助成は協定発効と同時に廃止、新たに導入しない)
  - ① 輸出補助
    - (i) 公的輸出信用 (船舶輸出信用了解\*1に適合しないもの)
    - (ii) 輸出補助金
  - ② 国内助成
    - (i) 直接助成 (交付金、優遇融資、債務保証、負債免除、優遇税制等)

- (ii) 間接助成（優遇融資、債務保証等輸出信用了解の条件以上のもの）
- (iii) 研究開発助成（定められた率を上回る交付金、優遇融資等）
- ③ 公的規制・慣行（国内建造・国内調達義務付け等）

\* 1 船舶輸出信用了解：船舶輸出にあたり対象船舶（100G/T以上）、金利、頭金、償還方法などについて、取り決めた了解（現行81年了解）である。その後、金融情勢などを反映させた94年改定案が参加国間で合意したものの造船協定が未発効であることに付随して同了解も発効していない。

(6) 加害的廉売の防止

① 調査

締約国Aは、自ら又は国内造船所aの申し立てによって、自国船主（含む実質）が行った他の締約国Bの造船所bとの建造契約について加害的廉売の調査ができる。

② 課徴金の賦課

調査によって、①その船舶の価格が正

常価格を下回り、②それによって自国造船産業に損害が生じ、③その因果関係が立証された場合、締約国Aは、販売を行った造船所bに対し、課徴金の支払いを命じることができる。課徴金は販売価格と正常価格の差を上限とする。

③ 対抗措置

課徴金が支払われない場合、対抗措置として、当該造船所契約船・建造船の貨物の積みおろしを最大4+4年間拒否できる。

(7) 協定の発効

参加国全ての協定批准が必要。最後の参加国の批准書が寄託された日から30日後。

(8) 協定の見直し

3年毎または、締約国の建造量シェアがG/Tベースで70%未満になった時、全ての締約国の合意により改正が可能。

参考文献：OECDホームページ、日本造船工業会資料等

【資料1】

当協会コメント

1. 船価について／政府助成について

船価は市場メカニズムによって決定されるもの。従って船価を恣意的に操作すべきではない。その意味で造船への政府助成は基本的に廃止されるべきと考える。

2. 加害的廉売（injurious pricing）について

(1) 加害的廉売（いわゆるダンピング）の定義を明確化し、恣意的な運用の余地を排除すべきである。国家助成によらず、経営の効率化等によって戦略的な価格設定を行うことをも「加害的廉売」とされてしまうと、公正な競争の妨げとなり、造船協定の目的である「公正な競争条件の確保」に反することとなる

(2) 加害的廉売に関連して、船舶の運航に支障をきたす対抗措置を盛り込むことには反対である。

# 内航コーナー

## 2001年度～2005年度の内航適正船腹量について

去る2002年3月15日、交通政策審議会第2回海事分科会（分科会長：千速晃 新日本製鉄社長）は、「2001～2005年度の内航適正船腹量」を策定し、同日付で【表1】のとおり国土交通大臣に答申しました。

この内航適正船腹量の策定・公示については、内航海運業法に基づき交通政策審議会海事分科会（旧海運造船合理化審議会内航部会）で実施されているものであり、向こう5年間の適正船腹量を予測し、船舶建造の中期的指針を与えるとともに、国土交通大臣が船腹量の最高限度を設定する際の判断基準としています。この背景としては、もともと内航海運は船腹の需給ギャップが生じやすく、過剰船腹の下でも、停船した場合の損失を避けるため、採算割れの運賃で運航すること等から内航海運業者の経営不安をもたらし、最悪の場合は内航貨物の安定輸送に支障を来す恐れがあるからです。（本誌2002年1月号P.28参考）

国土交通省の発表による2001～2005年度の内航適正船腹量の概要については以下のとおりで

【資料】

交通政策審議会海事分科会委員（50音順、敬称略）

（委員）

青山 佳世 フリーアナウンサー  
 圓川 隆夫 東京工業大学教授  
 加藤 俊平 東京理科大学教授  
 杉山 武彦 一橋大学教授  
 杉山 雅洋 早稲田大学教授

す。

- ① 2001年度のがわの国の経済は、景気の低迷が続いており、それにより全般的に国内貨物の輸送需要が低迷している。
- ② 貨物船について、昨年度は船腹過剰が概ね均衡状態にあると考えていたが、2001年度は鉄鋼、石灰石をはじめとする貨物船の主要貨物が不況の影響により大幅に減少する見込みであることから、大幅な船腹過剰になるものと考えられる。
- ③ 油送船について、内航海運暫定措置事業の進展による解撤効果等もあり、昨年度と比べて、船腹過剰量は一定程度減少するものの、依然として船腹過剰状態となっている。
- ④ 2002年度以降について、関空2期、中部国際空港および神戸空港の埋立工事が2002年度を境にそのピークを過ぎるため、土・砂利・石材専用船の需要がそれ以降に急減するほかは、概ね2001年度の数値で横ばい基調に推移するものと考えられる。

【表1】 内航海運業の用に供する船舶の平成13年度以降5年間の各年度の適正な船腹量

船 種	現有船腹量 (H13.6.30)	適 正 船 腹 量				
		13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
貨 物 船	1,608千G/T	1,546 (62)	1,531 (77)	1,528 (80)	1,531 (77)	1,534 (74)
	2,826千D/W	2,718 (108)	2,690 (136)	2,686 (140)	2,691 (135)	2,696 (130)
セメント専用船	466千G/T	431 (15)	431 (15)	431 (15)	431 (15)	431 (15)
	725千D/W	700 (25)	700 (25)	700 (25)	700 (25)	700 (25)
自動車専用船	161千G/T	159 (2)	158 (3)	158 (3)	158 (3)	158 (3)
	130千D/W	128 (2)	128 (2)	128 (2)	128 (2)	128 (2)
土・砂利・石材専用船	638千G/T	635 (3)	633 (5)	606 (32)	589 (49)	597 (101)
	1,220千D/W	1,215 (5)	1,211 (9)	1,159 (61)	1,127 (93)	1,027 (193)
油 送 船	798千G/T	726 (53)	717 (82)	721 (58)	718 (61)	712 (67)
	1,726千m <sup>3</sup>	1,608 (118)	1,590 (136)	1,597 (129)	1,590 (136)	1,577 (149)
特殊タンク船	225千G/T	222 (3)	222 (3)	222 (3)	222 (3)	222 (3)
	356千D/W	352 (4)	352 (4)	352 (4)	352 (4)	352 (4)
小 (土・砂利・石材専用船除く)	3,219千G/T	3,084 (135)	3,059 (160)	3,060 (159)	3,060 (159)	3,057 (162)
	5,763千D/W	5,506 (257)	5,460 (303)	5,463 (300)	5,461 (302)	5,453 (310)

注 1. ( )内は、現有船腹量に対する船腹過剰量である。

2. 土・砂利・石材専用船については、平成15年度以降、開空2期工事・中部国際空港等の埋立工事がピークを過ぎることから、計算上、大幅な船腹過剰が予想されている。しかし、現実には現有船腹量のうち、総トンの30% (190千G/T)、載貨重量トンの25% (310千D/W) は自家用船舶の臨時投入であり、工事終了と共にこれらが撤退することから、極端な船腹過剰は発生しないものと考えられる。

コンテナ船・RORO船の適正船腹量(試算)

船 種	現有船腹量 (H13.6.30)	適 正 船 腹 量				
		13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
コンテナ船・RORO船	363千G/T	359 (4)	381 (▲18)	404 (▲41)	428 (▲65)	454 (▲91)
	300千D/W	297 (3)	315 (▲15)	334 (▲34)	354 (▲54)	376 (▲76)

(注) ( )内は、船腹過剰量で▲は船腹不足の状況を示す。

【表2】 船種別輸送量の見通し

船 種	品 目	実 績			推 計				
		10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
貨 物 船(百万ト)	鉄 鋼	48.1	48.6	54.6	49.5	47.9	47.9	47.9	47.9
	石 灰 石	56.5	57.1	59.1	55.0	54.7	54.7	54.7	54.7
	その他貨物(注1)	108.2	111.6	109.4	108.9	108.9	108.9	109.6	110.3
	小 計	212.9	217.3	223.0	213.4	211.5	211.5	212.2	213.0
セメント専用船(百万ト)	セメント	45.3	46.0	49.5	47.2	47.2	47.2	47.2	47.2
自動車専用船(百万ト)	自動車	3.7	3.6	4.0	3.8	3.7	3.7	3.7	3.7
土・砂利・石材専用船(百万ト)	土・砂利・石材	109.9	115.2	139.6 (実績見込)	228.1	227.3	194.0	176.9	135.1
油 送 船(百万*%)	黒 油	76.2	70.5	68.6	70.0	67.5	67.8	66.8	64.9
	白 油	111.7	103.4	98.9	96.4	96.7	97.3	97.6	98.0
	その他(注2)	19.8	20.5	20.3	20.3	20.3	20.3	20.3	20.3
	小 計	207.7	194.4	187.8	186.7	184.5	185.4	184.6	183.1
特殊タンク船(百万ト)	高圧ガス等	25.8	26.1	25.7	25.7	25.7	25.7	25.7	25.7

注 1. 貨物船の「その他貨物」とは、鉄鋼・石灰石を除いた穀物、石炭等である。

2. 油送船の「その他」とは、油脂、ケミカルである。

第40回

# 潮風満帆



## 36年間に立ち会った 幾々の“初めて”



元川崎汽船船長(現栗山村在住) 萩原紀男

1962年(昭和37年)より36年間、航海士、在勤船長としてK社に勤務しましたので、その間のエピソードを与えられた紙面で書かせていただきます。

### 1. ミッドウェー

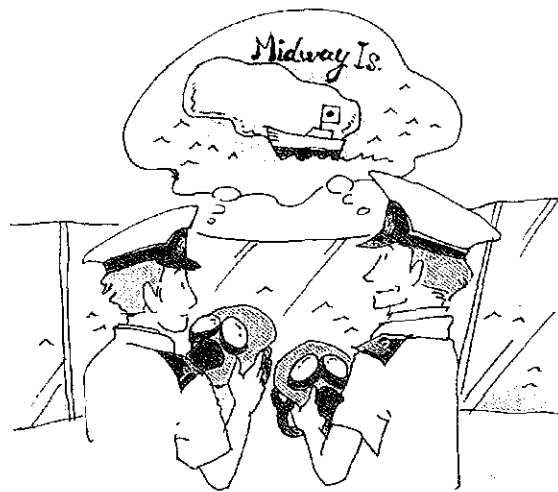
太平洋戦争中の日米航空母艦決戦で日本海軍が大敗した場所として有名ですが、1964年(昭和39年)新米の三等航海士として乗船中のことです。US ガルフよりパナマ経由で日本向け航海中、中甲板に積載したドラム缶から致死性のガスが洩れ出して、船内が危険な状況になりました。この緊急事態発生に急遽ミッドウェー島の米軍の許可を得て入港し、避難のため上陸しました。

その後、米軍からガスマスクを貸与してもらい、乗組員による荷練りをして、安全を確認した後で無事出港することができました。戦後19年も経っていたのですが、当時の日船長が冗談でひとこと。“我々がミッドウェーに上陸した初めての日本人だな”。

ちなみに、ガス漏れ事故対策に忙殺されたK一等航海士は、ガスに眼をやられてしまい日本まで天測が出来ずじまいでした。

### 2. トランステナー(\*1)

1972年(昭和47年)頃より韓国釜山に在勤船長として駐在したときのことです。当時の主たる任務の一つがセルフギアによる改装コンテナのオペレーションでした。当時は(今も?)オフドック・コンテナヤード(Off Dock CY)(\*2)でしたので、本船の早出しのためにはCYでのスムーズなオペレーションが大切でしたが、当時の韓国ではコンテナの取り扱いが大型フォークリフトではなく、大半



はオンシャーシー(\*3)でのハンドルでした。

ビザの書き替えで一時帰国していたところ、大阪南港で使用中のトランステナーを売っても良いという話を聞きつけ、韓国に戻ってからCYオペレーターを説得、紆余曲折はありましたが、無事K社CYに搬入し、多大な効果を上げることが出来ました。CY社の社長さん曰く“韓国で初めてのコンテナ機器ですよ”。

ちなみに、当時の韓国は朝鮮戦争の傷跡が未だに多く残り、物資も欠乏していました。毎週水曜日は“粉食デー”としてレストランや料理屋ばかりでなく、個人宅でも米食が禁止されていました。また、在勤中たまたま“文世光事件”が発生。大阪在住の在日韓国人が朴大統領夫人を銃殺したために、対日感情は最悪で、入港する日本船の方々にも大変ご苦勞をかけた思い出があります。

(\*1)トランステナー:ヤード内におけるコンテナの移動やシャーシとの積み下ろしに際してレール



上を走る門型移動式クレーンを用いているのがこの方式で、機動性と多段積みの特徴を兼ね備えた方式ともいえる。

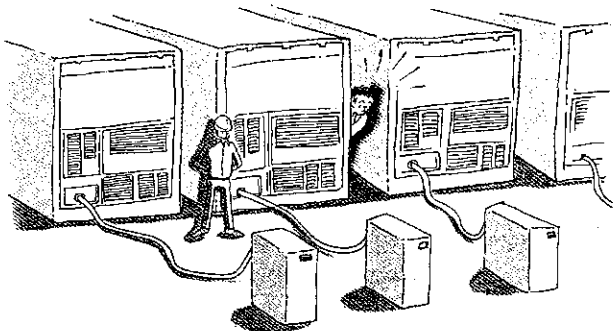
(※2) オフドック・コンテナヤード(Off Dock CY): 本船が接岸し、コンテナ貨物を揚げ積みする港頭地域(港湾ターミナル)から離れた内陸部に位置し、内陸港湾の機能を有するもの。港頭地区内のCYをOn Dock CYと呼ぶのに対し、内陸でのコンテナ受け渡し場所をOff Dock CYと呼んでいる。

(※3) オンシャーシー: コンテナをシャーシーに乗せたままヤード内の保管、移動を行う方式。

### 3. スラッジ

韓国での“初めて”が続きます。ご存知の方も多いかもかもしれませんが、原油タンカーは入渠(ドック)工事にあたって、安全を確保するために洋上でタンククリーニングを行います。これは、油分を含んだカス(スラッジ)がタンク底部に残留していると、火気を使用した工事の際に大爆発事故の発生原因となるからです。

このため、ドック前になると、人海戦術を使ってスラッジを袋積みにして陸揚げするのですが、真っ暗なタンクの中での危険で過酷な作業になります。この当時から日本でのスラッジ処理には多大のコストが発生していました。その頃、たまたまウルサンに韓国初の大型船用の修繕船ドックが完成し、



“初めてK社船がドック”することになって、“スラッジ揚げ”を実施したのですが、そのコストは“ゼロ”でした。

その種あかし。当時、韓国の主燃料は練炭(レンタン)で、これにスラッジを混入すると、火力がアップして最高のレンタンになったそうで、有料で引き取ってくれたのです。

ちなみに、スラッジ揚げを請け負った会社は、その後、極東一(多分世界一)のクリーニング業者になり、K社長はリベリア名誉総領事にまでなりましたが、K社リベリア籍のタンカーが大変お世話になりました。

### 4. コンテナ修理

1981年(昭和56年)頃、バンコックでのフルコンテナサービス開始のため、長期出張を命ぜられたときのことです。当時のバンコックは、コンテナに係る各種インフラが貧弱で、主流のアルミコンテナを修理出来る業者がなく、インベントリー上の重大な制約となっていました。フルコンテナサービスとなると、営業上どうしても冷凍コンテナが必要でしたが、当時の冷凍コンテナはアルミバンだけだったので、アルミ修理の出来る業者の育成が急務となり、このためK社修理マニュアルに基づく教育ばかりでなく、現地従業員をシンガポールにまで出張させ、技術を習得させるのに苦勞しました。“タイで初めて設立されたコンテナ専用修理業者”誕生の裏話です。

ちなみに、当時バンコック港内には冷凍コンテナ用の電源プラグはたった50個しかなく、コンテナ船の入港前ともなると奪い合いの状態でした。確保したプラグを他社に取られないようワッチマンを手配したのも思い出のひとつです。

その後、長くロンドン勤務時代があり、アフリカ、欧州、中東などで経験した沢山の“初めて”がありましたが、紙面もつきましたので、今回は“お開き”にさせていただきます。



# London 便り

海運界の国際的な業界紙である LLOYD'S LIST が 4 月 1 日から船の代名詞をこれまでの女性形である SHE から中性の IT に変更すると声明を発表しました。これは 3 月 20 日付け同紙のリーダーの一部で 30 行たらずの記事ですが相当な反響があったようです。英国の国営放送にあたる BBC もこれを報道しましたし、インディペンデントやタイムスなどの高級紙もこれを報じました。日本でも NHK がラジオで放送したとの事ですので皆様よくご存知の事と思います。

この記事の出た 2 日後の LLOYD'S LIST には読者の反響を特集しておりましたが、もちろん女性は大歓迎なのに対し、男性の反応は複雑です。いわく、海上で事故が続きいまだ船員の生命が失われているのに、点数稼ぎのような小細工を弄していないで他にやる事があるのではないかと、1000 年も続いた伝統を捨てるのか、あるいは船の命名式の時の祈禱書の文言 "Bless all who sail in her" を変えるような不遜な事をするのか、といったのもありました。4 月 1 日からというのはエイプリルフールの事ではないでしょうね、との投稿もあります。

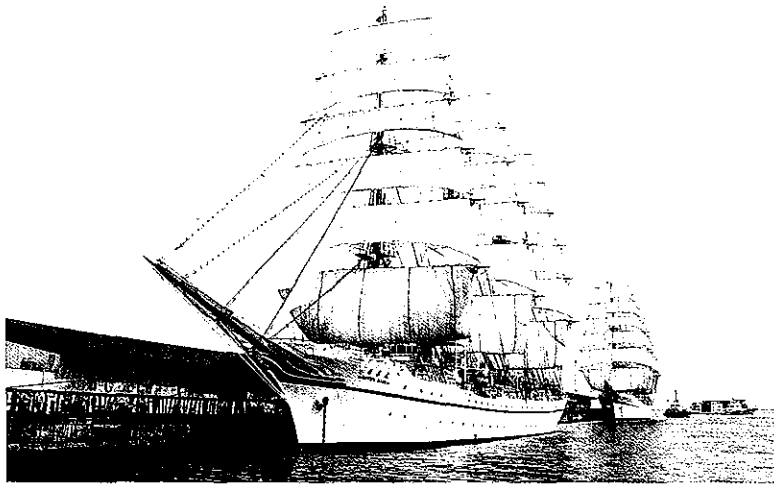
船の代名詞が女性か中性かといった論争は今回が初めてではなく、2 年半ほど前にも LLOYD'S LIST への投書がきっかけとなって相当長い間投稿が続きました。豪州の友人も「何をガタガタ言うのだ、あの優美な姿を見れば誰でも女性と思うだろう」といささか乱暴な論旨の投稿をし、私もクリスマス・カードを送るついでに「もっともだ、よく言った」と一言書き添えた事を覚えています。

IMO でも数年前に確か国連婦人年の行事の一環だと思いますが、国連事務局の女性が IMO 関連の国際条約の全ての条文の女性形を改め、すなわち SHE や HER を IT や ITS に改正するように長広舌をふるいました。聞いている IMO 事務局員は条約改正の手續と手間を考えただけうんざりし、我々代表団は呆気にとられたのを思い出します。

英国の船員福祉団体で、世界の港にシーメンズクラブを運営し、世界中の船員から親しまれている "MISSION TO SEAMEN" も一昨年 "MISSION TO SEAFARERS" と名前を変えました。この団体の総裁はエリザベス女王の娘であるアン王女ですからその影響があったのかもしれませんが、女性船員も沢山いる今日、この変更は必然性があるのでしょうか。

船が英国において何故女性扱いされているかについては、佐波宣平の古典的名著「海の英語—イギリス海事用語根源—」に詳しい考察があります。それによると女性を船に見たてるケースについてもっとも古い例は前 2 世紀のローマの喜劇詩人プラウトゥスで、彼は「仕事をたくさん抱えたい人には船と婦人をあてがってやればよい。というのは、この二つほど、艤装をはじめたが最後、手数を多く要するものない。飾り立てたところで、どうせ、うまくいかぬくせに、飾りすぎということをしらない代物である。」とかなり御婦人に失礼な事を言っています。また米国海軍のニッツ元帥は "IT COSTS SO MUCH TO KEEP ONE IN PAINT AND POWDER" と直接的な言い方をしていますが、





これではご婦人が怒るのは当然でしょう。女性を船に見立て、それにこじつけるのは少々悪趣味だと思いますが、佐波教授も言っているように文法上の性 (GENDER) と生物で雄雌の別としての性 (SEX) とは区別して考えるべきでしょう。しかしそれにしてもドイツ語やフランス語などと比較して文法上の性があまり確立していない英語で船だけは昔から女性名詞となっているのは不思議です。今回の女性からの投書でもフランス語には船を意味する言葉は3種類あるがいずれも男性名詞だとありました。これは少々意外でした。我々が持っているフランス人のイメージではとりわけ美的感覚に優れ、海上においてもその優美な船型と素晴らしい内装で大西洋航路の豪華客船のなかでフランスの船隊が一世を風靡した国ですから当然女性名詞かと思っていました。ドイツ語では SCHIFF でこれは中性名詞、スペイン語は BARCO で男性、さらにイタリア語では NAVE でこれは女性名詞です。わずかな例ですが言語的にきわめて近い関係にあるヨーロッパをみても男性扱いと女性扱いが同数ですので、これはもうその国の伝統とか生活への関わりとか習性によるものよ

うです。

英文法の教科書を開いて見ると、男性名詞と女性名詞は実際の性と一致している場合が多く、無生物を擬人化した場合に男性か女性扱いにする場合があるとあります。太陽とか死、怒りなど偉大なもの、強烈なもの、恐ろしいものは男性名詞として取り扱い、美、優雅、平和をあらわすものは女性扱いにするのとあります。

そして船や国名は女性として取り扱う場合が多い (ただし “IT” で表すこともある) との説明がありました。また辞書には通例女性形で受けると書いてあります。

これをみると英語において船を女性形にするのは極めて自然な事に思えますが、どうでしょうか。もちろん船を女性に見たてて品の無いジョークをとばすのは厳に慎まねばなりません。SHE と表現し書く事はなにも差別意識や偏見があるわけではなく、英語として自然な流れで、書いていても気分が和みます。これをあくまで IT にこだわると船の現場や国際条約や国際文書の上で混乱が起きる恐れもあります。こうした議論を推し進めると英語のもっている美しい表現、例えば “Let peace forever hold her sway” などそのリズムが壊れる恐れがあります。

LLOYD'S LIST がいかに有力とはいえ SHE がそう簡単になくならないとは思えませんが、元船乗りとしては美しい言葉の響きや流れを壊さずに “KEEP HER STEADY!” と進めてもらいたいものです。

欧州地区事務局長 赤塚 宏一

## 海運関係の専門紙記者クラブの統合、新記者クラブ設立へ

— 海事記者会に設立にあたって —

海事新聞 編集局取材部 次長 藤本 逸郎

日本船主協会内の専門紙誌記者クラブの「海事記者クラブ」と「くろしお会」が4月1日付で統合し、新しい記者クラブ「海事記者会」が発足しましたので、統合の目的などを紹介させていただきます。

海事記者クラブは約50年前、くろしお会は約30年前にそれぞれ設立されました。この間の歩みは、まさに海運業界と喜怒哀楽を共にしてきた歴史であったと言えます。日本の高度経済成長期には海事メディアの数も今より多く、類似のクラブが並存してきたわけですが、海運業界の再編が進む中



▲海事記者会設立パーティー（4月4日開催）の様様

で業界紙誌の置かれた環境も厳しさを増しており、会員相互の切磋琢磨を通じて海運業界・企業をはじめ海事関連産業の一層の発展をサポートするとともに、報道窓口を一本化することで海事関連企業・団体等の広報業務の効率化に資するため、海事記者クラブ8社とくろしお会12社の計20社による新クラブを立ち上げることになりました。

ここに至ることができましたのも、日本船主協会総務部広報室をはじめとした業界関係者の多大なご支援のおかげです。紙面をお借りして改めて御礼申し上げます。

### 〈海事記者会メンバー〉

海運経済新聞社/海事プレス社/日本海事新聞社/日刊海事通信社/東京ニュース通信社/  
内外海事新聞社/日本海運集会所/ジャパンプレス社（以上旧海事記者クラブ）  
潮流社/海員ジャーナル社/コンテナエージ社/内航新聞社/流通経済時報社/  
テックス・レポート/輸送経済新聞社/マリタイム・デイリーニュース社/オーシャンコマース/  
貿易ジャーナル/物流ニッポン新聞社/カーゴ・ジャパン（以上旧くろしお会）

## 専門紙「記者クラブ」業務の引受けについて

4月1日を以って、「海事記者クラブ」および「くろしお会」が統合し、新たに「海事記者会」が発足しました。また、両クラブ専従事務員がそれぞれ退職されたため、新しく発足した「海事記者会」のプレスリリース等の業務は、当協会総務部広報室がサポートすることとなりました。

なお、「海事記者会」の連絡先は下記のとおり（当協会総務部広報室と同様）です。

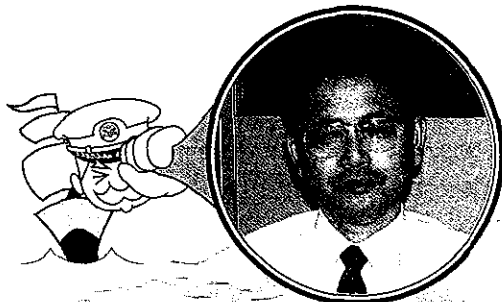
TEL No. : 03-3264-7181

FAX No. : 03-5226-9166

# 訪ねある記

船会社の仲間たち

第 37 回



今回、登場して頂くのは

日本水産(株)オキアミ事業部オキアミ課長

**重松良明**さん(54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？

トロール工船で南極オキアミを漁獲生産、日本だけでなく世界中に販売。南極オキアミの全てを取り仕切っています。

## 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

20年前、NEW YORK 沖で、アメリカ漁船から魚を買いつけて、当社の船で生産する事業を企画実現したこと、当時の記事がNEW YORK TIMESに取り上げられたり、遠洋漁業が外国と連帯して仕事をする転換期の仕事でした。

## 3. 御社の自慢といえば？

魚を食文化の中心に置く日本社会が生み出した会社です。社名にもそれが示されています。

利益源の遠洋漁業が200マイルの海の分割で撤退せざるを得ない中、海外合併に活路を見つけ、また、陸上の加工事業に、養殖事業、さらには、販売会社と厳しい環境変化のできる対応力。

水産物(SEAFOOD)ベース取引の世界的ポジションを維持拡大している。

## 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。

地球上の単一種で最大の生産資源、南極オキアミを商業事業として確立して、世界中から支持されながら再びニッスイが海から飛躍すること。

## 日本水産(株)の事業概要

弊社では「水産資源をお客様の価値に変換する」活動をグローバルに行うことを通じて、お客さまやパートナーとともに成長していくことを目指しています。また、3つの「ニッスイの遺伝子」すなわち「水産物のグローバルサプライチェーンを構築する」「コストと品質と研究開発を重視する」「企業としても個人としても折り目正しい行動をする」を基本方針としています。

## 平成14年度海運講習会開催される

当協会は、去る3月25日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社等の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

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

本年度は、会員会社22社から83名（総合職：61名、一般職：22名）、関係会社2社から2名（総合職1名、一般職1名）、計85名が参加した。

講師および演題は以下の通り。

### 〈プログラム〉

- |               |                  |      |
|---------------|------------------|------|
| 1. 挨拶         | 当協会会長            | 崎長保英 |
| 2. 激励の言葉      | 毎日新聞論説委員・編集局特別委員 | 玉置和宏 |
| 3. 21世紀の環境問題  | 淑徳大学教授・工学博士      | 北野大郎 |
| 4. 日本海運の現状と将来 | 当協会副会長           | 草刈隆郎 |
| 5. 社会人としての心構え | マネジメントサービスセンター   | 三木尚子 |
| 6. 船長雑感       | 川崎汽船船員グループ長      | 小島茂  |



▲挨拶する当協会崎長会長



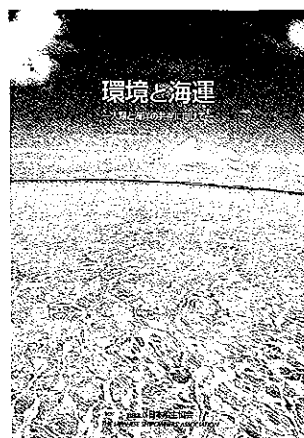
▲講演を行う当協会草刈副会長

## 環境パンフレット「環境と海運」 —人類と海洋の共存に向けて— 改訂版の刊行について

当協会は、この度、環境パンフレット「環境と海運」—人類と海洋の共存に向けて—の改訂版を刊行いたしました。

このパンフレットは、環境問題と海運の関わりや海運産業における海洋環境の保全をはじめとする地球環境保護対策について図やグラフ等を用いて分かり易く解説してあります。

改訂版では、昨年当協会で策定した「環境憲章」を追加し、図やグラフなどのデータを更新しています。





- 4 国際海事機関 (IMO) 第47回海洋環境保護委員会 (MEPC 47) がロンドンで開催された。  
 8 日 (P. 2 国際会議レポート参照)
- 5 アジア17カ国・地域の海上警備機関による海賊対策専門家会合がインドネシア・ジャカルタで開催され、最近の海賊対策や事件の事例、情報交換の推進、地域協定に向けた予備協議などが開催された。
- 6 国土交通省は、「都市間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会 (モーダルシフト検討会)」(座長: 加藤俊平東京理科大学教授) 第2回会合を開催し、物流分野での環境負荷低減の必要性とその実現方法の検討など意見交換をおこなった。
- 11 当協会は、海上通信の高度化に関する講演会「どうなる? どうする? これからの海上インターネット」を海運ビルで開催した。  
 日 (P. 31 囲み参照)
- 12 国土交通省は、「海事政策当局者等による専門家会合」(議長: 栗林忠男慶応大学法学部教授) を東京で開催した。同会合には、アジア地域15ヶ国の官民関係者および国際海事機関 (IMO)、国際海事局 (IMB) の代表者が参加した。  
 日 (P. 12 国際会議レポート参照)
- 15 交通政策審議会海事分科会 (分科会長・千速見新日本製鉄社長) は、船舶建造の中間的指針として向こう5年間の適正船腹量を予測した「2001-05年度の内航適正船腹量」を策定し、国土交通大臣に答申した。これ

によると2001年6月末現在の現有船腹量は、01年度の適正船腹量と比較した場合、貨物船3.9% (10万8,000トン)、油送船で7.3% (11万8,000トン) の過剰となった。

(P. 18内航コーナー参照)

- 18 国際海事機関 (IMO) 設計設備小委員会がロンドンで開催された。  
 日 (P. 9 国際会議レポート参照)
- 18 国土交通省は、主要5港 (東京、横浜、名古屋、大阪、神戸) の平成13年11月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、16,638隻 (前年同月比4.4%減)、7,683万総トン (同増減なし) であり、そのうち外航は、3,327隻 (2.8%減)、5,871万総トン (0.8%減)、内航は13,311隻 (4.8%減)、1,812万総トン (2.3%) であった。
- 19 アジア船主フォーラム (ASF) 保険法務委員会第7回中間会合が香港で開催された。  
 日 (P. 7 国際会議レポート参照)
- 20 当協会は、海運関係者など実務者を対象とした「環境セミナー」を海運ビルで開催した。  
 日 (P. 32 囲み参照)
- 25 アジア船主フォーラム第5回シップリサイクリング委員会中間会合が台北で開催された。  
 日 (P. 4 国際会議レポート参照)
- 29 国土交通省は、平成13年12月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,369万トン (対前年同月比8.9%減)、207億4,667万トンキロ (同7.1%減) となっている。
- 29 国土交通省は、平成14年1月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は18隻98万3千G/T (国内船1隻で569G/T、輸出船17隻で98万2千G/T)、竣工は、27隻、132万7千G/T (国内船1隻で409G/T、輸出船26隻で132万6千G/T) であった。
- 29 交通政策審議会港湾分科会 (分科会長: 須田 八戸工業大学教授) が開催され、国土交通大臣より諮問された、平成15年度で終了する港湾整備7ヶ年計画に続く新たな港湾政策のあり方について審議がなされた。また、今後の審議は、同分科会の下に「物流・産業」および「環境・安全」の2つの部会を設置・検討することも併せて了承され、同分科会での結果が本年7月開催予定の港湾分科会に報告されることとなる。

## 「海運統計要覧2002年版」の発行のお知らせ

当協会では1970年より毎年、内外の船腹統計を初め、造船、海上荷動き量と市況、港湾、船員、内航海運などの海事関連統計を中心に、主要関連産業や一般経済指標等も含めて幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者を初め、一般の方々にもご利用頂いています。

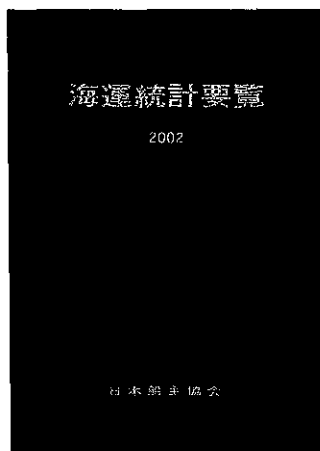
今般、最新のデータを盛り込んだ2002年版（全372ページ）を刊行いたしましたので、ご案内申し上げます。内容は下記の通りです。

なお、本書は1部1,000円（税込み、送料別）にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は、以下までお問合せください。

お問合せ先：日本船主協会 総務部（統計出版担当）

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）

TEL：03-3264-7188、FAX：03-5226-9166



### 目次

- I. 船腹（世界船腹、日本船腹）
  - II. 船舶の建造と消失（世界／日本の商船建造量他）
  - III. 海上荷動きと海運市況（主要品目別荷動き、運賃等指数）
  - IV. 輸送活動（わが国外航商船隊の船腹、輸送活動）
  - V. コンテナ輸送（世界のコンテナ船船腹量、建造・喪失）
  - VI. 企業財務（外航海運企業の経営概況他）
  - VII. 海運対策（各国の海運強化策、海運税制他）
  - VIII. 内航海運（内航船の船種別船腹構成、内航貨物輸送他）
  - IX. 港湾関係（わが国港湾の入港船舶量、海上出入貨物量他）
  - X. 船員関係（わが国船員数の推移、商船船員教育、福利厚生他）
  - XI. 一般経済（鉱工業生産、金利水準、輸出入貿易の地域別動向他）
  - XII. 関連産業の動向（鉄鋼、エネルギー、石油、石炭等の生産量、需給動向）
- 付・資料（戦後海運年表、海運日誌、距離表）

## 日本タンカー協会解散に伴う業務引き受けについて

当協会は、平成14年3月27日の理事会において、日本タンカー協会が本年6月30日を以って解散することに伴い、平成14年7月1日付で同協会の事業を当協会が継承することを決定しました。

日本タンカー協会は昭和3年に設立されて以来、74年の長きにわたり、本邦外航タンカー業界の発展を目指して活動してきましたが、近年、会員数の減少が顕著となったことから、今後のあり方について抜本的な見直しを実施した結果、6月30日を以って同協会の解散を決定したものです。

なお、当協会は、本件に関し以下のプレスリリースを発表しています。

2002年4月4日 ㈱日本船主協会 総務部広報室

### 日本タンカー協会解散に伴う業務引き受けについて

日本船主協会は、日本タンカー協会の解散に伴い、その事業を本年7月1日から継承することになりました。当協会は、類似あるいは関連する業務を行う団体やその事業の合理化・効率化に協力、支援するところとしております。これまで船主港湾協議会、㈱日本コンテナ協会、㈱海事国際協力センター、外航労務協会の事業もしくはその一部を継承しており、日本タンカー協会の業務につきましても同様に引き受けることといたしました。

なお、同協会の業務は7月1日以降、当協会の「タンカー部会」が所掌することとなります。



# 船協だより

## 3月の定例理事会の様様

(3月27日、日本船主協会役員会議室にて開催)

### 会員異動

#### ○退会

平成14年2月28日付

神鋼物流株式会社(阪神地区所属)

平成14年3月27日現在の会員数105社

(京浜地区68社、阪神32社、九州5社)

### 総務委員会報告事項

1. 日本タンカー協会の解散と業務受け入れについて(P.28囲み記事参照)

### 政策委員会報告事項

1. 税制改革への対応について
2. OECD造船問題への対応について(P.15海運ニュース参照)
3. 海運セミナー「不況下における海運経営」の様様について
4. WTOにおける海運自由化交渉について
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第10回中間会合の様様について(本誌2002年3月号P.13参照)

### 法務保険委員会報告事項

1. ASF 保険法務委員会第7回中間会合の様様について(P.7海運ニュース参照)

### 港湾物流委員会報告事項

1. 港湾統計の取扱いについて

### 海務委員会報告事項

1. IMO テロ対策中間作業部会について(本誌2002年3月号海運ニュースP.17参照)

## 工務委員会報告事項

### 1. バルクキャリアの安全強化策について

国際海事機関(IMO)は、バルクキャリアの船首部の隔壁および二重底の強化および検査強化を中心とする安全強化策を講じてきたが、依然としてバルクキャリアの沈没事故が後を絶たない。このためIMOにおいても種々の検討が継続されているほか、国際的な船主団体と国際船級協会連合(IACS)との間においても協議が進められている。

しかしながら、最近の2年間でも下表に示す大型バルクキャリアの沈没事故が発生しているため、IACSは、3月15日、現存バルクキャリアに対する8項目の安全対策を一時的にプレスリリースした。これに対し、IMOおよびICS等船主団体は、一様に反発しているものの、今後のバルクキャリアの規則強化に大きな影響を与えることが予想される。

- ① 船首部隔壁および二重底強化措置適用船齢の前倒し(船齢15年→10年)
- ② 検査強化プログラム(ESP)における強化検査(close-up survey)適用の前倒し(船齢15年→10年)
- ③ 貨物倉への浸水警報装置(水位アラーム)の設置
- ④ 船首部のブルワークおよびブレイクウォーターの設置
- ⑤ 船首部取り付け物の要件強化
- ⑥ ハッチカバーの構造要件の強化
- ⑦ 強度部材であるサイドフレームの切替基準の強化
- ⑧ 貨物倉前部のスペースへの浸水警報装置(水位アラーム)の設置

当協会は、日本海事協会(NK)に対し、事故原因の究明を要請するとともに、意見交換を通



表 最近のバルクキャリアの沈没事故

船名	Leader L	Treasure	Kamikawa Maru	Christopher
船型	パナマックス	ケープサイズ	ケープサイズ	ケープサイズ
船齢	23年	18年	15年	18年
発生日	2000年3月23日	2000年6月14日	2001年9月12日	2001年12月23日
場所	バミューダ北東 400マイル	ケープタウン沖 6.5マイル	南大西洋 ブラジル沖	アゾレス諸島沖 150マイル
積荷	塩	鉄鉱石	鉄鉱石	石炭

じ、浸水を起こさせないためには、腐食の進行に伴う船体構造部材の強度評価が正しく行われるよう検査の内容、方法の見直しが最重要であることを指摘している。また、検査方法と評価手法の改善なくして構造基準のみを強化しても事故の再発防止には繋がらないことから、当協会意見をロイズリストに掲載させ、ルール改正の動きに対し船主意見の反映を試みた。さらに、3月21日、香港で開催されたIACS/INTER-CARGOのバルクキャリアの安全対策に関する意見交換会にも参画し、当協会意見を開陳した。

当協会としては、IMOでの審議の流れも踏まえつつ、政府および日本海事協会に対し船主意見の反映に努めていくこととしている。

### 労務委員会報告事項

1. 船員職業紹介等研究会専門委員会の模様について
2. 船員保険問題について

### 船員対策特別委員会報告事項

1. 外国人船員問題への対応について

### タンカー一部会報告事項

1. 日本タンカー協会解散に伴う一部業務の当協会への移管について (P. 28囲み記事参照)

### 外航船舶解撤促進特別委員会報告事項

1. IMO第47回海洋環境保護委員会 (MEPC) における船舶リサイクル問題の検討について (P. 2 海運ニュース参照)
2. ASF シップ・リサイクリング委員会 (SRC) 第5回中間会合について (P. 4 海運ニュース参照)

### 環境対策特別委員会報告事項

1. 「環境セミナー」の模様について (P. 32囲み記事参照)

### 外航労務部会報告事項

1. 外航労使関係協議会の協議結果について

### 公布法令 (3月)

- ㊦ 船舶のトン数の測度に関する法律施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令 第20号、平成14年3月12日公布、平成14年4月1日から施行)
- ㊦ 海岸法施行規則の一部を改正する省令 (農林水産省令/国土交通省令第2号、平成14年3月28日公布、平成14年4月1日から施行)
- ㊦ 船舶安全法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第29号、平成14年3月28日公布、平成14年4月1日から施行)
- ㊦ 指定漁船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令及び指定漁船に乗り組む船員の有給休暇に関する省令の一部を改正する省令 (国土交通省令 第35号、平成14年3月29日公布、平成14年4月1日から施行)

### 国際会議の予定 (5月)

- 国際油濁補償基金 (IOPCF) 92年基金総会等  
4月29日～5月3日 ロンドン
- IMO 第75回海上安全委員会 (MSC)  
5月15日～24日 ロンドン
- バーゼル条約締約国会議第5回法律作業部会 (LWG)、第20回技術作業部会 (TWG)、第2回 TWG/LWG 合同会議  
5月21～28日 ジュネーブ
- アジア船主フォーラム (ASF) 第11回台北総会  
5月27日 台北



## 海上通信の高度化セミナー

『どうなる？どうする？これからの海上インターネット！-』の開催について

海上通信の高度化に関する調査・研究会(事務局：当協会等は、去る3月11日(月)海運ビル2階国際会議場において船社、通信関連会社の他、広く一般の方々を対象に海上通信の高度化セミナー『どうなる？どうする？これからの海上インターネット！』を開催した。

本セミナーでは、海上通信の展開を踏まえた上で、海上インターネットの利用動向やインマルサット衛星を利用した通信の現状と将来などについて参加者の理解を深めるため、関係方面から講師を招き講演を行なった。

なお、同講演会には約150名が参加した。  
演題及び講演者は以下の通り。



▲海上通信の高度化セミナーの様相

### 〈演題・講演者〉 (敬称略)

1. 基調講演「船舶通信の展開について」  
東京商船大学 教授 安田 明生
2. 「海上におけるインターネット等の利用ニーズについて」  
㈱エム・オー・マリンコンサルティング 海洋技術部課長 生田 陽一
3. 「海上における衛星ブロードバンド通信の可能性について」  
NTTサテライトコミュニケーションズ㈱ 営業推進部担当部長 岡田 一泰
4. 「陸船間通信の将来に望まれること」  
マリンフォネット㈱ 技術担当部長 高橋 瞬二
5. 「インマルサット衛星におけるデータ通信の現状と将来」  
㈱KDDI エムサット 取締役衛星技術部長 千葉 榮治
6. 「インターネット標準技術を使った船員のための電子メールシステムの提案」  
国立鳥羽商船高等専門学校 助教授 鈴木 治

## お知らせ

### 船協海運セミナー「不況下における海運経営」の概要掲載の延期について

3月号でご案内しております船協海運セミナー「不況下における海運経営」の概要掲載につきましては、今月号に掲載する予定でしたが、諸般の都合により5月号に紹介することといたしますのでご了承願います。

### 本誌記事訂正について

本誌2002年3月号囲み記事(P.37)にて掲載の「商船大学の学生対象にパネルディスカッションを開催」に一部誤りがありました。

誤 東京商船大学 パネリスト 中山 三知夫 新和海運  
正 東京商船大学 パネリスト 中山 未知生 新和海運

## 環境セミナーが開催される

当協会は、一昨年、昨年と開催した「海洋環境シンポジウム」をさらに発展させる意味で、当協会会員会社の社員、業界関係者（関係省庁等を含む）に向けた「環境セミナー」を3月20日(水)に日本海運倶楽部国際会議場（海運ビル2階）にて開催しました。

本セミナーでは、多数の関係者が関心をもって参加できるように地球温暖化問題を取り上げるとともに、環境問題を経営上の重要事項のひとつとしている企業の取り組みなどを紹介しました。演題および講演者は以下の通り。

〈演題・講演者〉（敬称略）

1. 地球温暖化問題の現状と将来  
東京大学大学院教授 石 弘之
2. IBMの環境問題への取り組みについて  
日本アイ・ビー・エム株式会社顧問 山本 和夫
3. 地球環境問題に係わる内外の動向について  
国土交通省総合政策局環境・海洋課長 大野 裕夫
4. パネルディスカッション「物流業界における環境対策」  
コーディネーター：青山 佳世（フリーアナウンサー）  
パネリスト：羽田 知所（商船三井執行役員）  
小山 智之（日本郵船安全環境グループ環境マネジメントチームチーム長）  
別所 恭一（佐川急便環境推進室長）  
本房 文雄（日本航空地球環境対策推進部部長）



▶ パネルディスカッションの様

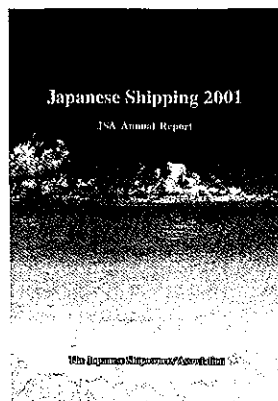
▶ 開会の挨拶をする松永宏之当協会副会長



## 英文パンフレット 「Japanese Shipping 2001- Annual Report」の刊行について

当協会は、この度、英文パンフレット「Japanese Shipping 2001-Annual Report」を刊行いたしました。このパンフレットは、当協会の活動およびわが国海運の現状を英文にて取りまとめたものです。

これらのパンフレットは、当協会ホームページ（<http://www.jsanet.or.jp>）からも閲覧可能ですが、パンフレットご希望の方は総務部広報室（TEL：03-3264-7181、FAX：03-5226-9166）までお問い合わせください。



# 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
1999	47,547	35,268	12,279	▲ 6.1	▲ 3.8
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2001年 2月	4,197	3,321	875	1.5	12.3
3	4,919	4,011	907	4.7	11.6
4	4,329	3,668	660	▲ 1.1	13.3
5	3,815	3,739	75	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,037	3,620	417	▲ 6.4	9.3
8	3,829	3,520	309	▲ 8.9	▲ 2.2
9	4,162	3,119	1,043	▲ 11.0	▲ 7.9
10	4,073	3,612	461	▲ 9.0	▲ 4.6
11	3,889	3,397	492	▲ 9.2	▲ 7.9
12	3,961	3,301	659	▲ 14.5	▲ 13.4
2002年 1月	3,559	3,375	184	▲ 1.8	▲ 9.3
2	4,021	3,235	786	▲ 4.2	▲ 2.6

## 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
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
2001	122.10	113.85	131.69
2001年 3月	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
12	127.32	123.65	131.69
2002年 1月	132.66	130.75	134.69
2	133.53	132.46	134.46
3	131.15	127.82	133.61

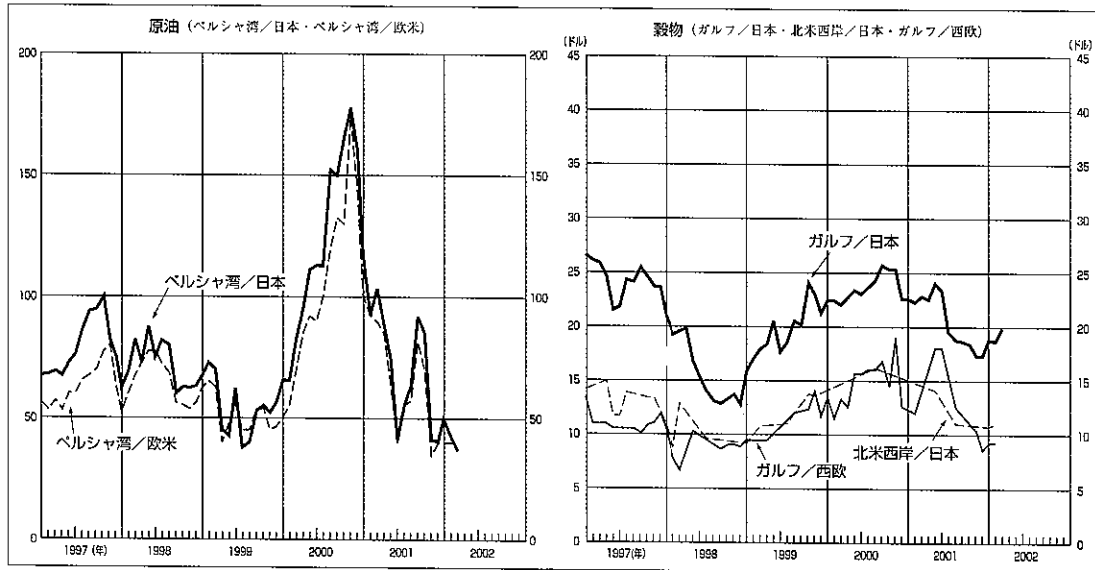
(注) 財務省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉍 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 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
12	12,112	860	11,252	1,122	3,974	5,297	0	733	115	11	9,473	1,966
2002 1	12,765	240	12,525	1,643	4,536	5,810	54	391	71	20	16,713	4,152
2	12,782	120	12,662	1,420	4,095	5,996	111	754	256	30	15,434	5,893
3	9,380	60	9,320	1,576	3,350	4,106	0	268	20	0	15,862	5,236

(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					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	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	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00	42.50	37.50	55.00	45.00	92.50	70.00	40.00	36.25
3	82.50	62.00	103.00	88.75	37.00	32.00	70.00	55.00	90.00	70.00	40.00	30.00
4	95.00	78.00	—	—	—	—	85.00	64.00	85.00	70.00	—	—
5	111.25	93.75	75.00	57.00	—	—	92.00	75.00	63.50	52.50	—	—
6	112.50	96.50	41.50	38.50	—	—	95.00	80.00	40.00	35.00	—	—
7	112.50	98.00	55.00	43.50	—	—	100.00	82.50	55.00	42.50	—	—
8	152.50	112.50	63.15	39.00	—	—	120.00	90.00	57.50	38.50	—	—
9	150.00	128.00	92.00	57.50	—	—	132.50	105.00	82.50	50.00	—	—
10	165.00	113.50	85.00	40.00	—	—	130.00	105.00	70.00	37.50	—	—
11	177.50	164.50	41.00	33.50	—	—	175.00	125.00	35.00	32.00	—	—
12	160.00	140.00	40.50	36.00	—	—	142.50	125.00	40.00	35.00	—	—

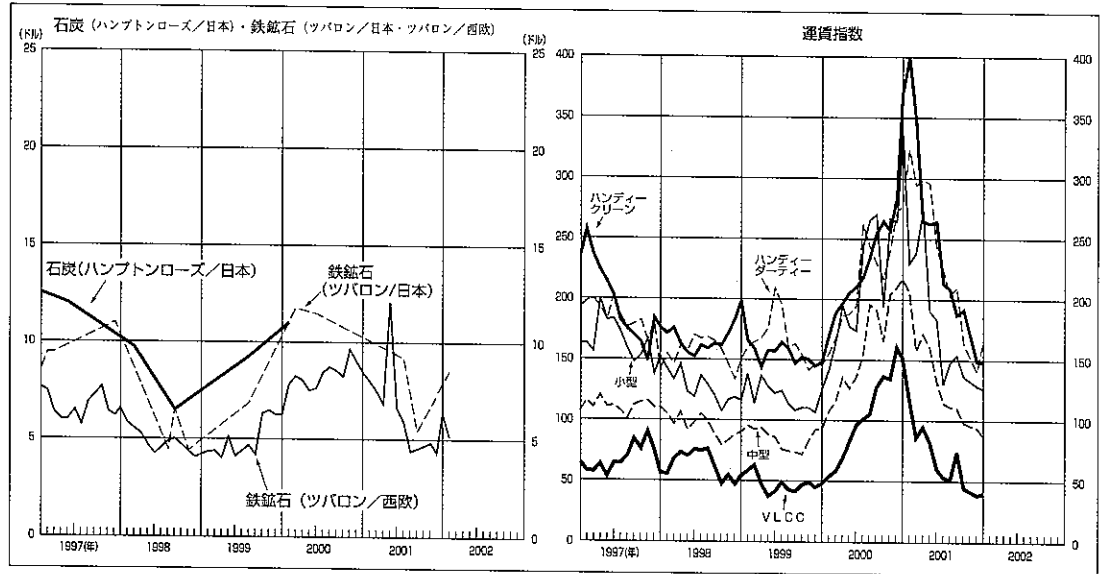
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	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	21.50	18.85	17.20	—	—	10.75	—	—	—	9.15	8.88
2	22.25	21.00	18.60	16.80	—	—	11.00	—	12.00	—	9.25	8.00
3	22.80	22.70	19.90	18.40	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.25	21.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	24.00	—	—	14.10	13.50	—	—	18.00	14.60	—	—
6	—	23.25	—	—	—	—	—	—	18.00	17.00	—	—
7	19.50	18.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	18.90	17.75	—	—	11.00	—	—	—	12.25	—	—	—
9	18.60	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	18.35	17.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	17.25	16.75	—	—	—	—	—	—	—	—	10.35	—
12	17.25	15.80	—	—	—	—	—	—	8.60	8.50	—	—

(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)

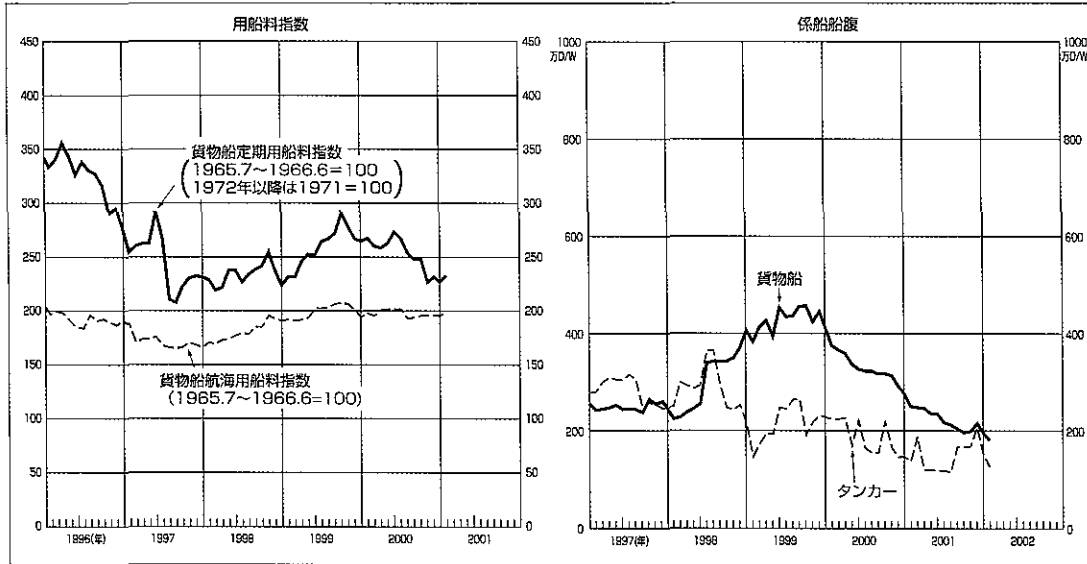
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	—	—
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	—	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—

(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														
	2000				2001				2002						
	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	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1
2	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	—	—	—	—	—
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	—	—	—	—	—
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	—	—	—	—	—
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	—	—	—	—	—
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	—	—	—	—	—
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	—	—	—	—	—
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	—	—	—	—	—
10	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	—	—	—	—	—
11	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—	—
平均	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。



### 8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0
2	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0
3	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0		341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0		354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	
5	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0		342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	
6	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0		326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	
7	183.0	167.0	179.0	202.0	204.0		338.0	266.0	226.0	264.0	267.0	
8	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0		330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0		327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	
10	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0		316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0		290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	
12	186.0	168.0	192.0	200.0	195.0		294.0	232.0	237.0	267.0	231.0	
平均	192.6	172.1	178.3	198.4	197.5		328.1	245.5	233.7	255.8	254.8	

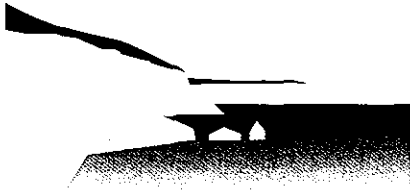
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

### 9. 係船船腹量の推移

月次	2000						2001						2002					
	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	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883						
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203						
5	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199						
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196						
7	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196						
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154						
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667						
10	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661						
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681						
12	271	2,429	2,914	40	779	1,471	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083						

(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



“ウメは咲いたがサクラはまだかいな”とは、本格的な春の訪れを心待ちにしている様子。ところが、今年の春は、記録的なスピードでやって来た。梅が咲いて、春が待ち遠しいと思う間もなく、桜も咲いた。東京の開花は3月16日で平年より12日早く、観測史上最も早い発表となった。開花とは、花の数輪以上が咲いた状態のことで、東京では靖国神社の「ソメイヨシノ」の標本木を見て決めるとのこと。標本木より早く咲く桜があるのは当然で、実際、3月15日に霞ヶ関で咲いているのを見た。ソメイヨシノは、全国に最も広く植栽されている代表的な桜で、曰く、江戸末期から明治にかけて東京染井村(現豊島区)の植木屋が吉野桜の名で売り出し、後に染井吉野と名付けられた。花卉が大きく葉が出る前に花が咲き、全体が淡いピンク一色となるから美しい。

開花予想にて、例年よりかなり早いと聞いた時から、そわそわ気忙しい。開花が早ければ、散るのも早いのだ。霞ヶ関、日比谷公園、千鳥が淵、新宿御苑、代々木公園、熊谷、目黒川と桜の名所をカメラ持って歩き回る。東京の満開は3月21日と発表され、平年より15日早かった。満開とは、花芽の約80%以上が開花した状態のこと。開花から満開までわずか5日で、その間隔は平年より3日短かったことになる。桜の場合は、日本新記録は嬉しくない。結局、花見頃

かつ晴天という両条件を満たす機会には出くわさなかった。花の命を延ばす「花冷え」は、やって来たには来たが、既に花は散り始めており、遅かった。

サクラと天気は関係が深い。今年は暖冬であったから開花時期が早かった。桜の開花の早まりは地球の温暖化が原因で、温暖化は既に日本で進行しているのだそう。4月に入ったばかりというのに桜は終わり、もう5月の陽気である。

三光汽船㈱  
総務人事部副部長  
麻生 道彦



---

せんきょう4月号 No.501(Vol.43 No.1)

発行 平成14年4月20日

創刊 昭和35年8月10日

発行所 社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL.(03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 鈴木昭洋

製作 株式会社タイヨウグラフィック

定価 407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

---

## 付・海運日誌

(平成13年4月～平成14年3月)

### [4月]

- 4 / 5日 2001年度港湾春闘が妥結した。  
(2001年5月号P.9内外情報参照)
- 12日 国土交通省は、2000年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると343隻、1,281万9,000総トンで、前年度比48隻、293万1,000総トン(29.7%)の増加となり、石油危機後2番目の大量受注記録となった。
- 13日 国土交通省は、同省が所管する規制項目に対し、各方面から寄せられた217件の規制緩和要望、意見などの対応状況を整理した「規制改革に関する内外からの意見・要望に係る対応状況」を公表した。
- 16日 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約実績を発表した。それによると293隻、1,504万総トン、船価合計は1兆1,913億円で97年度以来3年振りに1兆円台に乗せた。
- 16日 神戸商船大学(原潔学長)と神戸大学(野上智行学長)は、両大学が統合によって、新たな教育研究分野の創造を目指すことを目的に「神戸大学・神戸商船大学統合協議会」を発足させた。
- 23～27日 国際海事機関(IMO)・第46回海洋環境保護委員会(MEPC46)が、ロンドンで開催され、5,000DWT以上のシングルハルトタンカーを、原則船齢25年で順次フェーズアウトし、最終使用年限を原則2015年とすることなどを決めた。このほか、TBTを含む船底防汚塗料の使用を規制する新条約案およびバラスト水中の有害水生生物の規制に向けた新条約案などについて審議された。  
(2001年5月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 26日 当協会外航労務部会と全日本海員組合(井出本榮組合長)は、2001年度労働協約改定について最終合意に達した。  
(2001年5月号P.8内外情報参照)
- 29日 政府は、平成13年度の叙勲・褒章受章者を発

表した。当協会会員会社関係者では、勲三等瑞宝章に三本力元日本郵船副社長、勲四等旭日中綬章に小谷猛太郎元東京船舶社長、藍綬褒章に坂田昇元日本郵船副社長がそれぞれ受章された。

### [5月]

- 5 / 8～9日 先進国海運担当官会議(CSG)と米政府による「US・CSG 会合」がワシントンで開催された。同会合では、①安全運航/環境保全問題②WTO サービス貿易自由化交渉③CSG 加盟国の海運政策④米国籍船舶維持のための取り組みなどについて意見交換を行った。
- 9～10日 国際海運会議所(ICS)/国際海運連盟(ISF)は、英国バースでそれぞれ年次総会を開催した。  
(2001年6月号P.9国際会議レポート参照)
- 10日 国土交通省は、21世紀の港湾の技術開発の方向を示す長期政策「新世紀を拓く港湾の技術ビジョン」を策定した。これは、平成12年12月末にまとめた「新世紀港湾ビジョン」の理念を技術面で具体化するための指針を示したものである。
- 17日 国土交通省は「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」(座長:来生新横浜国大教授)の第4回会合を開催し、公共バースにおける専用使用のあり方などについて前回に引き続き議論を行った。
- 18日 海運大手3社の2001年3月期決算が出揃った。それによると燃料油の高騰が収益を圧迫したものの、定期船・不定期船・タンカーの海運部門同時好況と合理化効果が上回り、連結営業利益は揃って過去最高を更新した。
- 18日 国土交通省は、外航海運事業者213社に対して実施した海賊被害についてのアンケート調査結果をまとめた。  
(2001年6月号P.17内外情報参照)
- 22～23日 アジア船主フォーラム(ASF)第10回総会が北京で開催され、アジア海運業界の共通利



益に関わる様々な問題等について議論された。  
(2001年6月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

25日 国土交通省は、海上ハイウェイネットワーク推進委員会(委員長:杉山武彦一橋大学教授)の平成12年度第2回会合を開催し、船舶航行の安全性と海上輸送の効率化を両立させた海上交通環境推進に向けた取り組み全体像を取りまとめた。

30日 国土交通省は、第5回首都圏第3空港調査検討会(座長:中村英夫武蔵工業大学教授)を開催した。

## [6月]

5/30～6/8日 IMO第74回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、STCW95条約(船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約)の要件を満たす国のリスト「ホワイトリスト」の審査を行う他、船舶検査のための通路の強化などSOLAS条約(海上における人命安全のための国際条約)の規則改定案を審議した。(2001年7月号P.9 国際会議レポート参照)

11日 国土交通省、外務省、海上保安庁および当協会などで構成される「海賊および船舶に対する武装強盗等対策検討会議」が開催され、海賊対策にかかわる各省庁の取り組み状況や今後の計画などが報告された。

11日 国土交通省は、2001年3月末現在の内航船腹量を発表した。それによると2000年12月末と比べ0.8%増の683万7千重量トン(油送船は立法メートルで換算)となった。

20日 当協会は第54回通常総会を開催した。  
(2001年7月号P.1 特別欄参照)

21日 国土交通省は、2001年度第1回「港湾物流効率化推進調査委員会」を開催した。  
(2001年7月号P.12内外情報参照)

21日 国際海運会議所(ICS)は関係団体と合同で構成するシップ・リサイクリング・ワーキング・グループをロンドンで開催した。同会合において、船舶リサイクルヤード周辺の環境保護および労働者の健康・安全の確保に向けて船主が自主的に取り組むべき項目をまとめた行動指針(Code of Practice)の最終化に向けた議論が行われた。

22日 第3管区海上保安本部は、東京湾に入港する大型タンカーの規制を緩和し、最大船型を26万5千重量トンからダブルハル構造および入港時喫水21m以下を条件に最大31万5千重量トンにすることを認めた。

25日 第2回グローバル・シップ・リサイクル・サミットがロッテルダムで開催された。

26～29日 92年国際油濁補償基金第3回「油濁2条約の機能見直しに関するワーキング・グループ」がロンドンのIMO本部で開催され、荷主を拠出者とする「任意の追加補償基金」設立の議定書案が審議された。

26～27日 国際商工会議所(ICC)の国際海事局(IMB)は、第4回「海賊および幽霊船対策に関する会議」をクアラルンプールにおいて開催した。会議では東南アジア諸国や欧州など33カ国の海上警備機関や民間関係者が参加し、海賊対策の意見・情報交換、具体策の検討が行われた。

28日 国土交通省は第6回「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」を開催し、「港湾管理運営検討委員会報告書(案)」を審議の上、「報告書」を取りまとめた。

## [7月]

7/2～6日 IMO(国際海事機関)第47回航行安全小委員会(NAV)がロンドンで開催され、現存貨物船への航海データ記録装置(VDR)の搭載義務について検討された。  
(2001年8月号P.5 国際会議レポート参照)

5日 国土交通省は、2001年6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25隻、83万1千総トンで前年同期と比べ6隻、総トン数で41.4%増加した。

6日 国土交通省は、「第1回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)を開催した。

6日 政府は、「新総合物流施策大綱」を閣議決定した。同大綱は、1997年から2001年までを対象とする前大綱の成果を踏まえて、新たな目標を定め、その達成のための具体的施策をまとめたものである。

11日 当協会は、第3回シップリサイクル連絡協議会を開催した。

（2001年8月号P.2 シッピングフラッシュ参照）

- 17日 国土交通省は、2000年度の内航船舶輸送実績を発表した。それによると総輸送量は前年度比2.8%増加の5億3,702万1千トンとなった。
- 18日 日本船舶輸出組合は、2001年上半年（1～6月）の輸出船契約実績を発表した。それによると139隻、756万9,500総トンと前年同期と比べ7隻、172万5,600総トン増加した。
- 19日 国土交通省海事局は、2001年版「海事レポート」を発表した。  
（2001年8月号P.17各種調査報告書欄参照）
- 27日 国土交通省は、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」の第1回会合を開催した。会合では、①21世紀型内航海運のあり方②今後の内航海運行政が取り組むべき課題—について船社、荷主から意見を聴取した。
- 31日 国土交通省は、第6回首都圏第3空港調査検討委員会（座長：中村英夫武蔵工業大学教授）を開催した。  
（2001年8月号P.12内外情報参照）

## 【8月】

- 8/2日 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線技士第一回養成課程が、財団法人無線協会の主催により、マニラにおいて開催された。  
（2001年8月号P.16内外情報参照）
- 3日 「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 聡 東京商船大学名誉教授）」第2回会合が開催された。  
（2001年8月号P.12内外情報参照）
- 6日 国土交通省は、2001年7月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計24隻、83万7千総トンで前年同期と比べ2隻増加し、総トン数で2.4%減少した。
- 8日 国際海運会議所（ICS）は、「船舶リサイクルの行動指針」をまとめた。環境や労働者保護について海運、造船、解撤業界などに一定の責任があるとし、船主自身が合理的に取り組める行動を示した。
- 9日 米連邦海事委員会（FMC）は、邦船3社／米船2社に課してきたレポート内容を変更するとともに新たにその他9社に対しても、わが国

港湾の規制緩和の状況などをレポートすることを課した。これまでFMCは邦船3社／米船2社に対して1999年8月以降定期的にレポートを課してきた経緯（4回）がある。

- 10日 当協会は、首都圏第3空港問題に関し、空港候補地選定にあたっては、船舶航行の安全確保について十分なる検討が必要であること等を内容とした会長コメントを発表した。
- 20日 国土交通省は、地球温暖化防止に向けた自己行動計画（ボランタリープラン）の第2回フォローアップ結果を発表した。当協会の計画については、輸送単位（トン）当たりのCO<sub>2</sub>排出量を1990年度を基準として2010年度に10%削減するものであるが、省エネ設備・運転技術の採用などの対策をとった結果、1999年度で既に15%の削減を達成した。
- 29日 国土交通省は、6月の造船造機統計速報を発表し、これにより今年上半期の造船43工場の竣工量がまとまった。それによると竣工量は148隻（前年同期比11隻増）、総トン数は584万8千総トン（同1.1%増）となった。
- 29日 国土交通省は、2002年度予算の概算要求をまとめた。  
（2001年9月号P.2内外情報参照）

## 【9月】

- 9/6日 国土交通省は新しい内航海運・行政のあり方を検討する「次世代内航海運懇談会」内に暫定措置事業部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）を設置し、内航海運暫定措置事業の現状について検討した。
- 10日 国土交通省は、2001年8月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると国内・輸出船合計で28隻、120万1千総トンで前年同期と比べ17隻、総トン数で31.5%減少した。  
国土交通省は、2001年6月末現在の内航船腹量を発表、本年3月末時点と比較し、重量トンベースで2.1%増の698万3,000トンとなった。
- 12日 当協会は、9月11日に発生した米国同時多発テロに関し、9月12日午前5時（日本時間）福島理事長を本部長とする「情報連絡本部」を設置した。  
（2001年10月号P.2 シッピングフラッシュ参照）

17～21日 国土交通省海事局は、フィリピン・マニラで日本人船員・機関長2名乗乗の国際船舶に乗り込む外国人船員の第5回承認試験を開催した。

18～19日 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線技士第2回養成課程が、(財)日本無線協会の主催により、マニラにおいて開催された。

18日 国土交通省は「海賊被害防止対策検討委員会」（委員長：栗林忠男慶応大学法学部教授）の初会合を開催し、海事行政当局と民間との国際的な連携・協力への取組み、海賊情報網のあり方などについて意見交換を行った。

## [10月]

10/1～5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。

(2001年10月号P.5 国際会議レポート参照)

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。

(2001年11月号P.9 国際会議レポート参照)

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。

(2001年11月号P.8 国際会議レポート参照)

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。

(2001年11月号P.2 国際会議レポート参照)

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。

(2001年11月号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。

(2001年11月号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。

(2001年11月号P.7 国際会議レポート参照)

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。

(2001年11月号P.15 内外情報参照)

31日 当協会は、自民党国土交通省交通部、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。

## [11月]

- 1～2日 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。
- 9～14日 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。  
(2001年12月号P. 8 国際会議レポート参照)
- 10日 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日 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。  
(2001年12月号P. 2 国際会議レポート参照)
- 19～30日 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。  
(2001年12月号P. 17 囲み記事参照)
- 26日 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 聡 東京商船大学名誉教授) 第4回会合を開催した。
- 29日 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、内航海運の課題を議論した。
- 29日 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、今春闘で協定された日曜荷役の恒常の実施、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。

## [12月]

- 4～5日 経済開発協力機構 (OECD) 海運委員会 (MTC) がパリ OECD 本部で開催され、2002年から本格化する WTO 海運自由化交渉問題や非 OECD 諸国との対話問題などについて意見交換が行われた。  
(2002年1月号P. 19 国際会議レポート参照)
- 6日 経済開発協力機構 (OECD) 第2回ワークショップがパリ OECD 本部で開催され、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題について議論された。  
(2002年1月号P. 19 国際会議レポート参照)
- 14日 与党3党は、平成14年度税制改正大綱を取りまとめた。  
(2002年1月号P. 10 シッピングフラッシュ参照)
- 14日 国土交通省は、官民で構成する「マリタイムジャパン研究会」(座長：橋本寿期法政大学教授) が検討を進めていた中間報告を発表した。これによると国内海事関連産業を海事クラスターとしてとらえ、その経済規模を統計処理、1999年度の海事クラスターの国民総生産 (GDP) は約12兆2000億円、従業者数194万人という集積度が示された。
- 17～21日 国際労働機関 (ILO) は、海事労働基準関係の条約などを一本化する「統合条約」の策定に向けた官労使3者からなるハイレベル作業部会の初会合をジュネーブで開催した。  
(2002年1月号P. 16 国際会議レポート参照)
- 19日 国土交通省は、羽田空港の再拡張に関する基本的考え方について発表した。  
(2002年1月号P. 4 シッピングフラッシュ参照)
- 24日 平成14年度予算の政府案が閣議決定された。  
(2002年1月号P. 10 シッピングフラッシュ参照)
- 25日 神戸港埠頭公社は貨物量回復を図るため、公社バス貸付料を2002年1月から2005年3月までの間、現契約貸付料に対して約3～4割減額を実施すると発表した。また同時に、コンテナバスに関しては2001年12月から2004年11月まで、年間の取扱量を貸付料減額に反映させる「インセンティブ制度」も導入した。

28日 米国議会において、新たな自国海運保護条項を含む2002年国防授權法案が提出された問題で、同条項が削除された上での同法案が成立した。  
(2002年1月号P.27囲み記事参照)

31日 欧州・日本船主協会評議会 (CENSA) は31日付をもって解散し、同評議会の業務は、2002年1月から国際海運集会所 (ICS) 内の新設 Shipping Policy Committee (SPC) に移管することとなった。  
(2002年1月号P.26内外情報参照)

## [1月]

11日 国土交通省は、2001年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると357隻、1,389万7千総トンで、前年に比べ26隻増加、総トン数で19.9%増となった。

15日 19カ国・2国際機関の大臣らが参加する交通分野の大臣会合が東京で開催された。  
(2002年2月号P.5国際会議レポート参照)

21日 国土交通省は、「都市圏間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会」(座長：加藤俊平東京理科大学教授)の第1回会合を開催し、幹線物流での環境負荷低減システム構築、モーダルシフトを実現するための方策などについての検討を行った。

21～25日 IMO第33回訓練当直基準小委員会 (STW) が開催され、船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約である1995年改正STCW条約について各国の履行状況が報告された。  
(2002年2月号P.4国際会議レポート参照)

25日 国土交通省は、次世代内航海運懇談会(座長：杉山武彦一橋大学教授)の第4回会合を開催し、船員の配乗体制など規制の緩和について議論した。

30日 第7回首都圏第3空港調査検討会(座長：中村英夫武蔵工業大学教授)が開催された。  
(2002年2月号P.6内外情報参照)

30日 国土交通省は、1995年改正STCW条約の完全実施を2月1日とされていたものを7月末まで延期することを発表した。

30日 国土交通省は、船員の労務供給・職業紹介事業の規制緩和を検討する船員職業紹介等研究会のワーキンググループ(ワーキンググループ座

長：野川 忍 東京学芸大学教授)を開催し、海事局船員部の規制改革案を提示した。

## [2月]

1日 STCW95条約が、完全導入された。ただし、条約要件を完全遵守することが困難との理由から同条約に関するポートステートコントロール (PSC) の執行は6ヶ月間延期されている。  
(2002年2月号P.4国際会議レポート参照)

7日 国土交通省は、邦船社が運航する船舶が受けた海賊被害の調査結果を発表した。  
(2002年3月号P.20内外情報参照)

8日 国土交通省海事局は、1月のポートステートコントロール (PSC) 結果を発表した。それによると、国際条約で定める基準を満たさないため航行停止・改善命令処分となった船舶は32隻だった。

11日 国際海事機関 (IMO) テロ対策中間作業部会が開催され、自動船舶識別装置 (AIS) の搭載期限の前倒しなどを検討した。  
(2002年3月号P.17国際会議レポート参照)

11～13日 国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) の主催により、WTO (世界貿易機関) における海運自由化交渉をテーマとする地域セミナーが、タイ・バンコクで開催された。  
(2002年3月号P.16国際会議レポート参照)

22日 国土交通省海事局船員部は、国際船舶制度における日本籍船に船舶職員として乗組むための第6回外国人船員承認試験(1月28日～2月1日実施)の結果を発表した。これにより合格者の119人(航海士58人、機関士61人)を承認した。

25日 国土交通省港湾局は、物流事業者、荷主企業、港湾管理者などで構成する「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」(委員長：永田勝也早稲田大学理工学部教授)第1回会合を開催し、廃材などを輸送する静脈物流システムの現状や事業化に向けた課題を検討した。

26日 官民の海事関係者で構成する「第3回海賊被害防止対策検討委員会」(委員長：栗林忠男慶応大学法学部教授)が開催され、国土交通省が行った邦船社の海賊対策に関するアンケート結果を公表した。

26日 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10回中間会合が、シンガポールで開催された。

(2002年3月号P.13国際会議レポート参照)

28日 欧州初審裁判所 (CFI) で、欧州航路船社同盟 (旧 TAA、TACA、FEEC) の内陸運賃設定等を競争法違反とした欧州委員会の判断に対する判決が出され、欧州委員会の主張が概ね認められた。欧州裁判所 (ECJ) への控訴期限は2003年1月上旬。

28日 当協会は、海運セミナー「不況下における海運経営」を開催した。

(2002年3月号P.35囲み記事参照)

### [3月]

4～8日 国際海事機関 (IMO) 第47回海洋環境保護委員会 (MEPC 47) がロンドンで開催された。(2002年4月号P.2国際会議レポート参照)

5～7日 アジア17カ国・地域の海上警備機関による海賊対策専門家会合がインドネシア・ジャカルタで開催され、最近の海賊対策や事件の事例、情報交換の推進、地域協定に向けた予備協議などが開催された。

36日 国土交通省は、「都市間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会 (モーダルシフト検討会)」(座長：加藤俊平東京理科大学教授) 第2回会合を開催し、物流分野での環境負荷低減の必要性とその実現方法の検討など意見交換をおこなった。

11日 当協会は、海上通信の高度化に関する講演会「どうなる？ どうする？ これからの海上インターネット」を海運ビルで開催した。

(2002年4月号P.31囲み参照)

12日 国土交通省は、「海事政策当局者等による専門家会合」(議長：栗林忠男慶応大学法学部教授) を東京で開催した。同会合には、アジア地域15ヶ国の官民関係者および国際海事機関 (IMO)、国際海事局 (IMB) の代表者が参加した。

(2002年4月号P.12国際会議レポート参照)

15日 交通政策審議会海事分科会 (分科会長・千速見新日本製鉄社長) は、船舶建造の中間的指針として向こう5年間の適正船腹量を予測した「2001-05年度の内航適正船腹量」を策定し、国土交通大臣に答申した。これによると2001年

6月末現在の現有船腹量は、01年度の適正船腹量と比較した場合、貨物船3.9% (10万8,000トン)、油送船で7.3% (11万8,000トン) の過剰となった。

(2002年4月号P.18内航コーナー参照)

18日 国際海事機関 (IMO) 設計設備小委員会がロンドンで開催された。

(2002年4月号P.9国際会議レポート参照)

18日 国土交通省は、主要5港 (東京、横浜、名古屋、大阪、神戸) の平成13年11月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、16,638隻 (前年同月比4.4%減)、7,683万総トン (同増減なし) であり、そのうち外航は、3,327隻 (2.8%減)、5,871万総トン (0.8%減)、内航は13,311隻 (4.8%減)、1,812万総トン (2.3%) であった。

19日 アジア船主フォーラム (ASF) 保険法務委員会第7回中間会合が香港で開催された。

(2002年4月号P.7国際会議レポート参照)

20日 当協会は、海運関係者など実務者を対象とした「環境セミナー」を海運ビルで開催した。

(2002年4月号P.32囲み参照)

25日 アジア船主フォーラム第5回シップリサイクリング委員会中間会合が台北で開催された。

(2002年4月号P.4国際会議レポート参照)

29日 国土交通省は、平成13年12月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,369万トン (対前年同月比8.9%減)、207億4,667万トンキロ (同7.1%減) となっている。

29日 国土交通省は、平成14年1月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は18隻98万3千G/T (国内船1隻で569G/T、輸出船17隻で98万2千G/T)、竣工は、27隻、132万7千G/T (国内船1隻で409G/T、輸出船26隻で132万6千G/T) であった。

29日 交通政策審議会港湾分科会 (分科会長：須田八戸工業大学教授) が開催され、国土交通大臣より諮問された、平成15年度で終了する港湾整備7ヵ年計画に続く新たな港湾政策のあり方について審議がなされた。また、今後の審議は、同分科会の下に「物流・産業」および「環境・安全」の2つの部会を設置・検討することも併せて了承され、同分科会での結果が本年7月開催予定の港湾分科会に報告されることとなる。

# 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