

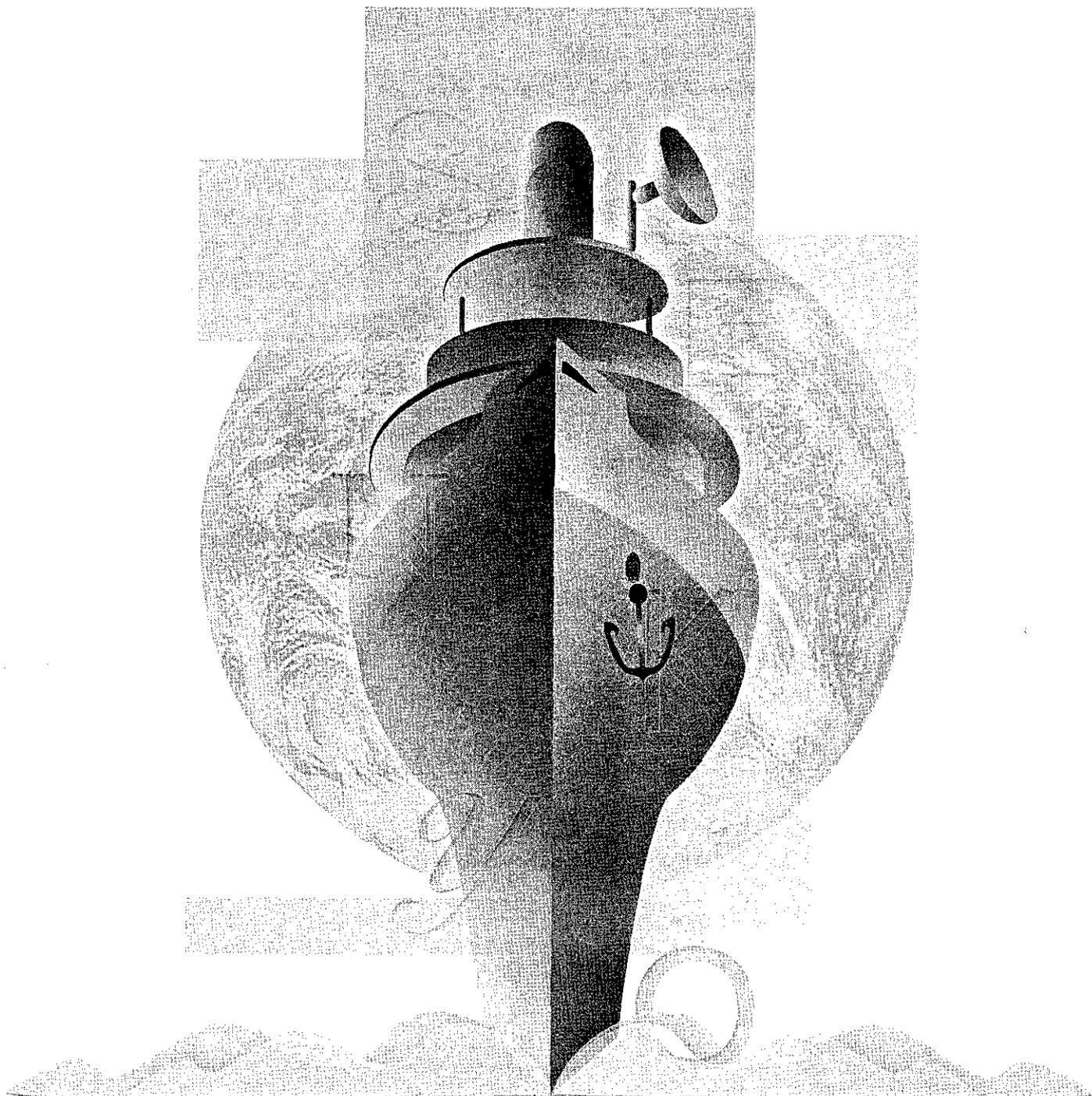
せんきょう

2004

6

社団法人 日本船主協会

●No.527●



せんきょう

6

JUNE 2004

■巻頭言		1	
魅力ある日本船籍制度の創設について <small>日本船主協会 常任理事 国際エネルギー輸送株式会社 代表取締役社長 〇飯塚 孜</small>			
■海運ニュース		2	
国際会議レポート		2	
1. 国際海運を取巻くさまざまな問題について協議 <small>—ICS/ISF 年次総会の模様について—</small>			
2. バルクキャリアの二重船側強制化が否決される <small>—IMO 第78回海上安全委員会(MSC78)の結果について—</small>			
3. アジアの声を国際的な議論の場に提供する必要性を再確認 <small>—第13回アジア船主フォーラム シンガポール総会開催—</small>			
4. シップ・リサイクル問題におけるIMOの役割の重要性を確認 <small>—アジア船主フォーラム シップ・リサイクリング委員会第7回中間会合の模様—</small>			
5. バーゼル条約の解撤船舶への適用に関する議論は先送り <small>—国連環境計画(UNEP)バーゼル条約第3回公開作業部会(OEWG3)の模様—</small>			
6. 油濁補償制度の見直し問題等を審議 <small>—国際油濁補償基金第8回作業部会等の模様—</small>			
■London 〇〇		16	
海運日誌(5月)	18	海運統計	20
船協だより	19	編集雑感	24
困み記事			
・「海と船のQ&A」コーナーを新設			15

魅力ある日本船籍制度の創設 について

日本船主協会 常任理事 飯塚 孜
国際エネルギー輸送株式会社 代表取締役社長



2004年6月7日、国土交通省は2,000G/T以上の日本籍外航商船が103隻(2003年7月1日現在)であると発表した。これは、わが国商船隊1873隻の5.5%に過ぎない。2000年以降新規登録の日本籍船は極端に減少し僅か10隻を数えるだけであり、今後さらにその数が減り年1隻あるかないかと思われる。すなわち、日本籍船は事実上国際海運の世界から消滅しつつあるのである。

外航海運業は、国境の垣根がなく、国籍による差別の全くない、世界単一の市場で商業活動を営んでいる。そこで優劣を決めるのはサービスの質とコスト競争力である。船舶の所有、登録についても、実態として国籍を離れ自由に選択ができる状況にある。そういう中で日本籍船がなくなりつつあることは、海運企業にとり日本籍にする経済的メリットをどこにも見出せないことを意味する。日本籍の魅力を失わせる要因は主に以下3点である。

1. 日本の税制……高額な登録免許税と固定資産税
 2. 日本人配乗……船機長2名以上の配乗が条件
 3. 船舶設備・検査等の規制……国際条約の基準を超えた日本独自の規制と硬直的な手続き
- 一方、日本の海運企業にとり、日本籍船を持つことは、簡単にいえば、ことある時に日本の法律

および国家の力により、当該船舶を守ってもらえることである。TAJIMA号事件のような、船員を巻き込んだ犯罪や、海外寄港地における予期せぬ問題発生、IMOによって旗国に要請される諸規則への対応、さらに船籍国そのものの政情不安に伴う安定運航上の障害など、日本海運企業が日本法令の適切な適用或いは日本国の保護管理を受けることの必要性は近年益々高まってきている。しかしながら、かかる必要性をもってしても、上述の諸制約とを秤にかけると圧倒的にその重さに負けてしまうのである。

日本籍船の潜在的な重要性は以前と変わりなくありながら、私企業がそれを持つことを許さない制度に陥っているといても過言ではない。日本船主協会の船籍問題小委員会では、このような状況を打破し、より現実的な制度を導入すべく、関係各位に働きかけているが、なかなか進展していない。上記3点については夫々個有の問題があり、規制を解くのは簡単ではないと承知しているが、対象船がなくなってあわてても遅い。日本籍船がゼロでよいというなら別だが、そうでないなら、この辺で国交省を始め関係者の叡智を絞って魅力ある日本船籍制度を創るため取り組んでいかなくてはならないと思う。



● 国際会議レポート ●

1 国際海運を取巻くさまざまな問題について協議 —ICS/ISF 年次総会の模様について—

2004年5月9～12日、ICS/ISF 年次総会が英国ケンブリッジ市において開催され、それぞれのメンバー約17船協から40名前後が参加した。総会では1年間の活動を総括し、今後の課題について活発な意見交換をおこなった。

当協会からは、佐藤 NYK GROUP EUROPE LTD. 会長（対 ICS 日本船協代表）、増田常務理事・欧州地区事務局長、園田企画調整部長・国際企画室長、および高橋船員対策室長が出席した。

● ICS 総会

ICS 総会での主な事項は次の通り。

各委員会報告

- ① Marine Committee に関連し、当協会からバーゼル条約の船舶への適用問題の重要性を指摘した。また、日本同様に各国海事当局が会合に出席するよう各船協から夫々の政府に働きかけることを要請した。
- ② Shipping Policy Committee では、OECD MTC（海運委員会）の存続問題につき意見交換が行われた。なお、今後も引き続きその活動に留意していくことで一致した。

海事セキュリティ問題について

バルシャ湾における邦船関連タンカー周辺での

攻撃事件や、マラッカ・シンガポール海峡でのテロ攻撃懸念などを当協会から指摘し、テロ対策の重要性を確認した。

バラスト水管理条約について

今後の条約運用ガイドライン策定作業においては、海運業界が主体的に関与していく必要性を確認した。

役員選任について

Westfal-Larsen 会長を再任し、副会長にはリベリア代表（再任）とギリシャ代表（新任）を選出した。なお、正/副会長とも任期2年。

● ISF 総会

ISF 総会での主な事項は次の通り。

各国の船員数等の報告

この報告の中で当協会からは特記事項として、日本船社の IBF*への参加、当協会の方針と役割および国際船員労務協会の役割について報告した。

ILO 海事統合条約について

本年9月に予定されている準備会合に多くのメンバーが参加して船主意見の反映に務めるべきであるとの認識で一致した。当協会からは船員の社会保障に対する責任は基本的には居住国に帰属するべきものであるとの意見表明を行った。

その他労務関係事項

ILO 海事統合条約策定作業後の課題として ISF と国際運輸労連 (ITF) との関わり方をどのようにして行くべきか検討したいとの提案が事務局よりなされ、本年10月の Labor Affairs Committee に向けて各国船協の意見を提出することが求められた。当協会としては ILO 最低賃金の具体的な金額を設定することに反対であること、および船員の賃金のあり方についての当協会の方針を述べた。

役員選任について

Westfal-Larsen 会長を再任し、副会長にはインド代表とベルギー代表を選出した。なお、正/副会長ともに任期は2年。

(国際企画室・船員対策室)

* I B F : The International Bargaining Forum の略。国際団体交渉協議会。2003年5月に ITF (国際運輸労連) と IMEC (国際海事使用者委員会) および IMMAJ (国際船員協会) が合意して設立された。IBF に参加する船主が運航する船舶に乗組む船員の労働条件を交渉する。

2 バルクキャリアの二重船側強制化が否決される

—IMO 第78回海上安全委員会 (MSC78) の結果について—

2004年5月12日から5月21日までロンドンの IMO 本部において第78回海上安全委員会 (MSC78) が開催され、バルクキャリアの安全問題、固定点検設備 (PMA)、船体構造に関するゴールベース基準等について審議が行われた。その審議概要は次の通りである。

1. バルクキャリアの安全問題

(1) バルクキャリアの二重船側強制化の否決

2002年12月の MSC76においてバルクキャリアの安全対策として二重船側の強制化が採択され、これを受けて2004年3月の第47回設計設備小委員会 (DE47) で SOLAS 条約第12章の改正案が作成された(本誌2003年1月号および2004年4月号参照)。

同改正案は、今回の MSC78に承認を受けるために提出されたが、一方でギリシャが二重船側と単船側のバルクキャリアについてリスク分析を行った結果、二重船側の強制化には安全性向上の面からその必要性に疑問があるとして二重船側の強制化に反対する提案を行った。

本件について審議・投票が行われた結果、ギリシャ提案の通り二重船側構造の強制化が否決された(但し英国は留保を表明)。投票結果については次の通りである。

ギリシャ案に賛成：32票

ギリシャ案に反対：22票

棄権：15票

この結果、船主のオプションとして単船側構造と二重船側構造のどちらでも建造できることとなり、両方に SOLAS 条約第12章が適用されることとなった。

(2) SOLAS 第12章の改正案の内容について

2004年3月に開催された DE47において取りまとめられた、バルクキャリアの安全強化策に関する SOLAS 条約第12章の改正案が、本 MSC78 において修正の上承認された。

その要点は次の通りである。

① バルクキャリアの定義の見直し(第1規則)

SOLAS 条約第12章が適用されるバルクキャリアについて、これまでは、SOLAS 条約第9章で定義するトップサイドタンクおよびホッパータンクを有する船舶とされていたが、改正案では、断面形状にかかわらず、主に乾貨物をばら積みで運搬する船舶と定義された。

② 復原性・強度要件(第4/5規則)

復原性・強度要件は二重船側幅が船幅の1/5未満の二重船側バルクキャリアに適用される。これにより、鉍石専用船は本規則の適用を除外される。

③ 隔倉積みの禁止(第14規則)

長さ150m以上の、密度1,780kg/m³以上の貨物を運送する単船側バルクキャリアは、現行「SOLAS12/5規則(一貨物倉浸水時の強度要件)」および「IACSw-URS12(貨物倉船側構造基準)または URS31(貨物倉船側構造の切替基準)」の両方に適合しなければ、船齢10年以上、満載状態で且つ空倉(貨物倉の最大許容貨物重量10%未満の貨物しか積載していない貨物倉)があるような状態で航行してはならないとされた。

なお、本規則の満載状態とは、Deadweight の90%以上を積載している状態を言う。

(3) バルクキャリアの定義を明確にするためのガイドライン

改正 SOLAS 条約第12章が適用されるバルクキャリアは、「主として (Primarily) 乾貨物をばら積みで運ぶ全ての船舶」と定義されたが、「時々乾貨物をばら積みで運ぶ船舶」については改正条約への適用・非適用が明確になっていない。このため、PSC (Port State Control) 等の現場における混乱を避けるべく、バルクキャリアの定義に関するガイドラインを作成するよう、IMO 第13回旗国小委員会 (FSI13: 2005年3月開催予定) に指示することが合意された。

(4) 改正条約発効までのスケジュール

2004年12月 第79回海上安全委員会 (MSC79) において採択
2006年7月 発効(7月1日の起工船から適用)

2. 固定点検設備 (PMA) について

2002年12月に開催された IMO 第76回海上安全委員会 (MSC76) において、2005年1月1日以降に建造される500GT以上のタンカー、および20,000GT以上のバルクキャリアに PMA の設置を義務付ける、SOLAS 条約第 II - 1 章第 3 - 6 規則が採択された。

その後、2003年12月に開催された IMO 第23回総会 (A23) において、本規則は既に採択されているものの、特にタンカーの甲板下面の PMA は検査員や乗組員の滑落の危険性があるなど実際上の不具合があることが指摘された結果、本年3月に開催された DE47、および5月の MSC78で同規則の改正について審議されることとなった (本誌2004年1月号参照)。

これを受けて DE47で審議した結果、実際上の不具合を改善した改正案が取りまとめられ (本誌2004年4月号参照)、この改正案が今回の MSC78に提出された。

審議の結果、油・ケミカル兼用船の貨物タンクは PMA の設置を不要 (貨物タンク以外のバラスタックなどについては PMA の設置が必要) とするなどの修正が行われた後、SOLAS 条約第 II - 1 章第 3 - 6 規則 (未発効) の改正案として採択された。

また、同改正案は2006年1月1日の発効となるが、2005年1月1日から前倒しで適用を認める MSC サーキュラーも承認された。

条約改正案発効までのスケジュール

2005年1月	▶	前倒し実施 (1月1日の起工船から適用)
2005年7月		タシット方式により受諾
2006年1月		発効

3. ゴール・ベース・スタンダードについて

現在、船体構造基準については各国、船級協会毎に異なっているが、今後は、ある一定の目標を定め、国際的に合意された要件を設定していくことが2003年5月の MSC77において合意され、今回の MSC78より実質的な議論が開始された。

会合では、バハマ/ギリシャ/IACS の共同提案文書 (基本概念、目的、機能要件等を階層毎に規定) が多くの支持を集め、今後の議論のベースとすることが合意された。また、ポーランド、AWES (欧州造船工業会)、日本、仏が文書を提出し、簡単な説明を行った。

バハマ/ギリシャ/IACS の提案文書および日本の提案文書の骨子は次の通りである。

[バハマ/ギリシャ/IACS の提案文書の骨子]

IMO が船体構造に関する最終的な安全目標を設定し、これに従って船級協会が詳細な規則を定める。また、ゴール・ベース基準の枠組み、および IMO が設定すべき最終的な安全目標として次を提案 (なお、括弧内は IMO が決定する基準による)。

- a) 設計寿命 [25年]
- b) 設計環境 [北大西洋の波浪に耐えられる設計]
- c) 構造上の安全確保
- d) 重要な構造部材へ点検のためアクセスが可能である構造
- e) 建造時の品質管理

[日本の提案文書の骨子]

- 日本の考えるゴール・ベース・スタンダードの概念の提案
- 安全性向上の観点から、構造基準だけを規定するのではなく、適正なメンテナンスのスタンダードも検討すべきであることの指摘

今回の MSC78ではこれら提案文書について十分な審議を行う時間がなかったため、次回 MSC79 (2004年12月開催予定) でワーキング・グループ (WG) を設置して検討することが合意された。

(海務部)

3

アジアの声を国際的な議論の場に提供する必要性を再確認 —第13回アジア船主フォーラム シンガポール総会開催—

第13回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2004年5月25日に ASEAN 船主協会の主催によりシンガポールで開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州) から115名の代表が出席し、当協会からは草刈会長、崎長・鷲見・神田各副会長他計14名の代表が参加した。

ASFは、1992年に第1回会合を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催している。また、年次総会の他に5つの“S”委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務) が原則として毎年の年次総会の間に夫々の中間会合を開催している。

今回の会合では、まず各委員会が個別早朝会合を開催し、その後の本会合で各委員会から主な活

動報告が行われた。

また、25日の本会合に先立ち、ASF 各国代表・5 S各委員会委員長と E. Mitropoulos IMO (国際海事機関) 事務局長との対話ならびに海事4団体 (ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO) 代表との対話が開催され、意見交換が行われた。

本会合では、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた後、共同声明 (【資料1】参照) が採択された。

共同声明では、地域的・国際的な海運政策と規制の形成過程での国際的な議論に対し効果的なアジアの声を提供するため、全てのアジア諸国政府が海事問題について意見を調整するよう強く求めていくことが確認された。

次回第14回会合は、2005年5月9日～11日に豪州船主協会の主催により、豪州・ゴールドコーストで開催されることとなった。

(国際企画室)



▲2004年 ASF 総会出席者

【資料1】

2004年5月25日

第13回アジア船主フォーラム 共同声明

第13回アジア船主フォーラム (ASF) は、2004年5月24-26日、シンガポールにおいて開催された。会

合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン（アセアン船主協会連合会（FASA）：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成）各船主協会の代表115名が出席した。FASAの会長であると同時にシンガポール船主協会の会長である S S Teo 氏が会合の議長を務めた。

ASFは、長年にわたりアジア船主の地位を高めてきた。ASFは、新たにIMO事務局長に選出された Efthimos Mitropoulos 氏がシンガポールでの第13回 ASF 会合の機会を捉え、ASF 各国船協団長および5-S委員会委員長との有益な対話に臨んだことを喜び感謝した。BIMCO、ICS、INTERCARGO、INTERTANKOの会長と事務局長が代表した国際海運4団体のラウンドテーブルもまたこの機会を捉え、ASF 各国船協団長および5-S委員会委員長と会合した。これらの会合は第13回 ASF 本会議に先立って開催されたが、これは ASF の活動が世界の注目を集めている明確な証左である。

出席者は、地域的・国際的な海運政策と規制の形成過程での国際的な議論に対し効果的なアジアの声を提供するため、全てのアジア諸国政府が海事問題についての意見を調整するよう強く求めていくことに同意した。

シッピング・エコノミックス・レビュー委員会

ASFは、シッピング・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）の第14回・15回中間会合が、2003年12月1日に北京で、2004年4月9日に東京でそれぞれ開催されたことに留意した。本委員会の草刈隆郎委員長は、ASF 総会への報告の中で以下の事項を強調した。

市況の現状と将来の見通し

ASFは、ドライバルク市況における空前の好況が今年一杯は継続するであろうこと、およびVLCC市況も2004年は引き続き堅調に推移するであろうことに留意した。また、アジア域内のコンテナ・トレードに関しては、2004年には需給バランスの改善が見込まれ、市況が上昇傾向を示していることに留意した。太平洋コンテナ・トレードに関しては、依然として続く堅調な荷動きに留意し、同トレードの東航における現在の需給バランスは今後数年は維持され得るとの見解に合意した。

定期船トレードの現状分析

ASFは、現在のコンテナ市況水準は海運会社の過去の投資を回収する上で未だ不十分であることを確認した。さらに出席者は、鋼板の不足によるコンテナ不足、用船料の急騰、燃料油価格の高騰や造船船価の上昇など、急激に増大しているコスト要因への懸念を共有した。顧客への高品質で安定的なサービスを維持するためには、過去の投資を回収し、高騰する現在の運航経費を補填し、将来のために必要な再投資を行うことが不可欠であることが確認され、定期船事業の持続可能な経営を達成するには、認可されている各航路協定におけるCEOの強力なリーダーシップが不可欠であることが認識された。

独禁法適用除外制度

ASFは、船社間協定等に対する独禁法適用除外制度が、海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって欠くことのできないものであることを再確認した。

船員委員会

船員委員会は、2003年11月5日にベトナム・ハノイで第10回中間会合を開催した。Li Shanmin 船員委員長は、懸案事項の現状報告を行った。特記事項は以下の通り。

ILO 海事統合条約

ASFは、世界的な海上労働基準に関する進展を歓迎し、一部ASFメンバーがISFを通じて引き続きILOに積極的に参加していることを満足しつつ留意した。出席者は、新条約の各条項が現実的な基準を反映

すべきであること、従ってILOにおける討議を引き続き注視していくべきであることに同意した。特にASFは、条約の執行がPSC（ポート・ステート・コントロール）の概念に基づいて行われる予定であることに留意し、世界的に統一された合理的な執行基準の策定のため、すべての政府と関係団体の討議への密接な参加を強く求めた。

船員の身分証明書条約

ASFは、改正された船員の身分証明書条約（第185号条約）の目的に最も合致するバイオメトリックス（生体認証）テンプレートの基準の開発について留意した。出席者は、米国が本新条約を批准する見込みがないこと、また、バイオメトリックス情報の要求や領事館員との個人面接といった厳格なビザの要求を既に船員に課していることに留意した。ASFは米国に対し、船員が当該ビザを所持していなくてもILO185号条約に従って発行された身分証明を所持していれば、米国海域への船舶到着時の個人面接によって入国を許可することを検討するよう強く求めた。

アジア人船員の供給

ASFは、外航船に乗り組むアジア人船員の年齢構成や人数に関するASF域内の船員労働力調査を実施した船員委員会を称賛した。ASFは、アジア地域における自国船員－とりわけ機関士－の著しい不足と、アジア人船舶職員の平均年齢が上昇していることに留意した。一方ASFは、船員という職業についての理解増進にメンバーが努力したことが奏功し、新しい士官候補生の数が一部の国／地域で増加したとの調査結果に勇気づけられた。

労働および福祉問題

ASFは、最近の交渉結果について留意し、船員の労働および福祉問題に関する、現在および将来の進展についてアジア船主の声を糾合することが重要であると考慮し、船員の雇用条件は、船員の居住国の生活水準や経済状況に見合ったものであるべきとの意見を改めて表明した。

航行安全および環境委員会

SNEC委員長でもある第13回ASF議長は、2003年12月2日にマニラで開催されたSNEC第10回中間会合において議論された諸問題に関する進捗状況のレポートを提出した。同議長は特に次の事項を強調した。

海賊および国際テロリズム

ASFはSNEC委員長レポートに留意し、世界中で起こる海賊および武装強盗事件の発生件数が高い水準で推移していることについて深刻な懸念を表明した。テロリストが他の船舶や重要施設、軍事施設、さらには海洋環境などに対して深刻な被害を引き起こす目的で船舶に乗船し、ハイジャックする可能性があることに出席者間の共通の懸念が示された。また、国際的なテロリスト・グループが、世界の海運と貿易にとって極めて重要な2つの航路であるマラッカ・シンガポール海峡において船舶を標的とするおそれがあるとの報道があったことに関連し、ASFは、関係政府に対し、同海峡を通航する船舶の保安を強化するための効果的な方策を協力して実施することを強く求めた。

さらにASFは、襲撃が頻発している海域の沿岸国に対し、船舶に対する海賊および武装強盗の脅威をすべて取り除くための緊急対策の実施を強く求めた。また、これら沿岸国は、直ちに、かつ緊急事態として、多国間協力の合意を締結・実施し、当該海域における船舶の安全な通行を確保するため、海軍または海上警察の合同パトロールに乗り出すべきである。さらにASFは、海賊および海上の武装強盗に立ち向かうため、適切かつ効果的な行動を起こすことを関係沿岸国とIMOに求めた。

海事保安

船舶および港湾施設の国際保安コード（ISPSコード）が2004年7月1日に発効することに留意しつつ、

ASFは、いくつかの港湾施設では期限までに対応できないだろうとの懸念を表明した。ASFは船主、港湾およびターミナル施設など全ての関係者に対し、ISPSコードの規定に適合するための迅速な措置を講じることを求めた。また、既に規定を満たした関係者は、安全な航行環境を確保するために相当の資源(人的・金銭的)を投じているということが留意された。

ASFは、船舶の不必要な拘留を避け、ポート・ステート・コントロール官によるISPSコードの統一解釈とその実施を確実なものとするため、全ての国およびその関係当局がISPSコードの履行に際しての経験を共有するよう求めた。出席者は、海運業界に適用される規則は、海運業界の国際的な活動を考慮して、国際的な調和が図られるべきであることに合意した。ASFは、いかなる関係者による違法違反も、他者への迷惑、利益の損失、海運および貿易への重大な障害、既存経営・投資資源の浪費を惹起することを強調した。

バラスト水管理

ASFは、2004年2月9日から13日にロンドンで開催されたIMO外交会議における「船舶のバラスト水および沈殿物の管制および管理に関する国際条約」の採択に関し、SNEC委員長が表明した懸念に注目した。

出席者は、条約に含まれている規定が、広範にわたって異なる解釈や、世界の海運業界にとって不利益となる一方的または地域的な方策の導入を引き起こすおそれがあることを特に懸念した。

このためASFは、全ての関係当局に対し、条約の詳細な適用について共通の理解を得るよう求めた。

保険法務委員会

保険法務委員会は2004年4月20日に香港で第9回中間会合を開催した。同委員会のGeorge Chao委員長は総会への報告のなかで、いくつかの懸案事項の最新の状況のうち、特に以下について報告した。

アテネ条約改定議定書

ASFは、前回のIMO法律委員会において国際P&Iグループが、同グループ加盟のP&Iクラブと一般の保険マーケットのいずれもが新議定書の要求する保険を引受けることができそうにないとの懸念を繰り返し訴えたことに留意した。4カ国が新議定書を批准したので、その発効がますます現実味を帯びてきたが、出席者は、こうした進捗状況について懸念を表明し、IMO法律委員会の非公式作業部会に対し、客船を運航していない船主の保険料負担に影響を及ぼさず、船客への適切なレベルでの保険カバーを提供するような解決策を見出すよう求めた。

海上物品運送条約

ASFは、海上物品運送条約改正草案について幅広く議論し、その審議の推移を注視すべきことに合意した。改正の議論において、利権を有する関係者が船主の伝統的な権利や免責事由を廃止することに成功してしまうという内在する危険があるため、審議の推移を注視していくことに合意した。過激な改正では多くの国から反対され、結果として新条約が広範に批准されないことになりうるため、現行条約の全般的な体系を尊重することが重要である。

ヨーク・アントワープ規則の改正

保険法務委員長は、本ASF会合と時期を同じくしてバンクーバーで開催されている、万国海法会(CMI)会合で議論されている改正提案について簡潔な報告を行った。ASFは、現行規則の如何なる改正についても反対することに全会一致で合意した。出席者からは、共同海損の原則は健全なもので、現行規則は94年の改正から僅か10年しか経っていない(要は、いまだ短期間しか経過していない)との意見があった。また、最近のCMI作業部会報告の内容について本格的に議論する機会は未だなく、議論が進み全ての意見が出そろうまでは、提案されている改正点についての論拠は確立しない状況が続くことになる。

シップ・リサイクル委員会

シップ・リサイクル委員会の Frank Lu 委員長は、2004年5月24日の同委員会の第7回中間会合で議論された問題について最新の報告を行った。同委員長は以下を強調した。

シップ・リサイクルに係る IMO ガイドライン

ASF は、建造からリサイクルまでの船舶のライフサイクルにおけるあらゆる利害関係者にガイダンスを提供するため、IMO によってシップ・リサイクルに係る包括的ガイドラインが策定されたことに留意した。このガイドラインは、リサイクルヤードを重点的に取扱うバーゼル条約と ILO のガイドラインを補足するものである。出席者は、IMO ガイドラインが設計段階からリサイクル施設への最終航海までの船舶の一生を管理する上で特別な重要性を有していることを確認した。

シップ・リサイクル施設の改善

ASF は、老朽船の円滑なりサイクルの重要性に留意し、世界のシップ・リサイクル能力を十分に確保する必要性を強調した。ASF は、IMO に対し、健全なシップ・リサイクル活動を一層促進するためのリサイクル国への技術協力と技術移転を含む実用的で効果的な方策を策定するあらゆる努力を行うことを目的に、ILO とバーゼル条約事務局の活動を調整する上で主導的な役割を果たすことを求めた。

アジアの利害関係者の協力

ASF は、アジアの船主が、造船/シップ・リサイクル/船用業界など他の利害関係者との連携強化について、主導的な役割を果たすべきであることに合意した。さらに ASF は、アジア各国の政府に対し、健全、安全かつ実用的で環境に優しいシップ・リサイクルの促進に向け、国際場裡においてその意見を表明するよう求めた。

次回会合

豪州船主協会の David Sterrett 会長から、第14回 ASF 会合は2005年5月9-11日に豪州クイーンズランド州南部のゴールド・コーストで開催するとの発表があった。

出席者は、シンガポールでの第13回 ASF 会合における FASA の卓越した手配と議長の効率的な議事運営に感謝の意を表した。

以上

編集者注

アジア船主フォーラム (ASF) は、アジアの地域/国からの13船協 (豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン (インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)) から構成されている。ASF の目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF 年次総会の間には、5-S 委員会 (SHIPPING・エコノミクス・レビュー、船員、航行安全および環境、保険法務、シップ・リサイクルリング) により継続した作業が遂行されている。ASF の船主および船舶管理者は、世界商船船腹の約40%を支配・運航していると推定されている。

4

シップ・リサイクル問題における IMO の役割の重要性を確認

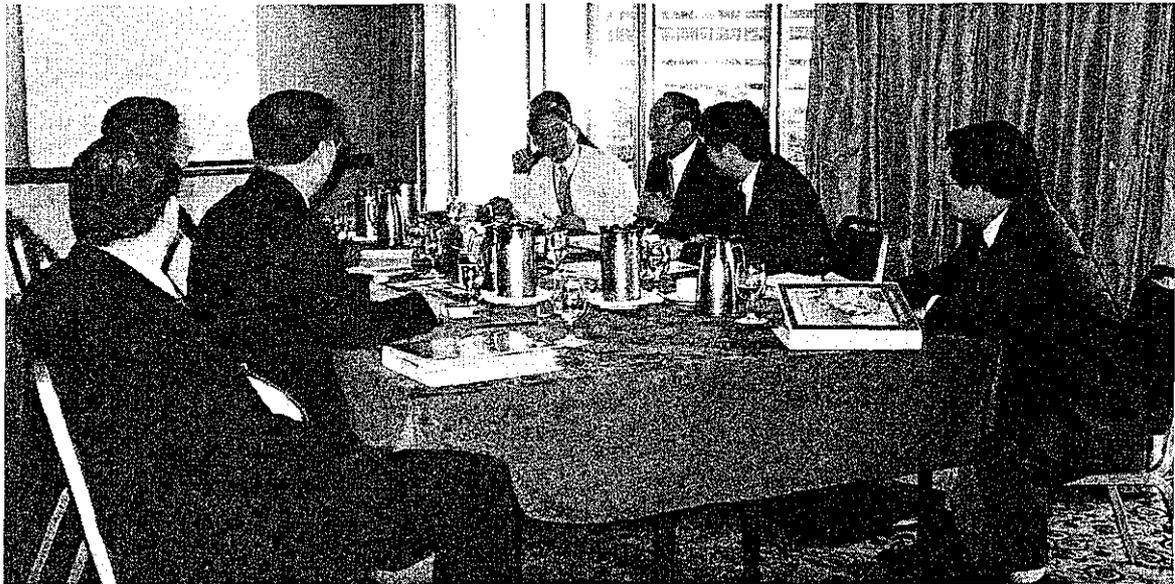
—アジア船主フォーラム シップ・リサイクル委員会第7回中間会合の様々—

アジア船主フォーラム (ASF) シップ・リサイクル委員会 (SRC) の第7回中間会合が、2004年5月24日、シンガポールにおいて開催された。

SRC 第7回中間会合は、当初2004年2月に中国・広州での開催が予定されていたが、同地域において新型肺炎 SARS が再発生したため開催が延期され、5月25日にシンガポールで ASF 総会が開催さ

れる機を捉えてその前日に開催されることとなったものである。

今会合には、台湾・中国・香港・韓国・日本・ASEAN 各国・地域の船主協会からの参加があり、当協会からは同委員会副委員長の鈴木邦雄副会長 (商船三井社長) の代理として、当協会安全環境委員会解撤幹事会の祁答院包則幹事 (商船三井営業



▲ASF シップ・リサイクリング委員会第7回中間会合の様相

調査室室長代理) 他が参加した。(【資料1】参照)

会合は Frank F. H. Lu 委員長 (台湾船主協会) が議長となり議事が進められ、参加各国船協から船舶リサイクル問題に関わる報告および意見交換が以下のとおり行われた。

まず、当協会から最近の船舶リサイクルに関わる情報として、2004年3月～4月にかけてロンドンで開催された国際海事機関 (IMO) 第51回海洋環境保護委員会 (MEPC) における審議結果 (本誌2004年5月号P. 4 参照) や4月にジュネーブで開催されたバーゼル条約第3回公開作業部会 (OEWG 3) の模様 (P. 12参照) ならびに日本国内における官民の組織—民間の関連団体で構成する「シップリサ

イクル連絡協議会」および官民の関係者で構成する「シップリサイクル検討委員会」一の動きなどについて報告を行った。また、中国からは同国のシップリサイクルの現状について報告があった。

報告に引き続き、シップリサイクル問題でのIMOの役割の重要性、リサイクル施設の改善、船舶のリサイクル関係者間の連携の必要性などについて議論し、これらを踏まえ、共同声明(【資料2】参照)を確認、翌日のASF総会に報告することとした。

次回 (第8回) 中間会合は、中国折船 (解撤) 協会を招いて2005年3月に中国・広州にて開催することが合意された。

(企画調整部)

【資料1】

ASF シップ・リサイクリング委員会 (SRC) 第7回中間会合出席者

委員長

台湾船主協会 (NACS)

Dr. Frank F. H. Lu, Chairman, Yang Ming Marine Transport Corp.

出席者

中国船主協会 (CSA)

Capt. Wang Jinxiang, Deputy General Manager, China Ocean Shipping (Group) Company

Capt. Lin Libi, Secretary General, China Shipowners' Association (CSA)

ASEAN 船主協会連合会 (FASA)

インドネシア船主協会 (INSA)

Mr. Hadi Surya, President Director, P. T. Berlian Laju Tanker Tbk

シンガポール船主協会 (SSA)

Capt. Foong Kah Keong, Assistant Director, Singapore Shipping Association (SSA)

香港船主協会 (HKSOA)

Mr. David C. C. Koo, Managing Director, Valles Steamship Co., Ltd.

日本船主協会 (JSA)

祁答院包則 商船三井 営業調査室室長代理

石川 尚 日本船主協会 企画調整部課長

韓国船主協会 (KSA)

Mr. Jin-Won Chiang, CEO & President, Pan Ocean Shipping Co. Ltd.

台湾船主協会 (NACS)

Mr. Jen-Yi, General Manager, Marine Technology Sec., Yang Ming Marine Transport Corp.
事務局

Capt. Bob H. L. Hsu, Secretary General, National Association of Chinese Shipowners (NACS)

【資料2】

アジア船主フォーラム (ASF) シップリサイクリング委員会 (SRC) 第7回中間会合 共同声明

ASF シップリサイクリング委員会 (SRC) は、「リサイクル」が経済の持続可能な発展の基本原則のひとつであるとともに、使用期限を過ぎた船舶の退役のための最良の方法であることに留意した。SRC は、IMO、ILO、バーゼル条約の各国際機関が策定したガイドラインが、シップリサイクルに係る環境上および労働安全上のリスクの軽減に向けた前向きな一歩であることを認識した。

IMO の役割

SRC は、2003年12月の IMO 第23回総会でシップリサイクルに係る IMO ガイドラインが採択されたことを歓迎するとともに、IMO が海運の重要な専門知識を有する主要な国際機関として、シップリサイクルに関する総合的な責任を担っていることを再確認した。それ故に IMO が、環境と労働安全に関するリサイクル船舶からの潜在的な危険性を克服することのみならず、船舶の安全運航と使用期限の過ぎた船舶の円滑な退役を確実なものとする上で、実効ある方策の策定に更なるイニシアチブを発揮することを期待するものである。

シップリサイクルに係る IMO ガイドライン

SRC は、バーゼル条約と ILO のガイドラインがリサイクルヤード自体を重点的に取扱う一方、包括的な IMO ガイドラインは、建造からリサイクルまでの船舶のライフサイクルにおける利害関係者へのガイダンスのために策定されたことに留意した。言い換えれば、IMO とそのガイドラインは、設計段階からリサイクル施設への最終航海までの船舶の一生を管理する上で特別な重要性を有していることが認識されるべきである。

シップリサイクル施設の改善

SRC は、老朽船の円滑なリサイクルの重要性に留意し、世界のシップリサイクル能力を十分に確保する必要性を強調した。IMO は、ILO やバーゼル条約などの関係機関間の調整役として、健全なシップリサイクル活動を更に促進するため、リサイクル国への技術協力と技術移転を含む実行可能かつ実効ある方策を策定するあらゆる努力を払うべきである。

アジアの利害関係者の協力

SRC は、アジア船主が、造船/シップリサイクル/舶用の各業界など、他の利害関係者との更なる協調において主要な役割を担っていくことを確認し、健全、安全かつ実用的で環境に優しいシップリサイクルの促進に向け、アジア各国の政府に対し、各種国際場裏において意見表明するよう引き続き求めていくことを確認した。

以上

5 | バーゼル条約の解撤船舶への適用に関する議論は先送り — 国連環境計画(UNEP)バーゼル条約第3回公開作業部会(OEWG3)の様相 —

2004年4月26日から30日まで国連環境計画(UNEP)第3回公開作業部会(OEWG3)が開催され、その主要議題のひとつとして“船舶解撤の法的側面”が検討された。

1. これまでの経緯

バーゼル条約※1とは有害廃棄物の国境を越える移動を規制する条約である。1980年代前半より欧米先進国の企業が有害廃棄物を法規制の緩い発展途上国に輸出していたことが契機となって、有害廃棄物の適切な運搬・廃棄について国際的に求められるようになった。はじめは先進国の集まりであるOECDにおいて検討を行っていたが、発展途上国も含めた議論が必要との観点より国連環境計画(UNEP)においても検討が開始され、1989年にバーゼル条約が採択された。現在160国が批准している。日本は1993年に同条約を批准、国内法として「特定有害廃棄物等々の輸出入等の規制に関する法律」(所謂バーゼル法)を施行した。

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

バーゼル条約の特徴は、有害廃棄物の輸出に許可制を導入し、輸出先で環境上適切な処分がなされていないと判断される場合には輸出国側において輸出を許可しないこと、また、輸出の前に輸出国への当該輸出の概要について事前通告すると

ともに相手国の同意を得なければならないことである。有価物でも有害物質が含まれる場合には規制対象となり、輸出者にとっては非常に厳しい規制となっている。

バーゼル条約が船舶解撤を取扱うようになったのは1999年12月の第5回バーゼル条約締約国会議(COP5)からである。1990年代後半より解撤船舶ヤードの劣悪な労働環境や不適切な解撤作業による環境・人体への影響が注目され始めたことを背景に、COP5において、解撤問題の改善に向けて

- ① 同条約の下部組織である技術作業部会(Technical Working Group: TWG)において「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」※2を作成すること
- ② 同法律作業部会(Legal Working Group: LWG)において、バーゼル条約を船舶に適用した場合の問題点(法的側面)の検証作業を開始することを決定した。

※2、正式名称は、「THE ENVIRONMENTALLY SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS」。

技術ガイドラインについてはその後TWGで検討が進められ、2003年12月のCOP6において採択された(本誌2002年7月号P.12および2003年2月号P.9参照)。一方、法的側面についてはCOP6までに大きな議論の進展はなく、2004年10月のCOP



▲国連環境計画第3回公開作業部会の様相

7まで下部組織である公開作業部会（Openended Working Group: OEWG。COP6以降TWGとLWGを一本化し、OEWGとなった。）で検討を継続することとなった。

2003年4月のOEWG1では船舶解撤について検討は行われていない。同年10月のOEWG2では、それまで具体的な進展のなかった船舶解撤の法的側面について検討を促進するため、バーゼル条約締約国および関係団体（ICS、グリーンピース等）に対して、以下の質問に対するコメントを求め、その回答をもとにOEWG3で検討することが合意された。

【OEWG2から各締約国への質問（概要）】

- ① 船舶はいつ廃棄物となるか？いつ船舶でなくなるのか？
- ② 船舶が廃棄物となる時点を決める基準は何か？
- ③ 条約／規則等の遵守を確保する責任を有する国はどこか？
- ④ ロンドン条約、IMO条約等の間で重複、差異等が存在するか？
- ⑤ 解撤予定船舶内の廃棄物に適用される規則は何か？

2. 第3回OEWG（OEWG3）の模様について

OEWG2の質問については、バーレーン、カナダ、フランス、日本、メキシコ、ポーランド、トリニダッド・トバゴ、スイス、国連法務部海洋法課、バーゼルアクションネットワーク（BAN）、グリーンピース、ICSよりコメントが提出されるとともに、ベルギー／デンマーク／欧州委員会の共同による回答があった。当初の予定では、OEWG3でこれらの回答に基づき検討を進めることとしていたが、各国のコメントに隔たりがあり今次会合で何らかの結論を導き出すことは困難なことが予想されたこと、またCOP7以前にOEWGが開催される予定がないことから、OEWG3以降の作業計画の策定が優先され、以下のとおり審議が行われた。

(1) バーゼル条約での今後の作業について

OEWG3以降、会合間会議（Intersessional Working Group: IWG）を設置し、

- ① 通報手続、再輸入義務、関係国の役割等についてバーゼル条約事務局が分析を行い、IWGが検討すること、その際、JWGの報告・勧告

等を考慮すること

- ② 2004年10月の第7回締約国会合（COP7）で作業の進捗状況を報告することが合意された。
- (2) IMO/ILO/バーゼル条約による合同作業部会について

船舶解撤問題を扱う3国際機関（IMO/ILO/UNEPバーゼル条約）は、機関間の協調を深めるとともに、作業の重複等を避けるために合同作業部会（Joint Working Group: JWG）を設置することを決定し、2004年1月に開催した3機関の事務局会合で、以下のJWGへの付託事項案を作成した。

【JWGへの付託事項】

- ① 3機関の責任と権限の重複をさけるため、各機関の作業計画を検討すること。
- ② 3機関間の協調的取り組みを確保するため、意見交換を促進すること。
- ③ 3機関が作成したシップリサイクルに関する各ガイドラインについて、抜け穴、重複等を検証すること。
- ④ 3機関のガイドラインを共同で促進するためのメカニズムの検討。
- ⑤ 3機関の共同で組織する技術協力活動をモニターすること、等。

上記の付託事項については、2004年3月のIMO第51回海洋環境保護委員会（MEPC51）でエディトリアルな修正が行われ、OEWG3ではMEPC51が修正した付託事項を承認した。また、バーゼル条約からJWGへの参加国について、IMOからの参加国（日、米、蘭、諾、バングラデシュ）と重複することなく5つの地域（アフリカ、アジア、中東部ヨーロッパ、ラテンアメリカおよびカリブ、西部ヨーロッパおよびその他）から1カ国を選定することとされ、6月末までに選定することとされた。（MEPC51の模様については本誌2004年5月号P.2参照）

(3) その他

OEWG2でとりまとめられた法的側面に関する質問事項への各国の回答について具体的な議論が進まなかったことは上で述べたが、これに関連し、EUから旗国である締約国に対してバーゼル条約上の義務（輸出前の事前通告）の実施を求めること等を内容とするEU宣言（declaration）案が提示され、それを受けてBANがEU宣言の旗国の義務の箇所をOEWG3の決議に追

加すべきとの提案を行った。これに対し日本は、旗国を含む関係国の役割について全く議論されていない段階で旗国等にバーゼル条約の規定を適用するかのごとき決議を行うことは今後の議論に予断を与え適当ではない旨指摘し、アメリカ、韓国、パナマ、ギリシャ等、がこれを支持した。その後、旗国の義務をOECD決議に含めるかについては、賛成派と反対派の意見が拮抗し、最終的には議長の判断により、COP7で改めて検討することとなった。

会議を通じて、本件は海運・造船に関する専門的知見を有するIMOとの協力が不可欠でありJWGでも議論を進める必要があること、現在のバーゼル条約をそのまま船舶に当て嵌めようとするのは困難であることを多くの国が認識している一方

で、IMOの協調は重要としつつもバーゼル条約の考え方を解撤船舶に応用するため、議論を進めようとする国があることが確認された。

当協会は、OEWG3の前にICSおよびASFシップリサイクリング事務局を通じて各国海運関係者の同会合への参画を呼びかけるとともに、OEWG3でも日本政府を通じて、海運国の立場を主張しIMOを主導としたルール作りの必要性を訴えた。今後バーゼル条約での検討は、2006年秋のCOP8まで継続されることが予想されるが、当協会としては今後も日本政府やICS/ASFメンバーをはじめとする内外の関係者と連携しつつ、バーゼル条約会合の議論の進展を注視していくこととしている。

(企画調整部)

6 油濁補償制度の見直し問題等を審議 —国際油濁補償基金第8回作業部会等の模様—

92年国際油濁補償基金条約の第8回作業部会等が2004年5月24日から28日までの間ロンドンのIMO本部で開催された。

今回合は、2004年2月に開催された第7回作業部会(本誌2004年3月号P.12参照)に引き続き開催されたもので、船社/油社の負担割合など現行油濁補償制度(92年民事責任条約および92年基金条約)の見直しについて審議が行われた。

1. 92年基金作業部会

① 船主負担の見直しとサブスタンダード船問題について

船主負担の見直し全般に関する議論では、船主負担の見直しとサブスタンダード船問題について明確に切り離して考えることが困難であることから、これらは一纏めで審議が行われた。

前回2月の作業部会では、議論を進めるにあたり関係国間で提案を集約するよう議長より促されていたが、今回合会においては前回より更に多くの文書が提出された。

最大の焦点である条約改正による船主負担の見直しが必要か否かについては、作業部会では依然として意見が分かれたままとなったが、補償制度の目的(被害者の早期救済)を維持すること、制度を複雑なものとするよりもシンプルで平易なものであるべきということは共通認識であった。

また、サブスタンダード船問題については、その方向・考え方がどちらかと言えばクオリティーシッピングの推進という位置付けに変わってきた。但し、補償制度にこうした概念(サブスタ船を定義、ディスインセンティブを利用)を用いることについても意見が大きく分かれており、サブスタ船/クオリティーシッピングの問題は、IOPC基金の目的ではなくOECDやIMOの関係委員会等で検討する(既に着手している)のが適当という意見も多く見られた。

このように議論が割れたなか、議長からは、今後feasibleな議論を行うためにも、提案国間で話し合い、出来る限り提案を集約するよう再度要請があった。

② 条約改正に関する提案文書について

引き続き、制度改正を提案している文書について夫々審議が行われた。わが国からは、油濁事故を効果的に防止・抑止するために、サブスタンダード船排除に繋がるディスインセンティブを与える目的で、特定の船舶における船主責任を引上げるとした提案を紹介したところ、条約を改正するにしても他の提案よりもシンプルかつ実質的であったこと、またクオリティー・シッピングの推進にも寄与する等の理由から、複数の国から好意的な反応が示された。

一方で、上記でも記載の通りサブスタンダード船の問題は他の機関で取り扱う方が適当であ

り、また仮に油濁補償条約でサブスタンダード船を定義するようなことになれば、MARPOLやSOLASなど他の条約における規制と抵触する恐れがあるとした反対意見も根強くあった。

わが国の提案文書については、他の提案とオーバーラップする部分も多いことから、これらを集約することが可能か、次回会合に向け関係国で協議するよう議長から促された。

③ 油濁事故に対する両業界の補償費用調査について

海運業界と石油業界の責任負担バランスの議論を進める上で数値的な裏付けとなる過去における両業界の補償費用統計調査についてIOPC基金事務局より報告があった。

調査は1978年から2002年までの約5,800件の事故を対象に行われ、両業界の支出割合は；

両条約または自主協定で

39% (船社) - 61% (油社)

船社からCRISTALへの償還後で

45% (船社) - 55% (油社)

更にIOPC基金への償還後で

53% (船社) - 47% (油社)

この他、船型別、現行条約と追加基金の下で現在価値、将来価値に試算した場合についても数値が出された。

こうした結果に対し、安全対策の導入が進められていることなど多くの側面もあり、過去の結果だけを持って結論に飛躍するのは適当ではなく、サブスタンダード船を排除することにより根本的な解決を図るべきであるとした見解をはじめ、出席者より諸々の意見が寄せられたが、議長の総括としては、調査結果をベースに負担割合について性急な結論を出すものではなく、作業部会で議題を検討する上で有益な資料であると評価するにとどまった。

2. 92年基金理事会および総会

理事会ではエリカ号、プレステージ号等の事故処理案件が審議され、総会では追加基金発効に向けた準備を中心に審議されたほか、追加基金批准に向けた関係国の進捗状況について情報提供があった。関係国の進捗状況から勘案すると、早ければ今秋にも追加基金が発効されることが予想される。

3. 次回作業部会

次回作業部会は2005年2月に開催が予定され、引き続き油濁補償制度改正問題について審議することとなっている。

(関連業務部)

「海と船のQ&A」コーナーを新設

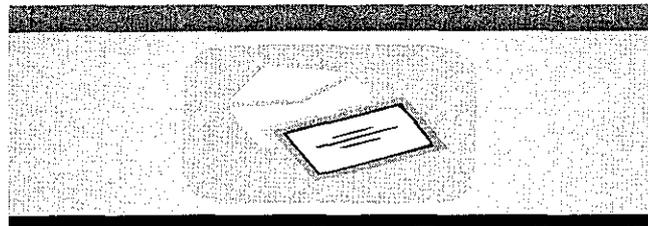
—当協会ホームページ内容の更新について—

当協会のホームページに「海と船のQ&A」コーナーを新設しました。これは、小・中学校については2002年度、高等学校については2003年度より「総合的な学習の時間」が本格的に導入されたことを踏まえて、学生も含めた一般向けの海運紹介用資料として作成したものです。

このコーナーは、「海」「船」「航海」「海運と貿易」の4つのパートで構成され、合計54項目の質問に対して回答する形式となっています。さらに質問に関連して参考資料や他のコーナーへのリンクも用意しています。

海運用語集(用語解説・英文略語)についても、内容を最新化し新たな用語を追加しました。また、利用者の便宜を図るため、解説文の最後に可能な限り国際機関や国内団体等のホームページへのリンクを設定しました。

当協会では、引き続きホームページの充実に向けて努めていくこととしています。ご意見・ご要望等がございましたら、当協会総務部広報室(メールアドレス:pub-office@jsanet.or.jp)までご連絡下さい。



London 便り

ICS/ISF 総会、ケンブリッジにて開催

ロンドンには北緯52度という樺太北部と同じぐらい北に位置しているため、お彼岸を過ぎて地軸の傾きが太陽を北半球に迎えるようになると急速に昼の時間が長くなります。昨年10月に赴任して冬を迎えたときにはクリスマスのデコレーションに目が行って余り意識しませんでした。2月頃からグングン日足が伸びて来るにつれ、40年近く前に学校で教わった理屈が生活の実感を伴って理解されます。5月ともなると夕方9時頃まで明るいので夕食も遅くなりがちです。

このような自然条件の下で生活するヨーロッパの人々にとって5月から8月までの間は日の長さを十分に満喫して戸外でのレクリエーションなどを楽しむ1年中で最も良い季節となります。丁度わが国のゴールデンウィークのように暑すぎず寒すぎずと言ったさわやかなシーズンです。

当協会が加盟する世界の船主協会の集まりである国際海運会議所 (ICS; 安全、環境保全、海事法制、政策問題などに対応) および国際海運連盟 (ISF; 船員問題に対応) の年次総会もこの時期に開催されます。昨年は当協会がホスト役を務め淡路島で開催し大変好評を得ました。総会の開催地は ICS/ISF の事務局がロンドンに置かれているところから、原則として1年おきに英国とその他の国で開催されるのが恒例とされておりますので、今年も英国船協がホストとなりロンドンから90キロほど北のケンブリッジで5月9日の日曜日(注)から12日の水曜日の間、両者の年次総会に併せ役員会が開催され、海事保安、EU の競争法、バラスト水問題、バルクキャリアの安全対策等、また船員関係では ILO 統合条約など最近の重要なテーマにつき方針の確認と各国船協の意見が交換されました。当協会からは ICS の理事に就任されている NYK ヨーロッパの佐藤会長をはじめ、東京から園田企画調整部長兼国際企画室長、高橋船員対策室長および欧州事務局長が出席しました。

総会出席者とご一緒に来られた奥様方の行楽行事としてはケンブリッジの各カレッジ、礼拝堂など歴史のある建物の散策などがあり、そして恒例のブラックタイに正装の夕食会もカレッジで開かれ、同大卒業生である英国船協のマーク・ブラウンリグ理事長、エドモンド・ブルックス役員の手配の下で、伝統に従ってラテン語の聖句によるお祈りを食事の前後にするなど、ケンブリッジならではの雰囲気の中で各国船協の交歓が繰り広げられました。

さて、ICS/ISF を通じて当協会の意見を国際海事社会に反映し、また情報を集めていくことが当事務局の重要な任務ですが、ICS/ISF をはじめとする関係会議への出席やそのための出張などがどのくらいになっているのかを、昨年10月下旬から今年5月末までの間でおおよそのところを当たってみますと表の通りとなりました(表1~5参照)。

ICS の会議は大部分が海務/工務の技術関係で、国際海事機関 (IMO) の委員会に対応して開催されています。回数も多く、なかには午前と午後で1日に2つの会議のこともあります。朝から始まり3時過ぎまで続きますので大体1日取られます。一方、ISF の会議は2つの委員会のみが常設ですが、2005年の採択に向けた ILO 統合条約の検討がクライマックスを迎えており重要となっています。国際海事機関 (IMO) 関係の会議は、通常月曜日(注)から金曜日までの5日間開かれますので、最も多くの時間を費やすこととなります。議題も多く、当協会にとって重要な問題があるときには東京からも出張者が出席しますが、1週間に亘り、必要に応じ作業部会 (WG) に分れての議論もありますので結構大変な会議です。表5はロンドン以外の場所で開催された会議に出席するために出張した日数などです。経済開発協力機構 (OECD) の関係会議のほか、欧州連合が打ち出す海運関係の独自の規制に対しては ICS のほか欧州船主協会

(ECSA) が対応していますので、特に重要な会議にはオブザーバーとして出席させて貰っています。その他はこれらの会議以外の出張です。

これらの数字を概観しますと、表1から表4までのロンドンで開催された45回(延べ100日)の会議の大部分が主として海務/工務/船員関係のこともあり、全体の約9割を事務局長がカバーし、政策関係/油濁補償関係を中心に1割強を中村係長がカバーしました。また、出張に関しては14回のうち事務局長が3回(延20日)、中村係長が7回(延12日)、その他は前任の事務局長およびパディー・マックナイト(英国人職員)です。この間の総日数は225日、就労日は157日でしたので、事務局長は3日の内2日は会議または出張に出ていることになります。

以上が当事務局の諸会議への大凡の出席状況ですが、会員会社の方も含め本部からのロンドンへの同期間の出張回数などは表6の通りとなります。重要な会議のときは2名で出席することもあります。合計12回の出張で延べ129人・日に及びました。

事務局にとっての悩みの種は、やはり会議が連続するときなど事前に準備が出来ないことが度々あり、また資料を読むにしても英語のため時間が掛かり過ぎることなどです。

アッー、外は明るいの、もう8時半ダー!!
(欧州地区事務局長 増田 恵)

表1 国際海運会議所(ICS)関係会議

会 議 名	出席回数	延日数
総会	1回	1日
理事会	2回	2日
政策委員会	2回	2日
海事法律委員会	1回	1日
シップリサイクルWG	1回	1日
海務委員会	1回	1日
環境パネル	1回	1日
バルクキャリアパネル	2回	2日
その他小委員会	13回	13日
計	24回	26日

表2 国際海運連盟(ISF)会議

会 議 名	出席回数	延日数
総会/理事会	3回	2日
配乗・訓練委員会	2回	2日
労務委員会	1回	1日
その他(ILO対応等)	4回	5日
計	10回	10日

表3 IMO関係会議

会 議 名	出席回数	延日数
IMO総会/海洋環境保護委員会(2003年12月、同時開催)	1回	10日
バラスト水管理条約採択外交会議	1回	5日
海洋環境保護委員会(2004年3月)	1回	5日
海上安全委員会	1回	8日
その他小委員会	5回	28日
計	9回	56日

表4 国際油濁補償基金(IOPC Fund)

会 議 名	出席回数	延日数
理事会/作業部会	2回	10日
計	2回	10日

表5 事務局員の出張

出 張 目 的	出張回数	延日数
経済協力開発機構(OECD)関係会議(パリ)出席	2回	9人・日
欧州委員会の競争法に関する公聴会(ブラッセル)出席	1回	3人・日
欧州船主協会(ECSA)会合へのオブザーバー出席	5回	11人・日
ILO統合条約関係会議への出席	3回	17人・日
その他	3回	11人・日
計	14回	51人・日

表6 本部等(船協関係者を含む)からロンドンへの出張者

出 張 目 的	出張回数	延人数	延日数
IMO関係会議への出席	5回	8人	73人・日
IOPC Fund会議への出席	2回	2人	14人・日
ICS/ISF総会	1回	2人	14人・日
その他	4回	4人	28人・日
計	12回	16人	129人・日

ICS/ISF 事務局長、英 Seatrade 紙の Personality Award 2004を受賞



ヨーク公爵(右)から賞を送られる Chris Horrocks氏(左)

英国の有力海事専門紙「Seatrade」が毎年海事分野の発展に貢献した人物/企業/団体に送る「Seatrade Award」の表彰式が5月17日にロンドンで行われ、ICS/ISF 事務局長の Chris Horrocks氏がPersonality Awardを受賞しました。Personality Awardとは、海事分野において顕著な功績を残した個人を表彰するもので、Horrocks氏は約30年に亘り海運業界の代弁者として諸問題に対し建設的な意見の反映に務めてきた功績が認められました。

授賞式では、Horrocks氏は来賓のヨーク公爵(チャールズ皇太子の弟君。王位継承権第4位)から表彰され、出席者から盛大な拍手が送られました。



6日 国土交通省のスーパー中枢港湾選定委員会が開催され、「京浜港」「阪神港」「伊勢湾」の3地域が指定港に内定した。

9日 ICS/ISF2004年総会が英国のケンブリッジにおいて開催された。

12日 (P. 2 海運ニュース参照)

12日 国土交通省は、米国で開催された主要8ヶ国(G8)司法・内務閣僚級会合の際、テロ対策の改正 SOLAS 条約に基づく港湾保安対策を協議し、各国の対応状況を検証するための監査チェックリストを作成することで合意したと発表した。

12日 IMO 第78回海上安全委員会(MSC78)がロンドンにおいて開催された。

21日 (P. 3 海運ニュース参照)

21日 日本海運振興会は、海運問題研究会・海運経済委員会の第1回会合を開催し、外航船社間協定について意見交換を行った。

24日 ASF シップ・リサイクリング委員会(SRC)第7回中間会合がシンガポールにおいて開催さ

れた。

(P. 9 海運ニュース参照)

24日 経済協力開発機構(OECD)海運委員会(MTC)がパリにおいて開催された。

25日

24日 ASF2004年総会がシンガポールにおいて開催された。

26日 (P. 5 海運ニュース参照)

24日 国際油濁補償基金(IOPCF)第8回作業部会がロンドンにおいて開催された。

28日 (P. 14 海運ニュース参照)

25日 国土交通省は、関係省庁とともに物流セキュリティをテーマにした政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現」に関する第1回調整会議を開催した。国際コンテナ貨物を中心にセキュリティや物流の効率性にも配慮しつつ、国際的に競争力のある物流環境の構築に向けた検討に着手することで合意した。

28日 国土交通省の「水先制度のあり方に関する懇談会」の第3回会合が開催され、「水先区・強制水先対象船舶のあり方」等の論点について検討が行われた。当協会より、三大湾における複数ある水先人区の統合・水先人養成期間の設立・水先人の責任の明確化等について提言を行った。



船協だより

5月の定例理事会の様様

(6月4日 日本船主協会役員会議室にて開催)

総務委員会

1. 船協組織改革タスクフォース
2. 船協運営小委員会

政策委員会

1. 税制改革タスクフォース
2. 「規制改革・民間開放推進3か年計画」への対応について
3. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第15回中間会合の様様について
4. ICS/ISF2004年総会について
5. 第13回アジア船主フォーラム (ASF) の様様について
6. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

労政委員会

1. 国際船員問題について
2. 船員保険問題その他について

構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 船籍問題小委員会

港湾物流委員会

1. スーパー中枢港湾選定委員会の様様について

工務委員会

1. MARPOL 条約改正の国内法令化について
2. IMO 第78回海上安全委員会 (MSC78) の様様について

政策委員会/安全環境委員会合同

1. 羽田空港再拡張問題について

安全環境委員会

1. IMO 第51回海洋環境保護委員会 (MEPC51) の様様について
2. バーゼル条約第3回公開作業部会 (OEWG 3) の様様について
3. 第8回シップリサイクル連絡協議会の様様について
4. ASF シップリサイクリング委員会第7回中間会合の様様について
5. 「船舶排ガス問題検討小委員会」の設置について

法務保険委員会

1. 国際油濁補償基金 WG の様様

公布法令 (5月)

- ⑥ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律 (法律第48号、平成16年5月19日公布、公布の日から起算して三年を超えない範囲内において政令で定める日から施行。廃棄物海洋投入処分の許可及び海洋施設廃棄の許可に関する経過措置の規定は、公布の日から起算して2年6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行)
- ⑦ 船員法施行規則等の一部を改正する省令 (国土交通省令第65号、平成16年5月21日公布、同日施行)

国際会議の予定 (7月)

会議名: IMO 第50回航行安全小委員会 (NAV50)
日程: 7月5日~9日
場所: ロンドン

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	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年5月	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	3,760	1,100	9.2	10.6
10	4,902	3,831	1,071	5.4	1.9
11	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.6
2004年1月	4,274	3,774	500	11.3	0.8
2	4,768	3,367	1,402	10.3	▲ 0.9
3	5,442	4,319	1,123	13.2	12.3
4	5,107	4,029	1,077	10.8	6.6

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

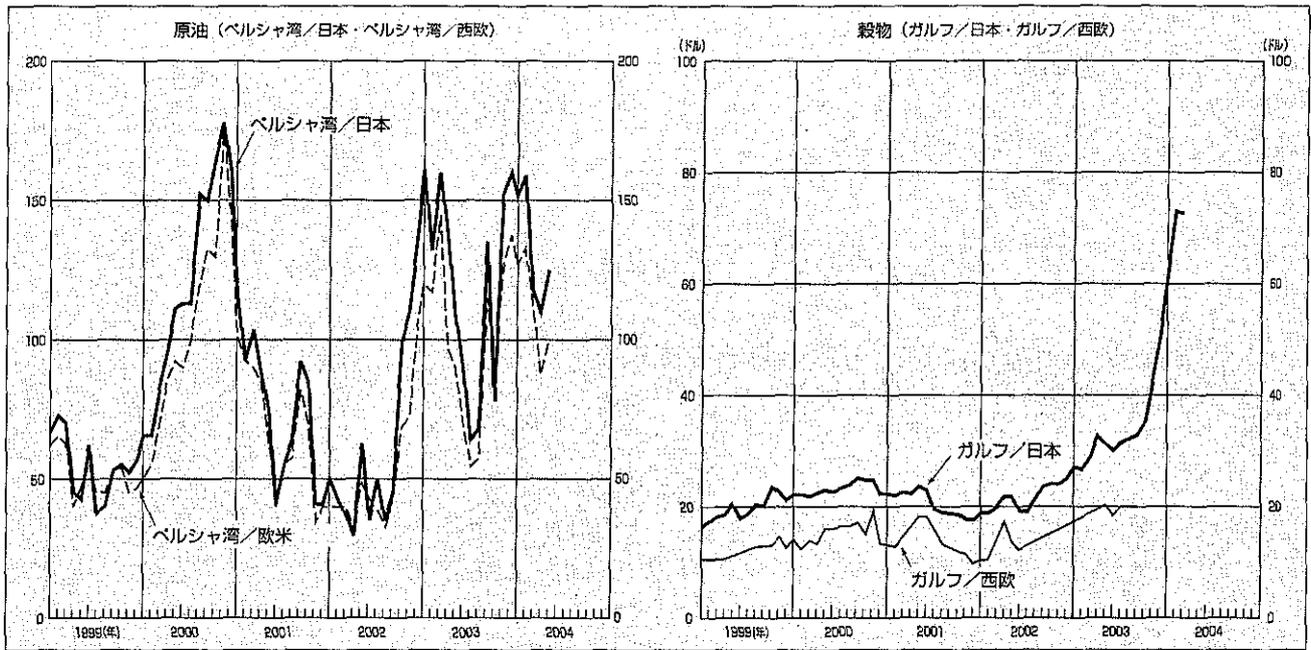
年月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2003年5月	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54
8	118.57	116.70	120.29
9	115.16	110.48	117.60
10	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00
3	108.62	104.30	112.12
4	107.25	104.30	110.20
5	112.35	108.82	114.40

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
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
1998	186,197	1,712	184,621	69,301	41,938	3,800	64,994	836	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2003 9	8,650	160	8,490	2,480	1,165	170	4,635	0	30	11	22,959	10,762
10	3,390	0	3,390	648	282	148	2,198	90	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	2,405	265	259	2,810	75	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	2,340	203	0	3,570	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	2,195	264	52	3,550	37	0	45	18,546	5,258
2	6,864	150	6,714	2,713	377	28	3,485	0	112	0	17,427	2,806
3	9,545	300	9,245	4,728	499	35	3,764	128	28	63	21,238	3,946
4	9,897	549	9,348	4,098	441	0	4,634	0	157	0	23,414	2,971
5	7,812	150	7,662	4,209	296	42	3,080	0	35	0	16,788	1,487

(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)

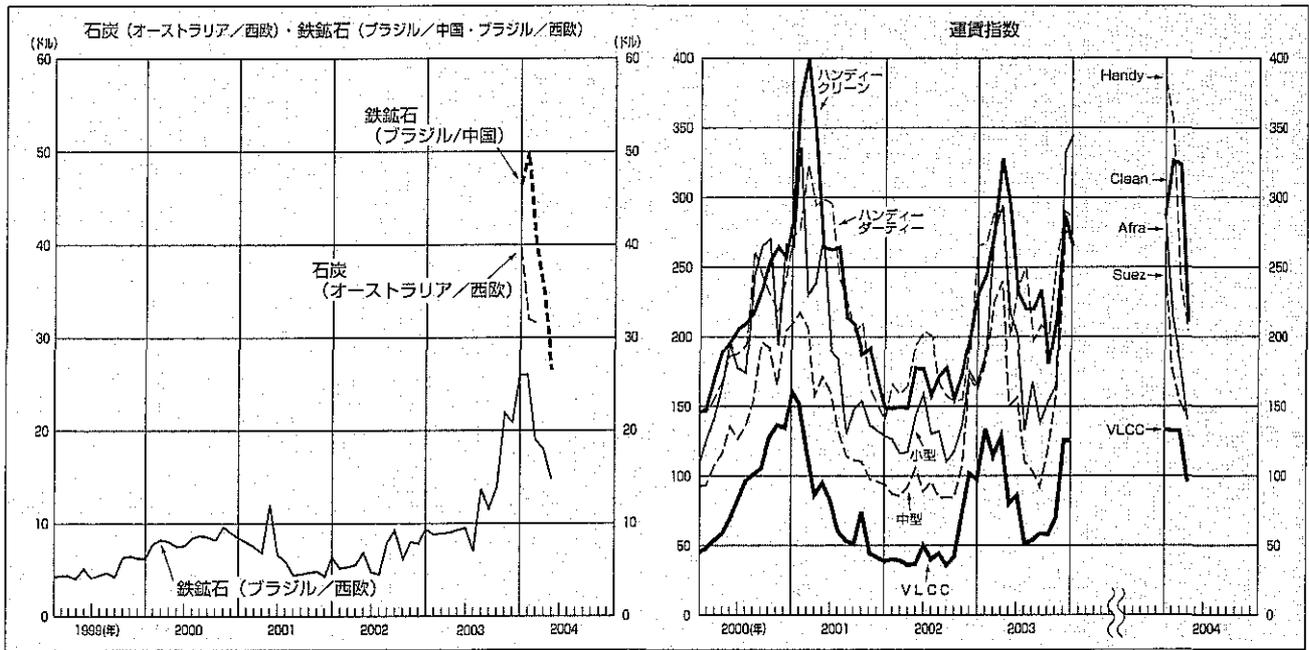
月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	40.00	30.00	145.00	85.00	112.50	60.00
4	29.50	28.00	137.50	42.00	110.00	77.50	31.00	27.50	97.00	45.00	87.50	67.50
5	62.00	39.50	109.50	42.00	125.00	71.25	48.75	33.00	90.00	50.00	100.00	69.50
6	35.00	29.50	90.00	56.00			42.50	31.00	70.00	52.50		
7	50.00	32.50	63.75	45.00			38.75	29.50	54.00	42.50		
8		35.00	68.00	41.00			32.50	28.00	57.50	40.00		
9	45.00	34.00	135.00	70.00			42.50	28.00	115.00	50.00		
10	99.75	40.50	78.00	42.50			68.50	42.50	90.00	47.50		
11	110.00	62.50	152.50	102.50			72.50	47.50	126.50	75.00		
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

(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・ガルフ/西欧) (単位:ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25						
2		27.40		73.00				
3		29.75		72.50				
4		34.00						
5	32.50	32.00			20.25	18.50		
6	31.25	29.40				18.20		
7		32.75				20.00		
8						20.00		
9	34.25	33.75				20.00		
10		37.00						
11								
12		54.50						

(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 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位: ドル/トン)

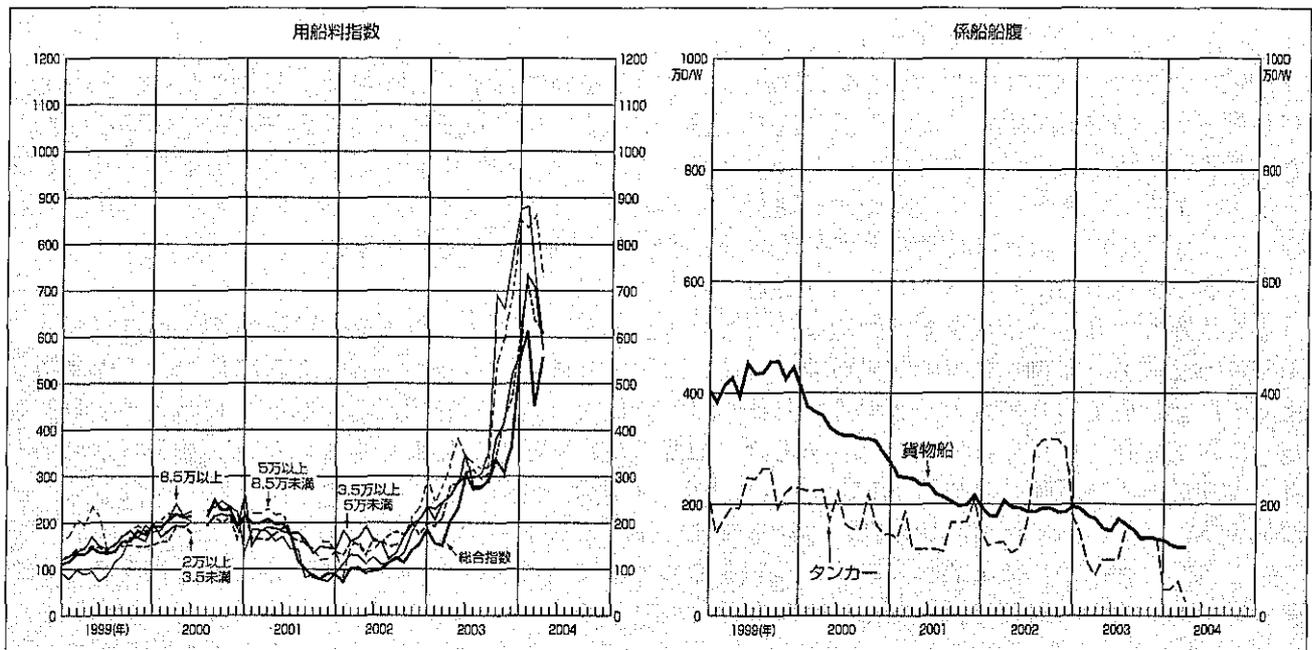
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	32.00	—	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	31.65	—	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	35.00	32.50	8.95	6.75	18.00	15.25
5	—	—	—	—	—	—	26.50	25.00	9.25	—	14.75	11.30
6	—	—	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.05	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	13.75	12.00	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ (14万 D/W 以上) 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														
	2002					2003					2004				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Aframax	Handy	Clean
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133.0	250.0	289.0	386.0	287.0
2	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132.0	178.0	215.0	355.0	326.0
3	36.0	97.3	116.6	164.2	148.5	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132.0	153.0	182.0	238.0	323.0
4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96.0	141.0	140.0	204.0	210.0
5	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	79.8	150.4	217.7	200.0	294.9	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	—	—	—	—	—
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	—	—	—	—	—
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	—	—	—	—	—
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	—	—	—	—	—
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	—	—	—	—	—
11	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	—	—	—	—	—
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	—	—	—	—	—
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。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(2003~) 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。(2004~) ⑨VLCC:20万トン以上 ⑩Suez:12~20万トン ⑪Aframax:7~12万トン ⑫Handy:2.5~7万トン ⑬Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003					2004				
	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数	2万以上 3.5万未満	3.5万以上 5万未満	5万以上 8.5万未満	8.5万以上	総合指数
1	199	234	295	235	185	601	563	851	875	553
2	192	207	243	229	156	716	732	835	881	613
3	212	244	281	245	151	636	706	861	735	451
4	282	257	325	260	203	615	571	730	604	558
5	283	285	382	290	230					
6	309	347	343	297	304					
7	314	278	330	298	273					
8	295	280	315	306	276					
9	307	289	321	350	294					
10	342	381	543	690	337					
11	422	417	605	662	309					
12	469	521	688	772	360					

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

(注) ①船型区分は重量トンによる。②用船料指数は1985年=100。③これまで「Lloyds Ship Management」によるデータを掲載していたが、2004年3月にて同誌が掲載を取り止めたため、データ出所を「Lloyds Shipping Economist」へ変更した。

9. 係船船腹量の推移

月次	2002						2003						2004					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489
2	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509
4	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256
5	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016						
6	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019						
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014						
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569						
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567						
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414						
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407						
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407						

(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。

編集雑感

我が家の娘が、この4月に中学校に入学した。

幼稚園、小学校の行事もほとんど妻に任せっきりで、積極的に子育てに関わってこなかったせいか、生まれてからの12年間はあるという間に過ぎた感じがする。小学校では一学年2クラスしかなかったのが、中学校では倍の4クラスになり、新しく友達も増え学校へ行くのが楽しそうで、週末の土曜、日曜日もクラブ活動や友達と遊びに出かけ、彼女なりにエンジョイしている。家族との共有する時間がだんだんと少なくなり、徐々に親離れしていくのかと思うと一抹の寂しさを感じる。

日曜日の夜「田舎に泊まろう」という番組が放送されている。

有名芸能人（有名？と首を傾げたくなる人もいるが）が、アポイントも無しに突然押しかけて行って地方の民家に泊めて頂き、心の交流を図り最後はお決まりのハッピーエンドとなる内容で、製作側の意図にまんまと乗せられ毎週欠かさず見てしまうが、芸能人の態度が横柄だとか厚かましいとか、我が家族にはあまり好評を得られていない。ある日、山間の民家に泊まる場面を見ていた時、妻が「こういう所に住みたいの」と聞くので、「山よりも海の方がいいな」と応えると、「ここだって海じゃないの」と娘が会話に割り込んできた。確かに、本牧埠頭に近接しているので多少の潮気を時には異臭を伴って感じることができるが、社宅のベランダから見えるものは段積みされたコンテナとガントリークレーンで、私の抱いている海の風景とはだいぶかけ離れたものである。

「海は波があるから嫌」というので、専らプールで遊ばせることが多かったが、今年の夏は子供達を海に連れ出して、磯遊びなど工夫を凝らして海の良さを体験させ、本当の海を体感させたいと思う。

三洋海運株式会社 総務部 総務課長 荒井 正樹

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運	ステーキホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部副部長	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	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	植村 保雄
	海務部長	半田 收
	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

編集後記

先日、ふとしたきっかけで過去に発行された「せんきょう」を手にとってみた。もちろん、私がスタッフとして関わるずっと以前の、先人達のためものである。

「古きを訪ねて新しきを知る」という言葉があるが、10年前頃の「せんきょう」などは私にとっては新鮮でかなり興味深い読み物である（あいかわらず記事内容は難しいが…）。過去のコーナー、現在の海運ニュースにも繋がる記事等々、機関誌としての内容の移りかわりをみるのが出来、何か今後の誌面づくりの参考になれば、と思っている。

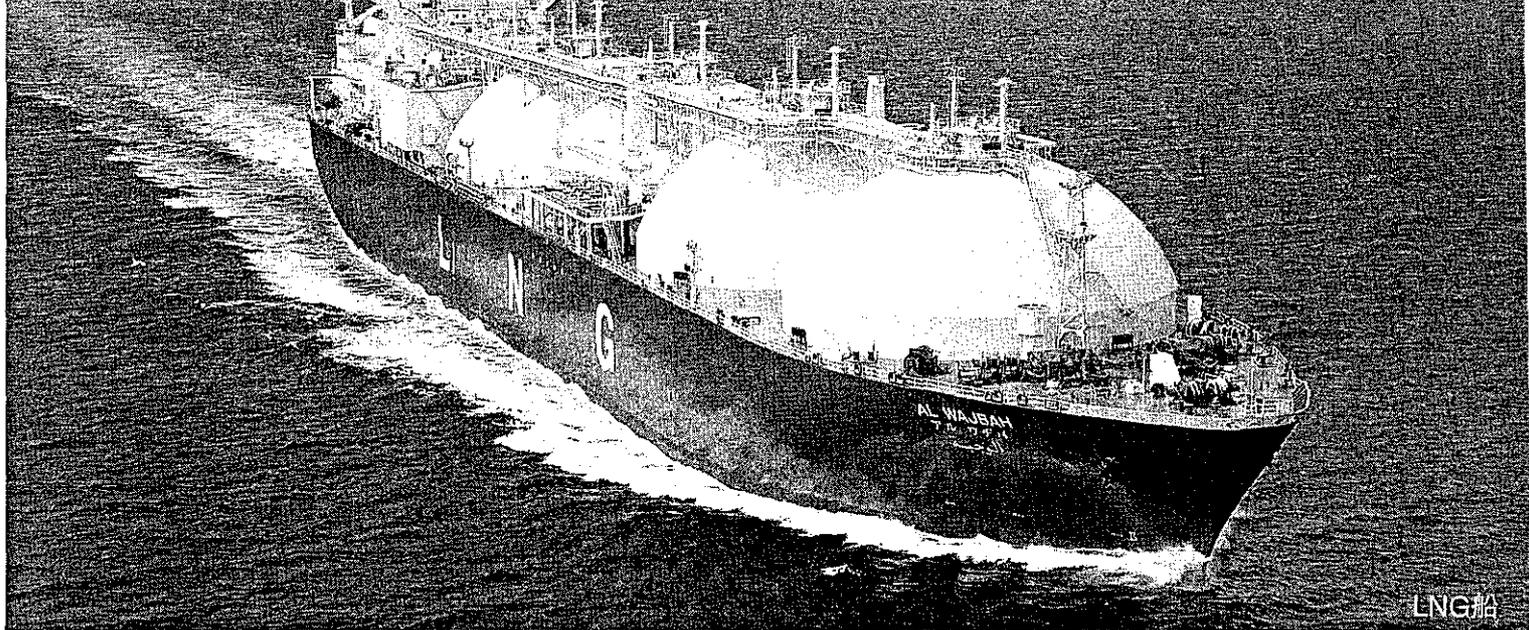
読者の皆様からのご意見、ご要望もお待ちしております。宛先は当協会広報室まで。
(N)

せんきょう6月号 No. 527 (Vol. 45 No. 3)

発行●平成16年6月20日
創刊●昭和35年8月10日
発行所●社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL. (03) 3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人●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)

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

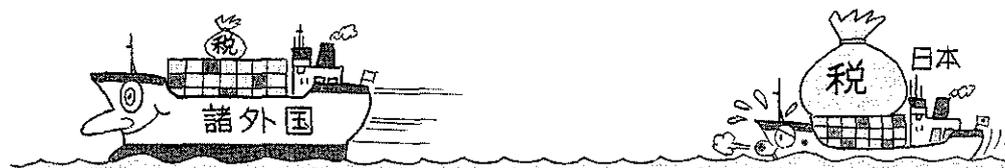
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランスなど
準備中	米国、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/>