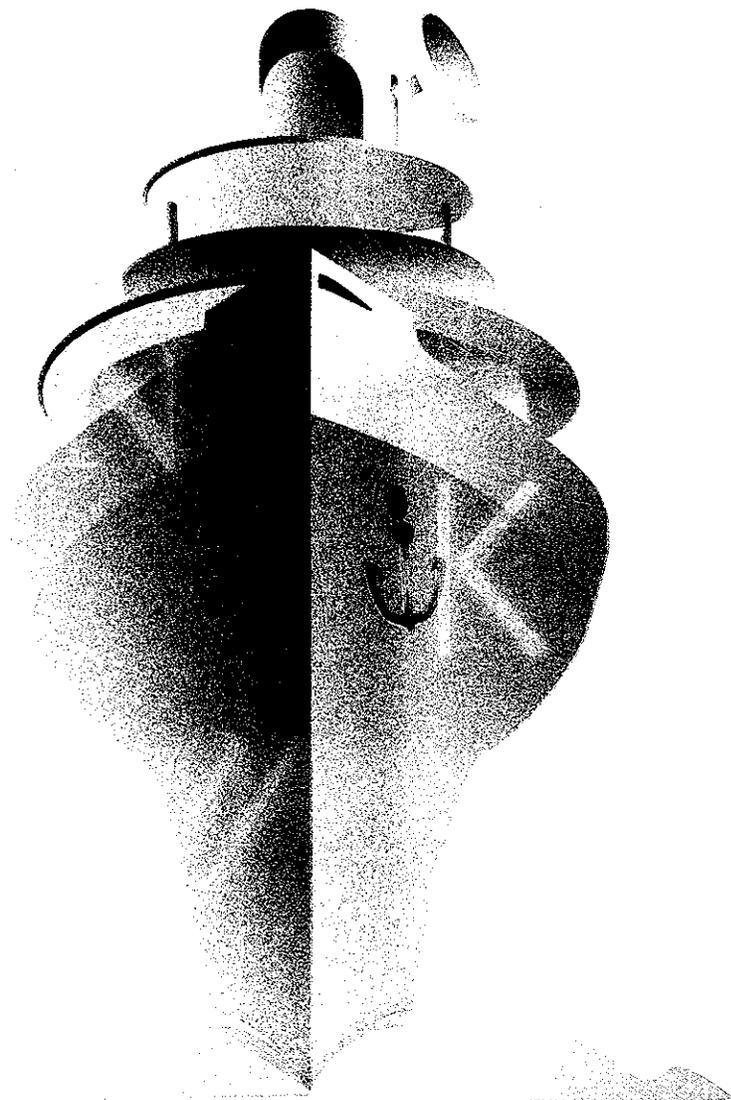


平成14年7月20日発行 毎月1回20日発行 No.504 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

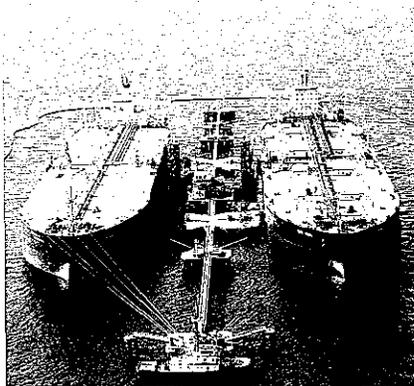


社団法人 日本船主協会



せんきょう

7
JULY 2002



提供 藤沢市 堀 貴 さん
京葉シーバース

【京葉シーバース】

巨大タンカーによる荷役の多くは、沖合いに造られたシーバースという専用の施設で行われています。写真は、千葉県袖ヶ浦の沖合約七キロメートルに浮かぶ京葉シーバースで全長470メートル、幅54メートルの巨大な人工島です。わが国の年間原油輸入量は約2億キロリットルですが、ここでは京葉工業地帯の4カ所の製油所を結び、年間原油取扱量は約2,500万キロリットル、着棧するタンカーは年間100隻以上です。

また、写真のタンカーは、左から出光タンカー（株）運航の「沖ノ嶋丸」、新和海運（株）運航の「SKY WING」で、2隻は何れもVLCCといわれる30万D/W（載貨重量トン）級の大型タンカーです。

■特別欄	1
日本船主協会第55回通常総会	

■シッピング夜	8
当協会は「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置 —8月頃までに取りまとめ—	

■海運ニュース	10
■国際会議レポート	10
1. パナマ運河通航料値上げ問題、STCW95問題等について議論 —ICS/ISF2002年総会の模様—	
2. 船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが最終化 —バーゼル条約補助機関会合の模様について—	
3. 有害液体物質の汚染分類の見直し、3分類方式が優勢 —IMO 第7回ばら積み液体およびガス小委員会の概要—	

■カラーページ	18
海運税制の充実・改善について 【海運税制キャンペーン】	

■各種調査報告	20
商船大学学生の職業意識に関するアンケート調査報告書	

■潮風満帆	22
New York 港の Senior Skipper Mr. Poissant 日本船長協会 専務理事 大河原豊重	

■London	24
---------	----

■メンバー読みあわせ	27
大阪船舶(株)営業部 葉山忠彦	

海運日誌(6月)	28	海運統計	32
船協だより	31	編集後記	36

■囲み記事	
・ギリシャ駐日大使が当協会を訪問	17
・2001年の国内コンテナ取扱量は、1,237万 TEU	26
・専門紙記者・当協会広報幹事合同視察研修会を実施	30

日本船主協会第55回通常総会

当協会は、平成14年6月19日、日本海運倶楽部において第55回通常総会を開催し、平成14年度事業計画を決めるとともに、第55回通常総会決議案を全会一致で採択した。

決議では、海運関係税制の国際的観点からの見直しなどイコールフットイングの実現に向けた「わが国海運の競争力強化」、外国人船員の安定確保策や労務問題等への取り組みなど「船員問題への取り組み強化」など5項目を決議した。



▲第55回通常総会の模様

第55回通常総会決議

わが国経済が長引く不況を克服し、活力を取り戻すためには、経済・社会全般にわたる構造改革が断行されなければならない。海運業界においても環境変化に即した制度改革、国際競争力強化のための環境整備は不可欠である。

わが国外航海運は、世界単一市場のなかで厳しい国際競争に晒されながらも、強力な経営合理化策を講じ、顧客の多様なニーズに的確に応えつつ、貿易物資の安定輸送に寄与してきた。一方、欧米諸国は自国海運強化のため、Tonnage

Tax(トン数標準税制)など新たな手立てを講じはじめている。わが国外航海運がこれら諸国と今後も同様の環境で競争していくためには、税制等諸条件の整備、構造改革・規制緩和の実現等、諸外国とのイコール・フットイングの実現が是非とも必要である。

内航海運は、我が国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待されている。今後、暫定措置事業の安定的な

実施をもとに21世紀型内航海運を目指し、活性化を図ることが出来るよう、諸規制の見直しなど環境整備を求めていく。

船員問題については、外航分野における外国人船員の安定確保策や労務問題等に適切に対応するとともに、わが国海運の構造変化に対応した制度の改善を強く求めていく。また、船舶の安全運航は海運業界にとって当然の責務であり、引き続きその徹底に努め、地球環境保全対策にも一層積極的に取り組んでいく。さらに羽田空港の再拡張問題については、船舶の航行安全確保、港湾の効率性を含み経済性の観点から、関係方面に対し引き続き積極的に働きかけていく。また、本年4月に発生した「TAJIMA」号事件を教訓とし、当協会として必要な対策を講じるとともに、法制の整備、関係国との連携強化等について関係政府当局に強く要請していく。

現在整備が進められている有事法制については、重大な関心を持ち海運界としての適切な対応を図る。

海運は、国際紛争あるいは海賊行為などによる脅威に直面しながらも、物資の安定輸送に努めているが、その役割が十分に認識されているとは言い難い。当協会は、その目指す政策課題を実現するためにも、海運の役割をより理解してもらうよう幅広い広報に努めていかねばならない。

われわれ海運業界は、今後も日本国民の生活と世界貿易を支えるインフラストラクチャーとしての責任を果たしていく所存であり、内外の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

1 わが国海運の競争力強化

- ・海運関係税制の国際的観点からの見直し等、イコール・フットイングの実現

- ・実効ある国際船舶制度の実現
- ・グローバルな企業活動に即した適正な納税制度の実現

- ・必要な政策金融の確保

2 船員問題への取り組み強化

- ・外航分野における外国人船員の安定確保策、労務問題等への取り組み強化
- ・船員派遣事業を可能とする船員職業安定法の改善および船員の社会保険制度に関する諸問題の抜本的改善
- ・全日本海員組合との労使関係の見直し

3 経済・社会の変化に即した構造改革の実現

- ・円滑な企業活動を阻害する各種規制の撤廃
 - ・緩和
- ・国際競争力ある港湾の実現
- ・内航海運暫定措置事業の安定的実施による効率的な内航船舶への代替建造の促進

4 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化

- ・安全運航の徹底と海洋汚染防止対策の整備
- ・環境憲章に基づく環境保全対策の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・クオリティ・ SHIPPINGの推進と船舶リサイクルの促進
- ・羽田空港再拡張に関連する航行安全確保等

5 国際問題への適切な対応

- ・テロ防止策など海上保安対策強化への取り組み
- ・アジア船主フォーラム等の国際団体・機関での積極的活動
- ・WTO 海運自由化交渉への対応
- ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持

以上決議する。

決議案提案趣旨

(前文について)

本年度は、「税制等諸条件の整備」、および「船員問題への取り組み」について、これまで以上に強く推し進めることを主眼において作成している。

冒頭では、総論として、わが国経済が活力を取り戻すためには、構造改革が断行されなければならないこと、また、海運業界においても、国際競争力強化のための環境整備が不可欠である、としている。

第二段落では、外航海運について、諸外国と伍していくためには税制などのイコールフッティングの実現が必要である、としている。

第三段落では、内航海運について、二十一世紀型内航海運を目指し活性化を図ることが出来るよう諸規制の見直しなど環境整備を求めていく、としている。

第四段落では、船員問題、船舶の安全運航、地球環境保全対策、および羽田再拡張問題、ならびに本年四月に発生したタジマ号事件を教訓とした今後の対応、について言及している。

第五段落では、現在、整備が進められている有事法制については、重大な関心を持ち適切な対応を図る、としている。

第六段落では、さまざまな政策課題を実現するためにも、幅広い広報に努めていかねばなら

ない、としている。

(決議項目の内容について)

第一項 国際競争力強化のための諸施策、を求めていく決意を表している。

税制等のイコールフッティングの実現、実効ある国際船舶制度の実現、を関係方面に強く要望するとともに、グローバルな企業活動に即した適正な税制の確立、船舶建造などに必要な政策金融の確保を引き続き求めていく。

第二項 船員問題について、その取り組みを強化する決意を表している。

外国人船員問題への取り組みを強化するとともに、船員職業安定法の改善や、社会保険制度に関する諸問題の抜本的改善について、強く求めていく。

また、全日本海員組合との労使関係の見直しにも取り組んでいく決意である。

第三項 構造改革・規制緩和を、一層強く求めていく決意を表していく。

第四項 船舶の安全運航と、地球環境保全に向けての取り組みを、さらに強化していく決意を表していく。

第五項 テロ防止策など海上保安対策強化に取り組むとともに、関係国際機関において積極的に活動するなど、国際問題への適切な対応を図っていく。

平成14年度事業計画

1. 主要課題への対応

- (1) イコール・フッティング実現に向けた諸施策の実現
- (2) 船員関係主要問題への対応
- (3) 環境問題への対応
- (4) 国際諸問題等への対応
- (5) その他
 - ・有事法制について

2. 国際競争力強化に向けた取り組み

- (1) 規制緩和の推進
- (2) 海運関係税制・財務の実務問題への対応
 - ① 税制抜本改革への対応
 - ② 特定外国子会社にかかる課税問題への対応（国際課税連絡協議会）
 - ③ 外国税問題
 - ④ 海運企業の経理・財務問題
- (3) 実効ある国際船舶制度の実現

(4) 政策金融の確保等海運関係予算への対応

3. 船員対策の推進

- (1) 国際船舶に乗組む必要な外国人船員の資格取得の促進と95 STCW 条約への対応
- (2) 船員職業安定法の改正への対応
- (3) 外国人船員問題への対応
- (4) 船員の社会保険制度への対応
- (5) ILO 条約改正への対応
- (6) アジア諸国との船員問題の検討

4. 環境対策の推進

- (1) 環境保全全般に係る諸問題への対応
- (2) 地球温暖化防止に関する諸問題への対応
- (3) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (4) 海上災害防止対策
- (5) 大気汚染防止に関する諸問題
- (6) バラスト水排出規制問題
- (7) 円滑なシップ・リサイクルに向けた取り組み

5. 国際問題への対応

- (1) テロや海賊防止策など各種保安対策強化への対応
- (2) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
- (3) WTO 海運自由化交渉への対応
- (4) アジア船主フォーラム (ASF)
- (5) 各国海運政策への対応
 - ① 米 国
 - ② E U
 - ③ 中 国
 - ④ その他諸国
- (6) OECD における海運・造船問題
- (7) 二国間問題
- (8) 内外関係機関等での活動



▲扇国土交通大臣による来賓挨拶

6. 法務保険問題への対応

- (1) 国際条約関連
 - ① 際油濁補償体制に関する検討
 - ② アテネ条約改定議定書案の採択
 - ③ 海難残骸物除去に関する条約案の検討
 - ④ その他
- (2) その他
 - ① 漁場油濁被害救済基金への対応

7. 港湾問題への対応

- (1) 交通政策審議会港湾分科会
 - ① 港湾計画
 - ② 10次港湾整備5カ年計画
- (2) 港湾運送事業法・港湾法等改正後の対応
- (3) 港湾諸手続き等の簡易化への対応
 - ① 真のワンストップサービス実現への対応
 - ② UN/EDIFACT への対応
- (4) 港湾関係諸料金の適正化
- (5) 水先問題への対応
- (6) 国際港湾問題
 - ① スエズ・パナマ運河問題
 - ② 米国港湾ユーザーフィー問題
- (7) 港運関係 Joint Report (対 FMC) への対応
- (8) その他
 - ・ ISO/TC104 (貨物コンテナ) 国内委員会関連業務

- ・国際貨物コンテナ所有者コード管理業務
- ・背高海上コンテナ委員会業務

8. 船舶の安全確保と運航の効率化の推進

- (1) バルクキャリアの安全強化への対応
- (2) 船舶の建造および保船業務に関連する諸問題
- (3) 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正への対応
- (4) その他
 - ・ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応
 - ・船舶燃料油規格等への対応
 - ・海上無線通信の改善に向けた取組み
 - ・貨物の安全な積み付け、運送に関する諸問題への対応
 - ・船舶修繕費および船用品費に関する調査

9. 海上交通および港湾水路の安全対策の推進

- (1) 羽田空港再拡張に伴う航行安全確保への対応
- (2) 海賊防止対策
- (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
- (4) 海上交通安全対策

(5) その他

- ・諸外国における運航規則に関する情報の収集および周知
- ・国際紛争等に伴う船舶の航行安全への対応
- ・船舶の安全に関する情報の周知

10. 業態別諸問題への取り組み

- (1) 外航中小船主に係る諸問題
- (2) タンカーに係る諸問題
- (3) 近海・内航海運対策
- (4) 客船に係る諸問題への対応

11. 外航労使協議への対応

12. 広報活動の推進

- (1) オピニオンリーダー、マスコミ向け広報
- (2) 一般向け広報
- (3) 学校・学生向け広報
- (4) 会員向け広報

13. 調査ならびに統計出版活動

- (1) 政策関連調査の推進
- (2) 商船船腹ならびに海運等に関する資料・情報の収集と整理

崎長会長挨拶

21世紀最初の年でありました昨年を振り返ってみますと、世界および日本経済にとって実に多難な年であったと感じます。ITバブル後に始まった米国の景気後退が如何にソフトランディングに向かうのか関心が集まる一方、日本では長期にわたるわが国経済不振を克服する手立てとして政府による構造改革に期待が高まっております。そうした最中に起きた米国同時多発

テロは、多くの犠牲者を出すと同時に世界平和秩序に大きな打撃を与え、世界景気回復に冷水を浴びせたと申せます。海運業も、荷動きの減少という形で大きな影響を受けました。

幸い、米国において政府の金利調整などの効果もあって景気はその後回復に向かい、世界経済も落ち着きを取り戻してきております。こう



▲当協会崎会長

した世界景気の動向を反映して日本の輸出が回復ピッチを早めていることも手伝い、先頃、政府は景気底打ち宣言を発表しました。然しながら、国債格下げの動きにも表れているとおり、構造問題解決の見通しはついていないと言わざるを得ません。我々の拠って立つ基盤である日本の経済・社会が繁栄を続けてゆくためには、抜本的な構造改革が速やかになされることが重要です。

本日の総会決議におきまして、当協会が取り組むべき課題を多岐、多項目にわたって掲げております。向こう一年間、会員の皆さまとこれら課題に取り組むにあたりまして、以下簡単に触れ、私の所信の一端とさせていただきます。

最初に、わが国海運の競争力強化についてです。外航海運に関しては、既に欧州各国でトン数標準課税と関連税制および制度の改善・整備がなされ、この動きは米国や韓国にも広がりつつあります。背景には、各国が国家経済における海運業の役割の重要性を認識し、自国海運を維持・強化せんとする意図があるものと考えます。

一方、当協会会員各社は、自助努力により経営基盤の強化に努めておりますが、その上で、

当協会はイコールフットイングの観点から、政府に対し税制の見直しなどの措置を要求してきております。昨年、政府により租税特別措置の聖域なき見直しが打ち出され、船舶特別償却制度をはじめとする海運関連税制についてその存続が危ぶまれましたが、結果として存続となった経緯を辿りました。当協会は、むしろ抜本的な税制改革論議を盛んにし、わが国海運が国際的自由競争に伍していくための恒久的かつ安定的な制度の確立を訴えていく契機にしたいと考えており、その方向に向けた活動を一層強化してまいる所存です。また、内航海運にあつては、先に「次世代内航海運ビジョン」が取り纏められておりますが、わが国物流の大動脈として果たす役割は21世紀においても変わらないものであり、今後、暫定措置事業の安定的な実施をもとに更なる活性化を図るべく、諸規制の見直しなど環境整備を求めていくとともに、効率的な船舶への代替建造を一層促進する必要がある、外航船と合わせ安定的な船舶金融が確保されるよう関係先に強く働き掛けていきたいと考えます。

次に、船員問題への取り組み強化です。ご存知の通り、日本の外航商船隊は昨年央の時点で隻数ベースでは2100隻と10年前に比し僅かに増えたに過ぎませんが、年々船舶の大型化が進み、輸送効率が向上しておりますので、輸送量は着実に伸びていると申せます。この傾向は今後も継続するものと予想され、スムーズな船舶運航への要請は益々高まっています。この観点から、外航分野では、運航に直接携わる多くの外国人船員の安定確保策や労務問題等についても適切に対応し得るよう取り組みを強化したいと存じます。また、優秀な海技者が、その技能を必要とするところに派遣され、ワークシェアリング

を可能とする規制の緩和や、船員の社会保険制度の抜本的改善を求めていき、より良い環境作りに取り組んでいきたいと考えています。

第三に、構造改革の実現です。わが国海運の競争力強化を図るにあたって、経済・社会の変化に即した構造改革の実現は不可欠です。輸送・物流事業活動をより安定的且つ円滑に行うためには、阻害要因となっている各種規制の撤廃・緩和を引き続き要請し、物流全体のコスト低減化を進め、淀みない事業運営ができる体制を創出することが重要であり、ひいては海運業と関連産業の活性化に結び付こうかと考えます。特に、海陸の結節点である港湾関係事業分野においては、ワンストップサービス化のような効率向上のための改善策が速やかに実施されることを願うものです。実業における様々な制約は、われわれ日々の事業活動と生産性に直接的に影響するところから、より早急な措置・対応を関係当局に求めてまいります。

第四に船舶安全航行と環境保全に向けての取り組みです。海運業にとって、船舶の安全航行は当然の責務であると同時に、海洋汚染の防止にも直結することから、引き続きこれを徹底してまいります。また、羽田空港再拡張問題につきましては、当協会は当初から一貫して船舶航行の安全確保が基本であるとして、これを主張してまいりましたが、今後も航行安全がいささかも損なわれることのないよう関係当局に強く求めていきます。

さて、温室効果ガス削減を義務付ける京都議定書を先進諸国において批准する動きとなり、いよいよ環境保全運動が国際的に繰り広げられようとしています。環境保全は21世紀に活動す

る企業にとっては当然の責務とまで認識されるようになっております。当協会の環境憲章に掲げる理念と指針を常に念頭におき、海洋をはじめとする地球環境保全のための取り組みを一層強化、推進し、海運が環境に優しい輸送機関であるとの社会的評価につなげたいと望むものです。また、国内の環境保全に関連して、内航船がモーダルシフトと静脈物流の一環として広く活用されるよう運動を支援してまいりたいと考えております。

最後に、国際問題への適切な対応という課題ですが、海賊問題に加え、昨年米国テロ事件を契機に海上保安対策強化の議論が国際的に活発に交わされています。船舶および乗組員がこうした不法行為や不測の事件に脅かされることなく物資輸送に従事できるよう、国際的な対策や法整備と国際間の連繋が図られる必要があり、当協会も積極的に関与してまいります。もちろん、過剰な保安対策がスムーズな輸送を阻害したり、不必要なコスト増大を招きかねませんので、最も効果的でバランスの取れた方策が採られるよう国際関係機関・団体に働き掛けてまいります。中国・台湾のWTO加盟が成るなど、世界の貿易・物資の往来はますます自由、活発に行われておりますので、こうした動きを制限することの無いよう、積極的な活動を展開してまいりたいと存じます。

“能わざるに非ず、為さざるなり”という言葉がありますが、決議に掲げた課題を課題として終わることのないよう、皆さまのご協力を得て、実現・実施に向けて全力を尽くしてまいりたいと存じます。改めまして、当総会にご出席いただいた皆さまはじめ関係各位のご指導、ご支援を賜りたくお願い申し上げます。



当協会は「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置

— 8月頃までに取りまとめ —

本年4月7日に発生したパナマ籍大型タンカー「TAJIMA」号事件について当協会は、事件発生以来、刑事裁判管轄権を有するパナマ政府当局に対して事件の早期解決を要望するとともに、法務大臣を始めとする各関係大臣には被疑者を一刻も早く上陸させる等の措置を講じるよう度重なる要望を行い、その結果、5月14日にパナマ政府より日本の司法当局に対して被疑者2名の仮拘禁請求がなされ、翌15日に本船からの連行（下船）、拘禁が実現した。（本誌2002年6月号P.2参照）

当協会は、この「TAJIMA号事件」で浮き彫りとなった諸問題への対応については、5月22日の常任理事会において、総務委員会（委員長：草刈隆郎日本郵船社長）の下にタスクフォースを設けて検討していくことを決定した。

6月25日に第1回「外国籍船上での犯罪等タスクフォース」会合を開催し、今後の検討内容等についての確認等を行った。概要は以下のと

おり。

(1) 名 称：

外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース

(2) メンバー：別添メンバーリスト参照

(3) 検討項目：

- ① 法制上の問題点の抽出と改善策の模索
- ② 過去のTAJIMA事件と類似の事件の整理
- ③ 諸外国の関連法制等の調査
- ④ 船内犯罪等防止のための業界内の自主対応・予防措置についての検討
- ⑤ 上記を踏まえた、国内・外関係方面への働きかけ（この働きかけには、改善策推進・実行のための関係諸官庁、諸外国大使館、労働組合等とのネットワーク作りを含む。また、働きかけ相手先には、船籍国、船員供給国等も含む。）

(4) 今後のスケジュール：

第2回会合を7月中旬、その後、検討の進捗を踏まえ8月上旬に第3回会合を行い

SHIPPING FLASH

タスクフォースとしての取りまとめ終了。
以降関係先への要望等を行っていく。

(5) その他

政府においても「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」(国土交通省、海上保安庁、法務省および外務省に

より構成)が設置され、6月20日に第1回
会合開催、第2回目が7月上旬に開催され
ることとなっている。第2回会合には当協
会にも参加し意見交換することが要請され
ており、瀬戸座長が出席することとしてい
る。

「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」メンバーリスト

(社)日本船主協会

座長

瀬戸 靖雄 共栄タンカー 取締役社長

メンバー

阪田 裕一 阿部・阪田法律事務所 弁護士 (法規専門委員)
杉浦 哲 日本郵船 企画グループグループ長代理 (政策幹事長)
兵頭 康 商船三井 経営企画部副部長 (政策幹事)
新井 清和 川崎汽船 経営企画グループ課長 (政策幹事)
溝下 和正 商船三井 総務部副部長 (法規専門委員)
早坂 剛 川崎汽船 総務・人事グループ法務チーム長 (法規専門委員)
入来院隆昭 日本郵船 法務保険グループ法規チーム長 (法規専門委員)
頼成 功 商船三井 海務部副部長 (海務幹事長)
喜多祐次郎 日本郵船 安全環境グループ危機管理チーム長 (海務幹事関係)
東海林 明 川崎汽船 船員グループ国際船員チーム長 (労務幹事)

オブザーバー

川越 和雄 共栄タンカー 常務取締役
稲木 秀邦 新日本石油タンカー 海務部副部長/グループ長
大滝 光一 船協会長秘書 (川崎汽船経営企画グループ政策担当部長)

(順不同)



国際会議レポート

1 パナマ運河通航料値上げ問題、STCW95問題等について議論 —ICS/ISF2002年総会の模様—

国際海運会議所 (International Chamber of Shipping: ICS 注①) および国際海運連盟 (International Shipping Federation: ISF 注②) の総会が、2002年6月12・13日にノルウェー・オスロでそれぞれ開催され、当協会より福島義章理事長、赤塚宏一欧州地区事務局長、園田裕一国際企画室長他が出席した。

航行安全、海洋環境保全、海事法制、各種海運政策問題等に対応する ICS の総会には18カ国/地域の船主協会代表等が出席し、国際海事機関 (IMO) におけるテロ対策を含む海事保安対策の検討状況を確認した他、パナマ運河庁が2002年10月1日から実施すると発表 (本年6月) した同運河通航料の値上げ案に対する反対が表明された。

一方、海上労働問題全般に対応する ISF の総会には21カ国/地域の船主協会代表等が出席し

て、船員に関わる最近の問題について議論した。

「95年改正の船員の訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約 (STCW95)」が2002年8月1





ロルフ・ウエストファル-ラーセン氏
ICS/ISF 会長

日から完全実施されることに関しては、各国の対応の遅れに懸念が示された一方、同条約に基づく証書を船員が所持していない場合、ポート・ステート・コントロール (PSC) で航行停止処分を課されるおそれがあるため、ICSとして各国PSC当局に現状を踏まえた柔軟な対応を求めていくこととなった。

また、両総会では、それぞれ役員の変更が行われ、ロルフ・ウエストファル-ラーセン氏（ノルウェー）（写真参照）が両団体の会長に再選されるとともに、崎長保英当協会会長が ISF 副会長に選任された。

なお、2003年の ICS/ISF 総会は、当協会の主催により、兵庫県淡路島で開催されることになっている。

注① ICS: International Chamber of Shipping
(国際海運会議所)

航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表して、IMOの動きに対応するとともに、2002年1月からは旧CENSA（欧州・日本船主協会評議会）の業務を引き継ぎ、OECD等で議論されている海運政策問題にも対応している。

注② ISF: International Shipping Federation
(国際海運連盟)

海上労働問題全般に亘る検討・処理を目的とし、主として国際労働機関 (ILO) において海運業の利用者を代表している。

両団体に関する詳細はホームページ
(www.marisec.org) 参照。

【資料】 ICS・ISF 加盟国 (2002年7月現在)

ICS (34カ国/地域の36船協加盟)	ISF (34カ国/地域の34船協加盟)
オーストラリア	オーストラリア
オーストリア	オーストリア
バルバドス	バルバドス
ベルギー	ベルギー
—	ブラジル
ブルガリア	ブルガリア
カナダ	カナダ
チリ	チリ
—	中国
クロアチア	—
キプロス	キプロス
デンマーク	デンマーク
フィンランド(2船協加盟)	フィンランド
フランス	フランス
ドイツ	ドイツ
ギリシャ(2船協加盟)	ギリシャ
香港	香港
—	インド
アイスランド	アイルランド
アイルランド	マン島
—	—
イタリア	イタリア
日本	日本
—	韓国
クウェート	クウェート
リベリア	リベリア
ルクセンブルグ	—
メキシコ	メキシコ
オランダ	オランダ
ニュージーランド	ニュージーランド
ノルウェー	ノルウェー
パキスタン	パキスタン
—	フィリピン
シンガポール	—
スペイン	スペイン
スウェーデン	スウェーデン
スイス	—
トルコ	—
英国	英国
米国	米国

2 船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが最終化 —バーゼル条約補助機関会合の様相について—

国連環境計画 (UNEP) バーゼル条約(※①)の第5回法律作業部会 (LWG)、第20回技術作業部会 (TWG) および第2回 TWG・LWG 合同会合が5月21日から29日までジュネーブにて開催された。

※① 正式名称は、「有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分の規制に関するバーゼル条約」

1980年代前半より、欧米先進国の企業が有害廃棄物を法規制の緩い発展途上国に輸出していたことが契機となり、有害廃棄物の適切な運搬・廃棄について国際的な管理が求められるようになった。まず、先進国の集まりである OECD において検討が始められたが、発展途上国も含めた検討も必要であるとの判断より国連環境計画 (UNEP) においても検討が開始され、バーゼル条約が1989年に採択、1992年に施行された。バーゼル条約の主な目的は、1. 有害廃棄物の発生の抑制、2. 輸出国の責任の明確化、3. 有害廃棄物の輸出規制の強化、4. 発展途上国の保護、である。現在150国が批准しており、わが国は、1993年に同条約を批准、国内法として「特定有害廃棄物輸出入規制 (バーゼル) 法」を施

行した。バーゼル法の大きな特徴としては、有価物でも有害物質が含まれた場合には規制対象となり得ることであり、輸出者にとっては非常に厳しい規制となっている。

船舶解撤については、環境保護団体の抗議活動を背景に解撤ヤードの労働安全衛生の劣悪さが注目され始め船舶に含まれるアスベストや PCB 等が環境や人体に与える影響を危惧する声が世界的に高まるなか、1999年12月の第5回バーゼル条約締約国会議 (COP) において、初めてバーゼル条約の議題として取り上げられることとなった。第5回 COP では、船舶解撤による環境への影響を抑制するため、技術作業部会において「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」を作成し、法律作業部会において、バーゼル条約を船舶に適用した場合の問題点の検証作業を開始することが決定された。

1. 第5回法律作業部会 (LWG) について

船舶解撤については、2000年6月の第1回 LWG よりその議題となっているものの、実質的な議論は、本年1月の第4回 LWG より開始された。第4回 LWG では、IMO 等の関連機関および各締約国より船舶解撤に係る情報を集め、第5回 LWG にて検討することが承認され、また、国際海事機関 (IMO)、国連海洋法条約 (UNCLOS)、ロンドン条約 (LC) に対しては、具体的に、以下の5つの質問状を送ることとなった。

【LWG から各機関への質問事項】

1. いつ船舶は廃棄物となるか？いつ船



▲UNEP バーゼル条約第2回 TWG・LWG 合同会合の様相

船は船舶でなくなるのか？

2. 船舶が廃棄物となる時点、特に解撤の意図を決定するにはどんな基準や指針が用いられるべきか？
3. 条約／規定の遵守を確保する責任／義務はどの国（例：旗国、所有国、港湾国）が有するか？
4. LC、UNCLOS、バーゼル条約、IMO 条約間での、重複、差異、または抵触があるか？
5. 解撤船上の廃棄物（積荷および運航上発生するものの両方）に適用する規則があるとなれば何か？

これに対して、IMO、UNCLOS より、両機関が管轄する条約では“解撤船舶を廃棄物と見なす定義はない”とのスタンスに基づく回答が寄せられた。各締約国からは新たな情報提供はなかった。

第5回 LWG では、IMO、UNCLOS の回答、ならびに船舶解撤を本年12月の第6回締約国会議後も LWG の議題とすることについて検討が行われた。まず、LWG 事務局より「IMO、UNCLOS の回答は歓迎するが、同様の質問に対する各締約国からの情報提供も必要である。本件については引き続き LWG の議論としたい。」旨の提案があり、各国の支持を得ることとなった。議論の結果、本年12月を回答期限として、各締約国に IMO 等と同様の質問をすることとし、その回答を基に事務局がまとめた文書を次回の LWG（2003年前半を予定）にて検討することとなった。

バーゼル条約が制定された1989年当時は解撤船舶はその適用対象として考慮されていなかったため、船舶解撤の分野についてはバーゼル条約には限界があるとの見方が強く、同条約を船舶に適用することについては慎重な立場をとる国が多いが、同時に、途上国での解撤問題の解

決策が早急に必要であるとの意見も少なくないようである。オランダ、カナダ、ノルウェーは、特に急進的であり、第5回 LWG においては、三国とも IMO、UNCLOS の回答に対して歓迎の意を示してはいるものの、ノルウェーは、「バーゼル条約の解撤船舶への適用可能性、および現在の国際法制が船舶解撤には不十分な事が判明した時に、バーゼル条約として何ができるかを検討すべき。」、カナダは「船舶はバーゼル条約上の廃棄物の定義に含まれ、同条約でカバーできる。」、オランダは「IMO では船舶は廃棄物ではないとする意見が優位を占めているが、船舶は同時に廃棄物となり得るということを説得すべき。また、MEPC の議論の進行状況を踏まえ、LWG での検討のスピードアップを図るべき。」との意見を表明していた。

途上国での船舶解撤慣習の現状を改善するための努力が必要であることはいうまでもない。しかしながら、バーゼル条約の船舶への適用について、輸出承認を得るために50万点にも及ぶ船舶の構成材の中から有害物質を識別し、手続書類を作成する作業は極めて煩雑で実行不可能であり、実質的に解撤船の輸出が困難となることは明らかである。現在、世界の船舶解撤量の95%以上をインド、バングラデシュ、中国、パキスタンが占めており、今後大量発生する解撤予定船の解撤国への輸出が閉ざされ、老朽船が市場に滞留することとなれば、船舶の不法投棄や第2のナホトカ号、エリカ号事故のような海難事故の潜在的可能性が高くなり、却って環境に大きな被害を与えてしまうことになる。また、昨年オランダでの Sandrien 号のケースのように、商業航海に出る船が解撤予定船と見なされ拘留を受けるなど、船舶の通常の運航にも大きな影響を及ぼすことも考えられる。従って、早計に同条約の船舶への適用を決定するのではな

く慎重な対応が必要となる。

当協会は、本件について、環境保全・労働安全衛生の確保と円滑な船舶リサイクルの促進のバランスの取れた方策が検討されるよう引き続きその動きを注視するとともに、国内関係省庁にも同条約により船舶解撤の促進に支障を来さぬよう積極的な働きかけを行っていくこととしている。

2. 第20回技術作業部会 (TWG) について

バーゼル条約では、2000年10月の第17回 TWG より“船舶解撤ヤードの技術ガイドライン(※②)”の検討が行われている。2001年6月の第18回 TWG において、ノルウェー、オランダ、インドが起草した技術ガイドラインが提出され、2002年1月の第19回 TWG において、同ガイドラインは、ほぼ最終化された。技術ガイドラインは、船舶解撤の現状から、船舶に含まれる危険物質およびその取り扱い方法、既存の解撤ヤードが Environmental Sound Management (ESM) の導入に向けて短期(1年以内)、中期(5年以内)、長期(10年以内)に実施すべき項目等が取りまとめられている。今回の第20回 TWG においては、軽微な変更は加えられただけで、TWG としてガイドラインを承認し、本年12月の第6回締約国会議での採択を待つこととなった。

※② 正式名称は、「THE ENVIRONMENTALLY SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS」バーゼル条約ホームページ <http://www.basel.int/>にて入手可能。

第20回 TWG には、LWG の時には出席していなかった IMO、グリーンピースが出席していた。グリーンピースは、「本ガイドラインは現在の解撤慣習の一定の改善には役立つが、IMO にて解撤前の準備に関する強制力のある法制が整備されない限り途上国での解撤問題は解決できない。船舶解撤が資源の有効活用であるからといって、

有害物質を途上国に投棄してよいことにはならない。IMO、ILO と調整の上、解撤船舶に係る法的問題はバーゼル条約で取り扱うべき。」等のコメントがあった。これに対して、IMO より、「2003年の IMO 総会までにガイドラインを策定することが決定しているが、現段階ではその取り扱いは判断できない」旨コメントがあった。

また、ガイドラインが採択された後、オランダは、関係者が一致団結して現在の解撤ヤードの質的向上を図る必要があること、同国の P&O ネットロイド社は中国の解撤ヤードと提携し、適切に自社船の解撤を実施していることを例に船主が何らかの責任を有するべきであるとの意見を表明していた。同代表は、議場外においても各国の代表に対して、問題の解決のためには関係者の organize が必要であり、IMO の MEPC に対しても船舶解撤前の証明制度を提案したいと話しており、今後のオランダの動きには注意が必要である。同時に、わが国においても国際会議への対応策の確立が急務となっており、当協会も関係方面に積極的に働きかけ、意見反映を行っていくこととしている。

船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが採択されたことにより、船舶解撤は、今後の技術作業部会での議題には含まれていない。

3. 第2回技術作業部会・法律作業部会合同会議について

TWG、LWG 各事務局より、第5回法律作業部会および第20回技術作業部会での審議結果につき報告があり、特段の異論もなく第6回締約国会議に報告することとなった。本会合より出席していた国際海運会議所 (ICS) より、業界で定めた自主行動指針を遵守する船主は船舶解撤に関する責任を果たしており、同行動指針は IMO においても評価を得ている旨の発言があった。

3

有害液体物質の汚染分類の見直し、3分類方式が優勢

—IMO 第7回ばら積み液体およびガス小委員会の概要—

国際海事機関 (IMO) のばら積み液体およびガス小委員会 (BLG7) が6月24日から28日まで、ロンドンのIMO本部で開催された。主要議題は、危険化学薬品の撤積運送のための船舶構造及び設備に関する国際規則 (IBCコード) に定める有害液体物質をその特性、環境等に及ぼす影響ごとに分類する汚染分類方法の見直し、海洋汚染防止条約 (MARPOL) の中の油による汚染の防止のための規則、および油以外のばら積み有害液体物質による汚染の防止のための規則の改訂などであった。

有害液体物質の汚染分類の見直しは、国連の海洋汚染専門家会議 (GESAMP) が継続して行ってきた有害液体物質の毒性、環境に及ぼす影響等の再評価が最終段階に至ったことを機会に行われた。今次会合にて現行の5分類を継続するのか、3分類などの新たな分類方法に見直すのか最終的な審議が行われた。その結果、オランダ等が支持する3分類方式が優勢を占め、今年10月に開催されるIMO第48回海洋環境保護委員会 (MEPC48) にて最終的な決着が図られることとなった。

1. 有害液体物質の汚染分類の見直しと船型要件の変更

1) IBCコードの汚染分類と船型要件

現在IBCコード上の有害液体物質の汚染分類は、有害液体物質を5分類に分類する方式が採用されている。その分類方法は各物質に含まれる毒性、水溶性、凝固性などの数種類の特性を指標として評価し、それぞれの評価結果を総合して汚染分類をA類、

B類、C類、D類、無害類の5段階に分類している。汚染分類毎に有害液体物質を排出できる海域、濃度などの条件がMARPOL条約附属書IIに定められている。

また、それらの物質を輸送することが出来る要件を満たした船舶の構造が定められており、非常に有害性が高い物質を輸送できる船型「I」から有害性がもっとも少ない物質を輸送できる船型「III」までに分類される。

有害液体物質の輸送に要求される船型要件は、その物質の汚染分類を決定するときに用いられた毒性、水溶性などの特性の評価結果をもとに決められる。例えば、A類の有害液体物質を輸送する場合でも船型要件は全て「I」と限定されるものではなく、A類の中でも毒性の評価が低いと船型「II」の船舶で輸送可能な物質もあり、その物質の特性により船型が定められる。

2) 汚染分類変更の問題点

今回のBLG小委員会では、汚染物質の分類方法について、日本や米国等が支持する現行のA類、B類、C類、D類、無害類の5分類方式から、オランダ等の諸国が支持するX類、Y類、Z類の3分類方式に見直すことの是非が審議された。また、汚染分類の見直しに伴い、船型要件の変更も検討されているため、一部の有害液体物質はこれまで要求されていた船型要件が格上げされ、より厳しい船型要件が適用されるものがある。例えば、5分類方式ではC類として分類され船型「III」が要求されていたキ

シレンが、3分類方式で分類されるとその特性上Y類として分類され、船型要件についても格上げされより厳しい船型「II」が要求される案が作成されている。この問題は、わが国の内航ケミカルタンカー業界に大きな影響を与えることとなる。

3) 審議の模様

日本は、諸外国の中でどこの国が3分類方式を支持しているかなどの情報収集を行い、3分類を支持する国に対して5分類方式の利点等を説明するなど、会合前に様々な活動を行っていた。会合前の情報では、オランダを中心とする欧州各国が3分類方式を強硬に主張し、日本や米国が主張する5分類方式を受け入れる姿勢が全くない様子であった。

会合では、オランダを中心とする欧州諸国のほか、欧州化学工業連盟(CEFIC)や国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)などの団体も3分類方式を支持した。これに加えて、今までどちらの分類方式を支持するか態度を明確にしなかったパナマ、リベリアなどの便宜置籍国が3分類方式を強力に支持した。一方、5分類方式を支持するのは日本、米国、マレーシア等の諸国で、数の上では5分類を支持する国は9ヶ国、3分類を支持する国は14ヶ国という結果で3分類方式を支持する国が優勢を占める結果となった。

オランダなどは3分類方式を支持する理由として、①5分類方式より3分類方式は分類方式が簡素であること、②5分類方式では無害と評価される有害液体物質が存在するが、そもそも有害液体物質に無害という概念はない、などを挙げているが、これらの理由だけでは、現行方式を変更しなけ

ればならないという論拠に乏しいと言わざるを得ない。

わが国は、①現行の5分類方式で運用上の不便がないこと、②3分類方式に汚染分類が変更された場合、船型要件が格上げされる物質の中に、有害性を妥当に評価されていないものがある、などから現行方式を主張している。

4) 今後の展開

今次会合では3分類方式を支持する国が5分類方式を支持する国を上回った。これを踏まえて、今年10月に開催されるMEPC 48で最終的な決定が行われる。

新たな分類方法、船型要件は2007年1月のMARPOL 附属書IIの発効とともに適用される予定である。

今回の会合前、オランダを中心とする欧州諸国が3分類を支持することはある程度予測が出来た。しかし、3分類方式により船型要件が格上げされれば、船主が影響を受けることが予想されるので、パナマやリベリアなどの便宜置籍国がこれを支持する事は予想していなかった。欧州諸国が3分類を支持しているのは、汚染分類の変更に伴い船型要件が格上げされれば、欧州地区以外の船社が輸送してきた有害液体物質の輸送に影響を与え、その分欧州地区の船社が有利になるよう政治的な狙いがあるとの見方も指摘されている。

日本の船社が多大な影響を蒙らないためには、10月に開催されるMEPCまでに5分類を支持する国の数を増やすべく、3分類方式を支持する諸国がどのような理由で3分類方式を支持するのかなどの背景を探り、5分類方式の継続使用の利点を説明するなど様々な働きかけが必要である。

2. MARPOL 条約附属書 I の改訂

現在の MARPOL 条約は発効以来、度重なる改定が行われた結果、構成上その内容は利用者にとって必ずしも使いやすいものではない。これを受けて IMO では、より利用しやすいように構成を変更する作業を継続して行ってきた。昨年 2 月に開催された BLG 小委員会において、ワーキンググループが設置され、ギリシアが改訂原案を提案した。今回の会合ではその原案が審議され大筋が合意された。本原案は来年 3 月に開催される次回 BLG 小委員会で更に検討され、MEPC の承認、採択のための手続を経た後、MARPOL 条約附属書 II の改正に合わせて 2007 年 1 月から発効する予定である。

3. MARPOL 条約附属書 II の改訂

IBC コードの有害液体物質汚染分類の見直しが検討されているのに伴い、2007 年 1 月の発効を目標に MARPOL 条約附属書 II の改定作業が継続

して行われている。前回の BLG 小委員会の後、ワーキンググループが結成され、オランダが改訂原案を提案した。しかし、現段階では、有害液体物質の分類方式が現行の 5 分類方式が継続されるのか、または 3 分類方式等の新たな分類方式が採用されるのかが審議中であることから原案の改訂には大きな進展はなかった。

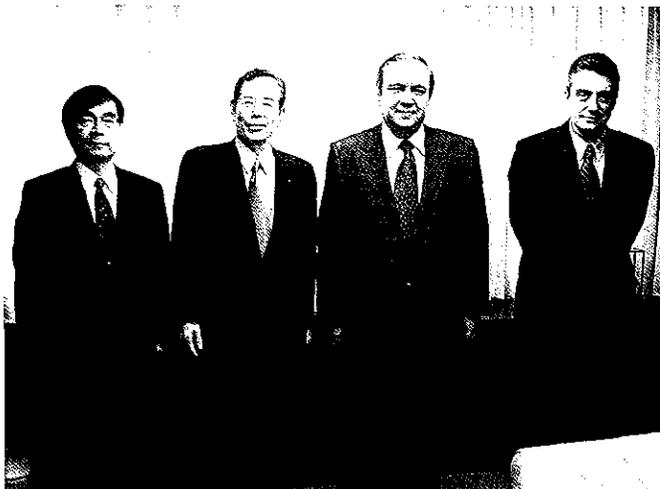
4. その他の議題

その他、①原油タンカーが座礁、衝突などの原因により損傷した場合の原油の流出量を予測する計算式の再検討 ②危険化学薬品、液化ガスをばら積み輸送する船舶の設備を規定する規則のうち、貨物タンクに電気式サブマージポンプの使用を認める場合などの電気設備に関する規定の改正 ③タンカーで原油を輸送する場合、有毒ガス等を含む油類などの貨物油が人体に及ぼす影響を軽減するための保護の要件、などが検討された。

ギリシャ駐日大使が当協会を訪問

2002 年 7 月 12 日、ロドゥサキス・ギリシャ駐日大使が着任挨拶のため当協会を訪問し、崎長保英会長、福島義章理事長と会談した。

会談では、最近の経済状況や、海運産業の現状等について意見交換が行われた。



▲左から福島理事長、崎長会長、ロドゥサキス・ギリシャ駐日大使、ミホス・ギリシャ大使館員

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】

日本商船隊には、
税制の充実・改善が必要です。

わが国の海運税制は、諸外国に比べて見劣りします。

例えば船舶の減価償却制度一つ取っても、先進海運国では、ほぼ100%の償却が可能なのに、わが国は95%しか償却できません。さらに、取得後5年間の償却可能額は、わが国の場合租税特別措置による特別償却を含めても、低い水準にとどまっています。

さらに、主要海運国では応益負担の観点から、国内に留まることの殆どない外航船舶には固定資産税を課しておりません。また、一年中の大半を国外で過ごす船員の所得税・

社会保険料についても、多くの国で減免措置を講じています。世界の主要海運国の中で、日本の海運会社は非常に重い税負担を強いられています。

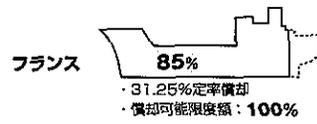
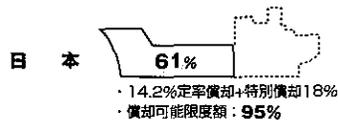
日本商船隊の国際競争力を確保するためには、

償却制度の改善など諸外国並みに税制の充実・改善をする必要があります。

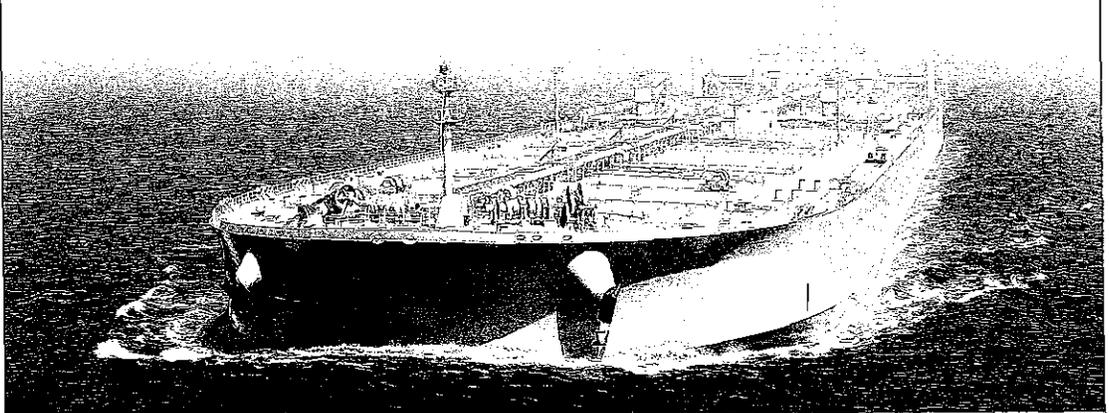
海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

諸外国の償却制度

取得後5年間の償却可能範囲と償却制度の概要



諸外国の償却制度は、わが国の特別償却制度より有利である。



—— 船が支える日本の暮らし ——
社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

当協会では、わが国の海運税制の充実・改善を関係方面に訴えるため『船舶の償却制度（左）』と『トン数標準税制（右）』についての記事広告を各種雑誌に掲載するとともに、当協会ホームページ（<http://www.jsanet.or.jp/>）でも公開するなど海運税制キャンペーンを実施しています。

日本の海運にも、 諸外国並みの税制が必要です。



欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制により、海運業所得に対し大幅な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度とわかつて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

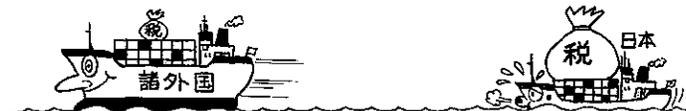
わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、アイルランド
準備中	米国、フランス、韓国など



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

各種調査・報告書欄

商船大学学生の職業意識に関するアンケート調査報告書

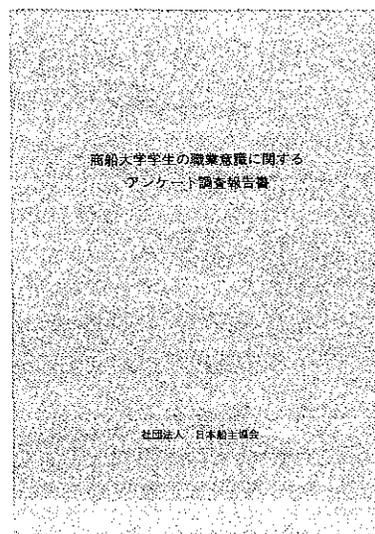
グローバルな市場の中で競争する日本の外航船社は、国際的に見て高い賃金水準にある日本人船員を、フィリピンを始めとする外国人船員に配乗替えすることにより、コスト競争力の維持を図ってきている。そのなかで、日本人船員には海上経験のある技術者として単なる海上での労働力としてではなく、陸上における船舶の運航管理、安全管理、海洋環境保全、集荷業務や新しい貨物輸送に関する技術的なサポート、サプライチェーンマネジメント（SCM）や総合ロジステックシステムなどの技術に対して海上技術の専門家としてバックアップするなど幅広く多様な役割が求められる傾向にある。また日本の海運産業においては、日本人の海上技術者が必要であることは認識されているものの、近年は船員志望の学生の減少および求人側の期待と学生の意識や実態が乖離していると危惧する声も聞こえはじめている。

そこで今回、就職活動を控えた商船大学の学生を対象に、就職についての意識や国際化への興味、社会に対する関心度などについてアンケート調査を実施しその職業観をまとめるとともに、外航船会社が新人に求める能力や意識などについて船社側人事担当者にヒアリングやアンケートを行い、求人側の全体像もまとめてこの調査報告書を作成した。概要は以下のとおりである。

なお、各調査および報告書は社団法人日本海運集会所に委託して実施、作成した。

1 調査の方法

学生に対するアンケート調査は、平成14年2月20日と2月22日に東京商船大学、神戸商船大



学で開催された船社就職説明会開催時に実施した。説明会に参加した学生は総数138名でほぼ全員からアンケートを回収することができた。一方、労務委員会の協力を得て船社の配乗担当、就職担当および人事担当等の方に求人関係についてのインタビューを行い、このアンケート文案作成の参考とした。

2 船社ヒアリング概要

企業あるいは企業グループ内での日本人船員の位置付け、海上技術者の役割の変化、学生に求める能力などについて船社の現状をインタビューし、その概要をまとめた。

日本人船員の位置付けについては、船社が日本の法人として将来的にも主たる活動拠点を日本に置くという前提に立てば、運航要員から、安全管理、船舶管理あるいは海上技術の応用といった面での活用を考える企業もある一方で、

製造業が製造拠点の海外移転を進めるのと同様に、日本の法人であることにとらわれない活動を展開しようとする場合については、海上技術者としての専門性を国際的に求める時期ではないかとの意見もあった。海上技術者の役割の変化については、そのライフサイクル（キャリアパス）についてはおおかた40歳までに船長・機関長職を経験し、その専門知識や技術を生かす方向での活用を考えており、さらに陸上での高度な専門知識の研鑽や管理技術の取得を期待している。

また、企業は学生に対して語学力を求めており、教育機関や学生側も英語の必要性は認識しているものの、実力が伴っていないことについて不満をもつ企業も多かった。

3 アンケート調査の結果の概要

アンケートに回答した138名のうち124名が海上職を希望しているが、最近の状況では卒業生112名のうち64名（2000年度）が外航、内航、および官庁船などの実職に就くに留まっている。希望者が新卒時に海上職として就職できなかった場合に、一旦別の企業に就労したあと、転職して海上職に就くことはわずかな事例があるにすぎない。一方、若年離職者については陸上他産業の新卒就職者ほど多くはないものの、ある程度の率で発生し、就職における企業と学生のミスマッチは避けられない状況になってきている。

海上職希望者の中にも30歳までに陸上産業への転職を考えている者が約16.7%を占めている。一生を海上職として勤務するのではなく、色々な分野で海上経験を活用したいとの傾向が学生にみられ、職業観の多様性が見られる傾向にある。

今後労働力人口が減少していく中で、海上職についても就労の流動化や多様な就労の場を創出することが、人的資源の育成にも寄与するのではないかと思われる。

インターンシップ制度については、その制度に対する関心が高い。また、経験者は体験した

業界で働きたい、とか「社会にでるには未熟なのでもっと勉強が必要だ」というように職業観に変化が見られる。

業界や一般社会に対する関心度や理解度については、新聞や雑誌は全体の6割があまり読んでいない傾向にあるが、インターネットについては業界関係のサイトへのアクセスや多様な情報収集などに7割の者が利用しており、学生の情報収集方法の変化が感じられる。

4 調査のまとめの概要

商船大学の学生へのアンケート調査と船社就職担当者へのヒアリング調査を通して、企業側は状況変化に対応できる能力の高い海上技術者の必要性などを重視しているが、学生側は、海上職への意欲は高いものの、現状認識が甘いとの印象を受けた。たとえば、企業側の日本人海上技術者へ求める役割について学生側の認識は余り強くなく、インターンシップ制度の利用者が具体的イメージを持ち始めた程度である。企業側は学生に即戦力として活躍することを強く期待しているわけではなく、「技術的な勉強もさることながら、新聞や本を読んで好奇心を持つことも必要」とか、「自分の知的レベルや教養を積み重ねることが大切」等、幅広い見識を求める声も聞かれる。

学生の職業意識をより高めるためには、国際的社会に必要な語学力や学習意欲の向上をはかることが必要であろう。たとえばTOEIC試験のスコア獲得などを奨励したり、就職の具体的なイメージを持ってもらうために、インターンシップ制度を活用することなどが考えられる。

また少子化に伴う、今後の日本人の労働人口の減少が懸念される中で、次世代の海上技術者育成には、そのライフスタイルや「職業感」の多様性に応えるように、海上職の流動性を考慮して、それを受け入れる多様な就労形態の場の創設が必要ではないかと思われる。

第43回

潮風満帆



New York港の Senior Skipper Mr. Poissant



日本船長協会 専務理事 大河原豊重

1985年8月、2年振りに自動車船で海からニューヨークを訪れた。

昨年9月11日、未曾有のテロにより崩壊してしまったワールドトレードセンタービルの50階に当時はまだ会社のニューヨーク(N.Y)支店があり、ハドソン河沿いは、古いハイウエーを取り壊し中で雑然としていたが空き地には高層アパートが建ち始め、アメックス(AMEX)の真新しいオフィスビルも完成して段々と整備されてきていた。

着岸後 N.Y.支店を訪れスタッフと久しぶりに再会して、お昼は中華街の YAMUCHA で皆と食事を楽しんだが、夕方にはボストン(BOSTON)に向け出港するので1時半にレストランで別れて帰船することとした。

車の揚げ荷役はスムーズに進行し予定どおり終了、5時には出港準備が整い、ベイ・パイロット(BAY PILOT)※とドック・パイロット(SKIPPER)が乗船して船橋に上がって来た。

SKIPPERの Mr. Poissantは壮年のたくましい身体で胸板の厚い大男である。「NEW YORK 港の Senior Pilot である。Captain, 私を何才だと思うか」と自己紹介を兼ね尋ねられたので、ちょっと注意深く観察すると結構年配にも見える。

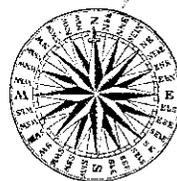
アメリカは SOCIAL SECURITY SYSTEM が整っているので、ほとんどの人は60才過ぎるとリタイヤして、その後を GOLDEN AGE と称して第二の人生を楽しむ人が多いので、多分60才前後だろうと思い「60才ですか」と答えると「NO, 69才だよ、息子は45才だ」との事、「私は貴方の息子と同年ですよ」と言うと「Captain はもっと若いと思った、これが俺の家族さ」と PASS から写真を取り出して見せてくれた。

アメリカの人は自分の PASS の中に家族の写真を入れていて、知り合った人に見せたがる人が多い。

写真には35~40才位の男性と30才前後の女性



7つの海のこぼれ話



と共に Poissant 氏が小さな少女を膝に抱いて写っている。「これはお孫さんですか?」と少女を指して尋ねると「違うよ、二番目の息子と娘さ」と言ってニヤッとした。

30才前後の女性が娘さんと思ったら、「これは俺の WIFEだ、娘は8才さ」と言う。上原健みたいな爺さんである。となりで BAY PILOTが「だから彼はリタイヤ出来ないでまだ働いているんだよ」と笑っている。

あきれたものだ、私など今から子供など出来たらどうしていいかわからないし、勿論作ってくれる相手もない。

60才過ぎてから子供を作るとは、“老害だよ”と言おうとしたが咄嗟に英語が出てこない。仕方が無いので「You are too old for Pilot job」と言ってしまった。「日本の Pilotはどうなんだ、もっと年寄りがいるだろう」と反論される、よく知っているようだ。

「日本は社会保障がしっかりしていないからリタイヤ出来ないんだ」と言おうと思ったが嘘ツまいのでやめた。

この Senior 氏は身体もすごいが、元気いっぱいでありその上おしゃべりで操船中もひっきりなしに話し掛けてくる。とりとめも無い話題ばかりなので、いい加減な返事をしている内に船はステップルトンに出た。

彼は元気良く「また会おう」と言って、ごっつい手で力強く握手し伴走してきたタグボート(TUG BOAT)に乗り移り帰って行った。

あの調子では、まだ10年は現役で頑張りそうだ。きっと今頃は GOLDEN AGE を元気に楽しんでいるであろう。

最近はどここの国でも高齢者が元気である。誠に結構なことであるが時計の針は止まらないのだから、ある年齢に達したら人生を楽しみたいものだ。

※パイロット (PILOT)

パイロットとは、船に乗り込み、船長 (CAPTAIN) に代わって湾内の所定の位置へ本船を誘導する水先案内人のことです。

また、「パイロット」の語源は、古くギリシャ語のペードン(舵、舵板)に由来し、欧州各地を経由し、イギリスで「パイロット」になったと言われています。15世紀までは、パイロットとは舵手のことをいい乗組員の一員でした。後年、飛行機の操縦桿を握る人にも、海運の言葉であった「パイロット」が使われるようになりました。

海運の発展とともに、乗組員であったパイロットのうち、船を下りて陸上に居住、特定水域で船舶の先導だけを仕事とするものが出てきましたが、これが現代のパイロットの始まりです。



London 便り

6月の始めにノルウェーに行く機会がありました。あらためてノルウェーは不思議な国だと思いました。その国土は四国を除いた日本とほぼ同じですが人口はわずか450万人で東京23区の半分にも達しません。

しかしその民度の高さや、経済や政治での世界への貢献度は目を見張るものがあります。ハイエルダールやアムンゼン、そしてナンセン等はすぐに思い浮かぶ名前でしょうが、芸術の世界では日本でもよく知られている、劇作家のイブセンやビヨルンソン、画家のムンク、作曲家のグリーグ、そして彫刻家のヴィーゲランなどすぐに思いつくのではないのでしょうか。もっとも最近日本を訪れたという年配のご婦人が「グリーグがあんなに日本でポピュラーとは知らなかったわ。ヨーロッパではそれほどでもないのよ」と言っておりましたので、日本では遠い国のわりにノルウェーの文化や芸術などが比較的よく紹介されているのかもしれない。

芸術もさる事ながら私にとっては、やはり世界第三位であるノルウェーの海運や船員達に興味があります。

新しい資料によると実際に乗船しているノルウェー船員は約14,900人ですが、日本では外航船員は今や5,000人程度ですから人口比からしてもいかに多くの船員がいるかお分かりでしょう。このほかに沖合いの石油掘削船で働いている船員等が約4,000人いると言います。これでも石油

ショックの際には数千人の船員が海上職を離れ、その後、世界経済の回復にともないノルウェー船員の数も順調に増えたとはいえ、ノルウェー船協の理事長をして「石油ショックは誇り高さノルウェー船員王国を沈めてしまった」と言うのですからもっと多くの船員が居たのでしょう。

今回はノルウェーの船員事情について報告してみましよう。ノルウェーの教育制度は日本と良く似ており、6・3・3制でその後、Higher Education と呼ばれる University や College に行くのが普通のようなようです。船舶職員（船舶士官）になるには海事学部のある University や College に進学します。2000年のIMOの資料をみるとノルウェーには4大学に海事学部があります。いずれも国立大学です。

その一つであるオスロから約100キロメートル離れた所にあるベッストフォルド・カレッジを数年前に訪問したことがあります。ここは3年制で教育省の監督のもとに大学としての一般教養と海事専門教育を提供しています。さらに、上級の学科またはコースに進学する基礎となる多数のアカデミックなプログラムも用意されています。乗船訓練は夏季休暇中に一般商船に乗船して行うケースが多いようです。また入学前にアプレンティス・コースとして海上研修を受ける制度もあるそうですが、いずれにしても相当ハードな学生生活を送る事になります。

ここを卒業すると、海上職として船社に就職

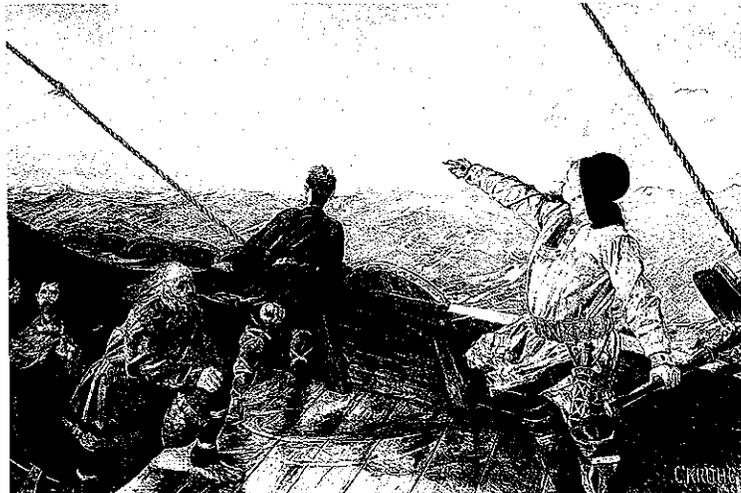
するほか、海事行政や海上保険、船舶ブローカーなどの海事関連産業に就職します。海事関連団体に就職する学生も多く、これはノルウェーが世界の海事センターとしての一翼を担っている事の証明でしょう。

海上職への就職は世界経済の動向に大きな影響を受けませんが、特筆すべきは政府の船

員支援策が決定的な役割を果たしています。1996年に大幅な海運税制の見直しがあり、船主にはトン数税制の導入が、船員に対しては総所得の20%に相当する税の払い戻しを雇用主に対して行うとともに、従来からの優遇制度として自国を離れるため自国での種々のメリットを享受出来ないことに対する補償の意味から、総所得の30%の課税控除制度がありました。

このためノルウェーの外航商船隊と船員、そして海事教育を受ける青少年の数はほぼ同じような傾向で手を携えるかのように増加しましたが、1998年国会がこの払い戻し制度を削減すると、船員と海事訓練を受ける青少年の数はそれまでの増加傾向から、山を下るごとく一挙に減少傾向に転じました。商船隊の規模はそれでも現状維持か若干伸びているようですので、船員の減少はやはり税制の影響が大きいのでしょう。

この事実を重く見た国会は改めて、あるいは少々狼狽して政府に対し「早急にノルウェー船員の国際競争力を高めるような政策提言をせよ」と決議したとの事です。また与野党の有志議員が共同声明を発表し、「欧州連合の政府支援策に



関するガイドラインに基づき、欧州各国が海運および船員に対して優遇税制を導入しているおりから、ノルウェーも早急に有効な施策を講じないと重大な結果になろう」と警告しています。

日本と違って海運はノルウェーにとって極めて比重の大きな産業ですから、こうした国会を揺るがすような動きが起きるのでしょうか。ノルウェーの海事クラスターによると、海事クラスター、いわゆる海事関連産業に従事している人口は約8万人、総労働人口の4%近くにもなるそうですから、当然と言えば当然かもしれません。

しかしそれ以上に、ノルウェー国民にとっては海運および船員が歴史的にも地理的にもごく身近なものなのでしょう。ノルウェーと言う国名は「北の方、北方の国」、そして自国語名はノルゲで「北へ行く人」の意味だそうです。別の文献では険しい国土を結びつけるのは水路(海路)しかなく、ノルウェーとは「北に行く水路」を意味し、またその水路を往く水夫をさしたものとする異説もあるとの事です。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

2001年の国内コンテナ取扱量は、1,237万 TEU

このほど2001年1～12月のわが国の外国貿易コンテナ港での取扱量が、(財)港湾近代化促進協議会によりまとめられましたので本誌で紹介いたします。

2001年1～12月の1年間における全国58港の外国貿易コンテナ取扱量は、1,237万2,729TEUで対前年同期比2.5%の減少となっています。

2001年1～12月における外貿コンテナ取扱量

(単位：TEU)

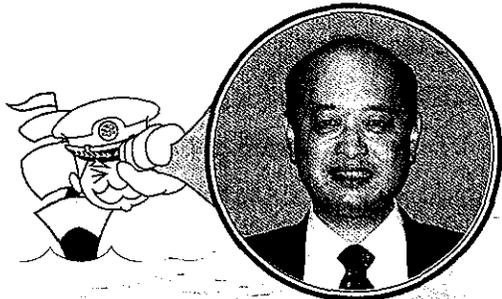
港名	輸 出			輸 入			合 計	対前年比 (%)	構成比 (%)	
	実入り	空	計	実入り	空	計				
主要港	東横	722,471	436,090	1,158,561	1,362,305	14,975	1,377,280	2,535,841	96.1	20.5
	名古屋	795,303	315,943	1,111,246	1,062,904	71,789	1,134,693	2,245,939	99.3	18.2
	大阪	668,454	214,462	882,916	742,027	111,146	853,173	1,736,089	98.8	14.0
	神戸	318,162	381,050	699,212	792,398	11,385	803,783	1,502,995	102.0	12.1
	小計	702,746	202,575	905,321	853,789	42,902	896,691	1,802,012	88.4	14.6
	清	3,207,136	1,550,120	4,757,256	4,813,423	252,197	5,065,620	9,822,876	96.6	79.4
	日	166,573	16,951	183,524	114,445	23,313	137,758	321,282	85.5	2.6
	北	45,838	6,806	52,644	47,823	10,535	58,358	111,002	107.2	0.9
	九	75,385	88,734	164,119	167,328	6,586	173,914	338,033	95.2	2.7
	千	28,890	4,183	33,073	15,827	3,512	19,339	52,412	90.7	0.4
	川	24,411	7,277	31,688	13,051	81	13,132	44,820	102.5	0.4
	下	14,522	18,380	32,902	30,479	3,509	33,988	66,890	102.4	0.5
博	131,866	113,401	245,267	222,599	25,399	247,998	493,265	104.0	4.0	
小	487,485	255,732	743,217	611,552	72,935	684,487	1,427,704	96.8	11.5	
小計	3,694,821	1,805,852	5,500,673	5,424,975	325,132	5,750,107	11,250,580	96.6	90.9	
その他の港	苫小牧	24,085	53,613	77,698	74,521	2,296	76,817	154,515	104.0	1.2
	石狩	1,972	9,462	11,434	11,107	420	11,527	22,961	146.8	0.2
	室蘭	1,492	191	1,683	1,200	288	1,488	3,171	150.7	0.0
	八戸	6,888	7,166	14,054	9,473	4,567	14,040	28,094	109.4	0.2
	秋田	4,709	12,762	17,471	15,665	1,137	16,802	34,273	117.9	0.3
	酒田	1,408	3,309	4,717	4,306	174	4,480	9,197	100.2	0.1
	仙台	20,474	11,773	32,247	19,806	6,245	26,051	58,298	132.5	0.5
	小名浜	2,539	3,139	5,678	4,846	375	5,221	10,899	71.9	0.1
	日立	2,316	219	2,535	1,111	534	1,645	4,180	62.7	0.0
	鹿島	8,255	939	9,194	4,533	3,840	8,373	17,567	98.6	0.1
	常陸那珂	1,024	3,179	4,203	3,929	124	4,053	8,256	262.0	0.1
	新潟	11,848	39,818	51,666	51,457	463	51,920	103,586	111.5	0.8
	直江津	4,280	5,190	9,470	8,948	663	9,611	19,081	98.7	0.2
	伏木	10,535	7,869	18,404	16,267	1,627	17,894	36,298	77.3	0.3
	金沢	4,066	4,678	8,744	8,516	437	8,953	17,697	97.2	0.1
	敦賀	2,995	6,966	9,961	9,179	672	9,851	19,832	129.4	0.2
	三河	1,040	3,041	4,081	4,413	313	4,726	8,807	107.4	0.1
	舞鶴	1,314	3,766	5,080	4,760	408	5,168	10,248	116.8	0.1
	堺	667	908	1,575	852	252	1,104	2,678	376.3	0.0
	和歌山	1,367	1,747	3,114	3,127	36	3,163	6,277	113.8	0.1
	姫路	797	167	964	579	340	919	1,883	-	0.0
	境	3,291	5,277	8,568	7,136	502	7,640	16,208	116.1	0.1
	水島	28,408	5,036	33,444	15,406	14,570	29,976	63,420	111.0	0.5
	福山	2,269	5,450	7,719	7,932	93	8,025	15,744	48.0	0.1
	広島	28,956	16,851	45,807	26,383	9,716	36,099	81,906	109.2	0.7
	呉	2	0	2	5	0	5	7	-	0.0
	徳山下	20,994	1,258	22,252	8,085	2,272	10,357	32,609	92.7	0.3
	岩国	32,143	430	32,573	3,733	7,212	10,945	43,518	108.5	0.4
	三田	365	975	1,340	4,028	202	4,230	5,570	153.0	0.0
	手取	3,729	42	3,771	503	1,932	2,435	6,206	107.6	0.1
	浜田	93	315	408	328	86	414	822	-	0.0
	徳島	1,451	6,046	7,497	7,894	89	7,983	15,480	98.1	0.1
高松	2,486	6,623	9,109	9,425	147	9,572	18,681	148.7	0.2	
松山	7,659	2,776	10,435	7,020	2,379	9,399	19,834	95.3	0.2	
三島	2,191	1,847	4,038	3,660	571	4,231	8,269	82.8	0.1	
今治	3,221	2,938	6,159	5,402	434	5,836	11,995	116.7	0.1	
高知	1,093	2,368	3,461	3,389	20	3,409	6,870	100.2	0.1	
伊予	461	12,287	12,748	11,190	1	11,191	23,939	137.3	0.2	
長崎	275	3,783	4,058	4,250	26	4,276	8,334	223.0	0.1	
八代	1,266	3,684	4,950	4,711	292	5,003	9,953	95.1	0.1	
熊本	1,606	1,362	2,968	2,800	158	2,958	5,926	124.8	0.0	
大分	10,170	1,135	11,305	4,308	4,493	8,801	20,106	178.1	0.2	
細島	6,321	4,217	10,538	8,647	2,946	11,593	22,131	97.8	0.2	
油津	450	164	614	329	487	816	1,430	-	0.0	
志布志	1,830	12,556	14,386	14,639	169	14,808	29,194	146.0	0.2	
那覇	10,021	26,656	36,677	39,521	0	39,521	76,198	100.1	0.6	
小計	284,822	303,998	588,820	459,321	74,008	533,329	1,122,149	108.0	9.1	
総計 58港	3,979,443	2,109,850	6,089,293	5,884,296	399,140	6,283,436	12,372,729	97.5	100.0	

(注) 四捨五入のため港湾管理者の数値と差があることがある。2001年における外貿コンテナ取扱回数
(出所) 財団法人港湾近代化促進協議会 資料

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 40 回



今回、登場して頂くのは

大阪船舶(株)営業部

葉山忠彦さん(43歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

内航、外航の船主として用船者様に本船を提供しておりますので、運航関係の窓口となって会社間の連絡を行ったり、管理会社と協力して本船に発生したトラブルへの対応を行っております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社以来、海上生活ばかりの15年間、楽しい思い出や辛い思い出は多々ありますが、一番印象に残っているのは陸上勤務を言われた日の事。都会での毎朝の出勤や慣れない仕事を考えるとそれはそれは憂鬱でした。陸上生活を6年続けた今では逆に海上復帰を言われたらまた憂鬱になるかもしれませんが……。

3. 御社の自慢といえば？

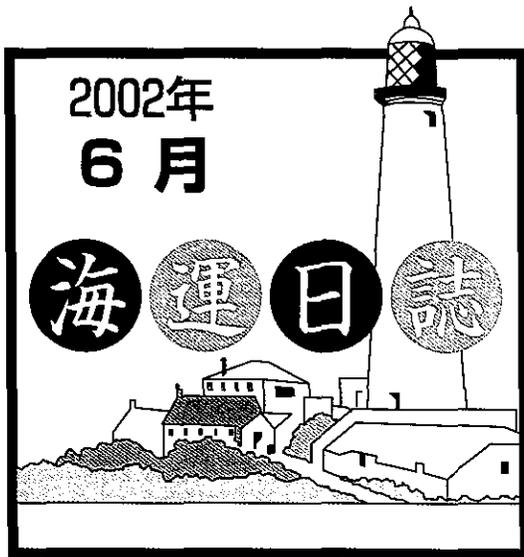
撤積船、チップ船、自動車船、冷蔵船を所有しておりますが、インハウスの船舶管理会社を起用し、経験豊かなスタッフの下、質の高い船舶と船員による安全運航、安全輸送を提供しております。また、少数精鋭の社内はすぐにまとまり、その明るさとチームワークの良さは特筆物です。

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。

海上では携わることのない業務も数多く、現在でも新しい経験の連続です。海上経験を生かせる業務ばかりでなく、出来るだけ多くの得意分野が持てるよう頑張りたいと思います。

大阪船舶(株)の事業概要

昭和40年、小谷汽船と名村汽船が合併して現在の大阪船舶(株)となり、船主として外航船、内航船を提供する一方、貸室を目的としたビル3棟を所有し不動産賃貸業も営んでいます。



6
/ 10
日 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会第二回物流・産業部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）を開催した。同部会は『経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方』が交通政策審議会に諮問されたのを受け、その具体的検討の場として設置されたもの。

12
{
13
日 国際海運会議所(ICS)／国際海運連盟(ISF)は、ノルウェー・オスロでそれぞれ年次総会を開催した。
(P.10国際会議レポート参照)

13
{
14
日 国際運輸労連(ITF)は、ロンドンで公正慣行委員会(FPC)を開催した。同委員会において、フィリピン船員組合アモサップ(AMOSUP)は、便宜置籍船(FOC)に乗り込む船員の最低賃金(ベンチマーク)の凍結につ

いて動議を行ったが、本問題については継続協議となった。

17
日 国土交通省は、バヌアツ籍便宜置籍船(FOC)船に配乗される日本人船員の海技免状について、バヌアツ政府が承認するための2国間協定が締結された。これは、8月1日から完全実施される1995年改正STCW条約(船員の訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約)が船籍国と船員の国籍国間の承認協定を求めているためである。

19
日 当協会は第55回通常総会を開催した。
(P.1特別欄参照)

20
日 外航中小船主協会は第44回定時総会を開催した。

20
日 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の初会合が開催され、外国籍船上で犯罪等が発生した際の早期解決を図るため、関係省庁だけでなく、便宜置籍(FOC)国政府や船社などを含めた連絡体制の構築について意見交換を行った。

24
日 パナマ運河庁(PCA)は、運河通航料金を平均13%値上げする問題について、各国大使館と意見交換をおこなった。そのなかで、わが国政府は、同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を同運河庁に提出した。

24 国土交通省は、平成14年3月分の内航船舶
日 輸送統計月報を発表した。これによると総
輸送量は4,627万トン(対前年同月比1.4%増)、
210億2,365万トンキロ(同3.6%減)となっ
ている。

24 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会
日 第三回物流・産業部会(部会長:杉山武彦
一橋大学教授)ならびに第三回環境・安全
等部会(部会長:須田熙八戸工業大学教授)
を開催し、港湾局が提示した『中間報告』
(案)について、それぞれ討議を行った。
なお、次回港湾分科会(7月12日)に、
これまでの討議結果を踏まえた『中間報告』
が答申される予定。

25 当協会は、第1回「外国籍船上での犯罪等
日 検討タスクフォース」会合を開催した。
(P.8 シッピングフラッシュ参照)

26 国土交通省は、IMO等国際機関での船舶解
日 撤に係る審議へのわが国の対応を検討す
るため官民の海事関係者からなる「シッ
プリサイクル検討委員会」を設置、その
初会合を開催した。

26 主要8カ国(G8)の首脳会議(サミット)
が、カナダ・カナナスキスで開催され、
27 国際交通システムのテロ対策を推進する
日 行動文書が採択された。海事保安につ
いては、IMOにおいて審議中のテロ対策
を支持する内容となっている。

28 国土交通省海事局および当協会は、わが
日 国の外航海運企業税制のあり方につ
いて討議するための産学官のメンバー
による「外航海運企業税制検討会」の
初会合を開催した。

28 国土交通省は、「我が国造船業及び舶用工業
日 の現状と課題の分析と今後予想される
取るべき措置、国際対応のあり方等につ
いて検討し、産業戦略の明確化とこれか
らの政策指針を確立すること」を目的
に「造船産業競争戦略会議」を設置し、
その初会合を開催した。

28 国土交通省は、「国際船舶制度に係る
日 施策の具体化のための検討・施策立
ち上がり後のフォローアップをおこな
うための官労使参加による検討会」の
第1回会合を開催した。

28 国土交通省は、平成14年4月分の造船
日 43工場の鋼船建造実績を発表した。
これによると起工は19隻71万G/T
(輸出船のみ)、竣工は、13隻、60
万6千G/T(輸出船のみ)であった。

専門紙記者・当協会広報幹事合同視察研修会を実施

当協会では、毎年、専門紙記者および当協会広報幹事を対象に海運広報活動の一環として、海運をはじめとした物流への理解増進に資することを目的に全国各地の海運関係施設等の視察研修会を実施している。本年度は、平成14年6月28日に同研修会を実施し、北九州港響灘地区（ひびきコンテナターミナル建設現場）および白島石油備蓄基地の各施設を視察し、関係者から説明を受けた。

北九州港響灘地区では、PFI事業（PFI法：法民間資金等の活用による公共事業等の整備等の促進に関する法律）として平成15年度に供用開始予定のひびきコンテナターミナル（CT）の建設現場【写真参照】を視察した。同CTは、水深15m岸壁2バース、10m岸壁バース2バースが整備される予定で、現時点で岸壁整備および浚渫工事の約7割近くが進み、将来、環黄海圏ハブポートとして機能することが期待されている。

白島石油備蓄基地は、1996年に竣工した国内最新の世界初の洋上式国家石油備蓄基地【写真参照】で、備蓄能力は約560万キロリットル（70万キロリットル×8隻）と国内3番目の規模を有する。これは、わが国の原油消費量の8日分に相当する。同基地は、沖合にある点から安全防災、環境保全、基地管理システムの重要性および運営などについて説明を受けた。



◀ひびきコンテナターミナル建設現場を視察



▶白島石油備蓄(株)北九州事業所副所長平川氏の説明を受ける



船協だより

公布法令（6月）

- ㊦ 船舶職員法の一部を改正する法律
（法律第60号、平成14年6月7日公布、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行）
- ㊦ 国土交通省組織令の一部を改正する政令
（政令第192号、平成14年6月5日公布、平成15年1月1日施行）
- ㊦ 水先法施行令の一部を改正する政令
（政令第196号、平成14年6月5日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 海上運送法施行令の一部を改正する政令
（政令第203号、平成14年6月7日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 電波法関係手数料の一部を改正する政令
（政令第231号、平成14年6月25日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令
（国土交通省令第71号、平成14年6月21日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令
（国土交通省令第72号、平成14年6月21日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 漁船特殊規程及び小型漁船安全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4号、平成14年6月25日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 船舶設備規程等の一部を改正する省令
（国土交通省令第75号、平成14年6月25日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 船舶職員法施行規則及び小型船舶操縦士試験機関に関する省令の一部を改正する省令
（国土交通省令第77号、平成14年6月27日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
（総務省令第74号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 無線局免許手続規則の一部を改正する省令
（総務省令第75号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 無線設備規則の一部を改正する省令
（総務省令第76号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 無線機器形式検定規則の一部を改正する省令
（総務省令第77号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 認定点検事業者等規則の一部を改正する省令
（総務省令第78号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）
- ㊦ 災害救助法施行規則の一部を改正する命令
（内閣府、総務省、財務省、厚生労働省、国土交通省令第一号、平成14年6月28日公布、平成14年7月1日施行）

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 5月	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
3	4,773	3,506	1,266	▲ 3.0	▲ 12.6
4	4,402	3,567	835	▲ 1.7	▲ 2.8
5	4,152	3,534	618	▲ 8.8	▲ 5.5

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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 6月	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
4	131.01	127.97	133.28
5	126.39	123.96	128.88
6	123.44	119.22	125.67

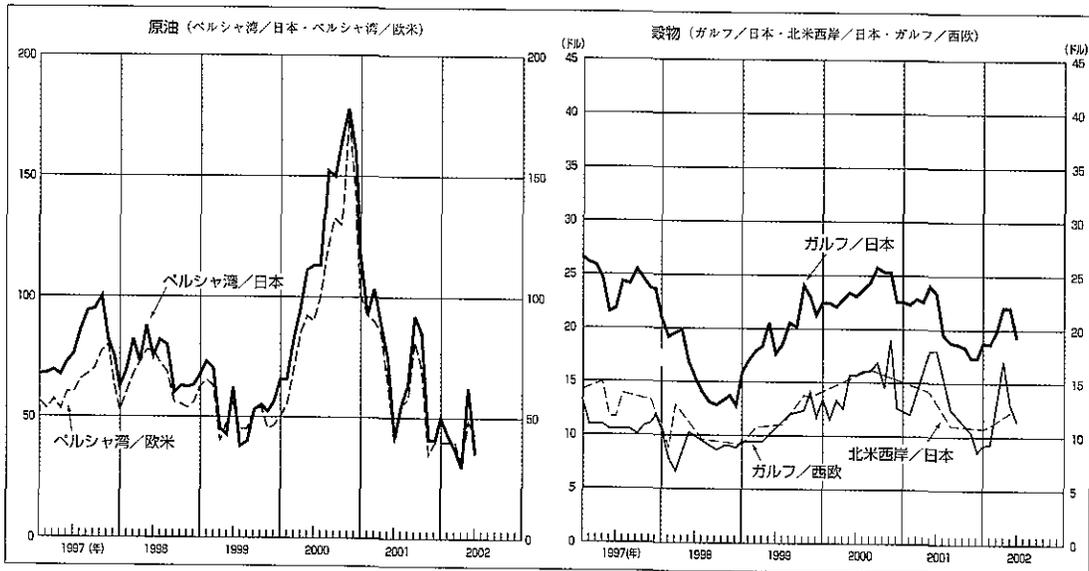
(注) 財務省貿易統計による。

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)								
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998	186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021
2001 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
4	13,261	0	13,261	1,897	3,326	7,410	55	415	125	33	12,945	4,545
5	12,510	240	12,270	1,881	4,364	5,528	55	360	82	0	12,726	3,060
6	12,859	305	12,554	1,829	3,389	6,598	30	647	1	60	9,511	1,940

(注) ①マリタイム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	—	—	29.50	28.00	85.00	64.00	85.00	70.00	31.00	27.50
5	111.25	93.75	75.00	57.00	62.00	39.50	92.00	75.00	63.50	52.50	48.75	33.00
6	112.50	96.50	41.50	38.50	35.00	29.50	95.00	80.00	40.00	35.00	42.50	31.00
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	—	—

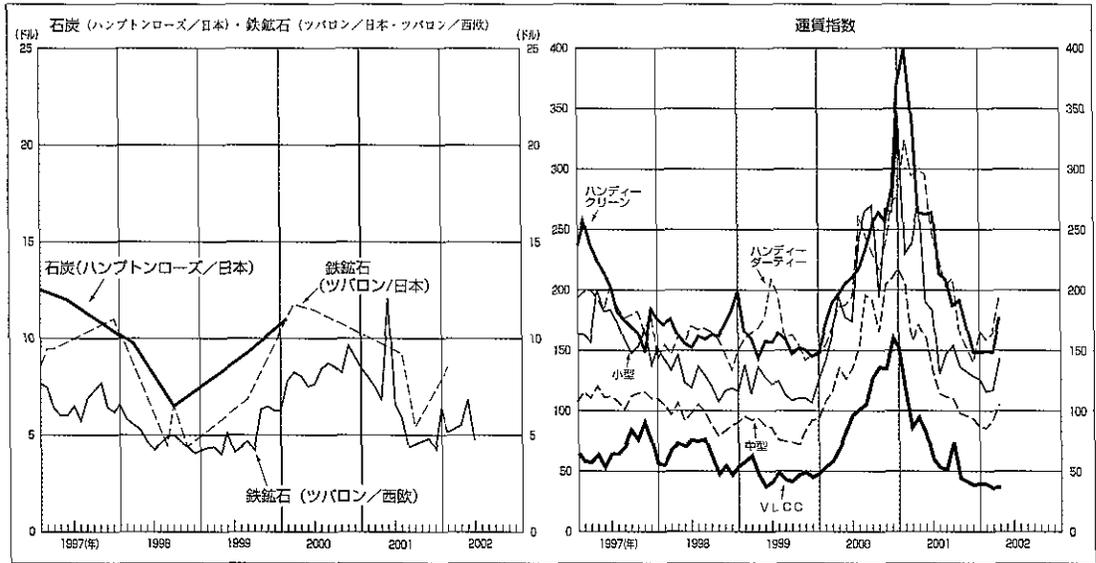
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	22.00	20.00	—	—	—	—	—	—	17.00	15.00
5	24.00	—	22.00	20.90	14.10	13.50	12.25	—	18.00	14.60	13.07	—
6	23.25	—	19.25	17.95	—	—	—	—	18.00	17.00	11.35	10.75
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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

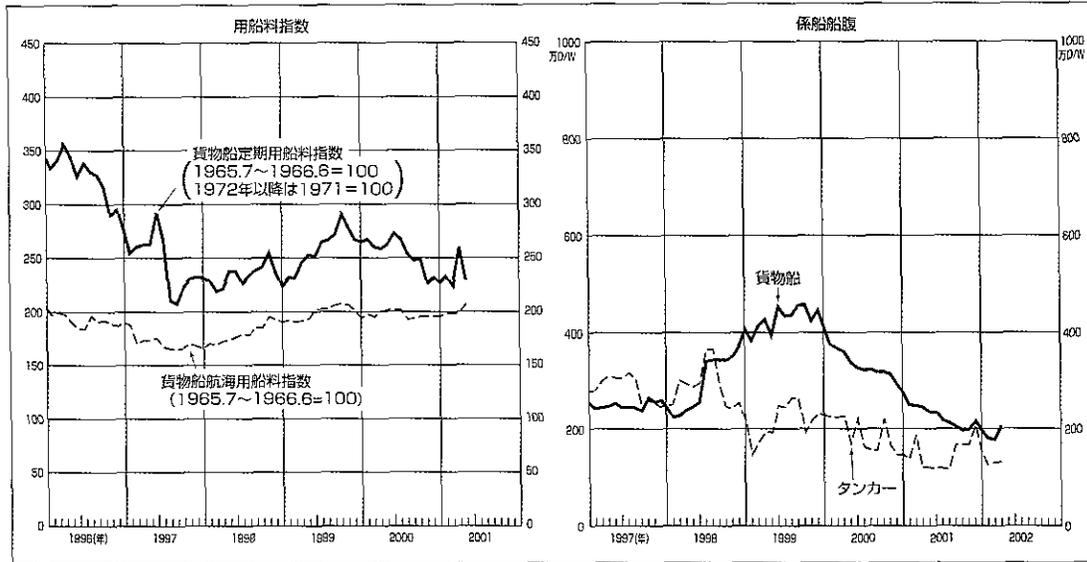
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	4.75	4.60
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	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
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	199.0	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0
4	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0
5	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0
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	

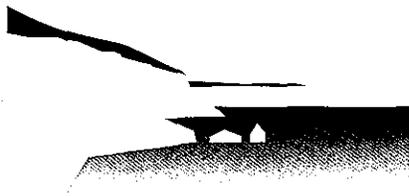
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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						
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	229	1,728	1,887	40	688	1,305
4	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310
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



「カメレオンって何だ？」から始まった日韓共催W杯が終焉した。

Jリーグ時代、帰国するエムボマのバッグには仲間からの使い古しのスパイクが一杯で、「国の仲間が助かる。」と喜色満面。その彼を中心にセネガルを下し今年のアフリカ大会で優勝した時のカメルーン、欧州経由路線を回避するために用意された直行便は何と軍用機。時間は短縮されたが座席は劣悪、到着した夜の夕食は冷たいクロワッサンひとつと水だけ。開催国側も費用が無いからだ。それを聞いた同国大統領が急遽食料と冷蔵庫を贈る。アフリカのサッカーは未だそんな環境の中にも、その輝きは大きい。

冒頭の言葉は中津江村の老人達のもの。でも精一杯の、そして最も暖かい「もてなし」をした。「息子達がよそで世話になっている。だから村に来てくれる人には親切にしたい。」また、カメルーン以外どこの国のW杯選手達が村の住民達と花笠を手に踊ってくれるのだろうか。

選手達の隔離、地元民との交流は最小限とする風潮を良しとする国が圧倒的な中で、彼らの対応にはありがたくて涙が出た。心からカメルーンを応援した。これぞW杯！

「今大会は考えられない何かが起こる予感がする」と大会前に語ったジダンのフランスやアルゼンチン、ポルトガル等強豪国が1次リーグで姿を消したのは明らかに慢心的準備不足。W杯の興味を半減させてしまった一方、女性ファンからの熱い「ベッカムさま」コールが全く違う芸術的視点で新世界を見せてくれた。

アメリカ・アイルランドの手抜きのない真摯なプレーは心地がよく、オランダ人監督ヒディンクのもと1年半修行した韓国もしかり。

オー・コリア！テーハンミンググッ！の渦にポルトガル・イタリア・スペインまでもが飲み込まれていった。3位決定戦後の肩を組んだ選手達の国を超えたアピールは美しかった。

気になるのは国内10カ所のスタジアムの財政赤字。我が地元埼玉スタジアムは少なくとも年間4億円の赤字を抱える。「お金で子供達の夢は買えない」と言って招致したが、その子供達がいずれツケを払わされるのは皮肉。

「史上最弱のチームでリーグ突破も困難」とこき下ろされたドイツ。南米予選を最終戦で出場枠下限4位通過するまでに監督の首を3度もすげ替えたブラジル。国民から決勝戦まで残れるとは期待されていなかった両国だが、やはり緒戦で波に乗った。

自らのミスで試合を決定づけた闘将カーンは直後にグローブをはずし、2点が吸い込まれた側のゴールポストに背を預けて動こうとしなかった、その孤高の姿は心に刺さるほど神々しかった。

記者が選ぶMVPにロナウドでなくカーンが選ばれたのも真摯な態度とプレーが胸を打つからだろう。準決勝直前カーンは「韓国はホーム、我々は不利で当然。1点で駄目なら2点、3点と認められるまで獲るだけ。獲れなければそれだけの実力だ。」と潔い。

気になる選手を心にとめる。W杯後は世界のクラブサッカー勢力図が大きく変わるもの。それを楽しむのもW杯の楽しみ方のひとつである。2006年ドイツで優勝を味わいたい。

第一中央汽船(株)
総務グループ総務チーム長
齊藤 嘉明

せんきょう7月号 No.504(Vol.43 No.4)

発行 平成14年7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 高橋幸一郎

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)

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

