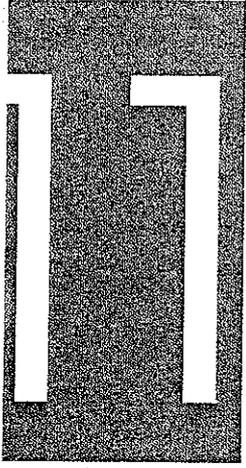


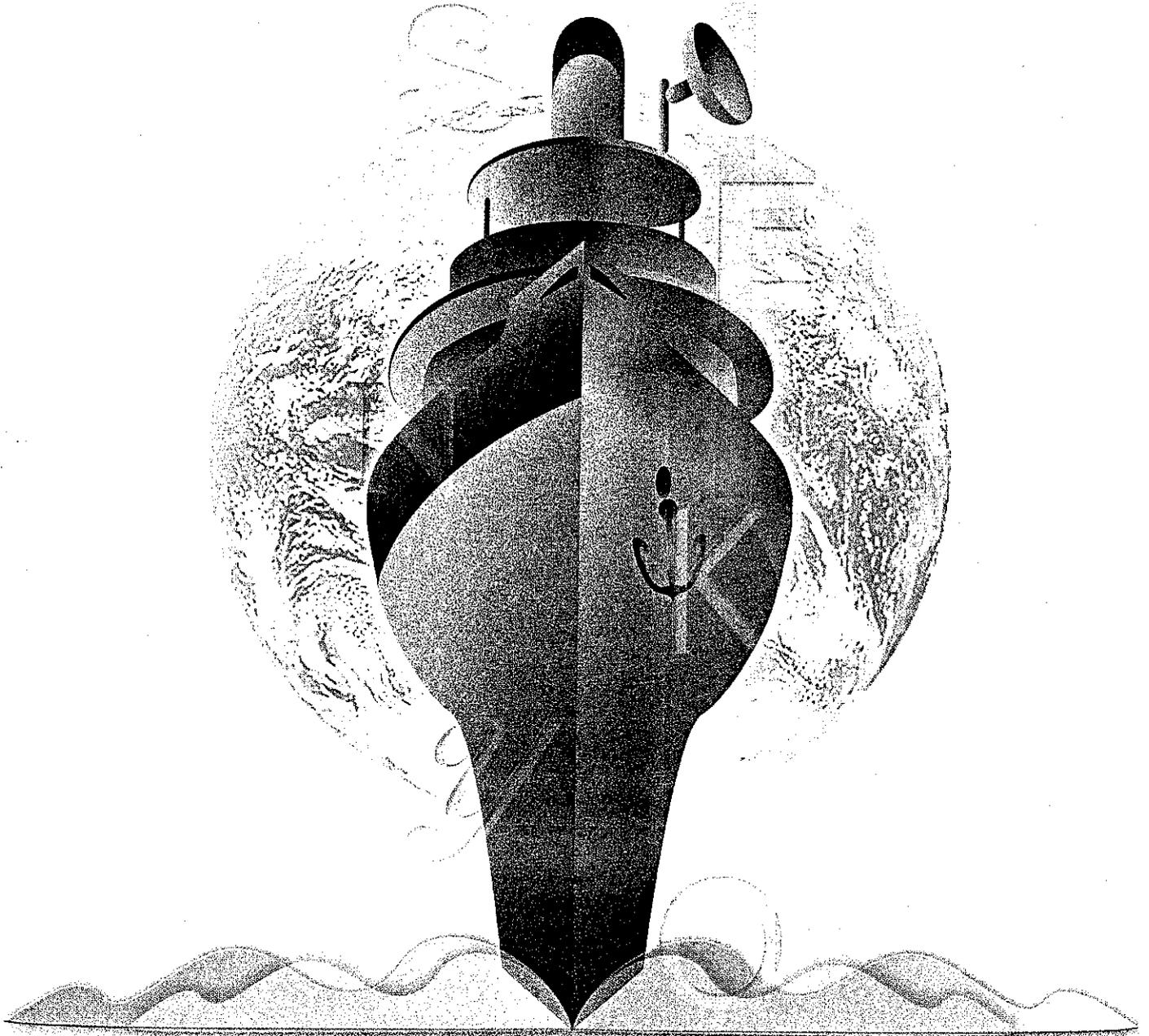
平成15年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.520 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2003
No.520

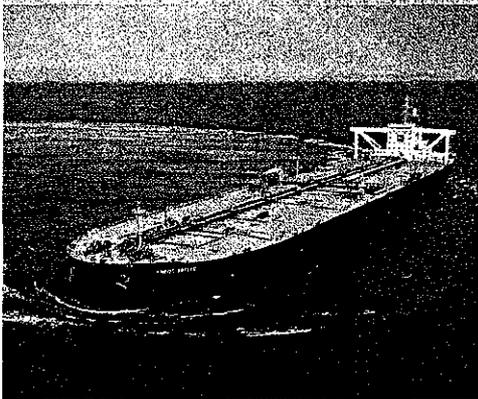


社団法人 日本船主協会



せんきょう

11
NOVEMBER 2003



▲新日本石油タンカー(株) 提供
ENEOS BREEZE
原油タンカー
159,909G/T (総トン)
301,013D/W (重量トン)
全長: 333m
竣工: 2003年9月18日

C O N T

■巻頭言	1
CASについて 日本船主協会常任理事 三光汽船株式会社代表取締役社長 □松井 毅	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 外交会議開催に向けた各条約案/改正案の審議が進む —IMO 第87回法律委員会の模様—	
2. OECD 造船協定問題 —ダンピング防止規定に関する関係業界へのヒアリング—	
■内外情報	8
1. 外航船舶からのCO ₂ 排出量は減少 —日本経団連・環境自主行動計画第6回フォローアップについて—	
■London 便り	12
■潮風満帆	14
スウェーデン船上の赤道祭(保証技師として世界一周) 元三菱重工業(株) □丸山四郎	
■メンバー訪ねある記	16
東京船舶(株)アジアコンテナグループ輸出チーム □吉田健一	
■カラーページ	23
海運税制の充実・改善について【海運税制キャンペーン】	
海運日誌(10月) 17	海運統計 19
船協だより 18	編集雑感 24
■囲み記事	
・「日本海運の現状2003」の発行	11
・パンフレット「Shipping Now 2003 日本海運」の発行	11

CASについて

日本船主協会 常任理事 松井 毅
三光汽船株式会社代表取締役社長



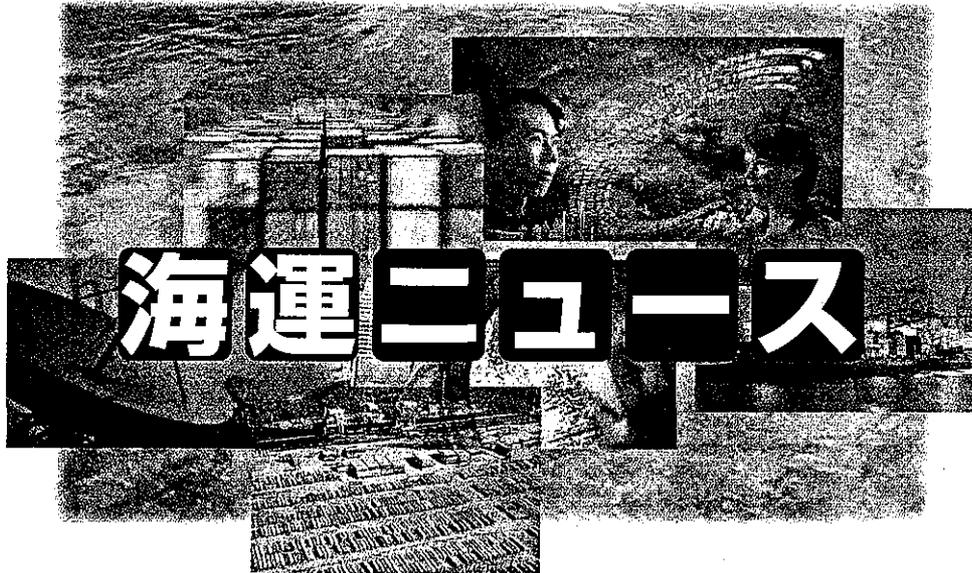
タンカーによる海難事故とそれによってもたらされる海洋油濁は、IMO を中心とする国際条約や米国のように国家による独自の規制によって、その防止策や補償体制が確立されてきた。海運の市場においても、独自の対応が用船活動に反映されてきている。メジャーオイルは用船に際し、従前より個別に本船の検査を実施してきたが、1990年代に入り、タンカーの用船契約上、一般的にメジャーオイル・アプルーバル条項として、この検査を用船契約に組み入れるほどに定着してきた。とりわけ船齢15年を超える船舶については、本船の設備と管理に焦点を当て、判断材料として有力な船級協会の実施するCAP (Condition Assessment Program) を採用し、船体構造や機関の現状に対し一定水準以上の評価を要求している。

世界の船社は、用船機会を得るためこの検査に取り組んでおり、弊社でも昨年、船齢20年のダブルサイド構造のパナマックス型タンカーで日本海事協会 (NK) による、CAP 検査を実施した。本船はNKにとってもCAP経験の少ない時期での対象船であった由。技術的には通常の定期検査を超えた水準での検査内容になっており、受験の結果、高船齢船の抱える腐食や疲労による船体強度に対する不安が払拭され、普段の保守の成果にあらためて安堵した想いであった。その後NKも現在に至るまで約40隻を実施して

いると聞き及ぶ時、CAP が市場を通して、結果としてサブスタンダード船の排除に有効に働いてきたことがわかる。

プレステージ号の海難事故からおおよそ1年が経過し、EU 提案による、シングルハルトンカー・フェーズアウトの2010年前倒し規制案は、CAS (Condition Assessment Scheme) の早期実施を条件に2015年までの使用が可能となるよう、12月に開かれるIMO 第50回海洋環境保護委員会 (MEPC50) にて採択されようとしている。CAS を有効に実施することにより、比較的船齢の若いシングルハルトンカーの使用期限を延長でき、『シングルハルトンカーの排除ではなく、老朽化が著しいなどによるサブスタンダード船を排除することが最も重要』という当協会の主張に沿ったものである。良好な船体・設備の保守を心がけてきた船主にとっては歓迎すべきスキームといえよう。

CAP とCAS は目的・性格を異にし、評価方法と疲労解析の要否に多少の違いが見出されるも、共に船体状態を把握するための強化された検査システムである。CASが国際条約に組み込まれ、統一的な検査基準としてシングルハルトンカーに適用されることになれば、用船活動に求められているCAPを超えて、サブスタンダード船排除の有効な手段となることが期待される。当局はじめ関係各位のご努力に敬意を表したい。



国際会議レポート

1

外交会議開催に向けた各条約案/改正案の審議が進む —IMO 第87回法律委員会の模様—

IMO 第87回法律委員会 (LEG87) が2003年10月13日から17日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。参加者は72の国と地域、その他ICS、CMI等をはじめ23団体であった。日本からは、在英日本大使館、国土交通省、外務省、法務省および当協会等が参加した。

今会合では、日本より提案した「船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討」(TAJIMA号事件関係)をはじめ、「海難残骸物除去に関する条約案」、「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約(SUA条約)等の改正」および「PSSA(特別敏感水域)の設置」等に関しての審議が行われた。その概要は次の通りである。

1. 船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討

本件はLEG85(2002年10月)で、日本よりTA-

JIMA号事件に関連して、船上において犯罪が発生した場合に出来るだけ速やかに船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要性を訴えたところ、CMI(万国海法会)がIMO事務局と連携の上、各国の国内法に関する情報収集のためアンケートを実施することが決定され、また翌LEG86(2003年4月)では、このような事件への何らかの対策が必要であることについて各国の賛同が得られ、正式な議題として検討していくことが合意されている。

今回の会合では、CMIが実施した各国へのアンケートについて16カ国より回答があったものの、同アンケートは依然継続中であり未提出国へ回答を促すとともに次回会合ではファイナルレポートの提出を予定している旨CMIから報告があった。一方、日本からは自国の刑法改正およびCMIアンケートに対する独自の分析について報告するとともに、このような事件に対する

国際的対応つき各国の意見を求めたところ、概ね当委員会として何らかのアクションが必要であるとの見解に異論はなかった。但し、いくつかの国より、CMI アンケートの最終的な報告書の提出を待って今後の取り進め方を検討すべきであるとの指摘がなされたことから、本件はこのまま正式議題として、次回会合で本格的な検討を行うこととなった。

2. 海難残骸物の除去に関する条約案

海難残骸物の除去に関する条約案は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等関係者による海難残骸物除去費用の支払を確保するため船主に保険等の維持を義務付けることおよび沿岸国による撤去制度の確立等を主な目的とするもので、LEG84 (2002年4月)以降実質的な議論が行われている。

今会合ではこれまでの議論を踏まえコレスポンスグループにより修正された条約案を基に議論が行われ、また別途作業部会が設置され当委員会と併行して審議が行われた。主な論点は次の通り。

① 旗国の同意について

国連海洋法条約との整合性の観点から、海難残骸物の除去にあたり沿岸国は船舶の旗国の同意が必要であるとした修正案が提出され、これが認められた。

② 海難残骸物の定義について

沿岸国と旗国で解釈の相違を避けるため船がいつ“海難残骸物”とみなされるかについて、実際に被害を被った沿岸国が判断するというのが大勢であったが、最終的な結論は出ず、提案国が次回会合に向け文書を提出することとなった。

③ 海難残骸物の報告について

条約案では登録船主が海難残骸物に関する報告義務を負うことが提案されているが、通常、登録船主が日々の運航に携わっているわけではなく報告義務を果たすのは実質的に困難であり運航者または管理者の方が適当ではないかとの指摘がなされ、今後引き続き検討することとなった。

④ テロ行為の免責について

条約案では船主が国際的強制力を持つ船舶保安規定 (ISPS コード) を遵守できない場合には第三者によりもたらされた損害について責任を負うことが提案されているが、P&I クラブや ICS より、保安規定の些細な過失が多大な責任に結びつくような不合理な結果を導きかねないとして、テロ行為による損害は船主の過失と均衡の取れたものとするよう提案したが結論が出ず、今後引き続き検討することとなった。

⑤ 金銭的補償について

前回会合でP&Iグループより条約案にあるCLCタイプの証明書ではなく、国際P&Iグループ所属のP&Iクラブが発効する証書をもって金銭的補償とする提案がなされ、今後引き続き検討とされていたが、今会合では時間的な問題からほとんど審議されず次回以降へ持ち越しとなった。

3. 海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等の改正

IMO は2001年9月の米国同時多発テロ事件を受けて、海上航行における国際テロリズム防止の観点から題記条約の改正を行うこととし、これまで当委員会や米国を中心とするコレスポ

デンスグループにより検討が進められてきた。

今会合では、前回会合に引き続き、犯罪化条項および臨検の規定を中心に審議がおこなわれ、各種国際条約や各国の国内法（刑法）との関連から調整が求められていた犯罪化条項について一定の進展がみられた。一方、臨検を求める国の要請に対し旗国から4時間以内に回答がなければ自動的に臨検を認めるとした提案に対して、回答期限の設定自体に反対を示す国のほか、期限設定には理解を示しつつも回答のない場合に自動的に臨検を認めることには難色を示す国もあった。

また、臨検を受けた船舶が被った経済的損失に対する補償について、臨検に根拠がなかった場合の挙証責任を補償請求者に負わせるべきではないこと、および実際にどのように補償が受けられるか不明確であること、適正な補償を得るためには臨検国の国内法ではなく国際法に従って補償を請求できる必要があることなどの指摘があり、今後引き続き検討することとなった。

なお、次回会合では、本件について公式の作業部会を設置して重点的に審議を行い、2005年に条約採択のための外交会議の開催が可能か見極めることとなった。

4. 避難場所

IMO 航行安全小委員が作成した「援助を求めている船舶のための避難場所に関するガイドライン」について法的な側面から検討がなされた。

今会合では、ガイドラインが避難場所を提供する沿岸国で船舶が引き起こした出費や事故が生じた場合の補償と賠償の問題を規定するものではないとの一節をガイドラインに記載すること（場所）が確認されたほか、付属表に関連す

る現行の各種責任条約（CLC（注1）、FC（注2）、LLMC（注3）など）を記載することとした。

また、補償と賠償について現行の各種条約でカバーできるとしていたが、スペインより現行条約では想定される全ての状況に当てはならないケースがあるとしていくつかの例をあげ、当委員会での更なる検討を求めた。本件についてはCMIが実施している調査（責任と補償そして避難場所への適用を扱った各国国内法について）の進捗を待った上で、必要があれば今後当委員会で検討を行うこととなった。

5. PSSA（特別敏感水域）の設置

最近のヨーロッパ海域での重大な海難／汚染事故に鑑み、英、仏、西等欧州6カ国は、ポルトガルから英国までの沿岸海域をPSSA（特別敏感水域）（注4）と指定することを第49回海洋環境保護委員会（2003年7月）へ提案し、この設置が承認されるとともに法的な側面（国連海洋法との問題点）について当委員会の検討に付されることとなった。

今会合では、PSSAが国連海洋法に抵触するかどうかについて、PSSAの設置を提案する欧州各国と、航行自由の原則からこれに反対するロシア、パナマ等で意見が大きく隔たり、また議論の材料としてDOALOS（Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea of United Nations：国連法務部海洋法課）より、国連海洋法（UNCLOS）では今回のPSSA設置提案を問題としない旨の文書が配布されたが、その扱いについても反対国を中心に激しい議論があった。本件についてはお互いの溝が埋まらず、今後も当委員会で引き続き検討を行うこととなった。

（関連業務部）

注1) CLC (油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約) : 撒積の油を輸送している船舶からの油流出による油濁損害について、船主に厳格責任 (過失の有無に関係なく負う責任) を課す一方、責任限度額を設定し、これを強制保険で担保することを定めた条約。1969年に成立し、1992年に改正議定書が採択されている。

注2) FC (油による汚染損害補償のための国際基金設立に関する国際条約) : CLC条約に定める船主の責任を超える損害について、油を受

取る荷主が拠出する IOPCF (国際油濁補償基金) を設立して、油濁被害者に対する補償を行うことを定めている。

注3) LLMC (1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約) : 当事者の合意や法律の規定によって、船主の責任の原因となる事態や責任内容・範囲を限定している。

注4) PSSA (特別敏感水域) : 関連する保護対策として、重質油を輸送する船舶が対象海域に入域する際、48時間前に沿岸国に通報を行う義務を課している。

2 | OECD 造船協定問題 —ダンピング防止規定に関する関係業界へのヒアリング—

1. OECD 造船協定のこれまでの経緯

造船業における公的助成の廃止と加害的廉売の防止により公正な競争条件を確保することを目的に1994年に成立した OECD 造船協定は、参加国 (EU、韓国、ノルウェー、米国および日本) の全てが批准して発効することとなっているが、唯一米国が批准していないことから現在も発効していない。

このような状況下、OECD 造船部会は、何らかの国際的枠組みは必要であるとの合意に基づき、米国抜きの新協定をも視野に入れた国際的枠組みについて検討することとし、検討に先立ち、2002年4月、当協会など関係業界へのヒアリングを実施するとともに、同4月末、第101回造船部会を開催し、今後の対応等について検討した。その結果、本問題については、OECD 新造船協定特別交渉グループ



OECD 造船協定に関する関係業界ヒアリングの様相

船協定特別交渉グループ (SNG: Special Negotiating Group) を設置し検討していくこととなった。

当協会は、上記ヒアリングに参加し、政府助成は基本的に廃止されるべきもの等の意見を開陳した。(本誌2002年4月号 P.15および5月号 P.4 参照)



当協会スタンスについて発言する井上政策幹事長

2. SNG における検討の進捗状況等

SNG は、OECD 造船部会非加盟国にも交渉参加を開放しており、交渉参加国は30カ国・地域（日本、韓国、EC、ドイツ、ベルギー、デンマーク、スペイン、フィンランド、フランス、ギリシア、イタリア、オランダ、ポルトガル、イギリス、スウェーデン、ノルウェー、中国、台湾、トルコ、ウクライナ、ポーランド、ルーマニア、クロアチア、スロバキア、ブラジル、オーストラリア、カナダ、メキシコ、フィリピン）となっている。わが国は、国土交通省海事局造船課が対応しており、日本造船工業会もアドバイザーとして参加している。

SNG の交渉期限は2005年末までとされており、これまでに3回の会合が開催（2002年12月、2003年4月・7月）され、2004年央にSNGの存続に係るレビューが実施される予定とのことである。

検討中の新協定（案）の柱は、政府助成の禁止、加害的廉売（ダンピング）防止、紛争解決手続き、の3つである。

政府助成の禁止条項については、主要国全てがその必要性について認めているものの、中国だけはWTO 補助金協定以上の規律をかけること

に反対し、開発途上国条項を設けることを主張している。また、加害的廉売（ダンピング）防止については、韓国の強硬な反対により紛糾、規律の必要性についてさえ結論が持ち越されている状況となっている。

3. Industry Consultation（関係業界へのヒアリング）への対応

このような状況下、韓国からのダンピング防止規定に関する関係業界へのヒアリング実施要請を受けて、OECD 事務局は、Industry Consultation を2003年10月20日、東京において開催した。

同 Consultation への参加国・地域および関係団体は以下の通り。

ドイツ、オーストラリア、カナダ、中国、EC（欧州委員会）、韓国、デンマーク、日本、ノルウェー、オランダ、フィリピン、ポーランド、ルーマニア、トルコ、台湾、造船業界（欧州・中国・韓国および日本の造船工業会）、海運業界（ICS※、韓国・中国の船主協会および当協会）、船舶ブローカー（Clarksons、Simpson Spence and Young）。

当協会は、政策委員会および政策幹事会において検討を行い、これまでのスタンスを確認するとともに、当協会を代表して井上政策幹事長が出席し、造船協定に関する当協会のスタンスについて改めて主張した。

また、ICS からの要請により園田企画調整部長（BIAC※※海運委員会副委員長）も出席し、夫々の立場から船主意見の反映に努めた。

当協会意見および同会合の様相については、概要以下のとおりである。

(1) 当協会意見概要

造船協定問題全般についてユーザーとして

の意見を以下の通り開陳した。

① 船価／政府助成規律について

船価は公正かつ健全なマーケットによって決定されるべきであり、造船への政府助成は基本的に廃止すべきである。

② 加害的廉売防止に向けた船価規律等について

公正な競争条件を達成するためには船価規律が必要である、との結論となるのであれば、造船各社の自助努力による価格設定が「加害的廉売」と認定されて公正な競争が阻害されてしまうことなどがなく、「加害的廉売」の定義を明確にして、恣意的運用の余地をなくすこと。

さらに、1994年の造船協定には、「加害的廉売」と認定された造船会社がペナルティーの支払いに応じない場合、それ以降の当該社との新規契約船については、一定期間は貨物の積み・卸しを行なわせないという対抗措置が盛り込まれているが、同様の規定を新協定に盛り込むことは反対である。

(2) ICS 意見概要

ICSは、全ての造船国に受け入れられる現実的な造船協定の策定が重要であると考えている。

加害的廉売防止の必要性は認めるものの、同条項の協定への導入は、特に新興造船国の加入が見込めず、協定自体の発効が実現しない可能性があることから、政府助成の廃止のみを柱とした新協定を策定すべきものと考えている。

(3) 会議の様相ならびに今後の予定等

船価規律条項の導入問題を中心に意見が開陳されたが、意見の隔たりが大きく、明確な方向性は見出せなかった。

また翌21日にはSNG 特別会合が開催され、国土交通省よりその結果について以下の通り発表があった。

加害的廉売規律が必要であると主張する国と、助成規律を厳格に適用すれば加害的廉売の規律は不要であるとする国が厳しく対立し、合意に至らなかった。

議長より、加害的廉売規律不要と主張する国が指摘する問題が起こらないような形で、問題となるような船価類型を挙げつつ、具体的な議論を可能としたい。そのために柔軟な規律案を事務局が作成し、これに基づき次回12月 SNG 会合で議論する、との提案があった。この案を留保する国（韓国）もあったが、12月の第4回会合で事務局作成案に基づき、助成規律とともに加害的廉売規律についても検討することとなった。

(企画調整部)

※ ICS (International Chamber of Shipping) : 国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年に発足した組織で、1948年に現在の名前に変更された。34ヶ国／地域の36船主協会が構成される。日本は1957年4月に加盟。船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進するための民間団体。本部はロンドン。自由主義海運を標榜するとともに、海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、情報システム等に関し具体的活動を行っている。

※※ BIAC (Business and Industry Advisory Committee to the OECD) :

経済産業諮問委員会。1962年の設立。OECD加盟国に対して、経済・社会問題について各国経済界の意見を開陳する。現在は29ヶ国が加盟し、我が国からは日本経団連が参画。この中に荷主、船主側双方で組織される海運委員会(MTC)があり、OECDでの海運関連議論を注視し、民間の意見をOECDに反映している。当協会園田は、2003年1月から海運側副委員長に就任。

内外情報

1 外航船舶からのCO₂排出量は減少

—日本経団連・環境自主行動計画第6回フォローアップについて—

かねてより日本経団連は、環境問題への取り組みが企業の存在と活動に必須の条件であるとの基本理念を掲げて種々活動しているが、温暖化対策については産業界として実効ある取り組みをすすめるべく1997年に環境自主行動計画を策定した。

その具体的目標としては、2010年度の産業・エネルギー転換部門からのCO₂（二酸化炭素）排出量を1990年度の水準以下に抑制することとした。また、その進捗状況を毎年フォローアップしており、これは政府が策定した地球温暖化対策推進大綱の主要な柱の一つに位置付けられている。

当協会としても、「海運」という輸送モードが今後のCO₂排出削減において主体的役割を担うことが期待されており、環境問題への積極的な取り組みが必要との観点から、日本経団連の取り組みに参画するとともに、環境自主行動計画に2010年度の輸送単位当たりのCO₂排出量を1990年度の値から10%削減するとの目標を盛り込んだ。

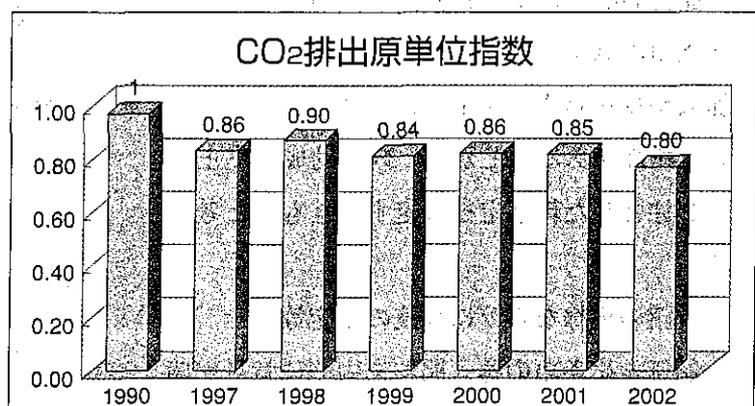
今般、当協会は、日本経団連の環境自主行動計画の第6回フォローアップに対応し、会員会社によって運航される外航船舶からの2002年度のCO₂排出量について実態調査を行うとともに、当該計画における当協会

計画部分の見直しを行った（資料参照）。

同調査では、2002年度に消費した燃料油量と輸送した貨物量についてアンケートを行い、32社から有効回答があった。その結果は、輸送貨物量1トン当たりのCO₂排出量が昨年度から5%減少し、1990年度比では約20%の減少となった（図：「当協会アンケート結果に基づくCO₂排出量指数」参照）。

なお、国際海運分野における温室効果ガス排出削減の取り組みについては、気候変動枠組条約における京都議定書の対象外とされており、別途、国際海事機関（IMO）において検討されることとなっている。IMOでは2003年11月24日から12月5日にかけて開催される総会において、本問題への取り組みについて決議を採択することとしている。（海務部）

【図】当協会アンケート結果に基づくCO₂排出量指数



注）排出原単位は、輸送貨物1トン当たりのCO₂の排出量であり、1990年度を1としている。

【資料】

環境保全に関する自主的行動計画 (第6回フォローアップ)

外航海運は全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みは、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、1997年12月のCOP3では、外航海運に係る船舶からのCO₂等地球温暖化ガスの排出抑制策に関しては国際海事機関(IMO)を通して検討していくことが合意されている。IMOでは、船舶からの温室効果ガス排出に関する実態調査を行い、本年11月24日から12月5日にかけて開催される総会において温室効果ガス削減に対するIMOの方針について決議が採択される予定である。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定、さらに2001年1月に環境憲章を策定するなど、環境保全対策を着実に推進してきている。IMOにおける国際的な地球温暖化ガス排出抑制策は未だ検討中であるが、自主的対策を継続して推進していく。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運を対象とした。

1. 地球温暖化対策

(1) 船舶からの排出抑制対策

① 二酸化炭素(CO₂)

舶用機関は重油を使用しているため、CO₂の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応えること、また、燃料効率の優れた輸送モードとしてモーダルシフト施策の重要な役割を担っていくことは社会的責務であると考え、海運業界としては、効率的輸送を行うとの観点から、輸送単位当たりの燃料消費量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックのあった1970年代から1990年代にかけて目覚ましい成果を挙げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をすることは難しいであろうが、以下の施策を推進することにより、2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO₂排出量を約10%削減していくことを目標とする。

〈具体的対策〉

- * エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- * 最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- * 船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- * 推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた取り組み
- * 輸送効率向上のための最適船型

② 代替フロン(HFC等)

CO₂より地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーファーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷媒

の開発状況を見ながら、その採用に努めるとともに、整備、修理等の際には、当該ガスを大気へ放出することのないよう努める。

(2) 事業所等における省エネ対策

陸上の事業所における冷暖房の温度設定や運転時間の調整、OA機器等の低電力製品の採用等の省エネ対策を、従来同様今後も推進する。

2. 廃棄物対策

船舶から発生する廃棄物は一般廃棄物を含め、国際条約にその処理方法が規定されており、処分の記録も船内に保管することが義務付けられている。これに対応するため、船舶は油水分離装置や廃棄物焼却炉などの処理設備が施されているほか、寄港した港においてはこれらの履行を厳しく監督される。

今後も国際基準に則り適切に処理していくとともに、廃棄物の発生抑制策などについても検討を行っていく。

3. その他の環境対策

(1) 大気汚染の防止

ディーゼル機関から排出される窒素酸化物 (NOx) については、新たな排出規制が2000年から遡及して適用される見込みである。これに適合するエンジンは一般に燃費が悪くなる (CO₂発生量増) といわれているが、新たな規制に対応していく一方、燃費を犠牲にしないエンジンの開発を求めている。また、燃料油に含まれる硫黄分濃度の低い燃料油の採用に努め、硫黄酸化物 (SOx) の排出抑制にも努める。

(2) 船底防汚塗料の改善

船底防汚塗料に含まれる有機スズ (TBT) が、海洋生物の生態系に悪影響を与えるとしてそれを規制する国際条約が2001年10月採択された (未発効)。TBT を含まない代替塗料は防汚性能の面で十分とはいえ、燃料消費量の増加等が懸念されているが、代替塗料の採用を進めていくとともに、さらなる性能の向上を求めている。

(3) 安全管理システムの遵守

一部の船種に適用されていた国際安全管理コード (ISM コード) が2002年7月からすべての船種に適用されており、各船舶管理者および船舶においては安全管理システムが運用されている。また、内航海運をはじめ適用外の船舶においても自主的に安全管理システムの導入を進めており、海上災害および海難事故の発生を防止し海洋環境の保全に努める。

(4) 環境管理システム

引き続き環境保全に向けた取り組みを行っていくほか、ISO14000 (環境管理規格) などを視野に入れながら、環境管理に関する体制の整備について検討を行う。

(5) 臨港地区における環境保全対策への協力

海運業界は、昭和51年度より、臨港地区における緑地整備および海面清掃など、わが国各港の港湾管理者が実施する港湾の環境整備に協力している。

以上

「日本海運の現状2003」の発行

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「日本海運の現状」を刊行いたしました。

「日本海運の現状」は、グラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したもので、世界海運とわが国の輸送活動、海運経営、外航船員の現状、内航海運の4つの柱で構成されております。

入手ご希望の方には無料でお配りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉

(社)日本船主協会企画調整部

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL : 03-3264-7174 FAX : 03-3262-4757

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



パンフレット「Shipping Now 2003 日本の海運」の発行

当協会では、日本の海運の果たす役割と重要性を教育機関、産業界始め広く一般の方々に理解していただくための一助として、パンフレット「Shipping Now 2003 日本の海運」を毎年発行しており、今般、2003年版を刊行いたしました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したものです。

ご希望の方は、当協会総務部広報室 (TEL : 03-3264-7181 FAX : 03-5226-9166 e-mail : pub-office@jsanet.or.jp) までお問い合わせ下さい。

なお、パンフレットの項目は以下の通りです。

○豊かさの原点を支えるシーロード

- ・暮らしを運ぶ
- ・エネルギーを運ぶ
- ・産業を運ぶ

○内航海運の活躍

- 日本海運の現況と課題
- 環境問題への取り組み
- 安全航海への取り組み
- 船員育成への取り組み
- 総合物流への挑戦
- 船のいろいろ
- 海運用語集



JSNA 日本船主協会
The Japanese Shipowners' Association

London 便り

SEAGULL SONG

17年近くを過ごしたロンドン事務局を去るにあたり、公私にわたり私を支え、励ましそして良き相談相手となってくれた現地スタッフを感謝の意を込めて紹介し、Swan Song ならぬ Seagull Song として私の最後の「ロンドン便り」とします。

Captain William (Paddy) C. McKnight

マックナイト大佐、通称パディは1965年にダートマス海軍兵学校を卒業し、艦上勤務や参謀本部勤務、イギリス王室ヨット「ブリタニア号」の副長や駐イタリア英国大使館の駐在武官も務めた生粋の英国海軍大佐で1995年スコットランド軍管区の参謀本部長を最後に退役し船協のロンドン事務局のスタッフとして加わりました。



Captain William C. McKnight

ロンドン事務局は過去二代にわたり英国海軍の退役佐官を採用しています。これは軍需産業の縮小にともない民間の海事関連産業に第二の職場を求める海軍将校が増え人材が豊富な事も理由の一つですが、何よりも彼らの高い能力と規律の正しさそして気持ちの良いマナーが魅力です。特に幹部候補生でスタッフ・コースを出た

上級将校は状況判断が的確で報告が正確で過不足なく、何よりもレポート作成の早いのが助かります。パディを採用した時は英国の将校クラブに広告を出したところ二十数人の応募があり、書類審査で5名にしばらく面接したのですが、一目で採用するなら彼だなと思ったものです。

現在も船協業務の合間にエリザベス女王のアッシャー (Usher 先導役) を務める英国紳士でエリザベス皇太后の葬礼では、馬車でウェストミンスター寺院にお着きになった女王をお迎えし、先導した姿がテレビで放映されましたので目にした方がいらっしゃるかも知れません。

パディがこのアッシャーに指名された時、新しく採用された陸海空軍の出身者を集めて、女王がお茶会を催されました。女王は「ブリタニア」号で顔なじみのパディに「マックナイト大佐、今は何をしていますか」とご下問があったので、「日本船主協会に勤めております」とお答えしたところ、「それはよかったわね」とのお言葉があったとの事で、以来当事務局は女王陛下のお墨付きがあるなどと冗談を言っています。パディはその人当たりの良さと洗練された物腰から、初対面の人物でもたちどころに懇意となりその人脈を広げますが、とりわけご婦人方に対しては優しいことこの上なくそばで見ているただただ感心するばかりです。イタリア大使館での2年間の駐在武官生活でますます腕に磨きが掛かったようです。美人でこぼれんばかりの愛嬌のあるマックナイト夫人ダイアナとはスキー場で出会ったそうですが、スキーはプロ級で、少女の頃英国のオリンピック候補選手養成チームに推薦された事もあるダイアナに一目惚れしたパディが電光石火、デートに誘ったに違いありません。

そういえばパディの海軍時代の上官で、不思議

議な縁で英国船協の理事長となり親しくお付き合いするようになったサー・クリストファー・モーガンもパディに輪をかけた紳士で女性に優しく、一緒にレストランに行くと食事が終わるまでには必ず担当のウェイトレスの名前と出身地を聞き出すのにはほとほと感心しました。これも英国海軍の良き伝統なのかもしれません。ともあれロンドン事務局の情報源はパディというプロバイダーが提供する欧州全域を隅々までカバーするネットワークの上に成り立っています。

Mrs Sumiko Crook (寿美子クルック)

東京で生まれ、高校卒業後しばらく日本で働きましたが、その後、英国にわたりロンドンの語学学校で勉強し、さらに英国のデザイン専門学校で学び資格を得ました。ロンドン事務局には1996年に就職、以来ケント州からの長距離通勤にもかかわらず早朝から勤勉に働き、事務方として当事務局の活動を支えています。ご主人は英国人でカップルの愛息は大学卒業後、日本政府による難しいJET (Japan Exchange & Teaching Programme) の選考を優秀な成績で通り、英語の先生として今年の9月から京都に赴任しました。文字通り二代にわたって日英の架け橋となっています。



寿美子 Crook

英国における日系企業の殆どはこうした現地に定着した日本人婦人の献身的な努力に支えら

れていると言っても過言ではありません。

Ms Rosemary Usselman

彼女は離婚を機に一念発起し、レディング大学で言語学を学びました。その間、一年ほど上智大学に留学したこともある日本通です。東京では英語の先生をして学費の足しにしたといいます。大学卒業後はやはり日本に関係した仕事



Rosemary Usselman

をしたいと当事務局に応募して来ました。現在は事務局内の英語教師兼船員問題関係のリサーチ兼秘書として幅広く活躍しています。コンピュータにも強く、速記も出来るなど極めて貴重な人材です。船員問題の会議には彼女と出席する事が多いのですが、当事務局に就職してから早4年あまり、STCW条約もILO条約もその内容を良く理解しており、さらに速記録に基づいて作ってくれる会議メモは重宝で、ノルウェー訛りの英語が聞き取れなかった時など、このメモを読んでこういうニュアンスだったのかと納得する事もよくありました。

現在彼女はシュタイナー学派の英国における事務局を預かっているボーイフレンドのトムと小さなアパートに住んでおり、二人とも菜食主義者で、アルコールは飲まず、スーツも持たず、車は持たず極めてストイックな生活をおくっています。これは英国におけるある種の知識階級の典型的な生活様式でもあるようです。

(前・欧州地区事務局長 赤塚宏一)

潮風 満帆

7つの海のこぼれ話

第59回 スウェーデン船上の赤道祭

(保証技師として世界一周)

1960年当時としては世界でもほとんど初めての船型と思われる、4万トン級の鉱油兼用のスウェーデン船に保証技師として乗船中の話である。

客船や練習船では長い航海の無聊を慰めるために赤道祭を行うと言う事は、船の関係者からよく聞かされていた。本船でも日本を出て3ヶ月近く処女航海の緊張と多忙が続いたが、南米から日本までの長い航海で気持ちに余裕が出来てか、赤道通過のパーティーをすると船長に言われ、何か面白い行事があるだろうと期待していた。当日になって、初めて赤道を通るものは水着でデッキへ出て来いというので出てみたら、ハッチの上に大きなキャンパスのプールが出来ており、他の水着姿は乗組員でも十代の若者ばかりであった。この船には60名近くの乗組員がいるが、船の特殊性からして特別に経験の深い船員を乗せているようだから、若い士官でも赤道は初めてと言うのはいないのかと思っていた。

制服に身を固めたキャプテンがパッセージに出て来た。それを待っていたように汽笛が鳴るとともにフォクスルから、MPと書いた安全帽をかぶった屈強のベテランセーラーとモーターマン(操機長)が、半裸の格好で人払いのごときしぐさで出て来た。その後から冠をかぶってネプチューンのシンボルである刺股の槍を杖のようにして出てきたのは、船内一の大男のデブさんで、船長資格を持ちながらこの船では執職の一等航海士、それに寄り添うようにしているのは、やはり冠をかぶり長い裾を引いて王妃の装いをした船内一の年配ですらったポーランド人のポンプマンである。ネプチューンが辺りを見回しながら半ばまで来ると、その前に威儀を正した船長がまかり出て、何事か口上を述べ始めた。本船が初めて赤道を通過するに当たっての無事の航海と、乗組員の中に初めて赤道を通る者がいるが、よろしくお願ひすると言うようなことであろうと見とれているうちに、私は先ほどの先導モーターマンに掴まえられて、キャンバスプールに投げ込まれた。それからが大変、何をしやがると思うまもなく、普段は機関室でミスター、ミスターと言って色んなことを丁寧に聞いてくる良い男のモーターマンが、私を掴まえては体には白いグリース、頭には



元三菱重工業(株) 丸山 四郎

黒いワイヤグリスを塗りつけては何度も、上から押さえては沈めようとする。泳ぎには特に不安はないが、突然のことだから全く不用意で浮き上がっても、また押さえては沈めようとする。コンチキショウと思いながら、これが赤道の洗礼かと考える余裕も出来て、水面に出て文句を言おうにも残念ながら言葉にもならない。長い時間でもなく何時もは気の良い男と思っていたことだし、これも船主との付き合いの一つで保証技師の役目かななどと思いながら、「まーしょうがないか」で文句も言えず終わってしまった。ただ機関長その他の仲間はブリッジウイングで、それこそ高みの見物をしていたのは癪に障った。更にそれからが大変、早速シャワーを浴びてグリスを拭おうと幾ら石鹸をつけても、頭も体もグリスは取れない。1時間も頑張ったが、夕食の時間になって良い加減で切り上げた。

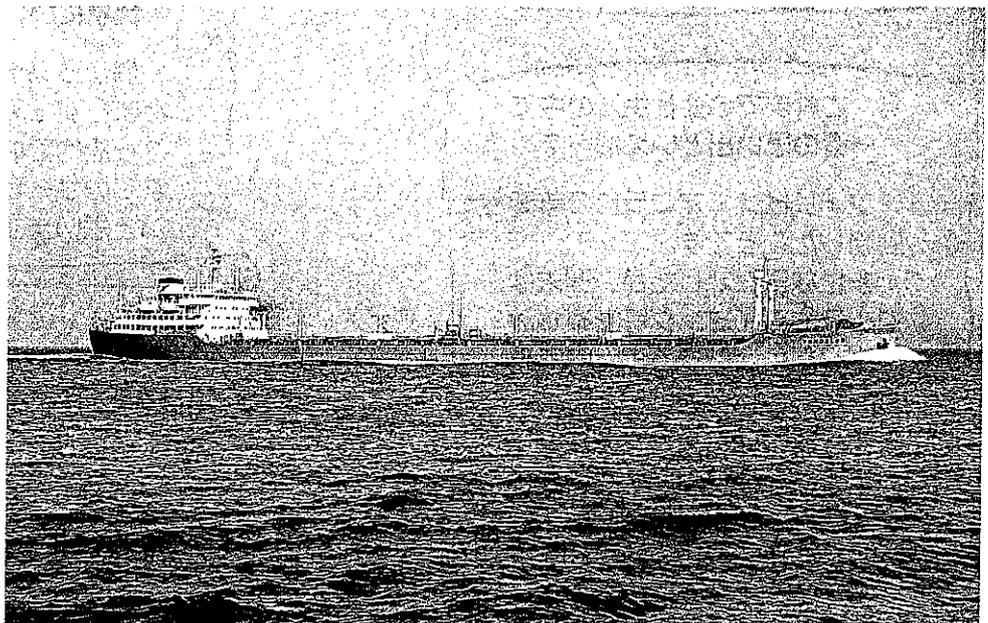
しかしその夕食はクリスマスディナー並みの大変なご馳走で、船長には「なかなか良い習慣だろ?」などと言われてからかわれたようで、「バイキングはさすがに乱暴だね」と言うのがやっとだった。しかしフルコースの食事は、デザートにこの船で初めて経験したホットアイスクリームを味わい、やれやれ終わったなという気分になった。夕食後またシャワーを浴びたが、それから数日サロンボーイは毎日、シーツと枕のカバーを取り替えてくれた。

実は前から食事の会話の中で「ミスタ丸山は赤道通過は初めてか」と聞かれて初めてと答えた時から、この話が出ると皆が私を

見る目に何となく妙な感じを持ったが、このことかと覚った。これも貴重な経験で、バイキングの船員が世界に雄飛しているたくましさの一端を垣間見たようにも思った。

因みにこの船の仕様は格別に高く、ホールド・ハッチカバーはマックグレゴリーの輸入品、ムアリングもスウェーデンの電動のオート・テンション・ウインチ、ボイラは二重蒸発ボイラで、当時日本船ではやっと公室に冷房を装備し始めた頃なのに、クルーの居室を含めて全室水循環による冷暖房が採用された。横浜の造船所を出てクウェイトで原油を積み、荒天の地中海を抜け、大嵐の北大西洋では主機の回転も上げられずに船は後退しているようなこともあったが、アメリカ、デラウェア川を遡って荷揚げした。ベネズエラのマラカイボでまた原油を積み、パナマ運河を抜けてペルーのカヤオで陸揚げ、サンファンにて鉄鉱ペレットを満載戸畑に向かった途中のことである。

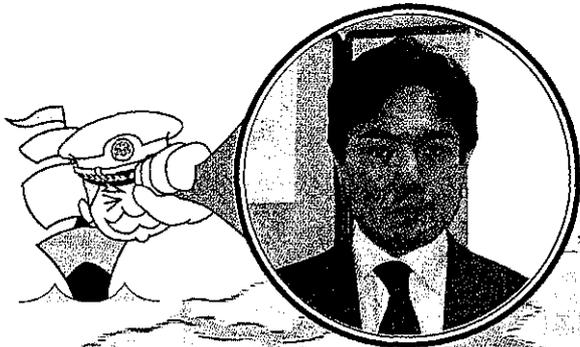
船の特殊性もあって本船の処女航海が世界一周となり、スエズ、パナマの両運河も通って、船員経験のない私にとっては実に貴重な経験だった。



訪ねある記

船会社の仲間たち

第 55 回



今回、登場して頂くのは

東京船舶(株)アジアコンテナグループ輸出チーム

吉田健一さん(35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？

アジア域内：南はインドネシア、西はペルシャ湾までコンテナ船の輸出営業およびマーケティングを行っております。中国航路には最近特に力を入れて取り組んでおります。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

フィリピン・マニラに2年間勤務したことです。

多忙な日々でしたが、週末はゴルフやダイビング等を楽しむ充実した生活を送ることができました。また、海外のお客様と接することにより外航海運には、日本のお客様のみならず、海外の御客様のサポートが不可欠であることを肌で感じる事が出来ました。

3. 御社の自慢といえば？

スケジュールの正確性と多便サービスです。

お客様の最も近い港での船積みや荷渡しが出来るよう、木目細かいサービス網を構築しております。北は北海道苫小牧や秋田、南は細島や志布志等の定期サービスを提供しております。他にもいろいろ新規航路を考えています。

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。

港から港までのサービスにとどまらず、アジアでは未だあまり一般的ではない内陸DOORまでのサービスを広げていきたいと思っています。

東京船舶(株)の事業概要

『当社は21世紀に入りコンテナ定期航路に特化し、日本郵船グループの一員としてアジア全域およびペルシャ湾までを域内におさめるコンテナ専業海運会社に生まれ変わり、域内の基幹航路およびフィーター航路にて自動車部品、電化製品、衣料品等あらゆるコンテナ貨物を運送しています。』



7 東京商船大学と東京水産大学が統合し、東
 日 京海洋大学として発足した。また、神戸商
 船大学は神戸大学と統合し、神戸大学海事
 科学部として発足した。

7 「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」
 日 に基づく認可法人として、1976年に設立さ
 れた海上災害防止センターが、独立行政法
 人海上災害防止センターとして新発足した。

13 IMO 第87回法律委員会 (LEG87) がロンド
 日 ンで開催された。

17 (P. 2 海運ニュース参照)
 日

15 国土交通省は、15日付けで日本籍船におけ
 日 る船舶職員（航海士、機関士）として外国
 人船員139名（フィリピン人138名・インド
 ネシア人1名）を承認した（通算11回目）。
 これにより、2000年1月の初回承認からの
 累計は1304名（航海士643名、機関士661名）
 となった。

15 国土交通省は、2003年度上半期分の新造船
 日 許可実績を発表した。これによると、国内
 ・輸出船合計で207隻810万総トンとなり、
 前年同期と比べ26隻、総トン数で22%増加

した。

20 交通政策審議会海事分科会が第4回内航海
 日 運部会を開催し、競争的市場環境整備や社
 会的規制の見直しについて検討した。

20 国土交通省は、「2002年のわが国のクルーズ
 日 動向について」を発表した。これによると、
 2002年のわが国のクルーズ人口は、約17万
 （外航クルーズ約9万3千人、内航クルー
 ズ約7万5千人）であり、1999年から比べ
 ると約7万1千人から約9万3千人と約1.3
 倍に増加し、クルーズが旅行の一形態とし
 て定着しつつある傾向が見受けられるとし
 ている。

20 OECD（経済協力開発機構）新造船協定特別
 日 交渉グループ (SNG) の東京会合に先立って
 ダumping防止規定に関する業界ヒアリン
 グが行われ、当協会をはじめ各国の造船・
 海運業界が参加して意見を述べた。
 (P. 5 海運ニュース参照)

20 92年国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 第8回
 日 総会がロンドンで開催された。

24
 日

20 バーゼル条約第2回公開作業部会 (OEWG)
 日 がジュネーブで開催され、船舶解撤の法的
 25 側面に関する OEWG での今後の議論の進め
 日 方が検討された。

25 日本と ASEAN（東南アジア諸国連合）10ヶ
 日 国による交通大臣会合がミャンマーのヤン
 ゴンで開催され、海上保安確保など両者間
 の今後の協力分野を明記した基本枠組みを
 採択した。

29 運輸政策研究機構国際問題研究所は「国際
 日 海上物流セキュリティーセミナー」を開催
 した。当協会も同セミナーを後援した。



船協だより

公布法令 (10月)

- ㊦ 自衛隊法施行令等の一部を改正する政令 (政令第454号、平成15年10月8日公布、施行)
- ㊧ 独立行政法人海上災害防止センターに関する省令 (国土交通省令第108号、平成15年10月1日公布、施行)

陳情書・要望書等 (10月)

提出日：10月8日

宛先：自由民主党税制調査会

件名：平成16年度税制改正要望

要旨：今年度末で期限切れを迎える国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長等について要望

国際会議の予定 (12月)

会議名：IMO (国際海事機関) 第50回海洋環境保護委員会 (MEPC)

日程：12月1日、4日

場所：ロンドン

会議名：ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第14回中間会合

日程：12月1日

場所：北京

会議名：ASF 安全航行環境委員会 (SNEC) 第10回中間会合

日程：12月2日

場所：マニラ (フィリピン)

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9月	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	3,586	844	▲ 0.0	11.7
7	4,645	3,849	796	5.6	5.4
8	4,330	3,547	783	6.4	3.5
9	4,860	3,759	1,101	9.2	10.6

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10月	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
8	118.57	116.70	120.29
9	115.16	110.48	117.60
10	109.50	111.10	107.97

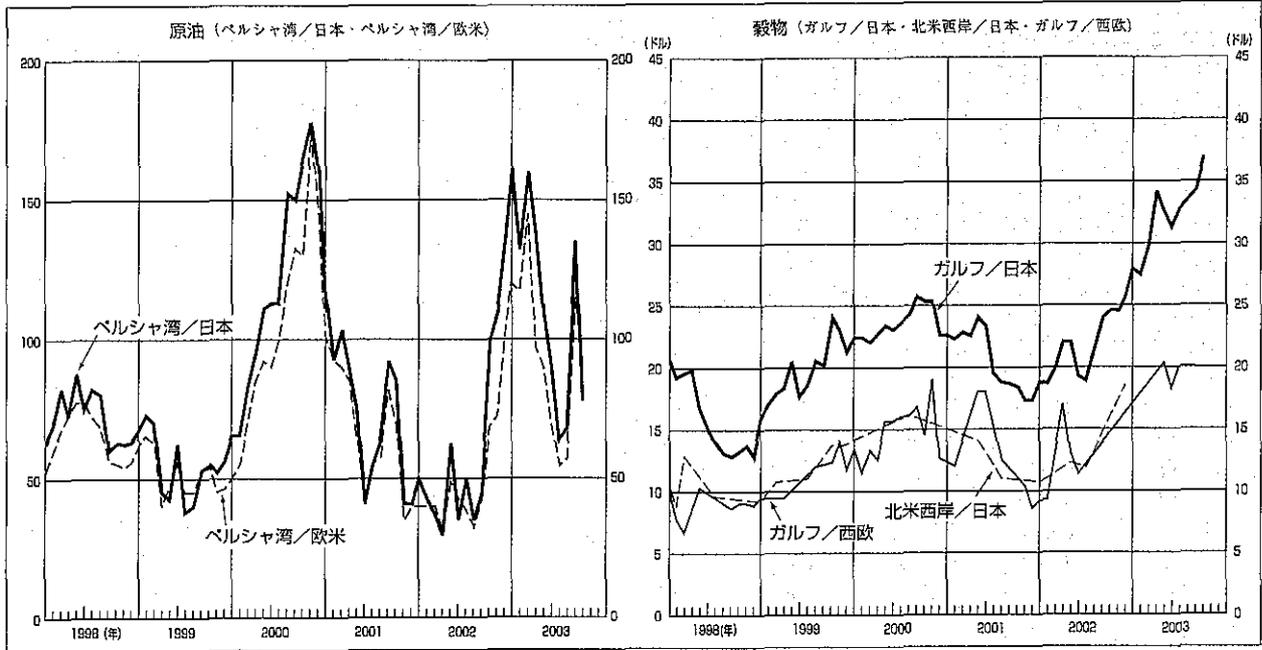
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル 航海	(品目別内訳)								
				穀物	石炭	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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	184,621	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	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
2003												
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
8	8,419	0	8,419	948	2,960	4,277	0	120	82	32	12,686	7,049
9	8,650	160	8,490	1,165	2,480	4,635	0	170	30	11	22,959	10,762
10	3,297	0	3,297	282	648	2,198	90	148	0	24	14,393	8,581

(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	63.75	45.00	55.00	42.50	38.75	29.50	54.00	42.50
8	63.15	39.00	—	35.00	68.00	41.00	57.50	38.50	32.50	28.00	57.50	40.00
9	92.00	57.50	45.00	34.00	135.00	70.00	82.50	50.00	42.50	28.00	115.00	50.00
10	85.00	40.00	99.75	40.50	78.00	42.50	70.00	37.50	68.50	42.50	90.00	47.50
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	—	—

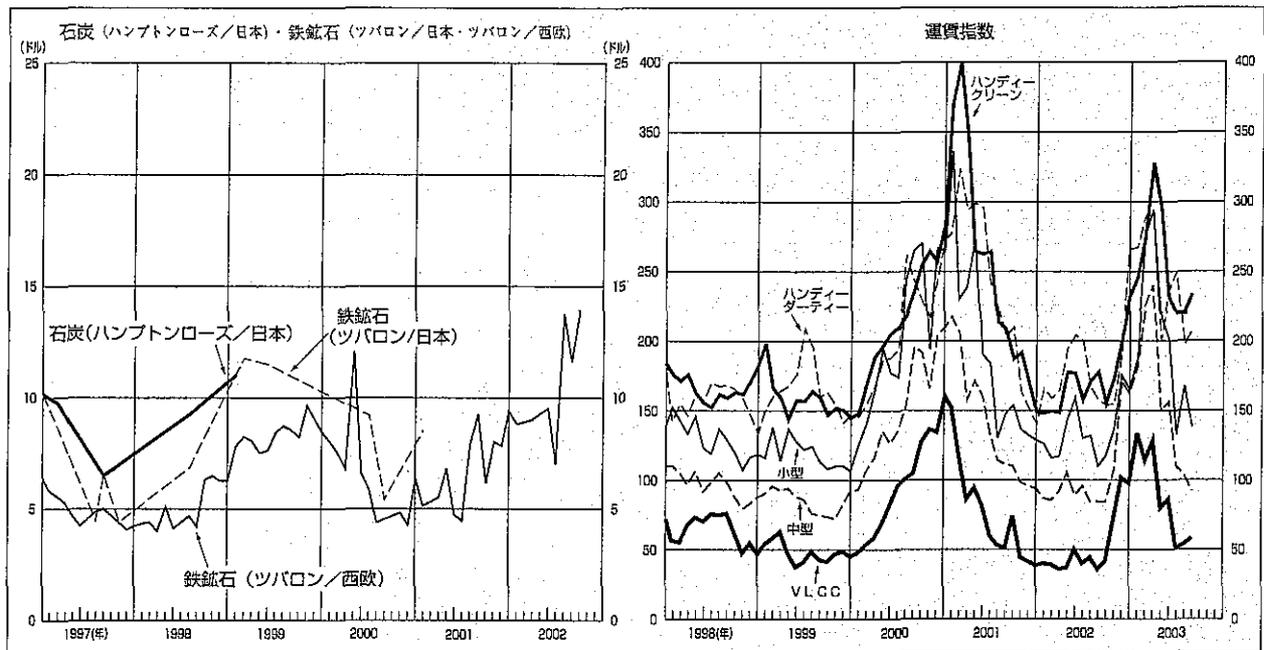
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	32.75	11.90	11.25	—	—	—	—	—	20.00
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.00
9	—	23.95	—	34.25	33.75	—	—	—	—	—	—	20.00
10	24.60	24.00	—	37.00	—	—	—	—	—	—	—	—
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)

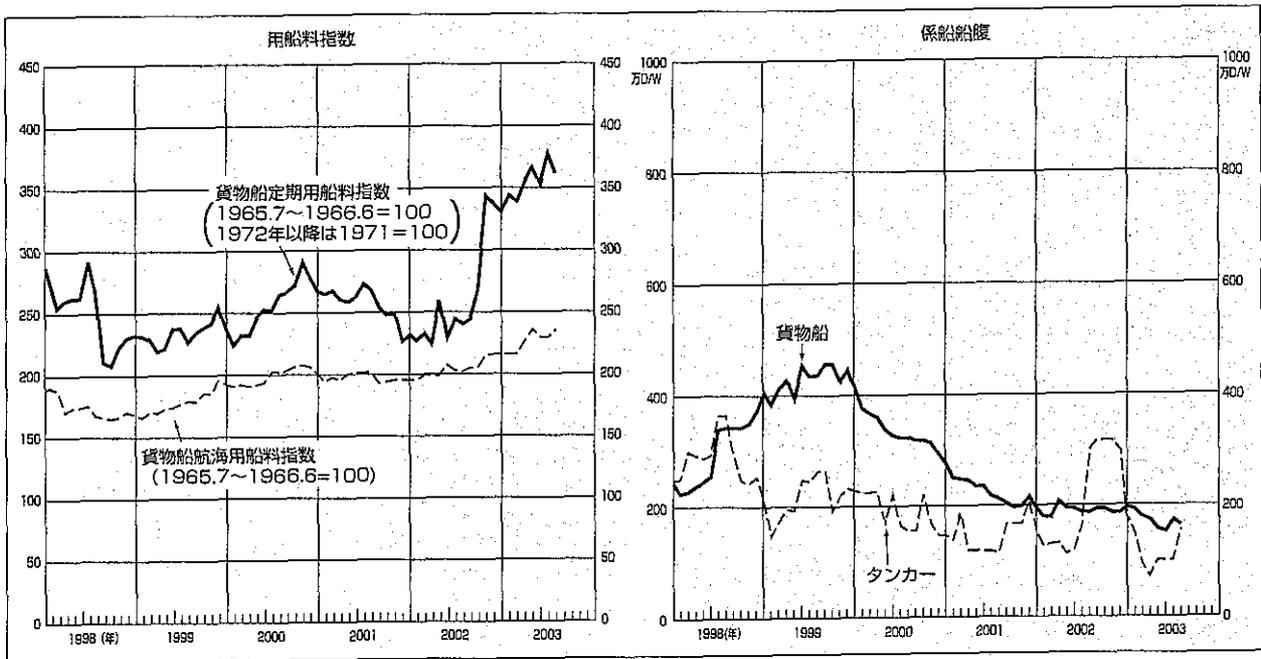
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	4.40	9.40	7.80
2	—	—	—	—	8.50	—	—	—	5.15	4.50	8.80	6.25
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	8.95	6.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	4.60	—	9.25
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.75	4.60	—	9.50
7	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	—	—	7.05
8	—	—	—	—	—	—	—	—	7.90	—	13.75	12.00
9	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	8.90	—	11.60
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.15	—	—	13.90
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	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	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0
9	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1
10	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1
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	229.0	210.0	233.0	267.0	253.0	240.0	377.0
9	164.0	185.0	206.0	193.0	204.0	235.0	208.0	238.0	271.0	248.0	244.0	361.0
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	226	1,556	1,719	48	524	1,014
8	248	1,818	2,106	35	619	1,154	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569
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) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

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。



コンテナ船

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。

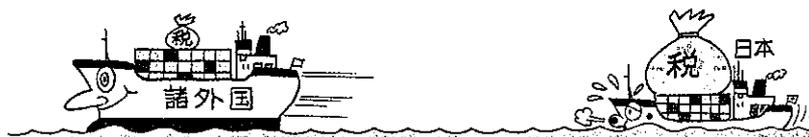
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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、インドなど



—— 船が支える日本の暮らし ——

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

当協会では、上の意見広告および海運税制に関するご意見・ご感想をホームページ上で募集しています。
 ご意見等をお寄せいただいた方の中から抽選で当協会特製グッズをお送りします(締切り: 12月31日)。

編集雑感

本年5月号から船協事務局の編集委員も参加して編集雑感を分担することになり、私にとって今回が初めての寄稿です。1976年4月に船協に就職し、6月の最初の配属で船協月報の担当者になったのが私の定常的な仕事の始まりでした。今後は、なるべく自分が担当している業務の掲載記事に関連した雑感にしていきたいと思っておりますが、脱線したときはお許しください。

さて、2003年10月28日、公正取引委員会は独禁法の改正案を検討してきた研究会の報告書を発表しました。公取委の権限を強化しカルテルや談合などの取り締まりを強め、公正な競争社会の実現に向けて04年度中の法改正を目指すとしています。

海運業界では、定期船分野を中心に船社間協定に対する独禁法適用除外制度が認められていますが、EUは本年春から同制度の見直し作業を始めており、本号が発行された頃の12月4日にはブラッセルで公聴会が行われ、当協会は意見表明を行うこととしています。この適用除外制度については、日本でも適時見直しが行われ、これまでのところ船社側と荷主側との対話路線の下、制度維持についての理解を得られてきたと思っておりますが、最近アジアの荷主団体から制度廃止を求める声があがっており、船社側の真摯な対応が求められています。

一方造船業界では、本号に掲載したようにOECDによる新たな造船協定策定が模索されており、ダンピング防止のための船価規律条項設定の是非が議論されています。海運業界では事業者間協定による民間自治の自由が認められているのに対し、造船業界では政府間の取り決めによる競争環境整備が協議されているようです。それぞれの業界には固有の特性があり、公正な競争のありかたを巡っての腹藏ない議論が重要だと思っております。

海運業界に協定の活動が許されていることの大前提として、厳しい自律が求められていることを忘れてはならないと思っております。この「自由と規律」の問題は、同じ業界内でさえ時として温度差の出ることのある問題で、今後の議論を注目したいと思います。

日本船主協会 企画調整部長 兼 国際企画室長 園田裕一

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ総務チーム長	裏 啓史
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 廣岡 啓 高山 敦 山田 富之 大貫 英則 遠藤 秀己 荒井 正樹
川崎近海汽船	総務部課長	
川崎汽船	IR・広報グループ情報広報チーム長	
日本郵船	調査グループ調整チーム長	
商船三井	広報室マネージャー	
三光汽船	社長室経営企画課長代理	
三洋海運	総務部総務課長	
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 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 植村 保雄 半田 収 園田 裕一 井上 晃 高橋幸一郎

編集後記

8月に編集担当者が(ま)から(た)に交替する筈だったのですが、事情により(H)がこれまで編集を務めてきました。次号からは(H)に替わり(な)が担当することとなりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

せんきょう11月号 No. 520 (Vol. 44 No. 8)

発行 平成15年11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)

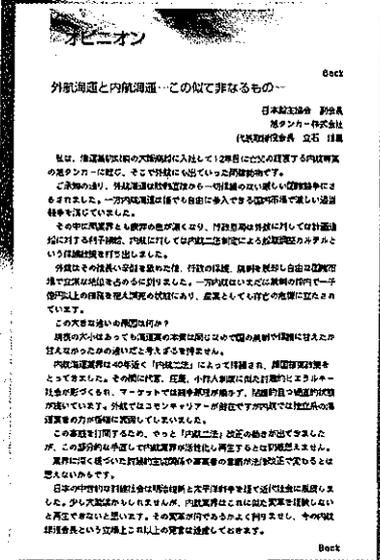
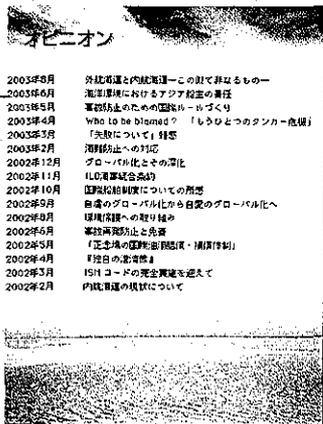
編集・発行人 梅本哲朗
製作 株式会社タイヨーグラフィック
定価 407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

webを
見よう!!

「オピニオン」のページと
「日本の新鋭船」のページが
新設されました。

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



日本の新鋭船シリーズ

コンテナ船 NYK ANTARES MOL Advantage GOLDEN GATE BRIDGE	ボックスシェイプ型リレカー さんこうしんしあ
取寄タンカー SANKO UNITY SKY WING	ブロックタンカー RIVER SPRING あせしあ丸
ケミカルタンカー MILLENNIUM EXPLORER CHEMROAD MEGA	LNG船 アルズパール LNG JAMAL
LPG船(外航) GAS DIANA	LPG船(内航) 第21日丸
石炭専用船 CORONA HORIZON	運送専用船 SHINPEI
自動車専用船 EUROPEAN HIGHWAY PRESTIGE ACE	不凍専用船 TWIN STAR
チャーター専用船 OLYMPIA	積荷物船 SEA BARON
RO-RO船 あせしあ丸 あせしあ丸 あせしあ丸 あせしあ丸	一般貨物船 あせしあ丸
石炭石炭専用船 あせしあ丸 あせしあ丸	セメント専用船 あせしあ丸
水筒スラッグ専用船 あせしあ丸	外航客船 あせしあ丸

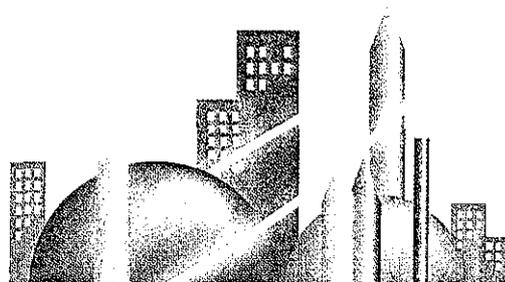
NYK ANTARES (コンテナ船/日本郵船)

伝説の船種に新たな船種を添く
五の巻を冠した世界最大級の最新鋭船

項目	内容
総トン数	223,200
長さ	400
幅	60
吃水	25.90m
最高速	14kn
総出力	81,815kW(11)
総積載量	5,700TEU
積込力	72,442TPH
推進力	2300t

1966年8月、日本郵船のカリフォルニア社にもが運送船のフルコンテナ船「箱船丸」が就航した。752TEU(20フィートコンテナ換算積載量)・総出力21.9ノット。当時、世界最大の2万7600馬力のディーゼルエンジン搭載したこの新船種は、東京とロサンゼルス間の航路を9日で行き、コンテナ船による定期航路の向上に大きく貢献し、それまで60日かかった太平洋横断航路の代替を、一気に30日までに短縮した。こうして、定期航路船の主要の船種に数多く出たコンテナ船は、その後の国際海上貿易の拡大とともに、さらに大型化・高性能化し、1970年代に入る大型化の船種はその後も続き、1980年代初頭には4000TEUを超えるスーパーバタマック大型(バタマック型)のコンテナ船が登場し、最大サイズを超える船種が登場し、1990年代に入ってから、総トン数の多い日本郵船「あせしあ丸」(223,200トン)が登場した。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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

