

せんきょう

2003
No.515



社団法人 日本船主協会

海運ニュース

EUがIMO第49回MEPCにシングルハルタンカーの規制強化を提案
—当協会、タンカー部会にて対応方針をまとめる—

シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒し問題への懸念を確認
—日本にてICS/ISF2003年総会開催—



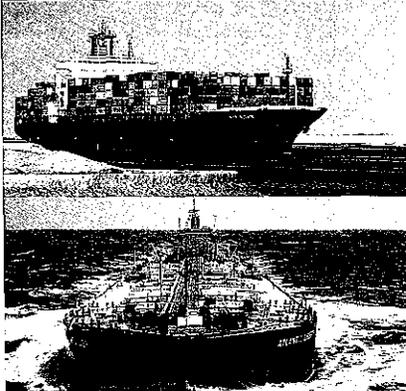
せんきょう

6

JUNE 2003



日本の暮らしと産業を支える
日本の海運



▲PRビデオ『日本の海運』
(ビデオジャケット)

日本産業映画・ビデオコンクールで
日本経団連会長賞を受賞

■巻頭言	1
海洋環境におけるアジア船主の責任 日本船主協会副会長 株式会社商船三井代表取締役社長 鈴木邦雄	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し問題への懸念を確認 —日本にてICS/ISF2003年総会開催—	
2. 責任上限額1,200億円に、追加基金成立 —追加基金設立外交会議の模様について—	
3. TAJIMA号事件に関するわが国からの提案が正式議題に格上げへ —IMO第86回法律委員会の模様—	
■内外情報	10
1. EUがIMO第49回MEPCにシングルハルトンカーの規制強化を提案 —当協会、タンカー部会にて対応方針をまとめる—	
2. 欧州理事会規則4056/86(同盟規則)見直しに関し、当協会コメント提出 —欧州委員会に対し、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度維持を求める—	
3. EUタンカー規制提案の適正かつ真摯な検討を求める —日本/ノルウェー海運円卓会合の模様—	
■環境コーナー	19
旭タンカーの環境保全への対応 旭タンカー株式会社 環境安全船舶部 海務監督 難波 翼	
■London(ロンドン)	26
■潮風満帆	28
エンジニアの歳時記 新日本石油タンカー株式会社 一等機関士 加藤健次	
■メンバー訪ねる	30
太平洋汽船株式会社 総務部総務課総務課長 蓮見一郎	
■CONTACT ⑥ 事務局紹介 国際企画室	31
■カラーページ	39
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(5月) 32 海運統計 35	
船協だより 33 編集雑感 40	
■困り記事	
・海賊事件増加傾向に—2003年第一四半期IMB海賊レポートから—	18
・PR用パンフレット「めざせ!船のエキスパート」の発行について	25
・「海運統計要覧2003年版」の発行のお知らせ	34

海洋環境における アジア船主の責任

日本船主協会副会長
株式会社商船三井代表取締役社長 鈴木邦雄



アジアと船舶の関わりは深い。外航船舶の建造量は日韓中で世界シェアの大半を占め、運航面でもアジアは旺盛な経済活動を反映した物流の拠点であり、また日本を始め多くの船主国を抱えた海運業の盛んな地域である。そして船舶の解撤も、インド・パキスタン・バングラディシュと中国で世界のほとんどが行われている。船舶の誕生から活躍、そして終焉までアジアは全ての場面での世界の絵舞台である。にもかかわらず、アジアの船主は安全運航や船舶の適正保守、解撤といった地球環境に直接影響を与えると注目されつつある問題について、国際間の話し合いの場で発言が少ないことが指摘されている。

船舶は資材の9割が再利用される優良資源だが、インド洋で行われる解撤作業が安全を軽視し環境汚染防止の配慮に欠ける、とやり玉に挙げられた事例が誤解され、船舶解撤そのものが地球環境に悪影響を及ぼす原因のように報道されるのは的外れと言わざるを得ない。解撤については安全・環境に配慮した国際基準の設定が提言され、健全なリサイクルの促進に向けた議論が始まっているが、設定される基準が厳格すぎると、解撤の実行は困難となり、世界中の海

に廃棄船舶がさらされ、より深刻な海洋環境汚染が懸念される。また解撤されずに運航を続けるサブ・スタンダード船の増加で、重大な海洋汚染事故の増加も危惧される。現に1998年から解撤船舶の輸出を制限したアメリカでは、増加した係留船舶からの汚染物質の流出が報告されている。リサイクルの促進を妨げずに解撤現場の悲惨な現状改善をはかる、より現実的な基準の設定がアジアのみならず世界の海洋環境保持に求められている。

解撤問題のみならず、安全運航や船舶の保守管理についても、事故防止に対する直接的対応として、理想論に走りがちな欧米の学者や環境団体に対し、実務的な視点で現実的かつ実行可能な基準を提案していくことが、これからの船主が担う役割となろう。解撤基準の設定で、日本船主協会が国土交通省や造船・舶用業界と連携をとり積極的な関与を行っていることは時宜を得た活動と評価されよう。日本船主協会にとって海洋環境の保全の問題をはじめとして外航海運に係るあらゆる分野で、アジア各国の船主協会と歩調を合わせ、より積極的な貢献を行っていくことが今後の課題であろう。



国際会議レポート

1 シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒し問題への懸念を確認 —日本にて ICS/ISF2003年総会開催—

ICS (国際海運会議所) と ISF (国際海運連盟) の2003年総会は、当協会のホストにより兵庫県淡路島 (兵庫県立淡路夢舞台国際会議場) で以下の通り開催され、ロルフ・ウェストファルラーセン会長 (ノルウェー) をはじめ日米欧などの加盟各船協・関連団体 (資料1 ご参照) から合計約70名の代表・家族の参加のもと、成功裏に全日程を終了した。

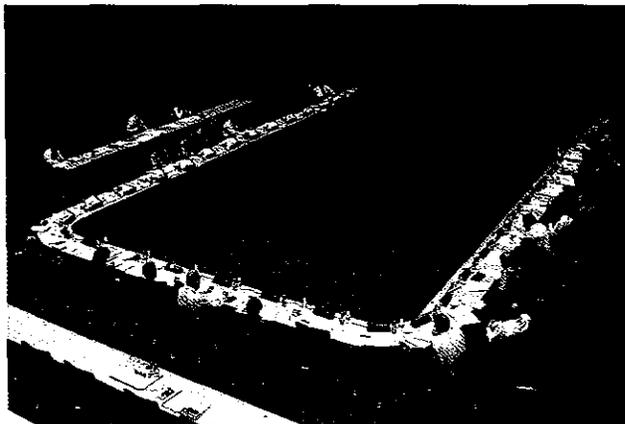
- 5月11日(日) ICS 理事会
- 5月12日(月) ICS 総会
- 5月13日(火) ISF 理事会・総会
- 5月14日(水) 半日観光 (姫路城)

当協会からは、ISF 副会長として崎長会長他が出席したほか、13日夜に開催された当協会主催 Dinner には、主催者側ホスト役として崎長会長、松永・小林両副会長、太田常任理事らが出席した。

ICS および ISF の各会合では、シングル

ハルタンカーのフェーズアウト前倒し問題や海事保安問題、船員の身分証明に関する ILO 条約問題などについて活発な意見交換が行われた。(詳細は資料2 「ICS/ISF 日本総会に関するプレスリリース」 ご参照)

次回総会は2004年5月に英国にて開催される予定である。 (国際企画室)



▲ICS/ISF 2003年総会

【資料1】

ICS/ISF2003年総会 参加国および団体

(1) ICS/ISF 加盟船主協会

オーストラリア/キプロス/デンマーク/ドイツ/香港/アイルランド/イタリア/マン島/
日本/オランダ/ノルウェー/フィリピン/英国/米国

(2) 参加団体 (オブザーバー出席)

ECSA (欧州船協)

INTERCARGO (国際乾貨物船主協会)

INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会)

【資料2】

ICS/ISF 日本総会に関するプレスリリース



ロルフ・ウエストファルラーセン会長

2003年5月14日

ICS/ISF 事務局により英文を発表

2003年5月16日

訳文を発表

日本船主協会

ICS*1 (国際海運会議所) および ISF*2 (国際海運連盟) は日本船主協会の招きにより、5月11日～14日の間、淡路島において年次通常総会を開催した。総会では、ロルフ・ウエストファルラーセン (Mr. Rolf Westfal-Larsen) 会長が議長となり、最近の国際海運問題について議論した。主要点は以下の通り。

プレスティージ事故の影響

ICS 総会では、以下を内容とする EU 提案について議論が行われた。

- シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウトを前倒しすること
- 重油の欧州諸港への輸送を禁止すること
- 最近導入された CAS*3 を船齢15年以上のシングル・ハル・タンカー全てに拡大適用すること

これら提案の裏には政治的な推進力があることを認識しつつも、ICS メンバーは、つい最近の2001年に採択された IMO のシングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウト規則を (さらに) 修正すべきであるとする EU の決定に重大な懸念を表明した。

総会は、EU加盟国が最近この提案をIMOに提出したことに留意する一方、非EU加盟国が直面する困難さを強調した。

ウェストファルラーセン会長は次のように述べた。「総会での議論の中で、われわれはこの問題のグローバルな解決を模索することの重要性を強調した。しかしながら、多くの国々にとっては、提案採択に向けての欧州の圧力に屈するか、はたまた自分達が必要とは思わない法制変更計画を受け入れるか、のジレンマがあることを認識した。」

「ICSは、MARPOL条約*4の義務規定に反する地域規制を推進しようとしているEU加盟国の明白な意図を非常に憂慮している。海運業界は、IMOが海運を非常に効率的に統制していることを政策担当者に理解させる必要があるし、もし、IMO規制と矛盾する地域規則が異論なく認められるとしたら、国際社会全体が傷つくこととなる。」

さらに同会長は次のように述べた。「実務レベルでは、シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウトに関するエリカ事故後の一連のIMO規則は、世界経済への石油供給に対する徹底した経済的影響評価に基づいたものである。IMOは新たに専門家会合を再開したが、全ての関係者は、欧州の新たな提案が実際に機能しうるものかどうかについて、今後出される報告に十分留意してそれぞれの立場を明らかにすることが極めて重要である。」

さらに同会長は、「全ての海運業界組織は、海上安全と汚染防止の改善を一体となって追求している一方、タンカー業界にとって何十億ドルもの影響がある適切な営業計画決定をする上で必要な法的安定を要求する勢力にも加わっている。」と付け加えた。

会合では、MARPOL条約に適合している外国籍シングル・ハル・タンカーを、国連海洋法条約に違反して、強制的に自国の排他的経済水域(EEZ)外に退去させたフランス・スペイン両政府の行動についても議論した。「これは最も有害な動きである」とウェストファルラーセン会長は述べ、「同様に悩ましいことは、(両国の行動によって)影響を受ける旗国や海運業界以外の誰からも国際法を無視するこうした最悪の行動に対する抗議がなされないことである。」と続けた。

海事保安

両総会は、2004年7月に発効する船舶・港湾施設の国際コード(ISPSコード)をはじめテロの懸念に対応して最近採り入れられた種々の新たな規則を遵守するための海運業界の取り組みについて概観した。

「ISPSコードが1年以内に作成された事実は、各国政府の要求に迅速に応えるIMOの能力を証明している。」とウェストファルラーセン会長は述べ、以下のように続けた。「しかし、新たな規則を遵守する必要性は、海運業界のみならず新たな義務に適合しなければならない政府にとっても試金石となるものである。特に、来年7月までの14ヶ月間に50,000隻分の船舶保安証書を発行するとなれば、旗国は船舶保安計画の承認に誰が責任を持つかといったことを早急に決定する必要がある。」

ICSとISFのメンバーは、最近の海事保安の強調は従来から存在する海賊問題の解決を模索する機会でもあり、テロ対策のみに集中して海賊問題を曖昧なものとする口実にすべきではないということを確保するよう関係政府に要求する。

船員の身分証明書に関する ILO 条約

ISF 総会は、2003年6月に開催される ILO 総会—保安問題に対応するための船員の身分証明書に関する条約（第108号）の改正案の採択が見込まれている—における雇用者側としての立場を検討した。

ISF メンバーは、より確実な船員の身分証明書のための新たな要件を支持することを確認した。しかしそれは、現行の ILO 条約（第108号）に含まれている原則が維持されること、そして新しい身分証明書を所持する船員は一時上陸や船員の乗下船の為の通過等の際、外国に入国することが簡便化され、入管当局によって引き続き特別な便宜が図られることを条件とする。

「船は各国を急に訪れることがしばしばある」ウェストファル—ラーセン会長は言う。「そして一時上陸は、船員の職業柄必要不可欠なものである。一時上陸が出来ないと、船員はしばしば続けて数ヶ月間も船内に閉じ込められることとなる。しかしながら、米国は自らが ILO で開始した議論の結果を受け入れるか否かについて未だ明確な意思表示をしていない。“crew list visas”を廃止するという現在の提案からすると、ILO におけるこれまでの作業の妥当性に関する疑問は拭えない。」

会合では、米国向け航海の際の船員ビザ申請と、当局の対応に関する問題点についても懸念が示された。

以上

注

- * 1 ICS: International Chamber of Shipping (国際海運会議所)
航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表し、主に IMO に対応するとともに、OECD 等で議論されている海運政策問題も扱っている。
- * 2 ISF: International Shipping Federation (国際海運連盟)
海上労働問題全般に関し海運使用者側の利益を代表し、主に ILO に対応。
- * 3 CAS: Condition Assessment Scheme
船舶の状態を評価する制度。強化検査の履行を確実なものとするための条件を課している。一定の年限を超えてタンカーを使用する場合に課せられる。
- * 4 MARPOL 条約
国際海洋汚染防止条約。海洋汚染の防止を目的に船舶の構造や汚染防止設備等の技術基準を定めている。

2 責任上限額1,200億円に、追加基金成立

—追加基金設立外交会議の様相について—

追加基金設立のための外交会議は、予定通り5月12日から16日までロンドンの IMO 本部において開催された。参加者は、1992年基金条約（92FC）加盟国を中心に68ヶ国、EU ならびに ICS 等民間11団体であった。

この追加基金は、1999年のエリカ号事故を背景に、2003年11月から実施される予定の1992年の民事責任条約（92CLC）、92FCの50%引上げでは、将来起こり得る巨大油濁事故の補償には不十分であるとして、2000年に EU は独自の基金（COPE Fund = Fund for Compensation for Oil Pollution in European Waters）の設立構想を打出す一方、

IMO/国際油濁補償基金（IOPC Fund = 基金）の場にも問題を持ち込み、国際的にも検討が開始された。以来会合が重ねられ、追加基金には荷主拠出による任意参加の線に対応しようとの考え方に固まったのは2001年6月の基金の作業部会である。その後、条約案の作成が進み、2002年4月の IMO 第84回法律委員会で条文案は承認されたが、責任上限額、発効要件等主要事項は外交会議の審議に委ねられた。

わが国は、当初この追加基金構想に対しては CLC/FC の50%引上げでしばらく様子を見ようとの考え方から追加基金は不要と主張してきた

が、2001年10月の基金第6回総会の折、その設立は避けられないと判断し、Capping制度(多額拠出国の拠出額を一定に抑える制度)の導入を条件に参加意思を表明した(本誌2001年12月号P.6参照)。

今般の外交会議は、外交会議そのものの議長(President of the Conference)にモロッコ代表のMohammed Belmahi大使を、実質的な審議を担当する全体会議の議長(Chairman of the Committee of the Whole)にカナダのPopp氏を選出し討議に入った。会議は、高額な限度額を設定したい欧州諸国と、追加基金参加とすればCapping制度の導入を条件とする日本の間の意見調整をいかに図るかという構図で検討が進んだ。欧州諸国はエリカ号事故に加え、昨年11月にスペイン沖で発生したプレスティージ号による油濁事故の補償額が高額となるとの予測から(前週の基金理事会においては、スペイン、フランスの被害額は精査が必要としながらも1,000億円程度と見込まれるとの報告があった)、今後起こり得る巨大油濁事故に備えたいとの立場である。また、拠出額については油受取量に比例させるのが公平であるとして、原則的にはCapping制度の導入には反対であるとしながらも、日本が参加した場合その拠出額が群を抜いて高くなることには配慮を要する、との発言が相次いだ。これは、仮に日本が参加しなければ、追加基金は欧州の“クラブ”と化し、国際体制維持に問題が生じるとの危惧も働いたのではないかと推測される。

一方、日本も国際体制維持は標榜しながらも、拠出額は極力抑制したいとの考え方から、当初限度額は改正92FCの約2倍の4億SDR、過渡的措置として20%のCapping制度の導入を提案し、日本/欧州諸国間の折衝が展開された。

議長Popp氏は両サイドから数次にわたりそれ

ぞれから意見を聞き妥協案を模索した。その結果、最終日の前日となって、次の数字が議長より提案され、双方がこれを受入れることとなり、ようやく厳しい交渉は実質的に決着を見た。

- 1) 補償限度額 7.5億SDR(約1,200億円)
- 2) Capping

割合	20%
経過期間	発効後10年または加盟国の油受取量が10億トンとなったいずれか早い時期
- 3) 発効要件
 - ① 最低加盟国数 8ヶ国
 - ② 最低油受取量 4.5億トン
 - ③ ①、②の要件充足後発効までの期間 3ヶ月
- 4) 条約発効後に加盟する国の批准書寄託から発効までの期間 3ヶ月
- 5) 補償限度額の改定手続き

次回変更可能時期までの期間	最低3年
限度額上昇限度	年当り6%
異議通告/周知期間	12ヶ月
- 6) 最低油受取みなし量 100万トン
- 7) 基金消滅要件

加盟国が7ヶ国未満または加盟国の油受取量が350万トン未満となったいずれか早い時期また、この追加基金設立に当たって、現行の92CLC/FC体制の見直しについて優先的に作業を進めるべしとの決議が併せて採択された。

このように、予想していたこととはいえ、補償限度額が高額となったことから、今後CLC引上げへの圧力はますます高まるものと懸念される。

なお、国際P&Iグループはこの追加基金との均衡策として小型船限度額の自主的引上げを予てから提案していたが、今回このスキームの下小型タンカー船主は1事故につき2,000万SDRまで支払う旨基金と契約するとの一種の国際約束の意

思を表明した。しかし、この扱いについては特に審議されず、今後の検討を待つこととなった。

なお、わが国からの同会議出席者は次の通りである。

国土交通省海事局審議官	馬場 耕一
東京大学教授	落合 誠一
在英日本大使館特命全権公使	小島 誠二

在英日本大使館参事官	堀家 久靖
国土交通省海事局油濁保障対策官	長谷 知治
石油海事協会専務理事	常木 徹
石油海事協会常務理事	河端 一郎
日本海運振興会国際振興業務部長	小倉 重雄
日本船主協会関連業務部長	梅本 哲朗

(関連業務部)

3 TAJIMA号事件に関するわが国からの提案が正式議題に格上げへ —IMO 第86回法律委員会の模様—

IMO 第86回法律委員会が2003年4月28日から5月2日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。参加者は64カ国、その他ICS(国際海運会議所)、国際P&Iグループ、CMI(万国海法会)などオブザーバー22団体が参加した。わが国からの出席者は、国土交通省をはじめ外務省、法務省、当協会事務局等が参加した。

今会合では、TAJIMA号事件に関連して、わが国より提案した「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」をはじめ、2004年から2005年の間で採択のための外交会議が予定されている「海難残骸物除去に関する条約案(Draft Convention on Wreck Removal)」および「シージャック防止条約(The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation = SUA Convention)」の改正等に関する審議が行われた。

その審議概要は次の通りである。

1. 船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段について

わが国は、前回の第85回法律委員会(2002年10月開催)において、TAJIMA号事件に関連して、船上において犯罪が発生した場合にできるだけ速やかに、船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き

渡すことができる制度を創設する必要があると提案したところ、制度のあり方等については改めて決めることとして、IMO事務局およびCMI(万国海法会)共同で各国の国内法に関する情報収集のためアンケートを送付することとされた(本誌2002年12月号P.10参照)。

今回の会合においては、わが国より、CMIが行っている各国に対するアンケートに対する回答がわが国をはじめとした少数に留まっていることもあり、同アンケートの回答を促すとともに、東京条約(航空機内で行われた犯罪その他ある種の行為に関する条約)を参考とした法的枠組みおよび強制力のない関係国間の協力に関する決議の二つの選択肢を含む提案を行い、このような事件への何らかの対策が必要である旨の提案を行ったところ、各国の賛同を得ることとなったため、同事項を今後正式議題に格上げのうえ検討して行くこととされた。また、次回会合においてCMIが行っている調査結果を検討するため各国に対して同アンケートに協力するよう要請された。

2. 海難残骸物の除去に関する条約案について

海難残骸物の除去に関する条約案は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等関係者に

よる海難残骸物除去費用の支払いを確保するため船主に保険等の維持を義務付けることおよび沿岸国による撤去制度の確立等を主目的とするもので、第84回法律委員会（2002年4月開催）以降実質的な議論が行われている（本誌2002年5月号P.2参照）。

今会合においては、前回の議論を踏まえコレスポネンスグループによって修正された条約案や、前回会合での要請を受けて沿岸国が排他的経済水域（EEZ）内へ介入する権利について国連の担当事務局と協議した結果等を中心に、活発な議論が行われた。更に、別途ワーキンググループが設置され、法律委員会と並行して論点の審議が行われた。しかしながら、本委員会およびワーキンググループにおいても、結論を出すまでにはいたらず、引き続きコレスポネンスグループにおいて同条約案を検討し、次回会合においてさらに検討されることとされた。主な論点は以下のとおりである。

① 海難残骸物の撤去について

国連海洋法との関連性において、EEZに存在する海難残骸物の除去に関して、沿岸国が航行安全や海洋保全のために同残骸物を除去する権利があるかどうかについては、IMO事務局が国連担当事務局と協議の上でIMOが条約上等の審議および作成を行う権限として認められるとの説明があり、これに対して多くの国々から支持があった。しかしながら、国連海洋法に従ったEEZの設置を宣言していない国に対する本条約の適用について、また、本条約案の非締約国を旗国とする船舶が海難残骸物となっている場合への適用について問題点が指摘された。

② 金銭的保証（Financial Security）について

金銭的保証に関しては、国際P&Iグループから、油濁民事責任条約（CLC）タイプの締約

国が発行する証明書に代わり、国際P&Iグループに所属するPIクラブが発行するPI証書を船上に備え付ける方式への修正提案がなされたが、PIクラブが発行する証明書等については基準となる様式が存在しないことおよび「pay to be paid」（PI保険約款に記載されている原則で、被保険者は、保険金を請求する前に、自ら被害者などに賠償金を支払うことが必要であるという意味。これを理由にPIクラブは被害者からの直接請求を拒否している）の原則から、船主が倒産、逃亡した際に保険者が対応しない可能性があるとの理由から各国から反対意見が表明された。しかしながら、被害者は原則国になると考えられることから、本件についても結論が出ず引き続き検討することとされた。

③ テロ行為について

免責事由の一つであるテロ行為の定義等の表現について結論が出ず、引き続き検討することとされた。

3. シージャック防止条約（SUA条約）の改正について

IMOは、昨年4月に開催した第84回法律委員会において、2001年9月に発生した米国同時多発テロを受けて、海上航行における国際テロリズムの防止の観点から1988年に制定された題記条約の見直しを行うこととし、米国を中心としたコレスポネンスグループにおいて検討することとされた。

今会合においては、人を死亡させる目的で爆発物や有害化学物質等を運送することを新たな犯罪行為として規定すること、公海において要求国が被疑船舶に対して臨検を認めること等について関連する条文を中心に議論が行われた。しかしながら、国連海洋法条約等他の国際条約

との整合性や各国刑法との関連性、臨検における手続き等について結論を出すまでにいたらず引続きコレスポンスグループにおいて検討し、次回会合においてさらに検討することとされた。

① 爆発物や有害物質の定義について

今回の提案では、人を死亡させまたは深刻な影響を及ぼすために、爆発物、生物媒体、毒素、有害化学物質および放射能物質等を運送することを新たな犯罪として規定されている。しかしながら、同規定案は化学兵器の開発、生産、保持および使用を禁じるための条約 (the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction) 等各種国際条約や各国との刑法と関連することからこれら条約や刑法との調整が必要であり引続き検討することとされた。

② 臨検について

本改訂案には、要求国の法執行機関が、公海において危険物質を運んでいる等の疑いに相当な根拠がある船舶を発見した場合、同執行機関は旗国に国籍確認を依頼し臨検することができることとしている。さらに、旗国から4時間以内に回答がない場合自動的に臨検を認めることとしている。しかしながら、国連海洋法で定められている公海における臨検規定との相反しないかどうか、4時間が適切な時間かどうか、また臨検が適切に行われるかどうか等について結論が出ず引続き検討することとされた。

③ 経済的損失について

国連海洋法において、臨検を受けた船舶は嫌疑に根拠がないことが証明され嫌疑を正当とするいかなる行為も行っていない場合には、被った経済的損失に対する補償を受けることができることとしているが、本改訂案には、臨検

による不稼働に対する経済的損失に対する補償が規定されていないため、引続き検討することとされた。

4. 避難水域

前回の会合において、IMO 事務局と CMI (万国海法会) が責任と補償そして避難水域への適用を扱った各国国内法の調査を行うこととしていたが、各国からの回答が少数に留まっていることから次回会合において検討が行えるよう各国に対して回答を行うことが求められた。また、航行安全小委員会 (NAV) が作成した「援助を求めている船舶のための避難水域に関するガイドライン」および「Maritime Assistance Serviceに関するガイドライン」について法的側面から検討され、これらのガイドラインは、避難水域への入域の承認または拒否の決定により生じた損害に対する責任および補償の問題を規定するものではない旨注意点を記載することとしたほか、責任および補償の問題に関して、既存の条約が遭難して非難水域を求めている船舶をカバーしているかどうかについては、CMI の調査結果を待って次回会合において検討することとされた。

なお、わが国からの参加者は次のとおりである。
在英日本大使館 参事官 堀家 久晴
在英日本大使館

一等書記官(法律担当) 清野 憲一
国土交通省海事局外航課

国際第一係長 谷川 仁彦
外務省条約局国際協定課

課長補佐 中村 和彦
外務省総合外交政策局

国際テロ対策協力室首席事務官 別所 健一
法務省刑事局付 検事 保坂 和人

海上保安庁警備救難部警備課

不審船舶対策官 秋本 茂雄

日本海難防止協会 ロンドン研究室

室長 山地 哲也

東京海上火災保険株式会社

コマーシャル損害部 専門部長 井口 俊明

日本船主協会 関連業務部 課長 小畑 靖

(関連業務部)

内外情報

1 EUがIMO第49回MEPCにシングルハルトンカーの規制強化を提案 —当協会、タンカー部会にて対応方針をまとめる—

2002年11月のプレステージ号事故を受けて、EU加盟国(15カ国)はMARPOL条約(国際海洋汚染防止条約)附属書Iの改正提案を国際海事機関(IMO)に提出した。EU提案の骨子は次のとおりである。(提案概要は資料1ご参照)

【EU提案骨子】

- ① シングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒し
- ② 600DWT以上のシングルハルトンカーによる重質油輸送を禁止する規制の導入
- ③ CAS (Condition Assessment Scheme) の拡大適用

このEU提案については、本年7月14日～18日に開催されるIMO第49回海洋環境保護委員会(MEPC49)で審議される。他方、EUは、IMOへの提案と同内容のシングルハルトンカー規制をEU域内で本年7月1日より地域的に実施する手続を併行して進めており、MEPC49での審議に大きな影響を及ぼすことが予想される。

これらのEUの動きは、環境保護の名の下に、プレステージ号事故の原因も解明されないなかで進められている。地域規制の導入は、わが国のタンカー市場をはじめとする経済面、あるいはサブスタンダード船が他の地域に流れ環境面にも影響を及ぼす可能性があることから、IMOにおける審議を通じた世界的な規制の方がより

現実的である。但し、現条約がわずか2年前に改正されたばかりであること、また、EU提案には、造船、解撤、タンカー市況のみならず世界における原油・重油の安定輸送にも大きな影響を与える可能性があることから、当協会としてはタンカー部会を中心に対応し、より合理的な方策の確立に向けて国土交通省をはじめとする関係方面に働きかけを行っている。

本誌では、これまでのEUを含めた各方面の動き、当協会の基本スタンスについて紹介する。

1. シングルハルトンカー規制に係る各方面の動きについて

プレステージ号事故に係る2003年のEU等の動きは以下のとおりである。(2002年中の動きについては、本誌2003年1月号P.21ご参照)

3月4日 欧州委員会(EC)とIMOが会談
EC運輸・エネルギー担当委員デバラシオ女史とIMO事務局長オニール氏が会談。デバラシオ女史より、EUとしての意思決定後、シングルハルトンカーに係る規制強化をIMOに提案する旨表明。IMOからは、EUから提案文書が出された場合は早急に検討する旨返答。

3月19、20日 欧州議会が公聴会を実施
デバラシオ女史、米国船級協会(ABS)、ロ

ンドンP&Iクラブ、La Coruna港湾局長、国際船級協会 (IACS)、欧州船主協会 (ECSA)、国際独立タンカー船主協会 (INTAR-TANKO)等が参加した。国際海運会議所 (ICS)、IMO、プレステージの船長および船主は不参加。ICSが得た情報によると意見交換は時間的制約のため表面的なものに終わり、事故原因やプレステージに対するスペインの対応等は明らかにならなかった模様。

3月27日 EU 運輸閣僚理事会

ECのシングルハルトンカーへの規制案を承認。本提案については7月1日の実施に向けたEU内での手続を進めるほか、IMO MEPCへの提案を平行して進めることとなった。

4月10日 EU15カ国よりIMOに提案文書を提出

EUの提案に対しIMOはエリカ号事故の規制見直しを検討するために発足した専門家による非公式グループを再発足し、本年7月のMEPCでの審議に向けて、5月末までにEU提案の世界の石油輸送、造船所、解撤ヤード等への影響調査を実施。(EU提案の概要は資料1ご参照)

4月25～27日 先進国(G8)環境大臣会合

IMOにてシングルハルトンカー規制の強化を検討する必要がある旨合意された。

5月11～14日 ICS 年次通常総会 (於：淡路島)

EU提案の裏には政治的な推進力があることを認識しつつも、ICSメンバーは、つい最近の2001年に採択されたIMOのシングルハルトンカーのフェーズアウト規則をさらに修正すべきであるとするEUの決定に重大な懸念を表明した。

6月1～3日 G8首脳エビアンスミット
プレステージ事故によりタンカーの安全と汚染防止の更なる改善が要することが証明されたとし、フェーズアウト、重質油輸送に係る方策を検討作業に関しIMOの努力を評価するとともに、IMO内部で指導的役割を果たしていくことが合意された。

今後のIMOのスケジュールに関しては、改正案の結論がまとまれば、本年12月に臨時MEPC (Extra MEPC) が開催され、条約改正が採択される予定である。なお、MARPOL 附属書改正は、最短でその16ヶ月後の2005年4月に発効することとなる。

2. 当協会の対応について

EUの提案に対して当協会は、4月24日にタンカー部会・タンカー業務幹事会合同会議を開催し、EU地域規制への断固たる反対とIMOにおけるサブスタンダード船排除のための合理的な方策の必要性を柱とする対応方針を取りまとめた(資料2ご参照)。また、EU提案がわが国の商船隊に与える経済的影響について把握した上で適切な対応を行うため、当協会会員会社が保有するシングルハルトンカーへの影響について緊急調査を実施した。

一方、わが国政府は、EUによる地域規制に反対を表明するとともに、IMOに提出されたEU提案は環境保全対策の推進と認識しているが、海運、造船、解撤業界、および世界的な原・重油の安定輸送に悪影響を与えぬ方策が確立されるよう、IMOに対して6月初めまでにわが国の意見を提出することとしている。当協会は、わが国海運業界の意見が反映されるよう国土交通省に対し鋭意働きかけを行っているところである。また、当協会は、MEPC49に向けて、今後

ICSをはじめとする国際関係団体および各国船協、船主との更なる連携強化を図っていく予定であり、とりわけアジア船主フォーラムを通じたアジア 。

(企画調整部)

【資料1】

シングルハルトンカー規制に係る IMO 第49回 MEPC への EU 提案について

1. シングルハルトンカーのフェーズアウトの前倒し

- ① カテゴリー 1：最終期限2007年 ⇒ 2005年
- ② カテゴリー 2：最終期限2015年 ⇒ 2010年 ※
- ③ カテゴリー 3：最終期限2015年 ⇒ 2010年 ※

※ カテゴリー 2 と 3 について、ダブルサイド、ダブルボトム強化構造を持つ船については2010年以降でも、期限が2015年または船齢25年いずれか早い方まで延長。

【フェーズアウト表】二重線および下線は EU による修正案。() は EU 案の最高船齢。

フェーズアウト日は引渡し日 (Anniversary date)

カテゴリー	フェーズアウト年
カテゴリー1 2万 DWT 以上の原油、重油、重ディーゼル油を運搬する油タンカー及びそれ以外の3万 DWT 以上の油タンカー (Pre-MARPOL 船)	1973年 1980年以前引渡しの船舶 → 2003年 (23年)
	1974年、1975年 1981年引渡しの船舶 → 2004年 (23年)
	1976年、1977年 1982年以降引渡しの船舶 → 2005年 (23年～)
	1978年、1979年、1980年 引渡しの船舶 → 2006年
	1981年 以降引渡しの船舶 → 2007年
カテゴリー2 2万 DWT 以上の原油、重油、重ディーゼル油を運搬する油タンカー及びそれ以外の3万 DWT 以上の油タンカー (MARPOL 船)	1973年 1975年以前引渡しの船舶 → 2003年 (28年)
	1974年、1975年 1976年引渡しの船舶 → 2004年 (28年)
	1976年、1977年 引渡しの船舶 → 2005年 (28年)
	1978年、1979年引渡しの船舶 → 2006年 (28年、27年)
	1980年、1981年引渡しの船舶 → 2007年 (27年、26年)
	1982年引渡しの船舶 → 2008年 (26年)
カテゴリー3 5,000DWT 以上でカテゴリー 1、2 に含まれないタンカー	1983年引渡しの船舶 → 2009年 (26年)
	1984年以降引渡しの船舶 → 2010年 (26年～)
	1985年 引渡しの船舶 → 2011年
	1986年 引渡しの船舶 → 2012年
	1987年 引渡しの船舶 → 2013年
	1988年 引渡しの船舶 → 2014年
	1989年 以降引渡しの船舶 → 2015年

※カテゴリー1 (MARPOL 条約附属書 I 第13G(4)規則の適用があるものに相当)

：2万 DWT 以上の原油、重油、重ディーゼル油を運搬する油タンカー及びそれ以外の3万 DWT 以上の油タンカーで、MARPOL 条約が発効した時の現存のもの。

※カテゴリー2 (MARPOL 条約附属書 I 第13G(5)規則の適用があるものに相当)

：2万 DWT 以上の原油、重油、重ディーゼル油を運搬する油タンカー及びそれ以外の3万 DWT 以上の油タンカーで、MARPOL 条約で分離バラストタンクが油流出防止のために配置されているもの。

※カテゴリー3 (MARPOL 条約でダブルハル化が要求されていないもの)

：5,000DWT 以上でカテゴリー 1、2 に含まれないタンカー。

※船齢は未満。「28年」は船齢28年に到達するまで使用可能。

2. シングルハルトンカーによる重質油輸送を禁止する規定の導入。(新提案)

600DWT 以上のシングルハル油タンカーによる重質油輸送を禁止。600-5000DWT の小型船については2008年の anniversary date からとする移行期間を設定。また、専ら港で使用するオイルタンカーには適用しないこととする。

【重質油 (heavy grades of oil) の定義】

- (a) Crude Oil - 15℃で900kg/m³より高い濃度を有するもの。
- (b) Fuel Oil - 15℃で900kg/m³より高い濃度、または50℃で180mm/sより高い動粘度を有するもの。
- (c) ビチューメン、タール、およびそれらの乳状液 (emulsion)。

3. CAS (Condition Assessment Scheme) の拡大適用

(現行) カテゴリー 1 のシングルハルトンカーについては2005年の引渡し日を超えて運航する場合、

カテゴリー 2 については2010年の引渡し日を超える場合、必要な事前検査として CAS の実施が義務付けられている。

(EU案) 2005年以降、全てのカテゴリー 2 と 3 に属する船令15年以上のシングルハルトンカーに適用する。

4. その他の提案

- ① ダブルハルトンカーを対象とした CAS の策定。
- ② 重質油を輸送する600-5000DWT の油タンカーの強制ダブルハル基準の策定。
- ③ 老齢タンカーの構造上の weakness を早期に発見するための方策の確立。シングルハル、ダブルハルを対象。

【資料 2】

2003年 4 月24日

シングルハルトンカーの規制強化について

(社)日本船主協会

1. EU におけるフェーズアウトの前倒しと地域規制について

フェーズアウトに係る議論は IMO において世界的に行われてきたはずであり、その結果に基づいて船主は船舶の建造・整備を行い安全かつ安定的な輸送活動に貢献している。ルールを守り、安全・環境に配慮している船主とサブスタンダード船を運航している船主を同一にみなし一律に排除する考えは容認できない。

特に、フェーズアウト期間の設定には、代替船の建造、シップリサイクル能力、世界の石油輸送需要等について検証が必要で、政治的な動きで早急な結論を出すものではない。その意味で、エリカ号事故後に IMO で真剣に議論を行い導き出された結果が簡単に覆されてはならない。EU の地域規制に係る動きは世界の海運の混乱を招くほか、各関係者の努力を無駄にするものである。

タンカーによる海洋汚染事故を防止するための方策は、地域規制によらず世界的な基準の下に策定される必要がある。地域規制は、船舶の活動を制限し、結果として地域規制を設けていないアジア地域にしわ寄せすることとなり、さらには経済的にも十分通用する船舶を市場から閉め出すことになる。EU での地域規制に対しては強く反対する。

2. EU 提案について

タンカーによる海洋汚染事故を防止するためには、シングルハルトンカーの排除ではなく老朽化が著しい等によるサブスタンダード船を排除することが最も重要であり、むしろ IMO を中心としてサブスタンダード船を排除するための最も合理的かつ効果的な方法を検討すべきである。

その意味で、EU 提案のうちサブスタンダード船を排除する方策としては、以下の理由により **Condition Assessment Scheme (CAS)** の早期実施が有効な手段と考えられる。また、シングルハルトンカーのフェーズアウトの大幅な前倒しがサブスタンダード船の排除につながるか大いに疑問がある。

- ① ナホトカ号やエリカ号事故のような船体強度上の欠陥により生じる海難事故に対しては、ダブルハル化は必ずしも安全性の向上には直結しない。特に、プレステージ号の事故については事故原因が解明されておらず、技術的な裏付けもないまま単にシングルハル構造であるからといって安全性を確保できる船舶を排除することは合理的ではない。ダブルハルでも船体強度上の欠陥があれば同

様の事故が発生する可能性がある。

- ② 重要なのはシングルハル、ダブルハルの割り切りではなく船体強度の低下を招く老朽化（腐食、疲労）を如何に把握するか、またそのための基準をどのように考えるかである。その意味においてCASの早期実施等船舶検査の強化が必要な方策と考えられる。
- ③ さらに、船主は現有シングルハルタンカーについてはフェーズアウト規則等の現行ルールを前提に運航・メンテナンスを行っている。EU提案にあるようなシングルハルタンカーのフェーズアウト前倒しは安全に使用できる船舶を無理やり解撤に追いやり船主経済に不必要なインパクトを与えるほか地球資源の浪費にもなる。
- ④ EUの資料は世界の解撤能力が一切考慮されていない。特にカテゴリ-2について、2010年時点でフェーズアウトする船腹量が7,215万DWTとあるが、世界の解撤量が通常ベースでも2000年、2001年、2002年でそれぞれ2,289/2,550/2,621万DWTであったことを考慮するとこれの上積みが不可避で、2010年までのフェーズアウトが実現可能が大いに疑問である。
- ⑤ EUの提案では1984年以前に建造された船舶については船齢26～28年の使用を認めているが、エリカ号が船齢24年、プレステージ号が26年であったことを考慮すると、建造年によるフェーズアウトよりも船齢による制限の方が合理的である。

シングルハルタンカーによる重質油輸送の禁止については、以下の理由によりIMOにて十分に議論を行うべきである。政治的な判断を基に、懲罰的な意味でいたずらにエネルギー資源の安定輸送を制限する規制を導入すべきではない。老朽化したサブスタンダード船はともかくシングルハルタンカー全体の重質油輸送を一律に禁止する技術的な根拠がない。

- ① EU提案では、“重質油”の定義の根拠が明確ではない。特に“重質油”に比重900kg/m³以上の重質“原油”が含まれているが、わが国が輸入している原油の中にはAPI比重25.7以下も相当含まれており中にはAPI16.4もあることから原油についてはそれぞれの国の経済事情を勘案すべきである。また、OCIMFによれば、油処理剤への反応を考慮すると重質“燃料油”に相当する重質原油の比重はAPI17.5以下（949.7kg/m³以上に相当）にすべきとの意見である。
- ② 5000DWT以下のタンカーの97%がシングルハルタンカーであることを考慮すると、2008年までの移行期間内に重質油輸送のダブルハル化は不可能である。

2 欧州理事会規則4056/86(同盟規則)見直しに関し、当協会コメント提出 —欧州委員会に対し、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度維持を求め—

欧州委員会が、外航船社間協定に対するEU独禁法の適用除外を定める欧州理事会規則4056/86の見直し作業を開始し、2003年3月27日、関係者に対する21項目の質問を含むConsultation Paperを発表した。(詳細は本誌2003年5月号P.8参照)

Consultation Paperの質問は、欧州発着主要航

路の輸送量や同盟シェアの現状等同盟/船社ベースの回答を想定した項目を多く含むことから、当協会は、個別質問への回答にかえて、現行制度維持に向けた原則的立場を表明するコメントを作成し、6月2日、欧州委員会に提出した【資料参照】。

6月2日現在、船主側ではICSが既にコメン

トを提出しているほか、ECSA*1およびELAA*2もコメントを提出することとしている。

今後は、これらコメントを踏まえて数ヵ月後に欧州委員会から Discussion Paper が発行され、除外制度改廃の要否が検討される。当協会は、今後も制度維持の立場からわが国政府ならびにICS、ECSA、ELAAなどの関連団体と連携して対応していくこととしている。（国際企画室）

- * 1 ECSA (European Community Shipowners' Associations : 欧州船協)
: EU およびノルウェーの16ヶ国の船主協会により構成される団体。本部をブラッセルに置き、欧州委員会に対し欧州船主の意見反映を図っている。
- * 2 ELAA (European Liner Affairs Association)
: 本問題をはじめ、欧州発着航路に係わる諸問題を検討するため、関係主要定期船社が結成した船社団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加入。

【資料】

2003年6月2日、欧州委員会に提出

欧州理事会規則4056/86の見直しに関する日本船主協会コメント

ローマ条約 (EEC 設立条約) 81・82条の海運分野への適用を定める欧州理事会規則4056/86の見直しに関する Consultation Paper (2003年3月27日発表) に関し、日本船主協会は以下コメントを提出する。当協会は日本国籍を有する103の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である。

- 1) 当協会は、当協会が所属する国際海運会議所 (ICS) が提出したコメントを全面的に支持するとともに、当協会会員のわが国定期船会社3社が加盟する European Liner Affairs Association (ELAA) の詳細コメントを全面的に支持する。よって当協会は、Consultation Paper で提起された各質問への回答に代え、外航船社間協定に対する現行の独禁法適用除外制度 (以下、「除外制度」) に関する原則的な立場を表明することとしたい。
- 2) 除外制度に関する当協会の基本スタンスは概要以下の通りである。

現在の効果的・革新的な定期船事業とそのインフラは、除外制度の下で確立されており、同盟船社は、除外制度により、信頼性ある定期船サービスを提供する上で大幅なコスト削減と、サービス品質と効率性の改善を行うことができている。このため除外制度は、海運業のみならず、高品質な定期船サービスを享受する荷主を含む貿易業界全体にとっても有益である。除外制度の廃止は、船社間の破滅的競争を引き起こし、定航市場の寡占状態を招来するだろう。そうなれば、サービスの選択肢減少や効率性と品質の低下等、貿易業界全体にとってマイナスの結果をもたらすことになる。従って、当協会はEUに対し、運賃とサービスに影響する諸問題の他、欧州発着の国際トレードの安定化、世界の経済動向、コンテナ海運市場の需給状況など幅広い問題につき、船社が共同で対応する能力を低下させるいかなる処置も講じないことを強く求めるものである。
- 3) 定期船海運に関する現行のEU法制は極めてうまく機能している。欧州発着の定期船トレードにおいて、船社は効率的かつ効果的にその責務を果たしており、1990年代後半の広範な見直し作業の結果として除外制度が維持されている日米等の主要貿易相手国との法制上の衝突もなく、市場は高い競争状態にある。
- 4) 当協会は、除外制度の下、船社が合法的な船社間協定を締結する特権を与えられていることを認識し、荷主業界および政府から十分な理解を得るため、定期船同盟/協定を運営する上で最大限の透明性を確保することが重要と考える。この点において、日本では船社間協定と日本荷主協会との間の協議メカニズムが十分に確立されていることに欧州委員会の注意を喚起したい。この長年に亘る民間自己規制制度は極めて有効に機能しており、除外制度の下での荷主・船社双方の利益の適切なバランス実現に貢献している。

5) 従って当協会は、EU 発着トレード全般と、とりわけ日/EUトレードにおいて、船社間協定の活動に関する更なる政府規制を導入することが必要とは全く考えておらず、理事会規則4056/86によって構築されている EU の現行法制の維持をここに求めるところである。もちろん当協会は、この重要な問題に関し、欧州委員会と意見交換するあらゆる機会を心から歓迎するものである。

3 EUタンカー規制提案の適正かつ真摯な検討を求める —日本/ノルウェー海運円卓会合の様相—

当協会とノルウェー船主協会は2003年5月26日、東京で海運円卓会合を開催した。同会合は、ノルウェー首相訪日団に同国船協会長をはじめとする海運関係者が随行してくることに併せノルウェー船協より開催提案があり行われたもので、“クオリティ・ SHIPPINGの推進に向けて (Japanese-Norwegian efforts to promote quality shipping)” をテーマに、国際規制と地域規制、船舶の検査用通路、環境問題、船舶の品質と旗国の行動に関する透明性の問題などについて意見交換を行い、共同声明(資料1)を採択した。

【資料1】

「日本—ノルウェー：クオリティ・ SHIPPINGの推進に向けて」

日本船主協会 (JSA) とノルウェー船主協会 (NSA) は、2003年5月26日、ノルウェー首相の日本公式訪問に併せ、海運円卓会合を共同で開催した。

すでに強い結びつきを持つ両国海運界の関係をより強固なものとするため開催された円卓会合では、国際規制と地域規制、船舶の状態と旗国の行動に関する透明性、環境、船舶の検査通路などの諸問題に特別な関心が払われた—これらの問題は、現在各種多国間海運フォーラムですべて重要議題となっているものである。

日本海運界は世界第2位の、そしてノルウェー海運界は世界第3位の商船隊を支配している。両協会は、海運先進国として、外航海運業界が国際的に合意された規則によって規制されていくことに強い共通利害関係を持っている。双方は、増大する単独行動主義や地域主義がIMOの役割を脅かすものであることを強調した。両協会は、新たな国際規則が実用的で合理的なものとなるよう、IMO加盟国に対し、タンカーの安全性に関するEU提案を適正かつ真摯に検討することを求めるものであり、両協会は、そのためあらゆる努力を払っていくことに合意した。

両協会の重要な目標は、クオリティ・ SHIPPING (良質な海運) の推進であり、クオリティ (良質であること) を競争上の優越性とすることである。IMOによる国際規則とその適正な実施は、この目標を達成するために不可欠な要素である。現在IMOで検討されている旗国のためのモデル監査スキームは、正しい方向に向けた重要な一歩となるだろう。

また会合では、環境にやさしい船舶の設計に関連し、相互の協力と技術革新の問題についても議論

特にプレステイジ事故を受けEUが打ち出したシングルハルトンカー規制案については、両国船主協会は地域規制に反対することで一致するとともに、新たな規則が実用的・合理的な国際規則となるよう、IMO加盟国に対しEU提案を適正かつ真摯に検討することを求めた。

なお、同会合には当協会から松永副会長や太田常任理事他が、ノルウェー船協からはアンデルセン会長他が出席したほか、来賓としてガブリエルセン産業貿易大臣 (海事関係を管掌) が冒頭列席した。(資料2) (国際企画室)

した。

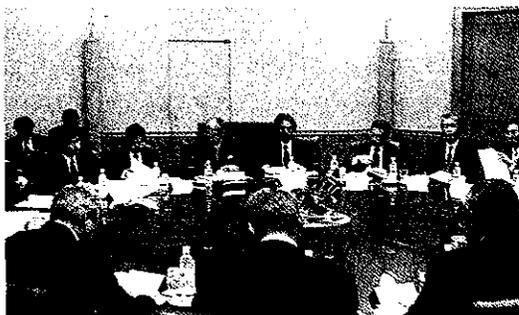
本会合には、来賓としてアンスガール・ガーブリエルセン ノルウェー産業貿易大臣が列席した。

【資料2】

日本／ノルウェー海運円卓会合出席者

〔日本〕

松永 宏之 日本船主協会副会長／
新日本石油タンカー取締役社長
太田 健夫 日本船主協会常任理事／
飯野海運取締役社長
吉田 克衛 川崎汽船常務取締役
羽田 知所 日本船主協会工務委員会委員／
商船三井執行役員
関 政志 商船三井執行役員
福島 義章 日本船主協会理事長
増田 恵 日本船主協会常務理事・海務部長
植村 保雄 日本船主協会常務理事・企画調整部長
園田 裕一 日本船主協会国際企画室長



▲日本／ノルウェー海運円卓会合の様相

〔ノルウェー〕

アンスガール・ガーブリエルセン
Mr Ansgar Gabrielsen 産業貿易大臣／Minister of Trade and Industry
タリエ・アンデルセン
Mr Terje J K Andersen ノルウェー船協会長／Farstad Shipping, CEO
トゥール・ヨルゲン・グットルムセン
Mr Thor Joergen Guttormsen Leif Hoegh & Co ASA, President
アンデシュ・ポーマン
Mr Anders Boman Wallenius Wilhelmsen Lines, President Asia
トール・フリッツェン
Mr Tor Fritzen Wallenius Wilhelmsen Lines Asia, Vice President, Operations
パトリック・オニール
Mr Patrick O'Neill Bergesen Tokyo
ストーレ・セルメル・オルセン
Mr Staale Selmer-Olsen Det Norske Veritas, Research Program Director
ソルヴァール・クロック
Mr Solvar N. Klok Senior Advisor Sustainable Energy, Enova SF
オーレ・クリスティアン・パールヴァール
Mr Ole Kristian Baevahr ノルウェー船協理事／NSA Director

海賊事件増加傾向に

—2003年第一四半期 IMB 海賊レポートから—

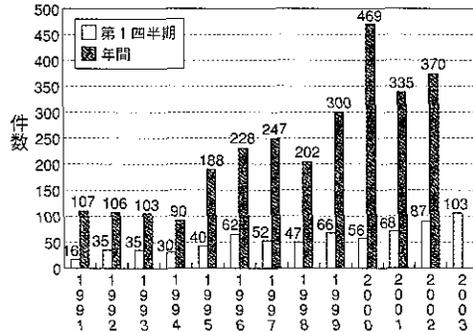
国際商業会議所 (International Chamber of Commerce = ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau = IMB) の海賊情報センター (クアラルンプール) は、2003年1月から3月に同センターに連絡のあった海賊事件の報告書を発行した。

それによると、2003年第一四半期の報告件数は103件で、前年同期の87件を大きく上回っており、主にインドネシアやバングラディッシュにおいて増加している。シンガポールの新聞報道では、4月28日から5月5日の1週間には年間平均の3倍に上る21件の海賊事件が発生し、IMBは、インドネシア当局に対しマラッカ海峡をはじめとする3つの海域で海賊事件が多発しているとの警告を出したと報じている。当協会へも、3月から5月にかけて5件の海賊事件が報告されており、幸いにして人命、物品等への被害はなかったが、2002年の1年間に当協会へ報告された件数(9件)と比較すると増加傾向がうかがえる。(海務部)

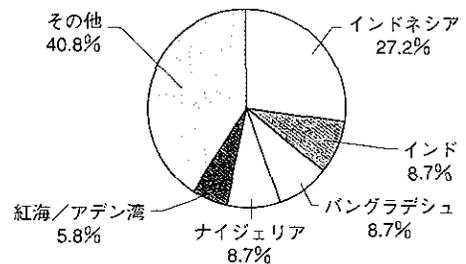
【事務局より】

このまま増加していくのか、一時的な傾向かは今のところ判断できませんが、関係会社におかれては、引き続き、各船における海賊防止対策の徹底とともに、事件に巻き込まれた際の関係先への通報の励行をお願いします。また、海賊事件は、マラッカ海峡などが国経済を支える重要なシーレーンにおいて多発しており、当協会としても、わが国政府へ有効な海賊対策の実施を引き続き働きかけていきたいと考えています。

過去12年間の第1四半期および年間の海賊発生件数の推移



2003年第1四半期 海賊事件国別発生件数



国 別	発生件数	発生割合 (%)
インドネシア	28	27.2
インド	9	8.7
バングラデシュ	9	8.7
ナイジェリア	9	8.7
紅海/アデン湾	6	5.8
その他	42	40.8

旭タンカーの環境保全への対応

旭タンカー株式会社 環境安全船舶部 海務監督 難波 翼

1. はじめに

当社では現在「第3の創業期」に当たり諸々の第6次3ヶ年計画を菊間社長のもと“経営の安定”“経営基盤の強化”を目標として、全社員の合意を基に実行に移しつつあります。これらは当社の創業以来の経営理念に基づいており、経営方針は幾度かの改定を経て、現在次の様になっています。

われわれの職場は明るくて働きがいがあり、
我社の関係先がつきあってよかったと思われる
企業でなければならない。

行動指針

1. 人を育て会社の資質を高める。
2. 日本一の安全運航体制を作り、事故を絶滅する。
3. 禍を転じて福となし、転んでもただでは起きない。

2. 環境マネジメント活動

環境問題の知識と意識は過去数十年で劇的に変革しました。

エネルギーの主力が石炭から石油にシフトした1965年（石油がエネルギー使用の一位となり、以降2001年で1965年の2.4倍で使用量は35.1億トン、以下石油換算で石炭は1.5倍の22.1億トン、天然ガスは4倍の22.4億トンと2001年天然ガスも石炭使用量を追い抜いた。）から1980年代にかけ

て天然資源の枯渇が問題にされ、1980年代の大規模事故の多発、特に1976年3月スリーマイル島事故、1986年4月チェルノブイリ原子力発電所事故、1989年3月原油タンカー油流出汚染事故等から、生物種の減少、オゾン層の破壊、酸性雨、地球温暖化、原子力に対する危機意識から、人類の出す廃棄物一切についてまで幅広く捉えられ問題意識の高まりには著しいものがあります。

人類は、エネルギーに関わる問題に的確な答えを出さない限り、22世紀に生き残れないかも知れないといわれ、水素を用いる燃料電池開発のような新技術が「気候を攪乱する二酸化炭素がほとんど排出されない世界にあって、クリーンで豊富なエネルギーの供給をもたらすと期待できる。」と結論づけられ、企業はバランスのとれたビジネスの取り込みなくしては、生き残れない時代となって来ました。

すなわち、利害関係者を通じて産業に圧力がかかり、全てのニーズにバランスよく対応する企業のみが存在を許される。環境上の要求事項はすべての出資者、顧客、従業員、社会が取り上げる。

2003年2月15日から実施された土壌汚染対策法では、汚染された土地の代金は、銀行からゼロに査定される時代である。

当社は、時代の要求を創業以来、いち早く取





り入れ続けて来ています。

当社は、2000年5月23日、日本海運界で初めてISO14001を日本海事協会(NK)で取得しました。【資料1参照】

創業以来の環境保全に関する当社の活動は次の通りです。

- 1911(明治44)年 創業、立石商店
- 1951(昭和26)年 第2の創業、旭タンカー(株)設立
- 1952年 安全衛生委員会発足
- 1970(昭和45)年 社内報発行(環境に関する事項も含まれ、翌年から旭ニュースとして、別に環境安全専門に発行)
- 1988年3月 外航あけぼの丸(ダブルハル船)就航
- 1990年 新造船に非錫系(Tin-Free)塗料使用開始
- 1991年3月 事故・故障等(緊急時)の対応要領作成
- 1992年10月 外航あかつき丸就航
- 1993年10月 無事故1000日スタート
- 1994年3月 重大事故対応マニュアル作成
- 1994年5月 安全憲章の制定
 - 1. 衝突しない
 - 2. 棧橋にぶつけない
 - 3. バルブを閉める
 - 4. 必ずガス検知をする
 - 5. 怪我をしない、させない
- 1995年4月 事故判定基準決定
 - 1. 安全憲章違反かどうか
 - 2. 運航に支障を来たしたかどうか
 - 3. ヒューマンエラーがあったかどうか
 - 4. 荷主に迷惑をかけたかどうか

安全スローガン決定

「自分の船は自分で守ろう、自分達のために」

- 1995年5月 旭外航 船舶管理会社 ソーラーシップING ISM取得(日本海外法人第1号)
- 1995年9月 旭進丸就航
ECDIS(電子海図装置)Mゼロ等高性能設備を備えた近代化船、以降内航タンカー新造船に展開を図っている。
- 1997年11月 外航部門、ISM取得(NK)
- 1997年12月 内航部門、船舶安全指針制定
- 1998年3月 行動指針が経営方針となった。3S(整理・整頓・清掃)活動開始。
- 1998年6月 営業部門、内・外航・安全・経理、陸上ISO9002取得(NK)内航タンカー会社第1号 外航あさしお丸、近代化ダブルハル船、就航
- 1998年7月 ソーラーシップING ISO9002取得(NK)
- 1998年12月 外航船舶管理ISO9002取得(NK)
- 2000年3月 内航ISM取得(NK)
- 2000年4月 内航船舶管理ISO9002取得(NK)
- 2000年5月 内航ISO14001取得(NK)
- 2001年3月1日 第3の創業、立石会長、菊間社長体制となる。
- 2001年3月27日 外航ISO14001取得(NK)内航ダブルハル船 旭蓬丸就航
- 2002年7月 外航ISO9001取得(NK)
- 2002年8月 外航AKEBONO(ダブルハル船)就航
- 2003年4月 内航ISO9002更新(NK)



2003年5月 内航 ISO14001更新2006年5月まで有効 (NK)

その他改善を重ねながら継続実施している事。

1. 船上安全ミーティング (2000年5月安全衛生委員会を環境安全衛生委員会と改組) 月1回実施

2. KYT危険予知訓練 月1回実施。1. と共に当直者以外全員で討議し、決定事項を掲示するとともに、会社あて記録送付。

3. 安全キャンペーン 濃霧時期 (5月15日—7月15日) 2ヶ月間。年末年始 (12月1日—1月31日) 2ヶ月間。
会社から集中訪船して乗組員と安全関係

(事故事例と安全指針の内容について) 話合う。内容は、毎年訪船票を作成して実施している。

4. 船上教育・訓練

船長が乗組員に対して、防火・救命・安全設備に対する STCW 条約や SOLAS 条約に基づく、船員の習熟訓練。基本安全訓練および教育のための最小限の要件、安全設備の配置、使用法の習熟が中心で、ISM でも規定され、労安則などにも決まっている内容。

具体的には、シンボルマークの説明、非常の場合の各自の取るべき行動内容、非常呼集場所の配置、脱出経路、保護具や安全設備の着脱などの使用法などの習熟訓練および教育訓練の実施とその評価を含めた記録を残しています。

【資料1-1】



日本海事協会
環境マネジメントシステム
登録証書

証書番号 : 00-010E
 会社名 : 旭タンカー株式会社
 所在地 : 東京都千代田区内幸町1丁目2番2号
 適用規格 : ISO 14001:1996, JIS Q 14001:1995
 適用範囲 : 内航船の船舶管理
 (旭電丸)
 (旭運丸)
 (さんこう丸)

上記事業所の環境マネジメントシステムは、本会の規則に基づいて登録のための審査を受け、上記の適用規格に適合したと認められた。
 よって、平成12年5月23日、本会の環境マネジメントシステム登録原簿に登録したことを証明する。

有効期限 : 平成15年5月22日
 本証書は、平成12年5月23日、東京において発行した。

財団法人日本海事協会
 会長 岡 隆



【資料1-2】



NIPPON KAIJI KYOKAI
CERTIFICATE
OF
ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM REGISTRATION

Certificate No. : 00-010E
 Name of Company : ASAHI TANKER CO., LTD.
 Address : 2-2, 1-chome Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo, Japan
 Standards : ISO 14001:1996, JIS Q 14001:1995
 Scope of Application : Ship management of Domestic oil tankers
 (Kyokuryu Maru)
 (Kyokushin Maru)
 (Sanko Maru)

THIS IS TO CERTIFY THAT the Environmental Management System of the above company having been assessed for registration and found to be in compliance with the above-mentioned standard, has been entered in the Register on 23 May 2000.

This Certificate is valid until 22 May 2003 subject to the company maintaining its system to the regulations of the Society, which will be monitored by the Society.

Issued at Tokyo on 23 May 2000

NIPPON KAIJI KYOKAI
 (M. Oka)
 Managing Director





3. 環境安全管理制度の特長

「安全・環境保護方針の確立」

安全運航と環境保全という社会的責任を果たしていく当社の決意を「環境方針」として当時過去11年間の事例を分析した上で改めて明文化しました。【1999年12月8日初版 資料2参照】

「各種マニュアルの整備」

国際条約や法規制の遵守はもとより、民間の海事団体の定める規約や指針等にも十分に配慮した上で、当社が永年培ってきた安全運航および環境保全に関するマニュアル類、会社規定などを統合し、「環境安全管理マニュアル」「手順書」および「環境記録」を策定、実施、改善を継続しています。改版は既に8回を数え、内容の変更は文言まで含めると数え切れません。

「環境安全管理マニュアル」

運航管理業務に関する船陸の組織とその業務およびそれぞれの組織の責任と権限を明確に文書化したものです。

更に「環境マネージメントプログラム」を本船主体に全員から環境側面の提出を受けて構築し、過去3年間継続的改善を図っています。

「環境安全管理組織について」

本船と陸上組織が円滑に行われるように、制度の運用（運航業務に関わる業務の実行、維持および監視、検証）の責任者を明確にすると共に、本船との連絡／管理システムを一元化しました。

「緊急対応」

関係者全員に携帯電話を常時携帯させ、休日・夜間（24時間）の緊急連絡ルートを確認し、即応可能な体制として、維持、実行しています。

4. 安全運航と環境保全の大きな成果

2000年5月23日 ISO14001取得時社長であった立石現会長の言葉。「この証書を今後どう生

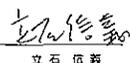
【資料2】

環境方針

旭タンカー株式会社の内航船舶管理部門は、船舶の運航において環境の重要性を認識し、関係する海・陸従業員全員参加のもとにISO14001(1996)に基づく環境マネジメントシステムを構築し、次の環境方針に基づき環境保全活動の推進ならびに維持向上に努める。

- 船舶の安全運航に関わる環境保全行動のうち、次の項目を環境保全の最重要テーマとし、環境目標を定めて実施する。
 - 海洋汚染を予防・防止する
 - 大気汚染を予防・防止する
 - 廃棄物汚染を予防・防止及び低減する
 - エネルギーの低減を図る
 - 船員の健康・衛生管理を充実させ、船舶の安全運航を達成すると共に船内環境影響の低減を図る
- 環境に関する法律・規則及び船種が同意するその他の要求事項を遵守する。
- 環境保全体制の維持・改善を継続的に展開する。
- 船舶の安全運航において、環境目的及び環境目標を具体的に設定し、毎年一回環境目標の達成状況を評価し、見直しを行なう。
- 環境方針は関係者全員に周知するとともに、必要な教育訓練を継続的に実施する。
- 環境方針を公開し、社会への環境保全活動に貢献する。

1999年12月8日制定

旭タンカー株式会社
代表取締役社長 
立石 信義

かすかが問題であり、新造船に生かす事はもとより、継続的改善を続けて不可能に挑戦を続けて行く。」を検証してみよう。

1) 海洋汚染を予防・防止する。

●無事故運動——1993年10月1日より現在まで足掛け10年間海洋汚染・火災発生事故ゼロ。

●旭蓬丸 3,551G/T、4,999D/W 2001年3月27日就航
ダブルハル船であり、万一の場合でも海洋汚染事故を未然に防止。内航船では現在公式発表されている唯一の船。黒油船としての内航ダブルハル船は画期的。

※ 外航社船は1988年3月就航のあけぼの丸以降、あかつき丸、あさしお丸、AKE-





BONO はダブルハル船。

2) 大気汚染を予防・防止する。

• オゾン層の破壊対策

ハロン対策——日本 1993年末 製造禁止 (消火)

フロン対策——日本 1995年末 製造禁止 (冷凍庫)

全船過去3ヶ年間使用量ゼロ

• NOx 低減技術採用船。

旭陽丸 850G/T, 1,892D/W 2000年12月8日 就航

旭蓬丸 3,551G/T, 4,999D/W 2001年3月27日 就航

旭竜丸 3,551G/T, 4,999D/W 2001年10月19日 就航

外航 あさしお丸 28,480G/T, 46,986D/W 1998年6月19日 就航
AKEBONO 28,099G/T 46,001D/W 2002年8月 就航

• 焼却炉によるダイオキシン対策船

旭蓬丸

旭竜丸

3) 廃棄物汚染を予防・防止する

廃棄物の分別回収・処理出来ないものは陸揚げ—陸揚量は目標の90%

焼却量は減少してきている (約80%)

船用品等の梱包材のリターン、リサイクルが3年目で徹底して来た。

4) エネルギーの低減を図る

燃料油の使用量は稼働率が予定より上昇した為、目標値より増大したが実際には減速運転等で消費率は減少している。

コピー用紙・消耗品使用は80%に減少した。

5) 船員の健康

船員の健康と燃料消費が競合する場合、

人災防止に主力を置いた。(例：経済速力で揚地に到着して休むか、最低速力で現地揚荷時間に到着して直ちに働くか、の場合、休む事を優先した。)

これら全て、社員が自分達の問題として、継続的改善を図ってきていますが、システムと要員が、計画 (Plan) 運用 (Do) 検証 (Check) 見直し (Action) を通じて、経営資源 (人、物、金、情報)、個人の責任、全て計画通り運用する事で一致していなければ目標の達成は実現できません。

当社では「神頼み」や出資者、顧客、従業員、社会に「反応する」だけでなく、利害関係者に対して先手を打つ「先手—行動」型に止まる事なく「革新的」に状況に挑戦して、組織全体として結果の改善に、重大な、劇的なステップを可能とする新しい道筋を、全員が常に探しており、改善を始め、価値を付加する手段として環境マネジメント規格の要求事項を活用しています。

その結果として、前述の如く内航部門は大きな成果を上げてきていますが、外航部門も同様に、支配下船約20隻は、全油社の検船に合格しています。また、外航社船2隻 (あさしお丸、あかつき丸) は毎年、海上保安庁、港湾局などから表彰される等、ISO9001を十分に活用しています。

当社は内航グループ所属船 (総勢約60隻) への技術支援を実施して、任意 ISM 取得会社は、2003年4月現在13社19隻 (約30%) 油社検船済船は46隻 (約70%) ですが、自社の ISO14001のみならず、グループ船を含めてもまだまだ改善すべき問題点はあると思います。

しかしながら、内・外航ともに環境保全に挑戦を続けていこうとする姿勢は、立石会長、菊



【ご参考】

**『船舶の安全運航と環境保全に関する
理念と方針』**

1. 品質及び安全・環境保護方針

旭タンカー株式会社は、船舶の安全運航及び環境保護を確保するために、当社の国際航海に専事するオイルタンカーの管理業務を行うにあたり、業主又は用船者のニーズに対し、信頼性の高いサービスを提供できることを理念に、船上及び船上花従業員が一丸となり、要求事項を遵守し、業務を効果的且つ確実に遂行することとして、本方針を策定した。

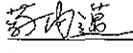
旭タンカー株式会社 『品質及び安全・環境保護方針』
人と船と貨物の安全を守り、
地球環境を保護するために
当社は “自分の船は自分で守ろう自分達のために”
をスローガンに、全力で取り組みます。

この方針を達成するために、当社は、「国際安全管理コード」及び「ISO9001：2000」の国際規格及び要求事項に適合した安全管理システムを確立し、その維持・改善をはかる。

私は、安全管理システムの運営に対し企業責任を負い、陸上関係部署に従事する者並びに船上の船長及び乗組員が品質及び安全管理システム（顧客要求事項を含む）及び関連する国際条約、旗国法令、寄港国法令等に適合した業務を遂行し、かつ毎年4月には経営方針書（包括部門においては部門方針書）を策定し、実施することにより顧客満足度を高めることを要請する。

又、①「品質及び安全管理システム」の実施状況 ②品質目標の設定及びレビューの枠組 ③要求事項への適合及びQMSの有効性の継続的改善を（経営者による見直し会議）で、必要に応じてシステムの継続的改善を図る。

この方針は、システムに關する船舶及び陸上の関係者全員の理解、理解、実施、維持されることを要請する。

2002年7月15日
旭タンカー株式会社
代表取締役 社長 
菊岡 暹

**『Philosophy and Policy relating to the Safe Operation
of Vessel and Protection of environment』**

1. Quality, Safe and Environmental Protection Policy

In order to ensure the safe operation of ships and the protection of the environment, we, Asahi Tanker Co., Ltd., have determined this policy, aiming primarily at offering highly reliable services to meet the needs of cargo owners or charterers in performing management duties of our oil tankers engaged in international trade. We are committed to complying with requirements as a closely-knit team both on shore and on board and on board ships and to performing duties effectively and securely.

QUALITY, SAFETY and ENVIRONMENTAL
PROTECTION POLICY OF ASAHI TANKER CO., LTD.
With slogan "Let us protect our ships by ourselves for ourselves"
we will make an all-out effort to tackle the challenge of securing for our
ships and cargoes, and protecting the global environment.

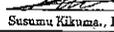
In order to pursue this policy, we will establish a quality and safety management system in accordance with the international standards and requirements of the "International Safety Management Code" and "ISO9001:2000" and undertake to maintain and improve it.

For implementing this policy, I appoint the Chief of the Ship Management division as the designated person (management representative) for the "Quality and Safety Management System" and delegate to him the responsibility and authority to effectively operate and monitor the System and coordinate of the Quality and Safety.

I assume entire responsibility for the operation of the Quality and Safety Management System and strongly request that employees working in related shore division as well as masters and other crew members on board ships, perform their duties in accordance with the same system (including customer requirements), and related international conventions and statutory regulations of flag states and Port states, and raise customer satisfaction by implementing policies described in the management policy booklet (division policy booklet in each division) determined in April every year.

In addition, I review, in the Management Review Meeting, (1) how the "Quality and Safety Management System" is implemented, (2) setting of quality targets and the framework of the review and (3) conformance to requirements and the continuous improvement of the effectiveness of the System; and undertake to improve the System, as necessary, continuously.

I request that this policy is communicated to, understood, implemented and maintained by, ships concerned and all shore personnel involved.

July 15 2002

Susumu Kikuma, President

間社長以下全社員いずれも他社には負けないものがあると自負しています。

5. 今後の対応

世界は大変なスピードで変化し続けています。CO₂排出権取引、環境関連税制、環境格付け、社会貢献、MARPOL付属書Ⅳの発効に伴う2003年9月27日からの汚水に関する規制の開始、テロに対するCSO(会社保安職員)等の要件が2004年7月1日よりの発効すること等々。

時代の変化を感じ取り、前向きに社会的責任を果たして行く企業であり続けなければなりません。

2000年5月23日ISO14001取得時の社長であった立石現会長の挨拶のむすび部分を紹介しします。

「船舶の安全運航、それは全社が一丸となつて果たさねばならない課題です。

私どもは同じ船に乗り合わせた運命共同体として、企業を守り育て次代に引き継がねばならないと考えておりますが、同時に、関係先の皆様から付き合つて良かったと思われる企業であり続けたいと念願しております。」

この言葉を社員一人一人が、自分の問題として真剣に受け止め、今後とも地球環境保全に努めていきたいと考えております。



London 便り

ジョン・プレスコット

私の友人でLondon Metropolitan Universityのマッコンヴィル教授の主催するセミナーに招かれました。とはいっても講演に招かれたわけではなくセミナーとその晚餐会に招かれたわけです。セミナーはマッコンヴィル教授が編集長を務める海運経済の専門誌「Maritime Policy & Management」発刊30周年を記念して行なわれました。この雑誌は季刊誌でやはり英国を中心とする研究発表が多いのですが、編集委員の地域顧問として一橋大学の名誉教授である地田先生も名前を連らねて居られます。最新号を見ますとノルウェー海運の国際競争力についての考察や荷主の立場からみた港湾の選択など実務に即し、かつアカデミックな風味もある面白い記事が並んでいます。時折日本からの論文も見かけますが、韓国や中国人の論文も多くここでも中国の元気のよさを見せ付けられます。

この記念セミナーはテムズ川のタワーブリッジを臨むタワーホテルで「International Maritime Policy Conference」と題して開催されました。内容はこの雑誌と同様、海運のみならず海洋環境保護、港湾や船員の教育訓練など幅広く扱ったものでした。日本からは東京商船大学の渡辺先生がコンテナのインターモダル輸送が港湾地域に及ぼす大気汚染（二酸化炭素）の問題を清水港の調査を通じて発表されたもので、具体的な数値が挙げられたところから参加者の興味を惹き多くの質問がありました。

セミナー自体は出席者が50～60人程度で割合とこじんまりとしたものですが、特別講師や来賓に有名人が来ておりました。これは英国下院の運輸特別委員会の顧問を長年務め、またごく最近設置された下院の内航問題の作業部会の委員長を務める事になったマッコンヴィル教授の顔の広さのせいでしょう。BIMCOの会長や米国運輸省海事局局長のシューベルト船長、IMOのオニール事務局長、英国下院の運輸特別委員会委員長のダンウッディ女史、そして極めつけは英国の副首相のジョン・プレスコットです。

ジョン・プレスコットは、商船のトン数標準税制を導入した副首相兼運輸大臣として日本の海運界では一部の人に知られているかも知れませんが、国際的にはあまり知られていないでしょう。しかし英国では有名人で何かと話題の多い政治家です。2001年の総選挙で全国遊説のため会場に向う際に労働党政権に裏切られたと言う農夫から至近距離で卵をぶつけられましたが、振り向きざまにその農夫に右フックを浴びせる事件がありました。この場面はTVで繰り返し放映されましたが、鋭い反射神経とそれは見事な身のこなしでした。この事件で彼の政治生命を危ぶむ声もあったのですか、結果的には正当防衛として認められ、それどころか、この後の各種の世論調査では人気が上昇したというから運の強い人です。

彼が晚餐会に主賓として招かれ相当長いスピ



◀ジョン・プレスコット氏

一チを行なったのは、彼自身が船員出身でスーパー運輸大臣として英国の海運政策の策定をリードし、トン数標準税制を導入し、また1980年の秋、日本の南方海上で台風の為、沈没した英国のバルク・キャリアー“ダーヴィーシャー”号の調査再開を命じ、この調査結果に基づきバルク・キャリアーの安全対策をIMOに提案するなど労働党政権になってからの海運政策は全て彼の指示の下に行なわれたと言っても過言でなく、それだけ海運とつながりが深いわけであり、さらにジョン・プレスコットとマッコンヴィル教授とはオックスフォード大学の同級生でもありました。

インターネットに乗っているジョン・プレスコットの経歴を見ると、1938年にウェールズに生まれ、義務教育を終えると15才で見習いシェフとして働き始め、その後どのような経過かは知りませんが、商船の給仕として働きます。名門であるキュナードの客船に乗っていた事もあるそうです。船員として8年ほど働き、その後オックスフォードのラスキン・カレッジで学びます。この時代にマッコンヴィル教授と机を並べたとの事で二人とも船乗り出身ですから特に気が合ったのでしょう。彼はさらにハル大学で政治・経済を学び学位をとり、全国海員組合の職員を経て国会議員となります。

スピーチに先立ち経歴を紹介されると開口一

番、やはり晚餐はサーヴするよりはサーヴされる方が気楽でいいと豪快に軽口を飛ばしました。いかつい顔に丸太棒のような腕、パレル・チェストという言い方がありますが、それそのままのような分厚い胸板で、客としてもサーヴされるよりどこかに座っていてももらった方が気楽です。

彼は労働党の海運政策について述べ、トン数標準税制について語り、この税制の成果により船舶職員の練習生が増えすぎたという一部船主の懸念に対しては、英国海運とロンドンの海事関連産業はそれらを吸収する余力は十二分にあるはずだとかわしました。続いてマッコンヴィル教授との仲にふれカレッジ時代、宿題のエッセーでどちらかが相手のエッセーを丸写しにし、指導教授に問い詰められたが、船乗り仲間との固い結束を守り最後まで口を割らず何とか二人とも無罪放免となったと笑っていました。

最後に Red Ensign (英国商船旗)を守る為には労働党政権は何でもすると公約し、大きな拍手を浴びてスピーチを終えました。

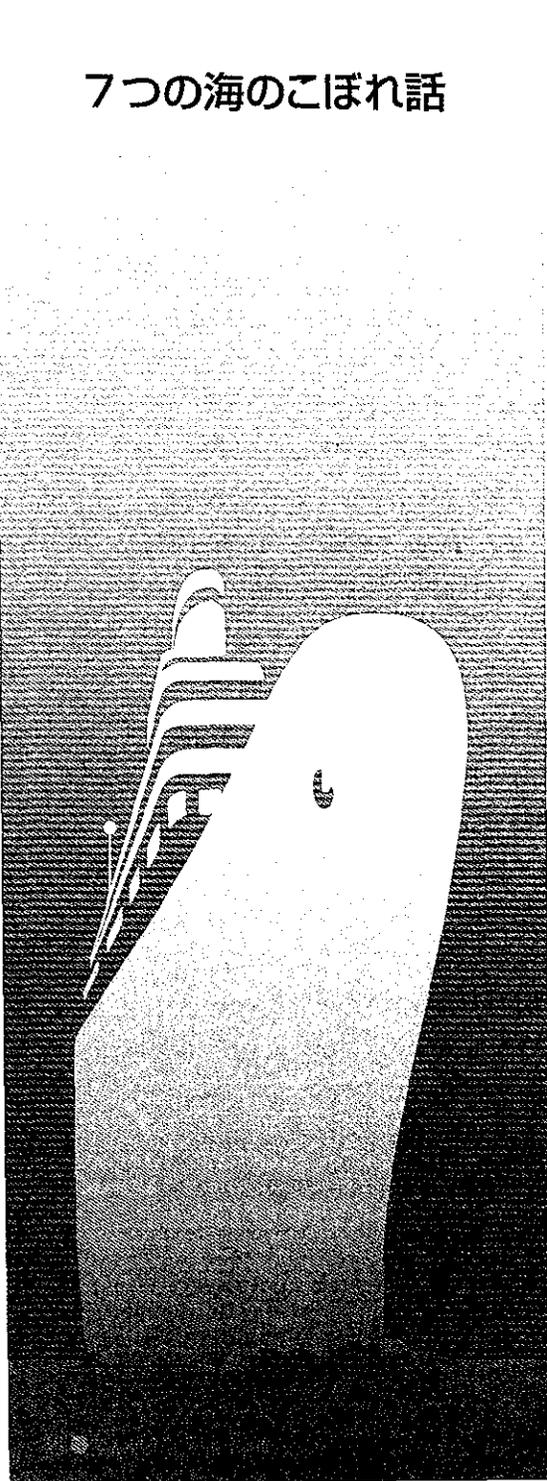
ジョン・プレスコットの英語は訛りが少なく聞きやすいのですが、あまりに口調滑らかでまさに立て板に水を流すごとく、あまりの速さに内容を理解しついて行くのは大変です。彼のインタビューにしろスピーチにしろどんな難しい事柄でも質問でも、言いよどむとか言い直す事は全く無くしかも首尾一貫しそれは見事なものです。やはり一種の才能なのでしょう。

ジョン・プレスコットの伝記はすでに数年前に出版されていますが、彼のスピーチを身近で聞いてあらためて労働党政権での活躍振りをも描いた伝記が出版されたならぜひ読んでみたいと思いました。

(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



エンジニアの歳時記

2回目の陸上勤務となり早半年、海上職が染み付いた身には今更ながら陸上での季節の移り変わりの早さに驚かされている。前回の陸上勤務は、地下鉄通勤だったので季節感はあまり感じられなかったのだが、現在は東海道線で通勤を行っており、その途上車窓から見える風景には毎日身を癒されている。秋は大磯丘陵を彩る紅葉、やがて冬となりその丘陵の合間より澄んだ大気を通して、青陵の丹沢山系が冠雪をいただいた姿を現す。

駅までの道すがら、金木犀の匂いを嗅ぐようになるとやがて沿線には梅が咲き始め、続いて木蓮、桜、ツツジと花のオンパレードが始まり、若葉が映える頃には初夏の予感を感じさせられる。

車内を見渡せば、皆がある日を境にまるで申し合わせたようにコートを手放し、気がつけばコートを着ている人が皆無くなり、花粉症対策のマスクを着用している人たちがちらほらと目立ち始める。もっともその風景も電車がオフィスのある横



▲東海道線沿線風景



新日本石油タンカー株式会社 加藤 健次
一等機関士

浜につく頃にはすべて新聞の壁になってしまうのだが。

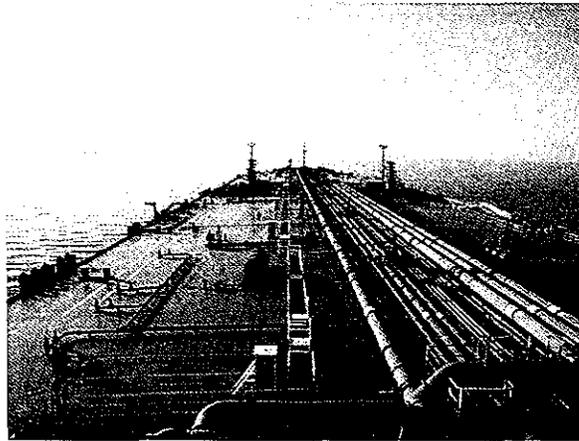
タンカー会社であるので、航路は当然、中近東、アジア方面でしかないのだが、人にその事を話すと当たり前のように「じゃあ船に乗っている時はいつでも夏なんですね。」と言われる。たしかに、ただでさえ暑い中東航路で一日の大半を機関室で過ごしていると、そんな風を感じられるのも当たり前だと思うが、しかし機関室にも四季は来るのである。もっとも先に述べた四季のような姿ではないのだけれども。

マラッカ通狭中、機関室に焼畑の焦げ臭い匂いが広がると、春の訪れを感じさせられる。この後、夏までマラッカはじめじめとした多湿の季節となり、下着まで汗でぐっしょりになってしまう。インド洋に出て激しいうねりや横揺れが始まると夏の訪れを感じ、普段は陽気なクルー達も横揺れによる不眠でとたんに無口になってしまう。ペルシャ湾に入ると初夏は多湿で、機関室に入っても1分としないうちに汗が吹き出るが、本格的な夏を迎えると、汗がその場で蒸発してしまう為、少しは働きやすくなるのだが水分補給を怠ると大事になってしまう。やがて緯度の高い所より順次涼しくなっていくと秋の訪れを感じ、クルー達の動きも次第に活発化してくる。帰路マラッカを抜けて、南シナ海を北上する時、時化出すと冬の訪れを感じ、甲板上の作業は内地入港1日ぐらい前まで一切出来なくなってしまう。

このように乏しい季節感ではあるが、機関室にも確実に四季は到来するのである。しかしながら入港後、機関室よりデッキ上に上がって見て見る内地の四季の風景はやはり感慨ひとしおである事は言うまでもない。今回、陸上勤務でこの四季全てを楽しむことのできる機会が出来たことを大切にしたいと思う。



▲OMAN、FAHAL 港、夏の夕暮れ

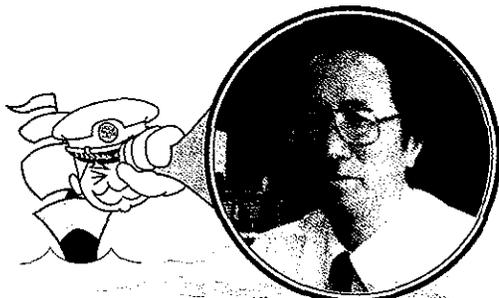


▲原油タンカーのデッキ上

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 51 回



今回、登場して頂くのは

太平洋汽船(株)総務部総務課
総務課長

蓮見一郎さん(50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？

当社および子会社の役員会議に関する業務および陸上社員に係る人事・給与、社会保険等の福利厚生、出張旅費等総務関係事務一般を担当しています。

3. 御社の自慢といえは？

会社設立以来、荷主の皆様への負託に応えるべく低廉で安定したサービスを提供してきたこと。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえは…？

昭和61年から平成4年までの約6年間北海道で当社関係会社が所有していた温泉ホテルでフロント業務からお客様のバス送迎まで様々な接客業務を経験したこと。

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。

社員の皆さんがその能力を十二分に発揮できる組織づくり、「この会社に入って良かった」と言える制度面を含めた職場環境づくりに知恵を絞ってみたい。

太平洋汽船(株)の事業概要

昭和31年、長期に安定した堅実な経営を基本方針とした専用船経営会社として設立、以来、昭和電工、日本冶金工業、東北電力、太平洋セメント等の荷主各社との提携の下、ボーキサイト、ニッケル鉱石、石炭、セメント等の原材料の長期安定輸送に従事している。

CONTACT US 6

事務局紹介 国際企画室

TEL : 03-264-7180 FAX : 03-3262-4757 E-MAIL : int@jsanet.or.jp

業務内容について

国際企画室は、政策委員会の事務局（企画調整部と共管）として、主に国際幹事会に係わる事項を扱っています。当室主管業務のうち、最近本誌に掲載された記事は以下の通りです。

- 外航船社間協定に対する独占禁止法適用除外制度（本誌2003年5月号P. 8および本号P. 14）
- アジア船主フォーラム（ASF）総会に係わる事項（本誌2002年6月号P. 7）、ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会の事務局（本誌2003年4月号P. 6 など）
- テロ防止のためのコンテナ保安対策（本誌2002年12月号P. 29）
- WTO 海運自由化交渉への対応（本誌2002年3月号P. 16）
- OECD における海運問題（本誌2003年2月号P. 2）
- 二国間の海運問題（日本／ノルウェー海運円卓会合本号P. 16）

国際企画室トピック

2003年5月11日～14日、兵庫県淡路島において、ICS/ISF 年次総会を当協会がホスト。当室が全般窓口となって対応しました。（P. 2 海運ニュース国際会議レポート参照）

《国際企画室スタッフ紹介》

写真左より

山上 寛之（書記）

独禁法適用除外問題、欧州関連事項、OECD 関連事項などを担当。

笠原 永子（主任）

ASF を含むアジア関連事項、庶務全般を担当。

園田 裕一（室長）

2003年1月より、OECD の民間諮問機関であるBIAC の海運委員会（MTC）副委員長も務める。

石川 尚（課長）

事務総括。主に WTO、アメリカ関連事項を担当。

伊藤 正幸（課長代理）

課長補佐全般。2003年4月、欧州地区事務局（ロンドン）より帰任。





- 8 国土交通省は、国内港湾のセキュリティー強化策などについて検討する港湾保安対策検討会(座長：村田進大臣官房技術参事官)の初会合を開催し、検討会の目的等を了承した。
- 9 交通政策審議会(会長：奥田碩日本経団連会長)の第5回海事分科会(同：千速晃日本鉄鋼連盟会長)が東京で開催され、4月1日に発足した海上保安庁交通部の今後の政策について答申した。
- 12 タンカーによる油濁損害に対する補償を行っている国際油濁補償基金に新たな追加基金を設立するための外交会議が、ロンドンで開催され、同基金設立のための議定書が採択された。
(P. 5 海運ニュース参照)
- 11 ICS/ISF2003年総会が兵庫県淡路島で開催された。
(P. 2 海運ニュース参照)
- 15 海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人被疑者に対し日本刑法を適用するための刑法の一部改正案が衆議院本会議で可決、参議院へ送付された。
- 16 海運大手3社の2003年3月期決算が出揃った。これによると船舶燃料油の高値推移が損益圧迫要因になったものの、経費削減効果や下期以降の不定期船・タンカー市況回

復に加え、定期船のコンテナ荷動き好調もあり、連結経常利益は従来予想と比べ増額した。

- 16 第7回シップリサイクル連絡協議会が海運ビルで開催され、IMO第49回MEPCへのわが国の対応を含む国内外での船舶リサイクルに係る検討状況や平成15年度で期限切れを迎える解撤助成金等について意見交換を行った。
- 19 国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会の第2回会合を開催した。
- 26 当協会とノルウェー船主協会は、東京で海運円卓会議を開催した。
(P. 16海運ニュース参照)
- 26 国土交通省は、主要5港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)の平成14年10月分の実績を発表した。これによると同月の入港船は16,276隻(前年同月比4.5%減)、7,347万総トン(同9.0%減)であり、そのうち外航は、3,353隻(同3.1%減)、5,517万総トン(同11.8%減)、内航は12,923隻(同4.9%減)、1,829万総トン(同0.6%増)であった。
- 27 国土交通省は、内航船乗組み制度検討会の内航貨物部会第7回会合(座長：野川忍東京学芸大学教授)を開催し、中間報告をまとめた。これによると、船員法関連で船員の労働時間について現行の1日8時間・基準労働時間は週平均40時間を維持することなどが盛り込まれた。
- 28 IMO第77回海上安全委員会(MSC77)がロンドンで開催された。
6/6
- 29 国土交通省、平成15年3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16隻68万6千G/T、竣工は24隻104万5千G/Tであった。そのうち国内船の起工は3隻1万4千G/T、竣工は4隻1万4千G/Tであった。
- 30 国土交通省は、第6回造船産業競争戦略会議を開催し、報告書(案)について検討した。



船協だより

5月の定例理事会の様様

(5月21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. 当協会活動に関するアンケート調査について
2. ビデオ「日本の海運」・コンクール入賞について

政策委員会報告事項

1. ICS/ISF2003年総会について
(P. 2 海運ニュース国際会議レポート参照)
2. 日本/ノルウェー海運会合の開催について
(P. 16海運ニュース内外情報参照)
3. EUにおける独禁法適用除外制度の見直しについて
(P. 14海運ニュース内外情報参照)
4. 国際船舶制度のその後の動きについて
5. 第3回海運セミナー(6/12開催)について

法務保険委員会報告事項

1. IMO 第86回法律委員会の模様について
(P. 7 海運ニュース国際会議レポート参照)
2. 追加基金設立外交会議の結果について
(P. 5 海運ニュース国際会議レポート参照)

労務委員会報告事項

1. 船員の身分証明に関するILO(第108号)条約の改正について

タンカー一部会報告事項

1. IMO等におけるシングルハルタンカー規制問題について
(P. 10海運ニュース内外情報参照)
2. 船舶のアクセス設備について

近海内航部会

1. 近海内航に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会報告事項

1. 第3回シップリサイクル検討委員会について
2. 第7回シップリサイクル連絡協議会について

環境対策特別委員会報告事項

1. 第3回「海洋環境シンポジウム」の様様に

ついて

(本誌2003年5月号P.10参照)

2. 第3回「環境セミナー」の開催について

公布法令(5月)

- ㊦ 港湾法等の一部を改正する法律
(法律第41号、平成15年5月16日公布、平成15年5月16日施行)
- ㊧ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令
(政令第223号、平成15年5月14日公布、平成15年10月1日施行)
- ㊨ 港湾法施行令及び都市再生特別措置法施行令の一部を改正する政令
(政令第226号、平成15年5月16日公布、平成15年5月16日施行)
- ㊩ 遊漁船業の適正化に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(農林水産省令第48号、平成15年5月12日公布、平成15年6月1日施行)
- ㊪ 港湾法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第67号、平成15年5月16日公布、平成15年5月16日施行)
- ㊫ 教育職員免許法施行法施行規則の一部を改正する省令
(文部科学省令第34号、平成15年5月29日公布、平成15年6月1日施行)
- ㊬ 電気事業法の規定に基づく主任技術者の資格等に関する省令の一部を改正する省令
(経済産業省令第67号、平成15年5月30日公布、平成15年6月1日施行)
- ㊭ 小型船舶安全規則及び船舶安全法施行規則の一部を改正する省令
(国土交通省令第七十二号、平成15年5月30日公布、平成15年6月1日施行)

国際会議の予定(7月)

IMO 第49回航行安全小委員会 (NAV49)

6月30日～7月4日 ロンドン

ILO 海事統合条約第3回政労使三者構成ハイレベルワーキンググループ会合

6月30日～7月4日 ジュネーブ

ILO 合同海事委員会

7月5日～8日 ジュネーブ

IMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49)

7月14日～18日 ロンドン

「海運統計要覧2003年版」の発行のお知らせ

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

今般、最新のデータを盛り込んだ2003年版（全383ページ）を刊行いたしましたので、ご案内申し上げます。内容は下記の通りです。

なお、本書は1部1,000円（税込み。送料は別途申し受けます）にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は当協会事務局にお越しいただくか、あるいは以下の事項をファックス等でご連絡いただければ、要覧本誌と銀行振込先を明記した請求書（送料込みの金額）をお送りいたします。

海運統計要覧

2003

日本船主協会

（ご連絡願いたい事項）

①部数、②ご氏名、③ご送付先、④お電話番号、⑤請求先名（ご指定あれば）

なお、送料は1部の場合、冊子小包郵便物扱いで210円（平成15年4月現在の料金）です。

〔目次〕

- I. 船 腹（世界船腹、日本船腹）
 - II. 船舶の建造と消失（世界／日本の商船建造量他）
 - III. 海上荷動と海運市況（主要品目別荷動、運賃等指数）
 - IV. 輸送活動（わが国国外航商船隊の船腹、輸送活動）
 - V. コンテナ輸送（世界のコンテナ船船腹量、建造・喪失）
 - VI. 企業財務（外航海運企業の経営概況他）
 - VII. 海運対策（各国の海運強化策、海運税制他）
 - VIII. 内航海運（内航船の船種別船腹構成、内航貨物輸送他）
 - IX. 港湾関係（わが国港湾の入港船舶量、海上出入貨物量他）
 - X. 船員関係（わが国船員数の推移、商船船員教育、福利厚生他）
 - XI. 一般経済（鉱工業生産、金利水準、輸出入貿易の地域別動向他）
 - XII. 関連産業の動向（鉄鋼、エネルギー、石油、石炭等の生産量、需給動向）
- 付・資料（戦後海運年表、海運日誌（2001～2002年、距離表）

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
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	56,066	45,471	10,593	14.4	7.2
2002年4月	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
2003年1月	3,843	3,740	103	8.0	10.3
2	4,328	3,394	934	7.6	4.6
3	4,807	3,841	966	0.7	9.3
4	4,610	3,771	839	4.8	5.5

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年月	年間(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5月	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
2	119.29	117.02	120.81
3	118.49	116.69	120.81
4	119.82	118.05	120.76
5	112.50	115.21	119.06

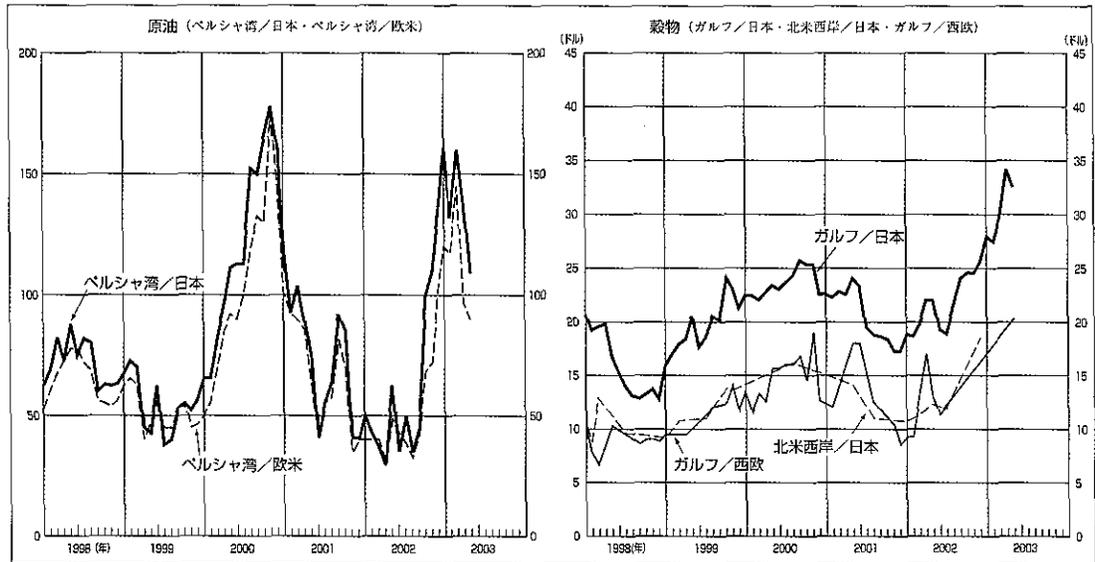
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
穀物				石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他			
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
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 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
2	7,946	395	7,551	379	1,882	5,025	33	232	0	0	17,095	5,036
3	9,901	65	9,836	581	2,617	6,230	0	377	31	0	16,332	5,598
4	9,882	150	9,732	460	2,291	6,514	20	367	80	0	20,939	10,007
5	8,359	150	8,209	460	3,174	4,130	30	400	0	15	15,936	6,455

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	132.50	67.50	92.50	70.00	40.00	36.25	117.50	65.00
3	103.00	88.75	37.00	32.00	160.00	105.00	90.00	70.00	40.00	30.00	145.00	85.00
4	—	—	29.50	28.00	137.50	42.00	85.00	70.00	31.00	27.50	97.00	45.00
5	75.00	57.00	62.00	39.50	109.50	42.00	63.50	52.50	48.75	33.00	90.00	50.00
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	—	—

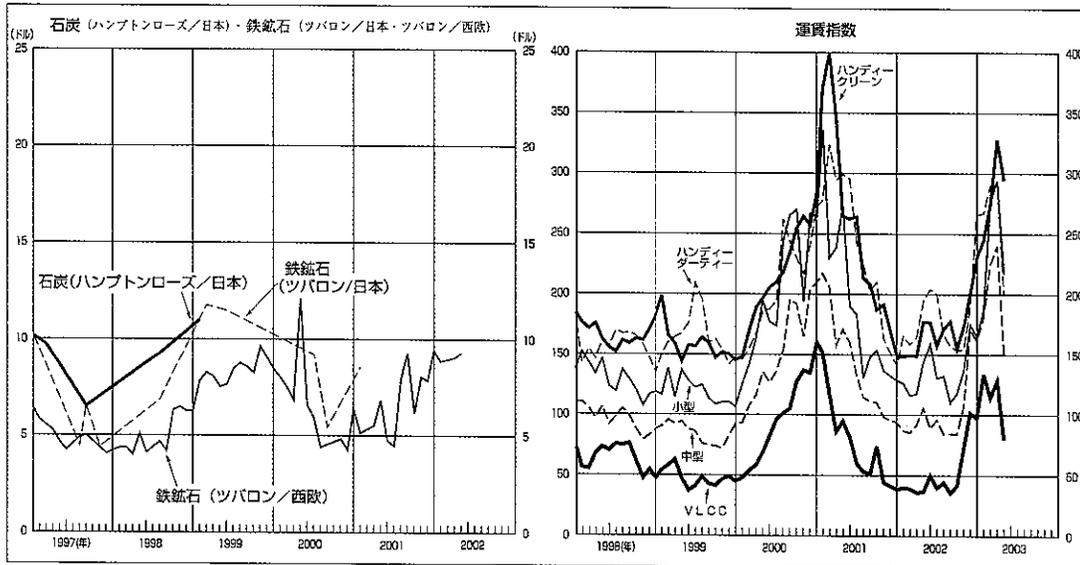
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	27.40	11.00	—	—	—	9.25	8.00	—	—
3	19.90	18.40	—	29.75	—	—	—	—	—	—	—	—
4	22.00	20.00	—	34.00	—	—	—	—	17.00	15.00	—	—
5	22.00	20.90	32.50	32.00	12.25	—	—	—	—	13.07	20.25	18.5
6	19.25	17.95	—	—	—	—	—	—	11.35	10.75	—	—
7	18.90	17.60	—	—	11.90	11.25	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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 (ハンブロンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル/トン)

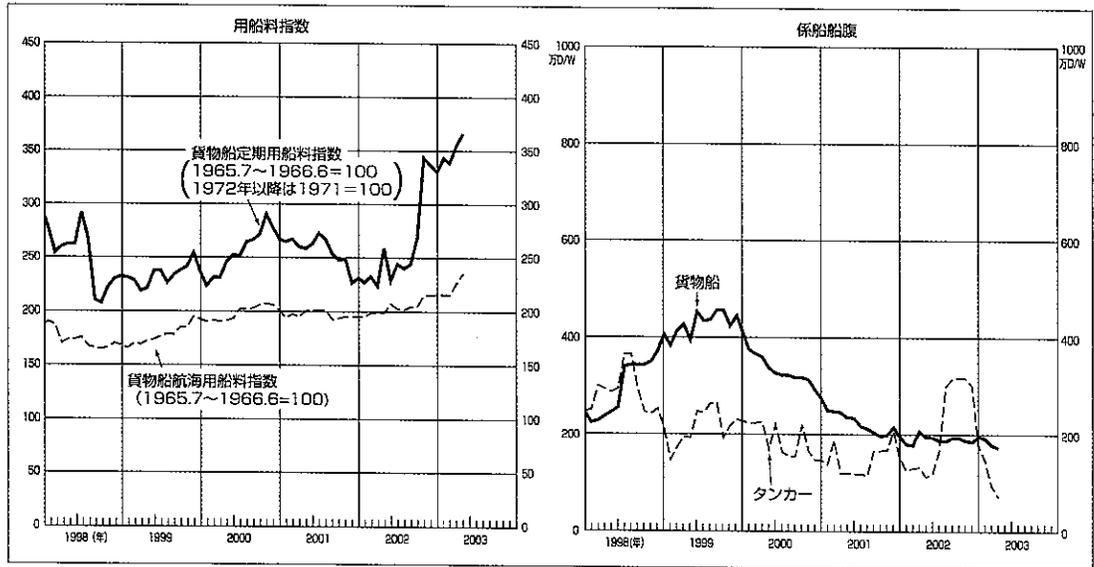
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	8.95	6.75
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.25
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				2003						
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3
2	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2	—	—	—	—	—	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6
3	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4
4	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2
5	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3
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	—	—	—	—	—	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	—	—	—	—	—
12	39.4	94.0	128.1	140.8	149.3	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	216.0	254.0	229.0	231.0	267.0	232.0	344.0
3	171.0	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0	260.0	219.0	231.0	260.0	223.0	339.0
4	173.0	172.0	191.0	200.0	199.0	226.0	262.0	221.0	246.0	258.0	259.0	354.0
5	173.0	173.0	193.0	206.0	207.0	235.0	262.0	238.0	252.0	262.0	229.0	366.0
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。(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	2001						2002						2003					
	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												
1	265	2,354	2,775	41	784	1,477	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838
2	259	2,194	2,497	39	739	1,382	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488
3	258	2,174	2,489	40	971	1,883	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940
4	256	2,127	2,463	39	647	1,203	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706
5	247	2,063	2,379	38	645	1,199	230	1,763	1,946	41	635	1,199	-	-	-	-	-	-
6	243	2,031	2,341	37	644	1,196	221	1,742	1,936	42	637	1,202	-	-	-	-	-	-
7	236	1,837	2,173	37	644	1,196	222	1,678	1,874	43	832	1,657	-	-	-	-	-	-
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	-	-	-	-	-	-
9	243	1,745	2,032	38	868	1,667	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	-	-	-	-	-	-
10	237	1,682	1,965	37	863	1,661	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	-	-	-	-	-	-
11	238	1,722	1,996	38	864	1,681	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	-	-	-	-	-	-
12	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・マンズリーリスト・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。

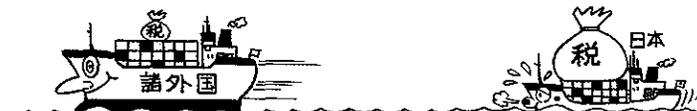
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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ただきたい、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。

編集雑感

欧州の熱い02-03サッカーシーズンも終焉を迎え、イタリアではネドベド(チェコ)のユベントスが、イングランドではニステルロイ(蘭)のマンUが優勝、スペインではロナウド(伯)のレアルマドリを押さえてニハト(トルコ)のレアルソシエダが首位を走る。

欧州クラブチャンピオンズリーグ(CL)決勝は何とイタリア対決、シェフチェンコ(ウクライナ)のACミランがPK戦の末ユベントスを下し9年振りの優勝、冬のトヨタ杯出場権を獲得しました。

各国地元のデルピエロ(伊)、ベッカム(英)、ラウル(西)等有名選手も健在ですが、日韓W杯後欧州サッカー高揚の立て役者の国籍が前述の様に微妙に変化し、中田や中村もその多国籍化に拍車をかけています。

最後はビッグクラブが勝ちますが、彼らがリーグで敗れるのを見るのは実に痛快です。実は、欧州クラブ選手権CLの放送を見る限り、コンセプトがややぼやけたW杯より遙かに高い次元の強烈なサッカーが楽しめ、まるで芸術か魔法の様です。一度ご賞味を。

来年は欧州選手権ユーロ2004が開催され、サッカー世界地図が2006W杯に向けて変化して行く様を追いかけるのも粋な楽しみ方かも知れません。

世界は常にサッカーのハイシーズン、選手に休みが少ない分だけファンには楽しみ満載。そんな地道で目の肥えた熱狂的ファンが増えてこそJリーグも強くなります。

頑張れジーコ日本！いつかは世界に追いつこう！

第一中央汽船(株) 総務グループ総務チーム長 斉藤嘉明

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ総務チーム長	斉藤 嘉明
飯野海運 総務・企画グループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船 総務部課長	廣岡 啓
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長	谷 信彦
日本郵船 調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井 広報室広報チーム課長兼 IR 室課長	大貫 英則
三光汽船 社長室経営企画課長代理	遠藤 秀己
三洋海運 総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会 常務理事総務部長	鈴木 昭洋
常務理事海務部長	増田 恵
常務理事企画調整部長	植村 保雄
関連業務部長	梅本 哲朗
国際企画室長	園田 裕一
船員対策室長	井上 晃
総務部広報室長	高橋幸一郎

次号のお知らせ(主な予定)

日本船主協会第56回通常総会の模様
IMO 第77回海上安全委員会(MSC)の模様
他

編集後記

夏至の頃だが、日差しの少ない蒸し暑い梅雨です。しかも電力不足に対応した節電のため、いつもの年より汗の多い夏になるでしょう。風鈴・団扇・水菓子など身の回りに置き、少しでも涼しく、効率よく誌面作りができるようささやかな体制を検討中です。

内容に関するお問い合わせ、ある問題について解説を書いてほしい等、ご意見ご要望等ありましたら是非お寄せ下さい。
(ま)

せんきょう6月号 No. 515 (Vol. 44 No. 3)

発行 平成15年6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)

海の日によせて

海のシンフォニー

ファミリーコンサート

2003 7.30 (水) NHK ホール
 開場17:30 / 開演18:30

3,000名様
 ご招待!
 (入場無料)



円光寺 雅彦



熊本 マリ



高橋 薫子



福井 敬

出演
 指揮 / 円光寺 雅彦
 弦楽 / 新日本フィルハーモニー交響楽団
 ピアノ / 熊本 マリ
 ブラッセル / 高橋 薫子
 テノール / 福井 敬
 合唱 / 東京放送児童合唱団
 会 / NHK アナウンサー

プログラム
 グリンカ / 歌劇「ルスランとリユドミーラ」序曲
 ガーシュウィン / ラプソディ・イン・ブルー
 エルガー / 行進曲「威風堂々」第4番
 ツインマーマン / 行進曲「鐘をあげて」
 イタリア民謡 / オー・ソレ・ミオ サンタルチア
 ブッチェーニ / 歌劇「トゥーランドット」から「誰も寝てはならぬ」
 チャイコフスキー / イタリア奇想曲
 海の歌メドレー

(※曲目・曲順は変更になる場合がございます。あらかじめご了承ください。)

申し込み要項 ●官製ハガキ・ファクシミリの場合
 ①郵便番号・住所 ②氏名(フリガナ) ③電話番号
 ④希望人数(本人を含め6名まで)とそれぞれの方の年齢を明記の上、お申し込み下さい。
 ●インターネットの場合
 日本船主協会ホームページからご応募ください。
<http://www.jsanet.or.jp/>
 ※応募者多数の場合は抽選となります。
 当選の発表は、招待状の発送(実施10日前頃)をもってかえさせていただきます。
 ※6歳未満のお子様のご同伴・ご入場はご遠慮願います。

申し込み締切 7月6日(土) 到着分有効
 インターネットの場合は、7月5日(土) 24時まで

申し込み先 〒150-0047 東京都渋谷区神山町5-5 NRビル
 「海のシンフォニーファミリーコンサート」事務局 C係
 FAX: 03-5790-0911

問い合わせ先 03-3481-0802