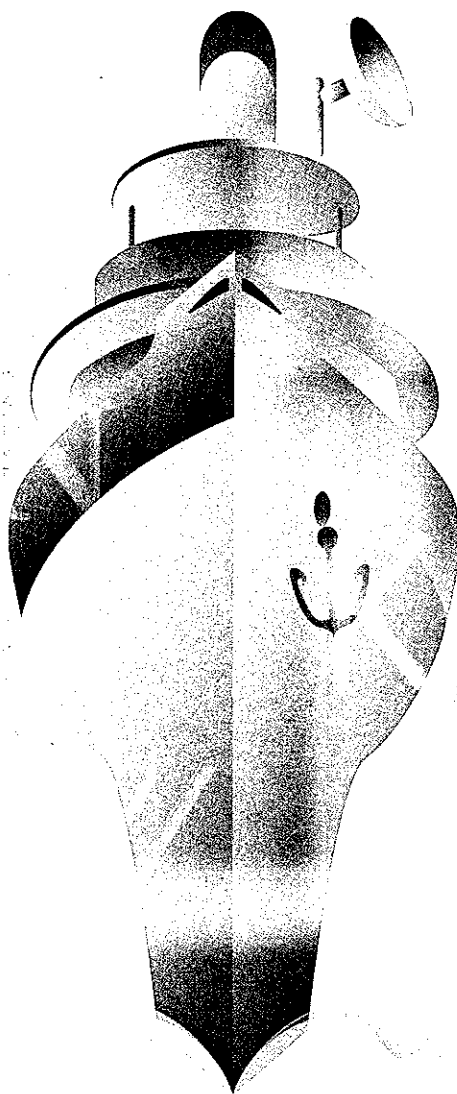


せんきょう

2003
No.511

2

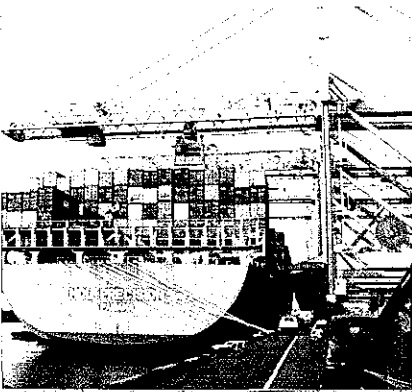
社団法人 日本船主協会



せんきょう

2

FEBRUARY 2003



▲ロッテルダム港、接岸中のコンテナ船。
当協会制作の海運業PR映画「日本の海運」撮影完了。近く完成予定。

■巻頭言	1
海難防止への対応 日本船主協会常任理事 第一中央汽船株式会社代表取締役社長 竹村 治	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 当協会 園田国際企画室長がBIAC海運委員会副委員長に就任 —BIAC/OECD MTC(海運委員会)の模様—	
■寄稿	
わが国経済界と OECD/BIAC ～園田 BIAC MTC 副委員長への期待～ 日本経団連国際経済本部長／BIAC 日本事務局長 久保田政一 BIAC 海運委員会の副委員長に就任して 日本船主協会 国際企画室長 園田 裕一	
バーゼル条約にて船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが採択	
2. インマルサットAサービスの停止をIMOが容認 —IMO 第7回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR)の模様—	
■国内情報	10
1. 日本国外で日本国民が被害者となった犯罪に対処 するための刑法の一部改正について —法制審議会の動き(刑法改正)—	
■環境コーナー	12
1. 日本郵船の環境活動 日本郵船株式会社安全環境グループ長 石田隆丸	
2. 環境パンフレットの発行について 「環境と海運-美しい海と空を守るために-」	
■国内航路情報	17
■国内航路ニュース	17
全国内航タンカー海運組合 任意 ISM 認定取得促進のビデオ教材を作成	
■Washington	18
■潮風満帆	20
「客船機関長のよもやま話」 郵船クルーズ株式会社飛鳥機関長 脇屋伯英	
■寄稿	22
JSA/KSA Cup Soccer 2002 (日韓海運人交流サッカー大会)の模様について 第一中央汽船株式会社 総務グループ総務チーム長 齋藤嘉明	
■メンバーのみなさんへ	25
新和内航海運株式会社営業一部課長 迫川 学	
■CONTACT	26
●事務局紹介 総務部	
■カラーページ	35
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(1月) 27 海運統計 31	
船協だより 28 編集後記 36	
囲み記事	
・バーゼル条約にて船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが採択	9
・永井典彦氏を悼む	24
・第22回世界ガス会議東京大会	30
環境シンポジウムの参加受付開始!	15

海難防止への対応

日本船主協会常任理事
第一中央汽船株式会社代表取締役社長

竹村 治



今年は徳川家康が江戸幕府を開いて四百年という区切りの年。家康公が見た東京は青い海に面し、緑あふれる大自然に囲まれた風光明媚な場所であり、環境問題という言葉とは無縁の世界であったであろう。それから四百年、文明の進歩とともに地球規模での環境破壊が進み、21世紀は環境保全が人類の大きなテーマとなっている。

海運経営にとって海難事故防止は、多大な人的物的損失を防ぐとともに、環境保全達成のための社会的使命となっている。環境への関心が高まる中、昨年はISMコードが全面適用となり、ハード面と合わせ、ソフト面からも船舶運航について安全、環境対策の充実が計られた年でもあった。

しかしながら、海難事故は依然として後をたたず、記憶に新しいところでは、欧州でのプレステージ号の船体折損、重油流出事故、日本においては大島での自動車船ファルヨーロッパ号座礁事故や日立港でのチルソン号座礁事故等、環境に重大な影響を与えた事故が相次いで発生しており、一運航者の立場から海難事故に対する防止活動の重要性を改めて実感している。

日立港の座礁船については、以前にPSC（ポートステートコントロール）検査で欠陥を指摘された船舶とのことで、PSC検査が数多くの外国船舶に対してどこまで欠陥を見つけ出し、有

効な改善指導が出来るか、難しい部分も多いと思われる。また同号の事故修復については未だ船主の協力が得られず、船体は放置されたままだという。座礁後、放置されたままになっているこうした外国船舶は日本各地に10隻程度あると言われ、海洋環境保全、漁業への大きな脅威となっている。このような船主、荷主の責任が不明確な外国船舶が日本に多数寄港していることに関しては、地域の安全確保はもとより公正な海運競争の面からも問題があり、今後何らかの規制も必要と考える。

最近欧米ではPSCの強化と合わせ、船舶のランク付けを行い、高品質船いわゆるクオリティシップに対し、港費の割引等のインセンティブを与えることで高品質船を奨励し、環境保全の強化に繋げていく方法も具体化してきている。こうした欧米での動きの中で、低コスト低品質のサブスタンダード船が欧米からアジア地域へ流れ、アジアの海運市場を席巻してしまうのではとの危惧もなされている中、日本でも高品質船に対するインセンティブ手法の調査研究が始まっており、今後に期待したい。俗に言う「アメとムチ」という言葉が適当かどうかはともかく、効果的なインセンティブ制度の導入とサブスタンダード船をターゲットにしたPSCの強化とを組み合わせ、長期的視野にたった質の高い海運秩序の維持、促進が望まれる。



国際会議レポート

1 当協会 園田国際企画室長がBIAC海運委員会副委員長に就任 —BIAC/OECD MTC(海運委員会)の模様—

2003年1月7日～10日の間、パリにてBIAC*1 MTC、OECD Workshop、OECD MTCが開催された。各会議の概要は以下の通り。

1. BIAC MTC (1月7日、於：BIAC 本部)

OECD 会合に先立ち、1月7日、BIAC MTCが開催され、各国の海運／荷主双方の代表が出席した。

主な出席者は次の通り。

海 運 側：

日・仏・独・ノルウェー・英・WSC*2・ICS*3

荷主／フォワーダー側：

蘭・英・米・ESC*4

会合では、OECD 会合で検討される諸問題について意見交換を行ったほか、正副委員長の選任が行われた。BIAC MTC は、かねてより海運側委員が委員長 (Chairman) に就任し、2名の副委員長 (Vice Chairman) 枠を海運側と荷主側で

1名づつ分け合うのが慣例であり、これまで委員長は Robert Bishop 氏 (元 CENSA-欧州・日本船主協会評議会-事務局長) が、副委員長には Palle Egebjerg 氏 (デンマーク荷主協会常務理事) がそれぞれ就任していた (海運枠の副委員長は空席)。02年9月に Bishop 氏がリタイアし、今般 Egebjerg 氏もリタイアすることとなったため、以下の通り新正副委員長の選任が行われた。

委員長：Mr Donald O' Hare

(WSC 副会長)

副委員長：Ms Nicolette Van der Jagt

(ESC 事務局長)

同：園田裕一

(日本船主協会国際企画室長)

*1 BIAC: Business and Industry Advisory Committee to the OECD (経済産業諮問委員会)

詳細は、本号別稿【寄稿 わが国経済界と OECD/

BIAC～園田 BIAC MTC 副委員長への期待～】参照
* 2 ICS: International Chamber of Shipping (国際海運会議所)

航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表し、主に IMO に対応するとともに、02年からは OECD 等で議論されている海運政策問題も扱っている。

* 3 WSC: World Shipping Council (世界海運評議会)
世界主要コンテナ船社約40社で構成する国際海運団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加盟。

* 4 ESC: European Shippers' Council (欧州荷主協議会)

欧州16カ国の荷主協会によって構成される荷主団体。

2. OECD Workshop (1月8日～9日、於：OECD 本部)

OECD 非加盟国を交えた海運問題 Workshop が開催され、OECD 加盟国／非加盟国政府や船主・荷主団体等、関係者が定航海運の最近の動向、マルチモーダル輸送、電子商取引、セキュリティ問題、サブスタンダード船問題などについてプレゼンテーションを行い、約120人の出席者が意見を交換した。当協会からは NYK Line (Europe) Ltd. 三好社長が定航海運の現状についてプレゼンを行い、コンテナ輸送の重要性を説明し、幅広い共感を得た。

3. OECD MTC (1月10日、於：OECD 本部)

主な結果は以下の通りである。

a) Prestige 問題

2002年11月にスペイン北西部沖で沈没し、スペイン、フランスなど沿岸国に重油流出被害を及ぼした原油タンカー Prestige 号 (パハマ船籍) の事故問題に関し、追加議題として意見交換が行われた。

日本政府は、フランス等の沿岸国による一方的、地域的な航行制限措置に強い懸念

を表明し、米国もこれに同調したが、フランス、ポルトガルなどは国内世論を踏まえた自己防衛的な措置として理解を求めたいとの説明があった。

今後の OECD としての対応については、出席者の大勢は、本問題は IMO 等で対策が検討されており、OECD MTC として積極的な対応を行う分野は少ないとの認識であったものの、MTC としての対策案を事務局が作成し、メンバーに回章することとなった。

b) 船舶の所有と支配の問題

船舶がテロリストのマネーロンダリングやテロ行為そのものに利用されるのを防止するため、船舶の所有と支配の透明化を図る方策について、事務局ペーパーに基づき検討が行われ、今後も各国の船舶登録制度の実態把握作業を継続していくこととなった。

c) 船社が環境対策を回避することによるコスト節約効果

事務局ペーパーを検討し、微修正を加えた上、近々公表されることとなった。

d) 船員需給と訓練について

事務局ペーパーを検討し、近々公表されることとなった。

4. 今後の課題

近年、OECD MTC の議題が競争政策や助成措置等の伝統的な海運経済・政策問題を離れ、環境問題や船員問題等に拡大される傾向にあり、IMO (国際海事機関) 等他の国際機関の活動との重複が懸念されている。当協会は、今後の動向を注視することとしている。

寄稿

わが国経済界とOECD/BIAC

～園田 BIAC MTC 副委員長への期待～

日本経団連国際経済本部長／
BIAC 日本事務局長

久保田政一

1. BIAC の活動と OECD との関係

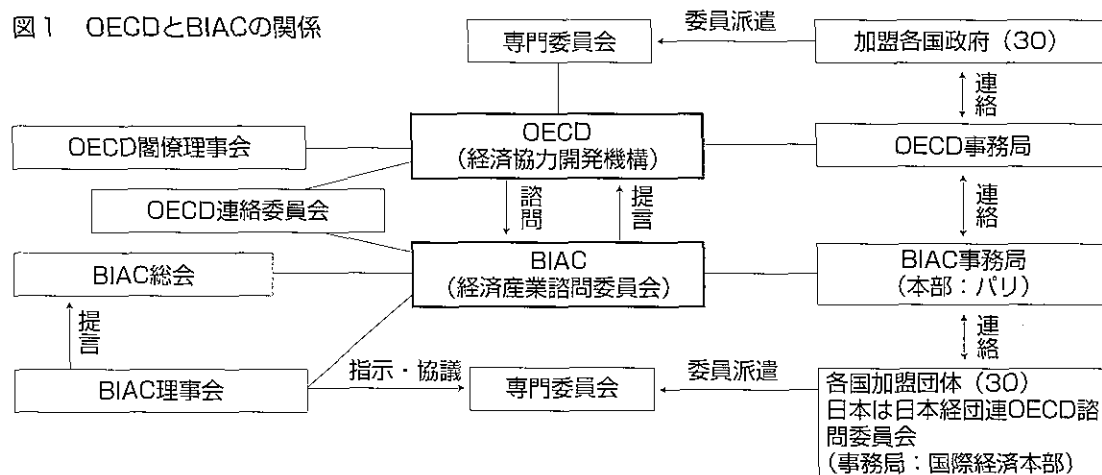
BIAC (The Business and Advisory Committee to the Organization for Economic Cooperation and Development) は、先進国が直面する重要な経済・社会問題について民間経済界の意見を取りまとめ、OECD ならびに加盟30カ国政府に対して提言を行なう OECD の公式の諮問機関として、1962年3月に設立された。本部・事務局をフランスのパリに置き、OECD 加盟30カ国を代表する経済団体が加盟している。(OECD と BIAC の関係については図1を参照のこと。)

BIAC の組織には、最高意思決定機関であり、毎年春頃に開催される総会、会長および副会長の計8名で構成、年に2～3回開催され、BIAC の基本政策等について議論する理事会がある。

理事会の構成メンバーは、欧州諸国から4名、アジア太平洋諸国から2名、北米諸国から2名になっている。また、BIAC 予算の20%以上を支払う国（現在は米国および日本）は、理事会メンバーを任命する権利を持つ。

組織上は、総会、理事会の下に、具体的な経済・社会問題について企業・団体関係者等が議論する専門委員会が置かれている。現在は、17の専門委員会が存在する。2003年1月末現在、わが国は産業技術委員会の委員長ポストに加えて、今般、園田氏に副委員長にご就任頂いたことを受けて、海運委員会、化学物質委員会、環境委員会、経済政策委員会、国際投資・多国籍企業委員会、雇用・労働・社会問題委員会、税制・財政委員会、貿易委員会の8つの副委員長

図1 OECDとBIACの関係



ポストを占めている。(BIAC の組織図については、図 2 を参照のこと。)

BIAC で議論される政策テーマは、専門委員会によって大きく異なるものの、横断的なテーマとしては、世界経済見通しや加盟国の規制改革の現状と展望、経済と環境の両立による持続可能な開発等がある。また、2002年初から開始されている WTO 新ラウンド交渉(ドーハ開発アジェンダ)における貿易・投資の自由化、米国における同時テロ事件を契機に、テロ対策等のテーマについても、多くの委員会で議論されている。

2. 日本経団連と BIAC

日本と BIAC との関係は、1963年 6 月、当時の経済団体連合会、日本経営者団体連盟、日本商工会議所、日本貿易会、国際商業会議所日本国内委員会の 5 団体が「BIAC 日本委員会」を組織したことに始まる。

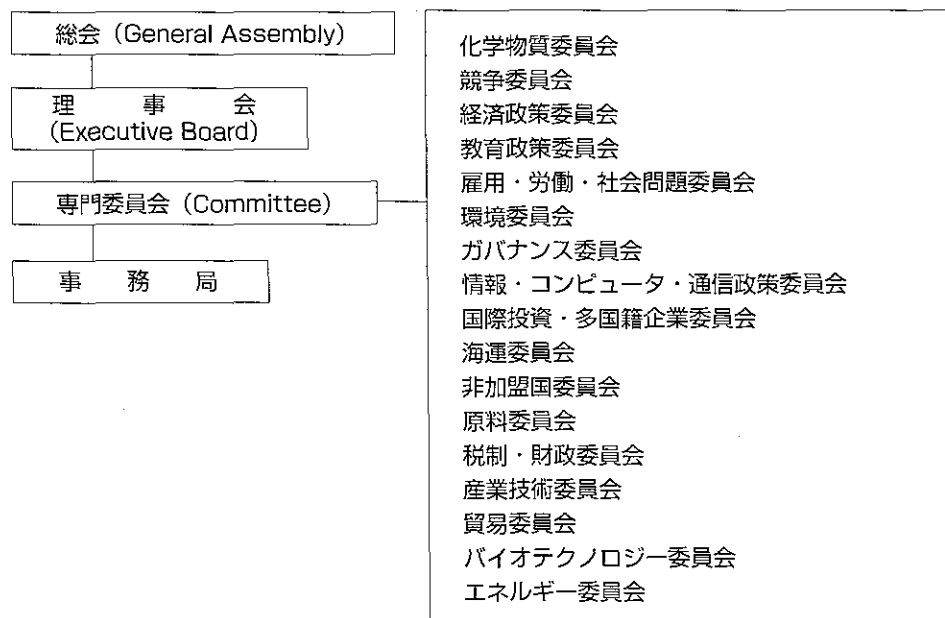
その後、日本政府による OECD への加盟を待って、1964年 5 月に BIAC に加盟した。1975年 7

月には、5 団体による委員会方式を改め、経済団体連合会の常設の委員会として改組された。

1980年には、「OECD 諮問委員会」と名称を変更した。2002年には、経済団体連合会と日本経営者団体連盟が統合し、日本経済団体連合会(日本経団連)が発足したが、引き続き、日本経団連の常設の委員会となっている。2003年 1 月末現在、58社、8 団体が会員となっている。

「BIAC 日本委員会」、「OECD 諮問委員会」の歴代の委員長は、初代が石坂泰三・経済団体連合会会長(1963年 6 月～73年12月)、第 2 代が有吉義弥・日本郵船会長(1973年12月～80年 6 月)、第 3 代が池田芳蔵・三井物産会長(1980年 6 月～85年11月)、第 4 代が柏木雄介・東京銀行会長(1985年11月～93年 5 月)、第 5 代が行天豊雄・東京銀行会長(1993年 5 月～98年 5 月)、第 6 代が河村健太郎・日本郵船社長(1998年 5 月～99年 8 月)、第 7 代が生田正治・商船三井会長(1999年12月～2003年 1 月)である。そして、今般、2003年 1 月14日付けで第 8 代委員長に、鈴木邦

図 2 BIAC組織図



雄・商船三井社長にご就任を頂いたところである。(すべて役職、企業名は委員長就任当時のもの。)また、2003年1月末現在、委員長代行には塩谷憲司・ニコン副会長兼 CFO、監事には熊谷直彦・三井物産相談役、根上卓也・神戸製鋼所顧問に就いて頂いている。

3. 日本経団連 OECD 諮問委員会の活動

日本経団連 OECD 諮問委員会の主な活動は、(1)BIAC 本部活動への参加、(2)日本国内における会合の開催、(3)OECD・BIAC 関連事業・イベントへの協力、(4)広報である。

BIAC 本部活動への参加は、バリ等で開催される BIAC 本部の総会、理事会、専門委員会の会合に、わが国経済界の代表を派遣することが主眼である。こうした BIAC の会合での意見表明、或いは代表を派遣できない時にはコメントの送付等を通じて、わが国経済界の意見を BIAC ならびに OECD の活動に反映させている。こうした目的のためには、専門委員会の委員長、副委員長、日本代表委員との連携が重要であることは言うまでもないが、日本経団連内の関係する委員会との協力も行なっている。

日本国内における会合の開催としては、OECD が取り組んでいる重要課題に対する認識を深め、わが国経済界としての対応を検討するため、OECD 関係者ならびに内外の政府、経済界、学界から適任者を招き、懇談会、研究会、セミナーの開催が大きな活動の柱となる。また、BIAC の活動に対する会員相互間の情報共有を促進するため、BIAC 本部主催会合への日本経済界からの派遣者を招き、事前打ち合わせ会や報告会を開催することも重要である。さらに、他の OECD 加盟国の民間経済界と会合を開催し、意見交換、情報交換ならびに信頼醸成にも努めている。

OECD・BIAC 関連事業・イベントへの協力と

しては、OECD・BIAC が主催する内外の国際会議への、わが国経済界から適任者を推薦ないし派遣がある。これには、日本経団連が OECD と共催してシンポジウムを開催することも含まれる。また、OECD・BIAC が実施するアンケート調査等、各種事業に協力するとともに、その成果を会員に報告する活動も行なっている。

最後に、広報活動としては、「BIAC NEWS」を定期的に発行し、OECD・BIAC の主要な活動を委員に紹介している。さらに、毎年、「BIAC の組織と活動」を改訂し、委員に配布している。

4. BIAC、園田副委員長への期待

最後に、BIAC、そして園田副委員長に対する日本経団連の期待について私見を述べたい。

OECD は、きわめて重要な国際機関であり、今後もそうあり続ける。つまり、国際的なルール作りは、インフォーマルな早い段階での動きに主体的に係わり、自らの主張をインプットしていくことが重要であるが、欧米各国や民間経済界は、様々な分野におけるルール整備について、OECD や BIAC への場を通じ、あるいは利用して、先進国としてのコンセンサス作りを主導してきているからである。

こうした検討の結果がさらに他の国際機関、例えば WTO (世界貿易機関) 等の議論の流れを形成している場合もある。国際的な商取引のルールが変わることで、最も大きな影響を受けるのは、民間経済界である。自戒の念も含めて、わが国経済界の代表には、こうした国際ルールに対してプロアクティブに働き掛けていく意識が求められよう。

この点、園田氏は、日本経団連貿易投資委員会 WTO サービス自由化交渉に関する懇談会委員としての貢献に加えて、日本経団連が経団連時代から派遣している WTO へのミッションにも 3

年連続でご参加頂き、欧米諸国の政府、産業界、日本政府、WTO 事務局等に直接、日本の海運業界としての意見を述べられる等、その活躍ぶりを横で頼もしく拝見させて頂いてきた。

今後、園田氏が、海運委員会副委員長として、BIAC においてもさらなるご活躍を頂けるものと期待して本稿を締め括りたい。

BIAC 海運委員会の副委員長に就任して

日本船主協会 国際企画室長 園田 裕一

2003年1月7日、パリの BIAC 本部で開催された海運委員会において、海運側推薦の副委員長に就任しました。

BIAC 本部は、エッフェル塔からさほど遠くないパリ西部16区の住宅・商店街のビルの中にあります。業務上の相手方となる OECD の本部とは徒歩10分ほどで、互に行き来しやすい環境に位置しています。今回の BIAC 会合にも、OECD MTC のカートン議長(米国運輸省海事局次長)や同事務局スタッフが出席し、OECD 会合を控えての官民意見交換を行いました。



別項の久保田日本経団連国際経済本部長のご寄稿にもある通り、ルール作りには極力早い段階からその過程に関与することが重要です。そして関係者との信頼関係に基づく誠実な意見交換を通じ、こちらの意見に議論の基本的な方向を重ねていく努力が必要となります。

今回、副委員長に就任したことにより、そうした過程に関わる機会が増えていくものと思います。会員各社の皆様のご意見に基づいて活動してまいりますので、ご支援をお願いする次第です。

2 インマルサットAサービスの停止を IMO が容認 —IMO 第7回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR)の様—

IMO 第7回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR)が、1月13日から17日までの間、ロンドンの IMO 本部で開催された。審議の概略は以下のとおりであった。

1. インマルサットAサービスの停止

国際移動衛星機構(International Mobile Satellite Organization)は、インマルサットAが初期に開発されたシステム(アナログ方式)であり周波数の利用効率が悪いこと、その後開発さ

れ性能的に優れているB型、M型、F型が主流になりつつあること、また、1991年以降新しい端末の登場がなく最新機種でさえメーカーのサポートが困難になる状況にあることなどを理由として、2007年12月末でインマルサットAサービスを停止する旨、昨年12月に開催されたIMO 第76回海上安全委員会(MSC)へ通告文書を提出した。

当協会は、インマルサットAの搭載状況に関し会員会社を対象に調査したところ、所有船／

実質所有船の約半数（400隻）にインマルサット A が搭載され、さらにその半数が2008年以降も継続的に使用される予定であるとの回答を得、その影響の大きさからわが国政府へ対応を求めた。

わが国政府は、第76回 MSC において、サービス停止による影響をよく調査する必要があると主張し、ICS のほかドイツおよびバヌアツも同様の意見を述べ、さらなる調整が必要であることを主張したが、インマルサットの主張が受け入れられ、同サービスの停止を周知する文書の作成が小委員会に指示された。今回の会合（COM-SAR）においても、わが国などからの同様の主張があったものの、英国をはじめ多数の国の支持の下に当該周知文書の起案が合意されたことから、本案は本年5月の MSC において承認される見込みである。

当協会は、IMO においてどのような対応が可能かを含め、インマルサット A サービスの停止を見据え、対応等について検討していくこととしている。

2. 船舶保安警報装置

昨年12月、SOLAS 条約締約国会議において、テロ防止対策に係る SOLAS 条約の改正が採択され、その対策の一つとして船舶保安警報装置（Ship Security Alert System）の搭載が強制化された。これは、2004年7月1日以降建造される国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の貨物船に適用され、また現存船に対しても以下の期日までに搭載することが求められている。

- 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（SR）

- 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（SR）

同装置は、船舶がテロの脅威にさらされていることを、周囲の船舶や本船上の誰にも知られずに沿岸国等へ通報するものであり、船橋を含め少なくとも2箇所で作動できることなどの機能要件が規定されている。今回の会合では性能要件について審議されたが、さらに詳細な技術基準が規定されシステムが特定されることはテロリストに当該装置を見破られる恐れがあることから、船舶保安警報装置として認められるべきものを例示するに留めるガイダンスが取りまとめられた。本案は本年5月に開催される海上安全委員会で承認される予定であり、同装置の導入例として以下が挙げられた。

- ① インマルサット C や衛星 EPIRB などの既存の GMDSS 機器を改造する
- ② 通報サービスを提供する事業者を利用し、その端末を搭載する
- ③ 会社への連絡において、テロの脅威にさらされていることを示す合言葉を取り決めておく

今後、どのような装置が船舶保安警報装置として認められるか、旗国政府を含め関係者で検討していく必要がある。

3. 海上において救助された遭難者の扱い

2001年8月、シンガポールへ向けフリーマントル港を出港したノルウェー船籍のコンテナ船 Tampa 号が、GMDSS（全世界的な海上遭難安全システム）の下で、オーストラリア海軍の指示に従い遭難船で漂流している遭難者438人を救助した。同号は最寄のオーストラリアの港で遭難者を上陸させるべくオーストラリア政府に入港許可を求めたが、同政府より遭難者の受け入れを拒否されるという事態に発展したことから、IMO

では何らの措置を検討していくこととなった。

しかしながら、難民などの上陸により面倒な問題に巻き込まれることを警戒する各国政府の思惑から、被救助者の上陸場所を探すべき国を特定するとの趣旨の条約改正案がまとめられたが、ノルウェーは、本案ではどの国も受け入れを拒否した場合の対応が明確でないとして代案を提出することを表明し、さらに審議が続けられることとなった。

4. 衛星 EPIRB (非常用位置指示無線標識) の保守要件

衛星 EPIRB は条約上搭載が強制されており、

定期的な検査の対象となっているが、必ずしも良好に保守・整備されていないとして、1998年、衛星 EPIRB の毎年の保守・点検の実施を求める SOLAS 条約Ⅳ／15規則の改正が採択され、2002年7月より施行されている。

しかしながら、同規則では、整備工場でしかできない周波数安定や信号強さの検査までも毎年実施するよう求めていると解釈され、実行上の混乱が指摘された。このため、毎年の点検と、5年毎に整備工場で行う検査とに区別した形で同規則の改正案が作成された。本案は5月に開催される海上安全委員会で審議され、早ければ2006年1月に発効する。

バーゼル条約にて船舶解撤ヤードの技術ガイドラインが採択

バーゼル条約(※1)第6回締約国会議(COP)が2002年12月にスイスのジュネーブにおいて開催され、船舶解撤ヤードの技術ガイドライン(※2)が採択された。バーゼル条約締約国は、1999年5月の第5回COPにおいて、技術作業部会(TWG)で解撤慣習の改善に向けた技術ガイドラインを作成することを決定し、それを受けて2000年10月の第17回TWGから2002年5月の第20回TWGまでガイドラインの検討が行われていた(本誌2002年7月号P.12参照)。技術ガイドラインでは、船舶解撤の環境および人体への影響を軽減することを目的として、理想とする船舶解撤ヤードのモデルや既存ヤードがモデルヤードとなるために短期(1年以内)、中期(5年以内)、長期(10年以内)に実施すべき項目などが示されている。

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

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

現在船舶の解撤の多くは開発途上国で実施され、インド、バングラデシュ、パキスタン、中国で世界の解撤量の95%以上を占めている。船舶に含まれる危険物質、タンク内の残滓や可燃ガスなどは、不注意な作業により環境や人体への汚染や深刻な事故に繋がるため適切な取り扱いが必要であることはいうまでもない。しかし、実効性・実行性のない規制・圧力だけを強めると技術的、経済的に対応できない解撤ヤードが事業から撤退し、世界の解撤能力の低下を招くことも予想される。その結果、解撤できない老朽船が市場に大量に滞留し海難事故を起こせば、海洋環境汚染だけでなくリサイクル資源の喪失にも繋がることとなる。このような観点より、当協会は、日本政府を通じて各関係者にとって合理的で実行性・実効性のあるガイドラインが必要であることを訴えてきた。現在のところバーゼル条約のガイドラインの実施方法は各国に任されているが、船舶リサイクルの促進と船舶解撤による環境破壊防止とのバランスのとれた方法が検討されるよう当協会では引き続き関係方面に働きかけていくこととしている。

内外情報

1

日本国外で日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正について —法制審議会の動き（刑法改正）—

1. 当協会の対応等これまでの動き（本誌2002年12月号P.26参照）

当協会は、「TAJIMA号」事件を契機に「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置し、報告書を取りまとめ、民間努力では限界のある国内法令の整備など7項目について法務大臣を始めとする関係省庁、および海事振興連盟に対して要望した。

海事振興連盟は、原田会長が中心となり、外国船舶内での日本国民に対する外国人の犯罪について刑法の特別措置法を議員立法として提出するべく関係者間の調整等を進めることとしていた。

一方、この議員立法の動きもこれあり、法務省は異例の速さで刑法改正、即ち「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正」について、平成15年通常国会に法案を提出すべく法制審議会で審議することとした。

海事振興連盟は、法務省が刑法改正を進めると明言したこと、また万一類似事件が起きた場合の手続きについて外務省が関係国との間でマニュアルを整備するなど関係省庁も改善を図っていることなどから、当面、法務省の刑法改正の進捗を見守ることとし、一方で議員立法という手段はその推進の備えとすることとした。

このような状況を踏まえ当協会は、今後刑法が確実に改正されることが重要であり、海事振興連盟の活動を多とし業界一丸となって注視・

推進していくこととしている。

2. 法制審議会の動き

「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正」を議題とする法制審議会（法務大臣の諮問機関、会長：竹下守夫駿河台大学長）総会（第138回会議）が、平成14年12月11日に開催された。

同会議では、法務大臣から新たに発せられた「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正に関する諮問第60号」【資料1参照】に関し、事務局から諮問に至った経緯及び諮問の趣旨等について説明が行われ、同諮問は、「刑事法（国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係）部会」（新設）に付託して審議することとし、同部会から報告を受けた後、改めて総会において審議することとされた。

同部会（部会長：芝原邦爾学習院大学教授）第1回会議が平成15年1月15日に、第2回会議が1月24日に開催され、同諮問についての意見が取りまとめられた。

その後、法制審議会総会（第139回会議）が2月5日に開催され、同部会の報告を受け、諮問第60号についての審議が行われた。その結果、同諮問については、刑法を別紙要綱（骨子）のように改めることが相当であるとの結論となり、同日、森山真弓法務大臣に答申した【資料2参照】。

【資料1】

「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正に関する諮問」 諮問第60号（平成14年12月11日）

日本国外において日本国民が重大な犯罪の被害を受けた場合において、適切な処罰がなされるようにするため、刑法を改正する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。

別紙 要綱（骨子）

日本国外において日本国民に対し一ないし六に掲げる罪を犯した者に刑法を適用するものとする。

- 一 強制わいせつ、強姦、準強制わいせつ及び準強姦、これらの未遂並びに強制わいせつ等致死傷
- 二 殺人及びその未遂
- 三 傷害及び傷害致死
- 四 逮捕及び監禁並びに逮捕等致死傷
- 五 未成年者略取及び誘拐、営利目的等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、国外移送目的略取等、被略取者収受等並びにこれらの未遂
- 六 強盗、事後強盗、昏酔強盗、強盗致死傷、強盗強姦及び同致死並びにこれらの未遂

【資料2】

平成15年2月5日

答申（日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正に関する要綱（骨子））

法務大臣 殿

法制審議会会長

答 申

諮問第60号については、次のとおり答申する。

標記諮問については、刑法を別紙要綱（骨子）のように改めることが相当である。

（別 紙）

要綱（骨子）

日本国外において日本国民に対し一ないし六に掲げる罪を犯した者に刑法を適用するものとする。

- 一 強制わいせつ、強姦、準強制わいせつ及び準強姦、これらの未遂並びに強制わいせつ等致死傷
- 二 殺人及びその未遂
- 三 傷害及び傷害致死
- 四 逮捕及び監禁並びに逮捕等致死傷
- 五 未成年者略取及び誘拐、営利目的等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、国外移送目的略取等、被略取者収受等並びにこれらの未遂
- 六 強盗、事後強盗、昏酔強盗、強盗致死傷、強盗強姦及び同致死並びにこれらの未遂

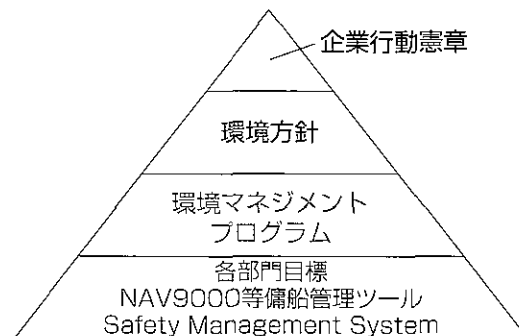
ンス、環境対策活動等があり、それらは互いにオーバーラップしていたり、一方が他方を含んでいたりと密接な関連をもっていますが、日本では上記要素が単体で取り扱われることが多く、企業内でも各々別セクションが担当している場合が多いようです。しかしそれらは全て企業の果たすべき社会的責任、あるいはその責任を果たすための仕組みであると考えべきでなのです。

さて、例えば企業の環境活動について3つの段階に分ける考え方があります。第一段階は「パッシブな段階」と呼ばれ、法律等最低限の社会規範を遵守する段階です。次が「プロアクティブな段階」で、法律等の基準に留まらず積極的に自主的な基準等を制定して遵守しようとするもの。そして最も進んだ段階が、「リスポンシブルな段階」であり、環境活動とビジネス（Profitability の追求）との調和を実現する段階とされ、ビジネス上の利益追求と環境対策という二律背反とも見える2つの行為の納得し得る理想的な関係をつくることを自ら考え実現していく段階です。この段階に到達している企業は数多くはないでしょうが、第二、第三の段階へと積極的に進めていかなければ、早晩“環境の時代”を生き抜いてゆくことは出来なくなると考えられます。

3. 当社の環境マネジメント活動

環境活動を社会的責任を果たすことの一要素と考えた場合には、「安全で安定した輸送サービスを提供する」ことが最も大切なタスクであるとの考えに至ります。従って、化石燃料の消費量や二酸化炭素の排出量抑制のことばかりを考えるのではなく、まず関連する輸送モード（海、空、陸）における安全／安定輸送をキチンと提供することが最も重要であると考えています。

基本的な考え方：



当社の環境への取組みは、まだまだ改善の余地を残していますが、既にプロアクティブな段階にあって、リスポンシブルな段階にチャレンジしようとする程度には進んでいるものと自負しています。

上図は環境活動の基本的な考え方を示していますが、最上位に当社の行動原理を謳った「企業行動憲章」があります。これに謳われた環境に対するコミットメントの実現の方針を示すものが「環境方針」です。環境方針を達成するためのアクションリストとして、「環境マネジメントプログラム (EMP)」を年次で策定していますが、EMP で示されたアクションは各業務分野の業務目標に取り入れられ、その進捗・達成度合いがモニターされることになります。特に船舶の運航分野においては、当社備船管理システムである NAV9000、或いは安全管理システム (SMS) に環境方針で示された会社としてのコミットメントが反映されており、環境方針に沿った船舶運航が達成される仕組みとなっています。

環境活動組織：

前述のとおり、当社では安全と環境は表裏一体のものであると考えておりますので、社長を委員長とする全社的な横断組織である「安全・環境対策推進委員会」に於て、安全と環境を一元的に取り扱っています。安全・環境対策推進

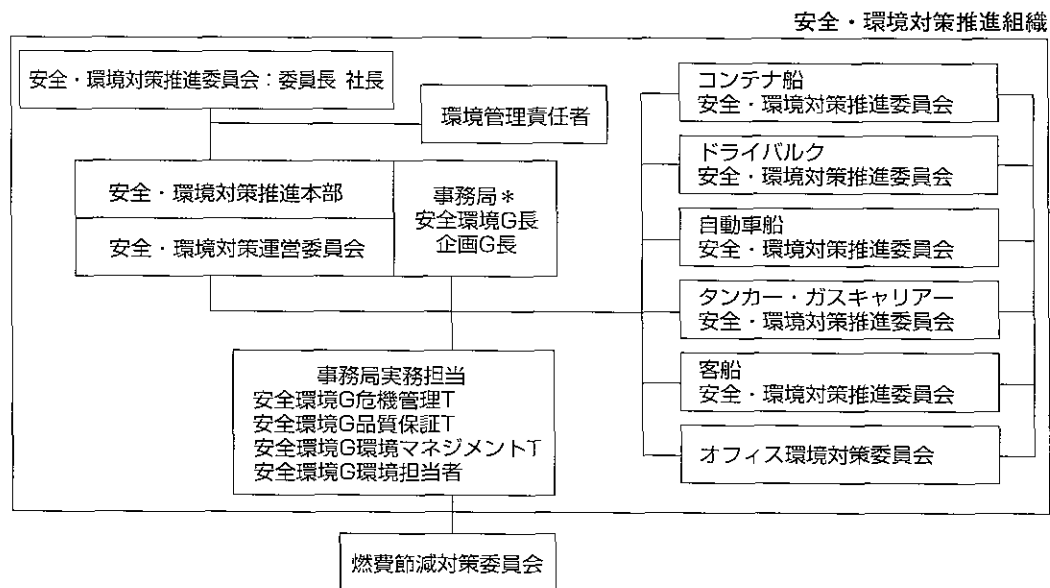
委員会は各業務担当の役員を委員としており、下部組織として船種別の小委員会も備えておりますので、日々の業務から産まれる草の根情報が直接経営トップにまで届き、一連の活動に関して高いレベルの社内コミュニケーションを達成させています。つまり同委員会はP-D-C-AサイクルのAction-Plan部分を担当し、経営トップと共に安全・環境のパフォーマンスを吟味・検討したうえで、改善計画の策定、目標設定を行うマネジメントレビューの場として機能しています。

この組織は、前身である「地球環境委員会(1990年設置)」「安全推進本部(1992年設置)」発足の時から数えて既に10年以上の活動実績を積み上げ、数々のパフォーマンスデータの蓄積があります。また同様に環境活動の柱である「燃費削減対策委員会(1977年設置)」に至っては4半世紀の活動実績があります。これらの活動から得

られたパフォーマンスデータが安全・環境対策活動上の大きな支えであり、宝でもあることに疑いの余地はありませんが、最も大きな価値は、経営トップが参加した全社的な横断組織が10余年機能し続けて今日まで至っている点にあると考えています。つまり、一部の担当者のみが当該活動にあたってきた訳ではなく、様々な利害がぶつかり合い、かつ多様なCognitive Patternをもった社員が議論を戦わせて結論を導くLearning Organizationとしての実績に最も高い価値を見出しています。Learning Cultureが根付くことにより、常に新しい変化に対応できるものと確信しています。

なお、当社の安全・環境パフォーマンスの詳細につきましては、

「社会環境報告書2002 The Earth Is Our Home」
または当社ホームページ <http://www.nykline.co.jp> をご参照下さい。



4. 顧客の関心（環境第三者監査）

最近では、環境報告書やホームページ等船社側から開示している情報、あるいはISO14001認証のみでは満足して戴かず、自ら船社の「顔

を確かめようとされる顧客（荷主）も増えてきました。環境第三者監査の登場です。石油業界を中心とした、Vetting Inspection や会社の安全監査に対応した経験のある船社は多いと思いま



ですが、環境第三者監査を受けた船社はそれほど多くはないと思います。欧州、その中でも特に北欧系顧客は、環境に対するマインドが世界中で最も高いと思われる一般消費者と常に向き合っているため、環境第三者監査の実施によって、「自らの目」で船社の環境経営度を評価したうえで、自らのサプライチェーンを環境フレンドリーにするためのパートナーとなり得る Carrier を起用する方向に動いています。当社が実際に経験した顧客による環境監査では、2名の Auditor が当社事務所を訪問し、当社経営トップの環境に対するコミットメント、環境活動パフォーマンス等について確認した後、本船上へと場所を移し、本船上でも会社の環境ポリシーが実現されているか否かを検証しました。本船監査では、燃料油の性状、バラスト水マネジメント、廃棄物管理、ビルジの管理等の実施状況が確認されるとともに、船長・機関長・一等航海士への監査インタビューも実施されますので、本船スタッフが十分に会社の環境ポリシーを理解して運用していることが非常に重要です。運航船舶の中には、直接管理船、3rd Party 船舶管理会社管理船、傭船が混在しており、それら全ての船舶上で当社の環境ポリシーに沿った活動をして戴くことは簡単なことではありません。当社では関係船主の絶大なるご協力を得て、“NAV

9000”システムを導入・運用することで、この困難を乗り越えることが出来ました。

5. おわりに

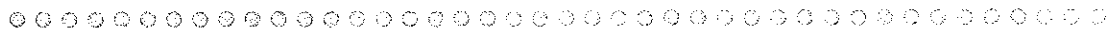
世界は大変なスピードで変化し続けています。2～3年前まではほとんど話題にもならなかったCSRの問題が大きく取り上げられ、企業が如何に社会的責任を全うするのか、またそれら活動をいかにステークホルダーに伝えるのが企業戦略として欠かせないものとなってきています。若干言い古された表現ではありますが、日本企業は欧米のビジネスモデルを模倣し、それを発案者以上によい出来栄に仕上げる能力には長けています。また、業界横並び護送船団方式もよろしく機能してきた方式といえましょう。しかし、これからの国際社会が企業に求めているのは、個々にリ spons ible な集団として時代の変化を感じ取り、自ら果たすべき責任を正しく認識しながらビジネス展開していくことではないでしょうか。その意味では、世に多くある業界団体のあり方も方向転換が図られるべきであり、よろず横並びの音頭をとるのではなく、適切な情報の提供により個々の企業がリ spons ible に活動するための環境を提供することに活動の重心を移すことも考えるべきではないでしょうか。

海洋環境シンポジウムの参加受付開始！

当協会は、今年度の環境問題への取り組みの一環として、「第3回海洋環境シンポジウム」を3月27日(木)午後2時00分よりイイノホールで開催します。第1部記念講演にはC.Wニコル氏が登場。第2部パネルディスカッション(コーディネーター：栗林慶応義塾大学名誉教授)のパネラーとしても参加していただきます。【本誌最終頁ご参照】

このシンポジウムには、広く一般の方々から抽選で600名をご招待いたします。応募方法等の詳細については、当協会ホームページ <http://www.jsanet.or.jp/> をご覧下さい。

お問い合わせ先：NHK プロモーション「海洋環境シンポジウム」事務局
TEL：03-3481-6615 FAX：03-5790-0911



2. 環境パンフレットの発行について

『環境と海運—美しい海と空を守るために—』

このたび、当協会は環境パンフレット「環境と海運—美しい海と空を守るために—」を発行しました。このパンフレットは、海運業界の地球・海洋環境保全への取り組みのほか、船舶が環境にやさしい輸送機関であることなどをイラストや写真を用いてわかりやすく解説しています。

このパンフレットは、3月27日に開催される当協会主催の『海洋環境シンポジウム』に

おいて配布するほか、さまざまな機会を捉えて、広く一般の方々に配布する予定としています。

なお、本パンフレットをご希望の方は、当協会総務部広報室（TEL：03-3264-7181、FAX：03-5226-9166 e-mail：pub-office@jsanet.or.jp）までお問い合わせください。



目次より

環境憲章

海運と地球環境

～私たちの毎日に欠かせないもの、船が運んでいる。美しい海を越えて。～
・日本の輸出入物資の、ほとんどすべてのものを船が運んでいます。

環境にやさしい海運

～数多くの貨物を一度に運べるから、効率がとてもいい、環境にやさしい。～
・世界の国々を結び長距離輸送を得意とする船は、驚くほどの大量輸送を可能にします。
・エネルギーの消費量が少ない船は、二酸化炭素の排出量も相対的に少なくなります。

船から発生する環境汚染の防止策①「通常の船舶航行時」

～美しい海と空を第一に考えて、どんなことでも、ひとつひとつ努力する。～

船から発生する環境汚染の防止策②「非常事態発生時」

～万が一に備えた、万全の対策で、美しい海に大きな影響を与えないように。～

その他の環境保護への対策

～海と船の明日にもっといいこと。いろいろ取り組む。さまざまに進める。～

船が運ぶ暮らしと産業

～その海のネットワークは、暮らしを運ぶ。グローバルに結ぶ。～

内航コーナー

全国内航タンカー海運組合 任意 ISM 認定取得促進のビデオ教材を作成

船舶の安全運航ならびに海洋環境の保護が強く望まれる近年、全国内航タンカー海運組合は、時代の要請に応え国土交通省海事局検査測度課の制作協力を得て、内航事業者並びに船長・乗組員の方々を対象にした内航船における任意 ISM についての解説ビデオを作成した。

ビデオはこれから任意 ISM の認定を受けようとする事業者ばかりでなく、すでに取得している方々にも、ISM に基づいた船舶の安全管理システムを維持・運営していくための教材として活用できる内容となっている。

ISM コードは、船舶の安全運航と海洋汚染防止のための国際安全管理規則で、1998年7月から国際航海に従事する船舶に対して適用されているが、船舶の安全管理手法としてその有効性が認められるにつれ、内航業界でも荷主のニーズを受けてタンカー事業者を中心に、任意に ISM の認定を船級協会から取得するケースが増え、2000年7月に国土交通省海事局は内航においても任意の ISM 認定制度を設けた。しかしながら、内航の小規模事業者にとっては任意 ISM の認定取得は難しく、その対応に苦慮しているのが実情といわれている。

こうした現状に対応するため全国内航タンカー組合「安全対策委員会」は、任意 ISM 認定取得の準備とシステムの維持・運営の手助けとなる解説ビデオの作成に取り組んできた。

ビデオ教材は2部構成となっており、第1部は「任意 ISM 認定取得のための準備」として、安全管理システム構築の

進め方とマニュアル作成の要領、会社審査を受ける際の準備について解説（34分）し、第2部は「船舶審査と維持運営」として、船舶審査でのインタビュー例を交え認定取得後の維持運営等について解説（24分）している。

内航タンカー組合では各1500本のビデオを製作し、タンカー事業者、貨物船事業者さらには、メーカー等の内航事業者以外からも注文を受け、既に購入希望者に配布している。価格は第1部と第2部をセットで1000円（消費税込、送料別途）。

若干在庫がありますので、購入希望者は下記までお申し込み下さい。

東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル2F

全国内航タンカー海運組合

海工務部（担当：内田）

TEL：03-3556-6521 FAX：03-3556-6524

任意ISM取得のために

「船舶を安全に運航し、海上における人命・船舶・貨物を守り、地球環境を保護する。」

第1部

任意ISM取得のための準備
マニュアル作成から会社審査まで

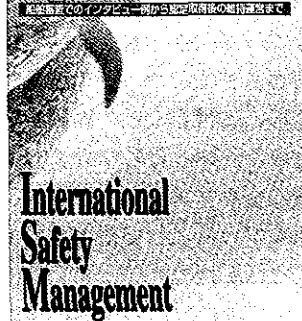


任意ISM取得のために

「船舶を安全に運航し、海上における人命・船舶・貨物を守り、地球環境を保護する。」

第2部

船舶審査と維持運営
船級協会（C）のインタビュー例から認定取得後の維持運営まで





Washington便り

百歳の誕生日

長寿国日本でも白寿を祝うのは極めて珍しい。世界の長寿国でもないアメリカで昨年12月5日、現役上院議員が百歳の誕生日を迎えた。その名を Strom Thurmond という。1902年生まれというから、日露戦争の2年前に生を受けたことになる。彼の生い立ちを追うだけでも立派に20世紀のアメリカ史そのものになる。彼の足跡はまた記録づくしでもある。

保守主義を生きる

Thurmond は南北戦争の敗北という癒えぬ傷跡が未だ生々しく残る南カロライナ州で生まれた。南北戦争の大義は奴隷解放であった。戦後も昔ながらの前近代的保守文化が低地南部の精神的背骨として生き続ける環境の中で、彼は青年時代を過ごした。高等教育は州内の Clemson 大学へ進み、軍隊式教練で陸軍と空軍の幹部養成教育訓練を受けた。卒業後は教師などを経て教育長を務める傍ら、法学も修め弁護士活動にも従事した。

彼は政治家に特別の関心を抱いていた。その志望動機は彼が6歳の時にその当時では高齢の61歳の州知事と握手した思い出にまで遡る。彼の夢がかない30歳で州議会の下院議員に民主党から初当選した。これが彼の政治家としての第一歩である。一方、法律家としての夢も捨てきれず、州議会議員を5年勤め上げた後、巡回裁判官に就任した。その後、世界情勢を暗転させた第二次世界大戦の開戦で欧州戦線への兵役に就いた。あの有名な所謂 D-DAY (1944年6月6日のノルマンディー上陸作戦) に参戦し、空挺部隊の一員として落下傘で上陸作戦を敢行した武勇伝を持つ。

復員後は政治の場へ再び足を踏み入れた。47

年には民主党の支持を背景に45歳で州知事に当選し、一期4年を勤め上げた。彼の野望は州知事ポストに収まり切れず48年には、所属する民主党の公民権綱領に反対して自ら結成した「州権党 (States' Rights Party)」から大統領選に出馬した。選挙は民主党候補のトルーマン大統領の当選で落着したが、彼は彼で39名の選挙人を獲得したから自己の信念を押し通した成果を得たことになる。彼の信念とは、当時広く南部地域を支配していた「人種分離主義」であった。

記録のギネスブック

Thurmond は強運の持ち主でもある。50年の連邦上院議員候補者の指名では、彼は民主党の指名から外れ苦い経験を味わう。しかし、54年に現職上院議員の死去で空席ができると、州知事からの指名でリリーフ議員として彼は初登院を果たした。56年の上院議員選挙では、民主党の指名候補者として選挙に臨み、共和党候補を退けて初当選を果たした。爾来、任期切れの今年1月3日に至るまでの連続8期48年間に亘り上院議員として国政を担った。これは連邦議会始まって以来の最長不倒在職記録である。

彼は信念と意思の政治家であった。南北戦争から100年近い歳月が流れようとする57年の議会では、漸く動き出した「公民権」の立法化が最終段階を迎えていた。立法化に絶対反対の立場を貫く彼は、上院特有の「Filibuster 戦術」を繰り出し、24時間18分の単独演説で議事妨害を強行した。今でもこの記録は破られていない。64年の大統領選では、彼の政治哲学と共鳴する共和党の Goldwater 候補への応援に精力を注ぐため、所属政党を民主党から共和党へ移籍した。彼の政治活動は民主党で32年、共和党で38年の経歴

を築いた。政治家在職70年は彼以外達成したことのない記録である。その他にも多数の記録があるが、それを記す紙幅がない。

政治姿勢の大転換

Thurmond は政治家であるから時代の潮目にも敏い。黒人指導者 Martin Luther King 牧師推進の「公民権運動」が65年公民権法として実を結んだ。その7年後の82年、彼は公民権法の延長に賛成票を投ずる英断を下した。その時点で、彼が信念とした「人種分離主義」を放棄した。70歳での大転換であった。彼は直ちに黒人の政治秘書を雇い、それも高位のポストに就けた。その後の選挙では、共和党の他の誰よりも多くの黒人から暖かい支持を得た。

8期目の上院選挙では、彼の年齢が93歳に達していたため、再出馬を望まない世論調査の結果が公表された。世論の風を意に介せず、依然意気軒昂な本人は選挙への出馬を決意した。彼の戦略は「これが本当に最後の出馬である」との公約を掲げることであった。この戦法が同情票を誘い、見事93歳での当選を果たした。最高齢当選者としてアメリカ連邦議会史の記録帳にその名を刻んだ。

祝辞から生まれた失脚

2002年の中間選挙は共和党にとって「ジंकスへの挑戦」であった。共和党が大方の予想に反して両院で多数派獲得に成功し、中間選挙での歴史的な勝利を収めた。その余韻が覚めやらぬ12月5日、Thurmondの百歳を祝う誕生日会が盛大にキャピトルヒルで催された。総勢500名もの人々がお祝いに参列した。会場には、別居中の御令室も駆けつけた。彼には65歳の時に21歳の女性（ミス南カロライナ）との再婚歴があり、73歳までに4人の子供に恵まれた。共和党上院からは、新年度の議会で少数派から多数派の院内総務への就任が有力視される Lott 議員も出席した。

百歳の Thurmond を称えるために Lott が演壇

に立った。Lott は先ず「89歳になる私の母が Strom に熱を上げている」と切り出し、満場の笑いを誘った。Thurmond が48年に「州権党」から大統領選に出馬した勇気を称えた。「Strom が大統領選に出馬した時、私達は彼を支持した。私達はそのことを今も誇りにしている。そして、もし、我々が目指す方向に他の人達に従っていたら、今までに抱えた全ての問題を実際抱え込むことはなかったであろう」と彼は述べた。誰が聞いても「人種分離主義」の容認と受け取れる不用意な発言であった。

予期せざる若返り

Lott は同じく深南部 (Deep South) と呼ばれるミシシッピ州出身である。彼も Thurmond 同様、「人種分離主義」の南部民主党から「平等の権利」の共和党へ転向した経歴を持つ。「言葉の選択が不十分であった」と生テレビで本人が釈明に努めれば努める程、皮肉にもその墓穴が大きく深くなっていった。80年にも同じ趣旨の Lott 発言があったとの報道がそれに追い討ちを掛けた。国家指導者としてアメリカの理想を欠く人物だとの大合唱が巻き起こった。最後はブッシュ大統領が引導を渡し、院内総務のポストから退く顛末を迎えた。後任として上院議員2期8年目の若手 Frist 議員に白羽の矢が立った。同議員は上院の過去50年の歴史で初めての現役心臓外科医である。平均年齢が60歳近い上院では、年齢の積み重ねが政治力の発露である状況下で、弱冠50歳の Frist が多数派院内総務に就任した意味は決して小さくない。

歴史では「もし」は禁句だ。しかし、Thurmond の百歳を祝う誕生日会がなければ、61歳の Lott の失脚はなかった。20世紀を生き抜いた Thurmond が21世紀への新たな脱皮のために「世代交代」という歴史ドラマを用意していたといえ、少しいい過ぎであろうか。

尚、文中では敬称を省略した。

(北米地区事務局ワシントン事務所

所長 岡 哲夫)

潮風満帆

7つの海のこぼれ話

「客船機関長のよもやま話」

日本郵船は、戦後途絶えていた客船事業への進出を1980年代後半から検討を開始し、90年にはクルーズの本場アメリカの市場をターゲットにした「クリスタルハーモニー」を就航させ、翌年の91年には日本人向客船として「飛鳥」を就航させました。

私は、当時、この新規客船事業のプロジェクトに参画し、95年からは機関長として「飛鳥」に乗船し、現在まで繰り返し乗船しております。ということで、この誌面をお借りして現場の機関長の苦勞話、よもやま話をいくつか披露してみたいと思います。

客船機関長の使命は快適空間の提供

「飛鳥」は、総トン数28,856GT、最大乗客数592名で日本最大の客船です。機関長としてスケジュール通り運航させ、船内電源を供給することは当然のことで、客船では、さらに動くリゾートホテルとしての快適な空間の提供が必要不可欠となります。まず、この大敵(たいてき)は振動と揺れです。主機関(2基2軸可変ピッチプロペラ方式)や発電機(ディーゼル3基)は厚さ約10cmのラバーの上に乘せボルトで船体に固定せず、自体で振動エネルギーを発散させ客室の方にできるだけ振動を伝えないようにしています。また横揺れに対しては一對のフィンスタビライザーがあり、これは見事に揺れをコントロールしています。貨物船なら20度前後は揺れたであろう海域でも、この装置で5度以内におさえています。そのため速力は1~2ノット低下しますが、昨今のクルーズでは速力を競うことよりも、乗り心地を大切にすることが優先です。

次に客船の機関長として、お客様に快適に過ごしていただくために、空調と水の供給が重要な仕事となります。冷房は4台の大型スクリーコップレサラーで7℃位の冷水を作り、船内を循環させます。そして船内24区画毎にファンがあり、外気を取り入れ、この冷水で冷風を作り客室、船内に供給します。各室には温度調節器がありますが、お客様の好みで、また時として機器の不調により「暑い」「寒い」の苦情がきます。そのため「飛鳥」では機関室当直要員とは別に電気部があり、当番の者が待機して、すぐに対応できる体制をとっています。この電気部の担当者は空調設備の他、ギャレー機器、ランドリー機器、エレベータ(7台)、ゴミ処理機器などを担当しています。彼らは、郵船での船乗り生活何十年の強者ばかりですが、最初は外国製を中心に初めて見る機器ばかりで慣れるのに苦勞しました。ということで彼らも繰り返し「飛鳥」に乗船し、今



郵船クルーズ株式会社 飛鳥機関長 脇屋 伯英

ではベテランばかりです。

お客様と乗組員を合わせて約800名が船内で生活し、シャワーにトイレ、洗濯と水を必要とします。トイレは節水型のバキュームトイレとなっていますが、ギャレーやランドリーなど大口消費もあり、船内では1日当たり約400トンの水が消費されます。この消費した400トンをつくり海水から真水を作るのも機関部の大事な仕事です。主機関の冷却水(といっても出口温度は80℃)を熱源とする造水器2台、ボイラの蒸気を熱源とする造水器が2台あり、出入港ごとに4台の発停を繰り返し、航海中は常に真水を作り続けます。この真水は造水した時点ではいわゆる蒸留水ですので、これにミネラルを加え硬水化し、塩素で殺菌して飲料水として適した状態で船内各所に供給されます。

変化を続ける「飛鳥」の設備

建造時には最新鋭の設備や調度をよく吟味し、また各種規則をクリアするハードとして設計され就航しましたが、就航直後よりサービス体制の変更や、ルールの改正が行われ、その要請に応じて毎年のように設備の改装や増設、新替が行われています。この費用は相当なもので客船のひとつの宿命のようです。

当初ダイニングではフレンチをというコンセプトでしたが、お客様の要望は和食が強く、和食用のギャレー機器、什器の追加がなされました。また、カーテン、ソファ、じゅうたんの新替、客室の増設、レストラン「リドカフェ」の改装、パブリックトイレのウォッシュレット化など限りなしです。

また、ルール改正も数年ごとに行われ、SOLAS*1を中心に、米国のUSCG*2、USPH*3への対応が不可欠で、ハードの改装もさることながら、米、カナダ、豪州等の寄港時のPSC*4も客船ということで必ず行われ、その対応も機関長の重要な仕事となります。

国内の種々の検査に比べ、USCGはとにかく現場主義で、実際に乗組員がどう動くか、機器が正常に作動するか徹底的に見ていきます。グアムのUSCG検査で延々10時間に及んだこともあります。

「飛鳥」は異文化交流の実践の場

お客様はほぼ100%日本人ですが、乗組員約270

名の国籍は15～20カ国にのぼり、その道のプロが集まっています。バンドはポーランド人、ランドリーマンは中国人など客船では定番です。人員で一番多いのはフィリピン人で約130名が乗船しています。船内は大きくわけて、このフィリピン人、日本人、欧米人の3つのグループになります。言語を筆頭に文化の違う人達の集まりでもあるわけで、船内規律、安全教育等常に平等に扱うことが重要になってきます。とはいえ、これだけの人数ですから、シニアオフィサーによる懲罰委員会が必要となることもあります。もちろん英語が船内用語です。一方、外国人クルーにはサービス部門を中心に日本語教員を行い、お客様のサービス向上に努めています。

クルーズは究極の旅

船旅をおすすめすると、ほとんどの方からの心配の種としてお聞きするのが、「揺れる」「退屈する」「高い」の3つです。

「揺れ」はさきほどの話でまず心配ありませんし、台風に出会いそうな時はスケジュールを変更してでも逃げていきます。船内では絶対退屈することはありません。早朝から深夜まで必ずどこかで飲食ができますし、いろいろな催し物が次々と開催されます。料金も確かに1泊当りは高めですが、このすべての飲食(除くアルコール類)、催し物が無料ですので、決して高くありません。荷物のかたづけも乗下船時の1回限りですし、自分の部屋を伴って旅をすることは最高の贅沢と言えます。

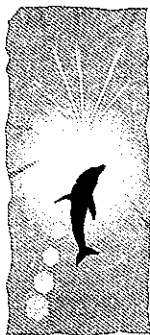
ということで、機関長も夕方からは服装を変え、各種パーティー、食事会に顔を出すこととなり、ラウンジでお客様と語らったり、ダンスのお相手をしたりもします。「飛鳥」に乗船するまではゴルフが一番の趣味だったのですが、今ではダンス、ワインに変わってしまいました。でも、これもまた奥が深く楽しいものです。ぜひ一度「飛鳥」船上でお目にかかれる日を楽しみにしております。

*1 SOLAS : Safety of life at sea 海上の人命の安全に関する国際条約

*2 USCG : United States Coast Guard 米国沿岸警備隊

*3 USPH : U. S. Public Health 米国公衆衛生局

*4 PSC : Port States Control 寄港地での臨検



JSA/KSA Cup Soccer 2002 (日韓海運人交流サッカー大会)の模様について

第一中央汽船株式会社
総務グループ総務チーム長

齋藤嘉明

海運リーグ有志だけの韓国遠征で初めて韓国船社 (HANJIN/SK Ship) と対戦・懇親会をお互いが手探り状態で行ったのが3年前の2000年であり、互いに船協などという事は念頭にもなかった頃でしたが、自立や手弁当精神という良い面が今に伝えられています。

当時の韓国は厳しく、われわれのリード中はゲームを終わりにしてくれずドローになるまで後半の30分がなんと20分以上勝手に延長されたり、今では笑い話で済みますが当時はお互い勝負にこだわり真剣そのもので緊張もひとしおでした。

2001年には韓国側が韓国船協 (KSA) チームと銘打ってKSA代表者が同行され、約30名の大遠征団が来日しました。折しも日韓共催W杯2002で世間も浮き足立っていた背景もあり、われわれの日韓海運人サッカー交流大会も日本船協 (JSA) からのサポートを受け JSA/KSA 共催とい

う形にして頂き、初めて大会と言える代物を日本郵船飛田給グラウンド施設にて開催出来ました。

ホームながらトップチームが1-4と大敗し、情けない気持ちで望んだ懇親会でしたが、日本側30名と日本駐在の韓国船社関係者も参加し約100名の大パーティーで大いに盛り上がり、若い世代同士での相互理解を深められた事が参加者各人の喜びと誇りになりました。

その場で韓国側より「日韓共催W杯をわれわれのより一層の相互理解で成功させましょう。」との表明がなされ、2002年はわれわれが訪韓して、この若い世代の交流を継続させることが日韓の新しい歴史を作り出す為にも必要だとお互いの心中深く感じたのでした。W杯は日本代表も大きな足跡を刻みましたが韓国代表はなんと4位という輝かしい軌跡を刻み、羨ましいと同時にイタリア・スペインを退ける韓国にアジアの一員として心から熱い声援を送れたのも、わ

れわれにこんな相互理解の素地があったためと思います。

そして、2002年11月30日(土)韓国にて第2回 JSA/KSA Soccer Cup 2002がKSA チームの完璧なる手配により仁川 (Inchon) のプロサッカーチーム所有の天然芝グラウンドで開催されました。グラウンドは完璧、レフェリーは韓国サッカー協会より5名派遣、ビデオ



▲試合前の JSA/KSA チームにて合同撮影

オ記録係としてプロスタッフ4名、そして韓国船協KSA代表としてMr. Chang Lee General Manager of General Affairs Dept. および Mr. Joon Young Moon, Deputy Senior Manager of International Dept.のお二方がグラウンドでの本大会開催宣言から、試合後に仁川市内のホテルで開催された約80名出席の大懇親会閉会までご出席頂くなど、JSA チームとしては全く気の抜けない、しかし韓国側の気配りの行き届いた正式な大会を肌で感じ、身の引き締まる思いでした。

そんなアウェー独特な環境の中、海運リーグを形成する日本郵船、商船三井、川崎汽船、商船三井フェリー、第一中央汽船のメンバーで構成した精鋭20名がトップ/シニアチームに別れKSA チームと真剣勝負に挑みました。実は、昨年の雪辱を果たすべく、われわれはこの遠征実行までに毎土曜連続5週間にわたり練習を重ね、その間大阪勤務のメンバーまでもが数度練習に参加する等異常な真剣味を帯び、目的を同一にした深い絆の集団と化し、いつの間にか会社の枠を忘れたチームとなりました。

結果は地道でハードな練習の甲斐もあって Top Team が3-0とアウェーながら完勝。Senior Team はお約束通り1-5の完敗を喫し、日韓交流に華が添えられました。そんな中、何より忘れられないのは、実は日本側チームの強い団結力でした。ともすれば寄せ集めで、個別チームにすら勝てない状態になりがちな代表チーム。それが、若い世代が積極的にチームに献身し、年長組も呼応する様にチームを形成しました。より高いレベルを目指す姿は完璧なる調和としか表現出来ず、何にも代え難い感動を与え



▲緊張の試合前

てくれるものとなりました。普段の生活では、なかなか経験出来ない時を過ごした参加者は、いずれ海運界において価値ある結果を残すことが出来る存在になっていくことと思われます。

帰途につく仁川空港で若手層が「来年2003年は迎える番だ、何としてでも成功させよう！」と確認し合う姿が印象的でした。

最後になりましたが、われわれ若年層の日韓海運人相互交流を心より支えてくださった日本船主協会ならびに韓国船協始め深夜までわれわれにつき合ってくれた韓国選手達に厚く御礼申し上げます、ご報告とさせていただきます。

どうもありがとうございました。



▲試合後の大懇親パーティーは Chang Lee 韓国船協総務部長とのケーキ入刀で始まった

永井典彦氏を悼む

当協会顧問 元会長の永井典彦氏は、平成15年1月21日、肺炎のため逝去されました。87歳。

ここに深く哀悼の意を表し、謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

永井典彦・元会長の訃報に接して

永井典彦・元会長の訃報に接し痛惜の念に絶えません。

永井さんは1977年6月より1979年6月までの間、当協会の会長に就任されましたが、その間、海運業界のリーダーとしてよく業界を取り纏め、わが国海運業界の健全な発展に貢献されました。

永井さんは、当時わが国航船舶の国際競争力回復に不可欠であった船舶建造融資についての利子補給の復活や、オイルショック後の資源備蓄の国家的要請に応えるべく石油備蓄管理機構の発足に尽力される等、わが国海運の進展に日夜意欲的に取り組み大きな成果を上げられました。

永井さんには、会長退任後も当協会顧問として長い間業界のためにご指導いただいたことに感謝申し上げ、ここに慎んで哀悼の意を表し、ご冥福をお祈り申し上げます。

日本船主協会
会長 崎長 保英



〈略歴〉

1915（大正4）年7月23日生
1939（昭和14）年3月
三井物産株式会社入社
1942（昭和17）年12月
三井船舶株式会社創立により転社
1976（昭和51）年6月
代表取締役社長就任
1977（昭和52）年6月
当協会会長就任
1979（昭和54）年6月
当協会顧問就任

永井氏が当協会会長時代を振り返った回顧談を、生前の同氏を偲び、当協会50年史より抜粋してご紹介いたします。

タンカー備蓄の成功

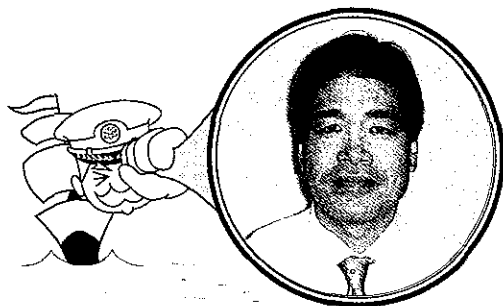
私の在任中の2年間において一番印象に残っているのは、タンカーによる原油備蓄ですね。

私の2代前の山下三郎さんが会長の時に、船協の運動方針の一項目として「タンカーによる原油備蓄」というのが載っていてその後も継続されていましたが、あまり成果は挙がっていませんでした。

会長に就任してこれを見ましてこれは仲々面白いじゃないかと思ったのです。

昭和48年の石油危機により国内が大混乱したにも拘わらず、日本の石油備蓄はせいぜい90日分未満で欧米諸国の平均100日分と比較して大変少ない。然しながら陸上のタンク等の備蓄施設の余剰は殆ど無く、今以上の増強は困難、一方タンカーは1億トン前後の過剰船腹があり、これを陸上施設が整う迄の繋ぎとして利用したら一石二鳥の案ではないかと思い、私の重点項目の一つとした訳です。当時河本さんが自民党の政調会長をされていたので、まず河本さんに、その他国会の先生方、運輸省、資源エネルギー庁、石連等に働きかけ、最後は福田首相にまで要請いたしました。船協としては理事長の吉田俊朗さんを中心としてタンカー不況対策特別委員会をベースに大奮闘した結果、運動開始後約1年の53年の6月石油開発公団が石油公団に改組され、57年度末迄に1,000万KLの公団備蓄を行い、内500万KLはタンカーによって行うということが決まった時には天にも登る気分でした。まず日本タンカー備蓄協会が船協と石連の折半出資で設立され、運動が具体的に進行していきました。

このことは私の印象に未だに残っています。



今回、登場して頂くのは

新和内航海運株式会社営業一部課長

(総括：電力・セメント、原料・資源)

さこ がわ まなぶ

迫川 学さん(43歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

鉄鋼副原料、セメント原料・セメント製品、電力用タンカル・石炭灰輸送に荷役装置付専用船を投入しており、その他ガット船や大小の一般船を使用したバラ貨物輸送を行っています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

4年前に電力向け専用船を企画時点から携わって建造したことです。就航航路を勘案し荒天時の堪航性を重視して設計してもらったおかげで非常に良好な航行性能を発揮しています。

3. 御社の自慢といえば？

荷役装置付きの石灰石専用船を国内で最初に建造しており、各種専用船のノウハウについては内航のスペシャリストと自負しています。これらを含めた専用船団と内航でもっとも標準的な1600DWT型一般船や2100DWT型ガット船などのベストミックスなフリート構成により荷主の幅広いニーズに対応できることです。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

新たに建造する船に顧客のニーズをいかに的確に反映させるかが船会社の営業担当のつとめだと感じています。輸送の効率を最大限に引き出せるような提案型営業を行い、画期的な専用船を増やしていきたいと思えます。

新和内航海運(株)の事業概要

昭和49年に新和海運(株)の内航部門を全面的に継承。以来国内貨物の海上輸送専門オペレーターとして、新日本製鐵(株)およびグループ企業、セメント各社、電源開発(株)を中心とした電力各社の貨物を主軸に、経営基盤の強化、企業規模の拡大を図っております。平成7年8月株式店頭登録。平成10年6月には、電源開発(株)松浦火力発電所向け専用船が竣工するなど、荷主各社のニーズに対応したフリートの整備に努めています。

CONTACT US ②

事務局紹介 総務部

TEL : 03-3264-7171(総務) FAX : 03-5226-9166 E-MAIL : gen-div@jsanet.or.jp(総務)
03-3264-7172(秘書) mem@jsanet.or.jp(会員)
03-3264-7173(会員)
03-3264-7188(統計)

業務内容について

総務部は、総会・定例理事会・総務委員会等の運営ならびに秘書・人事・経理・庶務等の諸業務、さらに広報および調査統計部門も統合し、ギョッと絞り込んだ少数部隊で業務にあたっています。各方面との対外的な窓口（時には招かざる面々が……）で、広範囲にわたるため関係各部と連携をとりながら、業務を円滑に推進するよう絶えず心掛けつつ、クロコに徹し、縁の下を支えています。

一方、ホームページやメールサーバ設置など協会のIT化を進め、会員各社の組織・態勢もお伺いしながら、きめ細かいサービスを提供できるようさらに改善を目指しています。協会事業に拘らずご要望、お気づきのことございましたら、ご遠慮なく、ぜひご一報下さい。



私たちが、総務・経理・秘書・調査統計の窓口となっています。



- 7 BIAC (経済産業諮問委員会) / OECD MTC
 10 (海運委員会) がパリで開催された。
 10 (P. 2 国際会議レポート参照)
- 12 当協会と国土交通省海事局は、欧州 5 カ国
 22 で海運政策調査を実施した。
- 14 国土交通省は、スーパー中樞港湾の候補港
 24 湾の応募を締め切り、7 港湾管理者 (東京、
 横浜、名古屋、博多、北九州、川崎、四日
 市) および 1 グループ (神戸・大阪) より
 目論見書が提出された。
- 15 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑
 24 事法 (国民に対する重大な犯罪に係る国外
 犯処罰規定整備関係) 部会 (部会長: 芝原
 邦爾学習院大学教授) 第 1 回会合が開催さ
 れた。(P. 10 内外情報参照)
- 16 国土交通省は、2002 年の新造船建造許可実
 24 績をまとめた。それによると 298 隻、1,061 万
 総トンで、前年に比べ 59 隻減少、総トン数
 で 24% 減となった。
- 17 欧州委員会 (EU) は、欧州連合 (EU) 加盟
 24 各国に船籍を持つ船舶の航行安全性を高め
 るため、これら船舶に乗船する EU 加盟国以
 外の船員の能力を認証するあらたな認証シ
 ステムを提案した。
- 20 当協会外航労務部会とは全日本海員組合は
 24 第 14 回外航労使関係協議会を開催し、新し
 い労使関係構築に向けた雇用関係事項の協

議をおこなった。

- 20 国土交通省は、第 156 回通常国会に提出予定
 24 日の「港湾法等の一部を改正する法律案」や
 92 年民事責任条約の改正を受け油濁損害の
 船主責任限度額を約 50% 引き上げる「油濁
 損害賠償保障法の一部を改正する法律案」
 など 15 法案を発表した。
- 20 日本船舶輸出組合は、2002 年 1 月から 12 月
 24 日の輸出船受注実績を発表した。それによ
 ると同実績は 287 隻、1,210 万総トンで前年同
 期に比べ 46 隻増加、総トン数は 2% 減少した。
- 20 国土交通省スーパー中樞港湾選定委員会作
 24 業部会は 7 港湾管理者および 1 グループよ
 25 りヒアリングを実施した。
- 20 国際船舶制度における日本籍船に船舶職員
 25 として乗船する第 9 回外国人船員承認試験
 26 が、フィリピンマニラで実施された。受験
 者 198 名のうちフィリピン人 190 名の他、イ
 ンドネシア人 8 名が初めて受験した。
- 21 政府の構造改革特区推進本部 (本部長・小
 24 泉首相) が開催され、特区の具体化に際し
 必要な手順、機構などを定めた「構造改革
 特別区域基本方針」を定めた。
- 22 米国西岸港湾労使の太平洋海事協会 (PMA)
 24 と国際港湾倉庫労働組合 (ILWU) が 2002 年
 11 月 23 日に暫定合意していた新労働協約書
 を ILWU は正式承認し、米国西岸港湾労使
 交渉は決着した。
- 24 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑
 24 事法 (国民に対する重大な犯罪に係る国外
 犯処罰規定整備関係) 部会 (部会長: 芝原
 邦爾学習院大学教授) が開催され、海外で
 日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑
 者に対し日本刑法を適用する一部改正案要
 綱を決定した。(P. 10 内外情報参照)
- 30 財務省は 2002 年 10 月にスタートした税関の
 24 執務時間外における通関体制の試行実績 (7
 DAYS オープントライアル) の中間評価を行
 った。
- 30 国土交通省港湾局は、IMO (国際海事機
 24 関) で改正された SOLAS 条約 (海上人命安
 全条約) を受け港湾施設保安対策に向けた
 「港湾局港湾保安対策プロジェクトチーム」
 を設置した。



船協だより

1月の定例理事会の様様

(1月22日、日本船主協会役員会議室にて開催)

総務委員会報告事項

1. 平成14年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について
2. 日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正について (タジマ号事件関係)
(P.10海運ニュース参照)
3. 平成15年度海運講習会の開催について
当協会では、広報活動の一環として昭和32年度より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

本年度についても総合職と一般職の合同 (約100名の受講見込み) で、来る3月31日(月)、海運ビル2階大ホールにおいて開催することとし、講師および演題については次の通り予定している。

なお、昨年同様、本年度も受講料として、当協会会員は参加一人につき1,000円を、また、会員以外については従来通り3,000円を各参加会社毎に徴収することとしている。

【海運講習会の予定】

日 時：3月31日(月) 09:00～15:40

場 所：海運ビル2階

一次第概略— (敬称略)

挨拶・新入社員への激励の言葉

日本船主協会副会長 (広報担当)

草刈 隆郎

講 演：日本文化論

多摩大学名誉学長

グレゴリークラーク

日本海運の現状と将来

日本船主協会 総務部広報室長

高橋幸一郎

社会人としての心構え

(株)マネージメントサービスセンター

三木 尚子

船長講話

(株)商船三井海務部海技安全

グループリーダー

頼成 功 (らいじょう いさお)

政策委員会報告事項

1. 平成15年度海運関係税制改正および予算について
2. 国際船舶制度のその後の動きについて
3. 構造改革特区への対応について
4. ICS/ISF2003年総会 (淡路島) について
5. OECD/BIAC 海運委員会の模様について
(P.2海運ニュース参照)



海務委員会報告事項

1. 海事保安問題に関する SOLAS 条約改正について
2. アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会の模様について
(本誌2003年1月号海運ニュースP.18参照)

工務委員会報告事項

1. バルクキャリアの安全問題について

タンカー部会／ 工務委員会合同報告事項

1. タンカーの貨物区域への検査・点検用通路の設備について
(本誌2003年1月号海運ニュースP.10参照)

タンカー部会報告事項

1. プレステージ号事故後の EU 等における環境保護強化策の検討状況について
(本誌2003年1月号海運ニュースP.21参照)

外航船舶解撤促進特別委員会 報告事項

1. 中国船舶解撤ヤードの実態調査について
2. インド亜大陸の船舶解撤ヤードの実態調査について

環境対策特別委員会報告事項

1. 環境セミナーの模様について
2. 環境シンポジウムの開催について

(P.15囲み記事参照)

外航労務部会報告事項

1. 外航労使関係協議会の状況について

公布法令 (1月)

- ㊦ 港湾法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省 令 第7号 平成15年1月28
日公布、平成15年1月28日施行)

国際会議の予定 (3月)

IMO 第2回バラスト水管理に関する中間会合
3月3～7日 ロンドン

アジア船主フォーラム (ASF)
シッピング・エコノミックス・レビュー委員会
(SERC) 第13回中間会合
3月5日 マニラ

IMO 第46回設計設備小委員会 (DE)
3月10～19日 ロンドン

アジア船員雇用者グループ第3回会合
3月21日 ソウル

IMO 第8回ばら積液体およびガス小委員会 (BLG)
3月24～28日 ロンドン

ICS 海務委員会
3月31～4月1日



International Gas Union
Union Internationale de l'Industrie du Gaz

第22回世界ガス会議東京大会

環境調和型未来をめざして

Catalysing an Eco-Responsible Future

東京

www.wgc2003.com

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

展示会概要

開催期間 2003年6月2日(月)～5日(木)

開催場所 東京ビッグサイト 西展示ホール

展示面積 総面積：26,600m²

展示スタンド面積：12,500m²

主催 第22回世界ガス会議東京大会組織委員会
(社)東京国際見本市協会



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

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12月	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
12	4,563	3,771	792	15.2	14.2

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
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
2003年 1 月	118.67	117.83	120.14

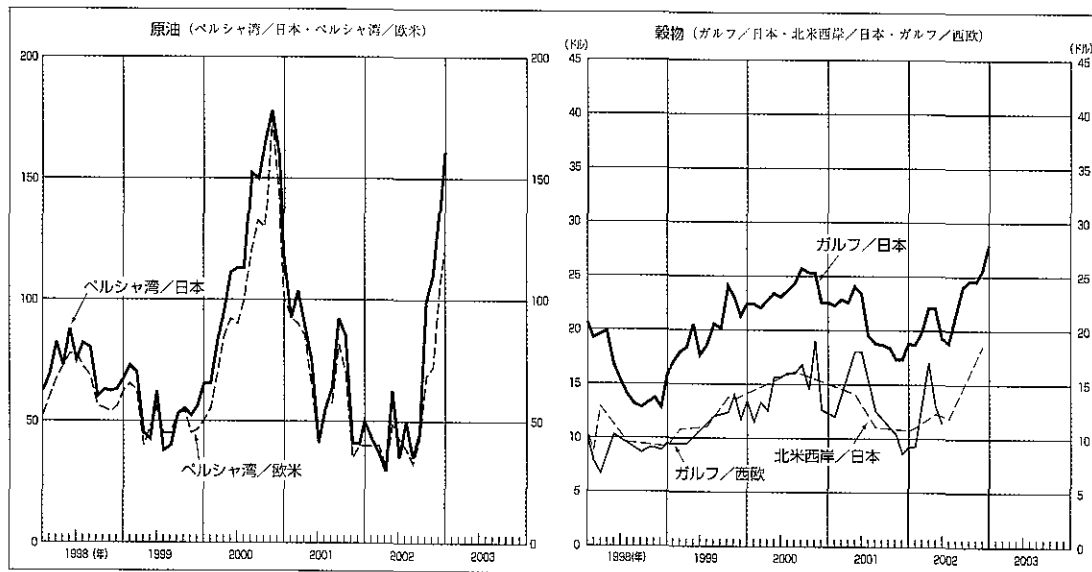
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船		
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)									
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
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	26,347	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	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
2003	1	10,807	0	10,807	139	3,685	6,357	0	576	50	0	16,360	5,289

(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					
	2001		2002		2003		2001		2002		2003	
	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	118.00	80.00	50.00	34.75	161.00	102.50	100.50	82.50	40.00	35.00	120.00	75.00
2	92.50	86.00	42.50	37.50			92.50	70.00	40.00	36.25		
3	103.00	88.75	37.00	32.00			90.00	70.00	40.00	30.00		
4			29.50	28.00			85.00	70.00	31.00	27.50		
5	75.00	57.00	62.00	39.50			63.50	52.50	48.75	33.00		
6	41.50	38.50	35.00	29.50			40.00	35.00	42.50	31.00		
7	55.00	43.50	50.00	32.50			55.00	42.50	38.75	29.50		
8	63.15	39.00	35.00				57.50	38.50	32.50	28.00		
9	92.00	57.50	45.00	34.00			82.50	50.00	42.50	28.00		
10	85.00	40.00	99.75	40.50			70.00	37.50	68.50	42.50		
11	41.00	33.50	110.00	62.50			35.00	32.00	72.50	47.50		
12	40.50	36.00	137.50	99.0			40.00	35.00	105.00	80.00		

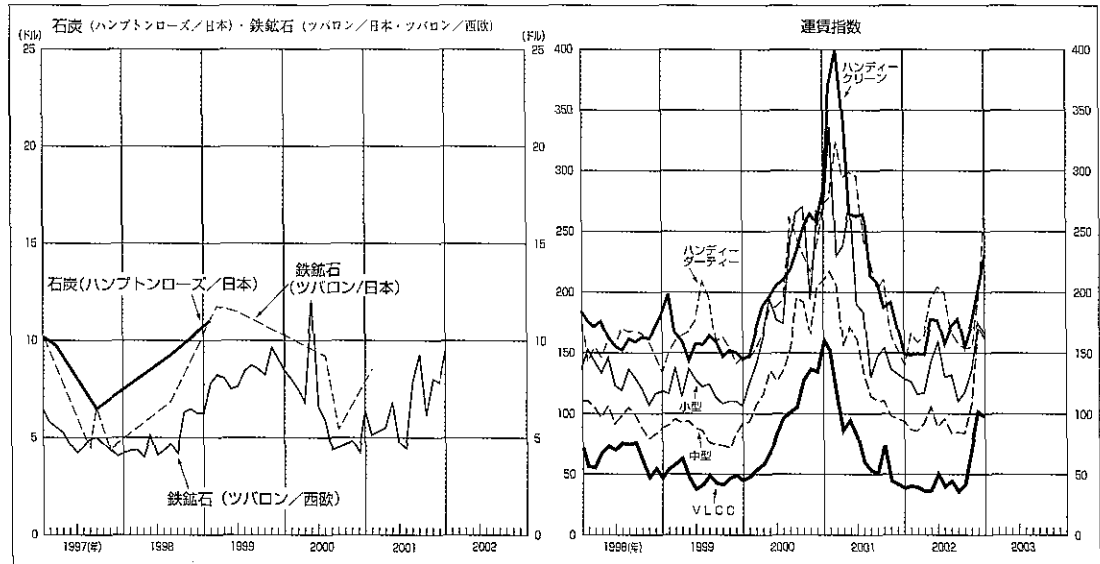
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	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	18.85	17.20	27.90	27.25	10.75				9.15	8.88		
2	18.60	16.80			11.00				9.25	8.00		
3	19.90	18.40										
4	22.00	20.00										
5	22.00	20.90			12.25				17.00	15.00		
6	19.25	17.95							13.07			
7	18.90	17.60							11.35	10.75		
8					11.90	11.25						
9	23.95											
10	24.60	24.00										
11	24.50	24.00										
12	25.50	24.75			18.50							

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

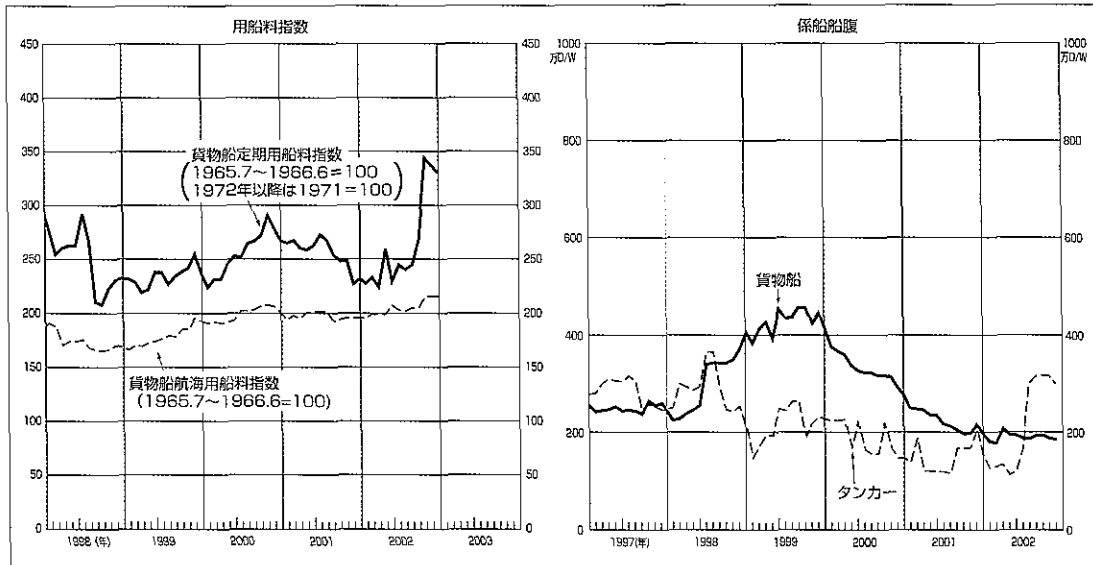
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	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									
	2001					2002				
	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C
1	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1
2	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8
6	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1
7	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0
8	50.8	111.3	148.0	204.3	208.2	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9
11	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5
12	—	—	—	—	—	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7
平均	77.4	143.1	196.1	240.0	260.0	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2

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



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1	189.0	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	277.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0
2	186.0	170.0	191.0	198.0	199.0		254.0	229.0	231.0	267.0	232.0	
3	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0		260.0	219.0	231.0	260.0	223.0	
4	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0		262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	
5	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0		262.0	238.0	252.0	262.0	229.0	
6	175.0	176.0	202.0	205.0	202.0		292.0	238.0	251.0	272.0	244.0	
7	167.0	179.0	202.0	204.0	-		266.0	226.0	264.0	267.0	-	
8	165.0	178.0	203.0	192.0	201.0		210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	
9	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0		208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	
10	165.0	185.0	207.0	195.0	204.0		222.0	241.0	290.0	249.0	268.0	
11	170.0	195.0	206.0	195.0	215.0		231.0	254.0	278.0	227.0	345.0	
12	168.0	192.0	200.0	195.0	-		232.0	237.0	267.0	231.0	-	
平均	172.1	178.3	198.4	197.5	168.8		245.5	233.7	255.8	254.8	209.3	

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

9. 係船船腹量の推移

月次	2000						2001						2002					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528
2	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259
3	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883	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	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000

(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。

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。

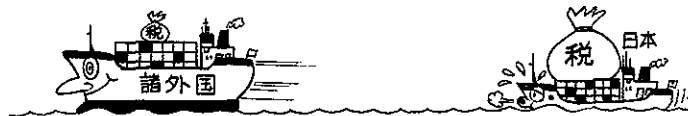
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に減税されています。

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

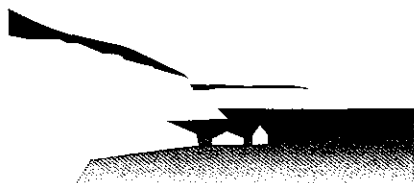


—— 船が支える日本の暮らし ——

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

当協会では、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)。

編 集 後 記



仄聞するところによれば、今の中高年サラリーマンの間である種の共感をもって受け入れられているものが2つあると言う。そのひとつが、中島みゆき女史が「プロジェクトX」のテーマ曲として歌っている「地上の星」であり、もう一つは浅田次郎氏の執筆作品を基に映画化された「壬生義士伝」であると聞く。昨今の不況、リストラ等暗い世相のなかで、会社のため、家族のためにと、自分自身に犠牲を強いながらある種の理不尽さを覚えつつ頑張っている健気な自身の姿を、歌詞又は映画のシーンに重ね合わせることによって、癒されるからだと言われている。

斯く言う小生も、昨年7月に開催された岩手県主催の「企業ネットワークいわて」の会場で、浅田氏の講演を拝聴したのをきっかけに、文庫本発刊と共に「壬生義士伝」を読み、行間から溢れ出る切なさにも共鳴し「俺も家族の為に頑張ってるんだ」と感慨に耽った一人である。

企業の役員の送迎に携わるハイヤーの乗務員さんのエピソードとして聞いたことであるが、トップまで昇りつめる役員には「あるある大辞典」ではないが、法則らしきものがあると言う。その法則なるものは、朝の出社時に玄関先にてご主人の乗ったハイヤーを、視界から見えなくなるまで見送り続ける奥様がいらっしゃる方は、相当の地位まで昇進されるとのことである。家

庭の調和を図れない者が、企業の舵取りなど出来る訳がないというのがその理由とのことである。

小生も結婚して10数年経つが、月曜日から金曜日までは会社人間、土曜日はゴルフ、日曜日は疲れて家でごろ寝、家事、育児すべてにおいて妻に任せっきりで、典型的なダメ亭主であったように思う。これから、家族の為、自身の教養を高める為に何が出来るか、考える今日この頃である。

昨年8月1日付の人事異動で、約20年間慣れ親しんだ営業から総務部へと配置替えとなり、編集委員会の末席を汚すことになりました。発刊以来40数年の歴史を誇る「せんきょう」の編集作業に携わる重責に身の締まる思いです。伝統を受け継ぎ、更なる紙面充実の為に微力ながらお役に立てればと思いますので、読者の皆様宜しくお願い致します。

三洋海運株式会社
総務部 総務課長
荒井 正樹

せんきょう2月号 No.511(Vol.43 No.11)

発行 平成15年2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)

第3回

参加者募集

海洋環境シンポジウム

人類と海洋の共生に向けて

生命の源であり、私たち人類共通の資産である海を活動の舞台とする海運にとって、海洋をはじめとする地球環境の保全は何よりも重要な課題です。

「環境の世紀」といわれる21世紀を迎え、日本船主協会は、2001年1月に「環境憲章」を制定し、これまで取り組んできたさまざまな環境保全活動をさらに充実させ、より強力に推進していくことを決意いたしました。この一環として、広く一般の方々に海洋環境の重要性を訴え、環境意識の高揚を図ることを目的として2000年、2001年に引続いてシンポジウムを開催します。



C.W. ニコル(作家・探検家)

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)

第1部：記念講演 テーマ「森と海をつなぐもの」

講師：C.W. ニコル

第2部：パネルディスカッション

テーマ「人類と海洋の共生に向けて～私たちは海に何をお返しできるか～」

コーディネーター：栗林 忠男(東洋英和女学院大学教授・慶應義塾大学名誉教授)

パネラー：C.W. ニコル(作家・探検家)

石原 良純(俳優・気象予報士)

清野 聡子(東京大学大学院助手)

水口 博也(写真家・科学ジャーナリスト)

中原 裕幸(社団法人・海洋産業研究会 常務理事)

入場料：無料(600名・応募者多数の場合は抽選)

■主催：社団法人 日本船主協会 ■後援：NHK ■申し込み方法：平成15年2月17日(月)より

社団法人日本船主協会ホームページ <http://www.jsanet.or.jp/> にて受付開始

お問合せ先：NHKプロモーション「海洋環境シンポジウム」事務局 TEL：03-3481-6615 FAX：03-5790-0911