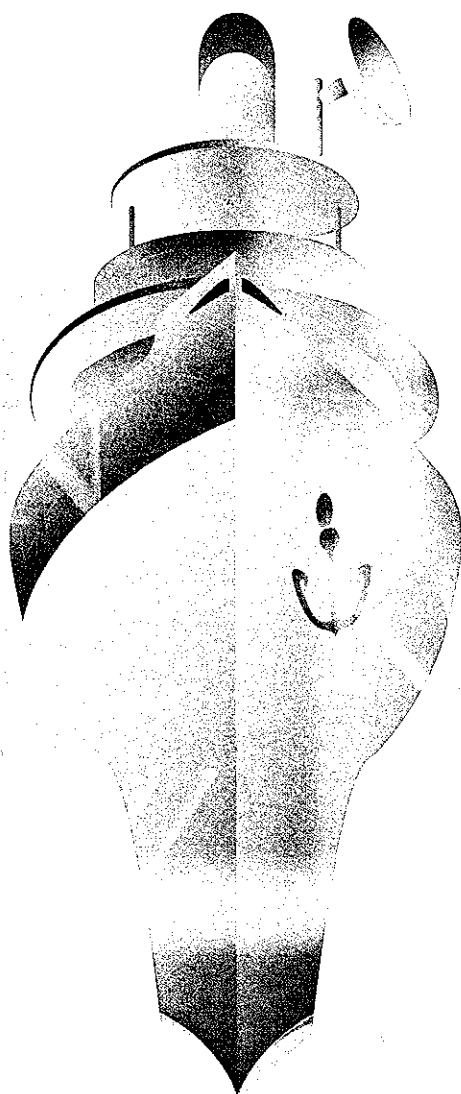


平成15年1月20日発行 毎月1回20日発行 No.510 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

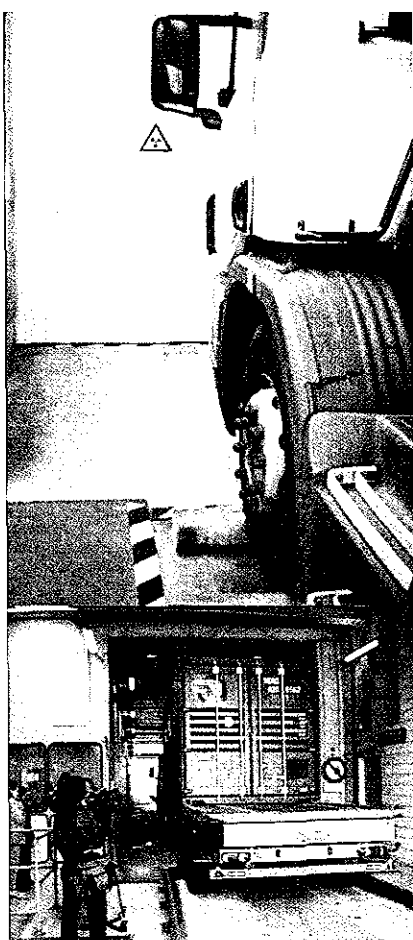
社団法人 日本船主協会

2003
No.510



せんきょう

1
JANUARY 2003



▲ロッテルダム港、税関でコンテナ検査
(X線コンテナ検査装置)
当協会制作の海運業PR映画「日本の海運」今春完成にむけ撮影順調

C O N T

■巻頭言	1
2003年新春を迎えて 日本船主協会 会長 岡長保英	
■特別欄	2
ハブ&スポークと2地点直行 読賣新聞社 論説委員 松田英三	
■シッピングアラート	4
船舶特償、現行内容にて存続 —平成15年度海運関係税制改正・予算が決定—	
■海運ニュース	10
■国際会議レポート	10
1. バルクキャリアの二重船側を強制化、 タンカーの点検用通路はすべての甲板横桁に —IMO 第76回海上安全委員会の審議模様— 2. IMO におけるテロ対策が固まる —テロ防止対策に関するSOLAS条約(海上人命安全条約)の改正について— 3. EUのシングルハルトンカーの航行禁止に強く反対 —アジア船主フォーラム第9回航行安全および環境委員会の模様—	
■内外情報	21
1. スペインをはじめ欧州で地域主義的な規制の動き —プレスティージ号事故とその影響— 2. 川崎港に続いて四日市港、徳山港等も実施 —SBT タンカーに対する入港料等の軽減措置について—	
■寄稿	27
機中のうた 日本郵船株式会社顧問 徳川恒孝	
■環境コーナー	28
当協会、環境セミナー「船舶からの温室効果ガス排出の現状と削減対策について」を開催	
■各種調査報告	30
スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査、回答結果について	
■CONTACT	33
■近海コーナー	34
■内航コーナー	34
平成14年度～18年度の内航適正船腹量について	
■London	36
■潮風満帆	38
機関長奮闘記 (株)日本船舶機関士協会 専務理事(元商船三井客船機関長) 猪狩紀一	
■メンバー	40
新和海運鉄鋼原料グループ鉄鋼原料チームリーダー 福田和志	
■カラーページ	48
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	
海運日誌(12月) 41 海運統計 43 船協だより 42 編集後記 47	
囲み記事	
・第22回世界ガス会議東京大会	25
・海洋環境シンポジウムの開催について	29
・グリーン・アワード財団が当協会を表敬訪問	42



日本船主協会
会長 崎長 保英

新年明けましておめでとうございます。

2003年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

現在、世界の海上貨物輸送量は年間54億トンに達し、さらに増え続けようとしています。一方、わが国の海上荷動き量は8億8,000万トンで世界全体の16%以上のシェアを占めています。これら膨大な量の物資は、わが国の産業と生活に不可欠なものであり、われわれ海運業界は、これら物資の安定輸送を果たしていく責務があります。また、中国のWTO加盟などに象徴されるように、世界経済のグローバル化が進み、サプライチェーンマネジメントに対応した国際物流が求められる状況にあっては、外航、内航を問わず、益々その役割が重要なものになっていると言えます。

こうした時代にあって、昨年9月には米国西岸の港湾労使紛争により相当数の滞船、滞貨が発生し、わが国始め各国の産業界に多大な経済的損失がもたらされました。海上輸送がストップすることで、平時を前提にしたサプライチェーンマネジメントに重大なる支障を来し、世界経済に及ぼす影響が想像以上に大きいことが如実に表れました。また、海賊事件の被害件数はさらに増加、凶悪化の一途を辿るとともに、一昨年9月の米国同時多発テロ以降も、イエメン沖のタンカー爆破事件など世界各地でテロが続発しています。さらにイラクによる大量破壊兵器の開発疑惑に関する国連査察の行方によっては、ペルシャ湾を航行する船舶の安全に重大な影響を与える懸念があります。このように船舶の正常な運航を阻害する要因は枚挙に暇がありませんが、物資の安定輸送という社会的使命を全うするためにも、海運業界としては最善の努力を尽くしていく所存です。

一方、ボーダーレスな経済活動の活発化に伴い、地球温暖化問題など地球環境、海洋環境の悪化が懸念されています。海運業界はもとより世界中が環境保護に取り組んでいるなか、昨年11月にはスペイン沖で大

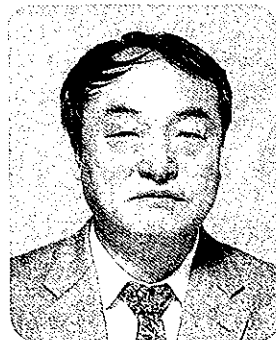
型タンカーが折損、積荷の重油が流出するという残念な事故が発生しました。詳しい事故原因は今後の調査を待たなければなりません、いわゆるサブスタンダード船の範疇に属するような船舶は、それ自体が大きな環境汚染リスクを抱えていることは明白です。そういった意味でこうした船舶を運航或いは用船する者の責任は、極めて重大であると言わざるを得ません。また、この様な事故が繰り返されることで海が汚染される結果、過剰とも思われる規制強化が図られる場合もあり、優良な船主は更なるコストアップに苦しみ一方、悪質な船主はコストの安いサブスタンダード船で事故を繰り返すという歪みが生じているようです。海洋環境の保全は安全運航に万全を期すことが何よりも肝要であり、これに反するサブスタンダード船の退場を促すことが必要だと考えます。

他方、優秀な商船隊を整備、運航していくためには、確固たる企業理念に基づく個々の海運企業の絶え間ない自助努力が必要とされることは論を俟ちません。しかしながら、世界単一市場での厳しい国際競争に晒される外航海運にあっては、各国の海運制度や税制の差がそのまま国際競争力の差となって歴然と表れます。当協会は、わが国外航海運業が国際的に同等の競争条件で他国船社と競い合えるよう、トン数標準税制の導入、船舶の「特別償却制度」の恒久化などについて一般への理解を求める税制キャンペーンを展開しています。今後とも粘り強く関係方面に働きかけを行い、わが国海運業の国際競争力の確保を図っていく所存です。その他にも、海運業界を巡る内外の諸問題は山積しています。

日本船主協会は、これらの問題を一つ一つ克服し、わが国の海運業界がより一層社会の付託に応えられるよう全力で取り組んでいきたいと考えます。

ハブ&スポークと 2地点直行

読賣新聞社 論説委員 松田英三



2002年版の海運統計要覧によると、七つの海を駆け回った史上最大のタンカーは、1980年建造の「Jahre Viking」だ。ノルウェー籍で55万5819重量トンを誇った。その後20余年、これを上回るタンカーは建造されていない。

日本籍では75年建造の「日精丸」（48万4337トン）が最大で、最近ではむしろ30万トン級が主力になっている。

なぜ世界的にタンカーは小さくなったのか。日本航路にはマラッカ海峡の通過という問題がある。世界共通の要因としては「超大型だと、一つの港では原油を満載できず、2港積み、3港積みませざるを得ない。原油を降ろす時も複数の精油所を回ることが多く、結果としてコスト高になる」（石油関係者）などが指摘されている。

一方、コンテナ船では更なる大型化が追求されている。現在は6万トン級でも十分に大型だが、「10万トン級の登場もそう遠くない」（海運関係者）と言われる。世界の海運業界は、グループ化が急速に進んだ。その結果、複数の港を巡回する方式ではなく、寄港地を絞って共同運航で幹線を頻繁に結び、抜港したところは個別にフィーダー輸送で対応する—という方式が、多用され始めている。

後者だと、幹線を担う船は大型化した方がコ

ストを削減できる。しかし、コンテナ船の大型化はタンカーと同じ問題を引き起こすのではないか。船を一杯にするだけの荷物が、四季を問わずに集まるか、また港の設備が大量の荷揚げ・荷降ろしを効率的にこなせるか、という問題だ。

これは、昨今の航空業界をにぎわしている「ハブ&スポーク」対「2地点直行（ポイント・ツー・ポイント）」と、一脈通じた議論でもある。世界の2大航空機メーカー、米ボーイング社と欧州のエアバス社は、次世代の旅客機として相反するコンセプトを提示した。

ボーイング社が打ち出したのは、運航速度を従来のマッハ0.85から0.95程度に速めた「ソニック・クルーザー」構想だ。長距離国際便では250人乗りだが、東京—ニューヨークで運航時間を2時間程度縮める。航続距離も延び、東京—サンパウロの直行が可能になる。2地点直行を強く意識した構想と言えるだろう。

エアバス社は超大型機「A380」で勝負する。長距離国際便で550人（ジャンボ機はこの条件だと300人程度）、国内線なら800人まで搭乗できるという大きさが売り物だ。こちらは事前の発注を受け付けており、シンガポール航空などから既に100機近い注文を獲得している。メッカ巡礼

など宗教的行事での大量輸送とともに、ハブ空港間の幹線輸送で特に威力を発揮しそうだ。

ボーイング社が昨年末、「ソニッククルーザー」の開発断念を発表し、次世代機ではエアバス社が勝利したが、航空界の足元のすう勢は、「2地点直行」に軍配があがっている。

9・11テロ後の航空不況の中で、「ハブ&スポーク型」の運航形態を取る欧米の伝統的航空会社は軒並み業績を悪化させ、破綻したところさえある。これに対し、「2地点直行」を得意とする米サウスウエスト航空や欧州のライアン航空は、しっかりした経営を続けている。

こうした新興企業のビジネスモデルには共通点がある。

例えば機材はボーイング737型機などに統一し、運航・整備コストを極限まで切り詰める。空港はニューヨークならケネディ空港でもラガーディア空港でもなくニューアーク空港、ロンドンならヒースロー空港ではなくガトウィック空港というように、着陸料の安いサブ空港を拠点とする。そして格安の運賃で、大都市間あるいは大都市と中都市間の直行便だけを運航する。空港での乗り継ぎ便待ちほど無駄な時間はない。その上、運賃も安いとなれば直行便が客を集めるのは当然だ。

では、コンテナ船で「ハブ&フィーダー」と「複数地点巡回」を比較すると、どうなるだろう。速さは航空ほど大きな要素にはならないはずだ。貨物は一般に人間ほど時間の節約を求めないし、積み替えに待ち時間があっても、人間のようにはいらいしない。優劣を決めるのはやはりコストだ。

大型コンテナ船が常に貨物を満載にできるなら、「ハブ&フィーダー」が、次第に強みを発揮していくだろう。中国の経済成長に伴う国際貨物輸送量の増大で、そうした環境は確かに整い

つつある。

国土交通省は、国際ハブ港を国内に確保しようと、「スーパー中枢港湾構想」の実現に乗り出した。今年はその指定を巡って、有力港湾間の誘致合戦が繰り広げられそうだ。

昨秋訪れた中国でも、上海市と浙江省の寧波市が長江デルタの中枢港の座を激しく争っていた。上海市は浦東地区のはるか沖合に浮かぶ小島・洋山までの30キロを橋で結び、深水港を建設する計画だ。浙江省は既存の深水港・寧波北侖港を生かすため、杭州湾に36キロの橋をかけ、上海市との距離を一気に120キロも縮める計画を進めている。

ハブの地位を失った港湾に将来はない — との恐怖感が、世界の主要港湾を大規模なインフラ投資に駆り立てている。

だが、超大型コンテナ船が世界の一握りの港だけを結ぶ時代がくれば、新たな商機が生まれるのではないか。新興航空会社が、サブ空港の活用で成功しているように、外航海運でも「2地点直行」を中核とするビジネスモデルが開発されるかもしれない。

羽田—札幌は世界でも指折りの航空路線だが、日本の航空会社は「A380」の導入に消極的だ。「早朝の札幌発羽田行き、深夜の羽田発札幌行きで800人を満席にする自信はない」と航空関係者は言う。

同様に、超大型コンテナ船も、アジア発北米行きは貨物を満載にできても、逆は難しいと想像する。輸送コストは、こうした要素をすべて総合して、はじき出されるはずだ。

空きスペースを極限まで減らすIT技術の進展と、港湾の利用や運航管理における一段の規制緩和が相俟って、海運産業にも知恵が勝敗を分ける余地が広がってきた。今年はおもしろい年になりそうだ。



船舶特償、現行内容にて存続 —平成15年度海運関係税制改正・予算が決定—

1. 平成15年度海運関係税制改正

当協会は、平成14年9月に開催した定例理事会において、「平成15年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を開始した。（本誌平成14年10月号P.2参照）小泉内閣の誕生以来、構造改革の一環として租税特別措置を含む現行税制の一括見直しが行われていたが、平成14年度末で期限切れとなる「船舶等の特別償却制度」（以下、船舶特償）については、政府税制調査会が6月14日に取りまとめた「あるべき税制の構築に向けた基本方針」の中で租税特別措置の整理、合理化を大胆に進める旨が明記され、他の租税特別措置と同様に、船舶特償も議論の対象になることが避けられない状況であった。その後財務省は、租税特別措置の見直しに係る整理案を11月22日に各省庁に提示し、船舶特償についてはその廃止が行われるなど極めて厳しいものとなっていた。

当協会は船舶特償の廃止提案という事態を受け、政府・国会方面に対し、トンネージタックスの導入により自国海運業の振興を推進している諸外国に比べてわが国の海運税制は著しく遅れていること、また、諸外国では現在法人所得に係る租税の見直しにより、投資環境整備のた

めの競争を行っており、海運を含むわが国産業の国際競争力を確保するためには税制による支援が必要であることを各方面に訴え、船舶特償をはじめとする海運税制への理解を国会議員等各方面に求めた。

その結果、12月13日に決定された与党税制改正大綱において、概ね当協会の要望どおり、船舶特償は2年間の延長が決定した。平成15年度海運関係税制改正の結果は概略次のとおりである。（詳細は資料1参照）

(1) 船舶等の特別償却制度

船舶については現行内容にて存続。船員訓練設備の特別償却については、特別償却率が6%（現行10%）とされた。

(2) 脱特定物質対応型設備に対する課税の特例（固定資産税）

海運関係ではコンテナ用冷凍装置につき、当該税制が適用されていたが、平成14年度末にて適用除外となった。

改正後の海運税制の全容は資料2のとおりである。

2. 平成15年度海運関係予算

国土交通省をはじめとする関係省庁は、平成

H I P P I N G L A S H

14年8月末に平成15年度予算概算要求事項を決定し、財務省に対し要求を行った。(本誌平成14年10月号P.2参照)

その後、12月20日に平成15年度予算政府案の内示があり、12月24日の閣議にて決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。(詳細は資料3および資料4参照)

(1) 国土交通省海事局関係

海事局関係では、行政経費として約74億円(概算要求では約91億円)、独立行政法人経費として約154億円(概算要求では約156億円)と決定された。行政経費のうち国際船舶職員緊急養成事業費補助(若年船員養成プロジェクト)は、概算要求の満額である約4,000万円と決定された。

また、これとは別に外航船舶の建造等を対象とした貿易物資安定供給のための財政融資資金(日本政策投資銀行融資)として、融資枠に420億円を要求したが、政府案は「交通・物流ネットワーク」(鉄道・航空等を含んだ大枠)全体に対し1,850億円とされ、海運向け融

資は上記枠内にて対応されることとなった(実質的に満額確保)。なお、融資比率等については、融資実績の少なかった一部の事業への融資につき、適用金利が変更となったものの、船舶への融資については現行内容にて存続することとなった。

その他、内航海運暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証として満額の370億円、国内旅客船・貨物船の整備等のための運輸施設整備事業団の共有建造資金として財政融資資金241億円(概算要求では302億円)と決定された。

(2) その他

国土交通省港湾局関係では、港湾整備事業に国費約2,944億円(概算要求では約3,381億円)と決定された。また、海上保安庁関係では総額約1,689億円(概算要求では約1,836億円)、うち航路標識整備事業は約59億円(概算要求では約61億円)と決定された。

【資料1】平成15年度税制改正要望事項 最終結果

海運関係税制

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財 務 省 整 理 案	最 終 結 果
船舶等の特別償却制度	償 却 率 - 外航近代化船：18/100 - 内航近代化船：16/100 - 外航二重構造タンカー：18/100 - 内航二重構造タンカー：18/100 - 船員教育訓練施設：10/100	延長・恒久化 (適用期限：平成14年度末)	廃 止	船員教育訓練設備の特償率の変更： 10/100→6/100 他は現行内容で存続。
外航船舶及び外航コンテナに係る固定資産税	課税標準(船舶価格に対して) - 外航船舶：1/6 - 外航船舶のうち、外貿実績50%超：1/10 - 国際船舶：1/15	廃 止	—	措置されず
とん税	税 額 (1純トンあたり) 16円	1/3程度に減額	—	措置されず
脱特定物質対応型設備に対する課税の特例(海運関係は、コンテナ用冷凍装置のみ)(固定資産税)	課税標準 - 平成11年4月1日～13年3月31日に取得したもの：価格の4/5 - 平成13年4月1日～15年3月31日に取得したもの：価格の5/6	延長 (適用期限：平成14年度末)	減税対象よりコンテナ用冷凍装置を除外	減税対象よりコンテナ用冷凍装置が除外された。(制度自体は存続) (注：利用実績のない税制であり実質的な影響なし)

国際課税

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
タックスヘイブン対策 税制の見直し	特定外国子会社の 利益のみ合算課税 ＝損金は合算不可	(1) 特定外国子会社につき、留保所得 のある子会社のみならず欠損金のある 子会社も合算の対象とすること (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること (3) 軽減税国の判定基準を、国内の法 人実効税率が40%に引き下げられた こと、および諸外国の法人実効税率 が引き下げられる傾向にあること等 を勘案し、20%以下に引き下げるこ と (4) 課税済留保金額の損金算入制限を 緩和すること (5) 控除未済課税済配当の控除期間制 限を撤廃すること (6) 適用除外の非適用業種から「船舶 の貸付」を外すこと	—	措置されず 当該税制に関連し、適用除外 要件の「非関連者基準」の見直 しを経済産業省が要望項目とし、 自民党税制調査会で検討された ものの、具体的措置には至らず。
外国税額控除制度の見 直し	外国税額控除： ・損金算入に制限 ・持ち株比率に制 限	(1) 控除限度超過額の損金算入制度の 創設 ・控除限度超過となった外国法人税は 繰越欠損金算入の選択を認めること ・控除不能が確定した繰越外国法人税 は損金算入を認めること (2) 控除限度超過額および控除余裕額 の繰越期間を廃止すること (3) 間接外国税額控除制度の拡大 ・間接税額控除の持ち株比率の制限を 現行の「25%以上」から、欧米先進 国並みの「10%以上」とすること ・間接外国税額控除の対象範囲制限を 撤廃すること	—	措置されず (2)については繰越期間の延長 (3年→5年)、(3)については持 株比率制限の緩和(25%→10%) および対象範囲制限の緩和(現 行孫会社までのところを曾孫会 社まで)を経済産業省が要望項 目とし、自民党税制調査会で検 討されたものの、具体的措置に は至らず。

企業税制

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
法人税の実効税率	特定外国子会社の利益のみ合算課 税＝損金は合算不可	引き下げ	—	措置されず
連結納税制度の改善		(1) 付加税の撤廃 (2) グループ内の寄付 金・債権償却の容認 (3) 小規模子会社の交 際費損金算入 (4) 制度離脱要件の緩 和	—	措置されず
償却制度の改善	(1) 税法上の償却可能額は取得価 額の95% (2) 耐用年数：油槽船13年、薬品 槽船10年、その他15年	(1) 100%償却の実現 (2) 耐用年数の短縮(会 計上の償却との分離 を前提)	—	措置されず
欠損金の繰越期間制限	現在は5年に制限されている	撤 廃	—	措置されず
欠損金の繰戻還付不適 用措置	租税特別措置により、不適用措置 が継続されている	廃 止	—	措置されず
受取配当金の益金不算 入制度の改善	平成14年度の連結納税制度導入に よる減収の穴埋めとして、以下の 増税措置が行われた。 ・特定利子規定の廃止 ・特定株式以外の株式等に係る受 取配当につき、益金不算入割合 を80%から50%に減額、	(1) 特定利子規定の復 活 (2) 特定株式以外の株 式等に係る受取配当 の全額益金不算入化	—	措置されず

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
日本船主責任相互保険組合の法人区分	当該法人は現在、法人税法上の「協同組合等」とされており、22%の法人税が課税されている。	「協同組合等」から「公益法人」に変更	—	措置されず
退職給与引当金制度	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、当該制度は廃止された。	復 活	—	措置されず
事前確認制度	(現在は制度無し)	新規導入	—	措置されず

【資料2】 平成15年度税制改正後の海運関係税制一覧

項 目	制 度 の 概 要	通 用 期 間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船 舶	- 外航近代化船 (3000G/T 以上) 特償率18/100 - 内航近代化船 (300G/T 以上) 特償率16/100 - 二重構造タンカー 外 航：特償率19/100 内 航：特償率18/100	平8.4.1～平17.3.31 平7.4.1～平17.3.31 平10.4.1～平17.3.31 平13.4.1～平17.3.31
2) 船員教育訓練設備等	特償率6/100 (操船シミュレーター：取得価額3億円超、機関シミュレーター：同2億円超、荷役シミュレーター：同1億円超の設備に適用)	平15.4.1～平17.3.31
3) 公害防止用設備	オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備(取得価額230万円以上、HCFC 対応型設備も対象、ただしCFCは対象外) 特償率16/100	平14.4.1～平16.3.31
2. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) 2) 器具備品(取得価額100万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額=取得価額×75%))	取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除)	平14.6.1～平16.3.31
3. 海外投資等損失準備金制度	積立率： (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る)	昭48.4.1～平16.3.31 平10.4.1～平16.3.31 平10.4.1～平16.3.31 昭48.4.1～平16.3.31
4. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 ((1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)	昭45.4.1～平18.3.31 昭59.4.1～平18.3.31
5. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
6. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 国際船舶：船舶価格の1.5/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶：債権金額の1.5/1000	平14.4.1～平16.3.31
7. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60が月×3/4	
8. 船舶の耐用年数	- 油 そう 船 13年 - 薬品 そう 船 10年 - その他のもの 15年	

SHIPPING FLASH

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
9. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
10. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶	- 課税標準： (1) 内 航 船 価格の1/2 (2) 外 航 船 価格の1/6 (3) 外国貿易船（外貨実績50%超） 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15	平9～平18年度取得分
2) 外航用コンテナ	課税標準： 価格の4/5	平10～平15年度取得分
3) 外貨埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置	- 課税標準： (1) 平成10年3月31までに取得した埠頭 ① 旧外貨埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 ② そ の 他 価格の1/2 (2) 平成10年4月1日以降に取得する埠頭 ① 取得後10年間 価格の1/5 ② そ の 後 価格の1/2	平14.4.1～平16.3.31

下線は平成15年度税制改正による変更箇所

【資料3】 平成15年度予算政府案について（国土交通省）

（単位：百万円）

1. 海事局関係

(1) 行政経費

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概算要求	平成14年度 予 算
1. 国民経済・国民生活への直接的貢献 (主要項目)	5,233	6,105	5,370
- 次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発 - 低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の開発 - スーパー中核港湾の育成 - 旅客船のバリアフリー化 - 船員離職者職業転換等給付金 - 船員雇用促進対策事業費補助金	326 91 48 29 750 41	948 130 50 50 753 41	390 (新規) (新規) 10 745 42
2. 海事産業の活性化によるわが国経済全体への貢献 (主要項目)	407	751	395
- 内航海運の競争力向上のための市場機能の整備方策に関する検討 - 適正な船員派遣事業制度の創設・運営	24 11	25 21	(新規) (新規)
3. 海事分野における国際貢献 (主要項目)	115	222	101
東南アジア海域における航行安全対策	22	24	22
4. 国民の海洋利用活性化及び海事思想の普及	474	840	538
5. その他の経費 (主要項目)	1,125	1,213	1,176
- 国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト） - 国際船舶制度推進対策	40 3	40 5	45 3
合 計	7,354	9,131	7,580

(2) 独立行政法人経費

合 計	15,398	15,571	16,128
-----	--------	--------	--------

(3) その他

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概算要求	平成14年度 予 算
- 貿易物資安定供給（日本政策投資銀行融資枠） - 内航海運活性化のためのシンデレラ・プロジェクト（内航海運暫定措置事業政府保証枠） - 国内旅客船・貨物船の整備等（財政投融資：運輸施設整備事業団）	※ 37,000 27,200	42,100 37,000 30,200	— 37,000 24,100

H I P P I N G L A S H

※ 貿易物資安定供給につき42,100百万円の概算要求を行い、結果として政府案の「交通・物流ネットワーク」融資枠の総額185,000百万円の枠内で対応することとなった(実質的に満額確保)。なお、平成14年度は「交通・物流ネットワーク」全体で210,000百万円とされ、船舶向け融資は当該枠内で対応した。

2. 港湾局関係(港湾整備事業・国費)

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概算要求	平成14年度 予 算
1. 魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会 (海上ハイウェイネットワークの形成による21世紀型物流システムの構築等)	195,700	220,800	198,600
2. 循環型社会の構築・地球環境問題への対応 (港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築等)	29,600	33,400	29,300
3. 人間力の向上・発揮—教育・文化、科学技術、IT (港湾における情報システムの高度化)	400	1,900	1,900
4. 公平で安心な高齢化社会・少子化対策 (少子・高齢化社会を支える安定した海上輸送サービスの提供)	13,600	15,600	12,500
5. その他 (地域生活基盤の整備)	55,100	66,300	66,700
合 計	294,400	338,100	308,900

3. 海上保安庁関係

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概算要求	平成14年度 予 算
合 計	168,909	183,629	168,216
うち、 ・不審船事案対応能力の強化 ・航路標識整備事業	13,751 5,879	21,407 6,076	6,560 6,264

【資料4】 外航海運関係 財政投融资制度

貿易物資安定供給(変更箇所は下線部分)

対 象 事 業	平成14年度 融資基準		平成15年度 融資基準	
	※金 利	融 資 比 率	※金 利	融 資 比 率
1. 海上輸送基盤施設 外航船舶 ・下記以外の外航船舶 ・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶 ・LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸 入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ	40% 50% 60%	政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ	40% 50% ※※「弾力的な対応」
2. 海上輸送関連物流施設 ・複合—貫輸送施設 ・荷捌施設(上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設) (臨港地区に限る) ・倉庫(臨港地区に限る) ・省力化対応倉庫(臨港地区に限る) ・物流近代化ターミナル(臨港地区に限る) ・以上につき物流効率化計画を有するもの	政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅲ	40% 40% 40% 40% 40% 40%	政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅱ	40% 40% 40% 40% 40% 40%

※ 2003年1月現在の金利は下表のとおり(原則として金利は毎月初に見直し)。

※※ LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶については、「弾力的な対応を行う」され、実質的な融資比率は60%。

2002年1月現在の金利体系(元金均等償還の場合)

	貸付期間10年 (うち据置3年)	貸付期間15年 (うち据置3年)	貸付期間20年 (うち据置3年)
政策金利Ⅰ	1.50%	1.85%	2.10%
政策金利Ⅱ	1.40%	1.75%	2.00%
政策金利Ⅲ	1.30%	1.65%	1.90%



国際会議レポート

1 バルクキャリアの二重船側を強制化、 タンカーの点検用通路はすべての甲板横桁に —IMO 第76回海上安全委員会の審議模様—

バルクキャリアの安全問題については、本年3月に国際船級協会連合 (IACS) がハッチカバーの強化をはじめとする8項目に亘る安全強化策を打ち出したほか、国際海事機関 (IMO) においても緊急課題として多岐に亘る強化策が提案され、その行方によっては深刻な影響が懸念されていた。審議の結果、バルクキャリアの二重船側化、一区画浸水にも耐えられる構造などが今後の新造船に求められるほか、現存船にはその代替策として隔倉積みの禁止や高比重貨物の積載制限などの安全強化策が早急に検討されることとなった。

一方、1999年のエリカ号沈没・油汚染事故に端を発した構造部材点検用固定通路の設置を強制化する条約改正は、わが国による衰耗実態を考慮した必要最小限の通路位置提案が略改正案として承認されていたにもかかわらず、タンカーに関してはすべての甲板横桁に設置する方が

より安全に違いないとする多数意見により、2005年1月1日以降建造に着手する船舶に、点検用固定通路の設置が強制化される改正条約が採択された。

1. IMO 第76回海上安全委員会の背景

2002年12月2日からロンドンのIMO本部で開催された海上安全委員会 (MSC) は、米国同時多発テロ事件後、海事分野におけるテロ対策を国際的レベルで早急に実施するための海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正案の採択会議と併せて開催された。

また、バルクキャリアの安全問題は、早急な条約改正による安全強化策の確立が求められており、条約改正の方向性を見出すことが課題とされていた。特に、英国は1980年に沈没したダービシャー号事件に関連して、高等裁判所から勧告されている抜本的な安全対策をIMOレベル

で実現するため、技術的には必ずしも合理的とはいえない英国提案への支持を各国に要請していた。

これらに加え、今回合合の直前の11月19日に、バハマ船籍のタンカー、プレステージ号がスペイン北西岸で沈没する事故が発生し、積荷の重油による深刻な海洋汚染事故を招いた。バハマは、救助された乗組員がスペイン当局に拘束されていることを事故原因などの調査が出来ない理由に挙げ、船籍国の責任の矛先をかわしていた。また、重油による汚染被害を受けたスペインは、自国の排他的経済水域内でのシングルハルトンカーの航行禁止を宣言する一方、EUもシングルハルトンカー規制の強化を呼びかけるなど、プレステージ号の事故がMSCにも波紋を投げ掛けることとなった。

そのほか、EUの拡大に伴い、新加入候補であるマルタ、キプロスなどの便宜置籍船を有する国は、安全に対する積極的な姿勢をアピールする必要があるなど、各国間で様々な思惑が働いていた。

これに比べ、わが国はテロ対策において原則的には米国を支持するものの、船舶の安全問題では、終始一貫して技術的に合理的なルール作りを目指しているところから、技術的根拠に乏しい提案に対しては反対するなどの対処方針で臨んでいるが、国内での十分な検討を経ていない、あるいは、技術的専門性を有していない各国の代表は、技術的背景の理解が困難なため、政治的判断を優先する傾向が強く、今回の海上安全委員会においてもその傾向が顕著であった。

2. バルクキャリアの安全強化策

バルクキャリアの安全に関しては、事故の原因、被害の大きさ（犠牲者数）、安全対策とその費用および効果等を統計的手法を用いて評価する総合的安全性評価（Formal Safety Assessment; FSA）に基づいて安全強化を図ることとされ、国

際船級協会（IACS）、英国を中心とする国際グループ、わが国などが3年前から取り組みを開始し、その結果をIMOに提出することとした。IMOでは、これらの調査結果が出揃う2002年5月の海上安全委員会においてバルクキャリアの安全強化策を取り纏めることとしていたが、英国を中心とするグループの報告が遅れたため12月までこれを延期していた。

しかしながら、英国を中心とするグループのFSA調査は、結果を恣意的に導いている傾向が随所に見られるなど、取り纏めの段階でグループ内からも問題が指摘されたため、十分な論理性を有する安全対策の提案とはいえないものとなった。このため、国内的にも早急に安全強化策を構築する必要のあった英国海事当局は、MSC議長を英国が務めている立場を十分に活かし、以下の項目を重要課題として提案の実現を図った。

- (1) 新造船には二重船側といずれの一区画浸水にも耐える水密隔壁を強制化
- (2) 現存船にもいずれの一区画浸水にも耐える水密隔壁の強化を強制化、または高比重貨物の積載制限
- (3) 新造船、現存船を問わず船首部ハッチカバーの強化およびハッチカバー固定メカニズムの見直し
- (4) 自由降下式救命艇を現存船、新造船のすべてに強制化
- (5) 浸水時の早期退船に関するMSCサーキュラーの作成
- (6) バルクキャリアに乗り組む者の専門知識

これらの提案の意味するところは、バルクキャリアの沈没事故が多く、その犠牲になる乗組員の数も多いとして、そのためには浸水を防止することに加えて、浸水した場合であっても沈没しない構造強度、または、沈没までに乗組員が退船できる設備を求めるものである。

これに対しわが国は、船舶の構造強度に関す

る海難事故は船齢の高い船に多いことから、その原因は基準が不十分なのではなく、適切なメンテナンスおよび検査の不備などが原因であるとして、浸水防止を基本とするルール改正であるべきとした。しかしながら、基準ギリギリの船舶が建造されることは、船舶を適切な状態に維持するメンテナンスの上からは好ましいとはいえないこと、構造上の問題に関しては、新造船に対してのみ適用する“grandfather clause”の原則が尊重されるべきこと、安全強化ための費用対効果は合理的な範囲であるべきことなどを考慮し、現存船に対して莫大な費用負担を強いるルール改正には反対しつつ、新造船対策を中心に多くの国が支持する提案には柔軟に対応する方針を取った。

また、FSAの調査結果に関しては、わが国による調査結果と異なるものに関し、その相違点を示しつつ、適宜問題点を指摘したところから、わが国のFSAに高い評価が得られたが、問題指摘をされた国からはFSAは判断のための道具に過ぎず、その結果が規則改正を決定するものではないとの主旨の反論も聞かれた。

これら審議の結果、バルクキャリアの安全強化策は、新造船および現存船のすべての貨物倉への浸水警報装置と船首部区画の排水設備（2004年7月以降）および貨物区域への検査のための交通路設置（2005年以降の新造船）の強制化について、今回の締約国会議でSOLAS条約の改正を採択したほか、以下の方向で検討されることとされた。

- (1) 新造バルクキャリア（長さ150m以上）に二重船側構造と一区画浸水に耐え得る水密隔壁を強制化。（2006年以降の見込み）
- (2) 現存船に対しては、(1)の要件に代えて満載状態での隔倉積みの禁止および重量貨物の積載を制限することを検討。
- (3) ハッチカバーについては、波浪の垂直荷重、水平荷重および固縛システムに関し、新造船

の基準を強化。（2005年以降の見込み）現存船には水平荷重および固縛システムのみについてIACS規則をベースに基準を検討。

- (4) 船首高さおよび予備浮力の確保（2005年以降の新造船の見込み）
- (5) 新造船には、自由降下式救命艇の強制化（2007年以降の見込み）および現存船を含め全乗組員用のイマージョンスーツの備付けの強制化（2006年以降の見込み）。

なお、国際船級協会連合（IACS）による8項目の安全強化策は、一部分既に決定済であるが、MSCでの審議結果から以下の方向で実施されることとなった。これらの主要な対策とその適用時期は、新造船および現存船についてそれぞれ表1および表2のとおりとなる。

- (1) 現存船への1/2番船倉隔壁補強、損傷時復元性の早期実施（船齢15年→10年）

- (2) 検査強化プログラムの強化

※以上は、2003年1月1日以降の中間／定期検査から実施を決定済み

- (3) 現存船を含め、全貨物倉への浸水警報装置の設置→IMO条約による強制化

- (4) 船首楼の設置→IMOの審議結果を踏まえ検討（新造船のみ）

Breakwaterの設置→取り止め

- (5) 現存船を含め、船首部設置物の強化→実施決定済み

- (6) ハッチカバーおよびハッチコーミングの強化

波浪の垂直荷重に関しては、新造船のみ強化。現存船には水平荷重および固縛システムの強化を検討。

- (7) 現存船および新造船の船倉フレームの強化→実施

- (8) 現存船および新造船の船首部区画への浸水警報および排水設備の設置→IMO条約による強制化

[illegible][illegible][illegible]

せんきょう Jan 2003 13

3. 保守点検用固定通路の設置

1999年12月にフランス北西岸で沈没し、積載していた重油による深刻な海洋汚染の原因となったエリカ号事故の再発防止策として、タンカーおよびバルクキャリアのバラストタンクおよび船倉に保守点検用の固定通路を設けることが、2001年5月のMSCで合意され、SOLAS条約の下で強制化されることとなった。

しかしながら、これらの固定通路がこれまで設けられていなかったのは、固定通路は腐食のため衰耗し易いこと、バルクキャリアでは積荷により損傷を受け易いなどから、通路として使用できるようにメンテナンスすることが容易でないこと、このような通路を設けなくても検査時に点検用筏等を用いて検査することが可能なことなどの理由のためであった。

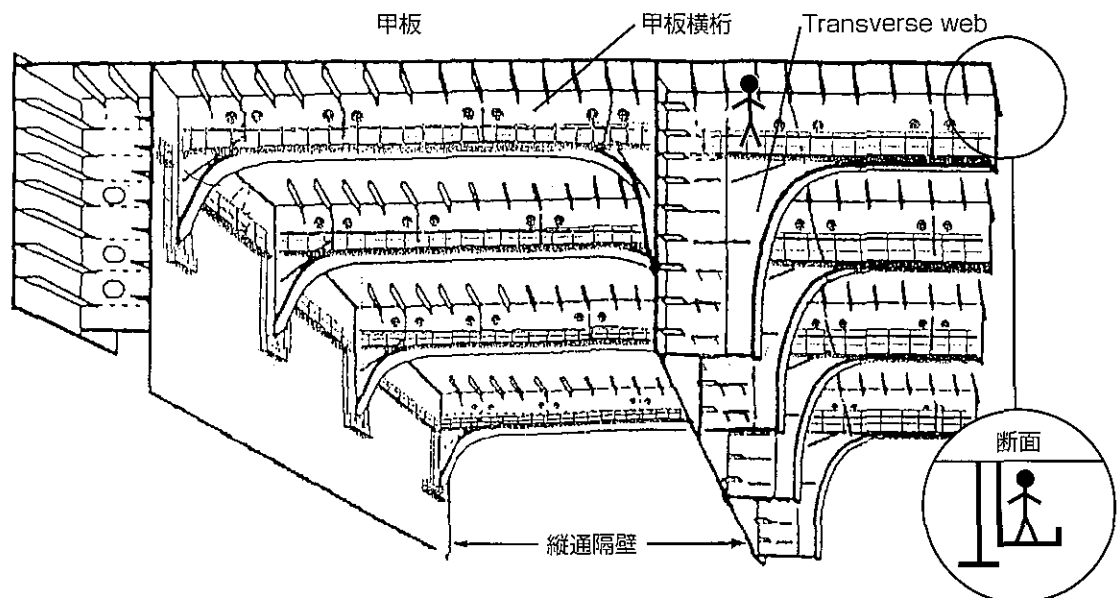
また、バラストタンクや貨物タンクの甲板横桁（図1）の衰耗状態は、概ね一様に進行することが実績から判明しているため、わが国は、これらの点を考慮して固定式通路は必要最小限に止めるべきとの考え方から、タンカーの貨物タンクについては前後部および中央部の3本の

甲板横桁への設置で十分であること、バルクキャリアの貨物倉については移動式の設備が利用可能であることなどを提案した。

2002年3月の設計設備小委員会では、IACSよりタンカーのすべての甲板横桁への通路の設置が提案され、審議の結果、原則としてすべての甲板横桁に設備を設置するが、甲板上から進入できるようマンホール、梯子等の設備があれば、筏による検査が可能として甲板横桁への通路を省略できる、ただし最低3本は設置することとなった。また、バルクキャリアの貨物倉については、甲板裏および倉内肋骨に通路を設置することなどが技術要件としてまとめられた。

この条約改正は2002年5月のMSCにおいて採択の予定であったが、バハマは固定設備が省略できることに対して強く反対し、12月のMSC76へ持ち越しとなった。MSC76では、正式な文書による提案が提出されていないことから、概ね当該技術要件案でまとめられると考えられたが、バハマよりタンカーについて固定式通路を必要としないことを明記している部分の削除を求める動議が出され、これを議長が採用し議論が紛糾

図1 タンカーの貨物タンク内の点検用通路イメージ



したが、最終的には筏による点検を否定しないものの、2005年1月1日以降に建造される500総トン以上のタンカーの高さ6m以上のタンクについて、すべての甲板横桁および transverse web（垂直方向：図1）などに通路を設置する技術要件が採択された。

本件は、小委員会での技術的な検討を経て出された結論に対し、事前の提出文書もなく、「すべての箇所への点検ができなければ安全を守る

ことが困難になる」というような観念論とプレステージ号の海洋汚染事故はこのような固定点検通路がなかったために発生したと錯覚させるような雰囲気の中で基本的な修正がなされ、それを多くの国の代表が支持して採択された。このような国際ルールは、船舶の運航実態を踏まえた技術的な問題点を十分に考慮して決定されるべきと思料されるところ、遺憾な決着の仕方となった。

2 IMO におけるテロ対策が固まる —テロ防止対策に関するSOLAS条約(海上人命安全条約)の改正について—

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件を契機に、国際海事機関（IMO）による海事分野における国際的なレベルでのテロ防止対策は、同年11月のIMO総会でSOLAS条約の改正により対応する方針が決定され、その後わずか1年という短期間での審議を経て、2002年12月9日から13日の間開催されたSOLAS条約締約国政府会議において採択された。

締約国政府会議においては、SOLAS条約の改正、船舶および港湾施設の国際保安コード（ISPSコード：強制要件のA部、非強制要件のB部により構成）等が採択され、改正条約の発効が見込まれる2004年7月1日までに、国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の貨物船並びにこれらの船舶が使用する港湾施設を対象に以下の対策が求められることとなった。

1. 船舶および船舶管理者に対して求められる保安対策

(1) 保安計画の策定

船舶内の立入制限区域の設定、船内巡回の実施、部外者の出入りのチェック等を内容とする船舶保安計画の策定および保持が義務付けられる。同保安計画は旗国による承認が必要であり、本条約および保安コードに本船が

適合しているとの審査を受けた後、国際船舶保安証書（有効期間5年）の発給を受けなければならない。わが国も含め国によっては、実際の審査および証書の発給に当たり、これまでの船舶安全関係の検査と同様に船級協会が代行機関（RSO：認定保安機関）になると思われる。

なお、米国は本条約に準じた新規則を2003年春頃施行する予定としており、施行後1年以内に同規則に適合した保安計画の承認を沿岸警備隊から得なければならない。

各社においては、米国の動向も踏まえ、早々に保安計画策定の作業を進める必要があるが、当協会では、IMOおよび米国の規則に適合した保安計画の策定のための指針を早急に取りまとめ、会員各社の参考に供する予定である。

(2) 保安職員の指名

保安対策の実行を確実なものとするため、船舶管理者の保安職員と各船舶の保安職員を指名することが義務付けられている。保安職員に指名された者は、一定の知識の習得および訓練が求められ、具体的には保安コードB部（非強制要件）を考慮することとし、関係規則、船舶および港湾施設の保安対策に関す

る知識等の他、武器、危険物の検知等に関する全般的な知識も適宜習得すべきこととされている。

船舶管理者の保安職員は保安計画の策定や変更の際に実施しなければならない保安評価に責任を有し、現場において各船舶・港湾施設の脆弱性評価等を実施すること等が勧告されている。

(3) 保安関係設備の搭載等

① 船舶自動識別装置 (AIS) の早期導入

国際航海に従事する現存の旅客船、タンカーおよび50,000総トン数以上の船舶などには2004年7月1日までに搭載するよう既に規定されているが、これ以外の300総トン以上50,000総トン未満の現存船舶は、2004年7月1日以降の最初の安全設備検査または2004年12月31日のいずれか早い時期までにAISを搭載することとされた。

なお、導入時期が前倒しされたことで、多数の船舶に対する機器の供給および搭載工事が物理的に間に合うかどうかという問題がある。また、AIS信号を受信する陸上基地局の整備は沿岸国政府に委ねられている。

② 船舶識別番号 (IMO 番号) の表示

国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の貨物船のうち、2004年7月1日以降に建造される新造船については建造時に、それ以外の現存船については、2004年7月1日以降の最初のドック時期までに、船体外板、水密隔壁等に船舶識別番号を表示することとされた。

本規則は当初、ファントムシップ (幽霊船) 対策として提案されたものであるが、大型の原油タンカー、コンテナ船、液化ガス船、旅客船等が幽霊船として利用されることなどあり得ないことや、AISの機能を利用すれば、船名や識別番号等は本船側でさえも書き換えることができない有力な識別

機能を発揮できること等から、対象船舶を旅客船以外の1万GT未満の船舶にすべきとの提案が民間海事団体から出されたが、識別番号の表示がテロ対策に役立つとされ、義務付けられた。

③ 履歴記録等の備え付け

船舶は、旗国、船名、船籍港等の情報が含まれた履歴記録を船内に備え付けることとされた。本規則は、船舶の転籍によるサブスタンダード船の発生防止を目的として提案されたものが、テロ防止対策にも資するとして合意されたものである。

また、船舶の“Ownership (所有)”と“Control (支配)”に関連する情報の透明性については、i) 会社は船内で雇用されている者の指名に責任を有する者、ii) 船舶の使用を決定した者、iii) 傭船契約がある場合は契約当事者の情報を船長が締約国政府により権限を与えられた職員に示すことができるよう求められた。

④ 船舶保安警報装置の導入

テロ等により船舶が危険な状況に陥ったことを沿岸国等に通報する警報装置を設置することとされた。2004年7月1日以降の新造船については建造時に適用されるが、現存船については次のとおり。

ア. 旅客船、総トン数500トン以上の油タンカー、ケミカルタンカー、ガス船、バルクキャリアおよび高速船：2004年7月1日以降の最初の無線設備の検査日

イ. その他の総トン数500トン以上の貨物船：2006年7月1日以降の最初の無線設備の検査日) まで。

なお、本装置は既設のGMDSS (海上遭難安全システム) 設備を利用することができるが、改造工事が必要となる他、本船から通報があった場合に陸上側においてどのように対応し警報を発した船への救援がなさ

れるのか、あるいは誤報に対する対策などについては今後の検討に委ねられている。

(4) 保安に関するポートステートコントロール (PSC)

寄港国は保安に関する要件を満たしていない船舶には、出港差し止め等の措置に加え、港からの排除あるいは入港拒否を含む所要の措置を執ることができる。

港湾からの排除および入港拒否といった強力な強制措置は、急迫した脅威があり、その脅威を除くために他に適切な方策がない場合にのみ執ることができる。具体的には、寄港国は事前に入港船に対して有効な証書の確認やこれまでに寄港した港において取られていた保安対策等に関する情報などの提供を求めることができ、不具合が認められれば改善を要求し、これに対応できない場合等は当該船の入港を拒否することができる。

2. 港湾施設に対し求められる保安対策

(1) 港湾施設保安計画の策定

港湾施設内の立入制限区域の設定、港湾施設への出入りのチェック等を内容とする港湾施設保安計画の策定および保持が義務付けられ、関係当局（わが国の場合は港湾局）の承認を受けなければならない。

2002年10月6日、イエメン沖で発生したテロ攻撃による仏籍 VLCC 爆破事件が証明したように、無防備な一般商船に多くの義務を課すことよりも、錨地、水路等も含めた港湾の保安確保がより重要であることは明らかである。同保安計画が網羅すべき範囲には錨地、水路等も含むとされているものの、その範囲の指定は、港湾施設の保安に関する責任を担う機関に委ねられており、実効的な港湾の安全確保が望まれる。

(2) 保安職員の指名

保安対策の実行を確実なものとするため、

各港湾施設に対して保安職員を指名することが義務付けられる。また、保安職員と関係者には一定の知識と訓練が要求されている。

3. 船積貨物（コンテナ）に関する保安対策

コンテナを含む船積貨物に係る保安対策は、SOLAS 条約の対象外である。ただし、WCO（世界税関機関）に対してコンテナなどの国際運送に係る保安強化について検討を要請するとともに、その結果必要がある場合には、SOLAS 条約の改正に同意する決議が採択された（決議 9）。

本件は、2002年5月に開催された第75回海上安全委員会（MSC75）において米国が電子シールを含む特定のコンテナシールの強制化、空コンテナの内部確認に関する条約改正案を提案したことに端を発している。WCO における今後の検討次第では、それらを盛り込んだ条約改正案が将来提出される可能性があるが、海運業界にとって円滑な物流を阻害することのない保安対策が強く望まれる。

4. 船員に関する保安対策

(1) 安全配員の検討

海事テロ対策を踏まえた安全配員の考え方を、今後の作業として検討することが決議された。（決議 3）

(2) 保安職員および乗組員の教育・訓練

保安職員の訓練ガイドラインは今後検討することとなった。船舶の保安職員および関係船員は保安に関する知識の習得および訓練を受けることが求められる。なお、2003年2月に開催される IMO の訓練当直基準小委員会において訓練に関するガイダンスが検討される予定である。（決議 3）

(3) 保安操練

船舶における操練を原則として3ヶ月に1回実施することとなった（保安コードB部・非強制要件）。

らに対するアジア船主の意見を交換し、各国政府を通じた船主意見の反映ができなかったことは些か残念であった。

委員会の最後には、2002年11月19日に発生した原油タンカー「プレステージ号」の沈没による海洋汚染問題に関し、欧州連合（EU）がシングルハルトンカーの航行を禁止するなどの措置に反対し、国際的な枠組みの中での反対を求める声明をまとめた。

なお、主な議題の審議の状況は次のようなものである。

1. 海賊および武装強盗

国際海事局（IMB）による海賊および武装強盗の状況の統計について意見が交換された。フィリピン船主協会からは自国が世界中に多数の船員を供給しているという観点から、被害統計の内容に被害者の国籍を追加すべきである旨の発言があった。

また、シンガポール船主協会からは海賊行為が行われた場所を更に詳細に統計に含めるべきとの発言があった。

総論として、マラッカ海峡、インドネシア海域など海賊多発海域での海賊行為防止には政府間の協力が不可欠であることが再認識された。

2. 海上保安

昨年9月に起きた米国同時多発テロ事件をきっかけに、米国を中心として海上保安の強化に対する関心が非常に高まってきている。本委員会と平行してIMOではMSC76が開催されており、海上保安に関する条約改正案が採択されることとなっていることから、船主に与える経済的な影響が懸念された。

3. バルクキャリアーの安全対策

バルクキャリアーの安全強化の問題がIMO MSC76の主要議題となっていることに加え、11

月中旬にスペイン沖で原油を積載した「プレステージ号」の事故が発生したことから、本議題に議論が集中すると思われた。

しかし、バルクキャリアーの安全強化のための国際海上人命安全条約（SOLAS 条約）改正による船主への影響に関する各国船主協会の認識はさほど高くないようであり、特段の議論はなされなかった。

当協会は事故原因の技術的な分析が安全性を高めるためには不可欠である旨を主張しベトナム、台湾の船主協会から賛同を得た。

一方、国際船級協会連合（IACS）が発表したバルクキャリアーの安全性を強化する「8 Measures」と呼ばれる対策を支持する香港船主協会は欠席しており意見を交換する機会はなく、また香港の意見を支持する船主協会は無かった。

委員会の総意として、今後のバルクキャリアーの安全性の向上に関して、IACSは効果的な対策が取られるようにIMOと協調を行う必要があるという結論に留まった。

4. プレステージ号沈没・重油汚染事項

「プレステージ号」は船体に亀裂が発生した段階で、沿岸国のスペインに避難の為の寄港を求めたが、拒否されたため沖合いでのサルベージのための作業中に沈没に至った。

この事故に関連してEUは、加盟国に対しシングルハルトンカーを欧州水域から締め出すこと等を推し進めている。これに対して委員会は、シングルハルトンカーのフェーズアウトは、昨年改正された海洋汚染防止条約に沿うべきであるとし、EUのシングルハルトンカーの締め出しに強く反対した。

また、IMOの航行安全小委員会（NAV）で提案された、「援助を必要としている船舶のための避難水域に関するガイドライン」や、「海上援助機関の設置」を求める決議の早期採択の支持を認識した。

5. バラスト水管理条約

採択までの期間が一年を切ったバラスト水管理条約について、IMO での条約の策定に関する進捗状況を確認し、船主、運航者の立場から見ると検討が必要な事項が数多く残っていることを

認識した。

本問題を審議している IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC) では、船主の立場で条約の内容を検討する出席者は皆無に近いが、本委員会でもバラスト水問題への認識の低さが目立った。

共同声明

—第 9 回 ASF-SNEC—

アジア船主フォーラム第 9 回航行安全および環境委員会 (ASF-SNEC) が 12 月 12 日、シンガポール船主協会を事務局、フィリピン船主協会をホスト国としてフィリピンのマニラにおいて開催された。当委員会にはフィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、シンガポール、中国、香港、日本、韓国、台湾の船主協会が参加し、航行安全および環境に係る案件について検討した。

1. 海賊及び武装強盗

世界で発生した海賊及び武装強盗行為の状況に鑑み、依然としてアジア海域、特に船舶交通が輻輳するマラッカ海峡で海賊行為が多発していることが認識された。

委員会はマラッカ海峡での海賊及び武装強盗行為を減少させ、マラッカ海峡を航行する商船の安全を確保するため、沿岸諸国の政府の協力を強く求める。

2. 海上保安

海上保安は IMO で活発に検討されている案件であり、船舶及びその積荷がテロ行為の標的とならないような新たな規則が検討されていると認識している。

委員会は船舶及び港湾施設のための国際保安コード (ISPS) を基本的には支持する。しかしながら、保安に関する改正案が最終化され採択されることとなっていることから、船主に与える経済的な影響を懸念する。また、IMO 加盟国に対し差別することなく統一的な条約の実施を求めていくことを求める。

3. バルクキャリアーの安全対策

バルクキャリアーの安全対策は、IMO にて頻繁に検討されてきた。現在も第 76 回海上安全委員会 (MSC 76) が開催中であり、バルクキャリアーの安全対策として有効と考えられる方策の見直しが行われている。バルクキャリアーの安全対策として有効と考えられる方策は様々な総合的安全性評価を基にしたものであり、その評価は正に終了しようとしている。

委員会は、国際船級協会連合 (IACS) が 3 月 15 日に発表した 8 Measures はバルクキャリアーの安全性を高めるものと受け止める。しかし、IACS が専門性に富んだ仕事をしたと理解するが、バルクキャリアーの安全性を強化するためには IMO と協力して、行動の調和を図ることが重要であると思慮する。

4. 避難水域

最近発生しプレステージ号の事故に関連して、委員会はスペイン当局が、遭難船が避難港として寄港することを拒否したことを遺憾に思う。原油を満載したタンカーが荒天の中、曳航中に二つに折れ沈没した。油漏れが発生したことが原因により欧州連合 (EU) は、加盟国に対しシングルハルトンカーを欧州水域から締め出すことを推し進めている。

EU の決定は、IMO で決定されたシングルハルトンカーのフェーズアウト時期の予定を示している MARPOL Annex I 13 G に沿うものでなければならぬと思慮する。

更に、緊急性を要する案件として IMO で避難港に関する検討を行い、沿岸国が遭難船に対する素早い援助や施設を提供できるような幅広い対策を採択することを強調する。

委員会はIMOの航行安全小委員会（NAV）で起案された、「援助を必要としている船舶のための避難水域に関するガイドライン」や、「海上援助機関の設置」を求める決議の早期採択を支持する。

また同じく、委員会はIMO加盟国に対し2つの決議の採択と、国連海洋法条約（UNCLOS）の範囲内でそれを強制化する規定や義務の検討を求める。

5. バラスト水管理問題

委員会は、IMOは2004年に開催される外交会議でバラスト水管理に関する新たな条約を採択すると認識している。しかし、条約の一部分は十分に検討されているが、今後さらに検討が必要な箇所が多く残っていると認識している。また、条約の内容の最終的な目的は実効的なものであることを強調する。

以 上

内外情報

1 | スペインをはじめ欧州で地域主義的な規制の動き —プレスティージ号事故とその影響—

約77,000トンの燃料重油を積載したタンカー「プレスティージ号」は船体の損傷によりスペイン沖で救難作業を行っていたが、2002年11月19日、船体が二つに折損し沈没した。この事故で積荷の燃料重油のうち約10,000トンが流出し、数百キロにわたるスペインの海岸が汚染され、沈没したタンクに残る重油の流出も懸念されている。1999年12月にフランス・ビスケー湾沖で起こったエリカ号事故では、シングルハルトンカーの早期フェーズアウト、ポートステートコントロールの強化等、タンカーの安全運航の強化が国際的規則で図られたことが記憶に新しいが、今回の事故を契機に欧州地域を中心にさらに安全問題に対する規制の強化を図る動きが出てきている。

1. “プレスティージ号”事故の概要

“プレスティージ号”は、1976年に日立造船・舞鶴ドックで建造された船齢26年、バハマ船籍のシングルハル・タンカーである。本船の概要は全長243メートル、型幅34メートル、81,584重量トン（D/W）、また登録船主はMare Shipping社、船舶管理はUniverse Marine社、用船者はCrown

Resource社、船級はABS、P&IはロンドンP&Iクラブとなっている。

本船は2002年11月13日、77,000トンの燃料重油を積載しスペイン・ガルシア沿岸の西沖の Finisterre 分離通行帯を航行中、右舷に亀裂が生じ船倉への浸水と燃料油の漏油が始まり、荒天のため沈没の危機にあった。スペイン海事局は本船を救援するためヘリコプターで船長ほか二人の乗組員を残し他の乗組員を救出するとともに、座礁の危険にあるプレスティージ号を沖合いに曳航するよう船長に進言した。

11月14日に救助船が4.5マイル沖合いのプレスティージ号に到着し沖合いに曳航を始めた。一方、Universe Marine社はスペイン当局へ避難港への入港許可を求めたが、天候状況が悪く、スペイン政府はこれを拒否した。この後、この事故の原因と思われる右舷側の第3船倉外板に亀裂が見つかったことから、積荷の燃料重油の漏油を最小限に止めることを目的に救難作業が続けられることになった。一旦は救援スタッフの協力で6ノットで北西に向かって自力航行するも、最終的には6隻のタグボートでCape Verde Islandに向けて曳航し避難水域を探す計画を立て

ることになった。

11月17日にはガルシア沿岸の190キロにわたり油膜が漂着した。また、この日スペイン政府はプレスティージ号の船長を救助船との協力を行わず、タグボートの曳航索を確保することを拒否したとして逮捕し拘束した。

11月19日、プレスティージ号はスペインの133マイル沖、水深3,500メートルの地点で船体が二つに折損、沈没した。現在、フランスの潜水調査船が船体および残留貨物油の状況について調査中である。スペイン政府は今のところ海上で約7,000トン、陸上で約2,000トンの油が回収されたと発表している。

2. プレスティージ号事故後の主要関係機関の動向

(1) 国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) およびボルチック国際海運協議会 (BIMCO)

11月19日、INTERTANKOおよびBIMCOは共同声明で全ての沿岸国が避難水域の計画を策定する重要性を強調し、各国政府が困難な状況にある船舶に適切な海域、港および錨地を指定することを訴えた。

(2) EU 関係

11月21日、欧州委員会の運輸・エネルギー担当コミッショナーのLayola de Palacio 女史は、欧州議会全体会議においてプレスティージ号事故に関連しエリカ・パッケージⅠおよびⅡの早期実施および導入準備を要請する書簡を全加盟国に対して送付した旨発言した。

12月3日、欧州委員会はプレスティージ号事故に対応した海上安全の改善に係わるコミュニケーションを採択し、12月12～13日に開かれる欧州理事会で承認を求めるとともに欧州議会においても検討しコミュニケーションの支持を求めた。また、EU加盟国に対してIMOで海上安全の強化と船舶からの汚染防止の行動を取るよう呼びかけを行った。

コミュニケーションにおいて考察された措置の概要は次のとおりである。

- 危険船ブラック・リストの公表
- シングルハル・タンカーによる重油輸送の禁止
- パリMOUの目標であるPSCの25%検査実施
- 欧州海洋安全庁の早期設立
- 欧州共同体の船舶輸送監視システムの活用
- 避難海域の設定
- 油濁被害への補償水準の引き上げ
- 油濁事故への刑事責任法制の導入
- 油濁事故責任法制(船主責任制限却却事由)の見直し
- EU外の船員に発給されるSTCW免状に対する共同体での認証システムの導入
- EUとしてのIMO加盟

この後、12月5日から6日のEU運輸閣僚会議が開かれ、プレスティージ号事故に伴う海上安全の強化についての方策が主要議題として検討され、先に欧州委員会が採択したコミュニケーションを上回る結論が採択された。

運輸閣僚会議における結論は、次の通り。

- ① シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウトの前倒しと船齢15年以上のタンカーを対象にしたCAS (Condition Assessment Scheme) の導入
- ② 重量油類 (燃料重油、重質原油、ピチュメン、タール) を輸送するシングル・ハル・タンカーのEU域内の港、ターミナル、錨泊地への進入禁止
- ③ 遭難状況にある船舶のための避難区域の確立計画策定
- ④ 船舶交通の管理システムの強化
- ⑤ EU加盟国への排他的経済水域 (EEZ) における危険物、汚染物の制限の勧告および欧州委員会への船齢15年以上のシングル・ハル・タンカーによる重質油の輸送制限についての検討勧告

12月12日～13日に開催された欧州理事会は、プレスティージュ号事故の環境への影響の甚大さを改めて認識し、2003年3月の会合で引き続き検討することとなった。

一方、欧州委員会は12月20日、運輸閣僚会議の結論を踏まえ、ダブル・ハル・タンカーの前倒しフェーズ・インおよびシングル・ハル・タンカーに関わる設備要件に関するEC規則の改定案を発表し、シングル・ハル・タンカーによる重質油の輸送禁止、シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウト、船齢15年以上のシングルハル・タンカーにCAS検査を適用する規制改正案を取りまとめ、欧州議会および欧州理事会の承認を求めることとした。

(3) 経済協力開発機構 (OECD)

11月25日、OECDは老齢タンカーやサブスタンダード船の運航を差し止めるため、
—老朽シングルハル・タンカー船主に対して船舶保険の無効
—旗国と寄港国の双方での船舶検査の強化
—高い船舶基準を実現するための国際的な認証システムの構築
—運航責任を満たす船主への優遇措置
—情報の共有化によるサブスタンダード船の早期発見
等の緊急提言を取りまとめた。

(4) スペイン政府

12月14日、プレスティージュ号の事故で直接の環境被害を受けたスペイン政府はEUの規則改定の承認を待たずに、2003年1月1日からスペイン国内の港に入出港するシングル・ハル・タンカーによる重油輸送を禁止する国内

法を採択した。

3. 当協会の対応

12月3日の欧州委員会で採択されたコミュニケーションにおいて危険船ブラック・リストの公表とシングルハル・タンカーによる重油輸送の禁止が打ち出されたことにより邦船社への影響を把握すべく、タンカー部会の下部組織であるタンカー業務幹事会、タンカー安全技術幹事会さらに海務幹事会等のメンバーへブラック・リスト該当船の有無およびEU域内におけるタンカーの運航状況について調査を行った。

調査の結果、ブラック・リストの該当船舶は無く、EU域内で重油輸送に従事するシングルハル・タンカーについても該当するタンカーは存在しなかった。しかし、EU域内においてシングルハル・タンカーによる原油の輸送は数隻あり、重油の輸送も契約上できることになっており、全く影響が無いとは言えない状況にある。また、仮にEU域内のシングルハル・タンカーの輸送禁止が法制化されれば、EUから締め出されたタンカーがアジア等に流入し、タンカー市場に影響を与えることも考えられる。

当協会はプレスティージュ号事故に関してタンカー部会を中心に対応を図る方針であり、今後のEU等の動きに注視し情報収集に努めていくこととした。また、プレスティージュ号事故に関連して船舶の運航に関する議論や油濁補償に関する議論が起こることが予想されるため、当協会内の関係委員会とも連携を取って対応し、必要に応じて日本国政府を通じてEU等にわが国海運界の意見を反映していくこととしている。

2 川崎港に続いて四日市港、徳山港等も実施 —SBT タンカーに対する入港料等の軽減措置について—

今般、四日市港および徳山港などは分離バラストタンク (SBT) (注) 設置タンカーに対する入

港料等の軽減措置を実施に移しています。また、千葉港も本年4月から同措置を実施することを

決定しています。

国際海事機関（IMO）は、1993年11月に開催した第18回総会において、全ての関係国政府に対して、本措置を実施するよう港湾当局に要請する旨の総会決議を採択しているが、これは、SBT部分が、そもそも商用に供しないスペースであることと、船主とともに行政側としても海洋環境保全に配慮すべきとの考えに基づくものです。

当協会は同総会決議が任意ベースであったこともあり、主要国の反応を見守ってきましたが、欧州諸国等においてはこの総会決議が取り入れられ、港湾諸料金の減免措置が実施されていたにもかかわらず、わが国においては一部の港湾を除いて同決議が実施されていない状況が続いていました。

こうした中、本年1月には、国土交通省が主催した主要20カ国の交通担当大臣会合において「海洋汚染防止」に関する共同声明とともに採択されたアクションプランでは、「質の高い船舶に対するインセンティブスキームの推進」が盛り込まれました。

こうした動きを受け、当協会は、2002年2月から国土交通省港湾局に対して全国各港湾管理者への働きかけを繰り返し要望するとともに、主要な港湾管理者に対しても直接早期実施を訴えてきましたが、2002年10月には同省港湾局より全国の港湾管理者に対して、SBTを設置している油タンカーに対する入港料等港湾諸料金の算定にあたっては、SBTトン数を差し引いたトン数に基づき実施する旨の要請状が出されました。

四日市港や徳山港などはこうした要請にいち早く呼応し、今回の措置に踏み切ったものです。

当協会としては、今後とも全国の港湾管理者に同措置の早期実現を強力に要望したいと考えております。また、四日市港が本措置を導入した際に、当協会は平成14年12月2日に次の崎長会長コメントを発表しています。

（注）分離バラストタンク（SBT）

以前のタンカーは、カーゴ／バラスト水兼用のタンクを持っていたが、兼用タンクから排出される油濁水を無くすため、海洋汚染防止（MARPOL）条約により義務付けられたバラスト水専用タンク。

平成14年12月2日

四日市港における分離バラストタンク（SBT）設置 タンカーに対する入港料軽減措置について

社団法人日本船主協会
会長 崎長 保英

今般、四日市港におかれては、当協会の要望と国土交通省港湾局の要請を踏まえ、昨12月1日より分離バラストタンク（SBT）設置タンカーに対する入港料軽減措置を実施に移されたとのことで、同港管理組合のご英断を高く評価し、関係者の方々のご尽力に深く敬意を表するとともに、他港におかれても同様措置の早期実施を改めてお願いしたい。

このSBT設置は海洋汚染防止のため、これまで船主が自らの負担で実施してきたものであるが、これに港湾管理者のご支援が加わるということは、船主の環境保全施策のインセンティブとなるばかりか、このような措置を導入する港湾におかれても環境保全に配慮がある運営が行われているとの認識が関係者ひいては国民の間に広がり、更なる発展の好機になるものと確信する。

以 上

第22回世界ガス会議東京大会

第22回世界ガス会議東京大会（名誉総裁 皇太子殿下、組織委員会名誉会長：奥田碩 日本経団連会長、組織委員会会長：安西邦夫 日本ガス協会会長）が2003年6月1日(日)～5日(木)の間、東京ビッグサイトにおいて開催されます。

世界ガス会議は、ガス関連最大の国際機関である国際ガス連盟（IGU: International Gas Union、加盟66ヶ国・地域、1931年設立、会長：浦野浩 日本ガス協会常務理事）が、3年毎にその活動の集大成として開催する大会であり、東京大会はアジアで初めての開催となります。会議への参加者は、エネルギー国際機関代表、各国担当閣僚、エネルギー及び関連産業の経営者、技術者、研究者等で、約70カ国・地域から約5,000名を見込んでいます。

テクニカルプログラム概要

基調講演：ガス産業代表等7件、「21世紀エネルギーオデッセイ」3件

特別講演：国際機関、エネルギー産業、先端技術産業から3件

特別ラウンドテーブル：産業横断的な経営・技術に関する7テーマについて開催

IGU専門委員会報告：ガスの上流から下流にいたる全分野および、環境にわたるテーマを取り扱うIGU（国際ガス連盟）の10の分野の専門委員会によるセッション。

テクノロジーフォーラム：ミニセミナー併設ポスターセッション。IGU専門委員会（10分野）ごとに開催。

テクニカルビジット：エネルギー・環境技術に関する施設見学（7コース）

世界ガス会議展示会（第22回世界ガス会議東京大会に併催）

期間（場所）：2003年6月2日(月)～5日(木)（東京ビッグサイト）

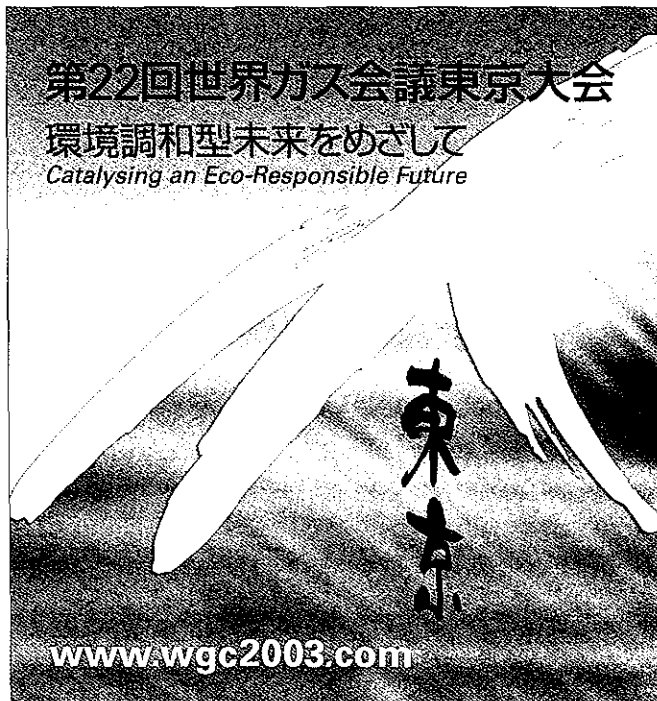
展示規模：出展者数は33カ国から約200社、スタンド面積計12,500㎡を予定。

出展分野：ガス産業全般にわたる分野、ならびにガス産業に関連する環境、IT、自動車分野等

大会登録申込みに関する問合せ、および公式プログラム請求先

(株)アイシーエス企画 WGC2003登録事務局

TEL：03-3263-6474 FAX：03-3263-6018 E-mail: wgc2003@ics-inc.co.jp





International Gas Union
Union Internationale de l'Industrie du Gaz

大会開催概要

■開催期間 2003年6月1日(日)～5日(木)
1日：開会式
2～5日：会議・展示会

■開催場所 東京ビッグサイト
(開会式は東京国際フォーラム)

■公式言語 英語、フランス語および日本語

■主催 国際ガス連盟



TOKYO 2003
22nd World Gas Conference
22^e Congrès Mondial du Gaz

第22回世界ガス会議東京大会組織委員会
〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12 日本ガス協会ビル
Tel: 03-3502-0620 Fax: 03-3502-0621
E-mail: noc@wgc2003.gr.jp

読むのは絶対いけません。間違い無く眠れなくなりす。

時代物の他には、万葉集とか大岡信さんの「折々のうた」を何時も持って歩いていきます。

これも私には精神の安定を回復するのに卓効があります。

ある時、相変らずの機中で「折々のうた」の何巻目かを読んで居りました時、「こんなものなら自分でも作れるのではないか？」と言う、誠に不謹慎かつ天も恐れぬ不遜極まりない考えが浮かび、早速ノートを取り出してうた作りを始めてみました。
第一作は次のうたです。

(欧州向け機中にて)

天地(あめつち)の真中(まなか)にありて

一筋の紅き入日を果てもなく追ふ

ウム、これは格調が高い、等と眩いて結局眠ってしまったのですが、帰りの機中で読んでみると、なんとも実につまらぬうたに思えます。そこでもう少し現実感のあるものにしよう、と詠んでみたのが次の二首。

重力の法則ありて下がりたる

頬を持ち上げひげを剃りたる

老眼鏡を探し歩めばなにやらを

探し歩める妻と行き交ふ

最近ますます家の中で探し物が多いのですが、家人は「あなたが置いたところに有るでしょ」等と誠に冷たい対応で微動もして呉れないことに対する小声の抗議が二首めです。

九月にワシントンに行きました時には始めから旧仮名入門と言う本を持ち込み、そのつもりでうた作りをしました。片道三十首位作りしました。その気になると幾らでも出てくるものです。

お前らは莫迦だねと言いたしピンラデザイン

シャロンアラファート・ブッシュフセイン

紅きとさか立てたるをのこ応援す

不思議なる世になりけるかな

(右のうたからの連想で)

ピアスなど付けて出ずればいかなる

ことにならむや経営会議

洗ったびに頼りなくなる髪なるも

シャンプーなどは少なくて済む

心配なるをのこなりしが円熟の

笑みをうかべて挨拶に来る

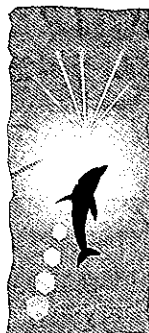
ひさかたの紐育の街を歩みゆけば

身体の力漲りきたる

「ひさかたの」と云う言葉は、なんとなく「久しぶりの」と云う感じもあるのかと思つたのですが、これは「天、雨、月、雪」などに掛かる枕言葉でどうも間違いのようです。ただ「都」に掛かる例が万葉集にあるそう、大好きな紐育の街を「ひさかたの紐育」と呼ぶのは悪い気持ちではないので其の儘にしてあります。

さて、折角機中のお楽しみを見つけたのですが、六月からは顧問になり、海外の引継ぎも終わつた今は出張の予定も無くなり、私にとっては長年の懸案だった、徳川家に伝わってきた色々な歴史的なものを財団化して維持、保存、公開する仕事に力を入れることになりました。こうなつて見ますとあの十二時間の全く自由な空の上の時間も懐かしくなります。何時の日か家内と二人で、下手糞なうたを作り、あっちこちで絵を描き乍らゆつくりと世界を回つて見たいものです。

それにしても、まったくひどいうたをお読み頂いた皆様にご心からお詫びを申し上げます。



機中のうた

日本郵船株式会社顧問

徳川恒孝



長い間、平均して一年に二十回以上も海外に出張をする生活を続けて来ますと、飛行機の中で過ごす時間を如何に充実したものにするか、と言うことはかなり大事なことになると思います。近回りは兎も角、紐育や倫敦への便は、ゆつくり十二時間程の時間を誰にも邪魔されずに過ごせる訳で、普段の生活ではこんな時間は、何も予定の無い土曜日から日曜日に、家族が皆朝から晩まで出掛けて呉れると言う珍しい状況しかない訳で、私にとっては大変に稀な機会と言うことになります。

出来るだけ眠る、と言う方も多い様です。私の知る限りでは現郵船航空会長の高橋宏さんが機中熟睡の天才で、何処に着いても「いやあ、皆さん、おはよう。良く寝た。」と全く元気の塊のような大声で降りて来られると、余り眠れなかった御付きの連中はなにやら圧倒されてしまうのが常でした。私の場合は出来るだけ到着地の時間に合わせて寝たり起きたりする様にしていますが、余り飛行機の中で熟睡しますと却って後になって時差の調整に時間が掛かる様に思います。

一時は映画も良く見ました。考えて見ますとここ二十年で映画館に行

った記憶はほんの数回しかないにも不拘、柴又の寅さん御一家や、釣りの大好きな呑気なサラーリマン氏と愉快な社長さんの御話を我が事のように思えるのは飛行機の御蔭です。しかし最近は見たいものが少ないこともあり、余り見ておりません。

万止むを得ざる時は、仕事の書類を読んだり、ある時期はパソコンを開いて報告を打ったりもしましたがこれはじきに止めました。回りの欧米人が皆やっているので一寸真似をしてみたかった訳ですが、字は小さいし、周囲を見ても老眼鏡をかけてやっている方は殆ど居ないことに気が付き、これは三十代迄のことと知りました。皆様にも余りお勧め出来ません。肩が凝るだけです。

結局最近は起きている時は本を読むことにしています。

出張先で朝食会から英語の会議に入り、終日瞬時も気の抜けない議論をして、それが夜八時、九時迄になるような日が続きますと、精神的な反動と言うのか、眠る前には藤沢周平、池波正太郎、一寸古い所では山本周五郎等の時代物を読むことで昂ぶっている心が不思議に見事に鎮静して眠れます。こう言う時にアメリカの法廷もの等を

当協会、環境セミナー「船舶からの温室効果ガス排出の現状と削減対策について」を開催

当協会は、今年度の環境対策特別委員会の活動の一環として2002年12月12日(木)に海運ビル3階において会員会社をはじめ海運関係者を対象として環境セミナーを開催した。今回は「船舶からの温室効果ガス排出の現状と削減対策について」をテーマに(財)シップ・アンド・オーシャン財団 海洋政策研究所研究員 華山伸一氏に講演していただきましたので、その概要について紹介します。

1. 船舶からの排出ガスについて

船舶からの排出ガスには、地球温暖化に寄与する温室効果ガス (GHG: Green House effect Gas) といわれる物質と、人体および生態系に直接的な害を及ぼす大気汚染物質がある。CO₂などの温室効果ガスは人体への直接的な影響はないものの、発生場所に関係なく温室化効果を及ぼす。また、Nox, Sox などの大気汚染物質は反応性が高く、機関からの排出直後はNOだが、時間の経過とともにNO₂に酸化し、発生場所によっては人体、生態系への影響が大きくなる。

2. CO₂などGHGに対する国内削減目標の動向

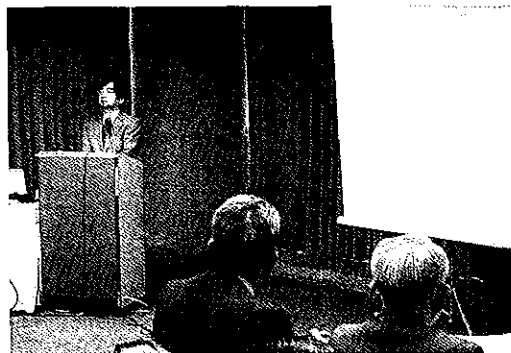
わが国は2008年から2012年の間に1990年比で温室効果ガスの排出量を6%削減する目標を京都議定書で義務付けられている。海運業については「内航海運」のみが対象で、外航海運からの排出量については、総量規制や国別の適用が難しく削減義務には至っていない。

内航海運からのCO₂排出量は、年間1500万ト

ン前後で、運輸部門で唯一10年間で増加傾向にある。しかし、日本全体に占める割合は約1%、運輸部門に占める割合では約6%で推移することと、トンキロベースの排出量は他の輸送機関と比べても相当優位にある。こうした背景から今後も運輸業界全体としてモーダルシフトを推進することが必要である。カンバン方式に代表される在庫を極限まで圧縮するオペレーション上の要請から小口かつオンタイムの輸送需要が多く、トラック輸送の比率が高くなっていくなかでも、内航海運、特にモーダルシフトについて各種インセンティブの導入、自動車財源を用いた航路整備、規制緩和(内・外貿ターミナル一元化、荷役業者の自由化)、静脈物流などの新規市場の開拓などが必要。

3. CO₂などGHGに対する海外規制動向

外航海運は、排出ガスの総量規制や国別の適用が難しく、現在では自主的な新しい規制概念が国際海事機関(IMO)で検討されている。IMO第48回海洋環境保護委員会(MEPC48)で示され



た温室効果ガス削減に向けた基本方針では、2005年までに点数方式による GHG Index 策定に関するガイドライン作成を進め、自主的な削減努力を求めることとしている。

4. 窒素酸化物(Nox)、硫黄酸化物(Sox)などに対する国内規制の動向

大型港湾を抱える自治体では、Nox および浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成率が低く、NOx 排出量の低減が大きな課題で、船舶など未規制発生源の対策として、IMO より厳しい独自の規制を求めてくる可能性が大きい。一方で、入港料の軽減などのインセンティブ制度の導入を図る可能性もある。

5. NOx/Sox などに対する海外規制の動向

MARPOL73/78条約 (船舶による汚染の防止のための国際条約) 附属書 VI (船舶からの排出ガスによる大気汚染防止に関する規則) の批准が相次ぎ、発効は確実であり、日本の規制動向あるいは、MEPC の議論 (NOx 2 次規制) に大きな影響を及ぼす可能性がある。

欧米では、排出規制とは異なる発想でのインセンティブ制度として、グリーン・アワードなどの経済的インセンティブの導入が進められている。

同講演の詳細については、本誌 2 月号で紹介する予定です。

海洋環境シンポジウムの開催について

当協会では地球環境・海洋環境保護を重要な課題と位置づけ、環境問題についての各種パンフレットの作成やセミナーおよびシンポジウムの実施などに積極的に取り組んでいます。これまでに過去 2 回「海洋環境シンポジウム」を開催しましたが、このたび第 3 回目の「海洋環境シンポジウム」を以下の予定で開催することとなりました。

今回のシンポジウムでは“海から見直す地球環境”を基調に海洋資源の保護管理、海洋環境の汚染防止や海洋政策の視点からディスカッションを展開していただく予定です。

—2003年 海洋環境シンポジウム—

テーマ 人類と海洋の共生に向けて

開催日時：2003年 3 月 27 日(木)

開 場：午後 1 時 30 分 開演 午後 2 時 00 分

会 場：イイノホール (東京都千代田区内幸町 2-1-1)

内 容：第一部 記念講演：「森と海をつなぐもの」C. W.ニコル

第二部 パネルディスカッション

「人類と海洋の共生にむけて

～今私たちが海洋生物にできる贈り物～」

コーディネーター：栗林 忠男 (慶応大学名誉教授)

パネラー C. W.ニコル (作家・探検家)

水口 博也 (写真家・ジャーナリスト)

清野 聡子 (東京大学助手)

石原 良純 (俳優・気象予報士)

中原 裕幸 (東海大学海洋学部講師)

入 場：無 料 (抽選 600 名)

申し込み方法 平成 15 年 2 月 17 日(月)より

当協会ホームページ <http://www.jsanet.or.jp/>

お問合せは、当協会総務部広報室まで TEL：03-3264-7181

各種調査・報告書欄

スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査、回答結果について

当協会は、毎年会員各社の社船及び用船（外国用船を含む）について、両運河に係る通航実態並びに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、従来より各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については2001年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2001年4月1日より2002年3月31日までとしており、今回の調査においても同様とした。

【スエズ運河】

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は通航船社数が2000年比較で1社減となり、利用隻数が5.6%の減少（2001年：962／2000年：1,019）、G/Tベースで7.7%の減少（40,592／43,992千G/T）、D/Wベースでは4.7%の減少（39,342／41,279千D/W）となった。また、料率の基本となるスエズ運河トン数（※1 SCNT：Suez Canal Net Tonnage）ベースでも5.3%の減少（38,521／40,680千トン）となったことから、全体の通航料も6.5%の減少（168,844／180,582千ドル）となった。（表1参照）

船種別で見ると、タンカーを除くほとんどの船種の指標が減少した。タンカーはSCNTベースで62.8%の増加（1,596／980千トン）、通航料も40.2%の増加（10,504／7,491千ドル）となり、前年に引続く増加となった。一方、バルクキャリアはSCNTベースで7.7%の減少（4,838／5,241千トン）、通航料も9.6%の減少（14,142

／15,647千ドル）、また、在来定期船もSCNTベースで17.3%の減少（608／735千トン）、通航料が26.4%の減少（3,382／4,593千ドル）となり、それぞれ前年の増加から減少に転じた。自動車専用船はSCNTベースで16.0%の減少（13,312／15,846千トン）、通航料でも18.8%の減少（56,709／69,846千ドル）となり、前年に引続く減少となった。コンテナ船は、隻数では減少しているものの通航船舶の大型化によりSCNTベースで2.4%の増加（18,026／17,610千トン）、通航料でも2.0%の増加（83,070／81,442千ドル）となった。また、前年実績のあった鉱油兼用船は今回の調査では実績がなかった。

（表2参照）

【パナマ運河】

2001年度のパナマ運河の利用状況は、前年度と比較して通航船社数は変わらなかったものの、通航隻数が9.0%の減少（2001年：951／2000年：989）、D/Wベースでは13.9%の減少（28,597／33,220千D/W）となった。しかしながら、通航船種の変化によりG/Tベースでは0.8%の増加（33,151／32,887千G/T）、料率の基本となるパナマ運河トン数（※2 PCNT：Panama Canal Net Tonnage）ベースでも2.0%の増加（30,797／30,184千トン）となったため、全体の通航料も3.4%の増加（86,250／83,376千ドル）となった。（表3参照）

船種別について見ると、タンカーおよび自動

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	△ 1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.8	195	△ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	36,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△ 7.7	195	△ 12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△ 6.5	205	5.1

注) 2001年の通航料の円換算率は、2001年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=121.53円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査集計合計(2001.1.1～2001.12.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料
タ ン カ ー	6	149	1,538	2,342	1,596	10,504
鉱 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	7	97	5,150	9,464	4,838	14,142
自動車専用船	4	291	13,211	4,773	13,312	56,709
コ ン テ ナ 船	3	365	19,809	21,628	18,026	83,070
在 来 定 期 船	2	44	718	987	608	3,382
そ の 他 船 舶	3	16	166	148	141	1,037
合 計	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844

注) 社数合計の11は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

車専用船がそれぞれ前年の減少から大幅な増加に転じたが、その他の船舶の指標は概ね減少した。タンカーはPCNTベースで186.7%の増加(86/30千トン)、通航料も170.8%の増加(241/89千米ドル)、また、自動車専用船もPCNTベースで33.0%の増加(17,220/12,950千トン)、通航料でも30.2%の増加(48,034/36,893千米ドル)となった。一方、バルクキャリアーは、PCNTベースで28.1%の減少(9,028/12,559千トン)、

通航料でも28.8%の減少(24,041/33,760千米ドル)となり前年に引続く減少となった。コンテナ船は、隻数およびG/Tベースで前年に比べて若干減少したがPCNTベースでは2.9%の増加(2,673/2,598千トン)、通航料は3.6%の増加(6,847/6,611千米ドル)となった。(表4参照)

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	△ 2.5	107	△ 8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4

注) 2001年の通航料の円換算率は、2001年4月～2002年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=125.13円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査集計合計 (2001.4.1～2002.3.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料
タンカー	2	8	103	172	86	241
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	10	326	10,205	16,737	9,028	24,041
自動車専用船	4	397	17,713	6,166	17,220	48,034
コンテナ船	2	73	3,059	2,959	2,673	6,847
在来定期船	2	35	421	505	348	1,042
その他船舶	5	112	1,650	2,058	1,442	6,045
合 計	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250

注) 社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

*1 スエズ運河トン数

(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にパンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

*2 パナマ運河トン数

(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

CONTACT US ①

事務局紹介 総務部広報室

TEL : 03-3264-7181 FAX : 03-5226-9166 E-MAIL pub-office@jsanet.or.jp

業務内容について

広報室では、当協会の活動を会員の皆様に伝えるとともに、海運の役割や重要性を広く一般の方々にご理解いただくために以下の業務に取り組んでいます。

- 一般向け広報（コンサートの開催、各種パンフレットの発行、見学会の実施など）
- 会員向け広報（新入社員向け海運講習会の開催、船協情報の発行など）
- 報道機関への対応（記者会見、プレスリリース、取材協力など）
- 機関誌など広報資料の編集・発行（「せんきょう」月報など）
- ホームページの管理

広報室トピックス

- 『海洋環境シンポジウム』は、3月27日(休)イイノホールにて開催予定です。
- 環境パンフレット『環境と海運』を2月上旬に発行します。
- 新入社員を対象とした『海運講習会』（3月31日(休)海運ビル国際会議場）募集開始！
- 『海の日ファミリーコンサート』は、7月30日(休)NHK ホールにて開催予定！
- 海運業界 PR ビデオ『日本の海運』最新版がこの春に完成します。
- ホームページ『会員コーナー』の充実に向け取り組み中です！

《総務部広報室 スタッフ紹介》



写真右から

- 高橋 広報室長 広報室をまとめ、一企業ではできない日本海運 PR のため、よりよい広報活動を常に模索。
- 保坂 課長 あけましておめでとうございます。とにかく平和な年でありますように。
- 松本 係長 本誌「せんきょう」を主に担当。専門分野以外人が読んでも分る誌面作りを念頭に筋力トレーニングに励む。
- 堀 書記 当協会のホームページの制作をはじめ、海運業 PR 映画の制作など小回りのきいたフットワークは、ブラジル在住時代のサッカー自殺点の汚名をはらすべく気合が入っている。
- 黒岩 課員 広報室がサポートしている専門紙記者クラブ『海事記者会』の事務を一手に引き受ける。

内航コーナー

平成14年度～18年度の内航適正船腹量について

2002年12月16日、交通政策審議会海事分科会（分科会長：千速晃 新日本製鉄社長）は、「平成14年度～18年度の内航適正船腹量」を策定し、同日付で【表1】のとおり国土交通大臣に答申した。

この内航適正船腹量の策定・公示については、内航海運業法に基づき交通政策審議会海事分科会（旧海運造船合理化審議会内航部会）で実施されているものであり、向こう5年間の適正船腹量を予測し、船舶建造の中期的指針を与えるとともに、国土交通大臣が船腹量の最高限度を設定する際の判断基準としている。内航海運は慢性的な船腹過剰体質にあり、船腹の需給ギャップが生じやすい。加えて、荷況低迷下でも停船した場合との運航採算の比較から採算割れの運賃で運航することがままある。こうした行動は、内航海運業者の経営不安をもたらし、内航海運の安定輸送に支障を来す恐れがあると指摘されている。（本誌2002年1月号P.28参考）

国土交通省の発表による14～18年度の内航適正船腹量の概要については以下のとおりである。

- ① 14年度の国内貨物の輸送需要は、景気の長期低迷化、荷主側の物流効率化等により、全般的に低迷している。一方、現有船腹量も大幅に減少（対前年度比6%減）している。
- ② 貨物船については、鉄鋼、石灰石をはじめ

【表1】 内航海運業の用に供する船舶の平成14年度以降5年間の各年度の適正な船腹量

船種	現有船腹量 (H14. 9.30)	適 正 船 腹 量				
		14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
貨物船	1,559千 G/T	1,544 (15)	1,539 (20)	1,583 (▲ 24)	1,635 (▲ 76)	1,694 (▲ 135)
	2,662千 D/W	2,636 (26)	2,627 (35)	2,703 (▲ 41)	2,791 (▲ 129)	2,893 (▲ 231)
セメント専用船	427千 G/T	410 (17)	410 (17)	410 (17)	410 (17)	410 (17)
	693千 D/W	665 (28)	665 (28)	665 (28)	665 (28)	665 (28)
自動車専用船	150千 G/T	151 (▲ 1)	151 (▲ 1)	151 (▲ 1)	151 (▲ 1)	151 (▲ 1)
	122千 D/W	122 (0)	122 (0)	122 (0)	122 (0)	122 (0)
油 送 船	746千 G/T	693 (53)	682 (64)	679 (67)	678 (68)	677 (69)
	1,625千 m ³	1,509 (116)	1,486 (139)	1,480 (145)	1,478 (147)	1,475 (150)
特殊タンク船	209千 G/T	204 (5)	204 (5)	204 (5)	204 (5)	204 (5)
	325千 D/W	317 (8)	317 (8)	317 (8)	317 (8)	317 (8)
小 計	3,091千 G/T	3,002 (89)	2,986 (105)	3,027 (64)	3,078 (13)	3,136 (▲ 45)
	5,427千 D/W・千 m ³	5,249 (178)	5,217 (210)	5,287 (140)	5,373 (54)	5,472 (▲ 45)

注（ ）内は、現有船腹量に対する船腹過剰量で▲は船腹不足の状況を示す。

とする荷主産業の不況の影響等により輸送需要が減少することから、1%程度の船腹過剰状態にあると見込まれる。

- ③ 油送船については、中期的に輸送需要の減少が見込まれていることから、8%程度の船

腹過剰状態にあると見込まれる。しかし、昨今の原子力発電所の操業停止により重油の輸送需要が大幅に増加していることから、この船腹過剰状態は、短期的には解消されているものと見込まれる。

コンテナ船・RORO 船の適正船腹量（試算）

船種	現有船腹量 (H14.9.30)	適正船腹量				
		14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
土・砂利・石材専用船	759千G/T	684 (75)	631 (128)	563 (196)	530 (229)	517 (242)
	1,431千D/W	1,289 (142)	1,189 (242)	1,061 (370)	1,000 (431)	974 (457)

注) 土・砂利・石材専用船については、平成15年度以降、関空2期工事・中部国際空港等の埋立工事がピークを過ぎることから、計算上、大幅な船腹過剰が予想されている。しかし、現実には現有船腹量のうち、総トンの41% (310千G/T)、載貨重量トンの37% (536千D/W) は自家用船舶の臨時投入であり、工事終了と共にこれらが撤退することから、極端な船腹過剰は発生しないものと考えられる。

船種	現有船腹量 (H14.9.30)	適正船腹量				
		14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
コンテナ船・RORO船	393千G/T	382 (11)	407 (▲14)	433 (▲40)	457 (▲64)	481 (▲88)
	303千D/W	285 (8)	314 (▲11)	334 (▲31)	352 (▲49)	371 (▲68)

(注) () 内は、現有船腹量に対する船腹過剰量で▲は船腹不足の状況を示す。

【表2】 船種別輸送量の見通し

船 種	品 目	実 績			推 計				
		11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度
貨 物 船 (百万トン)	鉄 鋼	48.6	54.6	50.7	48.0	47.9	47.9	47.9	47.9
	石 灰 石	57.1	59.1	57.6	54.7	54.4	54.4	54.4	54.4
	その他貨物 (注1)	111.6	109.4	103.7	104.5	104.5	110.8	118.1	126.4
	小 計	217.3	223.0	211.9	207.1	206.8	213.1	220.4	228.7
セメント専用船 (百万トン)	セメント	46.0	49.3	47.9	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3
自動車専用船 (百万トン)	自動車	3.6	4.0	4.1	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9
土・砂利・石材専用船 (百万トン)	土・砂利・石	115.2	133.5	145.1 (実績見込)	239.8	186.9	139.0	121.5	114.7
油 送 船 (百万キロリットル)	黒 油	70.5	68.6	60.0	57.3	54.9	54.5	54.2	53.9
	白 油	103.4	98.9	99.6	98.8	98.5	98.2	98.2	98.2
	そ の 他 (注2)	20.5	20.3	19.1	19.1	19.1	19.1	19.1	19.1
	小 計	194.4	187.8	178.7	175.2	172.5	171.8	171.5	171.2
特殊タンク船 (百万トン)	高圧ガス等	26.1	25.7	23.3	23.3	23.3	23.3	23.3	23.3

注) 貨物船の「その他貨物」とは、鉄鋼・石灰石を除いた穀物、石炭製品等である。油送船の「その他」とは、油脂、ケミカルである。



London 便り

明けましておめでとうございます。

昨年暮れはスペイン沖で折損沈没したプレステージ号の海洋汚染やテロ対策、とりわけアメリカの一方的な規則導入などが毎日業界紙の紙面を飾りましたが、今年もアメリカのイラク攻撃が現実味を増して明るい話題は見当たりません。しかし今年こそは海運界のみならず世界にとって平和な良い年になって欲しいものです。

こうした雰囲気の中で少しは明るい話題として英国における女性船員のお話をしましょう。英国では有名な女海賊であるメアリー・リード、アン・ボニーやハンナ・スネル、また航海者にとって最大の難所であるホーン岬沖を航海中に倒れた夫の船長に代わって暴風の中に敢然と指揮をとり無事乗りきったと言うメアリー・パッテンなどが居ます。18世紀には数千人の女性が乗船したそうで、その中には船長や船員の妻もしくはパートナーとして同乗した女性もありましたが、その大部分は男装して船員として働いたとの事です。

このように女性船員の伝統はあるものの差別待遇が禁止されている今日の英国でもやはり女性船員の数は多くありません。昨年10月24日号のFAIRPLAY 誌の女性船員特集でも海運業界、中でも船員社会は依然として男性社会であり、2002年のカーディフ大学のデータによると客船業界では約38,000人の船員が働いており、その内の20%は女性だそうです。女性船長はただ一人しか居ないそうです。

ここに紹介するエンマ・ティラー嬢は船長としての実歴こそありませんが、権威ある英国の

船長免状（もちろん日本の船長免状も最も権威あるものの一つです）を持ち、BPのVLCCブリティッシュ・ヴィジラン号の一等航海士を務めた経歴を持っています。写真でご覧のようにラフな恰好をしていますが、ボーイッシュな美人で、そもそも彼女と知り合ったのは英国の友人がすごい美人を紹介すると言うのでノコノコ付いて行ったのが始まりで、英国のスタンダードでも文句なしの美人でしょう。身長も私より数センチ高くモデルとしても立派に通用するのではないかと思います。実際のエンマ嬢は物静かで、教養を感じさせるそのアクセント（英国ではこれが重要です）、そして寡黙ながら威厳を感じさせます。きっと船長としても立派にやってゆけたでしょう。

船員として彼女の受けた教育訓練やその後ロンドンの海事関連社会に転進した経歴は英国の船舶職員の一つの典型で、こうした人材をロンドンの海事関連社会は求めていると言えます。今回寄稿するにあたり、エンマ嬢に少々インタビューしましたので、それをもとに書いてみました。

エンマ嬢は英仏海峡にあるワイト島の出身でTiller一族の伝統に従い船員を志し（過去200年にわたり船乗りを職業とした家系で姓も舵柄を意味するのは職業に由来するのでしょうか）、1989年にトリニティー・ハウス（航路標識等を管轄する由緒ある英国の海事団体）の奨学生として船舶練習生となりBPのタンカーやキュナードの客船クイーン・エリザベス二世号に乗船しました。英国では船舶職員になるためにはまず採用



エンマ・ティラー嬢

ありきで、海運会社と契約するかトリニティー・ハウスのような団体の奨学生となり乗船研修の機会を得なければなりません。最初の乗船研修を無事終え、サウス・タインサイド大学の商船学部に戻った1991年にはその年の最優秀練習生として表彰されています。1993年には三等航海士の免状をとり、BPの原油タンカーやLNG船で乗船勤務をしました。BPでは5年ほど働き、順調に昇進したと言うべきか、あるいは抜擢されたと言うべきか前述のVLCCの一等航海士を務めますが、その後P&Oの欧州フェリーに移籍しロールオン・ロールオフ・フェリーや大型の水中翼船などにも乗りました。この間にさらに勉強し船長免状を取得するとともに航海学に関する学士号もとビジネス及び財政に関するコースも終了しています。英国ではこうした生涯教育制度がよく整備されており、ロンドンで働く船員出身者はほぼ例外なく、この種の学位や資格をもっています。

海上生活については、清澄で波静かな夏の夜、当直者以外は皆寝静まった船橋—You can see every star. Priceless!—と表現しています。

しかし海上生活に未練を残しながらも、より

広い活躍の場を求めて2000年に陸上勤務を希望しサザンプトンの港湾局に就職します。ここでは入出港の管理、パイロットの手配、船舶通航管制官も務めます。サザンプトンで港湾関係業務をしっかりと身に付けるとさらなる飛躍をとばかり昨年春にはロンドンを本拠とする最も古い海事関係法律事務所のインス アンド カンパニーに海務担当課長として入りました。

この法律事務所は海事関連の殆どあらゆる分野の法律問題を扱っているのですが、エンマ嬢は主として海難事故の調査にあたり、関連法規を参照し担当弁護士に専門家としての助言をするのが大きな仕事です。しばらくはここに席をおいてこうした仕事が自分に向くのか、そうとすれば海事専門弁護士としての資格が得られる可能性があるのか、見極めたいとしています。さすがに、海上勤務に戻る予定は今のところないとの事ですが、チャンスがあれば他の仕事にも挑戦するつもりようです。

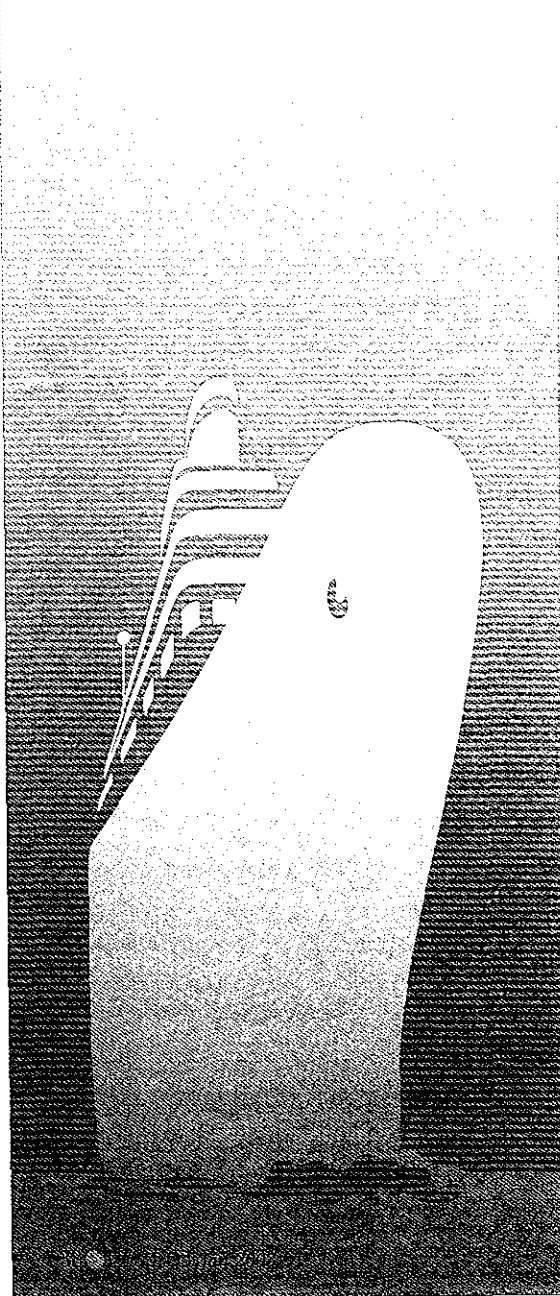
ロンドンのシティにはこうした船員経験者で優秀な人材が数百人もおり、これが世界の海事関連産業のセンターとしてのロンドンを支えているわけです。こうしたシステムは長年かけて出来あがったもので、特に近年は海事クラスターの一つであるマリタイム・ロンドンの活動とともに特に船員経験者の陸上転進を奨励する各種の施策が提案されています。一般に極めて保守的でいまだに階級制度も残る英国の社会ですが、なかなかどうしてその柔軟な教育訓練制度と労働力の流動性、思いきった人材の登用など学ぶべき点は多くあるように思います。

エンマ嬢もこうしたロンドンの社会で今後も存分に活躍する事でしょう。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

潮風満帆

7つの海のこぼれ話



機関長奮闘記

機関長奮闘記

私の船乗り人生は航路、船種にも恵まれ、また時代の背景にも助けられ、悔いの無い船乗り人生と言えよう。その中でも客船の経験は二等機関士の移民船「あるぜんちな丸」から始まり最後の「につぼん丸」まで6隻を数え、30有余年の海運会社に着を置いた船員生活の3分の1に当たる実に約12年を客船に携わってきた。

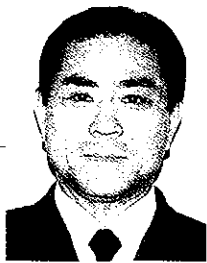
客船乗りは花形に見えるが貨物船と比べると気苦労が多いのも確かである。客船の場合、貨物はお客(失礼!)であり、高額な運賃を払っている上に個性豊かな感情をもっている人間ときているからその対応には人一倍苦労することが多い。

客船の特殊性を加味した安全運航への海技的専門分野については次の機会に書くこととし、今回は客船の使命の一つである船客サービスについて自分のエピソードなどを交えて雑感を述べるとしよう。

一昨年、日本船舶機関士協会月刊誌「マリンエンジニア」誌に世の中のあらゆる産業に通じる理念として〈安全こそがサービスの原点〉という巻頭言を書いたことがある。海運産業に於いては目的地まで安全運航に徹するというのが、貨物船、客船とも共通の使命である。しかし、客船の場合は目的地まで船客を無事に運ぶだけでは充分でなく、船客が如何にその航海を楽しみ、思い出に残る感動を得られたかが重要目的として加わる。最終的にはこの船でもう一度船旅をしたいという想いを抱いて下船する船客(リピーター)を創出することが本当の意味での客船サービスと言えるのである。

世界一周など長期クルーズになると船客を退屈させないために、いろいろな分野のプロの人達によるイベントが昼間から夜遅くまで企画されているが、船客のニーズ等をさりげなく聞き、船の話題を提供しながら楽しく一緒に食事をする「陪食」と称する食事時のホスト役はサロンクラス乗組員の大事な仕事である。

陪食に臨む前には必ず船橋へ行って、船の位置、気象、海象、星座、見える半島や島の名前などを調査するのでかなりのストレスとなるが、これも仕事と割り切って笑顔を決やさないのが客船乗りである。ここで自分なりに決めている陪食時のマナーをあげると



(社)日本船舶機関士協会 専務理事
(元商船三井客船機関長)

猪狩 紀一

- ① 宗教論、政治的イデオロギー論はしない
- ② 差別用語は使わない
- ③ 下ネタの話はしない

ここでディナー時の失敗談を一つ紹介しよう。

一週間前に、あるご婦人の誕生日の招待を受けていたのをすっかり忘れていて、当日に他のご婦人のテーブルに招かれて座ってしまったこと。すぐに丁重に謝罪したがもう後の祭り。この長期航海は最後までこのお客様とは気まずい思いをした。従って、このとき以降、上記の陪食マナーに「ダブルブッキングはしない」を加えることとした。

長期クルーズになると毎夜ディナー後はショウタイムがあり、その後は各人の趣向にあわせてイベントを楽しむ。シャルウィダンスの映画が火付け役になったようでクルーズの花はやはりダンスのようである。船客の約2割程度はダンスを楽しみに乗船してくるが、ご婦人がその中で約8割を占めているのでどうしても男性のパートナー不足となる。

会社としては、船内ダンス教室およびホスト役としてプロのダンスの講師を乗船させているが充分なご婦人のアテンドは出来ない。そこで登場するのが船長、機関長。これも船客へのサービスと心得て時間の許す限りホスト役を引き受けることとなる。

ホスト役となればモダン、ラテンの一通りの基本ステップ位は踊れないと誤解を招く恐れもある。船客から「踊って下さい」と誘われた時に「この踊りは出来ません」と本当に踊れなくて断っても「私とは踊りたくないからだわ」と曲解されないと限らない。また、船客から「歴代の機関長さんは皆ダンスが出来てよく踊ってくれたんですよ」なんて云われるとダンスタイムに顔を出さざるを得なくなる。

そこで、休暇中を利用して東京のダンス教室に通い、キューバンルンバなど最近流行のステ

ップの基本を特訓した。持って生まれた短足蟹股では華やかなステップとは程遠いが、形振りかまわぬ誠意だけのホスト役だったかなと苦笑すること多々あり。

ここでダンスタイムに於ける自分なりの哲学として守ってきたダンスサービス七か条を述べると

- ① 全員のお客様と少なくとも1回は踊る
- ② 誘われたらどんな曲でも断らない
- ③ 同じお客と続けて2曲踊らない
- ④ 高齢のご婦人から踊っていく
- ⑤ 上級者より初級者を優先する
- ⑥ 難しいステップの踊りはしない
- ⑦ 特定の個人・グループのみと踊らない

以上に心掛けながら誠心誠意サービスしたつもりでいるが「機関長は私とは踊ってくれなかった」等など下船時のアンケートに不満のコメントを書かれるご婦人の船客もいる。

なお、ダンス等をしていると船客から「機関長さんは暇なのね」などと言われるときが時々あるが、「機関部のスタッフに恵まれ、安全運航を彼らが支えてくれているから安心して皆様へのサービスが出せるんですよ」と本音を答えて一件落着となる。

船乗り人生を終えて3年近く経ち、今では7キロも体重が増えてダンスの体形ではなくなったが、老後のボケ防止にも役立つと聞いているのでまた復活してみようと減量に励んでいるこの頃である。

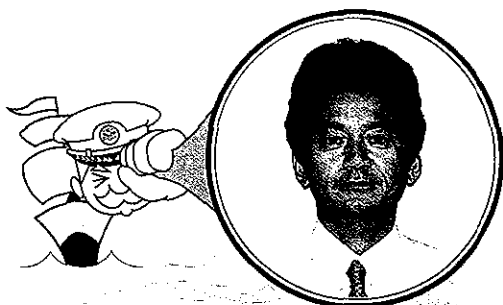
永き航海終えて
人生悔いはなし
我がふるさとに
錨降ろさむ



マナー訪ねある記

船会社の仲間たち

第 46 回



今回、登場して頂くのは

新和海運(株)鉄鋼原料グループ鉄鋼原料チームリーダー
福田和志さん(42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？

鉄鋼原料である鉄鉱石・石炭の外航海上輸送です。

ケーブサイズを中心に、日本向けを柱としておりますが、三国間輸送も行って効率配船によるサービスの向上に努めています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

3年間のニューヨーク駐在。会社を外部から客観的に見られる良い機会でした。プライベートでも家族旅行やニューヨークシティマラソン完走など良い思い出ができました。

3. 御社の自慢といえは？

ロンドン・ニューヨークなどの海外ネットワーク。

邦船社のなかでも比較的歴史も古く、ローカルスタッフを中心として活発に機能しています。

市況の変動が激しい不定期船営業活動にとっては欠かせない貴重な存在です。

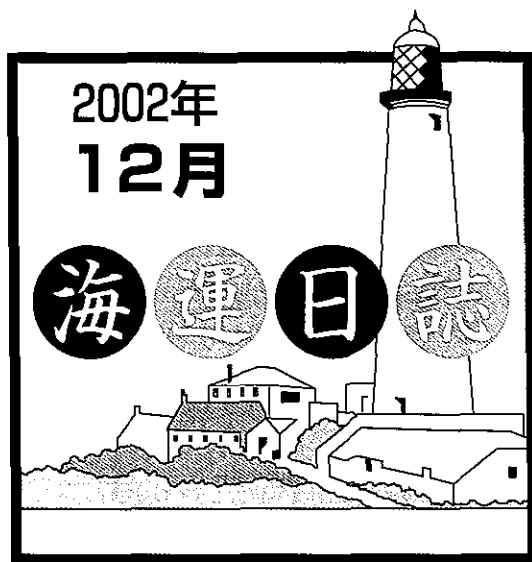
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

狭いケーブサイズの世界では困難なのですが、新規荷主や航路を開拓しフリートの拡大につなげていきたいと思います。

船隊の充実によって船主としての競争力が増し、対荷主のサービスも向上するものと考えています。

新和海運(株)の事業概要

新日本製鐵(株)を始めた各鉄鋼ミル殿の鉄鉱石・石炭等の原燃料や各種鋼材製品、エネルギー産業向けの原油・LPG・発電用石炭等の資源、各種産業用原料、プラント、雑貨の輸送のために世界水域をカバーし、30万トンのVLCCからケーブ型、パナマックス型、ハンディ型、近海5千トン型まで常時100隻が就航しています。



- 12 四日市港管理組合は、油濁水排出を防ぐ機能を持つ SBT (分離バラストタンク) 設置済みタンカーについての入港料軽減措置を導入した。

(P. 23 海運ニュース参照)

- 2 国際海事機関 (IMO) 第76回海上安全委員会 (MSC76) および第5回海上人命安全条約締約国会議 (SOLAS CONF. 5) がロンドンで開催された。

(P. 15 海運ニュース参照)

- 5 OECD 新造船協定の第1回交渉がパリで開催された。新造船協定交渉は、米国の批准拒否で発効が不可能になった旧造船協定を基本とし、国際造船市場の公正な競争条件確立をめざすものである。

- 6 国土交通省が設置したスーパー中樞港湾選定第2回委員会 (委員長: 水口弘一野村総研顧問) が東京で開催され、議論の結果、年間目標貨物量、施設規模などの指定基準が確定した。

- 11 森山法務大臣は、海外で日本人が被害者となった犯罪について、日本の刑法で外国人を処罰するための改正法案要綱を法制審議

会 (法務大臣の諮問機関) に諮問した。

- 12 アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全および環境委員会第9回中間会合がフィリピンのマニラで開催された。

(P. 18 海運ニュース参照)

- 13 与党3党は、平成15年度税制改正大綱を取りまとめた。

(P. 4 シッピングフラッシュ参照)

- 16 交通政策審議会海事分科会 (分科会長: 千速晃新日本製鉄社長) は、平成14~18年度の内航適正船腹量を策定し、国土交通大臣に答申した。

(P. 34 内航コーナー参照)

- 19 国土交通省は、2002年9月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量は6,729隻 (対前期=2002年6月末比2.1%減)、3,850千総トン (同0.7%減)、6,858千重量トン (同1.4%減) となった。

- 20 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、個別 LNG プロジェクトの日本籍 LNG 船を国際船舶化することで大筋合意した。

- 24 平成15年度予算の政府案が閣議決定された。(P. 4 シッピングフラッシュ参照)

- 26 国土交通省は、平成14年10月分の造船41工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は11隻53万4千 G/T、竣工は22隻114万6千 G/Tであった。竣工の内、輸出船は19隻112万3千 G/T、国内船は3隻2万3千 G/Tであった。



船協だより

公布法令 (12月)

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
(法律 第185号 平成14年12月18日公布、平成15年10月1日施行)
- ㊦ 船舶からの有害液体物質の排出に係る事前処理の方法等に関する省令の一部を改正する省令
(国土交通省 令 環境省 令 第5号平成14年12月3日公布、平成15年1月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省 令 第113号 平成14年12月11日公布、公布の日から施行。ただし、第16条の2第3項の改正規定は、平成15年4月1日から施行)

- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省 令 第115号 平成14年12月16日公布、平成15年1月1日施行)

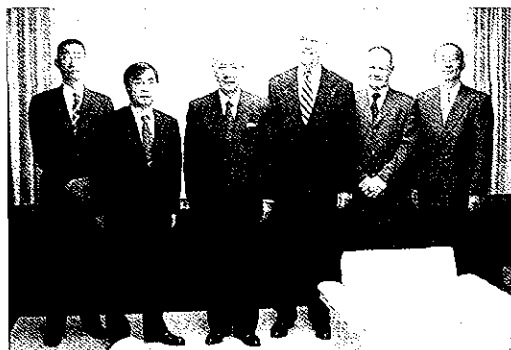
国際会議の予定 (2月)

- 国際油濁補償基金 (IOPCF) 理事会等
2月3日～7日 ロンドン
- 国際海運会議所 (ICS) Bulk Carrier Panel/Bulk Carrier Forum
2月4日～5日 ロンドン
- ICS Construction & Equipment Sub-committee
2月20日 ロンドン
- 国際海事機関 (IMO) 第47回防火小委員会 (FP47)
2月10日～14日 ロンドン

グリーン・アワード財団が当協会を表敬訪問

2003年1月8日、グリーン・アワード財団理事長ハンス・デ・ホイ氏、副理事長ヤン・フランセン氏、およびロッテルダム・エラスムス大学講師の篠原正人氏が当協会を表敬訪問し、松永副会長・環境対策特別委員会委員長 (新日本石油タンカー社長)、福島理事長他と会談した。

同財団は、環境問題に関する船舶へのインセンティブ・スキームを運営している団体で、ロッテルダムに本拠を置く。ハンス・デ・ホイ氏らは、この度、運輸政策研究機構主催のシンポジウムで講演するため来日した。



▲左から当協会植村常務理事、同福島理事長、同松永副会長、ハンス・デ・ホイ氏、ヤン・フランセン氏、篠原正人氏

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11月	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
7	4,397	3,647	750	8.9	0.7
8	4,068	3,426	642	6.2	▲ 2.7
9	4,450	3,396	1,054	6.9	8.8
10	4,650	3,756	894	14.1	4.0
11	4,640	3,749	891	19.3	10.3

(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)

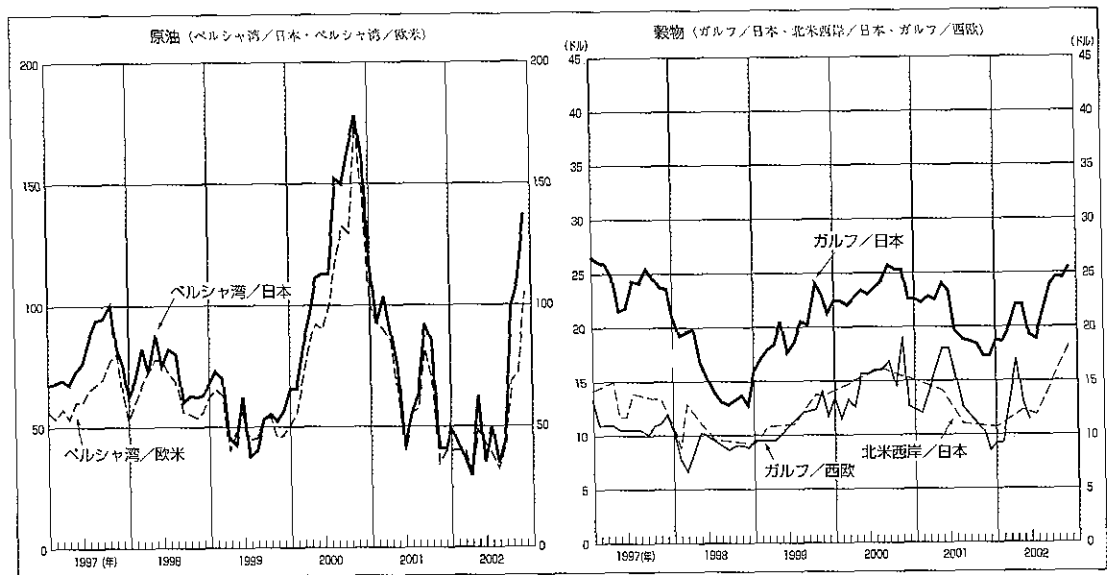
年 月	年 月 間	平均	最高値	最安値
1990		144.81	124.30	160.10
1995		94.06	80.30	104.25
1997		121.00	111.35	131.25
1998		130.89	114.25	147.00
1999		113.91	111.28	116.40
2000		107.77	102.50	114.90
2001		122.10	113.85	131.69
2001年12月		127.32	123.65	131.69
2002年1月		132.66	130.75	134.69
2		133.53	132.46	134.46
3		131.15	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
8		119.03	116.91	120.82
9		120.49	117.48	123.44
10		123.88	121.88	125.32
11		121.54	119.64	122.72
12		122.17	119.37	125.20

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	
年次													
1995		172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
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		153,824	3,063	135,910	16,789	52,324	72,177	472	3,102	978	914	150,154	38,455
2002	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
	8	12,392	0	12,392	1,282	4,065	6,192	34	709	110	0	18,213	2,624
	9	7,927	0	7,927	547	3,832	3,065	28	372	27	56	20,061	3,862
	10	13,191	13	13,178	1,065	3,926	7,278	40	741	128	0	18,724	4,796
	11	10,190	0	10,190	588	4,348	4,685	0	444	125	0	17,304	7,172
	12	5,225	0	5,225	474	1,852	2,579	0	245	25	50	14,769	4,715

(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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00	42.50	37.50	55.00	45.00	92.50	70.00	40.00	36.25
3	82.50	62.00	103.00	88.75	37.00	32.00	70.00	55.00	90.00	70.00	40.00	30.00
4	95.00	78.00	—	—	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	—	35.00	120.00	90.00	57.50	38.50	32.50	28.00
9	150.00	128.00	92.00	57.50	45.00	34.00	132.50	105.00	82.50	50.00	42.50	28.00
10	165.00	113.50	85.00	40.00	99.75	40.50	130.00	105.00	70.00	37.50	68.50	42.50
11	177.50	164.50	41.00	33.50	110.00	62.50	175.00	125.00	35.00	32.00	72.50	47.50
12	160.00	140.00	40.50	36.00	137.50	99.0	142.50	125.00	40.00	35.00	105.00	80.00

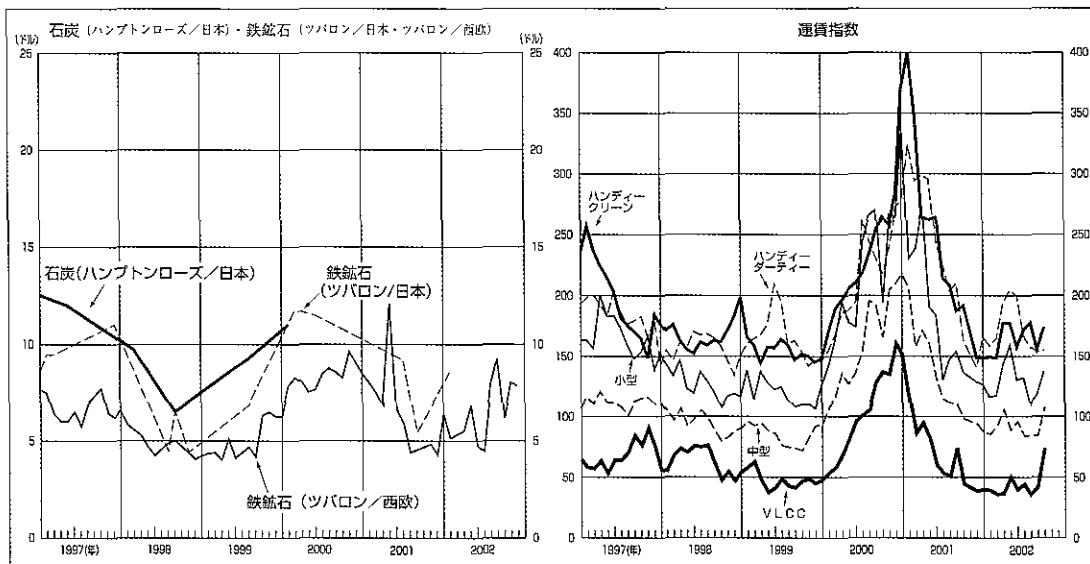
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	18.35	17.50	24.60	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—
11	17.25	16.75	24.50	24.00	—	—	—	—	10.35	—	—	—
12	17.25	15.80	85.50	24.75	—	—	18.50	—	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)

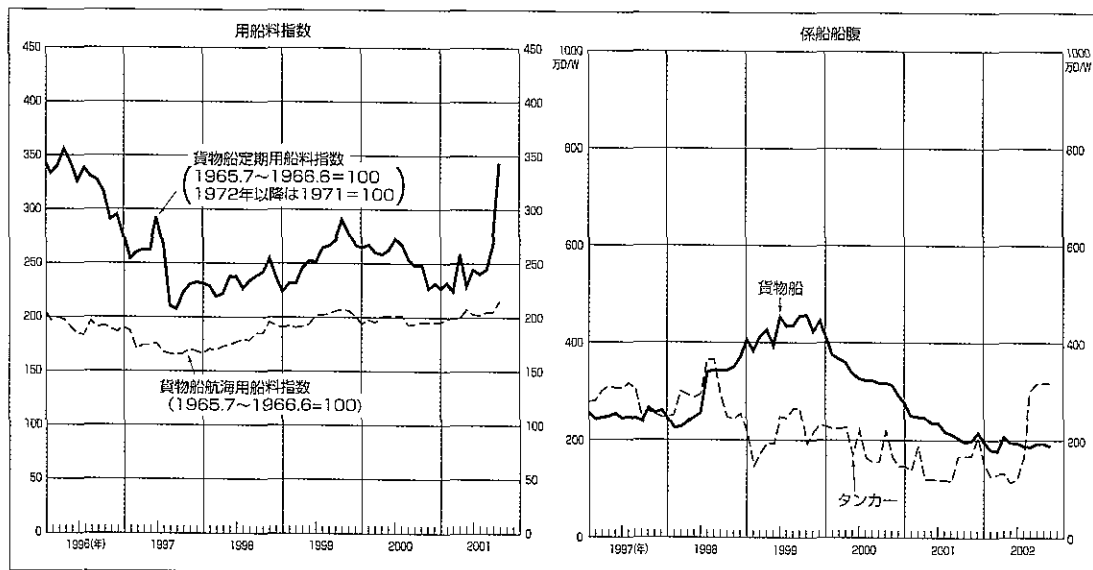
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	8.50	—	8.00	6.35	5.15	4.50
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	5.50	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	6.85	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	7.90	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	9.25	8.90
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85	—	8.00	6.60
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	7.80	—

(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				
	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
2	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2
3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8
4	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4
5	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7
6	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1
7	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8
8	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2
9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1
10	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6
11	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	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・ターチー: 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	201.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0
9	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0	327.0	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0
10	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0	316.0	222.0	241.0	290.0	249.0	268.0
11	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0	215.0	290.0	231.0	254.0	278.0	227.0	345.0
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	-

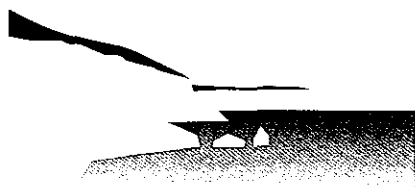
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併)②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	2000						2001						2002					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883	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	222	1,678	1,874	43	832	1,657
8	286	2,622	3,224	40	813	1,552	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004
9	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155
10	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173
11	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162
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



2002年の流行語大賞に「タマちゃん」と「W杯（中津江村）」が選ばれた。世の中を見渡すとリストラ、貸し剥し等寒々とした世相で上記の2語が選ばれたのは、ほのぼのとした「癒し」「安らぎ」を国民が求めている裏返ししか。自分にとっての癒し、リフレッシュできるものは何かというと、猫の額ほどの家の庭に植えた四季折々の草花の世話と、近所の農家より借りた土地で行う一坪農園である。うつ病、心身症などの心の病が、現代のサラリーマンに多いと聞く。ある雑誌の記事によると日本が物質的に豊かになり、全般的な状況が「恵まれた」ものになっても、それに見合うだけの心の豊かさを持たないことによって問題が生じていると言っている。別に週末に草花の手入れをし、野良仕事をしたからといって心が豊かになるとは思わないが、何故か都会の喧騒を忘れ、気分転換が出来る。近年、冬でもトマトやキュウリが食卓の上に並べられるようになり、農業技術の進歩は著しく、旬に先駆けてビニールハウス物が出回る。自然の気候下で野菜を作るメリットは、季節の気候の下で出来る旬の野菜が食べられることにある。自分の耕す畑は、世に言う無農薬や完全有機栽培ではない。有機肥料は使うが、農薬や化学肥料も使う。しかし、植え付けの年間計画を立て、週末の作業の配分を考えるのは楽しい。姿・形はマーケットの店頭に並んでいるものに比べて

見劣りしても、四季折々採りたての旬の味覚は、捨てがたいものがある。言うまでもなく、農業のプロではないので費やした時間に比べれば効率は悪いが、「金と物」を追い求めてきた我々世代が、金で買えない価値が得られる。しかし家族は、手ぬぐいに長靴の親父を避け、曲がったキュウリやでこぼこのトマトはあまり好まない。食卓にマーケットの形だけ美しい野菜が並ぶのを見るにつけ一抹の寂しさを感じる次第である。かくて精魂をこめた我が野菜の多くは、隣人や友人の食卓を飾ることが多くなる。

三光汽船株式会社

社長室秘書課長兼経営企画課担当課長

池戸 孝夫

せんきょう1月号 No.510(Vol.43 No.10)

発行 平成15年1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)

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、
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。

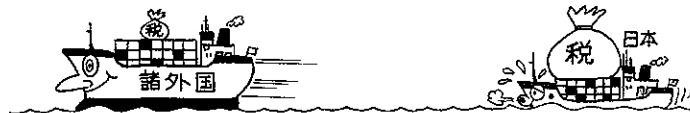
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

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だきたい、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、アイルランドなど
準備中	米国、フランス、韓国など



—— 船が変える日本の暮らし ——

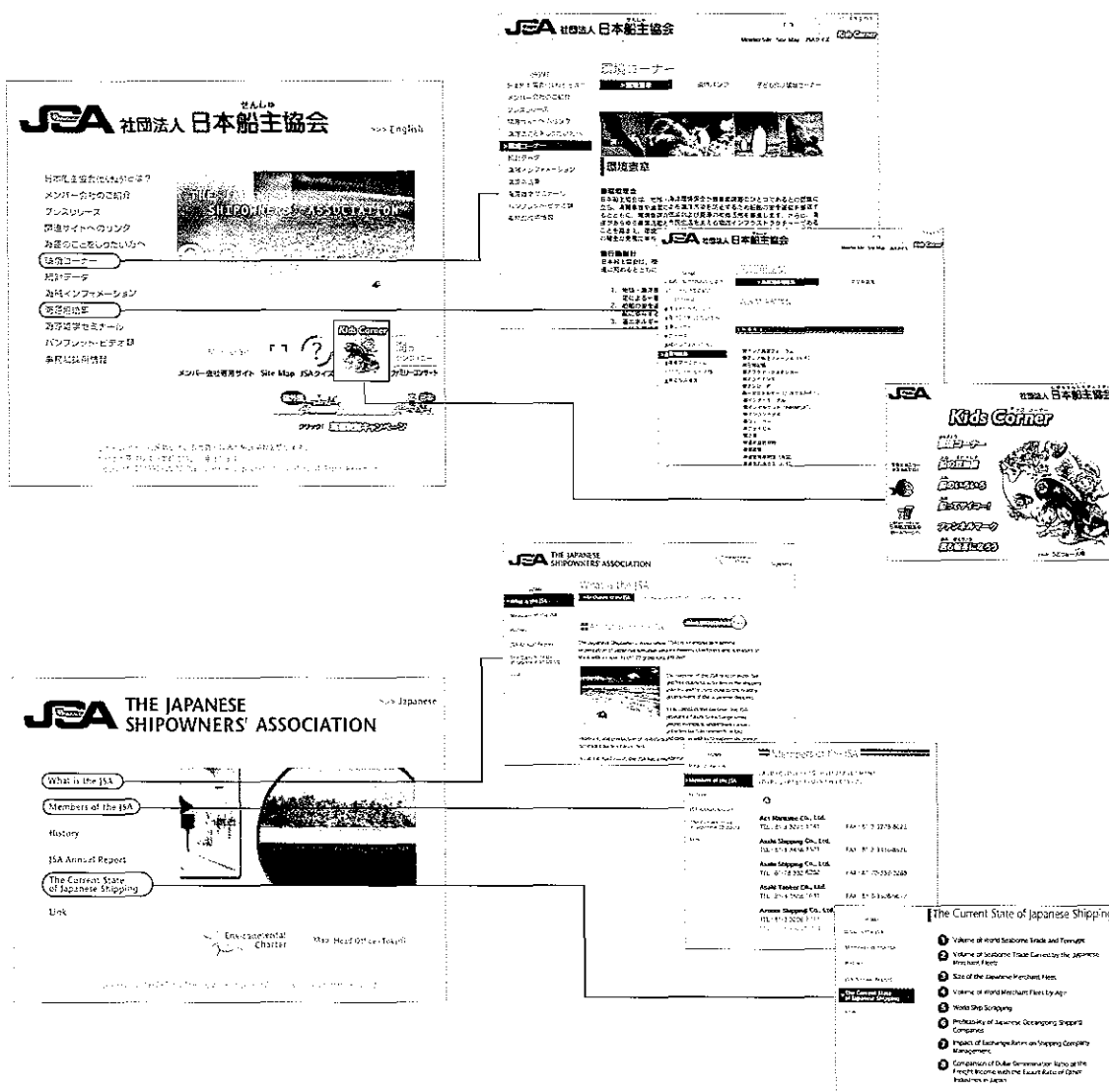
社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>

当協会では、上の意見広告および海運税制に関するご意見・ご感想をホームページ上で募集しています。
 ご意見等をお寄せいただいた方の中から抽選で当協会特製グッズをお送りします（締切り：2月28日）。

JSA 社団法人日本船主協会 webを見よう!!

当協会は、ホームページの充実、各種の定期刊行物および統計の出版、PR映画の制作、さらには各種イベントの開催などを通して、海運の役割や重要性および当協会の活動を広く国内外にアピールしています。

ホームページ



<http://www.jsanet.or.jp/>