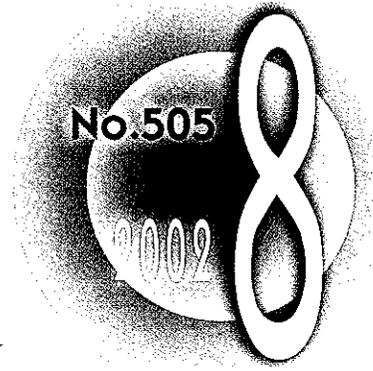


平成14年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.505 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

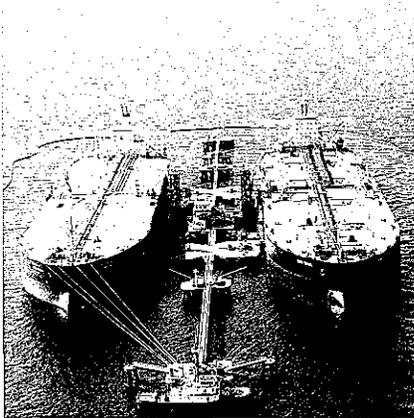
社団法人 日本船主協会



せんきょう

8

AUGUST 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。

■巻頭言 1

環境保護への取り組み

日本船主協会副会長 株式会社商船三井代表取締役社長 鈴木邦雄

■シッピングニュース 2

1. 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」

— 報告書を取りまとめ —

2. 当協会、強く運河通航料値上げ反対を表明

— パナマ運河通航料金の改定問題について —

3. 対面通航可能な航路案を提示

— 羽田空港再拡張の第2回航行安全基礎調査検討会 —

■海運ニュース 15

■審議会レポート 15

1. 交通政策審議会港湾分科会の中間報告

— スーパー中核港湾の育成へ —

■国際会議レポート 18

1. VDR(航海データ記録装置)の簡素化のための協力の合意

— IMO 第48回航行安全小委員会の模様 —

■内外情報 20

1. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進

— 昨年度要望の結果および本年度日本経団連への要望項目 —

2. 国土交通省が、国際会議への審議に向けて、船舶リサイクルに係る検討を開始

— 国土交通省の「シップリサイクル検討委員会」について —

3. 当協会、ユーザーとしての考え方を説明

— 造船産業競争戦略会議について —

■カラーページ 26

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】

「海の日」によせて

海のシンフォニーファミリーコンサート

■Washington 30

■潮風満帆 32

ドサ回りから五大湖へ

元日本郵船 船長 中村辰章

■メンバーインタビュー 34

日本郵船(株)安全環境グループ環境マネジメントチーム 高瀬経裕

海運日誌(7月)	35	海運統計	40
船協だより	37	編集後記	44

囲み記事

- ・ パナマ企業家協会ゴンザレス会長が当協会崎長会長と会談 36
- ・ 平成14年版「海事レポート」の発行 36

環境保護への取り組み

日本船主協会副会長
株式会社商船三井代表取締役社長 鈴木邦雄



京都議定書が批准され、CO₂発生の1990年比6%削減を目指した官民の取り組みが始まった。政府・企業・消費者・ユーザーの環境に関する意識はここ数年急速な高まりを見せており、生産者としてエネルギー消費量の節減に取り組む他、消費者として省エネ・リサイクル製品、サービスの利用を選択して温暖化防止を応援する活動もある。関心の高まりは歓迎したい。しかし何を具体的に行えば目標の実現可能なのか、漠然としたところに、この問題の捉えどころの難しさがあるのだろう。

物流分野は省エネに貢献出来る部分も多いと指摘された。物流の仕組みは生活の快適さや便利さの実現、納期の短縮や在庫の削減を目指して、いわゆるジャスト・イン・タイム輸送がコンテナ貨物のみならず専用船貨物の世界でも広がりつつある。これらの仕組みを担う海運は、物流における環境問題貢献にも主体的な対応が求められよう。具体的には省エネ船の利用促進、冷凍コンテナの特定フロン冷媒の転換など、より環境にやさしい選択が挙げられる他、太陽エネルギーなどのクリーンエネルギーの事務所・船舶への利用拡大、内航船舶による効率的な国内長距離輸送サービスの拡充による輸送の省エネ化の促進や、海洋観測協力によるデータの提

供など、温暖化防止に協力出来る局面は様々だ。

また環境改善という視点に立って、競合上必要とされていたサービスの見直しや従前の安全基準の確認など、業務の再検討も必要になる。見直しには手間もかかり、新たな業務の創設となればそのコストも気になる。複数・異業種間で協業されている業務サイクルにあっては、一企業だけの独歩的な動きは困難な局面も予測される。環境改善目標達成のためとはいえ、各企業の合理化努力では吸収しきれないほどの変更を要するとすれば、企業努力を後押しする制度の必要性を感じる。

温暖化対策は地球規模で実施されるべきで、CO₂の発生源を自国から他国、先進国から途上国へ移動させるなどの小手先の目標削減があってはならないし、短期的に実行可能なことをひとつずつ進めながら、中・長期的な視野に立った国際協力、技術開発にも取り組まなければならない。効果の見えにくい、息の長い活動になる。

豊かな社会の未来を考える時、人類と環境の在り方について将来に向かっての指針を今どのように示すことができるか、真摯に向かい合わなければならない時代であることを実感する。



1. 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」

—報告書をとりとまとめ—

当協会は、本年4月7日に発生した「TAJIMA号事件」で浮き彫りとなった諸問題への対応について、「外国籍船上での犯罪等タスクフォース」を設け検討を行ってきた（本誌2002年6月号および7月号参照）が、8月6日、以下のとおり報告書をとりとまとめた。

2002年8月6日

「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」報告書

（社）日本船主協会

1. タスクフォースの設置

当協会は、4月7日に発生したパナマ籍大型タンカー「TAJIMA号」事件において、同事件が包含する問題は業界全体の問題であるとの認識から、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ってきた。

当協会は、同事件で浮き彫りとなった諸問題について、業界としての対応が必要であることから、問題点を整理し今後の対応等をとりとまとめるため、5月22日開催の常任理事会の決定に基づき、総務委員会（委員長：草刈隆郎日本郵船社長）の下に「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」（座長：瀬戸靖雄共栄タンカー社長）を設置した。（タスクフォースメンバーは【資料1】参照）

2. タスクフォース会合の開催

5月30日の準備会合を経て、6月～8月にかけて計3回の会合を開催し、検討項目のとりとまとめを



▲会議の様相



▲瀬戸共栄タンカー社長（左から2人目）、福島当協会理事長（左から3人目）

H I P P I N G L A S H

行った。

- ・第1回会合 6月25日
- ・第2回会合 7月23日
- ・第3回会合 8月6日

3. TAJIMA 号事件の概要

(1) TAJIMA 号事件の概要

TAJIMA 号事件の概要は【資料2】のとおりである。

(2) TAJIMA 号事件の問題点

TAJIMA 号事件が、公海上の外国（パナマ）籍船上で発生した、外国（フィリピン）人による邦人殺害事件であったことから、わが国刑法等の適用がなく、刑事裁判権を有するのは船籍国であるパナマだけであり、パナマからの要請がない限り、わが国当局による被疑者の拘禁等の措置が取れなかった。したがって、パナマからの要請に基づく拘禁までの間の被疑者の上陸は認められなかった。

これにより、本船がわが国領海内にありながら、4月12日の姫路港入港後、海上保安官が下船した4月14日から1ヶ月以上経過した5月15日に被疑者が下船するまで、民間人が被疑者を拘束・監視するという異常な事態となった。

4. 関連情報の収集・整理

(1) 公海・領海における刑事裁判権に係る事例

過去に発生した船内の傷害事件等として数件の事例がある。

事件の概要は【資料3】参照。

(2) 諸外国の関連法制等

主要海運国、主要船員供給国の法制について調査した。結果は以下のとおり。

① 主要海運国の公海上の外国籍船における自国民に対する外国人による殺人等犯罪についての刑事管轄権の有無

英 国	無	オランダ	原則無
米 国	有	ノルウェー	原則有
フランス	有	カナダ	有
ドイツ	有	韓 国	原則有
イタリア	有		

② 主要船員供給国における自国民による殺人等犯罪に関する国外犯規定の有無

フィリピン	無
中 国	有
インドネシア	有
ベトナム	有
ミャンマー	無

5. 政府における検討会

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～7月の間に4回の会合を開催、課題の整理を行った。7月8日の第2回会合には瀬戸座長が出席し、当協会の要望等を説明（瀬戸座長の発言骨子については【資料4】参照）するとともに、意見交換を行った。

6. 今後の対策について

(1) 問題の解決に向けた関係方面への働きかけ等について

問題の解決に向けて、以下の整理に基づき、関係行政機関への要請その他関係方面への働きかけ等を行うこととする。なお、これらの対策についてはその実施について今後官民の関係者間でフォローアップしていくことが必要である。

	問題点等	働きかけ内容等	働きかけ先
I 緊急要望項目	被疑者が長期間船内に拘束されたこと（わが国法制上、管轄国からの要請がなければ被疑者を上陸させられない）	被疑者を速やかに上陸させるための措置	法務省
	船内において民間人による被疑者の拘束・監視を余儀なくされたこと（海上保安庁法上、船内の安寧を確保するための活動は行えるが、被疑者の拘束・拘禁はできない）	被疑者上陸までの間、わが国当局による被疑者の拘束・監視	海上保安庁 法務省
	TAJIMA号事件では、被疑者以外の外国人船員の上陸までに本船入港から1週間を要した	被疑者以外の外国人船員への速やかな上陸許可の付与（船員の人権保護の見地からも必要）	法務省
II 現行法制下での手続きの迅速化等（事件の速やかな解決のために）	（TAJIMA号事件では比較的速やかな対応がなされた。）	事件発生後、船内保安維持のための速やかな措置	海上保安庁
	（TAJIMA号事件では比較的速やかな対応がなされた。）	事件発生後、速やかに管轄国を確認し、管轄国からわが国に対して速やかな捜査共助要請、被疑者の拘禁要請がなされるような措置	外務省
	（TAJIMA号事件では比較的速やかな対応がなされた。）	管轄国からの捜査共助要請後、速やかな捜査共助	海上保安庁
	パナマにおける手続きに時間を要した	① パナマに対し、手続きの迅速化を要請 ② 関係国との犯罪人引渡条約の早期締結	① 外務省、国土交通省経由 ② 直接パナマ 外務省、法務省
III 中長期的課題	日本人が殺害される事件でありながら、公海上の外国籍船上で発生したため、わが国に刑事管轄権がない	刑法の改正等関係国内法令整備	法務省
	わが国当局が被疑者を一時的にも拘束等できない（わが国法制上、管轄国からの要請がなければ被疑者を拘禁等できない）	IMOにおいて航空における東京条約のような、到着地国が一定期間被疑者を拘束できる条約等の整備とわが国による批准	国土交通省、外務省 他
	フィリピンには国外犯を処罰する国内法がない	フィリピン等に対する国内法制整備の要請	① 外務省、国土交通省経由 ② 直接フィリピン
IV 関係方面とのネットワーク構築等		関係省庁等との連絡体制を整備するとともに、フィリピンなどの船員供給国、パナマなどの船籍国との連携を強化する。	関係省庁、船籍国（パナマ）、船員供給国（フィリピン）、国内関係団体（全日本海員組合等）等

(2) 船内犯罪等防止のためのガイドラインの策定

船内犯罪等防止に関しては、各社毎の指針等に基づき運用を行っているところであるが、当タスクフォースとしてガイドラインを策定した。（【資料5】参照）

会員船社はじめ関係先に周知し、利用してもらうこととしている。

(3) その他

船籍国の選定にあたっては、今後、当該国の法制や事件への迅速な対応力なども要素の一つとして勘案することが必要ではないかと思われる。（日本関係船社の大宗が籍を置くパナマへの置籍についても、他国との比較において、今一度レビューしてみる必要がある。）

H I P P I N G P L A S H

【資料1】

「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 (当協会理事)
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)
	中原 賢	川崎汽船 船員グループ国際船員チーム長 (労務幹事)

(※東海林 明)

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	川崎汽船経営企画グループ政策担当部長 (船協会長秘書)

(順不同)

※ 東海林氏は中原氏の前任者

【資料2】

TAJIMA 号事件の概要

2002年/

- 4月7日 台湾沖公海上を航行中のパナマ籍大型タンカー TAJIMA 号船内でフィリピン人船員2名により、日本人二等航海士が殺害される事件が発生。
 - 4月8日 本船の要請に基づき、船内保安維持のため、海上保安庁職員が本船に乗船。
 - 4月12日 本船、姫路港入港。
同日 パナマ政府より外交ルートを通じて国際捜査共助の要請。
 - 4月14日 海上保安官全員下船。船長指揮のもと、民間人による被疑者の拘束・監視が始まる (～5月15日)。
 - 4月19日 被疑者を除くフィリピン人船員に上陸許可。
- | | |
|-------|------------------------------|
| 4月19日 | 外務省からパナマ大使館に捜査資料送付。 |
| 4月27日 | パナマ大使館から捜査資料の主要部分を翻訳して本国に送付。 |
| 4月30日 | 翻訳された主要部分が本国に到着。 |
| 5月14日 | パナマ政府から外務省に対して被疑者2名の仮拘禁の請求。 |
- 5月15日 海上保安官により被疑者2名下船、東京高検に護送。
同日 本船、ベルシャ湾に向け出港。
 - 6月14日 パナマ政府から外務省に対して、被疑者の引渡請求。
 - 6月18日 東京高検から東京高裁に審査の請求。
 - 8月12日 東京高裁において審査 (予定)。

【資料 3】

公海・領海における刑事裁判権に係る事例

1. 公海上

事件名/ 発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
① ベスカマー号 事件 (ホンジュラス 籍マグロ漁船、 韓国人船員7人、 中国人船員7人、 インドネシア人 船員10人) 1996年8月2日 公海上 (フィリピン沖) →日本領海(鳥 島近海)	中国人船員らが、韓国人船員ら11名を殺害。生き残った船員が反乱船員を魚倉に閉じ込め、一応船内の反乱は鎮圧された。 その後、同船は燃料不足による漂流後、日本領海内で救難信号を発生し日本船に発見された。通報を受けた海上保安庁の巡視船が派遣され、海上保安官が乗船して状況調査・事情聴取を行った。 わが国外務省は「わが国に捜査管轄権がないため、韓国政府がホンジュラス政府からの同意を取り付けることを前提条件として、公海上で海保の巡視船より韓国当局の船舶に引き継ぐ」とし、その時点ではホンジュラスの同意は取り付けられていなかったものの、韓国側に引き継がれた。(最終的にはホンジュラスも同意した。また、韓国政府より中国に対しても韓国法に準じて捜査の上、結果を通報する旨連絡を行ったが、中国側から別段の異議の提起はなかった。) なお、事情聴取から韓国側に引き継ぐまでの間、海上保安庁の特殊警備隊員らが同船内で監視警戒にあっていた。	・海洋法98条により、公海上の船舶から救助が必要な旨の通報を受けた場合、救助に赴くことが義務付けられている。また、国内法においても海上保安庁法によって、「人命と財産の救助」は公海上まで及びと解されている。 ・本事件は外国船舶で発生したもので、乗組員(加害者)に日本人は含まれていないことから、捜査管轄(捜査権)をわが国は有していないが、燃料切れによってわが国領海内に漂流してきたのであるから、海上保安庁による海難救助が行われたことは当然の措置である。 ○詳細不明であるが、公海上にあっても旗国の同意が得られれば、加害者国(あるいは被害者国)における刑事管轄権等が認められるか?
② E・Bキャリア号事件 (パナマ籍鉱石運搬船、英国人船員5人、フィリピン人船員32人、トルコ人船員2人) 1989年8月13日 公海上 (沖縄本島沖)	フィリピン人船員8名が、船内待遇の改善を求め、武器によって英国人士官を脅迫。英国人士官5名は船長室に避難した上で、公海上からインマルサットを通じて直接わが国海上保安庁に救助の要請を行った。 海上保安庁では巡視船・航空機を派遣させるとともに、英国及びパナマ大使館、在那覇フィリピン名誉総領事等と連絡をとり、海上保安庁が介入することについて包括的な同意を得た(英国側からは事件処理を要請する口上書の提出があり、パナマからも救助要請があったが、どちらも国際捜査共助の要請ではなかった)。その後同総領事が立ち会っての説得が奏効して暴動は沈静化して和解した。	・わが国国内法の手当ての面からは、外国船舶内の外国人による外国人に対する公海上の事件であるため、刑法・刑事訴訟法をはじめとした国内法の適用はない。 ○ 関係国の口上書という形の要請を受けて、海上保安庁法を根拠に介入した。但し、あくまでも救助要請に対するものと思われる。
③ アキレ・ラウロ号事件 (イタリア籍クルーズ船、乗員乗客520人) 1985年10月7日 公海上 (エジプト沖)	乗客として乗船していた武装パレスチナゲリラによりアキレ・ラウロ号が乗っ取られ、イスラエルに捕らえられているパレスチナ人50名の釈放要求が行われた(後に人質のユダヤ系米国人1名が殺害された)。 その後、人質はエジプトで解放されるとともに、犯人はエジプト機でチュニジアへ向けて脱出を図ったが、米軍機によりイタリアの NATO 軍基地に強制着陸させられた。イタリア当局は乗取り犯を裁判に付すことにした。	・海洋法101条による「海賊」に該当する場合は、同105条で、いずれの国も逮捕・裁判管轄権を有する。 ○本件は「海賊」とは認められなかったことから、旗国(イタリア)に裁判管轄権があるとされ、イタリアの裁判所において、一般の国際テロ行為犯罪の場合に準じて、訴追されることとなった。
④ マグダ・マリア号事件 (パナマ籍貨物船) 1888年 オランダ沿岸の公海上	パナマ籍貨物船マグダ・マリア号は、オランダ沿岸の公海上で、海賊放逐に従事したことから、オランダ当局に逮捕され、オランダ国内の裁判所に訴追された。 検察側は、同船は公海条約第5条の「真正な関係」を欠くことなどから、有効な国籍を有する船舶とはみなしえない、との主張を行った。 しかしながら控訴審では、公海条約はそれぞれの旗国に国旗の掲揚と船舶の登録の条件を独自に定める権限を付与している。特に、国際法の現行形式においては、「真正な関係」の概念は旗国であるパナマに対してのみその管轄権を有効に行使することを義務付けたものである。」とした上で、合法的にパナマの国籍を有する以上オランダ当局による、拿捕・押収を認めなかった。	公海条約第5条の「真正な関係」について、「旗国に有効な管轄権の行使を義務付けたものであり、これを根拠に他国が国籍の付与を争うことを認めたものではない」と判断された。

2. 領海内

事件名/ 発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
① テンベスト号 事件 (米国籍貨物船) 1858年8月2日 フランス ルアーブル港	フランス港のルアーブル港に停泊中の米国籍貨物船テンベスト号内で、副船長が二人の船員を死傷させた。 この事件を知った同港停泊中の他の米国籍船の船員が激憤、身の危険を感じた副船長は、フランス当局に出頭した。当初、フランスの裁判管轄が問題とされたが、結局はフランスに裁判権が認められた。	海洋法条約第27第1項(b)では、「犯罪が沿岸国の平和または領海の秩序を乱す性質のものである場合」は、沿岸国の刑事裁判権を認めている。 裁判理由では、「沿岸国の平穩を害する」というより、「法秩序の維持のための要請である」とされ、「重大な犯罪(重罪)」については、沿岸国に裁判権があるとしている。

事件名／ 発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
② ウィルデンフス事件 (ベルギー籍貨物船内におけるベルギー人船員同士の殺人) 1997年 米国 ニュージャージー一港	ベルギー人船員ウィルデンフスは、米国ニュージャージー一港に停泊のベルギー籍貨物船内において、ベルギー人船員を殺人。警察当局は、ウィルデンフスを逮捕するとともに、裁判の承認のため、他の船員2名を拘束した。 これに対し、駐米ベルギー領事は本件は船舶の内部秩序の問題であるとして、両国の領事条約に基づき、身柄の引渡しを求めて提訴した。 最高裁まで争われた裁判の結果、両国に管轄権を認めただ上、[港の平和・平穩に影響を及ぼす重大な犯罪事件は、港を持つ国の裁判権が優先されるべきである。]との決定がなされた。	判決文の中では、沿岸国の平穩の破壊とは、具体的な喧嘩の発生を必要とはしない、とした上で、「船内犯罪が知られると、その重大性ゆえに公的関心を引き起こす犯罪」すなわち、「自己の管轄内で、発生した場合には、重罰をもって望む犯罪」としている。 【参 考】 ① 日米領事条約（§21の2）…「内水における船舶内の犯罪で、その犯罪または違反が重大なものまたは港の静穩に影響を及ぼすもの」に沿岸国の権限を認めている。 ② 日英領事条約（§34の2）…沿岸国の権限を認めている場合を「港の静穩」と「重大な罪」と規定している。

【資料4】

「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」第2回会合
(2002.7.8 (月) 14:00) における瀬戸座長発言骨子

船協タスクフォースについて

船協内にタスクフォース＝「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置してTAJIMA号事件で浮き彫りとなった問題の検討を開始したことを説明。

8月上旬までに計3回の会合を開催し、とりまとめの上、関係方面に働きかけていく予定。

類似事案の再発防止に向けての対策等について

1) 船内犯罪等防止に向けての対策

船社の自助努力の部分では、船内事故の防止をさらに強化・徹底したい。

現状は、日本人船員・外国人船員問わず、乗船前に責任・規律などに関する教育を実施、乗船後も船内の労務管理について各社毎の教育を実施している。

現状でも、十分な教育・訓練が行われていると考えているが、今回の事件を踏まえ、業界として船内犯罪等防止のためのガイドラインの策定を行う。

2) 船内犯罪等発生後の対応について

今回の事件では、船内での犯罪が発生した後の問題は、被疑者の日本への早期の上陸が認められなかったこと、それにより、民間人である船長が被疑者2名を日本領海内にありながら1ヶ月にわたり船内で拘束・監視せざるを得なかったこと、これに関連して船が止まり、輸送活動を行えなかったことが最大の問題。業界としても、この点が大きな問題として認識されている。

今般の事件をもとに考えれば、船社としての要望は、

- ・ 船内秩序を正常に戻すため、被疑者を速やかに下船できる方策を取っていただきたい、
- ・ 万一被疑者の速やかな下船が困難な場合は、被疑者下船までの間、わが国当局によって被疑者を監視していただきたい、

ということ。

これらを実現するのに法制等の問題があることは今回実感したが、少なくとも今回のように民間人が1ヶ月にもわたって被疑者を拘束・監視せざるを得ないということは極めて異常な事態であり、素人である乗組員にとっても精神的・肉体的にも大きな負担となった。かかる事態が回避されるような手立てを是非お願いしたい。これは船内の安全・秩序に拘る問題であるばかりか、人道上の問題でもあると考えており、現在の法制等に不備があるならば速やかに改めていただきたい。

事故発生時の連絡協調体制について

政府関係省庁間および関係国政府との連絡協調体制の強化には期待したい。
船社としては万一事故が発生した場合は可及的速やかに関係先に連絡することを徹底する。

【資料5】**船内犯罪等防止のためのガイドライン**

(社)日本船主協会

混乗船が一般化した中で、船の安全運航および環境保全については、ISMコードにより、会社側の責任者の明確化、船内の作業および管理の明確化、内部監査を含むシステムの検証、見直し及び評価手順の確立がなされている。

一方、混乗船に関する船内労務管理については、互いの文化を尊重し、人格を尊び平穏かつ平等な船内環境の中で、職務に従った業務を遂行できるように、会社も、船内管理者（船長）も十分配慮して、船の安全運航と人命・財産の保全をはかっている。

犯罪防止については、一般社会同様に、適切な労務管理と平穏かつ平等な労働環境を維持し、トラブルを未然にふせぎ、またトラブルが起きたとしても適正に解決できるように対処することに心がけているところである。

このガイドラインは、既存の管理運営の中で活用されているもの、混乗船におけるトラブル予防に実効があがると考えられるもの、その他日常的な出来事に埋没するような事柄から危険な関係を惹起する事例にいたる様々な事象を検討した注意事項を、混乗、外国人の全乗を問わずあらゆる船舶に適用可能なものと、日本人船員が船機長や職員を務める混乗船を念頭に置いたものに分けて取りまとめたものである。

各社においては、それぞれ固有の指針があり、また、混乗についても様々な形態で運用されているため、直接本ガイドラインが全ての船舶に適用できるものではないが、各社において、船内の犯罪を防止し、ひいては安全運航に資するべく、本ガイドラインの活用を願うものである。

1 陸上管理会社の船員管理について**—— 全船共通事項 ——**

- ① 船長および各部主任者に対し、労働協約、就業規則、雇用契約の内容を周知することが望ましい。
- ② 乗船者に対し互いの人格を尊重し、乗組員各国の文化や習慣の理解を深める教育や情報を提供することが望ましい。
- ③ 訪船により、船内施設の状況、船内規律の徹底、乗組員の健康状態などの検査を定期的に行うことが有効である。
- ④ 船長との定期的な連絡を行うことが効果的である。
- ⑤ 船長からの乗組員評価報告および、陸上管理者による船長および乗組員の評価が行われ、マンニング会社へ適切にフィードバックすることが有効である。

—— 混乗船対象事項 ——

- ⑥ 船長および各部主任者に対して混乗相手国の文化について周知することが有効である。
- ⑦ 乗組員の英語会話能力の向上をはかり、船内作業や生活についての説明不足や誤解を招かないような互いのコミュニケーションを図ることができるよう援助することが有効である。

2 船上労務管理について**—— 全船共通事項 ——**

- ① 会社のポリシーを船内に十分周知することが有効である。

- ② 船舶・乗組員の安全に係わる事態の指示を明確にすることが望ましい。
- ③ 乗組員に対し、船内規律・職務規定に関する定期的船内教育を行うことが有効である。
- ④ アルコール管理について乗組員に周知することが望ましい。
- ⑤ 乗組員の安全と健康管理に関する船内会議を開催することが有効である。
- ⑥ 定期的な船内検査、居室・公室の検査を行うことは有効である。
- ⑦ 乗組員と家族との連絡、及び船内生活の福利厚生に対する便宜を図ることが望ましい。
- ⑧ 乗組員の苦情申し立ての窓口と解決の手順を明確にすることが有効である。
- ⑨ 船長の乗組員の評価は、職務、一般生活、健康状況など総合的なものとするのが望ましい。
- ⑩ 乗組員同士互いに人格の尊重、人権の尊重ができる雰囲気づくりに留意することは大切である。

——混乗船対象事項——

- ⑪ 船上でのトラブルが起きたとき、出身国にかかわらず、公平な対処が出来る手順を明確にすることは有効である。

3 外国人船員マンニング会社起用の注意事項について

——全船共通事項——

- ① 船員採用時の面接、個人履歴の確認、資格、訓練の証書の確認を行っていることが望ましい。
- ② 乗船前の雇用契約の確認、労働協約の確認を行っていることが望ましい。
- ③ 乗船中の船員の家族に対する相談の窓口を設置していることが望ましい。リピーターに対し、継続的に教育・訓練を実施していることが望ましい。
- ④ アルコール管理について乗組員に周知していることが望ましい。

——混乗船対象事項——

- ⑤ 乗船前の異文化交流の教育を行うことが出来ることが望ましい。
- ⑥ キーマンとなる船舶職員に対しリーダーシップ、マネージメント教育を実施していることが望ましい。

2. 当協会、強く運河通航料値上げ反対を表明

—パナマ運河通航料金の改定問題について—

パナマ運河庁は去る6月7日、良質なサービスを提供するためには運河の近代化が必要であり、その投資のため、通航料を平均13%値上げすると発表した【資料1参照】。しかしながら、今回の改定には牽引車用ラインハンドリングチャージの新設も含まれており、さらに、保安対策を強化するとの理由から、同運河通航時3000パナマトン以上の船舶には400ドルを、それ以下の船舶には50ドルを徴収するセキュリティチャージも本年6月から一方的通告により実施されている。

一方、当協会会員会社の同運河利用状況は、2000年度で15社、989隻が同運河を利用し、8,300万ドルの通航料を支払っており（本誌2002年1

月号参照）、同運河の利用国としては世界第2位の立場にある。今回同運河庁が発表した通航料の引上げが実施された場合、これら船社が被る経済的打撃は通航料だけで年間およそ1,200万ドル以上と予想されている。なお、今回発表された料金改定を基に、パナマックスコンテナ船の値上げ幅を試算すると以下のとおりとなる。

(例) 30,000パナマトンのパナマックスコンテナ船（積載状態時）の場合

1. 改定前の通航料

通航料 \$2.57 × 30,000 = \$77,100

2. 今回発表された改定による通航料（セキュリティチャージを含む）

S H I P P I N G F L A S H

通航料 \$ 2.96 × 10,000 + \$ 2.90 × 10,000
+ \$ 2.85 × 10,000 = \$ 87,100

(13%up)

ラインハンドリングチャージ \$ 3,200

セキュリティチャージ \$ 400

計 \$ 90,700 (18%up)

(注) パナマトン数 (PCNT : Panama Canal Net Tonnage)

パナマトン数とは、1969年のトン数条約による国際トン数の算出に用いた船舶の総容積(総トン数)にパナマ運河当局の独自の係数をかけて算出する。

例えばあるパナマックスコンテナ船 (3613 TEU) の場合を取ると、総トン数が50,462、パナマトン数は43,649となり、パナマトン数は総トンの約 8割程度となる。

このため、当協会は、今回同運河庁が発表した通航料引上げを含む改定は、景気低迷時において世界の海運界、特に同運河第2位のユーザー国であるわが国関係船社に与える経済的ダメージは計り知れないものがあり、断固反対する旨の意見書【資料2参照】を運河庁へ提出する一方、ICS (国際海運会議所) や ASF (アジア船主フォーラム) 等と連携し、反対運動の拡大を図った。さらに、7月19日にパナマで開催された同運河庁主催の公聴会には、当協会北米地区事務局 岡ワシントン事務所長を派遣し、当協会意見の反映に努めた。

公聴会には、当協会をはじめ約40名が出席し

意見表明を行ったが、わが国政府からは松津在パナマ日本大使も出席し反対意見を表明するなど世界各国から反対意見が表明された。今後は、同公聴会に出席した海運関係者、政府等から表明された意見が取りまとめられ、今後同運河庁理事会において、引上げの是非が検討される予定となっている。

パナマ運河は1914年に米国によって完成して以来、80余年にわたって米国が管理運営してきたが、1999年末にパナマに返還された。その際に米国とパナマで結ばれた「パナマ運河の永久中立と運営に関する条約」では、同運河の通航料並びにそれに付随する料金は公正で合理的でなければならないと規定している。ちなみに、わが国も同条約を遵守し尊重することを旨とする同条約を批准している。運河庁の発表によると、ここ3年間の料金収入は、通航隻数こそ1999年の14,336隻から2000年の13,492隻に減少しているものの、船型の大型化により料金収入は1999年の5億6800万ドルから2000年の5億7900万ドルとなっており、通航料収入も順調に推移していると考えられる。

当協会としては、同運河庁が、この条約および附属書の精神を尊重し、今回の公聴会で表明された世界各国の反対意見を踏まえ再考することを強く要望したい。

【資料1】 通 航 料 体 系

船 種	現在の通航料		今回発表された通航料改定案					
	積載状態	バラスト状態	1万トンまで (パナマトン数)		1万トン~2万トン (パナマトン数)		2万トン以上 (パナマトン数)	
			積載状態	バラスト状態	積載状態	バラスト状態	積載状態	バラスト状態
一般貨物船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
冷凍・冷蔵運搬船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
ばら積み船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
タンカー	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
コンテナ船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
自動車専用船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
旅客船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
その他の	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
軍艦等その他特殊船	\$ 1.43/排水トン数		\$ 1.64/排水トン数					

【資料2】

2002年7月8日

パナマ運河庁 アレマン長官宛

パナマ運河通航料引上げ問題について

（社）日本船主協会（JSA）は、2002年6月7日付プレスリリースにおいて発表されたパナマ運河庁の提案する運河通航料の値上げについて意見を提出する。

JSAは、国際航海に従事している主要な海運会社により構成しているわが国で唯一の組織である。また、当協会会員会社が運航している船舶でパナマ運河を通過したのは、2000年で989隻、料金ベースでは8300万ドルにも達している。

JSAは、経済不況であるこの時期にパナマ運河のユーザーである日本の海運会社に相当な経済的ダメージを与えることに繋がる今般のパナマ運河通航料値上げに対して強く反対する。

また、JSAは、パナマ運河の通航料および諸チャージは、「パナマ運河の永久中立と運営に関する諸条約」で、公正で合理的なものであると規定されており、その精神に鑑み、現行のタリフ構成を維持すべきであると考えている。特に、パナマ運河庁が今回の発表のなかで料金値上げは運河利用者が満足できる高品質なサービスを提供するために必要な近代化のための投資に必要であると述べているが、運河庁がインターネットで公開している財務資料を見る限りパナマ運河の運営は十分に PROFITABLE であり、JSAは料金値上げの必要性が認められないと考える。

JSAはパナマ運河庁が発表した料金値上げに関する分析を見て、以下の点を指摘したい。

1. 世界経済へのインパクトについて

パナマ運河はわが国をはじめとするアジアと北米・中南米諸国との貿易で重要な役割を果たしている。世界経済が停滞している現状において、仮に今回の値上げが実施された場合、これら貿易に多大な影響を及ぼすことが懸念される。

2. 日本船社が被る経済的ダメージについて

もし今回の値上げが実施された場合、パナマ運河庁の通航料の15%以上を占めるJSAのメンバー会社が被る経済的打撃は1200万ドル以上にも昇り、運河庁の ANALYSIS にも特別に言及されているとおり、わが国経済が低迷している中、その影響は計り知れない。

3. 運航費に占める通航料のコストについて

運河庁が今回発表した ANALYSIS の中で、通航料は運航コストに占める割合は数パーセントであり相対的に低いと分析している。しかしながら、この分析は、世界単一市場で厳しい競争条件に晒されており、例えば数パーセントにせよ常にコスト削減に努めているJSAメンバーにとって、このような分析はとても理解できるものではない。

4. 牽引用機関車ラインハンドリングのタリフ設定について

牽引用機関車ラインハンドリングチャージの新たな設定は、基本レートの値上げに加えて利用者へ二重のコスト負担増を強いるものであり容認できない。仮に導入が避けられなければ、現行レートから当該サービス相当部分を引き下げた上で実施すべきである。

5. セキュリティチャージについて

本年6月から既に実施されているセキュリティチャージは一方的通告であり、とても容認できるも

のではない。そのため、これを可及的速やかに廃止すべきである。

6. 料金システムの変更について

運河の通航という提供されるサービスの内容に船種による差異が基本的でないことを考えれば、船種毎による料率表を策定することの合理性はないと考える。仮に船種毎によって異なる料率を将来適用することを意図するためのものであれば、むしろタリフ構成を複雑にし、料率の合理性および公平性を分かりにくくするという弊害を引き起こしかねないと思われるため、料金システムの変更には反対である。

熟慮をお願いしたい。

社団法人日本船主協会

会長 崎長保英

以下のパナマ運河利用船社を代表して署名する。

第一中央汽船株式会社	大王海運株式会社
イースタンカーライナー株式会社	八馬汽船株式会社
飯野海運株式会社	川崎汽船株式会社
株式会社商船三井	商船三井客船株式会社
日本郵船株式会社	日産専用船株式会社
新和海運株式会社	太平洋海運株式会社
玉井商船株式会社	東興海運株式会社
三光汽船株式会社	

3. 対面通航可能な航路案を提示

—羽田空港再拡張の第2回航行安全基礎調査検討会—

国土交通省は、羽田空港の再拡張に伴い、東京湾の大井埠頭をはじめとするコンテナターミナルに入出港する大型船等の安全と運航効率をいかに確保していくかの第2回目の検討会を8月2日、海運ビル2階の大会議室で開催した。

昨年に続いて設置された今年の検討会では、現在のB滑走路に平行な新滑走路を羽田空港の南側に設置することに伴い、東京港の現港湾計画による「第一航路」の変更と防波堤の廃止・移動などが必要であるところから、変更後の「第一航路」の位置と形状を船舶通航の安全性等を確認しつつ決定することが目的とされている。

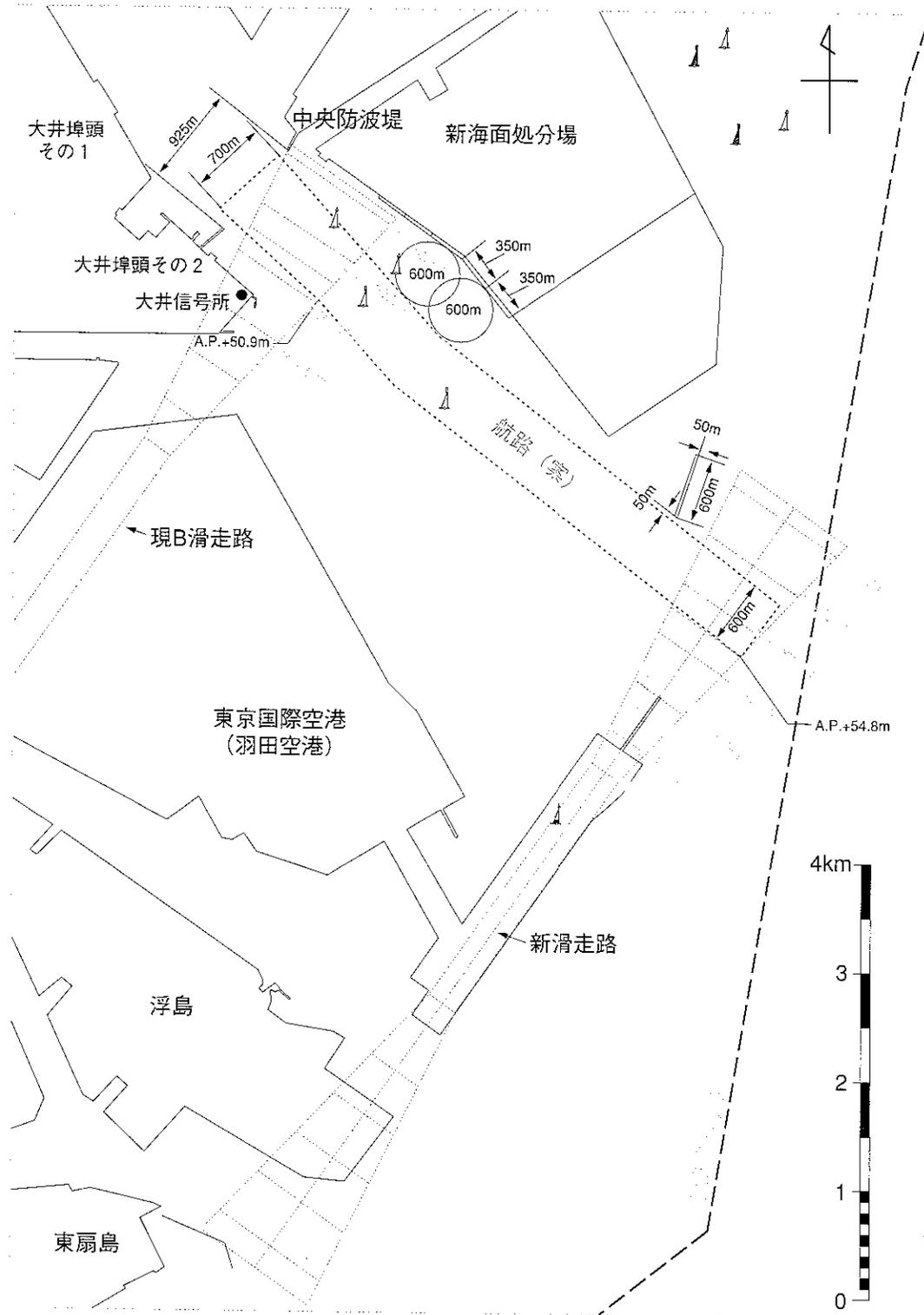
第2回目の検討会では、国土交通省から「第一航路」(案)が提案され、続いて、同提案の安全性を確認するためのシミュレーション実施計画(案)が審議された。概要は以下のとおりで

ある。

1. 東京港第一航路(案)=港湾法航路=の提案
船舶の航行に供するために所定の水深と幅員を有する港湾法航路の『東京港第一航路(案)』は、航行の安全確保と運航効率の維持に必要な航行水域を確保することと適切な幅および屈曲角の航路とすることが平成13年12月に決定されている。国土交通省港湾局および港湾管理者である東京都は、変更後の第一航路は長さが6km以上の長さになるため、現在採用されている中央防波堤入口付近での片側通航の規制を大型船に課すことは運航効率の大幅な低下につながることから、新しい航路は大型船の対面通航が常時可能な幅員であること、および屈曲角は10度以下とすべきとする操船実務者の意見を念頭に

H I P P I N G P L A S H

図 航路(案)



置きつつ、また当協会とも意見交換を重ね、航路（案）を検討して来た。その結果、別図のとおり屈曲角約10度、幅600~700mの航路（中央防波堤付近は幅700m）とすること、新海面処分場に計画の新規パースを確保するため港湾施設の技術上の基準に基づき、パース前面に対象船型の全長を300mとし、その2倍を直径とする回頭水域、泊地を確保すること、および航路上における進入表面高さはA.P.（荒川工事基準面）+54.8m以上とすること等を提案した。

この提案に関し、構造物と船舶との安全離隔距離については検討会資料に示されているとおり問題ないとされたが、別図に記されている新海面処分場南側の防波堤の必要性については、港湾局から最終的な決定までに更に検討すると回答がなされた。

また、航路上における進入表面高さはA.P.+54.8m以上とすることに関し、東京都および当協会から航空局側で対処するよう確認を求めたが、航空局は現B滑走路を嵩上げすることを検討しているが、既に供用されている滑走路を長期間閉鎖できるかどうかという問題があり、全てを航空局側で解決できるかどうかはむずかしいとし、全体として現状並を回復できないか引き続き関係者と協力していきたいと述べるに留まり、課題が残された。

2. 航路（案）の検討のためのシミュレーション実施案

国土交通省から提案された東京港第一航路案が入出港する大・小各種の船舶の通航状況に照らして安全であるかどうか、問題がないかどうかを船舶交通流シミュレーションおよび操船シミュレーション実験を実施して確認することが提案された。

そのためには、船舶の通航方法をあらかじめ設定する必要があるが、現時点では現在中央防波堤入口付近の東京港西航路における管制を廃止した場合の安全対策、新滑走路の設置によりその北東側のいわゆる東京港の入口付近に船舶が集中することに対応した通航方法、新海面処

分場前面付近において航路を航行する船舶に優先権を与えるための港則法に基づく「航路」の設定が必要かどうかなどの諸点については未検討であるため、海上交通流シミュレーション等の実施のための前提条件としては「第一航路」（案）の全区間を港則法の「航路」と仮定して検討することが提案された。

これに対して、当協会は、船舶の通航方法を定めるソフトとしての港則法の「航路」をどの範囲に設定することが適切であるのか等の検討は次のステップで検討されるものの、港則法の航路の必要性、その効果等の検討に際しては、航路が設定されている場合と設定されていない場合の比較検討がいずれ必要と考えられるので併せて検討することを提案した。

その結果、船舶交通流シミュレーションでは両者に大きな相違を見出すための条件設定およびデータが不十分であるが、操船シミュレータ実験に、これを組みこむことは可能であることから、実施方法について検討されることとなった。

3. 今後の課題

以上のとおり、羽田空港の再拡張に伴う新しい「東京港第一航路」については、港湾整備に当たる国土交通省港湾局、港湾管理者およびユーザーの意見である安全、港湾の機能および効率性の確保に充分配慮した提案が示されたことから、検討会の審議はその安全性を技術的に検討するためのシミュレーションに移行することとなった。

一方、新しい「第一航路」上の進入表面高さの確保に関しては課題が残されたほか、「第一航路」の安全性の確認作業の後に、船舶のより安全かつ効率性を確保する通航方法をはじめ、昨年の検討会で示された新滑走路の設置に伴う死角、騒音、航空灯火、電波障害等による航行船舶への影響等の課題が整理検討されることとなる。



審議会レポート

1 交通政策審議会港湾分科会の中間報告 —スーパー中枢港湾の育成へ—

交通政策審議会（第4回）港湾分科会は7月12日『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』について中間報告を取りまとめた。

3月29日に開催された港湾分科会（第3回）において、『次期港湾政策のあり方』が国土交通大臣より交通政策審議会に諮問【資料1、2】された。これを受けて、その具体的検討の場として港湾分科会の下に物流・産業部会および環境・安全等部会の二部会が設置され、種々の検討を重ねてこの中間報告に至った経緯がある。

物流・産業部会【資料3】には、港湾物流委員会 平野委員長が委員の一人として指名され、計3回開催された部会（5月7日、6月10日、6月24日）において船社意見の反映に努めた。部会では、各委員の意見を勘案の上、訂正が加えられた後、中間報告（案）が両部会でまとめられ、

7月12日開催の分科会で正式に中間報告【資料4】として了承された。

中間報告の骨子としては、物流ネットワークの充実策として中枢／中核港湾での港湾コストの低減化、輸送時間短縮等々を図る一方、アジア主要港のコスト／サービス凌駕を目標とした『スーパー中枢港湾』（次世代高規格ターミナルをモデル的に育成）を先導的／実験的に指定する、としている点で、その精神たる、①『選択と集中』（スーパー中枢港湾）、②『既存ストック有効活用』（スーパー中枢港湾の育成）、③『行政関与の港湾料金低減』（国際競争力回復）などは、これまでの港湾行政とは一線を画すものと考えられる。また、部会が報道関係者にも公開された結果、単なるセレモニーではなく、まさしく意見交換可能な場として機能したと言え、その点についても改善が図られている。しかしながら、湾単位といった広域的視点、その取組

みに対する言及が中間報告では弱いものとなっており、真の物流効率化／国際競争力強化のためには、この視点が港湾行政に反映されること

が必須ではないかと思われる。

* www.go.jp.singikai/koutusin/koutusin.html で部会／港湾分科会の議事概要／議事録等は参照可能です。

【資料1】

国 港 計 第 89 号
平成14年 3 月 29 日

交通政策審議会 会長 今井 敬殿

国土交通大臣 林 寛子

交通政策審議会に対する諮問について

国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。
記

【諮問第9号】

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

【諮問理由】

別紙による。

【資料2】

交政審（港）第10号
平成14年 3 月 29 日

交通政策審議会港湾分科会 分科会長 須田 熙殿

交通政策審議会 会長 今井 敬

交通政策審議会港湾分科会への付託について

国土交通大臣から本審議会に対し、諮問第8号「千葉港、大洗港、宇部港、佐世保港、別府港の港湾計画」及び諮問第9号「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」がありましたので、交通政策審議会運営規則第8条第1項の規定に基づき港湾分科会において審議され、その結果を報告されるようお願いいたします。

【資料3】

交通政策審議会港湾分科会 物流・産業部会委員名簿

氏 名	役 職 名
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
白石 真澄	東洋大学助教授
◎杉山 武彦	一橋大学教授
須田 熙	八戸工業大学教授
常盤 文克	(社)経済団体連合会輸送委員長
平野 裕司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長 (◎印は部会長)

【資料4】

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（中間報告）【抜粋】

平成14年 7 月12日
交通政策審議会港湾分科会

- ② スーパー中核港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）の育成
製造業におけるアジア諸国との水平分業化や食料品・日用品等の海外依存など経済のグローバル化

の進展を反映して、定時性・高速性に優れた海上コンテナ輸送は着実に成長し、長期低迷する日本経済にあって、着実な伸びを示している。

しかしながら、シンガポールや釜山等のアジアの主要港が中継貨物を増大させながら規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図ってゆく中で、わが国の国際コンテナ港湾が国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワークから外れ、北米航路や欧州航路の本船が日本に寄港する頻度が減少する恐れが高まっている。我が国の港湾が基幹航路から外れた場合、リードタイムの増加、コストの上昇等により国民の生活水準と産業競争力の低下が進展することとなる。また、中国等のアジア諸国の産業発展を背景とするアジア発着コンテナ貨物の急増は、日本のコンテナマーケットのシェアの相対的な低下を引き起し、コンテナ船の大型化とあいまって、今後、港湾コストが相対的に高い我が国国際コンテナ港湾の抜港進展につながるものが危惧される。

このため、今後も取扱量の着実な増加が見込まれる日本発着コンテナの低コスト・多頻度輸送が可能となるよう、コンテナターミナルのサービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて基幹航路の寄港頻度を維持し、効率的な物流体系を構築することによって、産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を図る必要がある。

また、単に経費が発生する場所としての位置付けやバース単位の運営など、従来コンテナターミナルの整備・運営の常識であった様々な構造的要因に踏み込んで大胆に改革を実施することにより、コンテナターミナル経営における規模の経済を生かしたコスト低減とオペレーターの経営内容の一層の改善を支援する。この際、国際トランシップ貨物等についても積極的に取り込むこととし、世界的な展開が進みつつある海外のターミナルオペレーターとの競争に対応する必要がある。

このため、わが国コンテナ物流のコスト・サービスを向上させるための先導的・実験的な試みとして、我が国発着貨物の取扱い上重要な地域において、国際・国内フィーダー貨物の取扱いのポテンシャル等を勘案しつつ、国・港湾管理者・民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした特例的な施策の導入や港湾間の広域的な連携を図ることによって、コンテナターミナルの整備・管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する地域として、スーパー中核港湾を指定する。

次世代高規格コンテナターミナルにおいては、その背後にロジスティクスの高度化に応える物流産業空間としての臨海部ロジスティクスハブの形成を視野に捉えつつ、国際コンテナ港湾の先駆的なターミナル経営を目指す。

目 標

- スーパー中核港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、
- ・港湾コストは、現状より約3割低減させる。
- ・リードタイムは、現状3～4日を1日程度まで短縮させる。

スーパー中核港湾においては、この目標を達成するため、①に掲げる諸施策の速やかな実現を図るとともに、さらに以下の施策を講じる。

施 策

(i) ソフト面

- ・公共コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施
- ・ターミナルオペレーターの運営環境を改善するため、産業としてのターミナルオペレーションの発展の促進も念頭において、上下分離方式の導入等民間の資本・能力の活用のあり方について検討
- ・ターミナル使用料、入港料等の港湾コストについては、規模の経済を追求する中で、コンテナ1個当たりの料金の低廉化を進めるとともに、①で述べたコスト低減策をより一層重点的に実施

(ii) ハード面

- ・既存ストックを有効に活用しつつ、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行き確保や複数バースの連続配置、さらに情報化、自動化を図った荷役システムを確保するための公的支援の検討を行い、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施

置も候補としてあげられた。また、406MHzの救難信号を発信するEPIRB(非常用位置指示無線標識)については、誤警報の多さが問題視されていることから、リストから外された。

なお、当該警報を受信し対応を求められる沿岸国当局側の立場から、警報信号は、海賊/武装強盗とテロリストを識別できるものでなければならないとされている。一方、送信者側(船舶)からすれば、襲撃を受けた際、海賊/武装強盗とハイジャックを識別して信号を発信することは現実的ではないことが指摘され、受信先の明確化等とともにさらに検討されることとなった。

2) 船舶動静把握システム (Long range tracking and reporting)

ほとんどの外航船で義務設備となっているインマルサットCを利用したポーリング(各船への呼び掛け機能による追跡)が、長距離レンジで船舶の動静を把握するシステムとしては最も適当であることが合意された。なお、インマルサットCを搭載する義務のない沿岸航行船舶については配慮が必要としてさらに検討することとされた。

3. 避難水域 (Place of Refugee)

エリカ号沈没事故(1999年12月)が発生して間もない2001年1月、地中海においてガソリン積載のケミカルタンカー“Castor”号の甲板に亀裂が生じた。適当な避難地に船を移動させ、救助および積荷の抜き取り作業をする必要が生じたが、周辺の港から受入れを拒否された。この事件を契機に、救助を必要とする船舶の避難水域の確保について、IMOで検討が進められていたが、船長、救助業者および沿岸国がとるべき行動を示した「援助を必要とする船舶の避難水域に関するガイドライン」および、援助要請に

対応する「海上援助機関(MAS: Maritime Assistance Service)の設置」に関する総会決議案が作成された。

なお、援助を必要とする船舶が避難水域において沿岸国の安全や環境に被害を及ぼす可能性があることから、避難水域において生じた被害に対する補償と責任を合理的に担保する規定の必要性が指摘される等、本ガイドラインは更なる検討が必要とされ、海洋環境保護委員会、海上安全委員会、法律委員会、無線通信および捜索救助小委員会にも検討を要請し、それらの審議結果を踏まえ、2003年の次回小委員会にて調整を図ったうえ同年12月の総会での採択を目指すこととされた。

4. 統合ブリッジシステム(IBS)運用のガイドライン

レーダー、衝突予防装置、GPS航法装置、ジャイロコンパス、オートパイロット、ECDIS(電子海図情報表示装置)、無線機、エンジンモニタリング装置等の各種機器を統合化したブリッジシステム(IBS: Integrated Bridge System)は、それらの情報を船橋で集中管理するシステムとして、今後の発展が期待されている。しかしながら、新しいシステムであるところから、新たなヒューマンエラーの原因となることを防止するため、運用上のガイドライン案が作成された。

5. その他

1) AIS搭載に関するガイドライン

AISが提供する情報が信頼のおけるものであるためには、IMOで既に規定されている機器そのものの性能基準に加え、設置工事等適切に搭載がなされることが不可欠であることから、製造者、搭載者、ドック、供給者、サー

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、関係方面に強力に働きかけた。(本誌2001年12月号参照)

これを受け政府は、この当協会の要望を含む内外からの意見要望について検討を行い、平成14年6月、各府省庁等における対応状況を取りまとめた。当協会要望の結果は資料1のとおりである。

一方、日本経団連より、例年同様、各業界の要望を提出するよう要請があり、当協会は例年同様アンケートを実施し、その結果等を踏まえ、以下4項目の規制緩和要望を日本経団連に提出

した。

- 船員保険の被保険者資格の見直し
- 船員職業紹介事業等の許可
- 港湾・輸入手続き等の一層の簡素化
- 航海実歴認定を受けた船長の乗組む全ての船舶に対する強制水先の免除

この日本経団連を通じた要望項目を含む当協会としての全要望項目については、会員会社から寄せられた意見を踏まえ検討中であり、理事会はじめ関係委員会等において検討のうえ、政府への提出締め切りとされている10月末迄に関係省庁等に要望する予定である。

【資料1】 当協会規制緩和要望(平成13年10月)の結果(概要)

当協会規制緩和要望(平成13年10月)	各府省庁等における対応状況
1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し(円滑な国際物流を可能とする観点から)	
① 港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	その他(国土交通省)
② 外貿埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化	その他(国土交通省)
③ 港湾運送事業の更なる規制緩和	具体的措置の検討中(国土交通省)
④ 港湾・輸入手続き等の一層の簡素化および真のワンストップサービスの実現	平成15年度の出来るだけ早い時期に措置予定(法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省)
2. 船員保険の被保険者資格の見直し	その他(厚生労働省)
3. 船員職業紹介事業等の許可	具体的措置の検討中(国土交通省)
4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化	措置困難(総務省)
5. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和	措置困難(総務省)
6. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮	平成14年度中に措置予定(総務省)
7. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加	その他(総務省)
9. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について	措置するか否かを含めて検討中(国土交通省)
10. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和	措置するか否かを含めて検討中(国土交通省)
11. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長	具体的措置の検討中(厚生労働省)
12. マニラ港出港船に対する無線検査の実施	具体的措置の検討中(厚生労働省)
13. 内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大	措置済み(国土交通省)……当方は措置済みとは認識していない
14. 航海実歴認定を受けた船長の乗組む全ての船舶に対する強制水先の免除	措置困難(国土交通省)
15. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	措置困難(金融庁)
16. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長	措置済み(法務省)……当方は措置済みとは認識していない
17. 日本籍船でのカジノの自由化	措置困難(法務省)

当協会規制緩和要望（平成13年10月）	各府省庁等における対応状況
18. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化	
① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかに合理的な登記・登録を可能にすること。	具体的措置の検討中（法務省、国土交通省）
② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・運輸省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。	具体的措置の検討中（法務省、国土交通省）
③ 海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。 ・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡譲定書・委任状	具体的措置の検討中（国土交通省）
19. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	具体的措置の検討中（国土交通省）
20. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化	具体的措置の検討中（国土交通省）
21. 公用航海日誌の記載方法の弾力化	措置するか否かを含めて検討中（国土交通省）

2 国土交通省が、国際会議への審議に向けて、船舶リサイクルに係る検討を開始

—国土交通省の「シップリサイクル検討委員会」について—

国土交通省が設置した海運、造船、船舶解撤業界、海事研究機関および学識経験者からなる「シップリサイクル検討委員会」の第1回会合が2002年6月26日(水)に開催された。

船舶の解撤は、先進国の人件費の高騰やリサイクル資材の需給関係などの採算性の問題により、その中心はインドやバングラデシュなどの開発途上国に移行しているが、解撤ヤードからの環境汚染、劣悪な労働環境が近年問題となっており、国連環境計画（UNEP）や国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）等の国際機関において、現在の船舶リサイクル慣習の改善に向けた議論が進められている。

このような動きを受けて、わが国の海運、造

船、船舶解撤および船用業界等は2000年10月に「シップ・リサイクル連絡協議会」を設立し、資源の有効活用と環境保護の観点から船舶リサイクル問題の改善に向けた検討を実施している（同連絡協議会の活動の様子は本誌2002年5月号P.7参照）。

また、わが国の行政としては、国際機関における検討ではUNEPバーゼル条約での“船舶解撤ヤードの技術ガイドライン”の作成作業が先行していたことから、旧運輸省（2001年1月より国土交通省）から造船業基盤整備事業協会（2001年4月からは運輸施設整備事業団へ業務移管）への委託として、「船舶解撤ヤードの技術ガイドラインに関する検討会」を2000年11月と2001年1

月に開催、また、「船舶リサイクリング技術に関する検討会」を2001年8月に開催し、船舶のリサイクルに係るヤードの技術的検討を行うとともに、同検討会における検討結果を踏まえ、バーゼル条約をはじめとする国際機関への対応に努めてきた。

船舶リサイクルに係る国際的な検討内容は、現在、船舶解撤ヤードの技術的問題から船舶のリサイクル全体に関する枠組みの問題（バーゼル条約法律作業部会における法的枠組みの検討、IMOにおける船舶リサイクルに係るガイドラインの検討等）へと移行している。建造後25年以上にわたって使用され、かつ、自由に国境を越えて移動する外航船舶については、船舶のリサイクルに何らかの責任を有する、または、リサイクルによって受益すると考えられる関係者（ステークホルダー）が製造者、使用者、解撤業者、旗国、寄港国、解撤国など多岐にわたっている。

このような状況を踏まえ、国土交通省は、円滑な船舶解撤の実施による国際海運・造船市場の安定化に資することを目的として、船舶リサイクルに係る国際機関における審議への対応やその基礎となる調査検討の方針につき総合的な検討を行うために、海事関係者による「シップリサイクル検討委員会」を発足させた。同検討委員会の委員長には、角 洋一 横浜国立大学大学院教授が選出され、当協会からは、新井 清和 外航船舶解撤促進特別委員会幹事長、植村 保雄 常務理事・企画調整部長が委員として参加している。（資料参照）

6月26日の初会合では、事務局を務める海事局造船課より、IMO 海洋環境保護委員会やUNEP バーゼル条約補助機関会合等の国際会議での検討の模様等について説明があるとともに、本検討委員会の検討項目について以下の提案があった。（※②IMO 海洋環境保護委員会の模様は本誌

2002年4月号P.3参照。バーゼル条約補助機関会合の模様は本誌2002年7月号P.12参照）

【本検討委員会での検討項目】

- (1) 船舶リサイクルのステークホルダー（造船事業者、船主、運航者、解撤事業者、旗国等）の役割
- (2) 船舶のリサイクルに係る法的問題（バーゼル条約法律作業部会への対応）
- (3) 技術ガイドラインに係る事項
 - ① 船舶の設計や建造時における有害物質の最小化の方策等
 - ② リサイクルし易く、かつ、船舶のライフサイクルの中で、または船舶退役時に有害物質を取り除き易い船舶・機器の設計
 - ③ 船舶に含まれる有害物質と船上にあるリサイクル活動になんらかの支障となる物質のインベントリーの作成、保持および改訂

これに対して、角 委員長より“既存船”に関する検討も必要との指摘があり、既存船のインベントリーの作成をその検討項目に加えることとなった。

また、同会合では出席者間での船舶解撤に関する意見交換も行われ、当協会は検討委員会に対して概略以下の意見を申し述べた。

- ・本委員会の開催を評価するとともに、今後、船舶リサイクルに関して円滑性（今後大量発生が予想される解撤予定船の円滑な解撤が必要なこと）、実行性（各関係者にとって実行可能な方策であること）、実効性（解撤事業者にとって効果的かつ必要最低限な方策であること）を確保する枠組みを希望する。
- ・主要海運、造船、解撤事業者が存在するアジアの意見を世界に反映させる必要がある。
- ・バーゼル条約の船舶への適用については、同

条約の法律作業部会においても結論が出ていない。また、煩雑な輸出承認手続を行う間に解撤市場で売船の機を逸する可能性があり売船価格にも影響するほか、解撤船の輸出が制限されれば船舶の解撤促進に支障を来しサブスタンダード船の排除にも相反する。従って、わが国におけるバーゼル法の解撤船舶への適

用を停止して欲しい。

同検討委員会は、年4回程度の開催することとしており、今回は本年8月を予定している。当協会は今後も同検討委員会に対して積極的に船主の意見反映に努めることとしている。

【資料】

「シップリサイクル検討委員会」委員リスト

(委員)

- | | |
|-------|-------------------|
| 角 洋一 | 横浜国立大学大学院 |
| 細見 正明 | 東京農工大学 |
| 吉原 福全 | 立命館大学 |
| 新井 清和 | 川崎汽船(株) |
| 中山 省児 | 石川島播磨重工業(株) |
| 竹川 正夫 | 住友重機械工業(株) |
| 中桐 廣道 | 日立造船(株) |
| 山路 宏 | 山路産業(株) |
| 須田 新悟 | (株)富士サルベージ |
| 植村 保雄 | (社)日本船主協会 |
| 今井 義久 | (社)日本造船工業会 |
| 相本 伸幸 | (社)日本中小型造船工業会 |
| 中 千秋 | (社)日本船用工業会 |
| 竹末 敏昭 | (社)日本造船協力事業者団体連合会 |
| 園部 道夫 | (財)船舶解撤事業促進協会 |
| 岩元 勝 | (財)日本海事協会 |
| 成瀬 健 | (独)海上技術安全研究所 |
- (敬称略)

(省内関係者)

- | | |
|-------|------------------|
| 海事局 | 海事産業課 長 |
| | 造船課 長 |
| | 船用工業課 長 |
| | 安全基準課 長 |
| 総合政策局 | 環境・海洋課長 (オブザーバー) |

3 当協会、ユーザーとしての考え方を説明 —造船産業競争戦略会議について—

国土交通省は、「我が国造船業及び船用工業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(座長：杉山武彦一橋大学教授、事務局：国土交通省海事局造船課)を設置した。当協会から福島理事長が委員として参画している。

(1) これまでに行われた会議（第1回および第2回）の概要

第1回会議 6/28(金)：

事務局（造船課）から造船産業の現状等について説明があった後、日本政策投資銀行、日本造船工業会、日本船用工業会、および海上技術安全研究所がそれぞれの立場から実情を説明した。

第2回会議 7/12(金)：

日本中小型造船工業会、および造船重機労連が造船業界の立場から、実情を説明した。また三井物産（第2回のみ参加）、および当協会から、商社・ユーザーとしての考え方について説明を行った。当協会は福島理事長が「わが国海運と造船業（造船業界に望むこと）」と題し、以下①～④の4点について説明した。

① 低廉かつ安定した船価

- ・国際マーケット下にある造船業。
- ・海運が顧客（荷主）に満足してもらえる運賃サービスを提供するには、低廉かつ安定した国際競争力ある船価が絶対条件。
- ・メンテナンス費用は重要な要因。

② 納期の厳守

- ・デリバリーのタイミングは、新造／修繕にかかわらず重要。
- ・納期についてのわが国造船会社の評価は高い。韓国・中国等より信頼が厚い。

③ 技術開発等

- ・舶用品の小型化などによる積荷スペースのアップや、速力のアップなど経済性の向上。
- ・燃費効率、省エネ率のアップなど、環境負荷の一層の軽減。
- ・分解性の向上、有害物質の低減など、リサイクルを念頭においた船舶。
- ・メンテナンスの頻度や、故障時における修

理の容易性など、シンプルで使い易いユーザーフレンドリーな船舶。

④ その他

- ・保証期間の延長（5年程度）。
- ・船型の開発などの技術力／開発力の維持・向上
- ・船舶の構造および設備等に関する国際ルールの制定（変更）に対する積極的な関与。

(2) 今後の会議予定

第3回会合は9/27(金)10:00から開催の予定であり、年度内に第6回程度開催して終了することとなっている。

造船産業競争戦略会議メンバー

座長

杉山 武彦（一橋大学教授）

座長代理

大和 裕幸（東京大学教授）

委員

青木雄二郎（日本マリンエンジニアリング学会前会長）

荒木 幹夫（日本政策投資銀行理事）

太田 和博（専修大学教授）

木下 正利（日本船用工業会政策委員長、三菱化工機相談役）

中西 堯二（海上技術安全研究所理事長）

根本 久司（日本造船工業会企画委員長、三井造船副社長）

福島 義章（当協会理事長）

三輪 義雄（日本中小型造船工業会会長）

吉井 眞之（全国造船重機械労働組合連合会中央執行委員長）…第2回より

事務局

国土交通省海事局造船課

（海事局長以下関係者が同席）

海運税制の充実・改善について

【海運税制キャンペーン】

日本の経済を支える海運には、**税制の充実・改善が必要です。**

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業です。しかし、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。

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。

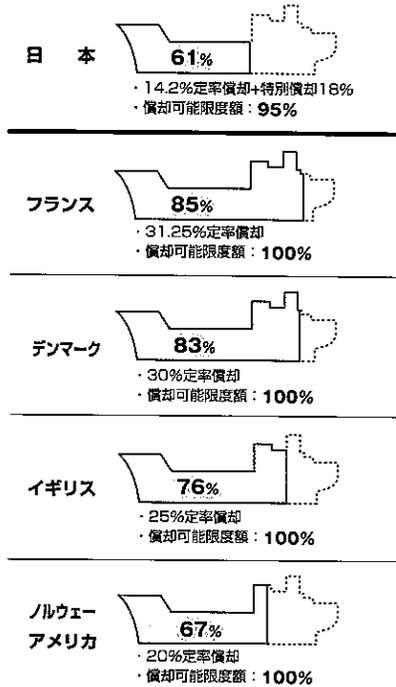
さらに、主要海運国では、外航船舶には固定資産税を課していません。また、船員の所得税・社会保険料についても、減免措置を講じています。

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。

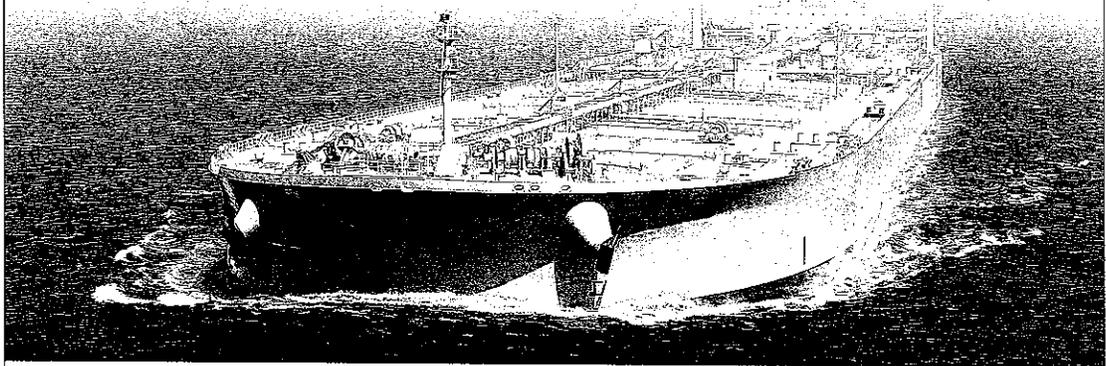
海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

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。



—— 船が交える日本の暮らし ——
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。

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、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。

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程度ときわめ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。

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



—— 船が変える日本の暮らし ——

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

「海の日」によせて～

海のシンフォニーファミリーコンサート

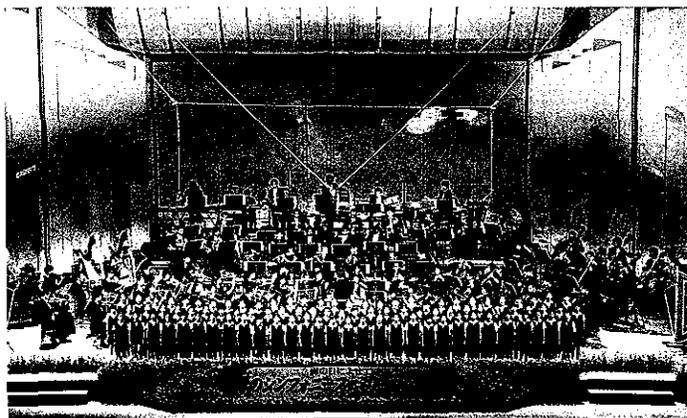


▲司会・進行の武内陶子さん

「海の日」とともに多くの方々に親しまれている恒例の『海のシンフォニーファミリーコンサート』を7月21日（日）にNHKホールで開催しました。コンサートは、今年で12回目を迎え、3万人を超える応募者の中から3,000名以上の方々をご招待し、子供からお年寄りまでリラックスした雰囲気の中、素晴らしい演奏、歌声を充分楽しんでいただきました。

また、このコンサートの模様は8月10日（土）12：15～14：00にNHK-FMで全国放送されました。

NHK武内陶子（たけうち とうこ）アナウンサーの司会・進行のもと、クラシック・サクソフォン分野で脚光を浴びた日本を代表する管楽器奏者の須川展也（すがわ のぶや）さん、世界的評価を得た人気・実力とも最も充実したバリトンの福島明也（ふくしま あきや）さん、オペラ歌手として世界で幅広く活躍されているソプラノの森麻季（もり まき）さん、そして演奏は本名徹次（ほんな てつじ）さんの指揮



▲新日本フィルハーモニー交響楽団と東京放送児童合唱団

による新日本フィルハーモニー交響楽団を迎え、それぞれの曲に関する様々なエピソードなど楽しいお話を混じえつつ名曲の数々を披露していただきました。

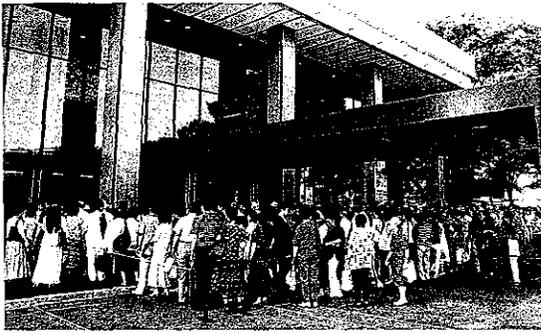
第1部は、オープニングにヘンデル作曲、組曲「水上の音楽」から「アラ・ホーンパイプ」で華やかに幕を開け、マスカーニ作曲「カヴァレア・ルスティカーナ」から「間奏曲」の情熱的なオペラが披露されました。



▲司会・進行の武内陶子（たけうちとうこ）さん（左）と指揮者の本名徹次（ほんなてつじ）さん（右）



▲サクソフォーンを演奏する須川展也（すがわのぶや）さん



▲会場につめかける観客



▲日本海洋少年団千葉市連盟団員による手旗信号の演技

そして、須川さんによりピエソラ作曲「リベルタンゴ」他が演奏され、アンコールでは現在放映中の『朝の連続テレビ小説「さくら」のテーマ』（小六禮次郎作曲）が披露されました。

第2部は、なじみの深いツインマーマンの「錨をあげて」ではじまり、タイケ作曲の行進曲「旧友」の演奏に合わせてゲストの日本海洋少年団千葉市連盟団員が客席後方から登場、元気に手旗信号の演技が行われました。その後、福島さんにヴェルディ作曲の歌劇「椿姫」から「プロバンスの海と陸」他、森さんにはオッフエンバック作曲、歌劇『ホフマン物語』から人形のオリンピアのアリア「森の小鳥はあこがれを歌う」他をそれぞれ歌っていただき、特に人形に扮した森さんのユーモラスなパフォーマンスには場内から歓声が沸き起こりました。

そして、東京放送児童合唱団のみなさんを迎え、海の歌メドレー「海の歌をうたおう」「浜辺の歌」「海」などのメドレーを合唱、子どもたちの透き通る歌声が会場に響き渡りました。



▲ソプラノ 森麻季(もりまき)さん



▲バリトン 福島明也(ふくしまあきや)さん

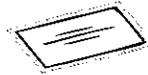
海にまつわる名曲を中心に披露したコンサートの最後の曲で、エルガー作曲の行進曲「威風堂々」第1番で締めくくられ、観客から惜しめない拍手が送られました。また、アンコールでは、このコンサートのために作られたオリジナルソング「海へ行こう」、「われは海の子」の大合唱で、一層大きな拍手が送られコンサートは終了しました。



▲森さん福島さんによるデュエット



▲最後は出演者全員で「海へ行こう」を観客とともに合唱



Washington便り

King of Pork

米国の政治が今、面白い。ワシントン生活一年での筆者の率直な感想である。

一昨年、ブッシュ大統領が民主党のゴア候補と大統領ポストを争ってフロリダが熱く燃えた。その時遠いアメリカの出来事にも拘わらず、多くの日本人が「にわか政治評論家」に変身した。しかし、アメリカの政治システムに接すると、にわか仕込みでその真髄に迫るのはなかなか容易ではないし、奥が深いとの印象を覚えたのは筆者だけではないだろう。米国はその独立宣言以来200有余年、独自の政治システムを極めてきているからだ。殊にアメリカ議会の観察を始めると、奥が深く観察者を飽きさせることがない。

機能する二院制

議会では、上院と下院がそれぞれの特性を十二分に発揮し、二院制が正常に機能していることが分かる。一般に「外交の上院、内政の下院」といわれる。上院は下院に比べ政策立案能力では優位にある。上院議員一人が平均44名のスタッフを抱えているのに対して、下院議員は17名程度の小規模スタッフに依存しているから、下院が劣勢にあるのも無理はない。卑近な例では、現在両院協議会送りとなっている「海事・港湾セキュリティ法案」が挙げられる。一昨年来、上院が手掛けていた海事・港湾関係法案が、昨年9月11日のテロ攻撃を切っ掛けに「セキュリティ法案」に急遽衣替えし、その時点では下院にはそれに比肩できる法案は皆無であった。今年の4月に下院独自の「セキュリティ法案」が下院を通過したが、「遣っ付け仕事」の感を免れ得ない代物である。

憲法で下院に与えられている権限に「歳入法案の先議権」があるが、慣例上、歳出法案と併せて下院が先議している。両院の動きが歳出入

法案にどう反映されるかといえば、先議権のない上院法案は一般に下院の歳出案に対して「大判振る舞い」になることが多い。また、議員の在職期間が両院の行動パターンを規定している。任期6年の上院は「良識の院」と呼ばれるのに対して、任期2年の下院は当選すると次の選挙戦がまた始まるといわれている。両院の議員とも「選挙」という言葉には特に過敏であり、その資金手当に何時も腐心している。外国人の筆者にも、上下両院議員から集金パーティーへの招待状がよく舞い込むが、不関与を旨としている。

上院の存在感

「良識の院」である上院は下院に比べ多士済々である。今の日本は「老害」として高齢者を排除すべきだ、との議論があるが、米国ではこの議論は成り立たない。才能があり、選挙民の信任を受けた人間であれば、年齢はそれを妨げないと考えているからだ。上院では、1902年生まれて今年100歳になる Strom Thurmond 議員が在職中である。彼は南カロライナ州選出の共和党議員であるが、1956年から連続8回当選しており、上院在職期間46年の長期記録保持者である。改選を再来年に控え、さすが9回目の挑戦はないと見られている。この記録に並び、更新する可能性の高い上院議員が他にも一人在籍している。別名「King of Pork」と称されている御歳84の Robert C Byrd 議員である。同氏は1958年、民主党から上院議員選挙に出馬し40歳で西ヴァージニア州(WV)から当選、爾来8回の連続当選を重ねている。

WVのドン

WVは殆どがアパラチア山脈等の山系に包まれた緑の豊かな山国である。1742年に黒いダイヤといわれる石炭が山中から発見されて以来、アメリカ東部の産業を支えてきた。鉱山が隆盛を

極めていた第一次世界大戦中の1917年、Byrd議員は炭鉱夫の家に生を享けた。家庭は経済的に恵まれず、第二次世界大戦中は造船所の溶接工として働き、戦後職を得た肉職人の時、同氏に転機が訪れる。州議会選挙運動で得意の弦楽器を片手に選挙区である郡内の辻々を回り、同氏は下院議員の席を手に入れた。1952年には、現職の民主党連邦下院議員が引退するといった幸運に恵まれ、次は連邦議会の下院議員に三期連続当選を果たした。1958年には上院へ鞍替えし、爾来8回の連続信任を背景にWVのドンとして今、君臨している。第3期目に当たる1970年の選挙戦では、州内55郡の全てで平均78%の支持率を獲得して完全勝利を取ったことも、同氏の存在感を更に磐石なものとした。2000年の8期目の選挙でも、55の選挙区で80%近い支持を得て同じく全面勝利し、今や同氏の人気は不動である。

その人気の源泉が何処にあるのか見ないと同氏のイメージを正確に掴めない。初当選の1958年に上院で議会活動を始めると直ぐに、Byrd議員は民主党多数派院内総務であったL Johnson議員(後の36代大統領)の支持者を表明し、その見返りに歳出委員会の委員ポストが与えられた。1960年代前半からは、John F Kennedy 上院議員の好敵手であったHumphrey 上院議員支持に回ったことが徒となり、彼が大統領に就任すると、同氏が重要なポストから外れるなど、冷や飯の時代が長く続いた。これを充電期間と心得て、上院議員としての人脈作りから政治手法などの習得に時間を費やし、静かに1976年のMansfield 院内総務(後の駐日大使)の引退を待つことになる。同氏は直ぐにそのポストに就任するが、上院の決定は満場一致主義や最大多数主義がルール化されているために、院内総務ポストは権力が実質上弱いことに不満を感じていた。それから12年後の1989年に歳出委員会の委員長ポストに就任する機会が訪れた。歳出権限に最大の魅力を感じていた同氏が積年の望みを掛けていた終の棲家に漸く辿り着いた。上院議員生活31年目の71歳での「快挙」であった。

急増する Pork

それ以降、Byrd議員の議会活動には地元への利益誘導が年々目立つようになる。

特に有名な事例では、1997年、京都議定書の批准に際して同氏が反対法案を共同提案し、同議定書が反故にされたことがある。地元WVの鉱山会社が不利にならないように働き掛けをした結果だといわれている。

昨年の予算統計では、同氏が歳出委員会の委員長権限を如何なく発揮して、WVへの連邦政府機関の誘致や道路、橋梁、図書館などのインフラ・文化施設に対する連邦補助金(Pork)をWVに手厚く配分している。全米平均\$24/人が連邦補助金として拠出されている状況の下で、WVにはその10倍に相当する\$236/人の連邦補助金が重点投入されている。こうした連邦予算の冗費を監視する市民団体が、同氏に(不)名誉な「King of Pork」を命名し、当の御本人は「私のことをKing of Porkというが、私がそのことでどんなに楽しい思いをしているか、皆さんは知らない」と公式コメントを出し、馬耳東風といったところだ。こうした遣り取りを見ていると、今年85歳になる同氏に一種独特な人間臭さを感じてしまい、観察者を飽きさせない。

同議員が89歳で9期目の改選時期を迎える2006年の上院選挙に出馬して当選すると、その時点で100歳のThurmond議員の記録を塗り替えることになる。Byrd議員は今日も議場に立って意気軒昂である。これが日本であつたら、どう議論が沸騰するのだろうか、と考えると、同氏の存在は公平と正義の国アメリカが内包する懐の深さとても理解したらいいのだろうか。観察者としてこれからもByrd議員の言動から目が離せない。

最後に一言、「Pork」は決して上品な言葉ではなく、くれぐれも英語辞書などを開いて調べたりしないようご注意ください。

(北米地区事務局ワシントン事務所

所長 岡 哲夫)

第44回

潮風満帆



ドサ回りがから、 五大湖へ



元日本郵船 船長 中村辰章

いまは大型船での専用航路が大勢を占めており、このような経験はもはや無理でしょうが、昭和40年代はじめの古い話です。電報で入渠中の雑貨のG丸に交代乗船せよとの社命を受取りました(配乗は電報、給与は郵便小為替、柳ごおりの着替え一式はチップ、屋台の支那そば4~50円、安い店でにぎり寿司10円でした)。

このG丸は海運集約でフリートに加わったグロス8,500弱の十年選手で、ちょうど落ち着いた頃合でしたが、仕様が小ぶりで、せいぜい15ノット、バツテンダウンのハッチのため定期航路にはあまり入れず、ドサ回りが多く、乗船後、あちこちうろろした挙句、みなが嫌がった一年長期の三国間航路に放りこまれました。しかし、去る日、会社の好意で、自宅からの慰問袋を手にしたときは感激したものです。

神戸を出て、高雄(原塩積み)、富山東岩瀬、門司、マドラス(鉄鉱石積み)、呉、クアラロンピン(鉄鉱石積み)、室蘭、高雄、香港、下関、八幡、名古屋、神戸、清水、横浜、ロングビーチ、クリスタル、キングストン、サンファン、フレデリックステッド、サントドミンゴ、カルタヘナ、バランキラ、ベリーズ、コアツァコアルコス、ケベック、モントリオールと、五大湖~アフリカ航路のとば口に達したのは半年後のことです。

この間、若手にはすばらしい見聞をさせてもらい、内地帰投後、一部乗組には、宝くじの賞金なみの家族送金残プラス多様な手当の支給もあったようです。

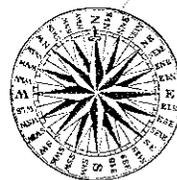
この定期では味わえない、高雄のウインチマンの絶妙なモッコさばきだけの積荷、その、富山の住宅街裏で、いまの公害を考えた昼間日通トラックへの直揚げ、マドラスの女性が頭で竹籠積荷、ニッパハウスしかないロンピンの艀荷役で、16ギャング用デ

ッキ一杯の沐浴用ドラム缶水の減り具合にやきもき(後のラワン積船では余裕でした)、クリスタルパイロットの南部なまりきついオーダーと荒っぽい主機操作、キングストン海底都市の圧巻と小説に見る街並み、ヘミングウェイのガルフストリーム風景、米国新婚旅行三大メッカ、サンファンのラテン情緒、クーデター翌日、機関銃座がならぶサントドミンゴ入港、保険でもよしとされた Safe Port なんのそのコロンビアでの干潮時乗り揚げ、荷役中断、その他スペイン語しか通じず、学生時代の素養をあてにされたボトムの荷役折衝、ライトアップされたケベック城、ノータグなどあたりまえの思い出深い道中でした。

当時は内外に昔のおもかげを残して、たとえば、職制一本化というものの指物専門という大工長は孤高然として、かんな、のみなど道具に自前もあり、棺桶材料など他にいっさい手をつけさせず、ハッチ開閉、投揚錨、測深ほか旧担当を率先して差配していました。一機はやさしく、船機長ほか30人近い日本人だけの乗組員もいい人ばかり、働きが、活気のある職場であり、月一最高の馳走、すき焼きディナー



7つの海のごぼれ話



でももの足りないクルーに、旧メスルームの二次会で、司厨部が無税牛肉を大盤振舞、一同歓声をあげたものです。

余談ながら、白菜、春菊などは世界中で香港ぐらいしか街中では売ってはいませんでした。

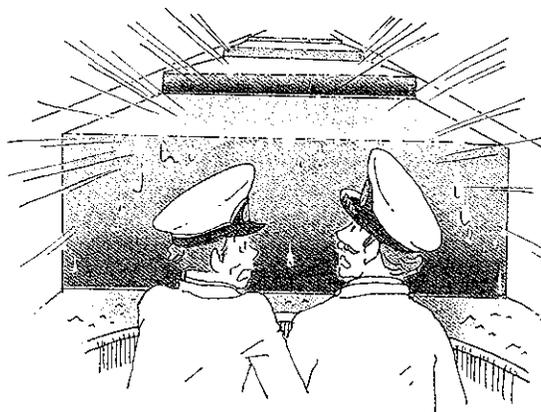
この数年前に開通した300kmのセントローレンス・シーウェイ入口のモントリオールには、セントローレンス湾、セントローレンス河を長駆廻航、数日目に到達、万博後の余韻は残っていたようですが、欧州に似てひんやりとして、暗く、また、潮差大で、通航検査や準備のため、あまり印象には残っていません。

通航にはレンジ灯が全周灯、デッキのハンドレールライトはアンバーライト、操舵目標灯、船尾灯など仕様変更、多彩な信号吹鳴装置、各種フェンダー、帆船などのスウィングブーム、バイト取り特注係留索、起倒式レーダースキャナー、通信機器、septic tankのハード類準備、現地英仏バイリンガル通信士の乗船といろいろな規則がありました。

検査をパス、準備なって、空荷の本船は一路、湖面標高183m、最も奥で世界最大の淡水湖、スペリオール湖の中西部ダールズ港向け、援助物資とうもろこし積荷になにも知らず苦難の旅路に乗出しました。この5日間連続立ちっぱなしが多く、規制時間外を気にしながら、持場近くでの仮眠、立ち食いもあって、あらためて、モントリオールの高い岸壁の悪態をついた各国乗組員の落書に納得したものでした。

緩やかな流れに抗って進むうち、最初に、St. Lambert ロックが見えてきました。パナマよりのんびりしたものかなと見たのは早計で、この後、多数の通渠のいろいろな要領、むつかしさに、その比でないことがはじめて分かりました。

single lane で、段差はいろいろでしたが、開氷期の3月末から12月はじめまで、季節、時間帯により混み具合が変わって、多数の laker(ロッカー杯の



非常に長い住宅兼用家族運航平底自航艇)など差合い船があれば、ゲート手前の tie-up wall で一時係岸となります。

このため、船首ブームからボースンチェアでセーラーがするすると岸壁に降りて係留索をひろい、ピットにとるのです。バイト取りは別とし、解纜のときは逆で、もたもたすると乗り遅れる可能性もあり、当人は連続の作業で疲れて必死だったでしょう。

一方、渠中のやりくりは季節労働のラインマンが行い、本船では前後4台のウインチにベテランクルーを配して、両舷8本の係留索を上昇に合わせて船体が触れ回らないように微妙、緩急操作。最初はなかなかうまくゆかず、パーマネント、鉄バンド固定 wooden、ランターンフェンダーは半年でぼろぼろになりました。

こうして、のろのろと、Cote Ste. Catherine, Lower /Upper Beauharnois, Snell, Eisenhower, Iroquois と語りきれない多様な6ロックを乗り切り、五大湖トップ、湖面標高75mのオンタリオ湖はミニ瀬戸内海の Thousand Islands にたどりついたのです。

一面、これは航海というより、メキシコ国境から始まるアメリカ南東岸の戦時沿岸輸送や欧米内陸の国際輸送に運河を利用したロジスティックスというものでした。

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 41 回



今回、登場して頂くのは

日本郵船(株)安全環境グループ環境マネジメントチーム

高瀬経裕さん(45歳)です。

①

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？

グループでは運航船舶の安全管理、会社としての環境保全活動を、また私の所属するチームはその中で環境マネジメントに関する事項を取り扱っています。

②

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

新入社員時代は神戸支店で過ごしました。コンテナ船以外にまだ中南米、中近東向けの在来船、重量物船が多数運航されており、月末になると、使い勝手のよい少数のバースの取り合いをしました。荷役は、初日より先の見えた最終日の方が2倍くらい効率がよく、天候を見ながら人の手配をしたり、と人間味あふれる経験ができました。

③

3. 御社の自慢といえば？

当社グループは、全世界に広がる陸・海・空各分野の企業を結集した「複合ソリューション」を提供することで多様な物流ニーズにお応えしています。

④

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。

今の環境関係の仕事はまだ1年未満ですが、将来の重要性を肌で感じつつあります。日本では「環境」が主に登場しますが、欧米では従業員を含めた「人」への配慮、企業の果たす「社会責任」の考え方が早くから根付いており、その一端に「環境」も存在する位置づけです。今後、私どもも企業が社会責任を果たしていく取組みの中に、うまく環境対応を位置づけていければと思います。

日本郵船(株)の事業概要

創業1885年10月1日。資本金885億円。連結売上高1兆1,429億円。従業員数1,878人。(2002年3月末現在)

グループと致しまして、コンテナ輸送事業、不定期専用船事業、物流事業、客船事業をコアビジネスと位置づけし、あらゆる物流ニーズに対応することで事業の拡大・成長を図り、お客様等にとって更に価値の高いグループとなることを目指しております。



7 国際海事機関 (IMO) 第48回航行安全小委員会 (NAV48) がロンドンで開催された。
 8 (P. 15国際会議レポート)

8 当協会は、パナマ運河通航料金を平均13%
 日 値上げする問題について、パナマ運河庁 (PCA) アレマン長官宛に同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を提出した。
 (P. 9 SHIPPINGフラッシュ)

8 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省
 日 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」の第2回会合が開催された。

9 国土交通省は、平成13年度内航船舶輸送実
 日 績を発表した。これによると総輸送量は5億2,006万7千トン (対前年度比3.1%減)、2,444億5,110万3千トン (同1.2%増) となっている。

12 国土交通大臣の諮問機関である交通政策審
 日 議会・(第四回) 港湾分科会 (座長：須田熙 八戸工業大学教授) が国土交通省で開催され、物流・産業部会、環境・安全等部会でまとめられた中間報告(「港湾政策のあり方」)を了承した。
 (P. 15審議会レポート)
 国土交通省は、「造船産業戦略会議」の第2回会議を開催した。
 (P. 24海運ニュース参照)

15 船員職業紹介等研究会 (座長：加藤俊平東
 日 京理科大学教授) が開催され、船員教育機

関による無料職業紹介事業に関する制度化が適当であるとの報告書を了承した。しかし、労務供給事業に該当しない形態については、労働者側の見解を併記することとなり、また、船員派遣事業者となり得る者の範囲等について労働者側と使用者側の意見を付記することとされた。

15 国土交通省は、2002年1～6月の新造船建
 日 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169隻599万4千総トンで前年同期と比べ20隻減少、総トン数で17%減少した。

19 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省
 日 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」の第3回会合が開催された。

20 国土交通省は2002年版海事レポートを発表
 日 した。
 (P. 36囲み参照)

23 当協会は、第2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. 2 SHIPPINGフラッシュ参照)

29 国土交通省は、平成14年5月分の造船43工
 日 場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は21隻96万2千G/T(すべて輸出船)、竣工は、17隻、57万5千G/T(国内船3隻で9万5千G/T、輸出船14隻で47万9千G/T)であった。

30 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省
 日 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」の最終会合が開催され、外国籍船内の犯罪対応について4項目からなる当面の対応をまとめた。

30 国土交通省海事局および当協会は、わが国
 日 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」の第2回会合を開催した。

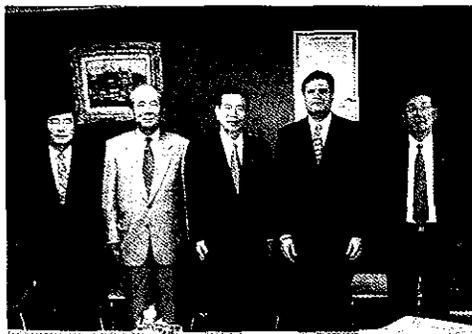
31 国土交通省は、主要5港 (東京、横浜、名
 日 古屋、大阪、神戸) の平成14年2月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,461隻(前年同月比10.4%減)、6,955万総トン (同3.7%減) であり、そのうち外航は、3,000隻 (6.0%減)、5,363万総トン (4.7%減)、内航は12,461隻 (11.4%減)、1,592万総トン (0.3%減) であった。

パナマ企業家協会ゴンザレス会長が当協会崎長会長と会談

去る7月17日、パナマ企業家協会カルロス・エルネスト・ゴンザレス・ラミレス会長が当協会を訪問し、当協会 崎長会長(川崎汽船(株)社長)、瀬戸 外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース座長(共栄タンカー(株)社長)、平野 港湾物流委員会委員長(日本郵船(株)副社長)および福島理事長と会談を行った。

会談では、わが国商船隊(約2000隻)のうち70%以上がパナマ船籍であること、さらにわが国はパナマ運河の主要利用国であること等からパナマとは深いつながりがあることを説明した上で、現在パナマ運河庁から発表されているパナマ運河通航料値上げ問題や『TAJIMA 号事件』に関連して、外国籍船上で犯罪等が発生した場合の迅速な対応方法などについて意見を交換した。

(注) パナマ企業家協会(APEDE)は、商工会議所と並んでパナマ財界に大きな影響力を持つ団体。同協会の委員会においてビジネスの拡大、経済活動の活性化等のテーマが毎週活発に議論されており、その経済分析および観測に対する官民の注目度は高い。



▲左から福島、瀬戸、崎長、ゴンザレス、平野(敬称略) ▲会談の様相

平成14年版「海事レポート」の発行

国土交通省海事局は、海の日(7月20日)に2002年(平成14年)版『海事レポート』を発行しました。このレポートは海事局発足から2回目の刊行で、従来から発行されていた『日本海運の現況』(海運白書)に替わるものです。

内容については、海運・造船・船員の各分野にわたり、Ⅰ最近の海事政策の動き(1. 次世代内航海運ビジョン、2. 環境問題への取組み、3. 港湾の24時間フルオープン化とワンストップサービス化、その他)、Ⅱ海事分野の現状と方向(1. 海上輸送の現状と方向、2. 造船業・船用工業の現状と方向、3. 船員制度の現状と方向、4. 安全と環境分野の取組み、5. 海事振興)、Ⅲ海事行政の体制(1. 海事局が誕生するまで、2. 海事局の誕生、3. 国土交通省の地方組織の再編)などを柱としたレポートとなっています。

その概要については国土交通省ホームページ【アドレス：<http://www.mlit.go.jp/>】で紹介しています。



船協だより

7月の定例理事会の様様

(7月24日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○社名変更

平成14年6月27日付

新日本石油タンカー株式会社(京浜地区所属)
(旧社名 東京タンカー株式会社)

平成14年7月1日付

日之出郵船株式会社(京浜地区所属)
(旧社名 日之出汽船株式会社)

平成14年7月24日現在の会員数104社

(京浜地区67社、阪神32社、九州5社)

総務委員会報告事項

1. 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」について
(P.2 シッピングフラッシュ参照)

政策委員会報告事項

1. 平成15年度税制改正への対応について
2. 造船産業競争戦略会議について
(P.24海運ニュース参照)
3. 国際船舶制度のその後の動きについて
4. 規制緩和要望について
(P.20海運ニュース参照)
5. ICS/ISF2002年総会の模様について
(本誌2002年7月号海運ニュースP.10参照)

政策委員会/ 海務委員会合同報告事項

1. 羽田空港再拡張問題について
(P.12シッピングフラッシュ参照)

海務委員会報告事項

1. IMOにおけるテロ対策の検討状況について
(本誌2002年6月号P.16参照)
2. 東京湾および備讃瀬戸における船舶交通の安全確保に関する要望について
(P.38陳情書・要望書等の欄参照)

工務委員会報告事項

1. 米国におけるNOx排出規制について
船舶からの大気汚染問題への取り組みとして、国際海事機関(IMO)は、窒素酸化物(NOx)および硫黄酸化物(SOx)の排出などを規制する条約(MARPOL条約附属書VI)を1997年に採択した。しかしながら、発展途上国を中心に各国の批准が進まず、未だ発効の見通しが立たないことから、米国環境保護局(EPA)は2002年5月に独自の船舶排出ガス規制案を発表した。
同規制案は、2004年以降に製造される機関に対してはMARPOL条約附属書VIの排出基準と同等としているものの、2006年以降に製造される機関に対してはさらに30%減の基準を求めている。EPAは、同規則の実効性を高めるため米国に入港する外国籍船への適用も視野に入れており、7月16日を期限としてコメントを求めた。



本件に関し、ICSは、地域規制を導入する前に同条約附属書VIを早期に発効させることに尽力すべき旨のコメントを提出しており、当協会としても、米国のunilateralな規制導入に反対するため、船用機関における技術的な問題点を指摘するとともに、ICSコメントを支持すること、および国際航海に従事する船舶への規制は国際基準に準じるべきであり、法制化する場合でも外国籍船は除外するべきとする意見書を提出した。

港湾物流委員会報告事項

1. 水先料金体系の見直しについて
2. 交通政策審議会 港湾分科会の中間報告について
(P.15海運ニュース審議会レポート参照)
3. パナマ運河通行料金の改定問題について
(P.9 SHIPPINGフラッシュ参照)

労務委員会報告事項

1. 船員職業紹介等研究会報告について
2. STCW条約95への対応について

船員対策特別委員会報告事項

1. 当面するITFへの対応について

タンカー一部会報告事項

1. 日本タンカー協会の業務受け入れ後の部会の運び方について

近海内航部会報告事項

1. 近海内航に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会 報告事項

1. パーゼル条約補助機関会合の様態について
(本誌2002年7月号P.12参照)

2. シップリサイクル連絡協議会の活動について
3. 国土交通省が設置したシップリサイクル検討委員会について
(P.22海運ニュース参照)

外航労務部会報告事項

1. 定時代表者会議報告について

陳情書・要望書等 (7月)

7月5日

宛 先：国土交通大臣、海上保安庁長官 他
件 名：東京湾における海上ハイウェイネットワークの早期構築および備讃瀬戸における船舶交通の安全確保について
要 旨：東京湾におけるAISを活用した次世代型航行支援システムの整備および備讃瀬戸東部海域をカバーする備讃瀬戸海上交通センターのレーダー局の整備を計画どおり進めるよう、関係海事団体とともに要望した。

7月8日

宛 先：パナマ運河庁(Panama Canal Authority)
件 名：パナマ運河通航料引上げ問題について
要 旨：SHIPPINGフラッシュP.9参照

7月9日

宛 先：パナマ国
件 名：STCW95条約に基づくendorsement(承認証)の発給遅延について
要 旨：STCW95条約は、本年2月1日より完全施行となったが、同条約に基づく免状および旗国の承認証の発給が大幅に遅延していることから、IMOはPSCに關し猶予期間を設け、7月31日までは必要な承認証等を所持していない場合も警告に留める処置を取るなどしたが、



承認証の発給の遅れに改善が見られなかったため、特にわが国商船隊に影響の大きいパナマに対しては、承認証の早期発給要望を行った。

7月10日

宛先：国土交通省海事局長

件名：STCW95条約に対応するわが国無線資格について

要旨：わが国の無線資格がSTCW95条約に適合していないとの外国でのPSC検査官の指摘に対し、PSCでのデイトンション回避のため、わが国の資格証明が無線資格を含めSTCW95条約に則り適切に措置されていることを明確にするように要望を行った。

7月15日

宛先：国土交通省海事局長

件名：STCW95条約に対応するわが国ポートステートコントロールについて

要旨：STCW95条約に基づくポートステートコントロールについては、7月31日までの猶予期間を設け、必要な承認証等を所持していない場合も警告に留める処置としているが、同条約に対応した船舶職員に対する海技免状の旗国における承認証の発給に遅延が生じているため、8月1日以降のポートステートコントロールについても弾力的措置によりわが国商船隊の運航に支障がでないよう要望を行った。

公布法令（7月）

- ⑥ 船舶区画規程の一部を改正する省令
(国土交通省令 第82号、平成14年7月1日公布、平成14年7月1日から施行)
- ⑥ 船員法施行規則の一部を改正する省令

(国土交通省令 第88号、平成14年7月16日公布、平成14年7月16日から施行)

- ⑥ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令 第90号、平成14年7月25日公布、平成14年8月1日から施行)
- ⑥ 小型船舶安全規則等の一部を改正する省令
(国土交通省令 第91号、平成14年7月26日公布、平成14年10月1日から施行)
- ⑥ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令 第270号、平成14年7月31日公布、平成14年8月1日から施行)

国際会議の予定（9月）

IMO 海上安全委員会 (MSC) 中間作業部会

9月9日～13日 ロンドン

IMO 第7回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会 (DSC)

9月23日～27日 ロンドン

ICS ばら積貨物船パネル

9月17日 ロンドン

ICS 環境パネル

9月18日 ロンドン

ICS 新造船および設備小委員会

9月19日 ロンドン

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6月	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
6	4,430	3,208	1,222	7.1	▲ 5.1

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

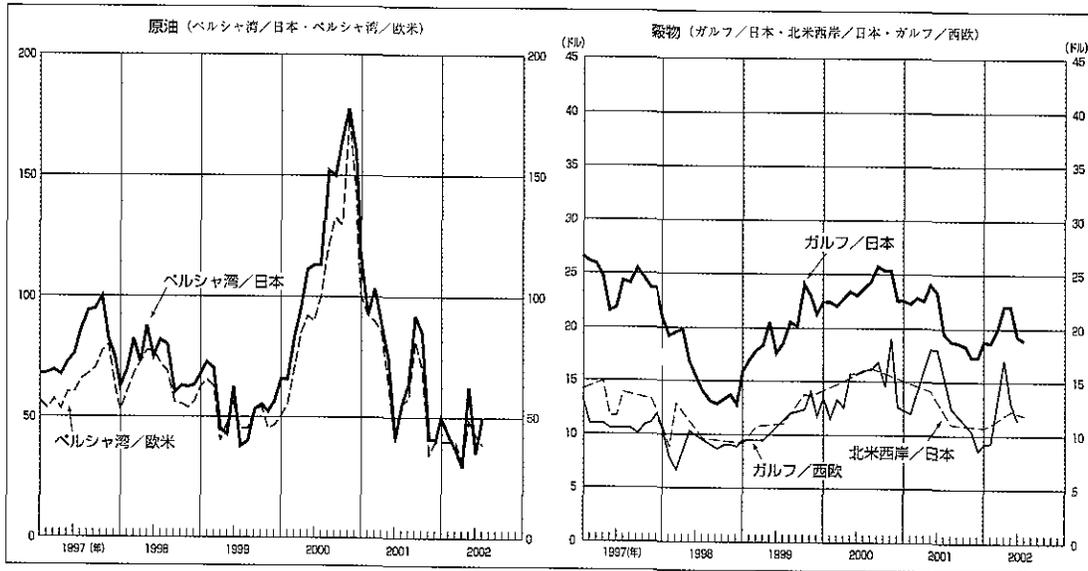
年月	年間 月間) 平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	122.10	113.85	131.69
2001年7月	124.64	123.24	125.80
8	121.56	118.92	124.80
9	118.91	116.78	121.72
10	121.32	119.65	123.10
11	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
7	118.08	115.92	120.56

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	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	
7	9,787	0	9,787	980	2,323	5,858	35	507	84	0	12,628	2,479	

(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	50.00	32.50	100.00	82.50	55.00	42.50	38.75	29.50
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	—	—

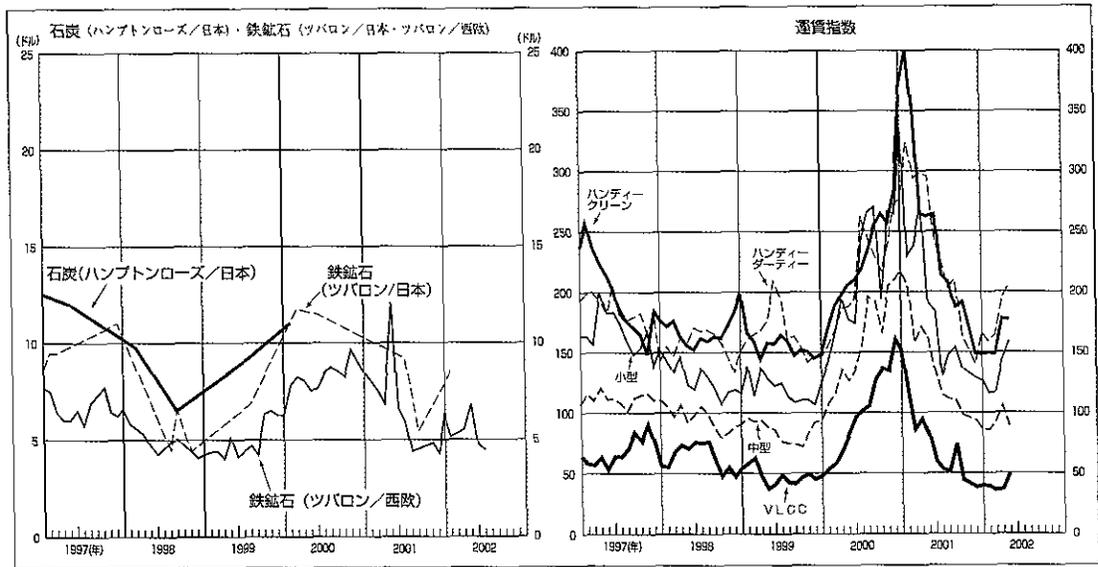
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	18.90	17.60	—	—	11.90	11.25	—	—	—	—
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)

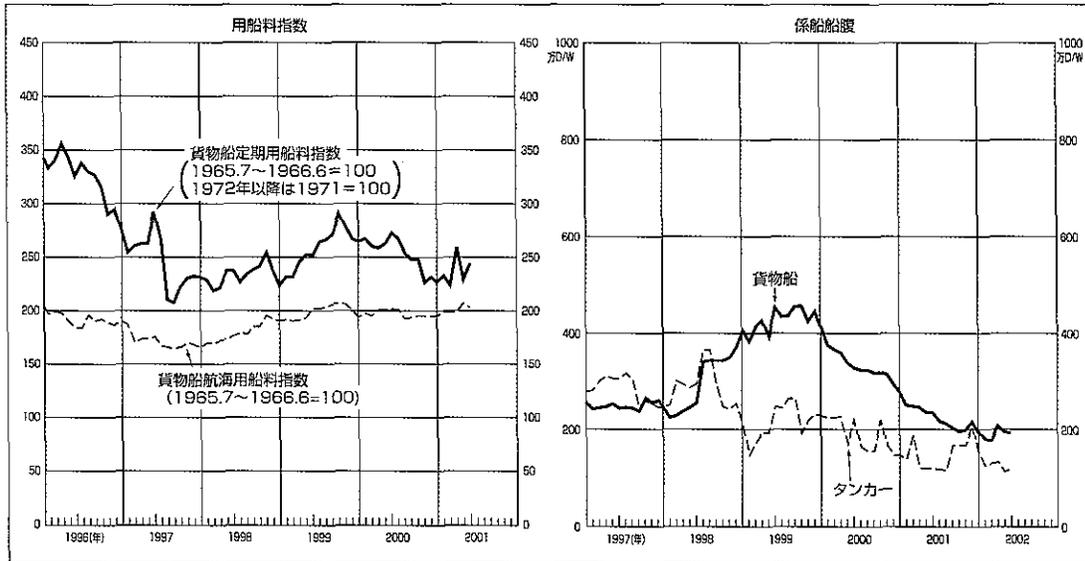
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	4.75	4.60
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	—	4.45
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	157.8	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	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1
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	103.5	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	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	—	—	—	—	—
12	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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・シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり 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	202.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0
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	

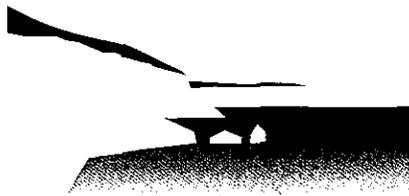
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	230	1,763	1,946	41	635	1,199
6	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202
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



会津の藩校「日新館」を訪れ、畳敷きの部屋でヴォランティアの先生の講義を受ける機会がありました。藩校が創られた経緯や水練などの授業内容、白虎隊のことなど約30分で、正座の限界前に終了しました。「什の掟」なるものがあり、藩校入学前の子供達が約10人のグループで各家に順番に集まり、毎日の反省を行い、年長者の什長を中心に7か条の掟を読み上げるのだそうです。

- 一、年長者（としうえのひと）のいうことにそむいてはなりませぬ
- 二、年長者にはおじぎをしなければなりませぬ
- 三、うそをいってはなりませぬ
- 四、ひきょうなふるまいをしてはなりませぬ
- 五、弱い者をいじめてはなりませぬ
- 六、戸外で物をたべてはなりませぬ
- 七、戸外で婦人（おんな）とことばをまじえてはなりませぬ

最後に「ならぬことはならぬものです」という言葉でまとめていたそうです。

時代が変わっても変わらぬもの、変えてはいけないものがあるのではないのでしょうか。

偶然、数ヶ月後、数学者ですぐれたエッセイストでもある藤原正彦氏が講演でこのことを引用されていました。17歳の事件が相次ぎ、お役所が学識経験者を集めて「人を殺してはいけない理由を考える」という事態に対して、「ならぬ

ことはならぬものです」と断じていました。

また同氏は国際化、国際人について「自国の文化、情緒、伝統を身につけ、それらを相手に外国語によって理解させることであって、外国語が堪能なだけでは国籍不明な翻訳者でしかない」とか、「明治時代、岡倉天心らが西欧でも尊敬の念をもって迎えられたのは、彼らが身につけていた武士道が騎士道に通じるものがあったからだ」というようなことを話していました。

よく言われるように、区別と差別、優しさ・思い遣りと優柔不断、自由とわがままなどの区別があいまいになっています。これは判断の中心あるいは基準が動いてしまっているからではないでしょうか。

日本の格付も親父の威厳もかつての勇姿はいまや見る影もありません。「40にして不惑、50にして知天命」にはほど遠い道程ですが、こびず、とらわれず、流されず、あるがままに日々を送りたいものです。

飯野海運(株)

総務・企画グループ 総務チームリーダー

鈴木康昭

せんきょう8月号 No.505(Vol.43 No.5)

発行 平成14年8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 株式会社タイヨーグラフィック

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

日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

