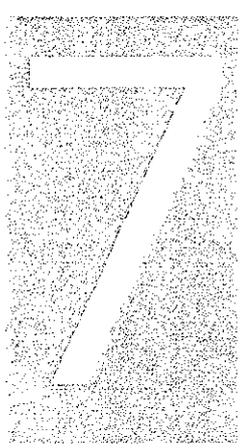


せんきょう

2003
No.516



社団法人 日本船主協会

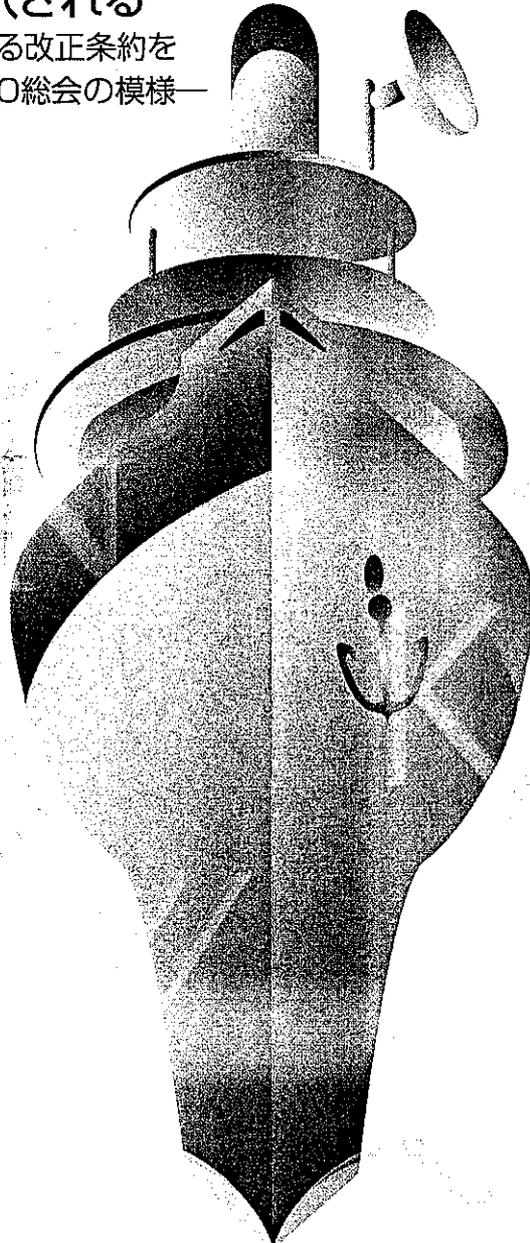
特別欄

トン数標準税制など国際競争力のある海運関係税制の確立を
—日本船主協会第56回通常総会の模様—

国際会議レポート

バイオメトリックス技術導入により、船員の一時上陸時の査証(ビザ)を
免除する条約が採択される

—船員の身分証明書に関する改正条約を
採択した第91回ILO総会の模様—



日本船主協会第56回通常総会

トン数標準税制など国際競争力のある海運関係税制の確立を —日本船主協会第56回通常総会の模様—

当協会は、平成15年6月18日、日本海運倶楽部で第56回通常総会を開催した。

新会長に草刈隆郎日本郵船社長を選任するとともに第56回通常総会決議案を全会一致で採択した。

今総会で採択された、第56回通常総会決議は資料1の通り5つの項目から構成され、『わが国海運の競争力強化』、『船員問題への取り組み強化』、『経済・社会の変化に即した構造改革の実現』、『船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化』、『国際問題への適切な対応』を提言している。

平成15・16年度役員を選任については、資料2の通り、会長・副会長および理事・監事が選任された。任期は、2年後の第58回通常総会の日までである。

草刈新会長就任挨拶では、会長任期中の2年間に重点的に取り組むべき点として(1)海運税制の抜本改革として、船舶特別

償却制度の保全是もとより「トン数標準税制」導入など海運税制の抜本改革への対応(2)規制改革の主な対象分野として港湾の国際競争力回復、内航海運の構造改革、および第二船籍の創設など構造改革への取り組み(3)外航分野での船員の安定確保策とそのための諸制度の改善への取り組み(4)船舶の安全航行と環境保全に向けて、バランスの取れた対応をアジアの声として反映させていくこと(5)当協会の運営方法、財政基盤そしてそのための最低必要な組織体制の総点検などが盛り込まれた。

その詳細は、資料3の通りである。



▲第56回通常総会の模様

第56回通常総会決議

世界はイラクへの武力行使に起因するいわゆる地政学的リスクに対応できていない状況にあり、また新型肺炎の不安等もあり、経済の先行き不透明感は拭えない。わが国経済も構造改革が遅々として進展せずデフレ状況から脱却できずにいる。日本が世界経済復興のなかで重要な役割を果たしていくためにも経済再生のためのシナリオが一日も早く示され実現化されることを強く望むものである。

わが国海外航海運は、国際市場において熾烈な競争に晒されており、外国船社に伍しての事業活動を展開するために自助努力による経営効率化と事業基盤強化を推進し、顧客ニーズに応える貿易物資の安定輸送に貢献している。諸外国においては、海運は特に国家に必要不可欠な産業との認識の下、様々な海運振興政策が実施されている。欧州諸国では Tonnage Tax (トン数標準税制) を相次いで導入し自国海運の強化を図っており、すでにスタンダードな税制として定着し実効をあげている。

わが国海外航海運にとっての課題は、これら諸外国との制度上のイコールフットイング、すなわち魅力ある船籍制度および税制の確立、規制の撤廃・緩和であり、それら施策の実現が急務である。

船員問題の中で、外国人船員に係る労務問題等については、各国船主協会と連携し適切な対応を図っていくとともに、わが国の船員に係る諸制度の改善を求めていく。

海運企業にとって命題ともいえるべき船舶の安全運航については、地球環境保全対策強化の見地より引き続きその徹底に努める。また、深刻な海洋環境汚染の原因となるサブスタンダード

船舶の早期排除のための実効ある施策確立に向け強く訴えていく。一方で、これまでの環境保全に対する海運業界の真摯な取り組みに対し、実態を無視する過剰ともいえる規制強化提案などの動きについては、真に実効性のある施策確立を関係機関に訴えていく。

イラクへの武力行使等で懸念された国際紛争に拠る船舶航行に重大な影響を及ぼす事態については、今後も安全を第一義に対応していく。テロや海賊行為による脅威(海事保安問題)に対しては、政府および関係機関との一層の連携強化を図っていく。さらに、外国籍船上での犯罪に関する法制整備等の実現を求めていくとともに、有事法制の動向についても注視し、引き続き適切な対応を図っていく。

内航海運は、国内物流の4割強を担う基幹的な輸送機関であり、また環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、リサイクル輸送である静脈物流の担い手としても期待されている。今後とも内航海運暫定措置事業の安定的な実施をもとに21世紀型内航海運を目指し、活性化を図ることが出来るよう、諸規制の見直しなど環境整備を求めていく。すなわち、内航における必要な船員の確保育成・労働環境の改善、効率的な内航船舶への代替建造の促進、内航海運業における不公正な取引の防止など取引環境の改善、およびカボタージュなど安定的な国内海上運送制度の維持を図っていく。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため幅広い広報に努めつつ、内外の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

1 わが国海運の競争力強化

- Tonnage Tax（トン数標準税制）など真に競争力ある海運関係税制の確立
- 競争力ある船籍制度の検討
- グローバルな企業活動に即した適正な納税制度の実現（連結納税制度の特定外国子会社への拡大）
- 必要な政策金融の確保

2 船員問題への取り組み強化

- わが国商船隊に乗り組む船員の安定確保策、労務問題等への取り組みの強化

3 経済・社会の変化に即した構造改革の実現

- 円滑な企業活動を阻害する規制の撤廃・緩和
- わが国産業の国際競争力強化に資する港湾構造改革の実現

4 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化

- 安全運航の徹底と海洋汚染防止対策の促進
- モーダルシフトなど環境保全対策の推進
- サブスタンダード船排除のための実効ある施策の確立とクオリティシッピングの推進
- 適切な船舶リサイクルの促進

5 国際問題への適切な対応

- テロ、海賊防止策など海事保安対策強化への取り組み
- タンカー等に対する実態を無視した過剰な規制案の適正化
- 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
- アジア船主フォーラム等の国際団体・機関での積極的活動
- WTO 海運自由化交渉への対応

以上決議する。

平成15・16年度役員名簿

（平成15年6月18日現在）

会 長	日 本 郵 船	取 締 役 社 長	草 刈 隆 郎（新）
副 会 長	商 船 三 井	取 締 役 社 長	鈴 木 邦 雄
〃	川 崎 汽 船	取 締 役 社 長	崎 長 保 英
〃	新 和 海 運	取 締 役 社 長	鷺 見 嘉 一
〃	八 馬 汽 船	取 締 役 社 長	小 林 宏 志
〃	新 日 本 石 油 タ ン カ ー	取 締 役 社 長（予定）	神 田 康 孝（新）
〃	旭 タ ン カ ー	取 締 役 会 長	立 石 信 義（新）

草刈会長挨拶

この度皆様のご推挙により、会長職を務めることとなりました草刈です。何分非力の身ではございますが、皆様のお力添えを賜りこの任を果たしてまいりたいと存じます。何卒よろしくお願い申し上げます。

崎長前会長におかれましては、海運企業のグローバルな活動の基本インフラとも云うべき、税制を含む諸制度のイコール・フッティングの実現に向けての取組みや全日本海員組合との労使関係見直しへの強力な取組みを始めとして、安全環境対策、海上保安対策等の問題について国内的にはその重要性の認識を、また同時にこれらの問題への取組みにおける国際協調の必要性を強く訴えられました。更にASFでの積極的活動、TAJIMA事件に対する真剣な取組み等々、この二年間のご尽力、ご功勞に対し深甚の感謝の意を表します。

さて、ここで世界及び国内の情勢に目を向けてみますと、先ずイラクを始めとした一連の中東問題があります。イラクではブッシュ大統領による戦闘終結宣言が出されましたが、未だ暫定的統治機構も定まらず情勢は不透明です。また、併行して始まったパレスチナ和平問題も、アメリカが重い腰を上げたにも拘らず先行き楽観を許しません。更に北朝鮮の核開発問題、インドネシアのアチェ紛争もあり、世界情勢は寧ろ大変緊迫の度を深めています。一方、経済面に於けるグローバリゼーションは一物一価の法則を浸透させ、その結果日本のみならず、世界的なデフレの兆候が現れてきています。唯一例外的に高度成長を持続して来た中国も新型肺炎の発生以来、まだその経済への影響は未知数ですが、先行きに対する懸念が増大して来ていま



▲当協会草刈会長

す。このような閉塞状況打破の為、各国は夫々の対策を講じているところですが、取分け日本はバブル崩壊以来10年以上続く不況から脱出の為の明確な政策シナリオの提示が求められています。

海運業界の使命は、経済活動の基本インフラとして、安定且つ良質な輸送サービスを通して国民生活の向上と経済の発展に貢献することにあります。今、我国の経済再生が緊急に求められているこのような背景の下での、当協会が優先的に取組むべき重要課題は本日の総会決議に掲げられていますが、その何れもが我々の使命として、大変重要なものばかりです。これらの課題の実現に当たり、私がこの2年間、特に重点的に取り組んでゆきたい点を若干述べさせていただきます。

(1) 税 制

先ず第一に税制についてであります。我々海運の半永久的テーマとして、外航海運に於ける国際競争力の強化があり、その重要性は聊かも変わっておりません。当協会各社も、夫々の自助努力により競争条件の改善と経営基盤の強化を図らなければなりません、それに加えて事業のインフラに当たる部分に於いて競争条件が諸外国企業と同等でなければなりません。

この面では過去何年にも亘って、毎年廃止が議論され、更には一昨年政府の「聖域なき租税特別措置の見直し」の一環で名指しをされた「特別償却」制度を含む海運関連税制は、現在まで後退することなく何とか繋ぎとめてきました。しかし、これからの税制論議に於いては、こればかりを叫んでいる訳には行きません。我国海運にとって唯一の利点である特償の保全に引き続き全力を尽くすことは当然の義務であります。そこから一歩先へ進めて、海運税制の抜本改革に精力を注ぐべきであると考えます。その際に基本となるのは、やはり「トン数標準税制」ですが、その主張の根拠として、これも毎々「イクオール・フットイング」ばかり言っている、理屈は正しいにしても、今一つ説得性に欠けます。如何にして更に説得性のある理論武装が出来るかがポイントになります。この問題については、各社の知恵者を集めたタスクフォースを作って対応していきたいと考えています。

(2) 構造・規制改革

第二には、構造改革への取り組みです。外航／内航を問わず、国内に於ける海運関連分野では様々な規制の存在により、海運企業或いは最終的に運賃として負担して頂く荷主さんの企業が諸外国に比べて著しく高いコストの負担を余儀なくされている分野があります。斯かる分野

での構造改革を可及的速やかに実現し、全てのサービス分野に於いて自由な競争の下での合理的なコスト体系の構築を目指して行かなければなりません。関係当局の協力も得て、目に見えるスピードでの改革を求めて行きたいと思いません。国の構造改革にも是々非々で呼応すべく、「構造改革委員会」を設け、本件に取り組んでゆきます。

規制改革の主な対象分野は三つあります。順番に説明させて戴きます。

AAA 先ず港湾問題です。

この問題は、更に「港湾そのもの」と「港湾周辺サービス」の二つに分けられます。ここでのポイントは、何れも各種規制による高コスト体制／体質を是正し、諸外国（周辺国）の港湾に対して十分な競争力を保持する為には、如何にすれば良いかということです。国交省を中心に「スーパー中核港湾構想」が進展されてる等、それなりの努力が行われていますが、まだまだ十分とは言えません。

最近の世界各港のコンテナ取扱量統計を見ると、曾てはトップクラスにランクされていた横浜や神戸といった日本の主要港は遙か下位にあり、それに代わって中国を始めとしたアジア各港や欧州の伝統的ゲートポートが上位を占めています。

その理由としては、商流・物流の変化による所大であること、申す迄もありませんが、今一つ、曾て我国の港を経由していた物流で、港湾及びその周辺の高コスト故に周辺国に流れて行った分も相当量に及んでいます。これを日本に取り戻すということは、云わば国家的な命題であります。既にその役目を終えた種々の規制を取り除き、港湾の多くの分野でコストをミニマイズし、やがては競争原理を導入した民営化に

移行する展望を持つ必要があります。関係する業界が国民の全体的利益の観点から夫々の持つ小さな利益／利権への拘りを捨て、国際的競争力回復という大きな目標に向けて結集して行ける様努力してまいりたいと存じます。

BBB 次は内航海運です。

内航海運も港湾と同様に、諸々の規制の下で企業活動を制約され、高コスト構造を余儀なくされています。その結果は、極めて高い運賃の負担を強いられる荷主さんの不満、或いは本来国内フィーダーにより国内積出港にて船積みされるべき輸出貨物が、高コストのカボタージュを避けて直接隣国の積出港へフィーダーされるという、サービスの海外流出にも繋がっています。

一方、内航業界は暫定措置事業の行き詰まりにより危機に立たされており、またオーナー／オペレーター自身の経営も長期不振が常態となっており、かかる状況からの脱却は、自助努力、或いはこれまで各方面で検討されてきた打開策や提言だけでは覚束ないのではないかと懸念されます。このような状況下、今やるべきことは、諸規制の徹底的見直しと原点に立ち返っての構造改革であり、これを行なわない限り、日本の内航海運の将来は極めて悲観的なものと見ざるを得ません。官庁及び業界では、環境問題を含めた目玉として「モーダルシフト」が喧伝されていますが、この様な惨澹たる内航海運の現状を打破しない限り、所謂「絵に書いた餅」に終わる可能性大と懸念されます。

本件につきましては、同じ当協内の内航オーナー／オペレーター両者包摂した小委員会を結成し、提言を行う所存であります。

CCC 三番目は「第二船籍」です。

本件は前述の税制問題とも関係しますが、取

敢えずは、実質我国コントロールの船にもかかわらず手出しが出来ないというTAJIMA事件のような不合理な事態をなくす為に、脱FOC船籍、即ち、パナマ、リベリアのような便宜置籍国から我国のフリートを引上げる受け皿として、日本の第二船籍創設に取り組みたいと考えております。その際には、所謂構造改革特区を活用することも検討すべきでしょう。これが実現すれば、国の減収もなく、地方分権にも資することになります。

(3) 労政問題

第三に船員の労政問題です。この問題は大きく、日本人船員と外国人船員に分けられます。ここでの中心的テーマは、昨年に引続き外航分野での船員の安定確保策と、その為の諸制度改善を求めていくということです。

AAA 先ず日本人船員問題について、

私の任期の間は、完全にグローバル化した我国外航海運の構造変化に対応した制度改革の仕上げを行なう期間であると認識しています。その為の工程プランを作成し、2年間のタスクを具体的に示していきたいと考えています。また、この中で内航船員問題についても、運航要員確保とコスト合理化に向けて、諸規制の見直しと制度改革に取り組んで行く所存です。

BBB 次に外国人船員問題ですが、

船協として、この問題を正面から取り組むべき時期が来たのではないかと言うのが私の認識です。現在の日本の外航商船隊を見ると、その是非は兎も角、実態として大部分がFOC籍で賄われており、円滑な本船運航の為には外国人船員の安定的確保と、その労務問題を避けて通ることは出来ません。この問題については至急検討



に取りかかるつもりです。

以上の課題に対処する為、「労政委員会」を新設し、対処してゆきます。

(4) 安全環境問題

第四には、年々国際社会の関心が高まり、同時に監視の目が厳しくなりつつある船舶安全航行と環境保全への取組みです。タンカー、バルクキャリアーの安全確保に向けた規制強化の動きが、EUを中心に聊か過剰且つ急テンポで進んでいます。これに対する当方及び日本政府の対応は必ずしも十分ではないと思います。我が国、或いは我が業界として、安全環境問題と経済問題のバランスについての見識を持ち、それについてもう少し早く大きな声を発すると共に、ASF の場を利用して、特に韓国、中国、台湾等と連携を図り、アジアの声をエコーさせていく必要があります。

しかし、このような主張をするからには、当然のことながら一方で安全運航、及び海洋汚染防止対策の徹底と、PSC 強化によるサブスタンダード船排除に強力に取り組んでいかなければならないことは、言うまでもありません。また、米国のテロ対策への対応、海賊防止等の海事保安対策の強化にも取り組んで行かなければなりません。

この TASK は、工務委員会／安全環境委員会で担当してゆきます。

(5) 船協組織改革

最後に、自らの組織改革への取組みについて述べさせて戴きます。

海運業、取分け外航海運は、国際的な海運自由の原則の下、近年は他産業に比較して国からの援助或いは保護を受けることなく、これまで長年厳しい自由競争に晒されて来ました。そし

てその間に、様々な改革や合理化を積み重ねた結果、現状では、途上国を含めた諸外国の海運企業に伍するレベルの競争力を身につけるにまでになっているのではないのでしょうか。勿論、最終的に競争優位を目指すには、自助努力／政策支援共にこれで十分と云うことでは決してありませんが。

一方、国の政策に目を向けますと、小泉政権のスタート以来早 2 年が経過しましたが、小泉総理はこの間一貫して「構造改革」の必要性を掲げ、様々な改革に取り組んで来ています。目に見える結果が出ていないとの批判はよく聞きますが、斯かる批判の前に、私は何よりも「改革をやり抜く」という強い姿勢に共感を覚えると同時に、敬意を表します。

翻って当協会の現状を見てみますと、これまでも逐次合理化に取り組み、一定の成果を挙げたことと承知しておりますが、今申し述べましたように、世の中が急速且つ大きく変化しようとしているこの時点で、これまでにやった合理化、改革で事足りりとして立ち止まったままで居る訳には行きません。まさに当協会のミッションは何かという原点に立ち返り、その運営方法、財政基盤そしてそのための最低必要な組織体制はどうあるべきかを総点検し、その結果に基づく改革を直ちに実行に移して行きたいと考えております。

以上、縷々申し上げましたが、ご承知の通り、私は崎長前会長に比し人格・能力において格段に劣り浅学非才な凡人であります。そこで私の非力を協会内の有能な人材で補って頂くべく、多くの方々にご協力をお願いしました。私も体力だけは有りますので、幹部の皆さんと共に「汗かく船協」として頑張っていく積もりであります。改めて皆様のご支援を賜りたく、ここをお願い申し上げます。以上

平成15年度事業計画

主要課題への対応

- (1) 海事保安問題への対応
- (2) イコールフッティング確保へ向けた諸施策の実現
- (3) 船員関係主要課題への対応
 - ① ILO 統合条約
 - ② 外国人船員問題
- (4) 国際的諸問題への対応
- (5) 環境問題への対応

1. 国際競争力強化に向けた取り組み

- (1) 海運関係税制・財務の実務問題への対応
 - ① 税制抜本改革への対応
 - ② 特定外国子会社にかかる課税問題（タックスヘイブン対策税制）への対応（国際課税連絡協議会）
 - ③ 外国税問題
 - ④ 海運企業の経理・財務問題
- (2) 規制緩和の推進および構造改革特区への対応
- (3) 実効ある国際船舶制度の実現
- (4) 政策金融の確保等海運関係予算への対応

2. 船員対策の推進

- (1) ILO 統合条約作成への対応
- (2) 外国人船員問題への対応
- (3) アジア諸国との船員問題の検討
- (4) STCW95条約への対応
- (5) 国際船舶に乗組む外国人船員に対するわが国海技資格等取得促進
- (6) 船員職業安定法の改正への対応
- (7) 船員の社会保険制度への対応
- (8) 内航船乗組み制度見直しに伴う船員法、船

船職員法の改正への対応

3. 環境対策の推進

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

4. 国際問題への対応

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

5. 法務保険問題への対応

- (1) 国際条約関連
 - ① 国際油濁補償体制に関する検討
 - ② 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
 - ③ 海難残骸物除去に関する条約案の検討
 - ④ 国際海上物品運送に関する条約案の検討
- (2) その他



① 漁場油濁被害救済基金への対応

6. 港湾問題への対応

(1) 交通政策審議会港湾分科会

① 港湾計画

② スーパー中枢港湾選定委員会

(2) 港湾運送事業法・港湾法等改正後の対応

(3) 港湾諸手続き等の簡易化への対応

① 真のワンストップサービス実現への対応

② FAL 条約への対応

(4) 港湾関係諸料金の適正化

(5) 水先問題への対応

(6) SBT(分離バラスタタンク)タンカーに対する入港料等の軽減措置への対応

(7) 港湾施設の保安対策への対応

(8) 国際港湾問題

① スエズ・パナマ運河問題

(9) 港運関係 Joint Report (対 FMC) への対応

(10) その他

- ISO/TC104 (貨物コンテナ) 国内委員会関連業務
- 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務
- 背高海上コンテナ委員会業務

7. 船舶の安全確保と運航の効率化

(1) バルクキャリアの安全強化への対応

(2) 船舶の建造、設備および保船業務に関連する諸問題

(3) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題

(4) 海上無線通信

(5) 船用燃料油対策

(6) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応

8. 海上交通および港湾水路の安全対策の推進

(1) 羽田空港再拡張に伴う航行安全問題

(2) 船舶に関する保安対策

(3) 海賊防止対策

(4) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

(5) 海上交通安全対策

(6) 国際紛争等に伴う船舶の航行安全対策の実施

(7) 船舶の安全に関する情報の周知

9. 業態別諸問題への取り組み

(1) 外航中小船主に係る諸問題

(2) タンカーに係る諸問題

(3) 近海・内航海運対策

(4) 客船に係る諸問題への対応

10. 外航労使協議への対応

(1) 休日・休暇制度、定年制度等の個別化問題を含む、中央に残された協約の最終的な整理改廃。

(2) 労働条件に係わる各社個別交渉体制への完全移行に伴い、外航海運産業全般の船員政策課題に特化した新たな中央での労使関係の構築と稼働。

11. 広報活動の推進

(1) オピニオンリーダー、マスコミ向け広報

(2) 一般向け広報

(3) 学校・学生向け広報

(4) 会員向け広報

12. 調査ならびに統計出版活動

(1) 政策関連調査の推進

(2) 商船船腹ならびに海運等に関する統計資料・情報の収集と整理



国際会議レポート

1 | テロ対策・バルクキャリア安全問題について審議 —IMO 第77回海上安全委員会(MSC)の審議模様—

国際海事機関(IMO)は、2003年5月28日から6月6日までの間、ロンドンで第77回海上安全委員会(MSC)を開催し、海事分野におけるテロ防止対策や、バルクキャリアの安全対策等について検討を行った。同会合の審議模様については以下のとおりである。

1. 海事保安関連事項

2002年12月、IMOは海事分野における国際的なテロ防止対策としてSOLAS条約を改正するとともに、新たに船舶および港湾施設の国際保安コード(ISPSコード)を制定した(本誌2003年1月号P.15参照)。これらは2004年7月1日に発効・施行の見込みであり、その確実な実施のために整理すべきことなどが審議された。主なものは以下のとおりである。

(1) 保安職員の訓練および資格要件

改正条約では、一定の知識と訓練を習得し

た保安職員の選任を会社、船舶および港湾施設に義務付けているが、保安職員の訓練および資格証明に関して主管庁の関与については言及されていない。

検討の結果、当面、会社保安職員(CSO)および船舶保安職員(SSO)はISPSコードに則った訓練を受けたことの証拠があれば、国際船舶保安証書(ISSC)は発行されることとなり、訓練要件に関しては、旗国の判断に委ねられることとなった。なお、将来的なSSOの訓練・資格制度の創設に関して、重要案件として今後検討していくとともに、CSOおよび港湾施設保安職員(PFSO)の訓練・資格制度の必要性についても検討していくこととなった。

(2) 認定保安機関(RSO)

ISPSコードにおいて、締約国政府は、保安計画(SSP)の承認、船舶の検証、ISSCの発行や保安評価などの政府の義務をRSOに委任で

きることとされているが、今次会合において、RSOへの権限付与に関する暫定ガイドラインが策定された。

なお、RSOの起用に関する各国の対応のうち判明しているものは以下のとおりである。

起用しない国：米国、英国、カナダ、フィンランド、スウェーデン、スペイン（港湾には起用予定）

起用する国：キプロス、パナマ、リベリア、ノルウェー、シンガポール、インド、マレーシア、ドイツ、ナイジェリア、ギリシャ、マルタ、トルコ、ブラジル、ラトビア、香港

(3) ロングレンジトラッキング

2002年12月、改正 SOLAS 条約採択の際、遠距離にある船舶の動静を把握するロングレンジトラッキングシステムについては今後の検討課題とされたが、今次会合では、同システムをスイッチオフしていい場合などを含む機能要件が策定された。今後は、船舶に搭載されるロングレンジトラッキングシステムの設備要件および搭載要件などが審議される。

(4) 船舶の履歴記録

船舶の船籍国、船級協会、船舶所有者などの履歴を記録する記録簿のフォーマットの作成が検討され、2003年11月のIMO 総会において最終化することを目途に作業を進めることとなった。

2. バルクキャリアの安全対策

本年3月に開催された設計設備小委員会(DE) (本誌2003年4月号P.15参照)に引き続き、バルクキャリアの安全対策に関し主に以下の事項が審議された。(1)、(2)については次回DE(2004

年3月開催予定)で条約改正案が作成される予定であり、最短で2006年7月1日に発効する見込みとなったほか、(4)に示す安全対策に関するガイドライン案等が審議され、採択された。

(1) 隔倉積みの禁止

前回DEにおいて合意されたとおり、隔倉積みの禁止については、SOLAS 条約第Ⅻ章第5規則(1999年7月以降に建造のシングルハルバルクキャリアに適用される一区画浸水時の強度要件)等を満足しない船舶に適用することとされ、これにより1999年7月以前の建造船のほとんどは船齢10年以降隔倉積みが禁止されることとなる。

なお、現存の二重船側バルクキャリアは当該規則の対象外とされた。

(2) バルクキャリアの定義

前回DEにおいて、バルクキャリアは「乾貨物をばら積み運送する船舶で鉱石専用船および兼用船を含むもの」とされたが、コンテナ船等であっても乾貨物を運送する場合があるとして、「主に乾貨物を運送する」という表現に改められた。また、一般的なバルクキャリアとは異なるチップ船等のバルクキャリアについて、船側フレームの腐食等特段の問題がない場合には、二重船側構造の適用除外をケースバイケースで検討し得ることが合意された。

(3) 長さ150m未満のバルクキャリアの安全対策

英国およびキプロスより、キプロスが実施した総合安全性評価(FSA)の結果等を踏まえ、長さ150m未満のバルクキャリアの安全対策について提案があった。審議の結果、同提案に基づき意思決定することは時期尚早として、各国は150m未満の船舶を対象としたFSAスタディを実施し、次回委員会(2004年5月開催予定)へ報告することとなった。loading/stability computerの搭載については、関連する議題の

ある復原性・満載喫水線および漁船安全小委員会（SLF）へ検討を要請することとなった。

(4) バルクキャリアの安全対策に関するガイドライン

イ. 早期退船ガイドライン

ロ. 本船上での修理時の品質管理規定

ハ. 現存船のハッチカバーの検査および船主による検査と保守のガイドライン

ニ. 浸水警報装置の性能要件（改訂）

ホ. 非 IACS*1 船級船に対する IACS 統一規則適用に関する勧告

*1 IACS（国際船級協会連合）：11カ国の船級協会から構成。船級協会全体として共通の目的を達成するための協力・協議、他の国際団体との連携に当ることを目的としている。

3. IMO 戦略的計画

2002年11月開催の IMO 理事会において、バハマおよびギリシャより、IMO は新船建造に係わる基準策定（船体全体の縦強度や基礎部材の強度等）に関与すべきであり、これを IMO の戦略的計画に組み入れるべき旨提案があり、今次会合において審議が行われた。

審議の結果、同提案は基本的に支持されたものの、これまでの IACS の技術基準策定における貢献は大きく、現在の体制は IMO のリソースおよび経済面を考えると、より現実的なものであるとし、IMO と IACS の関係等について引き続

き次回委員会で検討することとなった。

4. 改正条約等の採択

今次会合において、以下の条約改正が採択された。

(1) 船橋視界

船橋から船首方向への視界確保の基準（SOLAS 条約第 V 章第 22 規則）として用いられている「船舶の長さ」が、現在の垂線間長*2 から全長に変更された。これに伴い、長さ 45m 以上（垂線間長）とされている適用範囲についても 55m 以上（全長）に変更された。

同規則の発効は 2006 年 7 月 1 日の見込み。

*2 垂線間長：満載喫水線の先端から舵軸中心線までの長さ

(2) 板厚計測のサンプリング方法

タンカーおよびバルクキャリアに対する検査強化プログラム（ESP；A744(18)）に、船体縦強度評価用の板厚計測のサンプリング方法と修理方法が追加された。2005 年 1 月 1 日発効の見込み。

(3) ハッチカバーの設計荷重

満載喫水線条約 1988 年議定書の改正により、バルクキャリアのハッチカバーの設計荷重および船首部予備浮力の規定が変更された。これらは 2005 年 1 月 1 日以後に建造される新造船に適用されることとなる。

2

バイオメトリックス技術導入により、船員の一時上陸時の査証(ビザ)を免除する条約が採択される

—船員の身分証明書に関する改正条約を採択した第91回 ILO 総会の模様—

第91回国際労働機関（ILO）総会は、2003年6月2日から19日までジュネーブにて開催され、第7議題において「船員の身分証明方法の改善」について討議した。総会には、加盟国より政府

側2名、労働者側1名、使用者側1名の代表に各側の代表顧問等を加えた代表団が出席、わが国からは国土交通省、全日本海員組合、当協会が参加した。

1. 採択までの経緯

2001年9月11日に米国で発生した同時多発テロ事件を受け、海上における保安強化の必要性から、国際海事機関（IMO）総会では「乗客及び乗組員の保安並びに船舶の安全に脅威を与えるテロ行為を防止するための方法及び手段の見直し」と題された決議を採択した。

この見直し項目の一つとして、寄港地での一時上陸や外国での船舶の乗り換えなどの船員の移動についての取り決めがあげられた。この事項を扱う条約としては、1958年に採択されたILOの「船員の身分証明書に関する条約（第108号）」が既に存在し、広く批准されていることから、ILOは、2002年3月の理事会において、この条約を改正し本総会で一回討議手続きで採択することを決定した。

その後、ILOにおいて検討会がこれまで計4回開催されるとともに、その結果を踏まえ2003年4月にILO事務局が新たに作成した条約草案が公表されたが、「バイオメトリックス」技術の導入などに関しては、総会における審議に委ねられていた。

2週間にわたる本総会でまとめられた改正条約案は、6月19日の本会議において圧倒的多数（賛成392票、反対なし、棄権20票）で採択された。

（注）「バイオメトリックス」技術とは、指紋や眼球の虹彩、顔の形などの個人の生体情報を電子データ化して、従来のパスワードなどに代えて本人確認するもの。

2. 改正条約のポイント

今回の条約改正の論点は、テロ対策による身分証明の強化と船員の移動の円滑化という相反する項目の両立をいかに図るかという点であった。

そのために身分証明の信頼性確保を重視することとし、その一環として、一定の条件を満たす場合は、「バイオメトリックス」技術の導入を

強制化することが定められた。

バイオメトリックス技術導入強制化の前提条件は、船員のプライバシーが尊重され、使い易く低価格で一般に入手でき、技術的にも信頼性があること等であり、導入されるバイオメトリックス技術は、指紋のデータをバーコードにして印刷することとなっている。

3. 改正条約の概要

条約は、前文および18条の条文とそれに付随するⅠ～Ⅲの付属書から構成される。

(1) 身分証明の信頼性の確保

偽造、成りすまし、あるいは不正な方法による身分証明書の取得等を防止し、身分証明方法の信頼性を確保するための枠組みとして、次の項目が定められた。

- ① 一定の条件を満たす場合に、バイオメトリックス技術の導入を強制化すること。
- ② 船員の身分証明書に関する情報を、データベースで管理し、入国管理当局等からの照会にも円滑に対応できるようにすること。
- ③ 身分証明書の発給手続きについて、信頼性を確保するため最低限担保すべき事項と、執行にあたってのガイドラインを設定。
- ④ 各国の発給手続きの適切性について、事務の執行状況のILOへの報告と第三者による定期的な検証を行うこと等を新設。

(2) 船員の移動の円滑化

寄港地での一時上陸や外国での船舶の乗り換えなど船員の移動の円滑化を図るため、次の事項が定められた。

- ① 一時上陸に際しては、査証を要求しないかまたは査証を要求する場合であっても、査証を免除している場合と同等の便宜を図ること。
- ② 船舶の乗り換えなどの際の入国・領域の

通過については、現在査証を要求する国があるが、船員の身分証明書で足りない場合には、パスポートで補完すること。

この他、身分証明書の記載事項、将来的なバイオメトリックス技術等を始めとするパスポートに関する国際的な取り決めとの整合性への配慮等が定められた。

(3) 付属書の概要

付属書Ⅰ～Ⅲは、条約に定める手続きによって改正できることとなっている。

付属書Ⅰは、証明書の様式と記載事項の詳細を定めたもので、バイオメトリックス情報として指紋のテンプレートをバーコードにて記録するよう定めている。

付属書Ⅱは、各国政府が電子的データベースを構築する場合の要件について定めている。

付属書Ⅲは、証明書を発給する場合の手続きと手順を定めたもので、強制要件であるパートAと勧告であるパートBとに分かれている。

4. 総会決議の概要

条約採択に伴い、4つの決議が採択された。決議案1は、一時上陸や乗下船のための出入国手続きの簡易化は船員の福利厚生にとって重要であり、各国政府およびILOに対して更なる手段を取る様に求めたもの。

決議案2は、証明書発給に関する技術協力、特にバイオメトリックス情報を導入するにあたり技術協力を要請するもの。

決議案3は、全世界的に運用可能なバイオメトリックス情報（船員の身分証明書に採用された指紋のテンプレート）導入に関するガイドラインの策定を要請したもの。

決議案4は、船員の身分証明書発給にかかわるいわゆる「ホワイトリスト」作成にかかわる三者構成部会の設置について考慮を求めたもの。

5. 発効要件と批准

テロ対策の緊急性から、条約の採択まで異例の速さで手続きが進められた改正条約は2カ国の批准後6ヶ月で発効することとなっている。わが国の本条約批准は未定である。

6. その他

この改正条約の批准が、わが国を含む多くの国によってなされれば、一時上陸や出入国手続きの際の査証に関する問題の多くが解決されることとなり、船主や運航者にとっても有用となる。

一方、パスポートに先駆けて船員のみに対しデリケートな個人の身体情報の提供を義務づけることとなる「バイオメトリックス」技術の導入については、特に労働者側によって反対されていた。しかし、査証による事前審査に代わり得る、精度が高く、かつ信頼性のある証明書を導入するには、バイオメトリックス技術の導入が不可欠であるとの共通認識が審議の進行とともに形成されるとともに、バイオメトリックス情報を含まなければ、1958年に採択された108号条約と内容的に変ることなく、国内安全保障の強化を目指す多くの先進国において船員の出入国における手続きの簡易化が望めない事が明らかになった。

また、指紋を使用することで、眼球の虹彩などと比べ比較的抵抗感が少ない事、コスト、技術的にも容易に実施できる事、さらに記録媒体としてバーコードを採用する事により、記録容量が極めて限定され、他の情報を記録する余地が少なくプライバシー確保が可能と考えられる。

なお、本総会でわが国からの参加者は次のとおりである。

政府側

野川 忍 東京学芸大学教授
 新垣 慶太 国土交通省海事局
 船員労働環境課長補佐
 高橋 一郎 在ジュネーブ国際機関
 日本政府代表部一等書記官

岡田 洋平 国土交通省海事局
 船員労働環境課法規係

労働者側

飯嶋 雄二 全日本海員組合欧州事務所長
 池田 秀雄 全日本海員組合国際部部長

使用者側

赤塚 宏一 日本船主協会欧州地区事務局長

3

海事保安費用の経済的影響につき近日中に報告書発表 —BIAC/OECD MTC(海運委員会)の様態—

2003年6月18日～20日の間、パリにてBIAC*1 MTCとOECD*2 MTCが開催され、当協会園田国際企画室長が出席した。概要は以下の通り。

1. BIAC MTC (6月18日、於：BIAC本部)

各国の海運／荷主双方の委員により、翌日からのOECD MTCの主要議題について民間としての意見を交換した。また、会合の後半にはOECD MTCの議長ならびに事務局を招き、意見交換を行った。

2. OECD MTC (6月19～20日、於：OECD本部)

主な結果は以下の通り。

a) プレステイジ問題 (タンカー事故防止のための新たな政策検討)

国連事務総長は、OECD、IMO、ILO等の国際団体に対し、旗国による国際条約遵守を担保する新たな方策を共同して検討するよう要請している。OECDとしての対応を検討したところ、IMO等他の機関との重複作業になるとの慎重な意見が多かったが、結局OECDとしても何らかの対策を打ち出す必要があるとの結論になり、2003年11月の次回会合までに意見を出し合うこととなった。

b) 海事保安対策費用の経済的影響

OECD事務局が作成したレポートのドラフトを審議し、近日中の完成・公表に向け引き続き作業することを承認した。

c) 船体およびPI保険によるサブスタンダード船対策

船体およびPI保険の付保を解除することによるサブスタンダード船対策の有効性を検討。引き続き作業を継続する。

d) 海運助成策の現状確認

OECD各国の海運助成策の現状確認作業を、2003年末時点で実施することを確認。

3. 今後の注目点

近年のタンカー事故や環境意識の高まりなどにより、OECD MTCの作業が船舶の安全確保問題に広がりを見せている。当協会は、IMO (国際海事機関) 等他の国際機関の活動との重複を避ける必要があるとの観点から、OECDによる作業の有効性を確認しつつ、今後の動向を注視していく。

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

* 2 OECD: 経済協力開発機構

以上の詳細は、本誌2003年2月号P. 2～7参照

内外情報

1 台湾も指定地域から解除され SARS が沈静化 —「新型感染症」SARS への対応—

1. SARS の発生

「SARS」(サーズ)とは、Severe (重症) Acute (急性) Respiratory (呼吸器) Syndrome (症候群) の頭文字をとったインフルエンザに似た症状の感染症で、38度を超す熱やせき、呼吸困難、肺炎などを引き起こすことが知られている。

SARS は今年2月下旬にハノイ(ベトナム)の病院で確認された患者が第一例といわれ、その病院で約20人の病院従業者が同様の症状を示し、また、同時期に、香港の病院でも同様な症状が病院従業者に集団発生したことから、WHO (世界保健機構)は、3月12日に原因不明の「SARS」の集団発生に関する警戒警報を出した。

その後、SARS 患者たちの感染源を探る調査の中で、昨年11月頃、中国広東省で同様の症状の患者が集団発生し、この広東省からの医師が滞在した香港のホテルで、同じ日に宿泊していた他の宿泊客(香港、ベトナム、シンガポール、アメリカ、アイルランド、カナダ)が感染していることが判明しており、この後世界的に感染が広がったとされている。

2. 船舶に対する検疫所の対応

検疫法に定められている検疫感染症(コレラ、ペスト、黄熱、エボラ出血熱等のウイルス性出血熱)の国内への侵入防止等を目的に外国から来航する船舶に対して行われる検疫には、臨船検疫(海上に定められた区域での検疫)、着岸検疫(着岸してからの検疫)および無線検疫(無線電報による検疫)の3種類がある。

そのうち無線検疫は、船舶が到着前36時間以内に代理店等を経由して、到着前21日間に寄港した地名等の指定事項を電報で検疫所長へ通報する制度であり、ほとんどの船舶はこの方式による検疫を受けている。

このような状況を考慮し、厚生労働省では、検疫感染症に指定されていないSARSに対応するため、SARSの「最近の地域内伝播」が疑われる地域*1から来航する船舶、特に中国、香港および台湾からの客船については、航空機と同様に運航会社などの協力を得て船内での質問票の配布および乗員、乗客の体温測定を実施するとともに、着岸検疫による質問票の回収および健康カードの配布を実施した。貨物船についても、乗組員の体温測定を実施させる等、健康状態をより正確に通報させるよう無線検疫を強化している。

また、船内に有症者(38度以上の発熱や呼吸器症状等がある者)がいる場合には、特定感染症指定医療機関等への搬送の必要性を判断し、搬送に至らない場合でも、必要な感染防御を行った後、適切な医療機関を紹介し、受診するように勧めるとともに、他の乗組員に対する健康監視を船長へ依頼することとしている。

*1: WHOは、感染の発生した環境にかかわらず、最近20日以内に、その地域内での感染が強く疑われる複数のSARS可能性例が報告された地域を、「最近の地域内伝播」が疑われる地域として定義している。

3. SARS の沈静化

「最近の地域内伝播」が疑われる地域が最も多

かった5月頃は、さらなる世界的な流行が懸念されたが、その後徐々に指定地域は解除され、最後まで残されていた台湾についても7月5日に指定地域から解除されたことで、SARSの世界的な伝染はひとまず防止された。

WHOの報告によれば、昨年11月1日から7月4日までの、SARS「疑い例」および「可能性例」*2の累積数は32カ国・地域で8439人（その内812人が死亡）となっているが、わが国においては、「疑い例」累計52件および「可能性例」累計16件が国内の専門委員会に報告されたものの、SARSは全例否定されている。

*2：WHOは患者発生地域から帰国後10日以内に38度以上の発熱があった人を「疑い例」、発熱に加え肺炎を起こした人を「可能性例」として定義している。

なお、WHO、厚生労働省などのSARSに関する情報は、ほぼ毎日更新されており、これらの

ホームページ（以下のURL参照）ではより豊富で詳しい情報を得ることができる。

- WHO : <http://www.who.int/csr/sars/en/>
「最近の地域内伝播」が疑われる地域のリスト、ほぼ毎日更新されるSARS関連ニュースなど。
- CDC : <http://www.cdc.gov/ncidod/sars/>
アメリカ国内でのSARS発生状況のリスト、患者と接触した者への注意など。
- 感染症情報センター : <http://idsc.nih.gov/jp/others/urgent/update.html>
SARSに関する詳しいQ&A、海外情報の日本語訳など。
- 厚生労働省 : <http://www.mhlw.go.jp/>
入国する人々への注意、「疑い例」と「可能性例」の定義、WHOによるQ&A等の日本語訳など。

2

造船産業競争戦略会議について

—報告書取りまとまる—

国土交通省は、2002年6月、「我が国造船業及び船用工業の現状と課題の分析と今後予想される取るべき措置、国際対応のあり方等について検討し、産業戦略の明確化とこれからの政策指針を確立すること」を目的に、「造船産業競争戦略会議（座長：杉山武彦一橋大学教授、事務局：国土交通省海事局造船課）を設置した。当協会からは福島理事長が委員として参画し、第2回会議で「わが国海運と造船業（造船業界に望むこと）」と題し、ユーザーとしての考え方について説明を行った。（本誌2002年8月号P.24参照）（報告書の概要）

同会議は、わが国造船業の競争戦略について検討を行い（船用工業についてはWG.を設け別途検討）、2003年6月20日、第7回会議（最終回）において、目標（ビジョン）・基本戦略・個別戦略別に概要以下の通りの報告書を取りまとめた（報告書全体は国土交通省のホームページ <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/100625.html> に掲載）。

当協会は今後の具体的なアクションがどのように行われるか注視していくこととしている。

我が国造船産業のビジョンと戦略

—21世紀における新たなるチャレンジ—

我が国造船産業は、韓国や中国等との国際競争の激化、技術・技能の円滑な伝承など人的基盤の脆

弱性が顕在化しつつあるなど、大きな転換期にさしかかっている。

我が国造船産業はこうした課題を抱えながらも、質的にも量的にも世界のトップクラスであり、今後も適切な競争戦略を立案・実行していけば、21世紀においても引き続き競争力を維持し、海上輸送の高度化及び日本経済の活性化に貢献していくことが可能である。このため、以下のような我が国造船産業の目標（ビジョン）とこれを実現するための戦略を提言した。

我が国造船産業は、①海洋国日本が必要とするあらゆる船舶・海洋機器等を安定的に供給できること、②世界の海上輸送の高度化をリードしていけること、③製造業離れ・産業空洞化が懸念される中で国内立地を長期的に維持できる「強さ」を有していることなど、我が国にはなくてはならない重要な産業である。

このため、産業競争力の維持向上には個々の企業努力が基本であるが、政府としても引き続き積極的な支援を行うとともに、産学官の密接な連携により、個々の戦略が着実に具体化されることを期待している。

I 我が国造船産業の競争戦略

1. 目 標（ビジョン）

我が国造船産業が世界の海運造船の中心的役割を担える基盤の確立

- (1) 1,000万総トン規模（世界シェア1/3）の生産体制の国内維持
- (2) 世界の海運造船をリードできる技術力の確立（最高度LCV*1外航船の実現）

目標時期：2010年

2. 基本戦略（ビジョンを実現するための基本的な道筋や手段）

- (1) 競争環境の整備
 - 国内においても競争原理が充分に働く政策手法の採用
 - 国際的に公正な競争条件の確立
- (2) 「規模の経済」の追求、生産・工期短縮技術の高度化、人材育成・技能伝承等による市場競争力の強化
- (3) 世界有数の我が国海運業・船用工業、大学・研究機関、船級協会等の海事クラスターを主体とした、新たな研究開発アプローチの推進

3. 個別戦略

- (1) 集約・再編、アライアンスの強化によるスケールメリットの追求
- (2) 競争促進政策の展開（総量規制の廃止を柱とする設備政策の見直し）
- (3) 技能IT化等による生産技術の高度化、人材育成・技能伝承
- (4) 研究開発基盤・機能の再構築（技術開発スキーム等の再構築、標準化等への戦略的対応、新技術実用化支援スキーム、産学官の研究交流）
- (5) 国際市場規律の確立（OECD新造船協定の早期締結、造船市場の安定化のための国際協調）
- (6) その他（LCV*1の国際展開、技術流出防止策等）

Ⅱ 我が国造船用工業の競争戦略

1. 目 標 (ビジョン)

- (1) 我が国船用工業は、技術的優位性のある良質な製品の安定供給を通じて、日本造船業の国際競争力の中核的役割を担う。
- (2) 極東市場における日本船用工業製品の優位性を確保する。

目標時期：造船産業全体のビジョンにあわせて2010年

2. 基本戦略 (ビジョンを実現するための基本的な道筋や手段)

- (1) 需要変動等の環境変化に対応し、かつ、競争力ある製品を提供できる業界構造への転換
- (2) 造船連携等によるプロセスイノベーションを通じた生産性向上
- (3) 造船業における競争力を支えるための技術競争力の強化
- (4) 国内産業として比較劣後化しない、魅力ある産業への脱皮

3. 個別戦略

- (1) 集約再編、アライアンスの可能性の追求による産業基盤の強化、エンジニアリング力の強化
- (2) ITによる生産の高度化、造船 Web の一層の活用と将来に向けた高度化の推進
- (3) 技術基盤の強化 (競争戦略上重要な技術分野への開発資源の重点化、新技術の実用化促進、産学官・異業種間連携の促進)
- (4) 海運・造船・大学との人材交流の促進 等
- (5) 中国等海外市場への展開の促進、国際規制・規格への戦略的対応

*1 LEV (Life Cycle Value) : 船舶の生涯価値

造船産業競争戦略会議委員 (50音順、敬称略)

- | | |
|------|-----------------------------------|
| 座 長 | 杉山 武彦 (一橋大学教授) |
| 座長代理 | 大和 裕幸 (東京大学教授) |
| 委 員 | 青木雄二郎 (日本マリンエンジニアリング学会前会長) |
| | 荒木 幹夫 (日本政策投資銀行理事) |
| | 太田 和博 (専修大学教授) |
| | 木下 正利 (社団法人日本船用工業会政策委員長、三菱化工機相談役) |
| | 田中 利夫 (全国造船重機械労働組合連合会中央執行委員長) |
| | …第2回までは吉井眞之 |
| | 中西 堯二 (独立行政法人海上技術安全研究所理事長) |
| | 根本 久司 (社団法人日本造船工業会企画委員長、三井造船社長) |
| | 福島 義章 (当協会理事長) |
| | 三輪 善雄 (社団法人日本中小型造船工業会会長) |
| 事務局 | 国土交通省海事局造船課 (海事局長以下関係者が同席) |

洋上取引による大量覚せい剤密輸事犯が増加

—平成14年版不正薬物・銃砲の密輸入の動向「白い粉・黒い武器レポート」—

財務省関税局監視課は、このほど平成14年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向についての報告書「白い粉・黒い武器レポート」をまとめた。(税関ホームページ www.customs.go.jp ご参照)

政府は、麻薬、覚せい剤等の不正薬物の若年層への浸透やけん銃を使用した凶悪事件の発生が大きな社会問題となっており、昭和20年代後半、昭和50年代後半に続く第3次覚せい剤乱用期にあるといわれているなど極めて憂慮すべき状況下にあるとして、平成10年5月26日、「薬物乱用防止5カ年戦略」を策定し、不正薬物に対する強力な取締り、国民の理解と協力を求めるための広報啓発等の施策を推進している。また、入国旅客や輸入貨物など水際での取締り強化を図るとともに、当協会をはじめ密輸に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携し情報収集に努めている。

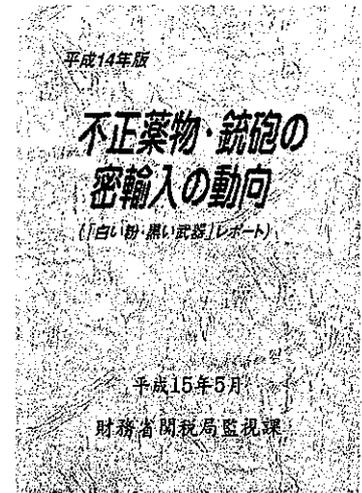
同報告書によると、平成14年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が450件、押収量が918kgとなり、4年ぶりに1トンを下回ったものの、押収実績としては過去4番目であり依然として大量押収傾向が続いている。また、銃砲については、密輸入摘発件数が8件、押収量が13丁(前年21丁)となった。

平成14年の密輸入事犯の主な特徴としては、

- ① 洋上取引による大量覚せい剤密輸事犯の摘発
- ② 大麻樹脂およびMDMA(錠剤型幻覚剤)の押収量が過去最高を記録
- ③ 空港内勤務者が密輸を行うなどその手口は益々悪質・巧妙化
- ④ トランジット罪(関税法第109条の2)の新設(平成12年)後、初適用となるヘロインのトランジット密輸事犯(ラオスから成田空港経由オーストラリア)の摘発等が挙げられるとしている。

関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることにご留意頂くとともに、関連する情報を入手された場合には「密輸110番(0120-461-961:シロイクロイ)」への通報をお願いいたします。

(担当海務部宮坂/Tel: 03-3264-7177)



主な社会悪物品の摘発実績

種類	年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	前年比
		件	kg	件	kg	件	
覚せい剤	件	37	39	57	42	20	47.6%
	kg	544	1,450	886	202	408	201.6%
大 麻	件	266	255	303	214	276	129.0%
	kg	281	723	485	797	476	59.7%
大麻草	件	184	155	217	166	191	115.1%
	kg	80	529	343	744	261	35.0%
大麻樹脂	件	82	100	86	48	85	177.1%
	kg	201	193	143	53	215	404.6%
ヘロイン	件	18	13	14	11	15	136.4%
	kg	4	1	6	5	19	391.3%
コカイン	件	19	10	12	7	12	171.4%
	kg	16	4	7	18	14	77.6%
あへん	件	11	8	5	2	3	150.0%
	kg	18	7	5	8	2	24.3%
MDMA	件	11	26	36	44	35	79.5%
	千錠	11	18	85	118	172	146.4%
向精神薬	件	230	167	89	96	89	92.7%
	千錠	136	141	62	90	60	66.8%
合 計	件	592	518	516	416	450	108.2%
	kg	863	2,186	1,389	1,030	918	89.2%
参考(使用回数)	千錠	147	159	147	208	233	111.9%
	万回	2,144	5,178	3,261	1,007	1,884	187.1%
銃 砲	件	13	13	9	2	8	400.0%
	丁	20	40	123	21	13	61.9%
鉄砲部品	件	4	2	0	2	3	150.0%
	点	9	2	0	12	4	33.3%

- (注) 1. 数字は摘発ベースのものであり、税関が摘発した密輸事件に係る押収量の他、警察等他機関が摘発した事件で税関が当該事件に関与したものに係る押収量を含む。
 2. 覚せい剤は、覚せい剤及び覚せい剤原料の合計数量を示す。
 3. MDMAは、MDMA及びMDAの合計数量を示す。
 4. 向精神薬の平成13年分には、輸出1件2,031錠を含む。
 5. 使用回数は、乱用者の通常の一回分使用量をもとに換算したものである。(覚せい剤:0.03g、大麻草:0.5g、大麻樹脂:0.1g、ヘロイン:0.01g、コカイン:0.03g、あへん:0.3g、MDMA及び向精神薬:1錠)

第3回 環境セミナー「海洋環境の保全」 —政策・産業・国際プロジェクト—

社団法人 海洋産業研究会 常務理事 中原裕幸

当協会は、5月30日(金)に日本海運倶楽部(海運ビル3階)で環境対策推進活動の一環として、会員向けの環境セミナーを開催し、講師に社団法人海洋産業研究会常務理事中原裕幸氏を迎え、「海洋環境の保全」—政策・産業・国際プロジェクト—をテーマに講演いただきましたが、その概要について紹介いたします。

「海洋環境の保全」—政策・産業・国際プロジェクト—

私どもの海洋産業研究会は、1970年に社団法人の認可を取得してスタートしましたが、常勤職員10名以内という小さい規模ながら、財界の発意でできた海洋に関する調査研究・プロジェクト開発に携わる団体です。カバーする領域としては、海に関するものは基本的に全てカバーしますが、特に新しい海洋開発や利用を対象分野にしています。これがまた広いわけで、政策や制度、新しい科学技術や情報、水産資源に鉱物資源、さらに今流行の深層水や海洋エネルギー、メガフロートなども含まれます。

今日のテーマである「海洋環境の保全」に関

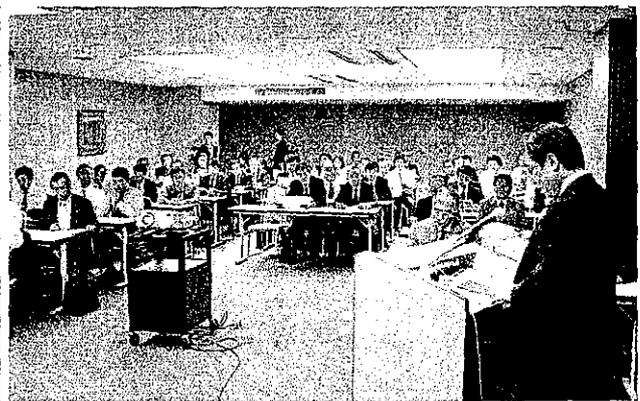
して、どの様に対応したらいいのかを検討する際に、どうしても必要になってくるのが社会科学的な側面です。政策や法律、社会制度をどうすればいいのかということがなければ、いかに優秀な技術あるいは産業意欲があっても生きてこない。この部分がわが国は非常に弱い部分だと思います。そんなことも含めてお話をさせていただきたいと思います。

まず、海洋の環境の問題について、国際的な背景と国内的な背景のおさらいをしてみたいと思います。

実は、国際的な背景を見ると、不思議なこと



▲セミナーの様相



に72年、82年、92年、2002年と10年ごとに、環境問題に関する世界的な節目が現れてきています。まず1972年にストックホルムで開催された「国連人間環境会議」です。我が国もまだ高度経済成長の真っ盛りのころで、初めて環境に警鐘を鳴らしたという意味で歴史的なマイルストーンになった会議です。

10年後の1982年には、我々海洋関係者には縁の深い「国連海洋法条約」が採択されました。1973年から10年間もかかって採択し、それからまた12年かけて1994年に発効した、“海に関する国際的な憲法”とでも言うべき条約です。この条約の第12部に「海洋環境の保護及び保全」という部分があって、200海里の排他的経済水域（EEZ: Exclusive Economic Zone）など沿岸国の権利が領海より外側まで増えた、そして権利の拡大の裏返しとして、「ちゃんとその環境の管理をやりなさい。それが海に面している国の義務ですよ」という義務が書いてあります。

それから、10年後の1992年には、リオデジャネイロでUNCED（United Nations Conference on Environment and Development）が開かれ、「リオ宣言」といわれる「AGENDA21」が採択をされています。90年代に入り地球環境問題が厳しくなってきたこともあって、きちんとやらなければ大変だぞというようになってきた。

この「AGENDA21」は大変分厚いものですが、プレスリリース用のエグゼグティブサマリーがあって、これは20~30ページのもので、この「AGENDA21」の第17章が海洋・沿岸域の環境についてまとめてある部分で、環境をきちんと守るべきだということが書かれています。これを含めて、AGENDAを実行して21世紀を迎えましょう、という申し合わせが行われました。

ところが、日本は海洋法条約を批准しておきながら、日本の海をどうするのかという国家戦略を明確にしていません。我が国の政府は一体海洋国家日本をどの方向に舵をとろうとしているのか、海運業界など関係業界とも手を携えて、

もっともっと働きかけていかなければならないと思っています。

それから10年たった昨年の2002年には、ヨハネスブルグでWSSD（World Summit on Sustainable Development）が開催されました。この会議は、Rio+10と言われるように、1992年のリオデジャネイロから10年たって、「AGENDA21」で決めたことが本当に実行されているのか検証し、そして改めて方針を出すために開かれたものです。

日本からも、橋本元首相を初め150人ぐらいが参加したと報道されていますが、貧困の問題、水の問題などが中心議題で、環境および持続的開発の上で重要な役割を占める海の問題をどうするのかについては、その中に紛れ込む格好で扱われたために、我が国でもWSSDが海洋問題に関してどれだけ重要かを認識する人があまり多くないようです。

このRio+10に向けては、海洋・沿岸域をきちんとすることが地球環境を守る上で一番大切であることを訴えようということになって、世界中の海洋関係者が、2001年12月にパリのユネスコ本部に集まって、Rio+10向けの会議（Global Conference on Oceans and Coasts）を開きました。数十カ国から450人程度、大臣クラスも10カ国ぐらい出て来ましたが、そもそもこの会議に我が国から出席したのは、当時の日本財団の寺島常務理事以下、私を含めてわずか5人でした。海洋の問題に対する国民の認識がまだまだ足りない、と感じました。

この間、1997年に「COP3」がありましたし、今年3月には日本を舞台にして、WSSDのメインテーマの一つであった水に関する世界フォーラムも開かれました。この「世界水フォーラム」では、「21世紀は環境の世紀、水の世紀」と言われていながら、ここでも地球上の水の97%を占める海水については、必ずしも十分に議論されたわけではなく、これから声を大にしていく必要があると思っています。

一番重要なのは日常的な環境問題である陸起源の環境問題ということになります。圧倒的に陸起源の環境問題が多く、逆に船舶起源のものは非常に少ない。海運業界の方々にとっては常識でしょうが、この厳然たる事実を、もっと広く国民に認識してもらわなければなりません。したがって、政策や制度、技術もこちらを主にやらなければなりません。

対策の考え方としては日常的なものと非常時のものに分かれます。日常的なものはじわじわと真綿で首を絞めるような蓄積型の環境問題ですから、それにどう対処していくのかという政策が必要になります。一方、事故などの非常時はめったに無くても、影響が急激で目に見えて大きいことが特徴ですから、この対策が重要になってきます。

海に関する法律というのはたくさんあって、最近次々と法制が変わっています。「漁港法」と「沿岸漁場整備開発法」が一緒になって「漁港漁場整備法」に変わったり、「水産基本法」ができたというようなことが起きています。「港湾法」や「海岸法」も改正されました。その他に船舶関連の法律も含めてたくさんあります。これらの政策・法制度のなかで、環境関連を歴史的に追いかけてみると、昔は「公害基本法」と言っていたのが、現在は「環境基本法」であり、そしてつい最近「自然再生推進法」といったものもできています。日本には、「教育基本法」や「循環型社会形成基本法」など約20前後の基本法があって、これが定められると、基本計画を国家計画としてつくることになります。

最近知りましたが、アメリカが30年ぶりに国家の海洋戦略を改訂するというところで、Commission on Ocean Policy が精力的な審議をしています。そこでは、3年がかりで、アメリカにとっての海洋の持つ経済的価値、国民経済上の価値はどれくらいかというものをまとめるナショナル・オーシャン・エコノミクス・プロジェクトというものを、お金をかけてやっています。

市場価値で換算できる価値のほかに、非市場価値 (Non Market Value) としてどれくらいのものがあるかというのも大きな柱として検討されています。わが国でも環境経済学がようやくスタートしたばかりですが、これを数字的あるいは経済的に評価する手法というのは、まだまだ発展途上という様に思われます。

それから重要なのは、常にモニタリングを継続することと、何らかの対策を立てた後の事後評価をきちんとやること。それにメンテナンス。やりっ放しであとは様子を見るだけではなくて、メンテナンスをしなければだめです。とにかく、トライ&エラーでどんどんやることと、住民参加と合意形成をきちんとやること。さらに行政による様々な計画との整合性ということです。

私は、統合的な沿岸域管理計画が必要であるということ常々言っているのですが、先進国で沿岸域総合管理法という法律をきちんと持っていない国は日本ぐらいです。アメリカは、先ほどご紹介したように Coastal Zone Management Act というのを1972年に制定して、様々な海域利用が競合する時には、それをインテグレートしてきちんと解決するための横断的な理念法があります。中国、韓国、フランスにもありますが、我が国にはありません。あとは、予算を長期的な視点のもとに投入する必要があります。連携ももちろん必要ですが、政策と制度というところが重要な部分です。

次に産業という視点からまとめたいと思います。海洋環境産業の定義は次のように定義できるのではないかと考えています。要するに海洋環境への負荷を低減させることに携わっている産業はみなそうですが、例えば、水質浄化をやる、ヘドロを浚渫するといった、目に見えた格好で環境の負荷を減らすことに直接携わっている、あるいは、それを調査する、陸上で海へ流れ込む負荷を減らす。こうしたものはすべて海洋環境産業ということが出来ます。

さらに、海洋に限らないけれども、環境にと



Washington(便り)

American Justice

米国は自他共に認めるモータリゼーション大国である。自動車生産は世界の20%に相当する1,200万台レベルを維持し、世界第一位の座を今も不動にしている。交通のインフラ状況についても、日本よりも国土が広いこともあるが、ハイウエーの総延長は日本の10倍に当る73,271kmもあり略地球を二周する規模である。ワシントンDC周辺部ではハイウエーが片側5車線のところも結構あり、米国のモータリゼーションの凄さが体感できる。道路も広く遂々スピードに無感覚となると突然出現するのが交通警察である。米国の一面を知る格好の教材となるので、今回は車に纏わる友人の出来事について伝聞と見聞を交えてお話することを思い立った。

ある日、友人がワシントン周辺部では珍しい有料道路で車を駆っていたら、突然警官が前方の視野に現れ、停止の合図を受けた。友人の車は5車線ある右から2車線上にあり、警官のいる左手の路肩まで3車線を斜めに横切り車を停止させた。一瞬の出来事で何が起きたのかさえ、飲み込めなかった。車を停止させ直ぐに「停止の意味」を警官に問い質そうとして、車外へ出たところ、警官に押し戻された。警官がなにやら機械らしいものを取り出して友人の目の前に指し示した。それは野球でお馴染みのスピードガンであった。見ると84マイル(134km/h)と表示されている。隣の車ではないか、と反論を試みたが、通用する筈もなかった。州道の有料道路は制限速度が55マイル(88km/h)となっているから、スピードガンの数字通りであれば、29マイル(46km/h)のスピード違反となる。警官は事務的に違反切符を切り、一方的に45日後に裁判所へ出頭する日時を示した。友人曰く、「常に走行する遙か遠方への注意を心掛けているが、この瞬間だけは記憶が見事に消失している」と。

友人がスピード違反で捕まったことを告白した日から間もなく、食事中に「最近、知らない

人から沢山のメールが届き困っている」と打ち明けた。友人宅へ郵送された郵便物はその封筒の表に「Advertising Material」(宣伝物)と但し書きがあるらしい。恐る恐る開けてみると、「スピード違反に対する法手続きのお手伝いをします」という弁護士事務所からのものであった。次々に届く郵便物の数が増えれば増えるほど、「Advertising Material」の意味を嚙締めることになる。友人の犯したスピード違反は初めてであり、免許停止なしの罰金の軽い科料程度と踏んでいたが、どうもその程度では収まらないらしいことを暗示していた。米国人や在米経験の長い日本人などに友人のスピード違反がどの程度のものか、当って見ても一向に釈然としない。インターネットで当たってみると、19マイル(30km/h)の超過スピード違反については触れているが、それ以上となると何も書かれていない。筆者が「ひょっとしたらひょっとするかも」と言って友人をからかった。友人は郵便受けを開けるのが憂鬱になってきた。それと同時に日々、その顔色が冴えなくなって行くのが手に取るようになった。結局、弁護士から受け取った郵便物は40通にも上った。どうも、裁判所の掲示板に友人の名前と住所が掲示され、それを頼りにダイレクトメール作戦に及んでいるらしい。

裁判所へ出頭する前日の午後遅く、「弁護士をつけるべきかどうか」、長く悩んでいた友人から相談を受けた。筆者は裁判事情に通じていない外国人には弁護士は強い味方になると助言した。友人はこれで踏ん切りがついたと見えて弁護士を雇うことを決心した。「Advertising Material」の体裁は様々であるが、中でもカラーの顔写真付き名刺を同封した弁護士が実直そうなので、早速電話を架けた。友人は夕方、裁判所街の弁護士事務所へ行きその弁護士と翌日の打ち合わせをした。最大の問題は、友人の運転履歴がヴァージニア州では短く裁判を有利に運ぶのが難しい、という脅しに近いものであった。同行し

た筆者が「日本のゴールド免許証」を友人が所持していることを示唆し、その意味を説明したら、弁護士が「使えるかもしれない」と一言ぶすつと答えた。筆者は友人の裁判に同行することを約束して弁護士事務所を後にした。

翌朝9時、私達は裁判所で弁護士と落ち合った。法廷は9時15分からの開廷であるが、法廷に出席の関係者だけでも数百人に上り、一階フロアーはごった返していた。壁の人だかりの先には三法廷への割り振り表が掲示されていた。友人はC法廷が指定された。少し早目に入廷したところ、席は半分ほどが埋まっており、我々は前列に近いところに陣取った。法廷では交通違反者を取り締まった警官の同席が必須であり、出頭した交通違反者が警官の欠席で無罪放免となることもある。開廷間近に入場した10数名の警官の集団に友人を取り締まった警官がいるかどうか、筆者が確認したところ、友人は一言「いないなー」と答えた。もしかしたら、弁護士に高い金を払わなくとも済んだかも知れないなどと冗談を言い合っている内に法廷が開いた。今度は次々に登場する交通違反者の違反内容に耳を澄ました。早い違反者で10秒以内の判決。時間が長い人でも1分超で次々に片付けられて行く。即断即決のスピード判決だ。登場する違反者は、壇上の判事から「Guilty or not guilty?」（違反を認めるかどうか）と必ず聞かれ、略例外なく違反者は「Not guilty」と答える。担当の警官が立ち上がり手短かに状況説明するが、何れの場合も友人の超過速度よりも小さい19マイル以内のケースばかりである。友人が「保険を付けて置いてよかったかも」と小声で呟いた。一時間程して、第一陣の警官関係の違反判決が終了し、短い休憩に入った。

第二陣の警官の集団が現れると、友人が「今度は俺を捕まえた警官がいるぞー」と筆者の耳元で囁き、友人担当の警官を指差した。また、次々に交通違反者が証言台に呼び出され、夫々担当の警官が状況説明する。友人担当の警官が席を立ち他の違反状況の説明に入ったので、今度は友人の名前が呼び出されるのではと思い、依頼した弁護士の姿を探すが近くには見当たらない。友人の名前が呼び出される前に担当の警

官は自分の席に戻ってしまった。そこで弁護士が突然後ろから姿を現し、「法廷から外の廊下へ出て欲しい」と言って友人を連れ出した。筆者も同行した。弁護士が「昨日言っていた日本の免許証を持ってきましたか」と友人に聞き、友人がゴールド免許証を弁護士へ差し出した。友人から免許証を受け取った弁護士が「暫くここで待っていてください」と言い残し、法廷の舞台裏へ消えて行った。それから待つこと、20分余り。弁護士が日本の免許証を片手にニコニコして廊下で待つ我々のところへ戻ってきた。弁護士が「話しを付けてきました。スピード違反については、150ドルの罰金。もう一つの違反、[Reckless drive]（乱暴運転）については、[Improper drive]（不適切運転）と読み替えることで決着しました」と説明した。我々が「法廷の方はどうなるのですか」と聞き返すと、弁護士が「これから入廷しましょう。判事が名前を呼びますから、その時は席を立ち証言台へ進んでください。私が脇にいますから、一言もしゃべらなくて結構」と答えた。

三人揃って同じ長椅子に着座し、友人の名前が呼び出されるのを待った。暫くすると、どうも今までとは違反者の判決の進め方が違うのに気が付いた。違反者と弁護士が対になって証言台に立ち、弁護士が全て受け答えをしている。また、違反に対する科料も判事の口からではなく、裁判所の専門係官から判決の内容が読み上げられる。呼び出された違反者は例外なく判事から「Guilty or not guilty?」などは確認されない。判事が友人の名前を呼び、弁護士と一緒に証言台に立った。判事は友人が本人であることを確認すると、専門係官に向かって友人の科料を読み上げるよう指示を出した。10分前に廊下で弁護士から聞いたのと同じ内容の科料を係官が読み上げるではありませんか。一人法廷の椅子に座っている筆者は西部劇の時代へタイムスリップした錯覚に襲われた。こうして友人の交通違反は目出度く一件落着した。

(北米地区事務局ワシントン事務所
所長 岡 哲夫)

潮風 満帆

ペスタ・マテイ
(葬式)

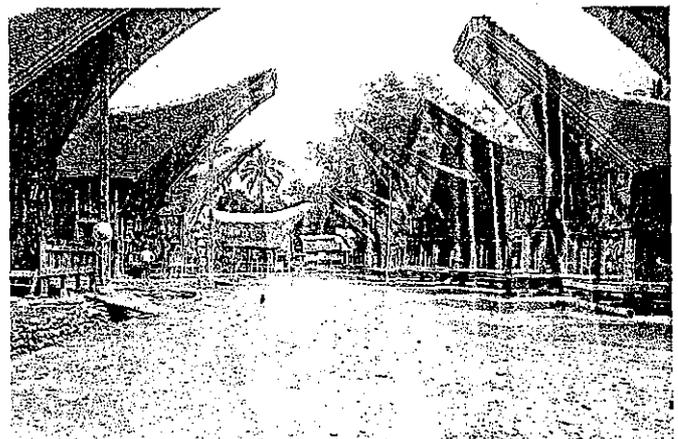
7つの海のこぼれ話

今を去る20年前、筆者が国際協力事業団(JICA)の仕事でインドネシア共和国ウジェンバンタン海員学校(現マカッサル)に着任していた1980年頃の古い話で恐縮であるが、世界での奇祭をたまたま見ることが出来たのでご紹介しよう。

場所は南スラウェシ州のトラジャ地方で、私達が住んでいたマカッサル市から250キロ以上離れ、車で半日の行程にあり、日本でもトラジャ・コーヒーの名で知られている。トラジャはインドネシアでは珍しくイスラム教の中にあって現在はキリスト教圏を作っている地方である。昔、マカッサル地方に漂着した海洋民族が現地人に追いやられて山中に居住するようになり農耕民族となって独特の文化圏を形成したとのことである。

ペスタ・マテイとはいわゆる「葬式」のことである。だが、この葬式が大変なことで、一般庶民の場合は死後直ぐに葬式をして終わりであるが、名士で人望があり財産家の場合、特別の葬式をすることが郷土の人々から許される。これが「ペスタ・マテイ」で原始宗教の匂いがする、儀式と言うよりはむしろお祭りである。

まず、トラジャ地方の特徴は家と墓の造作にある。家は、独特な船の形をした屋根があり、各棟は南北に整然として並び南側は住居、北側の棟は穀類を入れる「倉」である。屋根は竹、壁は木製で壁には各家固有の、しかもこの地方独特な彫刻を施し、全て高床式である。格式は家の大きさと入り口に飾られた水牛の角の数に表れる。かつて海洋民族であった名残りが家や舟形の石棺(木棺)の形に残されている。墓所は山の絶壁の中腹に横穴を掘って^{ひつぎ}柩を収めるが、横穴の入り口には



▲舟形の屋根を持つ家々(左側が住居)



社団法人 日本船舶機関士協会
副会長

浅沼 尚正

等身大の人形が置かれており、盗掘を防ぐために長い梯子を掛けなければ行けない所に造られることが多い。

ペスタ・マティを行うためには一族全員が集合しなければならない。そのために10～15年以上待つこともあり、その間、昔ながらの方法で遺体を保存している。葬儀の期間は2週間位のものである。費用は日本円にして2～3千万円であるから、当地の物価・貨幣価値から見ると1億円くらいの感覚である。

インドネシア政府は事ある毎にこのような無駄なことは止めよとかなり強力な通達を出しているようであるが、一向に止めないし、この時も政府の大臣クラスの高官が見物に訪れていた。5～10年に1回は行われていたとのことであるが、この時以降、ペスタ・マティが行われたとの噂を聞かない。

そもそも、ペスタ・マティが行われること自体「口伝」で知るし、式次第など全くなく、予定も出し物も全て口伝で知らされる。現地の人々は全て判っているのかも知れないが、私達には全く判らず、着飾った娘たちが出てくれば踊りが始まるであろうと推察するのみである。

さて、肝心のペスタ・マティであるが、まず斎場が作られる。約3,000坪位の畑と雑地が自分の所有地内に確保され、期間中、関係者数百人の生活の場となる宿泊所が作られる。そこに宿泊する人々の期間中の食事、生活物資等は全て施主の負担で賄われる。宿泊所の広場に面した所が催物の観覧席となるが、ペスタ・マティの主体である遺体を安置した櫓のような祭壇と本人に似せた等身大の蠟人形が山車の上に乗せられて斎場の片隅に置かれているだけで後は広場自体が斎場となる。広場(斎場)では時々、それでも予定通りなのであろう、個人の名譽を讃える舞踊や行進が繰り広げられる。

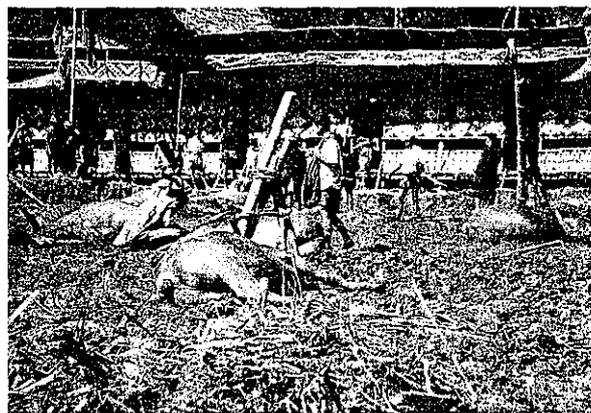
一つの村が忽然と出現したようなもので、ペスタ・マティ終了後、建物は全て壊されて元の畑に戻される。

奇祭といわれる大きな理由は生贄として大量の水牛や豚等が殺されることである。私が見たペスタ・マティでは水牛50頭、豚120頭、その他山羊2～300頭

が生贄になるとのことであった。一刀のもとに殺した後、まず、生贄の血が竹筒に採られて参列者に配られ回し飲みし、次いで生肉も配られて一部はそのまま食するという。近所の豪族からは貢ぎ物として両手足を縛られて太い竹に吊された豚や山羊等が続々と斎場に到着していた。

祭りの途中催物が途切れたので、ホテルに一時引き上げて休息している時に、水牛が今生贄にされたとの情報が入り、斎場に駆け付けたところ12、3頭の水牛が血を流して横たわっていた。従って、殺すところは見えていないが、状況から推察して即死であろう。

祭りの圧巻の一部を垣間見たので、ペスタ・マティの見物を終了することにし、翌日、3日間滞在したこの地を後にした。



▲生贄となった牛



▲舞踊を捧げる乙女達
(背景は葬儀のために造られた家々)

海運業 PR ビデオ「日本の海運」の完成および コンクール入賞について

当協会では、日本海運の歴史と現状そして日本の暮らしと産業を支える日本海運の役割を広く一般の方々（高校生以上を対象）に理解していただくための一助として、このたびビデオ「日本の海運」改訂版を制作致しました。社会科の教材あるいは海運に関する基礎的な知識の習得等を目的としてなるべく多くの方々にご覧いただけるよう、各方面に配布しています。

なお、本ビデオは、“第41回（平成15年度）日本産業映画・ビデオコンクール（社団法人日本産業映画協議会主催）”において、参加118作品の中から『日本経済団体連合会会長賞』を受賞致しました。

本ビデオをご希望の方は、当協会広報室（TEL：03-3264-7181、FAX：03-5226-9166、E-MAIL：pub-office@jsanet.or.jp）までご連絡下さい。

—〈制作意図〉—

「衣」・「食」・「住」に密着した生活物資を始め、原油やLNGといったエネルギー原料から鉄鉱石などの工業原料まで、日本に輸出入される約9億トンに上る物資のほとんど全てが「船」によって運ばれています。また、国内物流においても工業原料や工業製品等の長距離大量輸送には「船」の役割は欠かせません。

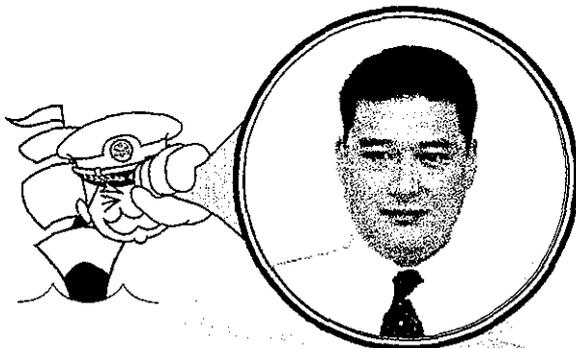
四方を海に囲まれ経済大国と呼ばれる日本は、「海運」なしでは成り立たない国です。普段は全く目立ちませんが、「海運」は日本と海外、そして、国内の各地を結び、私たちの暮らしと産業に必要な物資を今日も運び続けています。



▲表彰を受ける元当協会鈴木常務理事（写真左）、日本シネセル（映画製作会社）村瀬社長。



▲「日本の海運」ビデオジャケット



今回、登場して頂くのは

玉井商船(株)営業2部係長

ながい まこと
永井 仁さん(32歳)です。

① 1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか?

当社の大株主でもある日本軽金属(株)殿のアルミナ・化成品の国内海上輸送業務が主な仕事です。また、支配下船腹の効率配船のための営業活動です。

② 2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…?

今年で入社して9年目ですが、仕事上沢山の方々と接することができ、これにより自分の見聞が大きく広がったことです。

③ 3. 御社の自慢といえば?

会社の歴史が古いことです(昭和4年創業・昭和7年創立)。この事により、海上輸送に関する資料が多く保存されており、現在の会社活動に有効に活用されていることです。

④ 4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

今まで仕事を通じて得た知識で、新造船を企画時点から携って、荷主殿や当社にとって理想的な船型の船を建造したい。

玉井商船(株)の事業概要

当社は、日本軽金属(株)殿のボーキサイト・化成品等を主力貨物として内・外航輸送に従事しています。また、外航におきましては、近年これらに加えて穀物その他散貨物の分野にも積極的に進出しています。内航におきましては、タンカー3隻、内航船2隻を保有し、積極的に営業活動を行っています。

CONTACT US ⑦

事務局紹介 関連業務部

TEL : 03-3264-7811 (港湾物流・ターミナル業務関係)

TEL : 03-3264-7176 (物流システム・水先関係)

TEL : 03-3264-7175 (法務保険関係)

FAX : 03-3262-4761

E-MAIL : bc-div@jsanet.or.jp

業務内容について

関連業務部は、主に以下の事項を扱っています。

- 法務保険に関する事項 (船舶保険など)
- IMO 法律委員会 (LEG) 等への対応
- 油濁損害等船主責任に関する事項 (IOPC Fund など)
- 水先制度・料金等に関する事項
- 輸出入・港湾諸手続きに関する事項 (ワンストップ問題など)
- 港湾諸料金に関する事項
- 港湾運送事業法・港湾法に関する事項
- スエズ・パナマ運河に関する事項
- ISO 規格に関する事項
- 客船に関する事項 (アテネ条約など)

《関連業務部スタッフ紹介》

前列左から

長井 保夫 (副 部長) 日本港湾の国際競争力強化に向け精一杯がんばります。

井上 晃 (部 長) 関連業務とは、何でも少しは関連しますから、要は何でもやる部です。

矢袋 繁樹 (副 部長) この7月に着任したばかり。内幸町から平河町に移り通勤が少し楽になりました。

後列左から

伊藤 正幸 (課長代理) 予想もしない人事異動?により2カ月連続の登場となりました。

遠藤 勝巳 (課 長) サラリーマンと連れない釣りの2足のわらじ。保安強化で岸壁から締め出される日も近い?

小畑 靖 (課 長) 船主協会の吉幾三です。歌(?)仕事に頑張ります。

佐藤 晃 (課 長) 本年後厄です。あと半年間、無事に仕事が全うできますように。

松岡 幸枝 わがままな人たちの多い関連業務部を誠心誠意サポートしています。

関連業務部トピック

関連業務部では、港湾物流、水先、法務保険、物流システムなど幅広い問題に対応しております。

当部は出向者を中心とする旧港湾協議会とプロパー職員とで構成され、会員の皆様に極め細やかなサービスを行うよう心がけています。

ご意見・ご質問などありましたらお気軽にお問い合わせ下さい。





- 5 国際海事機関 (IMO) 第77回海上安全委員会 (MSC) が開催された。
 28 (P. 11海運ニュース国際会議レポート参照)
 6
 1 G 8 (主要 8 カ国) サミットがフランス・エビアンで開催され、シングルハルトンカーに関する規制強化は国際海事機関 (IMO) 主導で取組むことが G 8 行動計画に盛り込まれ採択された。
 3
 2 当協会は、欧州委員会に対し、EU において外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を定める欧州理事会規則4056/86の見直しに関するコメントを提出した。
 2 (本誌2003年 6 月号 P. 14参照)
 2 ILO (世界労働機関) が検討していた「船員の身分証明方法に関する条約 (ILO 第108号条約)」の改正条約が採択された。テロ対策で身分証明方法改善策として、一定の条件を満たす場合、声紋、虹彩などの個人情報電子化して、従来のパスワードなどに替えて本人確認するバイオメトリクスを導入を強制化することが決まった。
 19 (P. 13海運ニュース国際会議レポート参照)
 4 欧州議会は、EC (欧州委員会) が作成したシングルハルトンカー地域規制強化案を承認した。
 12 当協会は、第 3 回海運セミナーを開催した。
 18 当協会は第56回通常総会を開催した。
 1 (P. 1 特別欄参照)
 18 BIAC (経済産業諮問委員会) / OECD の MTC (海運委員会) がパリで開催された。
 21 (P. 16海運ニュース国際会議レポート参照)

- 18 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12月分の実績を発表した。これによると同月の入港隻数は16,640隻 (前年同月比1.1%減)、7,807万総トン (同1.1%減) であり、そのうち外航は、3,379隻 (同1.3%増)、5,887万総トン (同2.7%減)、内航は13,261隻 (同1.6%減)、1,920万総トン (同4.3%増) であった。
 19 外航中小船主協会は第45回定時総会を開催した。
 20 国土交通省は、海事局長の私的諮問機関である第 8 回造船産業競争戦略会議を開催し、日本造船業の国際競争力の強化に関する報告書を取りまとめた。
 (P. 18海運ニュース内外情報参照)
 20 国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討の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 (座長：加藤俊平東京理科大学教授) を開催し、国際船舶制度における外国人船員承認制度について、一定要件で現在行われている承認試験を免除するなどの見直し案が示された。
 24 国土交通省は、2003年 3 月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量6,593隻 (対前期比=2002年12月末比0.9%減)、6,717千重量トン (同0.8%減) となった。
 27 BIMCO (ボルチック国際海運協議会)、ICS (国際海運会議所)、INTERCARGO (国際ドライカーゴ船主協会)、INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) の国際的な海運 4 団体は、EU 委員会および加盟国に対し、プレステージ事故に関連した避難地確保に向けた緊急計画・施策を確立するよう意見書を共同で提出した。
 30 国土交通省海事局は、船員の労務供給・職業紹介事業の規制改革案をまとめた。
 30 世界貿易機関 (WTO) サービス貿易理事会特別会合等がジュネーブで開催された。サービス分野のうち海運の自由化交渉では、米国の積極的な交渉参加を促すことが主なテーマとされている。
 30 当協会は、現時点で要望可能な規制緩和要望 (6 項目) を総合規制改革会議に提出した。
 30 国土交通省は、平成15年 4 月分の造船41工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は11隻46万 G/T、竣工は20隻83万 7 千 G/T であった。そのうち国内船は、竣工 1 隻 4 千 G/T、竣工は 1 隻 1 万 3 千 G/T であった。



船協だより

公布法令（6月）

- ④ 海上衝突予防法の一部を改正する法律
（法律第63号、平成15年6月4日公布、平成15年11月29日施行）
- ④ 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律
（法律第64号、平成15年6月4日公布、平成15年11月1日施行）
- ④ 武力攻撃事態等における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律
（法律第79号、平成15年6月13日公布、平成15年6月13日施行）
- ④ 船舶料理士に関する省令の一部を改正する省令
（国土交通省令第74号、平成15年6月13日公布、平成15年6月13日施行）
- ④ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
船舶料理士に関する省令の一部を改正する省令
（国土交通省令第75号、平成15年6月23日公布、平成15年7月1日施行）
- ④ 港則法施行規則の一部を改正する省令
（国土交通省令第76号、平成15年6月24日公布、平成15年7月1日施行）

- ④ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令第五条第一項に規定する埋立場所等に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準を定める省令の一部を改正する省令
（環境省令第14号、平成15年6月13日公布、平成15年10月1日施行）

国際会議の予定（8月）

- アジア船主フォーラム（ASF）第12回香港総会
8月25～27日 香港

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 5月	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
5	4,301	3,606	695	3.6	2.0

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 6月	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
6	119.81	117.55	119.82

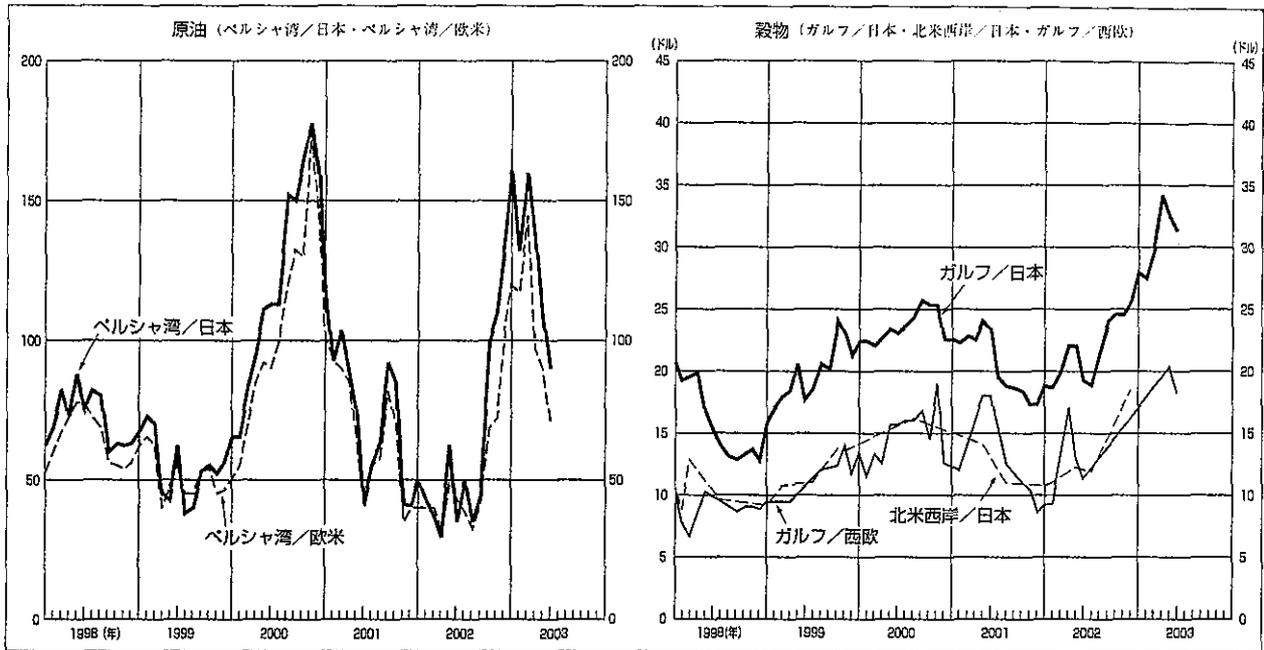
(注) 財務省貿易統計による。

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 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
6	10,679	0	10,679	932	2,970	6,170	0	530	50	26	22,353	4,620

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	90.00	56.00	40.00	35.00	42.50	31.00	70.00	52.50
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	—	—

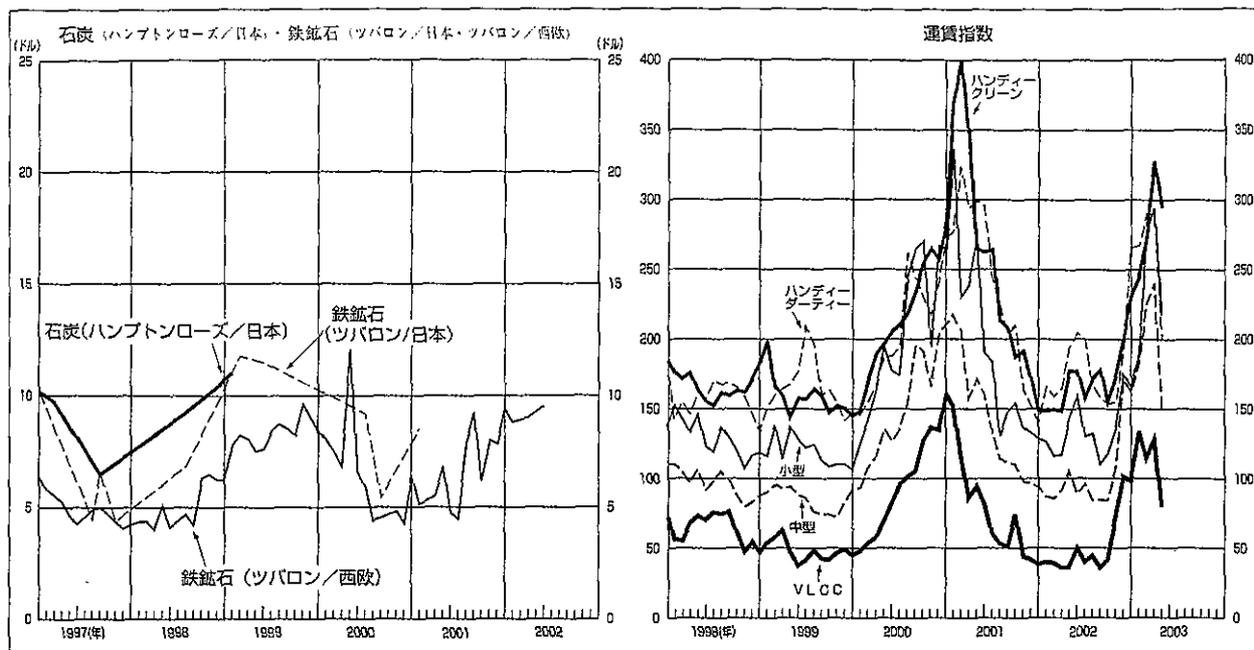
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	31.25	29.40	—	—	—	—	11.35	10.75	—	18.20
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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位: ドル/トン)

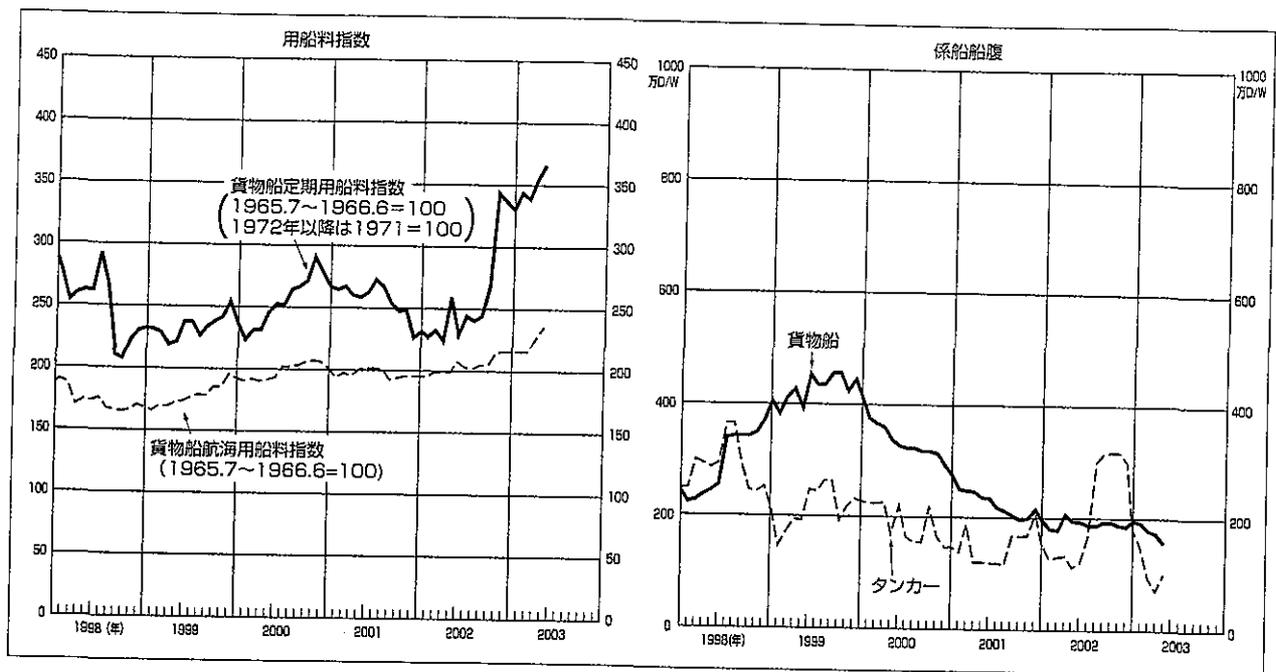
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	8.95	6.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50
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	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。(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	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	224	1,525	1,555	46	525	1,016
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

降り続く雨と蒸し暑くじとじとした梅雨の日は、汗かきにとってはたまらない毎日だ。特に満員の通勤電車の中は風も通らず汗びっしょりとなる。その点、今年の梅雨は今迄のところ、雨は夜間に多く、空気も比較的さわやかに感じられる。問題は7月に入ってから20日前後の梅雨明けまでの後半である。

さて、「海の日」は、海事関係団体が一致協力して、海の恩恵に感謝するとともに海洋国家日本の繁栄を願う日として国民の祝日とする運動を展開した結果、制定された。

ところで、「海の日」が国民の祝日となって以降、一般国民の海に関する知識や理解は一層深まりつつあると言えるであろうか。国民の祝日「海の日」海事関係団体連絡会が発行した「海の日」イベントガイドを見ると、7月1日から31日を「海の月間」とし、全国津々浦々で実に多くの催しが計画されており、それぞれの主催団体の方々の努力が伺い知れる。これらの催しを通して、一人でも多くの一般の人々に「海の日」の理解が深まることを望むわけだが、われわれ海事関係団体あるいは関係事業者も含め、ここで働く人々が、「海の日」の休日は他の日に振り替えるなどして、全国で繰り広げられる催しに参加することにはどうであろうか。

海に深い関わりを有する仕事に従事するわれわれ全員が、主催団体の担当者任せにせず、率先して「海の日」の行事に参画する「行動」を通じて、人々の関心を高めていくことができないだろうか。

うっとりしい梅雨が明け、子供達は夏休みに入り、海のシーズンの幕明けというこの時期は海洋環境の保全、海上輸送、海洋開発やマリンスポーツなどを語るにも格好のタイミングだと思われる。

(社)日本船主協会 常務理事海務部長 増田 恵

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ総務チーム長	齋藤 嘉明
飯野海運	ステーキホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・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	高山 敦
日本郵船	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室マネージャー	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	常務理事総務部長兼広報室長 常務理事海務部長 常務理事 企画調整部長兼国際企画室長 関連業務部長 船員対策室長	梅本 哲朗 増田 恵 植村 保雄 園田 裕一 井上 晃 高橋幸一郎

次号のお知らせ(主な予定)

国際海事機関 (IMO) 第49回海洋環境保護委員会
海のシンフォニーファミリーコンサートの模様
第3回海運セミナー (6月12日開催)

【お詫び】

本誌2003年6月号P.31上段の電話番号に誤りがありました。

(正) 03-3264-7180

(誤) 03-264-7180

編集後記

最近、各産業の事業者団体で機関誌を担当している方々が集まる会合に参加しました。業界団体が行う広報活動の存在意義などについて、これからの会合で、意見交換していくこととしています。

3万人を超える応募のあった当協会主催『海のシンフォニーファミリーコンサート』を7月30日(水)NHKホールで開催します。こうしたイベントを通して多くの方が海に親しみを持っていただければと思います。(ま)

せんきょう7月号 No. 516 (Vol. 44 No. 4)

発行 平成15年7月20日
創刊 昭和35年8月10日
発行所 社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人 梅本哲朗
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)

JSA

社団法人日本船主協会

webを見よう!!

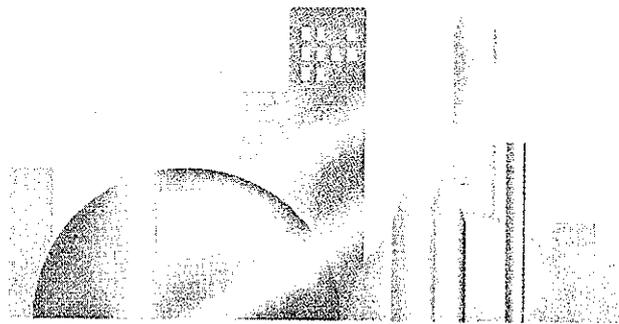
当協会は、ホームページの充実、各種の定期刊行物および統計の出版、PR映画の制作、さらには各種イベントの開催などを通して、海運の役割や重要性および当協会の活動を広く国内外にアピールしています。

ホームページ

The collage displays various parts of the JSA website:

- Japanese Homepage:** Features the JSA logo, navigation links (Home, About, News, etc.), and a 'Kids Corner' section.
- English Homepage:** Shows the 'What is the JSA' section and a list of members.
- Members of the JSA:** Lists member companies such as Aomori Maritime Co., Ltd., Asahi Shipping Co., Ltd., and Asahi Tanker Co., Ltd. with their contact information.
- The Current State of Japanese Shipping:** A report page with a table of contents listing topics like 'Volume of World Shipments, Tonnage and Turnover', 'Volume of Customs Trade Carried by the Japanese Merchant Fleet', and 'Profitability of Japanese Ocean-going Shipping Companies'.
- Kids Corner:** A colorful section with illustrations of ships and children.

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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

