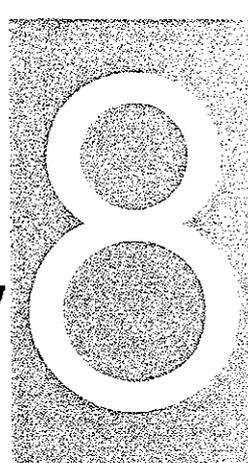


せんきょう

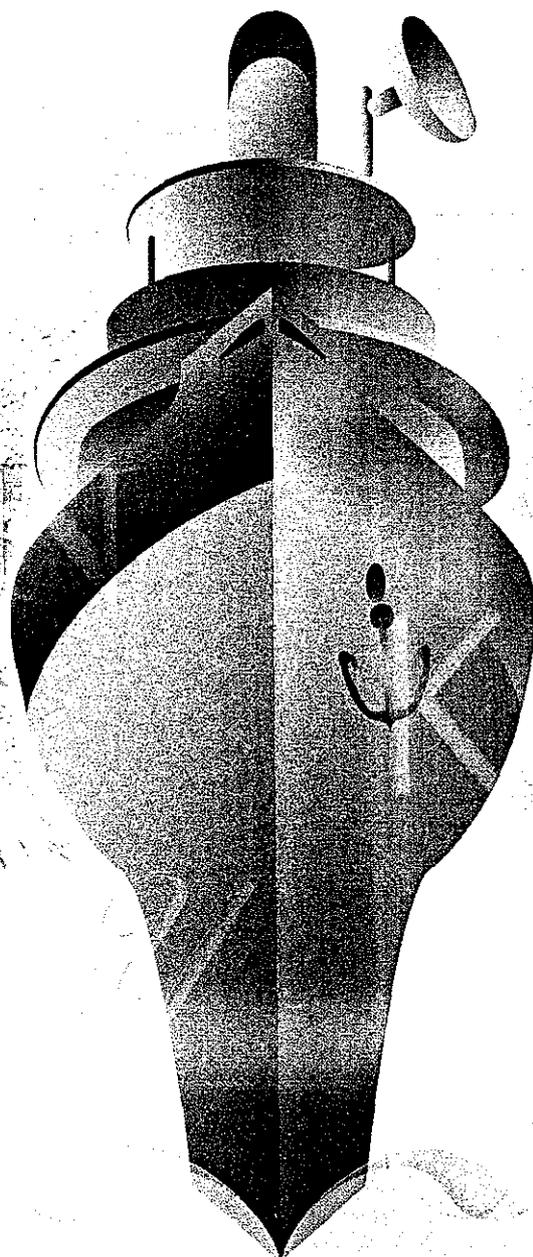
2003
No.517



社団法人 日本船主協会

海運ニュース

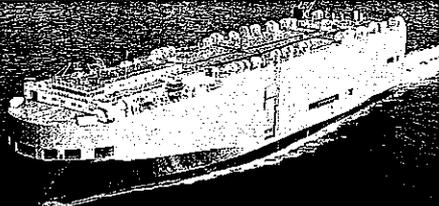
TAJIMA号事件に端を発し、刑法の一部が改正される
—外国籍船上での事件による日本人被害に対し、わが国刑法の適用が可能—



せんきょう

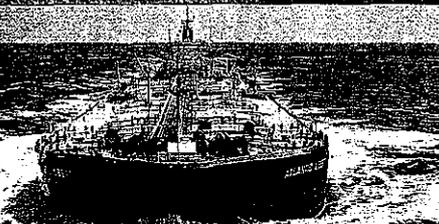
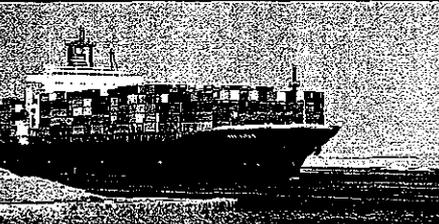
8

AUGUST 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
外航海運と内航海運 —この似て非なるもの— 日本船主協会副会長 旭タンカー株式会社代表取締役会長 立石信義	

海運	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案がほぼ確定、バラスト水管理条約案を承認 —IMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様—	
2. ILO 海事統合条約の草案策定作業が進む —第3回ハイレベル三者会合 (HLTWG) の模様—	
3. ILO 最低賃金の引き上げが決定 —ILO 合同海事委員会 (JMC) 小委員会の模様—	

内外情報	18
1. TAJIMA 号事件に端を発し、刑法の一部が改正される —外国籍船上での事件による日本人被害に対し、わが国刑法の適用が可能—	
2. 港湾施設の保安対策は国費負担を要望 —改正 SOLAS 条約に基づく港湾施設の保安対策—	
3. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 —昨年度要望の結果および規制緩和集中受付月間への対応—	

特別欄	28
第3回 海運セミナー (その1) 「このデフレ不況はいつまで続くのか」 東京大学名誉教授・立正大学経済学部教授 佐々木光彦	

メンバー訪ねる	37
東京マリン株式会社 運航本部運航安全統括部 運航技術課長 奈良博文	

カラーページ	38
「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 海運税制の充実・改善について 【海運税制キャンペーン】	

九州便り	40
-------------	----

潮風満帆	42
中速エンジン考 共栄タンカー株式会社 船舶技術室長 三瓶 隆	

CONTACT US 事務局紹介 外航労務部会	44
--------------------------------	----

海運日誌(7月)	45	海運統計	48
船協だより	46	編集雑感	52

囲み記事	
・ SBT(分離バラストタンク)設置タンカーに対する入港料の軽減措置、わが国主要港において全て実施へ	36
・ 社会科教師を対象に横浜港で見学会を開催	47

外航海運と内航海運

—この似て非なるもの—

日本船主協会副会長 立石信義
旭タンカー株式会社代表取締役会長



私は、海運集約以前の大阪商船に入社して12年目に亡父の経営する内航専門の旭タンカーに転じ、そこで外航にも出ていった両棲動物です。

ご承知の通り、外航海運は敗戦直後から一切保護のない厳しい国際競争にさらされました。一方内航海運は誰でも自由に参入できる国内市場で激しい過当競争を演じていました。

その中に両業界とも疲弊の色が濃くなり、行政当局は外航に対しては計画造船に対する利子補給、内航に対しては内航二法制定による船腹調整カルテルという保護政策を打ち出しました。

外航はその後長い辛酸を舐めた後、行政の保護、規制を脱却し自由な国際市場で立派な地位を占めるに到りました。一方内航はいまだに規制の枠内で一千億円以上の債務を抱え瀕死の状態にあり、産業としても存亡の危機に立たされています。

この大きな違いの原因は何か？

規模の大小はあっても海運業の本質は同じなので国の規制や保護に甘えたか甘えなかったかの違いだと考えざるを得ません。

内航海運業界は40年近く「内航二法」によって保護され、鎖国攘夷政策をとってきました。その間に代官、庄屋、小作人制度に似た封建的ヒエラルキー社会が形づくられ、マーケットでは競争原理が働かず、閉鎖的且つ硬直的状态が続いています。外航ではコモンキャリアーが健在ですが内航では独立系の海運業者の力が極端に衰弱してしまいました。

この事態を打開するため、やっと「内航二法」改正の動きが出てきましたが、この部分的な手直しで内航業界が活性化し再生するとは到底思えません。

業界に深く根づいた封建的主従関係や事業者の意識が法律改正で変わるとは思えないからです。

日本の中世的な封建社会は明治維新と太平洋戦争を経て近代社会に脱皮しました。少し大袈裟かもしれませんが、内航業界はこれに似た変革を経験しないと再生できないと思います。その変革が何であるかよく判りませし、今の内航総連会長という立場上これ以上の発言は遠慮しておきます。



国際会議レポート

1

シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し案 がほぼ確定、バラスト水管理条約案を承認

—IMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様—

IMO (国際海事機関) 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49) が、7月14日から18日の間ロンドンにおいて開催され、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し、バラスト水条約、シップリサイクリング等各問題の審議が行われた。今回の会合には、日本代表団として、関商船三井執行役員、宝納日本郵船石油グループ長、浅野川崎汽船経営企画グループグループ長補佐、増田当協会常務理事・海務部長他が、また ICS (国際海運会議所) 代表団の一員として園田当協会企画調整部長兼国際企画室長他が出席した。それぞれの審議概要は以下のとおりである。

1. シングルハルトンカーのフェーズアウト問題について

2002年11月にスペイン沖で沈没したプレステイジー号の油流出事故を受け、EU15ヶ国は、2003

年4月、1999年12月のエリカ号事故後2001年4月に改正されたばかりの MARPOL 条約 (海洋汚染防止条約) 附属書 I の更なる改正を求める提案を IMO に提出した。(プレステイジー事故後の EU の動きについては、本誌2003年1月、6月号参照)

これに対しわが国は、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しについての EU 提案が採択された場合、原油の海上輸送へ与える世界的な影響が大きいこと、また2010年での船舶の円滑な解撤が困難であること等を考慮し、2005年以降は船齢 [20] 年 (注: [] 括弧内の数字は暫定的なもの)、で同タンカーの運航を禁止し2015年を最終使用期限とする対案を6月初めに IMO に提出した。このほか、ブラジルやインド等からも EU 提案に懸念を表明する文書が IMO に提出された。(MEPC49への各国からの提案につい

ては表1参照)

MEPC49では、冒頭から、エリカ事故後に導入されたシングルハルトンカーのフェーズアウト規則が2年前に採択されたばかりであること、1990年代建造の若齢船の早期フェーズアウトを強えられること等から、EU提案にアジア・中東・中南米諸国が強く反発し、どのように妥協点を見出すかが大きな焦点となった。このような中、わが国が積極的に妥協案を提示した結果、EU提案の原則を維持しつつも、緩和規定を併記する妥協案が作成され、2003年12月に開催されることとなった次回MEPC50の審議に付するための条約改正案がまとめられた。また、日本は、ブラジル、インド、カタール、韓国、シンガポールとともに重質油油送の禁止について考え方の異なる改正案を提出しており、本案についても次回MEPCで検討される見込みである(表2参照)。

なお、MEPC50において改正案が採択された場合、2005年4月には改正条約が発効することになる。

MARPOL条約改正案の概要は以下のとおりである。

(1) シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し

シングルハルトンカーの最終使用期限について、カテゴリー1 (pre-MARPOL 船) については、現行の2007年を2005年に、カテゴリー2 (MARPOL 船) と3については、2015年を2010年に前倒しすることとされた。ただし、CASにより船体構造の状態が良好と判断されたタンカーについては、旗国は2015年または一定船齢までの使用を許可できること、ならびに寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否することとする規定が併記されることとなった。

(2) 重質油油送について

重質油輸送については内容を詰め切れなかったため、12月のMEPC50での決着を目指すこととなっている。EU提案では5000DWT以上のシングルハルトンカーによる重質油輸送を改正条約発効と同時に禁止し、600-5000DWTクラスについては2008年に禁止することとしているのに対し、日本など6ヶ国の共同提案では、日本の内航業界や中南米諸国への影響を考慮し、5000DWT以上は2010年まで、600-5000DWT以上は2015年までにフェーズアウトする提案が行われている。

(3) CAS(コンディションアセスメントスキーム)について

現行規則で2010年以降使用されるカテゴリー2船に課されていたCondition Assessment Scheme (CAS) は、2005年以降船齢15年を超えて使用される5,000DWT以上のシングルハルトンカーに実施することとなる。

(4) その他

欧州6カ国が提案していた特定敏感水域(PSSA)の設置については、同水域におけるシングルハルトンカーによる重質油輸送を禁止することが提案国によって撤回されたものの、水域の設置そのものは基本的に承認され、IMO航行安全小委員会(NAV)および法律委員会(LEG)の検討に付されることとなった。

当協会は、MEPC49に向け、わが国政府との連絡を密接に行うとともに、ICSをはじめとする国際関係団体と各国船協、そして特にアジア船主フォーラム(ASF)を通じたアジア各国船協との連携を強化して対応した。

今回のMEPCでは、EUとの妥協案が確立したことによって、EUの一方的地域規制への動きをけん制することが期待され、IMOによる国際規

【表2】 シングルハルトンカーのフェーズアウトに関する MARPOL13G 条約改正案の比較

日本船主協会

規則の種類	MARPOL13G規則	MARPOL 条約改正案	共同提案 (日本、ブラジル、インド、カタール、韓国、シンガポール)
1. フェーズアウト期限 1) カテゴリー1 2) カテゴリー2、3 3) 重質油輸送 ①5,000DWT 以上 ②600-5,000DWT	2007年まで (船齢26年未満) 2015年まで (船齢26年未満) — —	2005年まで 2010年まで (船齢26年未満) 2005年まで 2008年まで	2005年まで 2010年まで (船齢26年未満) 2010年まで (船齢26年未満) 2015年まで (船齢26年未満)
2. フェーズアウト期限延長 1) MARPOL 船 2) 重質油輸送 ①5,000DWT 以上 ②600-5,000DWT	旗国は2017年又は船齢25年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。 — —	[旗国は CAS を条件に、2015年又は船齢 [20]、[23]、[25]年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。] 延長規定なし [旗国は [2015] 年又は船齢 [××] 年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。]	旗国は CAS を条件に、2015年又は船齢25年のいずれか早い日まで使用を許可できる。 [ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。] 1) MARPOL 船に同じ。 延長規定なし (期限は2015年)
3. Condition Assessment Scheme (CAS) の適用 1) pre-MARPOL 船 2) MARPOL 船 3) 重質油輸送	2005年を超えて使用する場合 2010年を超えて使用する場合 —	— 2005年以降、船齢15年を超えて使用する場合	— 2005年以降、船齢15年を超えて使用する場合 同上 (5,000DWT 以上)
4. 重質油輸送に関する免除規定 1) 同一港内でのみの輸送 2) 国内輸送のみ	— —	[有] [有]	[有] [有]
<p>※注</p> <p>1) 括弧[]内は MEPC50での検討事項</p> <p>2) 西暦年は、当該年の引き渡し日を指す。ただし、2005年の場合は改正条約発効予定日(2005年4月○日)。船齢は、引き渡し日からの年数。</p> <p>3) フェーズアウト期限の()内船齢は、初期にフェーズアウトされるタンカーの場合には26年を超えるケースがある。</p>			

規則の導入に向けて大きな進展があった。当協会は、今後も12月の MEPC50での合理的な条約改正案の採択に向け、内外の関係者と協調しつつわが国海運業界の意見反映に努めることとしている。

2. バラスト水管理に関する条約について (バラスト水管理条約案を承認～実行可能性と理論的目標に乖離～)

来年2月に開催予定の外交会議での採択に向けて、今回の MEPC はバラスト水管理条約の最終化を図るための会議であり、船主の立場からは、バラスト水の交換海域など船舶の運航に直

接関連する細部を検討する最後の機会であった。しかしながら、今回の会合ではプレステージ号の沈没・海洋汚染事故に伴うシングルハルトンカーの更なるフェーズアウト前倒し問題にも多くの時間が費やされたことに加え、バラストの問題では、環境保護の比重が大きくなってしまっていること、および条約の体裁を整えるためバラスト水の交換海域、バラスト水交換が出来なかった場合の措置など、船舶の運航面からの審議が殆ど先送りされた等のため、策定された条約案は実行性と環境保護目標の間に大きな隔たりがある条約案となった。

強度など船舶の安全を確認した上で実施しなければならないが、台風などで大時化のような場合、バラスト水交換を免除する何らかの規定が必要となる。また、このような場合に、寄港国が指定する海域での交換が要求されることになれば、船舶は危険を冒してもバラスト水交換を行うこととなり安全阻害要因となる。

4) 処理装置の開発に関する問題

処理装置に関して以下の問題を解決しなければならない。

① 開発に必要な時間

新船は装置による処理が要求されているが条約の発効後3年以内等の時期までに実用可能な装置が開発されるかどうかは全く未知数である。

② 装置の大きさ

処理基準を満たす性能を有する装置が、

【表3】 各船に要求されるバラスト水管理

建造時期	バラストタンク総容積					
	1500トン未満		1500~5000トン		5000トン以上	
(就航船) [条約発効後3年]、[2009年]、より前に建造された船舶	[条約発効後3年]、[2009年]以降	交換又は装置	[条約発効後3年]、[2009年]以降	同左	[条約発効後3年]、[2009年]以降	同左
	[発効後10年]、[2016年]まで		[発効後8年]、[2014年]まで		[発効後10年]、[2016年]まで	
	[発効後10年]、[2016年]以降	装置	[発効後8年]、[2014年]以降	同左	[発効後10年]、[2016年]以降	同左
(新船) [条約発効後3年]、[2009年]、以降に建造された船舶	5000トン未満				5000トン以上	
	[条約発効後3年]、[2009年]以降の建造時から				装置	[発効後5年]、[2011年]以降

([] 内の数値は外交会議で決定されるもので現段階では未確定)

【表4】 バラスト水交換海域

		陸岸からの距離	水深
1	原則	[200] 海里以上	[200] メートル以上
2	1の海域で交換が不可能な場合	[50海里]、[12海里] 以上	[200メートル以上]
3	1、2の海域で交換が不可能な場合	寄港国がガイドラインに従い定めた指定海域	

([] 内の数値は外交会議で決定されるもので現段階では未確定)

【表5】 バラスト水処理基準

対象生物	基準	備考
10~ [50]、[80] ミクロンの大きさ (植物プランクトン)	[1]、[10]、[100] 個/1cc未満	親潮及び黒潮等に含まれるプランクトンより更に少ない
[50]、[80] ミクロン以上の大きさ (動物プランクトン)	[1]、[100] 個/1立法メートル未満	
病毒性コレラ菌 (O1、O139)	1 cfu/100ml 未満、1 cfu/動物プランクトン1g (湿重量) 未満	日本の海水浴場の基準とほぼ同等の基準
大腸菌	[250]、[500] cfu/100ml 未満	
腸球菌	[100]、[200] cfu/100ml 未満	

([] 内の数値は外交会議で決定されるもので現段階では未確定)

cfu：群単位、寒天培地を用いてその平板上に検水を塗布し形成される群体数。

船舶に搭載可能かつ現実的なサイズである必要がある。

③ 処理能力

VLCCで積荷と同時に処理を行う場合、1時間あたり約6千トンの処理能力が必要とされる。

④ 装置の信頼性

乗組員による通常の整備作業のもとで、最低3年程度は故障なく運転できる信頼性が要求される。

5) バラスト水交換の廃止に関する問題

海洋性プランクトン等の環境問題を考える立場からは、バラスト水交換ではプランクトンなどの移動を必ずしも防止できないとの理由から、バラスト水交換は暫定的な管理方法と位置付けられ、処理装置による管理が本来あるべき姿とされた。また、プランクトンの処理基準も一定の効果を求めれば条約案が示す処理基準が必要と考えられている。しかしながら、現在の技術レベル、船舶の運航状況ではとても達成できるものとは考えられず、あるべき姿と現実との乖離が大きく、解決策が見出されていない。

3. 条約採択への対応

今回の会合で策定された条約案は、バラスト水交換海域など船舶の運航に大きな影響を及ぼす惧れがある。採択会議に向けて我が国の貿易物資の安定輸送を確保する立場から、この問題にどのように対応すべきかを我が国政府、および関係団体と検討する必要がある。

3. シップリサイクルについて

2002年3月の第47回MEPCより検討が行われていたシップリサイクルに係るIMOガイドライン案、ならびにガイドラインを採択するための

総会決議案が最終化された。(ガイドラインの目次は添付2参照)

ガイドラインは、船舶の建造から解撤予定船舶の引渡しまでに関わる各関係者(旗国、寄港国、造船国、解撤国、船主、解撤ヤード等)の役割を纏めたもので、船主に関わりの深い項目としては、船舶に含まれる有害物質リストの作成や有害物質の最小化などが盛り込まれている。

また、当初のガイドライン案には、旗国の解撤証書の発給や旗国を通じたりサイクル国への事前通告・同意のシステムなど、船主がガイドラインを遵守するための担保措置に関し新しい考えが複数含まれていたが、今回の会合で、わが国がこれらの複雑性を指摘し、将来の検討事項にすべきとの提案を行った。その結果、船主は選択したりサイクル施設(ヤード)を旗国とリサイクル国に通知すべき旨がガイドライン案に加えられたが、他の部分についてはわが国の主張が大幅に取り入れられ、以下の将来的検討事項が合意されることとなった。

【IMOガイドラインに関する将来の検討事項】

- ① リサイクル計画の統一様式の作成
- ② リサイクル前の準備に関する技術的な検討
- ③ 船舶に含まれる有害物質リストの継続的な見直し
- ④ リサイクル準備が整っていることの判断基準の作成
- ⑤ ガイドライン遵守を促進するために必要な仕組みの検討

このほかのガイドラインの主な変更点として、本会合においてグリーンパスポートに記載すべき情報は、船舶に関する情報および潜在的有害物質の明細書(インベントリーリスト)の2項目であることがガイドラインの本文中に明記さ

れた。また、これまでのガイドライン案では、リサイクルヤードへの最終航海前に船舶の危険物質を取り除き曳航することが記述されていたが、わが国はこれを航海の危険性を高める提案であると主張し、リサイクル施設まで曳航することに関する記述はすべて削除されることとなった。

総会決議案（添付1参照）については、シップリサイクルに伴う環境・労働安全衛生のリスクを減じることとわが国の提案により「寿命に

達した船舶の円滑な退役を確保する」という文言が新たに盛り込まれた。

当協会は、今後ガイドラインに関連する議論が進むにあたって、シングルハルトンカーのフェーズアウトが加速される中で世界のリサイクル能力の維持・向上が必要であることを踏まえ、海運・解撤業界の実態に配慮した合理的な措置となるよう引き続き船主意見の反映に努めることとしている。

添付1. シップリサイクリングに関する総会決議案

総会は海上安全、船舶からの海洋汚染の防止および抑制、ならびに海運の海洋環境への影響に係るその他の事項に関する規則・ガイドラインに関連する総会の機能に係る IMO 条約第15条(j)を想起し、船舶リサイクル業界において環境、健康および福祉について懸念が増大していること、船舶のリサイクルに関連して環境および労働安全衛生上のリスクを軽減し、同時に運航寿命の終わりを迎える船舶の円滑な撤退を確保する必要があることに留意し、また、ILO、バーゼル条約および他の船舶リサイクル関係者の役割に留意し、バーゼル条約第6回締約国会議によって採択された船舶の全部または一部の解撤の環境上健全なマネジメントの技術ガイドライン、ならびに国際労働機関 (ILO) が策定した船舶解撤における安全と健康のガイドライン [案] を考慮し、また、リサイクル目的の船舶について海運会社が採用すべき実用的な一連の“最良の慣習”を確立することを目的として、海運業界が策定した“船舶リサイクルに係る行動規範”を考慮し、船舶リサイクルにおける改善に向けて貢献するためには、ライフサイクルを通じて船舶というものを考える必要があることを認識し、また、船舶の設計、建造およびメンテナンスにおいて、船舶の安全性と運航効率を弱めることなく危険物質の使用を最小化すべきであること、ならびに実行可能な範囲で、環境と安全のリスクおよび健康と福祉の懸念を軽減する方法でリサイクルのための船舶の準備をする必要があることを認識し、本件に係る第49回海洋環境保護委員会の勧告を考慮し、

1. 本決議の附属書に規定する船舶リサイクルに関するガイドラインを採択する。
2. 政府に対して、海運および船舶リサイクル業界への普及を含む本ガイドラインを適用するための早急な措置を取ること、ならびにその実施において得られた経験を海洋環境保護委員会に報告することを求める。
3. シップリサイクルに関するガイドラインの更なる策定に関して、本件を引き続き検討項目とするよう海洋環境保護委員会に要求する。
4. さらに、海洋環境保護委員会が本ガイドラインを促進する最適な手段を検討すること、ならびにガイドラインを実施する際の進捗と本来の目的を達成する際のガイドラインの成果を見直すことを要求する

5. 海洋環境保護委員会に対し、国際労働機関およびバーゼル条約の適切な機関と協力を継続すること、他の関係者の関与を奨励することを強く奨励する。

添付2. シップリサイクリングに関するガイドライン (目次)

セクション1—序章

セクション2—適用

セクション3—定義

セクション4—潜在的危険物質の特定

セクション5—グリーン・パスポート

セクション6—シップリサイクリングに関する新造船のための手続き

6. 1 新造船の構造と設備機器に使用される危険物質の最小化

6. 2 危険物質のリサイクルと除去を促進するための船舶と船用機器のデザイン

6. 3 グリーンパスポートの準備

6. 4 潜在的危険物質の使用の最小化

6. 5 廃棄物の発生の最小化

セクション7—シップリサイクリングに関する既存船のための手続き

7. 1 グリーンパスポートの準備

7. 2 潜在的危険物質の使用の最小化

7. 3 廃棄物の発生の最小化

セクション8—シップリサイクリングの準備

8. 1 リサイクル施設の選択

8. 2 リサイクル施設への船舶の引渡し

8. 3 リサイクル船舶の準備

8. 3. 1 総論

8. 3. 2 シップリサイクリング計画

8. 3. 3 汚染を防止するための準備

8. 3. 4 労働上の健康と安全を保護するための準備

セクション9—関係者および他の機関

9. 1 総論

9. 2 旗国の役割

9. 2. 1 “リサイクルの準備ができた”状態の基準

9. 2. 3 実施

9. 3 寄港国の役割

9. 3. 1 リサイクル船舶のPSCの手続き

9. 3. 2 実施

- 9. 4 リサイクル国の役割
 - 9. 4. 1 総論
 - 9. 4. 2 船舶による廃棄物の受入施設
 - 9. 4. 3 リサイクル目的で引渡された船舶の管理基準
 - 9. 4. 4 リサイクル施設の管理基準
- 9. 5 バーゼル条約の役割
 - 9. 5. 1 環境上健全な船舶の解撤
 - 9. 5. 2 通知および事前の書面による同意の原則
- 9. 6 国際労働機関 (ILO) の役割
- 9. 7 1972年のロンドン条約および1996年の議定書
 - 9. 7. 1 船舶の投棄
 - 9. 7. 2 船舶の遺棄
 - 9. 7. 3 船舶の海底への“配置”
 - 9. 7. 4 船舶の投棄に関するロンドン条約での報告
 - 9. 7. 5 退役船舶の処理のための選択
- 9. 8 海運業界の役割
 - 9. 8. 1 船舶リサイクルに係る海運業界の行動規範
 - 9. 8. 2 リサイクル船舶の売買契約書
- 9. 9 船舶リサイクル業界の役割
- 9. 10 他の関係者の役割

セクション10—技術協力

付属書1—船舶解撤に関する危険廃棄物と危険物質のリスト(“船舶の全部・部分解撤の環境保全型マネジメントの技術ガイドライン2002年”の付属書Bより)

付属書2—リサイクル施設に引渡される船舶に存在する潜在的危険物質(“船舶リサイクルに係る海運業界の行動規範 2001年8月”の付属書1より)

付属書3—船内の潜在的危険物質のインベントリー

付属書4—あらゆる型の船舶での熱作業のための原則リスト

付属書5—船内の閉鎖スペースに入るための奨励

4. 有害液体物質の汚染分類見直し関連

1) IBC コードの汚染分類と船型要件

パラフィン、ベンゼンなどの化学薬品(有害液体物質)は「危険化学薬品の撤積運送のための船舶構造及び設備に関する国際規則」(IBC Code)上で、その物質の毒性、水溶性、凝固性、および浮遊性などの数種類の特性を

指標とし評価が行われ、それぞれの評価結果を総合して汚染分類が「A」、「B」、「C」、「D」、「無害」の5段階に分類されている。また、その分類をもとに船舶が衝突や座礁などを起し船体が破損した場合に海洋汚染が起こらないよう、個々の物質を輸送する船舶の構造を定めた「船型要件」が定められている。また、

汚染分類毎に有害液体物質を排出できる海域、濃度などの条件がMARPOL条約附属書Ⅱに定められている。

国連の海洋汚染専門家会議（GESAMP）は有害液体物質の毒性等の再評価を継続的に行ってきたが、再評価が最終段階に至ったことを機会に、汚染分類を現行の5分類から3分類などの新たな分類方法に見直すことが検討されてきた。

2) これまでの経緯

汚染分類の見直しに関し、「無害」の区分を巡り従来の5分類支持派と3分類支持派の間で意見が分かれた。現在、「無害」に区分される物質は、その貨物を積んだ後のタンクの洗浄水の排出規定がない。日本では東京湾内、瀬戸内海の中で有害液体物質の輸送に従事している小型ケミカルタンカーも多い。よって「無害」の区分がなくなると、有害液体物質を揚げ荷した後のタンクの洗浄水が湾内で排出することが出来なくなるため、湾外に一旦出て排出することとなり、現行の小型ケミカルタンカーの運航に影響を与えることとなる。そのため、我が国は米国と共に3分類に「無害」区分を加えた妥協案を提案し今回の会合に提案した。これに対し、欧州諸国は「無害」と区分される糖蜜、植物油などでもその物質が大量に海洋に排出され、海岸等を汚していることから海洋汚染に繋がると主張し3分類方式を支持している。

3) 妥協案の受け入れ

会合前の予想では、「無害」の区分の存続を

求める日本、米国、東南アジア諸国と、「無害」の区分を受け入れない欧州諸国の間で妥協がなされず、投票によっても決着が着かないことが懸念されていた。汚染分類の見直しには既に10年近くの期間が費やされていること、および汚染分類の見直しの議論が長引くと新造船の建造計画、配船計画など長期的に見てケミカルタンカー業界に悪影響がおよぶことを懸念して、今回の会合ではMEPCの議長の指示により、「無害」の区分の存続を求める諸国と、「無害」の区分を受け入れない諸国の双方の意見を反映した新たな妥協案を作成する方向で審議が行われた。

その結果、①日本、米国、東南アジア諸国の意見を考慮し、現行の「無害」に区分される物質の一部を新たな区分に移行すること
②欧州諸国の意見を考慮し一部の「無害」物質の排出を沿岸から12海里以上離れた海域で行うこと等を考慮し、現行の「A」類を「X」類に、「B、C」類を「Y」類に、「D」類及び「無害」類の一部を「Z」類とし、残りの「無害」物質を新たな区分「Other Substances (OS)」とする【表1】に示す新たな妥協案が検討され合意に至った。

4) 今後の問題点

今回の会合で10年来検討されてきた有害液体物質の汚染分類の見直しが収束方向に向かうこととなった。今回提示された見直し案は来年3月に開催されるMEPC51で承認され、見直し案を反映したMARPOL附属書Ⅱが2007年に発効することとなる。

【表6】 新たな分類方式

現行5分類	A	B	C	D	無害
↓	↓	↓	↓	↓	↓
新妥協案	X	Y		Z	OS

「無害」物質の大半が「Z」類に区分されることにより、内航ケミカルタンカーが揚げ荷した後のタンクの洗浄水を、陸上の受け入れ施設へ陸揚げすること、あるいは陸岸から12海里離れて排出することが要求されることとなった。内航ケミカルタンカーの運航への影響が懸念されるが、今回の妥協案が発効する

2007年までに、大きな影響が発生しないよう対応する必要がある。

なお、GESAMPの毒性再評価の結果、船型要件が課せられていない植物油の輸送においても船型要件が課せられる方向が示された。この問題は今後更にMEPCで検討されることとなった。(企画調整部・海務部)

2 ILO 海事統合条約の草案策定作業が進む —第3回ハイレベル三者会合 (HLTWG) の模様—

ILO (国際労働機関) では1920年から96年までに39の海事条約と1議定書、条約に付随する勧告29を採択しているが、条約を批准する国が少ない等、国際的な実効を伴っていないのが現状である。こうした状況下、2001年1月の第29回合同海事委員会(JMC) (本誌2001年2月号P.11参照) において未発効もしくは不要となったものを除く30条約、1議定書および23勧告について統合した一つの条約・勧告をつくり批准の拡大と実効のあるものにする方向で労使が合意し、作業を進めることとなった。

今回のILO 海事統合条約第3回ハイレベル三者会合は、本会合は、6月30日から7月4日までジュネーブのILO本部において開催され、政府代表49カ国、船主代表27カ国および船員代表31カ国が参加し、わが国からは、寺西国土交通省海事局船員労働環境課長、当協会辻本常務理事、赤塚欧州地区事務局長他が出席した。本会合では、条約草案の初めての逐条審議が行われた。2001年12月から始まった条約草案作りは、これまで二回のハイレベル三者会合(2001年12月と2002年10月) および二回のサブグループ三者会合(2002年6月と2003年2月)の審議を踏まえて、ILO事務局により完全な草案(第一次)が出来上がり、今回上程されたものである。

1. 統合条約の構成および今後のスケジュール
一次草案は、総則規定(Articles) および規則(Regulation) 19頁、コードパートA 25頁およびコードパートB 51頁の三部構成3分冊となっており総頁数95頁に及ぶ大部なものである。今回の逐条審議は、条約の細部にわたる検討というより、各国政府が広汎な批准を行うために障害となる部分は何かを明確にするという点であった。規則、コードのパートAとBの分け方はこれでよいのか、船員の権利保護あるいはFSC/PSC*の対象とすべきタイトルの範囲の確認を目的として、事務局に対して第二次草案を策定するための材料/ガイダンスの提供を行ったので、今後の作業スケジュールを決定し、ILO事務局に対して第二次草案のドラフト権限を与えることを承認して終わった。

その後、ILO事務局は本年7月21日に各国政府および船主のグループ/船員グループが一次草案全体に対する修正提案文書の受付を締切った。日本政府も10頁の詳細な修正コメントを提出した。これらの修正提案を基にILO事務局が第二次草案の起草作業を行い8月末にハイレベル会合役員に配布し、9月5~6日ジュネーブにおいて役員会議を開催することになり、副議長職を務める国土交通省の寺西課長が出席する予定

である。英語／仏語／スペイン語の正式二次草案は12月15日までに配布され、来年の1月19日～23日にナントで開催される第四回ハイレベル三者会合に上程され最終的な統合条約草案の検討が行われる予定である。条約最終草案は来年9月にジュネーブILO本部で開催される海事準備総会を通過後2005年9月の海事総会で採択を行うことになっている。

2. 次回第4回ハイレベル三者会合について

ILO理事会により条約草案づくりの使命を与えられた「ハイレベル三者会合」の最終会議は仏国政府の招請により来年1月19日～23日までの間、仏国ナントで開催されることとなったが、仏国は、EUの海上保安庁本部をナントに誘致する作戦を行っており、「海事統合条約案」完成への貢献をアピールすべくホスト国を申し出たようである。

また、ハイレベル三者会合の議長を務めるJ.M.シンドラー仏国政府代表のワークもあったと

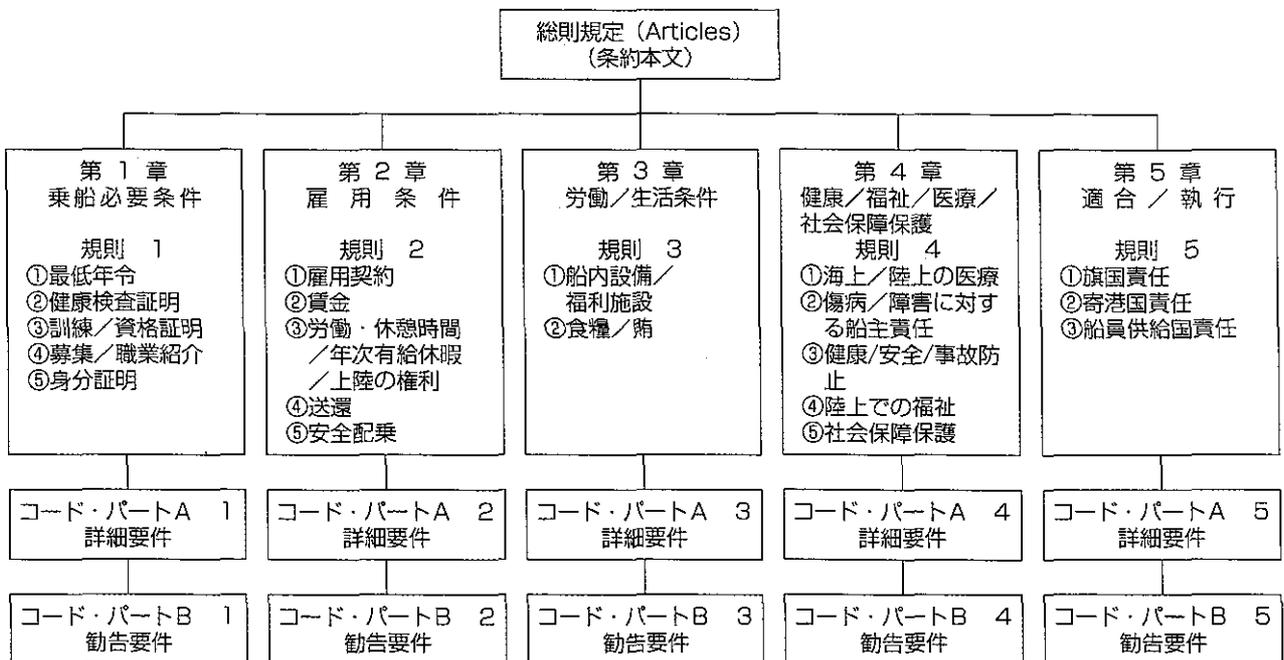
思われるが、先に仏国エビアン・サミットで採択された「海洋環境とタンカーの安全G8行動計画」において「我々は、海事労働基準に関する新たな統合条約を決定するILOにおける努力を支援し、この条約が採択された時はその批准を真剣に考慮する」と明記された。

3. 各国政府の意見

今回の会議場においても、政府グループ議長から、参加している各国政府としても、「バランスのとれた包括的な海事労働基準」が出来上がることに確信をもっており、G8に対しても約束する旨の積極的な発言があった。

ノルウェー政府は「海事の安全と品質」の4本目の柱作りをコミットしたい、即ちSTCW/SOLAS/MARPOL※の各条約に加えてILOの海事統合条約が加わることにより、旗国が最終的責任を有し、寄港国はその執行に責任をもち、船員供給国もそれなりの責任を分担する新しい仕組み作りであり、各国の批准への障害を

ILO 統合海事条約の構成



取り除くことが重要であると述べた。また、ナントでの第四回ハイレベル三者会合で良い結果を出して劣悪な労働条件を皆無にしたいと述べた。

サブグループの議長であるデンマーク政府の代表は、新しい文書に対する期待は広範に受け入れられる平等な競争条件の下で船員問題を扱えるようになることであると表明を行った。これらの発言の背後にはEUとしての並々ならぬ決意が感じとれる。

4. その他

去る6月5日ルクセンブルクで開催されたEUの運輸閣僚理事会では、「海上輸送と船員職業の促進」と題する勧告を採択し、欧州海運のノウハウと海事訓練の競争力の維持／促進あるいは欧州人船員の雇用の促進を図るためのガイドライン作りを提案した。その中で、Quality Shipping 促進のためFSC/PSCの仕組み作りのためのEU法強化に加えて、IMO/ILO条約の厳格な遵守を追及するとした。この関連で、今回のILO海事統合条約作業にもふれて、これが採択されれば労働条件に係る国際最低基準の適用が国際海上輸送分野における競争フィールドをなくして平準化すると述べている。

国際条約という国際統一法作りという場の中ではあるが、見方を変えればEUとしての地域主義、即ちEU海運保護あるいはEU船員保護を目的としたEU競争戦略のシナリオにこの海事統合条約作業も明らかに組み込まれている点についてはよく見極めておく必要があると思われる。

(船員対策室)

※STCW条約：船員の訓練要件、資格証明、当直の基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約。1978年の制定。1992年末から、連続的に発生したタンカー事故および海難事故におけるヒューマンファクターを考慮したISMコードの強制化等の動きと相まって、包括的な見直し作業が進められた結果、1995年に全面改正され、2002年2月1日から完全導入された。

※SOLAS条約：海上人命安全条約(The International Convention for the Safety of Life at Sea)。航海の安全を図るため船舶の検査、証書の発給などの規定を設け、船舶の構造、設備、救命設備、貨物の積み付けに関する安全措置等の技術基準を定めた条約。1974年採択。我が国は1980年5月に批准。

※MARPOL条約：海洋汚染防止条約(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)。MARINE POLLUTIONの頭文字をとってMARPOL条約と称する。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。1973/1978条約が作成され、1983年10月2日に発効。油タンカーはじめ各種の汚染を段階的に規制するのに貢献している。

※FSC：フラッグステートコントロール(Flag State Control) 旗国による検査。

※PSC：ポートステートコントロール(Port State Control)。寄港国による監督。IMO(国際海事機関)の国際条約の基準に適合していない船舶を排除するために、船舶の寄港する国の監督官が入港船舶に対して船舶の設備、乗組員の資格などについて条約に適合しているかを検査すること。1981年、IMOにおいてPSCについての監督手続きに関する決議が採択されたことを契機に、世界的にPSCが本格的に実施されることとなった。我が国は1983年から船員の資格・航海当直体制にかかわるPSCを、1984年から船舶の構造・設備にかかわるPSCを本格的に開始し、その後も逐次その充実強化を図っている。

3 ILO 最低賃金の引き上げが決定

—ILO 合同海事委員会(JMC)小委員会の模様—

合同海事委員会 (JMC) は、ILO (国際労働機関) のほとんどの委員会が官・労・使の3者で構成されているのと異なり、船主 (使用者) 側および船員 (労働者) 側の代表で構成され (議長のみ政府代表者)、海事総会等の招集、日程、議題等について ILO 理事会の諮問機関として勧告するとともに、船員の最低賃金の見直しを審議することを主な任務としている。

今回、JMC 小委員会が7月5日から8日までジュネーブにおいて開催され、2004年12月31日までは現行の AB 船員 (経歴3年以上の熟練甲板部員) の最低賃金 (月額基本給) \$465を凍結適用し、2005年1月1日から12月31日まで \$500とする決定がなされた。今後 ILO 理事会に報告されて承認を受けた後に ILO 事務局長より加盟国に回章されることとなっている。審議は労使双方6名の委員と若干のアドバイザーを加え、双方スポークスマンを立て行われた。日本からは、船主側アドバイザーとして当協会より赤塚欧州地区事務局長、船員側として全日本海員組合 (JSU) が出席した。

1. 経緯

最低賃金については、「船員の賃金及び労働時間並びに船舶の定員に関する (第187号) 勧告」第2条10項により、JMC が定期的に定めると規定されている。

ILO が勧告している現在の AB 船員の最低賃金 (月額基本給) は、2001年1月の第29回 JMC に於いて、2001年を \$435とし、2003年まで段階的に \$15ずつ引き上げることとして決定されたものである。

第29回 JMC にて採択された決議は2003年中に JMC 小委員会を開催し、

- (1) 2003年1月1日現在 \$465である AB 船員の最低賃金について2004年以降の賃金を合意し勧告する。
- (2) 総月額賃金を算出するための ILO 最低賃金の統一解釈を行う。

ことが求められていたことから、今回の小委員会において、以下2の最終合意に至った。

2. JMC 小委員会の合意内容

- (1) 最低賃金
 - 2004年1月1日～2004年12月31日：\$465据え置き
 - 2005年1月1日～2005年12月31日：\$500
- (2) 最低賃金の統一解釈

通常の労働時間、休暇日数、時間外手当等について以下のとおり統一解釈が合意された。

 - ① 月額基本給：ILO JMC における合意に基づく
 - ② 通常の労働時間数：8時間/日、48時間/週、208時間/月
 - ③ 有給休暇日数：30日/年間、2.5日/月
休暇手当算出方法：
日額基本給 = 月額基本給 ÷ 30日
休暇手当額/月 = 日額基本給 × 2.5
 - ④ 時間外手当：
時間外手当額/時間 = 1.25 × 基本時給 (月額基本給 ÷ 208)
 - ⑤ 休日と祝日：休日と祝日の労働は適正な記録と船員の署名が必要で、以下3点の何れかの方法で補われなければならない。

- 時間外労働の報酬として、基本時給の1.25倍のレートでの支払い
 - 上記に記載されている時間外手当の支払いに代えて、時間外労働時間相当分の休息の付与
 - 上記に記載されている時間外手当の支払いに代えて、時間外労働時間相当分の追加休暇の付与
- ⑥ 時間外労働の記録：船員および船長または、権限のあるオフィサーの署名が必要である。

3. ISF/ITF※の最低賃金の解釈についての7月18日会合の合意内容

ISFとITFのAB船員の総月額賃金についての解釈が違っていた（ISF- \$795、ITF- \$920）ため、JMC小委員会後の7月18日に、ISFとITFの会合が開催され、AB船員のILO最低賃金の解釈について再度検討が行われた結果、AB船員の総月額賃金は\$817とすることで合意された。この総月額賃金は、本来実労働時間に基づいて支払われるべき時間外および休日労働を規定上の最大限まで行った前提での理論値に過ぎない。

当協会からは、最低賃金を算出すること自体問題がある旨再度、ISFに対し主張したところであるが、本解釈について他国の船主協会からの反対意見もないことから、覆すことは難しいと思われる。

4. 当協会の対応

今回のJMC小委員会に赤塚欧州事務局長がアドバイザーとして参加し、船主側会合の中で、最低賃金は勧告であるにも係らずあらゆる賃金交渉に影響を及ぼすことを指摘し、最低賃金の凍結およびILOの最低賃金勧告の意義についても疑義を呈するなどノルウェーと組んで強い態度で望んだが、自国船員保護の立場から、最低賃金引き上げを目指す欧州船主勢に多勢に無勢で押し切られたが、その影響は少なくない。

我々の主張は、淡路で開催されたISF総会で表明した通り、船員の賃金は船員居住国の生活水準を考慮して、各国の労働組合と雇用者が交渉して決めるべきであるとの基本スタンスに基づき、ITFのベンチマークに反対し、その引き上げ凍結の運動を展開している。

ILOでも陸上労働者については、131号条約で有効な最低賃金制度を批准国に求めているものの、その水準は定めてはおらず、船員についてもこれと同様に、加盟国が経済的要素を考慮して個々に定めれば良いものであり、最低賃金の規定は必要ないと主張しているところである。

従って、たとえ勧告であっても最低賃金に関する具体的な水準を定めることは、ITFベンチマークに根拠を与えることから、ILO最低賃金に関する勧告内容を見直し、水準は除外すべきである。

このような方向性に、これまでの国際慣行を

【表】

構 成	算 出 方 法	金 額 (US\$)
月 額 基 本 給		465
有 給 休 暇 手 当	15.5 (月額基本給) × 2.5 (休暇日数) (15.5 = 465 ÷ 30日)	38.75
時 間 外 手 当	2.80 × 104h (規定上のMAX) 2.80 × 8h (祝日労働の対価) 2.24 (基本時給) = 465 ÷ 208h 2.80 (時間外時給額) = 2.24 (基本時給) × 1.25 (時間外レート)	291.20 22.40
総 月 額 賃 金		817.35

修正のため、次回2005年秋に開催されると予想されるJMCでの最低賃金協議に向けて、アジアの声の結束をいかに図ってゆくか、今後の重要課題のひとつとなる。

*ISF（国際海運連盟）

我が国を含む34ヶ国／地域の34船主協会で構成されている。船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体である。ILOなどにおいて、使用者を代表する国際組織として活動している。

*ITF（国際運輸労働者連盟・International Transport Workers' Federation）。

1896年に結成された運輸関係労組の国際的な産別組織の一つで、船員、漁船員、港湾、鉄道、陸上運輸、内航、民間航空、観光関係業種の各部会に分かれる。傘下組合数は570組合、132ヶ国におよぶ。我が国からは全日本海員組合をはじめ、13の運輸関係労働組合が参加している。ITFの定めるベンチマークを満足しない船舶に対しては、荷役のボイコット等を行うことで知られる。

（船員対策室）

内外情報

1 TAJIMA 号事件に端を発し、刑法の一部が改正される

—外国籍船上での事件による日本人被害に対し、わが国刑法の適用が可能—

刑法の一部を改正する法律案（「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部を改正する法律案」）は、閣議決定を経て2003年2月21日、第156回通常国会に

改正法の概要

法律第122号

刑法の一部を次のように改正する。

第三条の次に次の一条を加える

（国民以外の者の国外犯）

第三条の二 この法律は、日本国外において日本国民に対し次に掲げる罪を犯した日本国民以外の者に適用する。

- 一 第一百七十六条から第一百七十九条まで（強制わいせつ、強姦、準強制わいせつ及び準強姦、未遂罪）および第八十一条（強制わいせつ等致死傷）の罪
- 二 第九十九条（殺人）の罪及びその未遂罪
- 三 第二百四条（傷害）及び第二百五条（傷害致死）の罪
- 四 第二百二十条（逮捕及び監禁）及び第二百二十一条（逮捕等致死傷）の罪
- 五 第二百二十四条から第二百二十八条まで（未成年者略取及び誘拐、営利目的等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、国外移送目的略取等、被略取者収受等、未遂罪）の罪
- 六 第二百三十六条（強盗）及び第二百三十八条から第二百四十一条まで（事後強盗、昏酔強盗、強盗致死傷、強盗強姦及び同致死）の罪並びにこれらの罪の未遂罪

提出され、同年7月18日の参議院本会議で全会一致で可決・成立し、2003年8月7日施行された。

本改正は、2002年4月に発生したパナマ籍タンカー「TAJIMA号」事件を契機として(本誌2002年6、10月号および2003年2月号ご参照)、法務省が異例の速さで改正に取り組んでいたもので、この改正によって、TAJIMA号事件と同様の「公

海上」の「外国籍船」上において「外国人」によって「日本国民」が被害を受けた場合、わが国刑法の適用が可能になった。

当協会は、同法案成立後直ちに草刈会長コメント(資料1)を発表した。(企画調整部)

パナマ籍タンカー「TAJIMA」号事件に端を発した刑法の一部改正法成立について

平成15年7月11日

社団法人日本船主協会

会長 草刈 隆郎

昨年4月7日に発生いたしました「TAJIMA号事件」におきましては、「公海上」の「外国籍船」上における「外国人」による事件であったことから、わが国の刑事管轄権が及ばず、被疑者が1ヶ月以上にもわたり本船内に留め置かれ、その間、停船を余儀なくされた本船において、民間人である船長の指揮下、本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となりました。当協会は、二度とこのような異常な事態が招来することのないよう、立法措置を含む適切な措置の実現方を法務大臣、国土交通大臣、外務大臣、海事振興連盟の先生方に対し、要望を行なって参りました。

これを受けて、「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正法案」が取りまとめられ、今国会で可決・成立をさせていただきました。

海運業界といたしましては、今後、公海上で日本人船員に係わる類似の事件が不幸にして発生し、不安なく対応することが可能となりました。

ここに至るまでの関係省庁の皆様方ならびに海事振興連盟をはじめとする国会議員の先生方のご尽力に対しまして、深く感謝申し上げます。 以上

2 港湾施設の保安対策は国費負担を要望 —改正 SOLAS 条約に基づく港湾施設の保安対策—

2004年7月発効予定の改正 SOLAS 条約において、締約国の各港湾施設に対して、港湾施設保安計画の策定、保安職員の選任、施設整備、関係機関との連絡体制の確保など、各種の保安対策の強化が規定されている。

当初、国土交通省港湾局は当協会に対する説明会において、同改正条約に基づく保安対策については、本条約の主旨が国家の保安対策にあることから、国費にて対応する旨説明を行なっ

ていた。

その後、7月中旬に入り港湾局より、保安施設の費用負担については、施設所有者ならびに借受者に課すとの次の方針案が示された。

1. 保安措置の実施主体

(1) 保安措置の実施責任者 = 港湾施設保安計画の策定主体

公共施設：港湾管理者(管理者および所有

者)

公社施設：借受者(管理者)および公社(所有者)

民間施設：民間事業者(管理者および所有者)

(2) 基本的な保安施設*の整備主体と整備制度

公共施設：国、港湾管理者が公共事業、起債事業**により実施

公社施設：公社が無利子貸付事業***により実施

民間施設：民間事業者が実施(自己負担)

* 基本的な保安施設：監視カメラ、照明、フェンス、ゲート等

** 起債事業については、整備費用の施設使用料による回収が原則

*** 無利子貸付事業については、整備費用の借受者の貸付料による回収が原則

資料1

国土交通省

港湾局長 金澤 寛 殿

2. 施設整備に対する国の支援措置

国土交通省は、公共施設、公社施設の基本的な保安施設整備に要する費用による使用料や貸付料の増分を軽減するため、補助金等の国の支援措置の実現に努める。

このため、当協会は、港湾物流委員会での検討を経て、「港湾施設の所有形態にかかわらず国が負担すべきである」等を主旨とする要望書を取りまとめ、7月24日、平野港湾物流委員長および事務局が金澤港湾局長を往訪し、要望書(資料1)を提出した。

今後、港湾局は上記方針案に基づき国内法(SOLAS 新法)の整備を進め、年度内の法案の成立を計るものと思われるので、当協会としては、六大港湾協議会、埠頭公社等関係機関と連携をはかり、引き続き船主意見の反映を図っていくこととしている。(関連業務部)

船主(業)第36号

平成15年7月24日

日本船主協会

会長 草刈 隆郎

改正 SOLAS 条約に基づく保安対策について

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

当協会の活動につきましては、日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、2004年7月発効予定の改正 SOLAS 条約において、締約国の各港湾施設に対して、港湾施設保安計画の策定、保安職員の選任、施設整備、関係機関との連絡体制の確保など、各種の保安対策の強化が規定されております。

当初、当協会といたしましては、同改正条約に基づく保安対策については、本条約の主旨が国家の保安対策にあることから、国費にて対応されるものと認識しておりましたが、最近報道機関等によりますと、国の方針として、保安施設の費用負担については、施設所有者ならびに借受者に課す方向であるとの情報が伝えられております。

施設整備の費用負担が、施設所有者及び借受者に課された場合、海運会社にとって多大な費用負担

が生じることとなり、更に保安計画の策定主体に、借受者が規定された場合、長期にわたって借受者に保安対策の管理・維持の義務が生じることとなります。

現在、わが国においては、スーパー中樞港湾構想などでコスト削減が官民共通の大命題とされている状況下、当協会といたしましては、コストアップにつながるこのような方針は到底受け入れられるものではありません。

つきましては、保安対策に係る費用は、港湾施設の所有形態にかかわらず国にて負担いただき、港湾利用者に費用を転嫁すること等、民間に負担を求めることのない様、特段のご高配を賜りますようお願い致します。

敬 具

(写) 国 土 交 通 省	海事局長	徳留 健二 殿
六 大 港 湾 協 議 会		御 中
(財)東京港埠頭公社	理 事 長	瀬田悌三郎 殿
(財)横浜港埠頭公社	理 事 長	岡本 坦 殿
名古屋港管理組合	管 理 者	松原 武久 殿
(財)大阪港埠頭公社	理 事 長	仙波 惇 殿
(財)神戸港埠頭公社	理 事 長	橋間 元徳 殿

3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 —昨年度要望の結果および規制緩和集中受付月間への対応—

1. 規制緩和推進3カ年計画への対応

政府における規制改革の推進については、内閣府に設置された「総合規制改革会議※」において検討されており、現在、来年3月の「規制緩和推進3カ年計画」再々改定（最終年）に向けた検討が進められている。

(※<http://www8.cao.go.jp/kisei/>ご参照)

当協会は、政府の「規制緩和推進計画」がスタートした平成7年より、関係各方面に対し、海運関係の規制緩和要望を行っている。昨年度においても、「規制改革推進3カ年計画」（平成13年3月30日閣議決定）の平成14年度末改定への意見反映を目的に、平成14年10月31日、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、19項目からなる規制緩和要望を提出し、関係方面に強力に働きかけ

た。（本誌2002年11月号参照）

これを受け政府は、当協会要望を含む内外からの意見要望について検討を行い、平成15年5月、各府省庁等における対応状況を取りまとめた。当協会要望の結果は資料1のとおりである。

一方、日本経団連より、例年同様、各業界の要望を提出するよう要請があり、当協会は例年同様アンケートを実施し、その結果等を踏まえ、以下3項目の規制緩和要望を日本経団連に提出した。

- ① 船員保険の被保険者資格の見直し
- ② 船員職業紹介事業等の許可
- ③ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化

この日本経団連を通じた要望項目を含む当協会としての全要望項目については、会員会社から寄せられた意見を踏まえ検討中であり、理事

会ははじめ関係委員会等において検討のうえ、政府への提出締め切りとされている9月末迄に要望する予定である。

2. 規制改革集中受付月間（平成15年6月）への対応

政府の「総合規制改革会議」は、構造改革特区の第3次提案募集（平成15年6月）および第4次提案募集（同11月）に併せ、「規制改革集中受付月間」を設けいわゆる全国規模の規制緩和要望も併せ受け付けることとした（資料2参照）。

このため当協会は現時点で解決していない項目

目および会員各社から新たに寄せられた要望等を踏まえ、6月30日時点で要望可能な以下6項目について要望している。

- ① 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
- ② 港湾運送事業の更なる規制緩和
- ③ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化
- ④ 船員保険の被保険者資格の見直し
- ⑤ 船員職業紹介事業等の許可
- ⑥ パーゼル法に基づいた解撤等を行うために輸出される船舶の輸出承認申請等手続きの廃止

（企画調整部）

海運関係規制緩和要望の進捗状況（各省庁からの回答）

平成15年5月
内閣府公表

I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化
（回答）無し ※引き続き要望していく

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
（回答）その他（国土交通省港湾局管理課）

（説明）公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし公社が原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫する虞がある。また、原価を大きく下回る貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、貸付金の償還に支障をきたす虞がある。そのため、国土交通大臣に届出られた貸付料については、変更命令が担保されているところであり、当該料金の算定基準が定められているところである。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

（回答）具体的措置の検討中（国土交通省海事局港運課）

（説明）主要9港以外の地方港の規制緩和については、「規制改革推進三か年計画（改定）」において、平成14年度に検討を開始し平成15年度中に結論を得ることとされており、国土交通省としては、現在、港運事業者、労働組合、港湾管理者、船社、荷主等の関係者からの意見聴取、先行実施した主要9港の規制緩和の影響、地方港の実態等の把握に努めているところ。

④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化

（回答）措置予定（国土交通省政策統括官付政策調整官付・港湾局環境／技術課、海上保安庁航行安全課、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省）

(説明) ①輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中を目標にこれを実現することとしており、関係府省と連携、協力しつつ、現在、鋭意システム開発作業を進めているところである。②シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続については同時に送信することが可能となる(入・出港届等)。また、各省庁がそれぞれ求めている手続の申請時においても、既に入力した情報を参照することで、申請書類作成の際、重複入力を回避することが可能となる。③また、手続の徹底した見直しについては、今後とも、各種手続の必要性を逐次検討し、その見直しが必要なものについては、適宜、措置していくこととしているところである。

※なお、港湾統計調査において港湾管理者へ提出が義務付けられている外貿貨物の情報については、NACCS データを活用すべく当省で実証実験を行っているところであり、できるだけ早期に実運用を開始する予定である。

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

(回答) その他(厚生労働省保険局保険課、国土交通省海事局船員政策課・船員労働環境課)

(説明) 平成8年の運輸省通達により、やむを得ない事由により一時的に日本船を所有できなくなった船舶所有者に雇用されている者であって、一定の条件を満たした者については、地方運輸局長等の認定により、最長2年半の間、特例的に船員法上の船員として取り扱うこととされている。

※その後、船員職業安定法の改正により措置すべく対応が進められている。

3. 船員職業紹介事業等の許可

(回答) 具体的措置の検討中(国土交通省海事局船員政策課)

(説明) 船員職業紹介事業等の民間参入については、平成14年7月、船員職業紹介等研究会(今後の船員職業紹介等のあり方を検討するため、官学労使で構成)において基本的な方向性が示されたが、一部合意を得られなかった事項もあるため、当該事項について関係者間において検討を行っているところである。

※その後、船員職業安定法の改正により措置すべく対応が進められている。

II. 実務上改善を要する項目

〈船舶無線関係〉

4. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

(回答) 措置困難(総務省総合通信基盤局電波部電波政策課)

(説明) 第三級海上無線通信士の認定講習の受講に必要な業務経歴の要件は、第三級海上無線通信士の資格に必要とされているレベルと第一級海上特殊無線技士の資格のレベル差を勘案して定められており、3年間の業務経歴は現行の時間数で講習を実施するためには不可欠である。なお、業務経歴が無い場合には、無線従事者養成課程を受講することにより免許を取得する方法がある。

5. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮

(回答) 措置予定(総務省総合通信基盤局電波部電波政策課)

(説明) 海技士の資格取得時に行われる英語の履修内容と比較検討したところ、上級の海技士(航海)を対象として行われる英語の内容の一部が共通しているとの結論を得たことから、10

時間程度の時間短縮を行うこととし、今後、改正に向けての作業を行い、平成14年度中に措置を予定。）

6. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

(回答) 措置困難 (総務省総合通信基盤局電波部衛星移動通信課)

(説明) インマルサット船舶地球局は、回線の設定等が電気通信事業者所有の海岸地球局により管理されており、船舶地球局と海岸地球局は技術的に一体性が強く、無線局管理は同一の免許人の責任において行うことが適切である。なお、運航管理者と免許人が異なることによる手続きの煩雑さについては、免許人から運航管理者に対して余裕をもった免許状の手交ができるよう、これらに要する期間を考慮した事務処理を行うことによりその軽減を図っており、また、免許人と運航管理者との間においても、無線局検査の立会いを免許人から運航管理者に委託することにより、経済的な負担の軽減も図ってきているところである。

〈港湾・海務関係〉

7. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

(回答) 措置するか否かを含めて検討中 (海上保安庁警備救難部航行安全課)

(説明) 平成13年度、学識経験者、海事関係者等の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について基礎的な検討を実施した。現在、東京湾及び伊勢湾について、新たに地元漁業関係者等の参加を得た各々の委員会を開催しており、当該制限の緩和の可能性について検討中である。

8. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

(回答) 措置するか否かを含めて検討中 (海上保安庁警備救難部航行安全課)

(説明) 平成13年度、学識経験者、海事関係者等の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について基礎的な検討を実施した。現在、基礎的な検討結果を踏まえ、瀬戸内海における夜間操業実態等の問題点の整理を行い、今後、地元漁業関係者等を交え当該制限の緩和の可能性についての検討を行う予定である。

9. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

(回答) 措置するか否かを含めて検討中 (厚生労働省健康局結核感染症課、医薬局食品保健部企画課検疫所業務管理室)

(説明) 国際間のペストの伝播を防止するため、WHOが定めた国際保健規則 (IHR) により、国際通行を行う船舶は、ねずみ族が存続しない状態の維持又は定期的な駆除を行い、その証明を保健官署により受けることとなっている。この証明書の有効期間が6ヶ月と定められているが、ねずみ族の駆除又は検査を他の承認港で実施することによって容易化されると思われる場合に限り特例的に、有効期間を1ヶ月延長することができることと規定されている。我が国に入港する船舶が保有するねずみ族駆除証明書又は駆除免除証明書については、検疫法により有効期間が6ヶ月のもののみを認めているが、現在、ねずみ族の駆除等に関する証明書の延長を含め、WHOにおいて国際保健規則の全面的見直しが行われており、その結果を踏まえ、検疫法の見直しを検討することとしている。

10. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

(回答) 具体的措置の検討中 (厚生労働省健康局結核感染症課、医薬局食品保健部企画課検疫所業

務管理室)

(説明) 検疫法第4条等により、日本の港に入港する外国を発航した船舶の長は、船舶を検疫区域に入れ検疫を受けなければならない。しかし、同法第17条第2項により検疫所長に一定事項を通報した上で、病原体が国内に侵入するおそれがないと認められたときは、検疫区域での検疫を受けることなく入港することができる(無線検疫)。しかしながら、無線検疫手続大綱第2の2の(1)により、検疫感染症の汚染地域をもつ国を発航し、当該感染症の潜伏期間を考慮した一定期間内(コレラは5日以内)に入港する場合は、無線検疫は適用されないこととなっている。いずれにせよ、近年、船舶の衛生状態が向上し、乗組員等にも衛生思想が普及したことから、今後、無線検疫の運用のあり方について検討していくこととしている。

11. 内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大

(回答) 措置するか否かを含め検討中(国土交通省海事局安全基準課・海技資格課)

(説明) 沿海区域については、平成8年に沿海区域の凹入部のうち拡大可能な海域について一部拡大を行っている。また、船舶の大型化、航海機器等の発達等に対応して、航行水域が近海区域のうち主要内航航路を包含する区域(最も遠いところで距岸100海里程度)に限定される船舶を限定近海船として、近海船よりも緩和された基準を設定しており、船舶の所要施設については平成7年7月(貨物船)及び平成10年7月(旅客船)に、また、船舶の積載量に係る満載喫水線については平成13年10月に、技術基準を設定した。船舶職員の配乗については、船舶の航行区域毎に、航行安全の確保を図る観点から、航行実態等を勘案して、乗組み基準を定めている。現在、内航貨物船にかかる船員の乗組み体制の見直しを「内航船乗組み制度検討会」において検討しているところである。同検討会においては、ご要望の趣旨も含めて、乗組み基準全般についての検討を行っており、平成15年度中に検討を終える予定である。

<水先関係>

12. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

(回答) 措置困難(国土交通省海事局海技資格課)

(説明) 日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、このため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の要件を満たす船長が乗組んでいる場合には水先の免除を認めている。一方、外国籍船については強制水先の免除措置がないが、そもそも、外国籍船については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外であり、このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶の運航体制全体での安全確保に制度的保証がない。国際的にも船長の航海実歴による強制水先の免除を認めている例はない。従って、外国籍船に対しては、強制水先を免除することは困難である。

<保険関係>

13. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

(回答) 無し ※引き続き要望していく

18. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

(回答) 具体的措置の検討中 (国土交通省海事局外航課・海事産業課)

(説明) 簡素化可能な書類・項目の個別具体的な抽出に当たり、新たな要望の提出が予定されているところ、再検討を行っている。

19. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

(回答) 一部措置済み、一部措置するか否かを含め検討中 (国土交通省海事局船員労働環境課)

- (説明) ① 改正前の船員法施行規則第11条では航海日誌の外国語による記載を明示していなかったため、行政手続上、内容の真正性を容易に確認することができる日本語のみを取扱っていた。そのため、12月11日、船員法施行規則の一部を改正する省令 (平成14年国土交通省令第113号)により、航海日誌の外国語による記載が可能である旨を明示することとした。
- ② 記載事項の削減及び書式そのものの変更については、海運業界から具体的な要望を得られなかったため、引き続き、要望内容を聴取した上で、利便性の向上を目的としてその改正内容の要否について検討する。

以上

資料2

規制改革／構造改革特区について

	構造改革特区 内閣官房 構造改革特区推進本部 (本部長:小泉総理) 担当: 鴻池構造改革特区担当大臣				規制改革 (全国) 内閣府 総合規制改革会議 (議長:宮内オリックス会長) 担当: 石原行政改革・規制改革担当大臣	
	第1次	第2次	第3次	第4次	3カ年計画	集中受付月間
2001 3 4 10 2002 3	地方公共団体中心	民間にも	民間にも	民間にも	平成12年度までは行政改革推進本部の「規制改革委員会」において審議 規制緩和推進3カ年計画策定 ↓ 総合規制改革会議設置 (内閣府設置法) ↓ 規制緩和要望受付締切 規制緩和推進3カ年計画 (改訂)	
2003 7 8 9 10 11 12 1 2 3	提案募集 ↓ 構造改革特区推進本部設置 (閣議決定) 基本方針決定 プログラム決定 ↓ 特区法公布	提案募集			規制緩和要望受付締切 ↓ 規制緩和推進3カ年計画 (再改定)	
2004 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3		特区法一部改正	提案募集 ↓	提案募集 (予定)	規制緩和要望受付締切 ↓ 規制緩和推進3カ年計画 (再々改定)	第1弾 (初回) ↓ 第2弾 (予定)

第3回 海運セミナー(その1) 「このデフレ不況はいつまで続くのか」

東京大学名誉教授・立正大学経済学部教授 ^{たくみ} 侘美光彦氏

第3回 海運セミナー(その2):「デフレ下の法人税改革とこれからの海運税制への提言」(東京大学法学部教授 中里 実氏)は、次号掲載予定

ご紹介にあずかりました侘美でございます。今日は「このデフレ不況はいつまで続くのか」という大変難しい論題をいただきました。予言することはできませんが、いまの経済状況をどう考えるか、どういう政策を見つけるか、どこが間違っているか、というようなことを焦点に当ててみたいと考えています。

1. 世界各国のデフレ状態

現在、世界各国がどのような状態にあるかをごく簡単にお話します。まず、「主要国の消費者物価変動率」ですが、明らかに言えることは先進国では厳密には日本だけがデフレであり、アジアは中国と関係の深い諸国がデフレであるということです。ただし、日本の場合は、99年以降、4年連続で消費者物価が下落していて、わずかではありますが、少しずつ深刻化しています。

各国の経済成長について見ると、マイナス成長は日本だけで、しかも、それが実質上長く続いています。他の先進各国の経済成長率はプラスですが、どの国でも減速しつつある。特にドイツやアメリカは、ほとんど1%を切るような



東京大学名誉教授・立正大学経済学部教授 侘美光彦氏

極めて低水準に陥って、不況基調に入っていると言えます。ただ、アメリカの物価は全体としてはプラスです。アメリカは、イラク戦争の影響もあって、やや不況基調を強くしていますが、一応経済成長率、GDP成長率はプラス成長になっているという状態です。アメリカの物価指数には大きな特徴が伺えます。アメリカの場合は、このモノの物価がどんどん下落基調に入り、現在では明らかにマイナスになっている。その意味で、アメリカにはデフレ懸念があるということをお強く指摘されていますが、サービスを入れた全体で見るとプラスで、デフレには入っていないということになります。ドイツもこれに似ているわけですが、先進諸国ではまだデフレには入っていないけれどもデフレ懸念が心配されているという状態です。

ところで、アジアの中では中国がはっきりとしたデフレに入ったり出たりを繰り返しています。このデフレの原因は難しいのですが、供給過剰、特に国営企業の整理できない古い設備の稼働に伴って供給過剰の状態になっていることなどが挙げられます。いずれにしても先進諸国におけるデフレ基調とはかなり傾向の違ったデフレが存在しています。

そして、他のアジア諸国でデフレの傾向が強いのは香港、台湾、シンガポール等ですが、特に香港の場合は明らかに中国からの製品輸入が圧倒的に多いために、その影響でデフレになっていると言えます。香港の場合、中国からの輸入はGDP比率で実に55%にも達していますから、中国の影響がかなり強いということになります。一方、日本の場合は2002年でも中国からの輸入は1.4%で2%にも達していません。ですから、中国からの安い商品の輸入が日本のデフレの主要要因、つまり構造的デフレだと言っている人がかなりいますが、それは明らかに中国輸入を過大評価していると思います。まず、香港と比べて決定的な違いがあるということをご理解いただきたいと思います。

非常に大雑把に見て現在の世界のデフレ状況は以上のとおりですが、デフレの内容は国によってかなり違って、どれも同じものではない。その質がどう違うかを、まずはっきりと認識する必要があるわけです。

2. デフレの三つの型

私は、デフレには3つあると考えています。第1は「通常のデフレ」、第2が「構造的デフレ」、第3が通常ではない「悪質なデフレ」、この3つに分けてデフレを分析したいと思います。

「通常のデフレ」というのは第一次大戦前の景気後退に起こったデフレです。大体このデフレは2~3年で解決していき、物価は上がり下がりをお繰り返していたわけで比較的簡単にデフレは解消できた。そして、第一次大戦前の1873年

から96年までの長期間、物価は継続的に下がっています。この長期にわたる物価下落が「構造的デフレ」と呼ばれるもので、ちょうどイギリスの大不況と言われる時期です。

よく見ると、この長期の物価下落の中でも景気循環があつて、物価の上がり下がりをお何度か繰り返しながら、20数年間物価が下がり続けたわけです。これが「構造デフレ」の典型的なもので、そのデフレが構造的な要因からきた場合には20年から30年かからないと解決しないということがわかるわけです。

「悪質なデフレ」は、第一次大戦後の29年恐慌で、この時初めて通常のデフレが悪質なデフレ、すなわちデフレスパイラルに転化し、アメリカ経済が異常な不況、まさに大恐慌に陥った。史上初めて起こったデフレスパイラルが、この1929年恐慌だったわけです。

今日の課題として、通常のデフレと悪質なデフレの違いを理解するのが1つのポイントになりますのでお話ししたいと思います。まず、「通常のデフレ」は最初に景気後退が起こって、物価が下落します。その結果、投資条件が改善されます。なぜかという、原料の価格が下がり、さらに当時は、まだ労働組合があまり強くありませんので賃金も下がります。投資が拡大すれば生産も増大する、雇用も増える。そして、社会的な需要も増大しますから景気は回復するし、物価も上昇するということになるわけです。したがって、比較的速やかにこういうデフレは解消されます。しかも、第一次大戦前には現在のようない経済政策も財政支出政策もありません。それから、金融の量的緩和などありません。ただ、金本位制を守るための金利政策があるだけです。経済政策がほとんどなかったにもかかわらず経済自身の自律的な矯正力でこういう回復が速やかに行われた。

したがって、こういうデフレであるならば、もし財政出動をすれば非常に速やかに景気は回復するはずだと言えます。日本の場合、財政出



動をやってもなかなか回復しないのは、もうこういうデフレではないということがご理解いただけだと思います。

続いて、「構造的デフレ」について少しご説明しておきます。先ほど述べた1873年から1896年の大不況がなぜ起きたかというのは実は大変難しいのですが、非常に大雑把に言うと産業的には2つの理由がありました。1つは、イギリス鉄鋼業の構造問題で、60年代から70年代にかけてイギリスで初めて鋼鉄、スチールが発明されました。それが普及して大規模な転炉生産が始まって、ものすごい過剰生産になりました。しかも、激しい価格競争の結果、鋼鉄価格がどんどん下がってイギリスの物価が少しずつ下落し始めたというのが第一の重要な要因です。この問題を解決するのに、イギリスは20数年間を要しました。

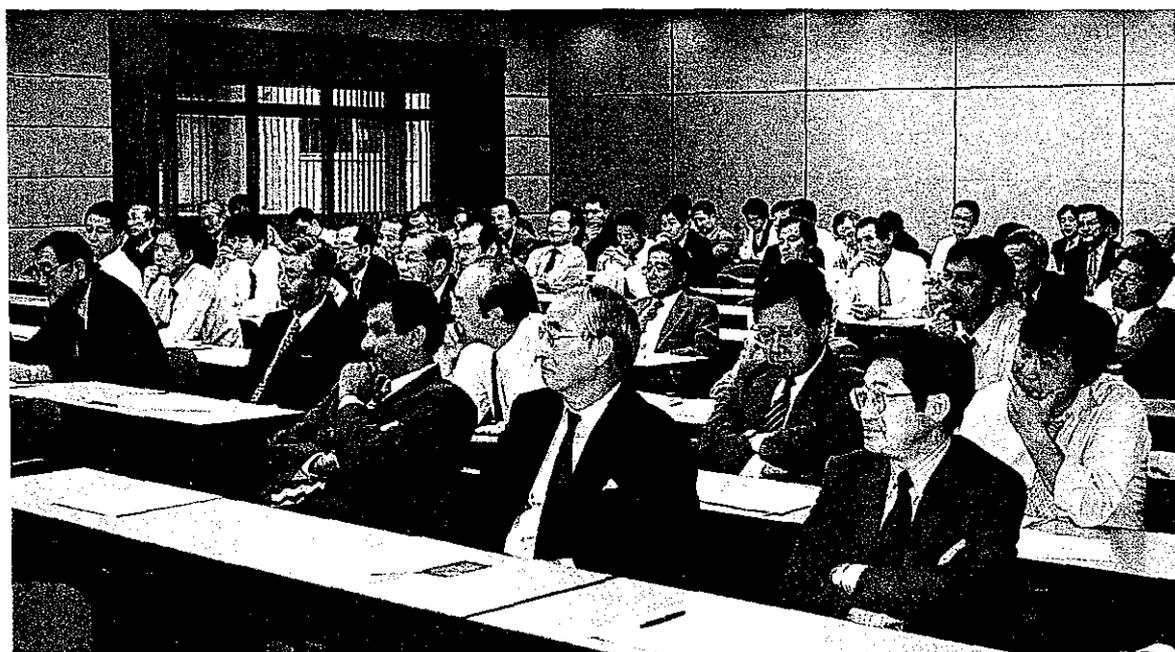
もう1つの理由は、アメリカからの極めて安い農産物の輸入がありました。1870年代というのはアメリカで西部開発が行われ、新しい農場からの農産物が大量にヨーロッパに輸出され始めたわけですから。その結果、イギリス農業が危機に陥って農産物価格は暴落するということが第2の原因となって、この大不況が発生します。

したがって、大不況は大農業不況であるとも言われています。

ちょうど中国の安い商品が日本に入って、日本のデフレを促進したというのと極めて似た現象が起っていたことだけを取り上げて現在の日本を「構造デフレ」と呼ぶ人がいるわけですが、当時アメリカからの商品輸入はイギリスのGNPの8%ぐらいでした。いずれにしても、このときが「構造不況」の典型でした。

そして、いよいよ第3の「悪質なデフレ」について簡単にお話しします。私は29年のアメリカ大恐慌の基本的な原因は、この異常なデフレ、デフレスパイラルの結果であると認識しています。多くの教科書、例えばフリードマン等は金融政策の失敗とか、金融面に問題があったということ強く主張しています。現在でも、デフレを解消するときには金融問題を中心にやればいいという意見がいまなお日本でも支配的ですが、それはこのフリードマンの大恐慌分析からきているわけです。

フリードマンは大恐慌についての本の中で、1930年代の分析をしているわけですが、丹念に読んでも経済実態については全く触れていません。全部、金融と貨幣の問題だけで、その事実



を集めてそこから結論を出しています。

分析にしても、非常に一面的な分析です。フリードマンの大恐慌論のどこが間違っているかということは、私の『世界大恐慌』の本の一節に丹念に書いてありますので、興味のある方はそれをご覧になっていただければと思います。

もう1つよく言われるのは、高等学校の教科書にも書いてあるように、アメリカ大恐慌という株価大暴落、29年10月24日の暗黒の木曜日から始まった株価暴落が最大の原因であるというのがほとんどですが、それも私は間違いであると思っています。本質的に一番重要なのは、デフレスパイラルで、これが起こると生産が急激に縮小する、所得も減少する。その結果として不良債権が増え、銀行の倒産がだんだん増えてきた結果、銀行恐慌が起こった。

株価の暴落も1つの要因ですが、株価は29年から32年ごろまでに、約10分の1に下がりました。ところが、当時のアメリカの銀行はいまの日本の銀行に比べるとはるかに健全な経営を行っていて、特に株とか土地を担保に貸付を行う場合には、時価の2分の1の価値を担保にしました。バブルのときの日本では100%、時価そのものを担保にしましたし、さらに上がることを見越して120%、130%の価値があるものとして担保を取った銀行があると聞いています。

ということは、株価が50%に下がるまではその問題での不良債権は発生しません。2分の1に下がるのが大体31年半ば以降です。29年の8月ごろから不況が始まるわけですが、それからかなりたった31年の後半以降に株価が3分の1に下がり、遂にバブル崩壊に伴って不良債権も増大してきた。そこで、銀行恐慌が加速するわけですが、その前から既に銀行恐慌は起こっていたわけです。それはまさに所得の減少、あるいは賃金、利潤の減少に伴う不良債権の発生でした。

それが続いているところに、さらにバブル崩壊の影響が加わって大銀行恐慌が発生し、33年

3月にはアメリカの全銀行が営業を停止するという史上最悪の銀行恐慌に発展したわけです。ですから、問題は最初が起こったデフレスパイラルがなぜそれほど激しいものだったかが今日の一番重要な問題になります。「デフレスパイラル」になると、景気後退が起こり物価は下落します。そうすると、通常のデフレでは投資条件の改善につながりますが、逆に投資条件が悪化したわけです。投資条件が悪化すると、当然投資は設備投資を中心に収縮し、生産がさらに縮小する、失業も増加する。社会的需要も減少するので景気はさらに後退し、物価はさらに下落する。それが起こると、さらに投資条件が悪化するということになりますから、まさにこれがぐるぐると回って行って、実体経済が急速に収縮するわけです。

当時のアメリカの耐久財生産を見ると20%以下の水準に落ちている。生産がこれだけ下落するということは、想像を絶するものがあります。そうすると、なぜ景気後退が起こり、物価が下落すると投資条件が悪化するのだろうか。以前は投資条件が改善したのに、なぜ悪化したのか、ということが問題になるわけです。1つは当時から賃金の下方硬直性があった。要するに、賃金が非常に下がりにくかった。この理由は説明すると時間がかかるので省略しますが、当時は労働組合の力が強いために賃金の下方硬直性が発生しました。それから寡占的商品の価格は下がらなかった。すなわち、寡占的部分が価格を下げないと操業率の大幅な縮小、生産調整に結びつく、あるいは、失業者の急増に結びついていくということになるわけです。他方、自由競争的部分では激しい価格競争の結果、その部分では価格が下がり、需要がさらに減少するために、寡占企業と自由競争的部分の相互の競争という関連でどんどん生産が縮小したわけです。

賃金の下方硬直性が生じたということは、他方で失業者が大量に出ているわけですから、このデフレ下で労働者階級の中で貧富の差が猛烈

に増えたわけです。大企業の労働者の賃金は下がらなかった。特に、雇用されている労働者の賃金は下がらなかったから、実質賃金が急上昇した。他方、失業している労働者の賃金はほとんどゼロになりますから、そこでものすごい労働者階級の中で貧富の差が生まれ、雇用されている労働者は労働貴族と呼ばれるほどの豊かな生活をするということになりました。デフレがゆっくり続くとそれが緩やかに進行しますから、今の日本はそれに近いと言えます。困っている人は失業や倒産したところに集中し、そうでないところの労働者は比較的楽な生活をするようになるわけです。

このように、実質賃金が上昇すると、生産性をどんなに上げる投資をしても企業利潤が上がらないので、投資条件が急速に悪化する。その結果、投資が大幅に収縮して、実質上壊滅するということになり、これが29年大恐慌の最も重要な原因であると考えられるわけです。

特にご理解いただきたい点は、29年に起こったデフレスパイラルですが、それは金融的な問題ではなくて不測問題にあった。デフレスパイラルというのは、どこかと実体経済との相互関連、特に設備投資と景気との関連があった。問題は実体経済であって、このデフレスパイラルを解消するためには実体経済、設備投資をいかに拡大するかということがポイントであって、どんなに金融を緩和しても解決にはならないということがここから出てくるわけです。

3. 平成不況の特徴と現状

現在の平成不況は91年から始まりました。バブルが崩壊して株価、土地価格が暴落するところから始まったわけです。しかし、その不況には最初から普通の不況とは違う異常な性格がありました。それを、私は93年の時点で「この不況は異常な不況である。だから、大恐慌型不況である」と明言しました。いまから考えれば、もう10年前にこの不況が大恐慌型不況であ

ると明言してきたわけです。

その理由は、91年から卸売物価は明らかにマイナスを続けていて、それがデフレ不況であるということ。

もう1つは、大勢の人が言っていることですが、バブルの崩壊に伴って不良債権、株価、土地価格の暴落に伴う不良債権が増えた。それがだんだんと銀行経営を悪化させ、倒産した銀行には預金保険機構からの支援が行われる。しかし、銀行の倒産が増えれば預金保険機構も資金が枯渇しますから、当然そこに公的資金も導入しなければならない。まさに金融危機の可能性が最初からあったわけで、最初から従来の不況とは全く違うので大恐慌型不況である呼んでいた訳です。

しかし、96年ごろに財政支出が行われて国債発行が増えると、95年から96年にかけてかなり実質的 GDP は成長してプラスになりました。ただし、これが通常の不況と違うわけですが、実質 GDP が上昇しても、完全失業率はずっと増え続けていましたから、本当に景気が回復したのではなく、依然として大恐慌型不況はすぐそこに続いていたと見るができるわけです。

当時の経済白書は、日本は自律的回復過程に入ると宣言しました。97年、橋本政権は、景気は自律的回復に入ったのだから、赤字をなくすために財政構造改革を実施すると宣言し、消費税を2%引き上げました。そして、財政支出を削減した途端に景気が猛烈に悪化して、実質 GDP があつと言う間にマイナスに落ち込んだわけです。その年の97年暮れには、大型金融倒産が発生しました。拓殖銀行の倒産、山一証券の倒産が加わり、金融危機が全般的に拡大し、公的資金が導入されるということになったわけですが、同時に、このころから大企業が連続的にリストラを開始しました。失業が発生し、設備投資の縮小が始まったわけです。このころから設備投資意欲が急激に収縮し、投資をしても利潤が上がらない状態に陥るので、遂に「通常のデフレ」

がデフレスパイラル型の不況、すなわち「悪質なデフレ」に入ったと理解しています。

ごく最近の統計では、名目成長率が01年から02年にかけてほんの僅かなプラスになり、また、02年の第4四半期から今年にかけて明らかにマイナスになっていますから、景気はちょっと上がってまた落ち込むということをずるずると続けています。従って、実質的なデフレスパイラルに陥って以来、景気の本格的な回復はないので、株価もそれに従って長期的に下落せざるを得ないというのが現状であると思っています。

4. 経済政策のどこが間違っているか

ケインズ政策というのは、完全雇用と不完全雇用のギャップだけ需要を補っていれば景気は回復するというのが、簡単に言うとケインズの財政支出政策です。

これはケインズの一般理論にもあるように、何でもいから需要を増大させてやればいいのです。ケインズの例では、何か宝物を土地に埋めて、それを掘り出させる。それでも、景気を促進し回復させることになる。これまで行われてきた公共投資的な財政出動もそれに近いものです。

ところが、デフレスパラル状態に入っている場合には、先ほど述べたように投資条件が悪化し、投資期待がほとんどゼロになっていますから、その場合には財政出動を行うと、その財政出動を行った分だけは明らかに需要は回復します。ですから、一時的に景気はよくなりますが、問題はその需要がさらに関連して投資の拡大に向かうのかどうか。投資の拡大に向かえば、さらにそれが需要を生み出す。これがケインズの投資乗数理論というものですが、投資期待がゼロに近いときには、どんなに財政支出を増やしても効果は一時的なものに過ぎず、投資はまた減少するからまた景気は悪化してしまうことになります。

従って、問題は需要の拡大と同時にいかに設備投資を回復させるための諸々の諸政策を実行するかということです。それをしなければ、財政支出の効果はないのです。それを実際に行った例については、最後にお話ししたいと思います。いずれにしても、従来のケインズ政策ではほとんど効果がないことは明らかです。

それから金融緩和政策、ゼロ金利政策とか、マネタリーベースを増やす量的緩和政策というものでも日銀は98年から99年ごろからずっと取っていますが、ほとんど効果がないわけです。巷にある本では、しばしば「デフレは金融問題であり貨幣の問題であるから、貨幣量を増やせば簡単にデフレは解消できる。だから、日銀が悪いのだ」ということを言っていますが、これは、明らかに間違いです。いわゆる、インフレについても全く同じで、インフレには2つの種類があります。貨幣量を増やせば貨幣量を増やしただけ物価が上昇する場合と、そうでない場合とがある。貨幣量を増やせば、その分だけインフレが起こるのは戦時中のインフレーションです。

戦時中のインフレーションというのは、要するに実体経済が拡大しておりません。一部の軍需生産は拡大しますが、それ以外のシビリアンの生産は減少しています。ですから、全体としては実体経済は全然増えていないわけです。その時に、戦争遂行のために国債を発行して、通貨量をどんどん増やすわけです。その典型が22～23年のドイツでの超インフレーションです。ところが、1950年代以降のアメリカでのインフレの時には経済成長も続いていきます。物価も上昇するけど、経済も成長している。この場合は、貨幣量も増大したが、それがそのまま物価上昇に結びつくのではなくて、それが投資の拡張に結びついて実体経済が拡大する。その拡大を受けてまた賃金も上がり、また物価も上がるという実体経済の増大を含みながら物価が上昇する。そういう実体経済と金融との相互関連の中でインフレが生じているわけです。

これは明らかに貨幣量の問題だけではなく、実体経済、貨幣、金融と産業との関連がどうなっているかをきちんと示さなければいけない問題であって、それを単純に貨幣量の問題、金融の問題であるというのは明らかに誤りです。

そこで、現在行われている経済政策は、「構造改革（不良債権処理促進）路線」ということになるわけです。この構造改革路線というのは、小泉総理の「構造改革なくして景気回復なし」というスローガンで象徴されていますが、要するに、現在日本経済が停滞したり、長期の不況に陥っている原因を「デフレスパイラルに陥っているから回復しない、景気政策が停滞しているから効かない」ということを全く認識していないわけです。デフレスパイラルに陥ると、普通の財政政策も金融政策も効かなくなるから、別の政策を打たなければならない。それで、不況の原因を構造に求めて、日本の産業構造、あるいは金融構造の欠陥を直さなければ景気回復はないという考え方になったわけです。ですから、デフレスパイラルを認めていないということから根本的に間違っているわけですが、この「構造改革なくして景気回復なし」というのは中学生が考えてもわかる明らかな誤りです。

構造改革をする必要はありますが、それは長期的な経済発展、例えば、今後10年、20年、そして30年後の日本経済はグローバル化の中でのどういう産業構造、金融構造にすべきかということで、これは極めて重要ですからやらなければなりません。景気回復のためにやるというのは明らかな間違いです。しかも、その構造改革をやれば失業が増えるわけですから、景気は当然さらに悪化することになります。しかし、他方で公的資金の導入をしたりしていますから、その辺が非常に曖昧な形になって、緩やかな景気後退がさらに続く。回復の見込のない景気悪化が、緩やかに続いていくということになっているわけです。

5. 今、何をなすべきか

アメリカは大恐慌に陥って、長い時間をかけて完全に脱出しました。しかし、しばしば間違ったことが言われています。それは30年代のニューディール政策がアメリカを大恐慌から救ったということ、これは、ほとんどの経済学者が認めていますが間違いです。ニューディール政策は、ほとんど効果がありませんでした。

アメリカの耐久財生産の実績を見ると、一旦下落したのが、一時ニューディール政策で回復しかけますが、その後、37年に再び落ち込んで、ほとんど34年の水準に生産が下がっています。これは、ニューディール政策の失敗です。

ところが、あまり知られていないことですが、アメリカ工業生産は、第二次世界大戦中に急激な成長が見られます。この時の高度成長というのはものすごいもので、これはアメリカ史上最大の高度成長だった。そこで何か行われたかというのが、極めて重要な問題です。アメリカが参戦したのは41年12月ですが、それ以降アメリカ経済は統制経済に入ります。その前には準戦時経済体制といいますか、日本に参戦する前にアメリカでは膨大な財政支出と諸々の諸経済施策が行われて既に完全雇用が達成され、高度成長の過程に入っているのです。

そのとき、日本は参戦したわけですから、経済的にも日本は勝ち目がないのは明らかです。なぜ成功したかということが、極めて興味深いポイントです。一番重要な点は、ものすごい軍事支出を行ったことです。その財政支出を行ったポイントは、実は企業の設備投資を促進する。もちろん、中心は軍事産業です。その関連産業の設備投資を促進させて、生産性を猛烈に上昇させるということを同時並行的に強力に推し進めたのです。

極端な例は、政府自身が企業、公社をつくって研究開発を行い、大量生産方式を導入して、その設備をほとんど無料で貸す。そして、平時経済への転換を考えて設備投資、研究開発、生

産性を猛烈に促進したということになります。そうすると、これは先ほどの単なるケインズ政策ではなくて、需要を拡大すると同時に設備投資を促進する。だから、需要がさらに回復するということになります。

もう1つのポイントは、労働者との協定を結んで、当時は戦時中ですからストをしない。ストなし協定を結ぶかわりに賃金は物価上昇にあわせて引き上げる。しかし、生産性上昇以上には上げない。ですから、一言で言うと実質賃金は確保するけれども、企業利潤は必ず確保するということです。企業利潤を確保するという労働協約を結んで労使協調の安定化を行い、財政支出と結びつけることによって、デフレスパイラルから抜け出す。实体经济の投資意欲がない時に、いかにそれから解放するかという時の政策として最も重要なポイントになると考えています。

しかし、当然の反発として、さらに生産性上昇、設備投資、拡張のための財政出動を行えば、財政赤字がさらに増えるではないかという質問が出てくると思います。しかし、これだけ不況が続くと、極端なことを言えば、政府は何もしないで、財政支出を増やさなくても財政赤字は確実に増えていく。言うまでもなく、財政収入も減っていくわけです。不況が続けば続くほど財政赤字は確実に増えていきますから、財政赤字はどんどん拡大していく。ですから、どんなに赤字になって財政支出が一時的に増えようが、まず景気を好転させて、そのあと構造改革路線ということになります。そのあとで、10年、20年の計画を立てて、少しずつ財政支出の均衡化を図るということになるわけです。

そのように、例えば、アメリカのレーガン政権がものすごい史上最大の財政赤字をつくり出したのは83年からの5年間ですが、それから20年近くたってアメリカの財政赤字はほとんどなくなりました。それほどの長い時間をかけて、財政赤字は均衡化してきた。ただし、いまアメ

リカは再びイラク戦争で財政赤字が増えて「双子の赤字」が出てくると言われていますが、それ以前に財政は黒字になったわけです。そういう財政赤字の問題は長期の計画として行われるべきであって、いま行うべきことは、一時的に財政赤字が増えても設備投資、拡張できる形での財政出動をやるべきであると考えています。それが、生産性上昇を伴う設備投資拡張の鍵を握るという点です。

最後に、日本、アメリカ、ドイツの3ヶ国について、労働生産性上昇率と、賃金上昇率を比較して見ると、どの国でも90年前半は賃金上昇率のほうがうんと高いのですが、アメリカでもドイツでは、90年代後半にほぼそれがとんとんになるような修正が行われました。日本の場合はそれがさらに極端に修正されて、製造業では、労働生産性上昇率よりはるかに賃金上昇率が低いところに抑えられましたし、非製造業においては、賃金上昇率がマイナスに抑えられています。生産性の上昇率は必ずしも高くはありませんが、プラスになっています。これは、リストラ等の企業の合理化がだんだんと進行してきて、特に賃金にバイアスされているわけですが、その結果、生産性上昇が利子を生むという経営の利潤の回復傾向が見え始めてきたということなのです。

これを、むしろラディカルにやれば、アジア通貨危機の時のように猛烈に落ち込んで、そこから急速な回復をすることにもつながるわけですが、日本の場合は10年以上かけてやっとここまで来た。ですから、いま設備投資をさらに促進する財政支出をやればかなり効果が生まれてくるのではないかと考えています。

ただし、やっと回復の兆が見えてきたにもかかわらず、経済政策の基本が間違っていて、それもやってくれそうにもないので、当面は望みがないということですが、決して悲観をすべきではなくて、このデフレは経済政策さえ正しく行えば解消するというのが私の今回の結論です。

SBT (分離バラストタンク) 設置タンカーに対する入港料の軽減措置、わが国主要港において全て実施へ

今般、堺泉北港（大阪府港湾局）が、本年7月1日よりSBT（分離バラストタンク）設置タンカーに対する入港料の軽減措置を実施することとなった。

また、室蘭港、苫小牧港においても、平成16年4月1日より同軽減措置を導入する方向を確認している。これにより、平成16年4月1日からわが国のタンカーが入港する主要港湾全てにおいて同軽減措置が実施されることとなった。【下記参照】

これは、国民の間に海洋環境保全意識が高まる中、これに応える港づくりを船社と共に行っていくべきである、との認識が港湾管理者の間に広まってきた結果であり、商業港と比較して、ともすれば忘れられがちなタンカーバース等の産業港にも港費削減策が講じられることは船社として高く評価するものである。 (関連業務部)

記

SBT (分離バラストタンク) 設置タンカーに対する 入港料等の軽減措置導入状況

〈既に実施中の港湾〉

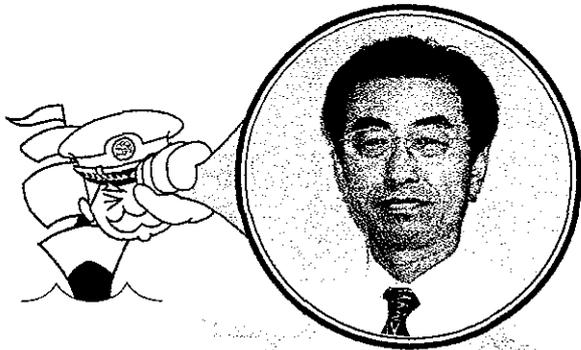
仙台・塩釜港、鹿島港、川崎港、伏木富山港、和歌山下津港、水島港、千葉港、四日市港、徳山港、宇部港、岩国港、坂出港、大分港、神戸港、横浜港

〈7月1日より導入した港湾〉

堺泉北港

〈平成16年4月1日より導入予定の港湾〉

室蘭港、苫小牧港、



今回、登場して頂くのは

東京マリン(株)運航本部運航安全統括部 運航技術課長
奈良博文さん(46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？

当社の特化分野である液化化学品、動・植物油脂類の外航海上輸送について、顧客要求を満足し、安全運航、品質管理、且つ環境保全を確保するための積付け、積揚荷役、タンククリーニング等の輸送等のノウハウを海陸関連部門に指導・監督しています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

海上勤務経験を活かして、本船や現場での指導・監督を行って来ましたが、中でもスエズ運河でトラブルが発生した当社運航船に、急遽単身で現場に赴き、Canal Authority と悪戦苦闘しながら処理にあたったことが一番思い出に残っています。

3. 御社の自慢といえば？

約40隻の運航船全てが、ケミカル・動・植物油脂類の輸送に特化しており、且つ海陸員はケミカルエキスパートの集団です。一方顧客要求を満足するためにも、本社では船隊整備計画を恒常的・積極的に検討、推進、実施し、最新鋭船が充実していることです。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

貨物としてのケミカルの多様性から、毎日がチャレンジ、勉強の連続であり、今後とも自己研鑽を続け、『奈良がそう言うなら』と100%信頼を得られるようなエキスパートを目指しています。

東京マリン(株)の事業概要

当社は、ケミカルタンカーのオーナー/オペレーターとして、北米・カナダ西岸/極東・東南アジア・南太平洋/インド洋・アラビアンガルフ/地中海・欧州、アジア近海航路網を確立し、現在3,000~25,000重量トン型約40隻を運航している液化化学品、動・植物油脂類の海上輸送に特化した海運会社です。

「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

『海の日』とともに多くの方々に親しまれている恒例の『海のシンフォニーファミリーコンサート』を7月30日(水)にNHKホールで開催しました。コンサートは、今年で13回目を迎え、3万人を超える応募者の中から抽選で当選した3,000名以上の方々が来場され、素晴らしい演奏、歌声を楽しんでいただきました。

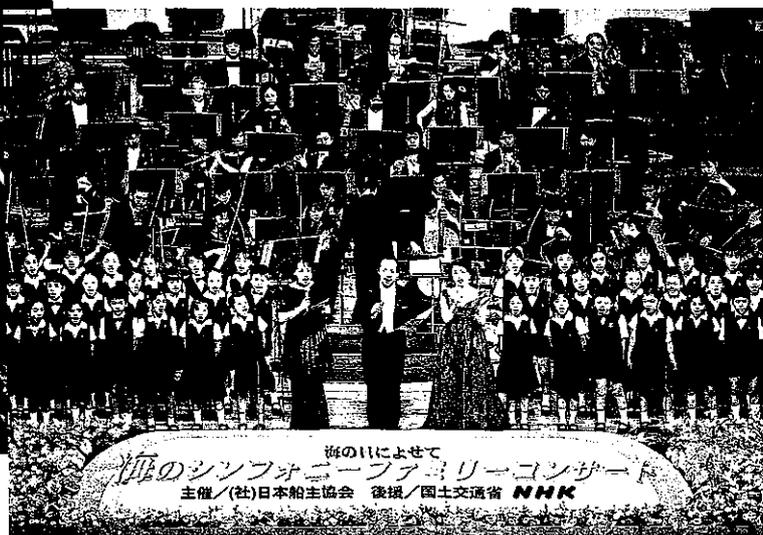
当日は、NHK武内陶子アナウンサーの司会・進行のもと、ピアノの熊本マリさん、ソプラノの高橋薫子（のぶこ）さん、テノールの福井敬さんの皆さんの出演、そして演奏は円光寺雅彦さんの指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団によって、海にちなんだ名曲の数々を披露していただきました。なお、このコンサートの模様は8月10日（日）にNHK-FMで全国放送されました。



▲手旗信号を実演する東京商船大学「海事普及会」メンバー



▲武内アナウンサーのインタビューを受ける高橋さん、福井さん

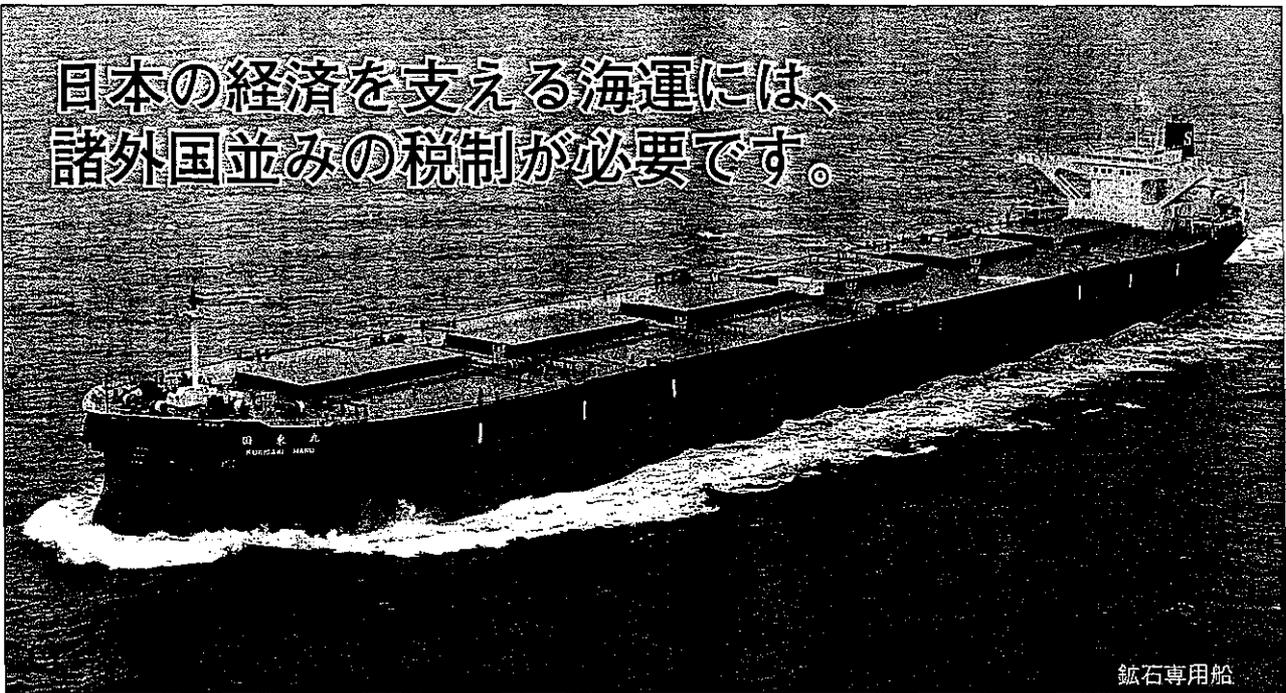


▲出演者全員で「海へ行こう」を観客とともに合唱

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。



鉱石専用船

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/>



九州便り

関門の殉職船員慰霊祭

ここ門司に赴任して半年、初めてのことばかりなので何か気ぜわしいうちに過ぎてしまった感がありますが、今年は梅雨末期のゲリラ的豪雨に悩まされながらも、各種「海の日」関連行事が行われました。

当地で行われた「海の日」行事にもいろいろありますが、今回はその中の「殉職船員慰霊祭」についてご紹介したいと思います。

なお九州運輸局管内では「殉職船員慰霊祭」、「物故船員慰霊祭」、「海事関係物故者慰霊祭」など名称は異なりますが、同様の慰霊祭が「海の月間」内に7か所で行われています。

その前に、当事務局のある門司港では、今年に入り二つの観光スポットが誕生しましたので、簡単にご紹介したいと思います。

第1は「海峡ドラマシップ」。

門司港駅から徒歩5分の西海岸埠頭に4月28日オープンした、船をイメージした建物で、海峡の歴史ドラマとロマンが満喫できます。

海峡の操船シミュレータも楽しめます。

第2は「九州鉄道記念館」。

門司港駅から徒歩5分の山側に、旧九州鉄道本社の赤煉瓦造の建物を利用して8月8日にオープンした記念館で、九州鉄道(門司～博多)開業の明治24年に建築された建物です。内部には懐かしい車両や鉄道文化遺産が並び、鉄道黎明期からのドラマとエネルギーを満喫させてくれます。また、運転シミュレータやライブラリー

もあり、こちらも大人から子供まで楽しめます。

さて、当地の「殉職船員慰霊祭」は、太平洋戦争末期関門海峡およびその付近一帯に投下された大量の機雷に輸送船が触雷・沈没したために犠牲となった船員の慰霊を行うために始められたもので、昭和22年以来毎年営まれております。

関門海峡では、海に落ちたものは再び上がってこないと云われており、犠牲者の大部分は行方不明となって、遺体が漂着しても姓名の確かめようもない有様であったとのこと。こうして近辺の寺に預けられていた無縁仏の遺骨199柱をお祀りするために、殉職船員無縁塚が、関係団体と船社等の協力を得て、関門海峡を足下に眺める和布刈地区中腹の真光寺境内に建立され、昭和21年12月10日に除幕式および第1回慰霊祭が営まれたのでした。

その後の管理および式典は、全日海門司支部および退職船員の会「北九州海寿会」とが中心となって行われ、慰霊祭は海の記念日に毎年実施されてきましたが、現在は「北九州海の日協賛会」行事の一つとなっており、今年7月16日に営まれました。

なお、この無縁塚は、海岸沿いに高層マンションが建ち並んだために眺望が妨げられたこと、真光寺本堂の改築・拡張のため狭隘となったこと等のため、平成12年4月に現在の「和布刈公園」内の海峡を間近にする絶好の場所に移設さ

れており、本堂での慰霊法要の後、お参りを致しました。続いて一同は、例年の如く、舟奉行明石与治兵衛の石塔前で行われた海上安全祈願と慰霊祭に参列し、海上安全への思いを新たにしました、

終りに、無縁塚建立当時の心情には胸を打たれるものがあり、長文ですが、敢えて無縁塚除幕式の祭文を挙げさせていただきます。

祭 文

時維レ昭和廿一年十二月十日今次大戦中関門港及附近海面ニ於テ殉職セラレタル壱百九十九柱ノ無名ノ遺霊ニ対シ殉職船員無縁塚ヲ建立シ其ノ除幕式及慰霊祭ヲ執行スルニ当リ謹ミテ霊前ニ白ス。

諸子ハ夙ニ召サレテ海上輸送ノ責任ヲ負ヒ南ニ北ニ万里ノ波濤ヲ超ヘ巖寒或ハ酷熱ノ下幾度カ荒天ト戦ヒ困苦欠乏ニ堪ヘ不眠不休凡ユル艱難ヲ忍ビテ能ク其ノ職責ヲ遂行セラレタル功績ハ偉大ニシテ当局者ハ元ヨリ国民ノ等シク敬仰措ク能ハザル所ナリ。

惟フニ今次大戦ニ於ケル海上輸送ハ最モ重大ナル役割ニシテ之ガ成否ハ直チニ以テ勝負ヲ決スルモノナリシニ我軍ハ之ニ対スル認識ヲ誤リ、準備ヲ怠リタル為メ最モ重要ナル海上護衛モ幼稚拙劣ヲ極メ加之配船運航又甚タ非能率的ニシテ之ガ為メ船長始メ船員ガ凡ユル辛酸ヲ嘗メ、懸命ノ努力ヲ惜マザリシニモ拘ラズ実ニ八百有余万屯ノ船舶ト数万ニ及ブ有為貴重ナル船員ヲ海底ノ藻屑ト葬リ去リタルコト、反ヘス反スモ遺憾至極、忍ビ難キ痛恨事ト云ハザルヲ得ズ。

外洋ニ一歩ヲ踏ミ出セバ潜水艦、飛行機ノ襲撃ニ絶エズ悩マサレル魔海ニシテ護衛船ニ護ラレルト云フモ頼ミニナラズ疲レタ体ヲ休マス間

モ常ニ死ノ恐威ヲ感ジ真ニ九死ニ一生ノ思ヒニテ漸ク防禦海面内ニ帰り着キ一息ツケルト云フ有様ナリシガ諸子ニトリテ唯一ノ安息所ト謂フベキ内海モ亦又空襲ヲ受ケルニ及ビ特ニ投下セラレタル機雷ノ数、其ノ性能ハ驚異的ニシテ幼稚ナル掃海作業ヲ以テシテハ到底手ノ施シ様ナク其ノ唯一ノ安息所サエ完全ニ奪ハレルニ至リタリ。

然リト雖モ戦局ノ逼迫ニ従ヒ海上輸送ハ愈々狂氣的ニ急ガレ此ノ恐ルベキ機雷原ヲ庶ニ無ニ強行突破セシメラレ為ニ関門近辺ニテ遭難セル船舶ノミニテモ実ニ五百有余隻三十六万屯余ニ及ビ、遂ニ卿等及其同僚多数ハ船ト共ニ万斛ノ血涙ヲ吞ンデ倒レタルガ更ニ悲シム可キハ骨砕ケ、肉破レ其ノ身元全ク判別セザル遺体ハ今ヤ太平洋ノ波治マリテ平和ノ鐘響ケドモ是等ノ霊ヲ弔フ可キ縁故ヲ求ムルニモ由ナシ。

依テ船舶運管会門司支部 元日本海運報国団門司支団及日本海員掖済会福岡支部発起人トナリ関門並ニ洞海湾地区関係船主ニ相諮リ、又九州海運局、門司市役所及門司水上警察署ノ後援ヲ得テ、卿等生前通ヒ馴レタル下関海峡ヲ足下ニ眺ムル風光明媚ノ此地ヲトシ、一碑ヲ建テ、其ノ事蹟ヲ石ニ彫ミ以テ無縁ノ芳魂ヲ永ヘニ祀リ諸子生前ノ勤行ニ対シ衷心感謝ノ意ヲ表シ、愈カ酬ヒル所アラントス

乞願クハ魂魄永ク此地ニ止マリテ安ラケク眠ラレヨ。

昭和廿一年十二月十日

祭主 船舶運管会門司支部 参事 伯野平藏

九州地区事務局長 鈴木 成男

潮風満帆

7つの海のこぼれ話

中速エンジン考

第一次石油危機の後、原油にスライドして船用重油の価格も高騰し、海運会社としてはあらゆる燃料費節減策を考えて実行せざるを得なくなり、その中で燃費率の良さから突然脚光を浴びたのが船用主機としての中速エンジンであった。

それまでも大型外航船の主機に中速機関を採用した船は少数ながら存在したが、信頼性において余り評判は良くなかった。

しかしながら外航船の主力であった低速機関が燃費率よりも信頼性の方に設計の重点を置いていたために突然の環境の変化で評価が逆転してしまった。

新造船の基本計画上も中速機関は非常に都合の良いもので、燃費率が良いだけでなくサイズがコンパクトな為にカーゴ積載量の増大、取分け大型自動車専用船においては自動車の積み台数が百台以上増加して多大なる運賃収入の増加につながり、また VLCC の主機を燃費率の悪いタービンからディーゼル機関に換装するにはスペースの制約上中速機関しか入らなかった。

ところが未知の物には恐ろしい未知の欠点が隠れており、結果的にはスポーツカーのエンジンを貨物トラックに採用した様な事になったが、長所の魅力に惹かれてその後の新造船や改造船に大量に採用された中速機関の事故やトラブルの始末に機関部乗組員と保船関係者に加えて主機メーカーの関係者までもが塗炭の苦しみを味わう事になったのである。

その欠点は先ず燃焼室が小型で高回転型である為に粗悪低質油に弱い事と、低速機関と同馬力にすれば汽筒数が増えるのに加え、基本的に給排気弁や減速機等部品数が多い為に故障の確率が高く、不稼動発生に加えてメンテナンス費用も非常に嵩む事である。

加えて造船所によっては SSG(スーパーシャフトジェネレーター)等と云う結果的には机上の皮算用に終わった省エネ装置を付加したりして関係者の苦勞と迷惑に輪をかけることになった。

事故トラブルの実例は自分の経験でも枚挙に暇が無いが、代表的なものでは先ず仕組船管理会社に出向した直後に自動車専用船の過給機が突然サージングを起こして航行不能になり、マニラ沖にメーカーの技師を派遣して解放清掃を行う騒ぎになったのが初体験であり、次いでアルミ製のピストンカートがスカッフングでドロドロに溶ける事故が次々に発生した。

その後本社の保船課長になってからは、主機換装工事を



共栄タンカー株式会社
船舶技術室長

三瓶 隆

終えて出航した VLCC のカム軸ギアケース内で爆発が発生してインド洋で航海続行不能に陥り、修理関係者が交換用の重いギア類を急遽飛行機の手荷物でボンベイまで運ぶ苦勞をすることになった。

余談だがこの時の機関長は下船後中手造船所に出向して間もなく急逝してしまった。

この主機は新型の一番機と二番機を採用したものであったが、その後もメーカーが製造コスト削減の為に工夫したと思われる箇所が次々に問題を起こし、荷主の要求もあって総点検なるものを三回も実施して改良に努めたが、結局信頼性を確立出来ずに船自体をギブアップせざるを得ない事になった。

その後タンカー専門の現在の会社に出向派遣を命じられた際は、タンカーの船体構造の損傷による漏油や各種事故の恐ろしさを身に沁みて知っていただけに背筋に寒いものが走ったが、一方で中速機関のトラブルと縁が切れるのではとの思いも少しあった。

ところが来てみて吃驚、大株主でもあり主機メーカーでもある造船所の甘言に乗せられたのか、何と中速機関のタンカーが四隻もあり、殆ど毎週の様荷主

にエンジントラブルの釈明に通う羽目になって、目を瞑れば美しい女性ではなく石油会社の担当課長の顔が臉に浮かぶと云う有様になってしまった。

以前との違いは CPP (可変ピッチプロペラ) を採用して主機回転数の変動が最小限に抑えられた事であったが、それにしても基本的なトラブルの多さは如何ともし難かった。

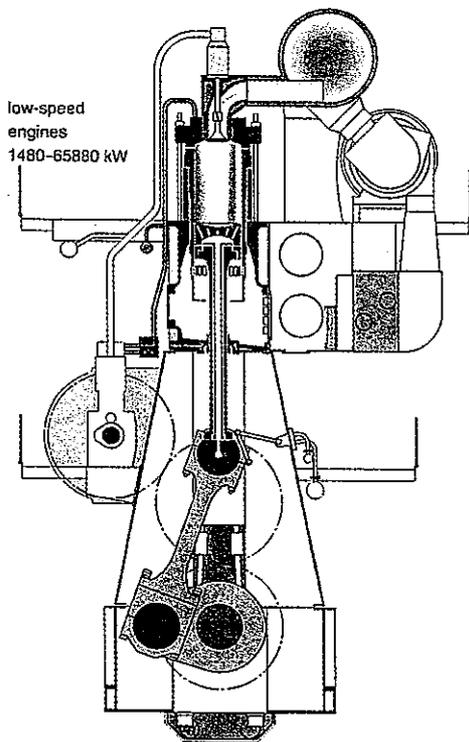
今ではこれらの船は全て売船処分され、新造船には燃費率が改善された低速機関が採用される様にはなったが、これはこれで大馬力と燃費率向上を狙った設計の為に燃焼関係のトラブルが絶える事が無い。

自分の経験を総括すると、

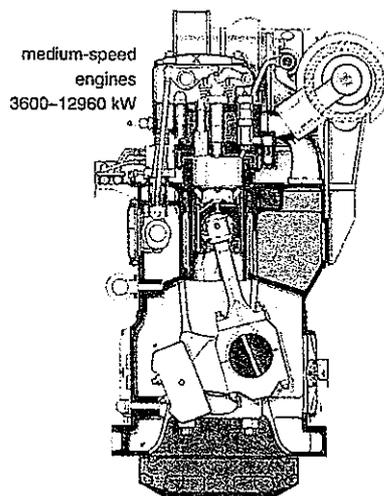
- ① 船主経済上は高額な修繕費や不稼動損を差し引いてもまだ積荷の増大と燃料費節減のメリットがあったが、荷主に安定した輸送サービスを提供すると云う海運業の本分には適しない。
- ② 中速機関の燃料には極力低粘度の良質油を使用すべきである。
- ③ 使用条件は陸上発電機や電気推進用発電機のように、回転数変動が少ない事が望ましいが、船の場合は CPP との組み合わせが必須であり、船種も、連続運転時間が少なく、必要に応じてすぐに整備出来る内航フェリーか、複数台を搭載して随時故障機のみを停止して修理可能な大型客船等が適当なのであろう。
- ④ タンカーにおいては、燃料は荷主から供給される為、

船主には省燃費のメリットは直接無い上に、不稼動が多発しては荷主にとっても有難迷惑な事で、加えて荷役停泊中はデッドシップになる整備修理工事が禁止される事や火気工事に制約が有る為、採用は不可である。

と云う苦い戦訓だけが残った。



(付記) 低速機関



(付記) 中速機関

CONTACT US ⑧

事務局紹介 外航労務部会

TEL : 03-3264-1591 FAX : 03-3262-7816

外航労務部会とは

外航労務部会は、平成12年12月31日を以って解散した船主団体外航労務協会の業務を継承し、平成13年1月1日に当協会内に設置されました。当協会会員船社のうち、本部会へ交渉を委任をされた14社の所属船員の労働条件について全日本海員組合と協議を行い、適正な労使関係を確立する事を目的としております。

外労協時代からストックされてきた40年に亘る資料・経験を基に、当事務局はいつでも何処でも迅速・的確な回答によるサービスを心がけております。労働協約関連のご質問・ご意見について何なりとお寄せ下さい。

業務内容について

平成13年から取り組んでおります新しい労使関係を構築する協議の結果、春闘での賃金や手当といった労働条件の改定交渉は平成14年度から各社個別交渉となりました。現在は主に以下の事項を扱っています。

- 残された中央労働協約（休日・休暇等労働条件一般）の更なるスリム化・個別化協議
- 労使協議会の運営

船員政策協議会、LNG問題等に関する特別委員会、協議会（安全）、協議会（食料）、その他 GMDSS 協議会等各種協議会

- 労働協約に関する問い合わせへの対応

《外航労務部会スタッフ紹介》

写真前列右から

辻本 泰久（常務理事・事務局長）

昼間は船員対策室、夜は全日海と休む暇なし。

片岡 徹（部長）

その冷静・クレーバーな頭脳で事務局をまとめる。

写真後列右から

伊東 尚美（総務担当）

事務局きってのしっかり者。増山・大西両調査役の指南役。

増山 伸太（調査役）

事務局きってのデジタル人間。こう見えても合気道は達人級。

大西 康文（調査役）

事務局きってのうっかり者。本号発行の頃には1児の父。





6 IMO 第49回航行安全小委員会 (NAV49) が、
 30 ロンドンで開催された。

4
 日

6 ILO 海事統合条約第3回政労使三者構成ハイ
 30 レベルワーキンググループ会合が、ジュネ
 6 ーブで開催された。

日 (P.13海運ニュース参照)

5 ILO 合同海事委員会 (JMC) が、ジュネーブ
 8 で開催された。

日 (P.16海運ニュース参照)

11 国土交通省は、2003年16月の新造船建造許
 日 可集計結果を発表した。それによると、国
 内・輸出船合184隻671万7千総トンで、前
 年同期と比べ15隻増加、総トン数で12%増
 加した。

14 IMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC
 8 49) が、ロンドンで開催された。

日 (P.2海運ニュース参照)

16 国土交通省は、2002年度内航船舶輸送実績
 日 を発表した。これによると、総輸送量は4
 億9,725万1千トン(対前年度比4.4%減)と、
 2年連続で落ち込んだ。

18 TAJIMA号事件に端を発し、検討されてきた
 日 刑法の一部を改正する法律案(「日本国外に
 おいて日本国民が被害者となった犯罪に対
 処するための刑法の一部を改正する法律案」
 が可決、公布された。

21 国土交通省は2003年版海事レポートを発表
 日 した。

23 通関情報処理システム (Sea-NACCS)、港湾
 日 EDI システム等の相互接続により、輸出入・
 港湾関連手続きのシングルウィンドウ化が
 スタートした。



船協だより

7月の定例理事会の様様

(7月23日、日本船主協会役員会議室にて開催)

総務委員会

1. 刑法の一部改正について (TAJIMA 号関係)

政策委員会

1. 平成16年度税制改正要望について
2. 規制緩和要望について
3. 造船産業競争戦略会議について
(本紙2003年7月号P.18海運ニュース参照)
4. 第3回海運セミナー (6/12開催) について

労政委員会

1. 船員の身分証明に関する ILO (第108号) 条約の改正及び ILO 海事統合条約について
2. ILO 最低賃金について
3. 船員職業安定法の改正について

工務委員会

1. バルクキャリアの安全問題について
(本紙2003年7月号P.11海運ニュース参照)

安全環境委員会／工務委員会合同

1. IMO 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様について
(P.2 海運ニュース参照)
2. パーゼル条約の解撤予定船舶への適用について (安全環境委員会関係)

オーナー一部会

1. 外航中小船主に関連する最近の問題について

公布法令 (7月)

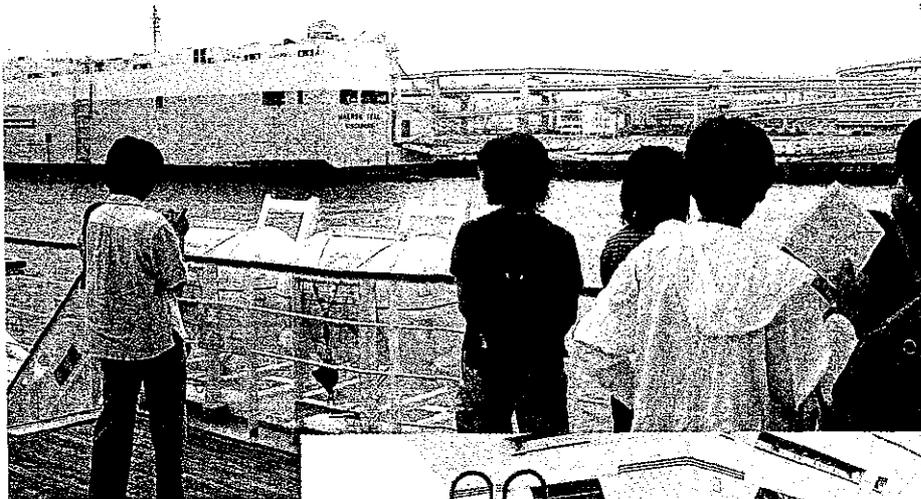
- ③ 船舶安全法施行規則等の一部を改正する省令 (国土交通省令第79号、平成15年7月1日公布、平成15年8月1日施行)
- ③ 船舶安全法施行規則等の一部を改正する省令 (国土交通省令第82号、平成15年7月10日公布、2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約が日本国について効力を生ずる日より施行)
- ④ 刑法の一部を改正する法律 (法律第122号、平成15年7月18日公布、平成15年8月7日施行)
- ④ 港則法施行令の一部を改正する政令 (政令第339号、平成15年7月30日公布、平成15年8月20日施行)

社会科教師を対象に横浜港で見学会を開催

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも多く取り上げていただくことを目的として、実際に現場を視察するなどの見学会を東京都小学校社会科研究会（会長 桑原利夫氏）の主催により当協会と石油連盟が協賛し毎年開催しています。今年度の見学会は、8月1日に横浜で東京都小学校社会科研究会の先生方約90名の参加を得て開催しました。

横浜の見学会では、横浜市海事広報艇「はまどり」に乗船し、横浜港内のコンテナ船や自動車専用船の荷役風景を見学した他、新日本石油精製（株）根岸製油所で製油プロセスをはじめとした各種説明を受けた後、バスから工場内を見学しました。

参加した先生方からは、海運業界や石油業界の役割や重要性などが実感できたとの感想も寄せられ好評を得ました。



◀横浜港にて自動車専用船の荷役風景を見学する先生方



▶横浜市海事広報艇「はまどり」に乗船

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 6月	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	4,302	3,608	694	3.6	2.1
6	4,429	3,585	844	▲ 0.0	11.7

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間平均	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 7月	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	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54

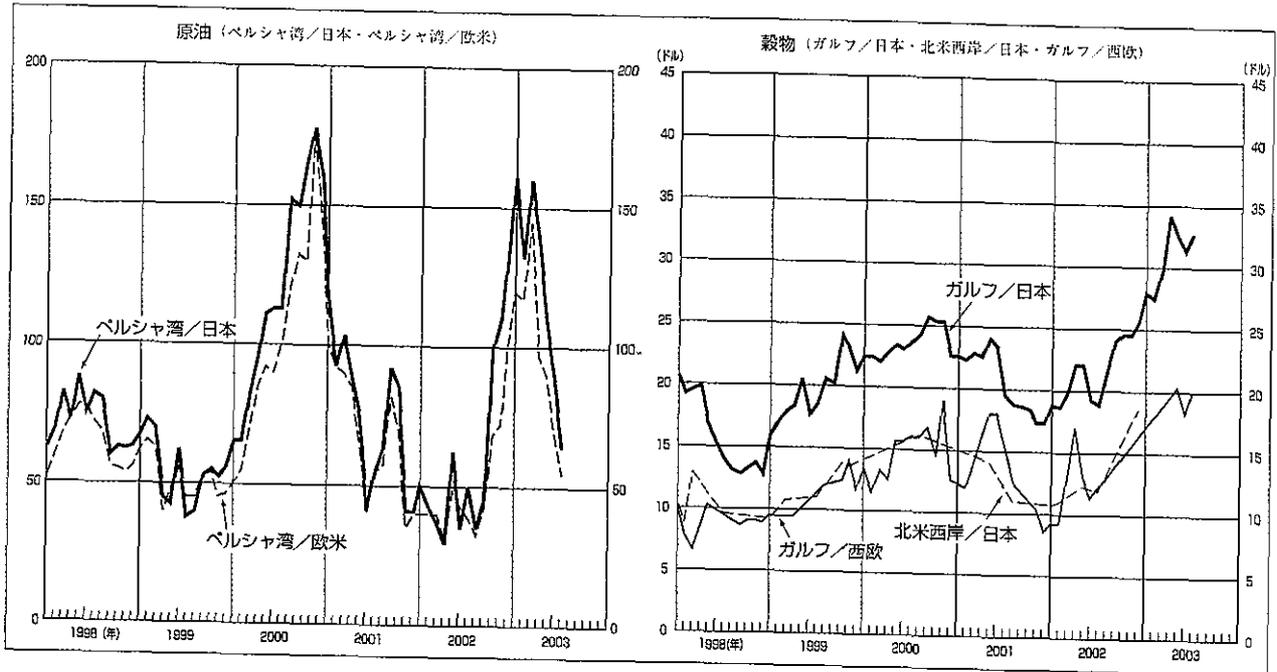
(注) 財務省貿易統計による。

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	4,901	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1998	186,197	1,712	184,485	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	140,017	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	26,147	46,549	67,431	198	4,576	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	16,789	52,324	72,177	472	7,288	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	15,182	43,406	65,105	442	5,853	1,054	249	184,890	50,474
2002 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
7	9,201	0	9,201	283	3,270	5,085	0	478	50	34	19,586	7,508

(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	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	63.75	45.00	55.00	42.50	38.75	29.50	54.00	42.50
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	—	—

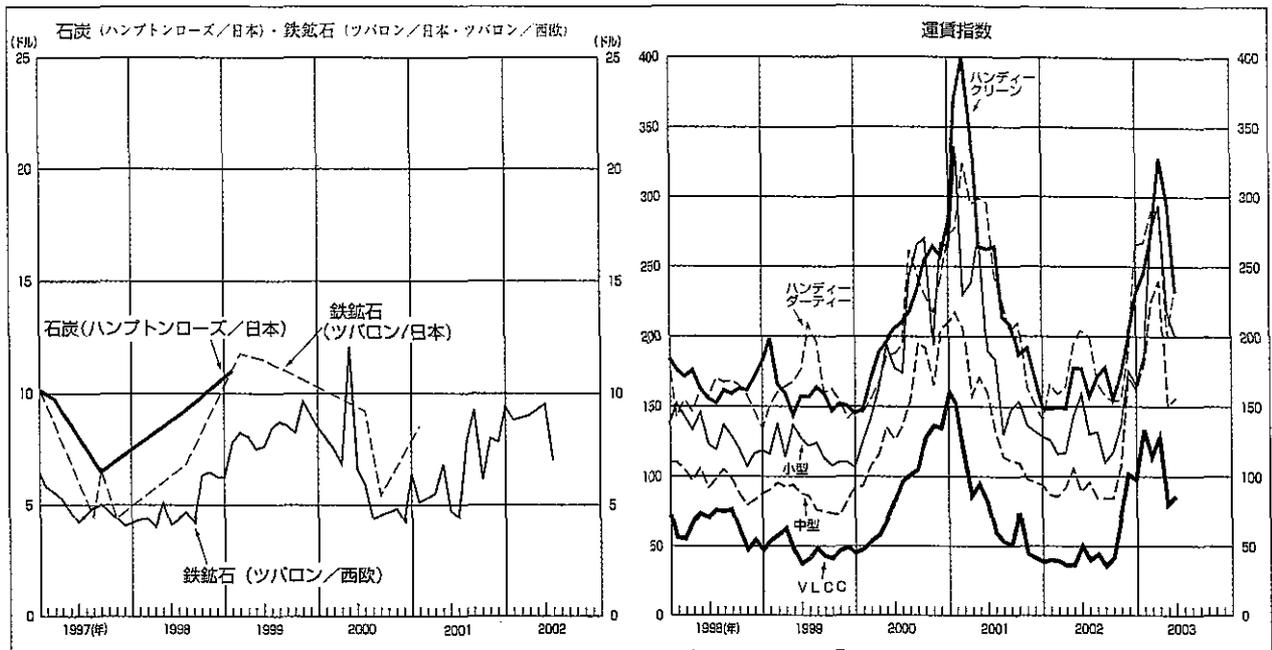
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	22.00	20.90	32.50	32.00	12.25	—	—	—	17.00	15.00	—	—
6	19.25	17.95	31.25	29.40	—	—	—	—	13.07	—	20.25	18.5
7	—	—	—	—	—	—	—	—	11.35	10.75	18.20	—
8	18.90	17.60	32.75	—	11.90	11.25	—	—	—	—	20.00	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	23.95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	24.60	24.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	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)

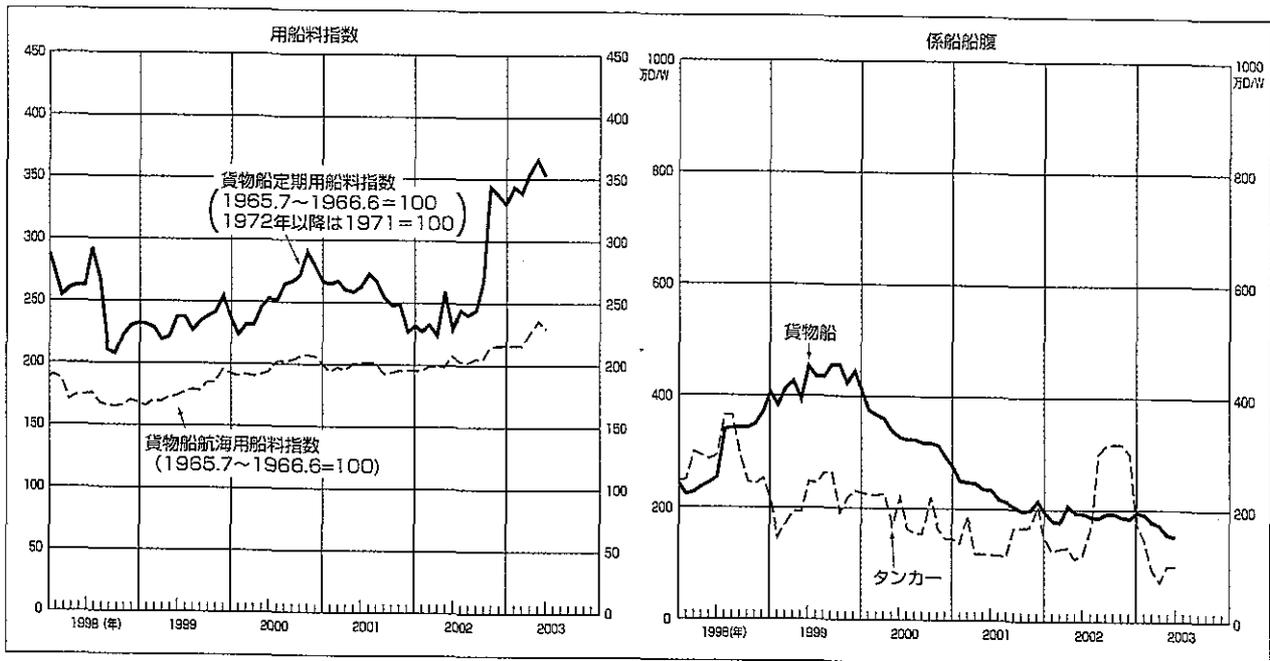
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	8.95	6.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	7.05
9	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.60	—	—
									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	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1
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	229.0	292.0	238.0	251.0	272.0	244.0	352.0
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	215	1,441	1,513	48	527	1,019
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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

編集雑感

夏休みに入る前、最後の土曜の午後、小6の子供のクラスで「親子リクレーション」として親子対抗バスケットボールが行われた。現在、学校は週休2日制になったため、父親参観もなくなりやや寂しい思いでいた。そんな折、参加者募集があった。何より学生時代にバスケットボールは青春の1頁として燃えた(?)こともあり、親父の威厳を見せつける絶好の機会であるなど当然参加した。父親の参加者は11人ほどいた。試合は父兄チーム、子供チームとも4チーム編成(1チーム8人。父兄チームのお父さんは3人、お母さん5人)の総当戦の一試合時間は5分。休憩もあるが1チームの試合時間合計は20分である。ただし、子供へのハンデとしてお父さんはフリースローライン(リング下の円形部分)とそこからエンドラインまでのフリースローラインの間でのシュートは禁止。当然ランニングシュートも禁止。父兄チームが勝つためにはお母さんのリング下での得点力が勝敗の鍵を握っているのである。28mのコートを行ったり来たり、普段の運動不足と老化による体力の低下もあり試合開始2分くらいでボールをおっかけるのをやめて歩いてしまっていた。情けない。終わってみれば子供の辛勝であった。冷房のない体育館は熱く、疲労困憊はしたが、しばし時間を忘れてボールに夢中になったことが心地良かった。試合前に父親の自己紹介があり「あのおっさんがあいつの親父か!」などと思われるシーンもあり、日ごろ聞く子供の友達の顔を見ることもできた。自分の一生懸命?な姿を子供に見せられ、自己満足した束の間だった。そういえば、同時に走って行ってボールを先に取りられたこともあり、子供の成長を見た日でもあった。

川崎近海汽船 総務部 廣岡 啓

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 ステーク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	梅本 哲朗
常務理事海務部長	増田 恵
常務理事	植村 保雄
企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
関連業務部長	井上 晃
船員対策室長	高橋幸一郎

次号のお知らせ(主な予定)

第3回 海運セミナーの様相(その2) 他

編集後記

今月号から編集担当は(ま)から(た)に交替しました。30冊以上の編集に携ってきたなか、反省点があります。多くの方が初めて読んでも内容を理解できるよう、経緯・解説を限られた誌面に載せる工夫をすべきところ、まず自分が理解する時間に費やし、そのままの状態での締切り・校了としたことです。海運業界の動きについて、詳しくかつ正確に発信できる条件を備えていることが、当協会の機関誌「せんきょう」の強みです。これからも編集委員のご協力の下、より充実したものとなるよう期待しています。(ま)

せんきょう8月号 No. 517 (Vol. 44 No. 5)

発行	平成15年8月20日	編集・発行人	梅本哲朗
創刊	昭和35年8月10日	製作	株式会社タイヨーグラフィック
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)	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 several key pages from the JSA website:

- Japanese Homepage:** Features navigation links for '環境コーナー' (Environment Corner), '統計データ' (Statistics Data), '最新インフォメーション' (Latest Information), and '活用出版物' (Practical Publications).
- English Homepage:** Shows the '環境コーナー' (Environment Corner) and '環境確保' (Environment Protection) sections.
- Kids Corner:** A dedicated section for children with colorful graphics and text.
- What is the JSA:** A page explaining the association's purpose and membership.
- Members of the JSA:** A list of member companies including Ashi Shipping Co., Ltd., Ashi Tanker Co., Ltd., and Arima Shipping Co., Ltd.
- The Current State of Japanese Shipping:** A page with various statistics and reports, including:
 - Volume of World Seaborne Trade and Tonnage
 - Volume of Seaborne Trade Carried by the Japanese Merchant Fleet
 - Size of the Japanese Merchant Fleet
 - Volume of World Merchant Fleet by Age
 - World Ship Scrapping
 - Profitability of Japanese Overseas Shipping Companies
 - Impact of Exchange Rates on Shipping Company Management
 - Comparison of Tonnage Registration Rates of the Freight Trunks with the Export Ratio of Other Industries in Japan

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