

せんきょう

2004

7

社団法人 日本船主協会

●No.528●

特別欄

トン数標準税制の創設など競争力のある海運税制の実現に向けて
—当協会第57回通常総会の模様—



せんきょう

7

JULY 2004

■特別欄		1	
日本船主協会第57回通常総会			
■海運ニュース		6	
■国際会議レポート		6	
1. 航行安全対策・海事保安問題等を検討 —OECD/MTC(海運委員会)—			
■内外情報		7	
1. 海運関係分野の規制改革要望について —16年6月集中受付月間で要望を提出—			
2. 船舶排ガス規制問題 —東京都環境局が検討開始、当協会も参画—			
3. 羽田空港再拡張問題 —航空局が新滑走路の位置および高さを変更、当協会は安全確保を主張—			
4. 欧州委員会競争総局が競争法適用除外制度に対する考え方を公表 —同盟に対する除外制度廃止提案を骨子とした Discussion Paper 発表—			
■九州便り		22	
海運日誌(6月)	21	海運統計	25
船協だより	24	編集雑感	表紙 3
■囲み記事			
・当協会・外航労務部会「専任事務局」の解散と船員対策室への移管		20	

日本船主協会第57回通常総会

トン数標準税制の創設など競争力のある海運税制の実現に向けて —当協会第57回通常総会の模様—

当協会は、平成16年6月16日、海運クラブにおいて第57回通常総会を開催し、平成16年度事業計画を承認するとともに、第57回通常総会決議を全会一致で採択した。

決議では、トン数標準税制の創設など競争力のある海運税制ならびに魅力ある船籍制度の実現による「わが国海運の競争力強化」、水先制度など海運周辺分野も含めた「経済・社会の変化に即した構造改革の実現」、サブスタンダード船の排除など「安全運航の徹底および環境保全の推進」、テロ・海賊問題など「国際問題への適切な対応」および「わ

が国商船隊に乗り組む船員の安定確保策、労務問題等への適切な取り組み」についての5項目を決議した。



▲第57回通常総会の模様

第57回通常総会決議

わが国外航海運は、これまで徹底したコスト削減をはじめとする経営の効率化のためにあらゆる努力を講じてきた。こうした努力は、昨今の燃料油高騰などの収益圧迫要因を吸収し、中国の経済拡大を主因とする不定期船部門をはじめ各部門の好調なマーケットの恩恵を受け好業績となって表

れている。

しかし、わが国外航海運において長年懸案となっている根本的な課題が解決されたわけではない。即ち、諸外国に比べ大きなハンディキャップとなっている海運税制や船籍制度の改善、さらには水先制度などの海運周辺分野も含めた構造改革の断

行など早急に解決すべき問題が山積している。

併せて、地球環境保全の見地をも踏まえ、安全運航の徹底、サブスタンダード船排除に向けた活動を一段と強化していく必要がある。このため当協会は上記課題の解決に全力を尽くすとともに、先進国海運の一員としてアジア船主フォーラムなどにおいて主導的な活動を行う。さらには、IMOをはじめとする国際機関での審議においても、日本政府を通じ積極的に対応していく。

また、船舶を標的とした国際テロリズムの脅威が急速に現実性を帯びてきていることから、関係団体とも連携を取りつつ、わが国政府をはじめ関係諸国の当局に対し適切な対応を働きかける。

内航海運については、市況の低迷や燃料費の高騰など引続き厳しい状況にあることから、日本内航海運組合総連合会と協調し、内航海運暫定措置事業の適切な実施とともに、活性化に向けての規制緩和や所要の税制の実現などに努める。

わが国海運業は産業活動や国民生活の維持発展に貢献していくため安定輸送の責務を引続き果た



▲ 驚頭海事局長（当時）による来賓挨拶

していく所存である。これらの付託に応じていくため、当協会は積極的に自己改革に取り組み活力ある組織の確立を目指す。また、各海運企業は、その果たすべき社会的責任（CSR）を広い視野から捉え、ステークホルダー（利害関係者）の要請に留意しつつ、自主的に取り組みそれを真摯に実行する。

われわれ海運業界は、関係者の理解を得ながら下記項目の実現に努め、もってわが国海運の一層の発展を期するものである。

記

1. わが国海運の競争力強化

- トン数標準税制の創設など競争力ある海運税制ならびに魅力ある船籍制度の実現による国際競争力強化
- 必要な政策金融の確保

2. 経済・社会の変化に即した構造改革の実現

- 水先制度など海運周辺分野も含めた構造改革の断行
- 企業の活動を阻害する規制の撤廃・緩和

3. 安全運航の徹底および環境保全の推進

- サブスタンダード船排除のための有効な施策の実現
- 環境負荷の小さい内航船舶へのモーダルシフトの一層の促進

4. 国際問題への適切な対応

- テロ・海賊問題など船舶の安全対策強化への取り組み
- 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持

5. わが国商船隊に乗り組む船員の安定確保策、労務問題等への適切な取り組み

以上決議する。

平成16年度事業計画

1. 主要課題への対応

- (1) 海運構造改革への取り組み
 - ① 税制改革タスクフォース
 - ② 港湾関連業務構造改革小委員会
 - ③ 船籍問題小委員会
 - ④ 内航活性化小委員会
 - ⑤ 船協組織改革タスクフォース
 - ⑥ 船協運営小委員会
- (2) 海事保安問題への対応
- (3) 船員関係主要課題への対応
 - ① ILO 統合条約作成への対応
 - ② 外国人船員問題への対応

2. 国際競争力強化に向けた取り組み

- (1) 海運関係税制への取り組み
 - ① 海運関係税制等の拡充
 - ② 外国税問題
 - ③ 海運企業の経理・財務問題
- (2) 規制緩和の推進
- (3) 政策金融の確保等海運関係予算への対応

3. 船員問題への対応

- (1) 海員組合との政策フォーラムへの対応
- (2) 船員保険への対応
- (3) 船員職業安定法、船員法及び船舶職員法の改正への対応
- (4) 国際船舶に乗り組む外国人船員に対するわが国海技資格等取得促進

4. 環境問題への取り組み

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

- (7) シングルハルトンカーのフェーズアウト問題への対応

5. 国際問題への対応

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

6. 法務保険問題への対応

- (1) 国際油濁補償基金の見直しに関する検討
- (2) IMO 法律委員会への対応

7. 港湾問題への対応

- (1) 港湾計画策定等への対応
 - ① 交通政策審議会港湾分科会
 - ② スーパー中枢港湾選定委員会
- (2) 港湾諸手続等の簡易化への対応
 - ① 真のワンストップサービス実現への対応
 - ② Sea-NACCS 利用率の促進
 - ③ FAL 条約批准への対応
- (3) 水先問題
- (4) 港運関係 Joint Report (対 FMC) への対応
- (5) その他

8. 船舶の安全性確保への取り組み

- (1) 新構造基準に関する諸問題への対応

- (2) バルクキャリアの安全強化への対応
- (3) 固定点検設備 (PMA) 問題への対応
- (4) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題への対応
- (5) 海上無線に関する問題への対応
- (6) 船用燃料油規格への取り組み
- (7) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応

9. 船舶の航行安全対策への取り組み

- (1) 海事保安問題への対応
- (2) 海賊問題への対応
- (3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題への対応
- (4) 羽田空港再拡張に伴う航行安全問題への対応
- (5) 国際紛争に伴う船舶の航行安全問題への対応

応

- (6) その他

10. 有事法制への対応

11. 業態別諸問題への取り組み

- (1) 外航中小船主に係る諸問題
- (2) 近海・内航海運対策
- (3) 客船に係る諸問題への対応

12. 調査広報活動の推進

- (1) オピニオンリーダー・マスコミ向け広報
- (2) 一般向け広報
- (3) 会員向け広報
- (4) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

《 草 刈 会 長 挨 拶 》

第57回総会にあたり、ご挨拶申し上げます。

この1年益々加速化する産業のグローバル化の中で、海運企業の2004年3月期決算は、定期船、不定期船、タンカーの各部門の好調なマーケットを反映して大幅に改善されたことご同慶のいたりであります。

それは、これまでの徹底したコスト削減等、経営効率化努力による結果ではありますが、他方で足元では為替や金利、原油価格、さらにはイラク問題等の国際情勢の緊迫といった不安材料があり、

また、わが国は国際的な制度間競争において遅れをとっておることは否めず、我々の業界において長年懸案となっている根本的な課題は未だに解決されずに残っています。



▲草刈会長

昨年は私が会長として最初の年度であり、その際種々の直面する課題についての解決を図るべく、タスクフォースや小委員会を設置し推進を図りましたが、その達成度は必ずしも充分と言えるもの

ではありません。今年度は昨年蒔いた種から生まれた果実をできるだけ多く収穫し、より筋肉質な業界にしたいと思っております。

また先程申し上げた、国際情勢の緊迫については、昨年3月の米英軍によるイラクへの軍事攻撃以降、世界各地でテロ活動が頻発しており、本年4月にはイラクのバスラ沖石油施設において自爆テロが発生するなど、船舶へのテロの脅威が顕在化しています。7月には国際的な保安に関する条約が発効しますが、我々としては、船舶航行の安全を第一義として物資の安定輸送に万全を期していくとともに、政府等へも適切な対応を働きかけていく所存です。

本日の総会におきましては、当協会が取り組むべき重要な課題について決議いたしました。これらの課題解決に向け、業績の好調さに油断することなく、引続き強力に推進して参りたいと考えています。向こう一年間、会員の皆さまとこれら課題に取り組むにあたりまして、以下簡単に触れ、私の所信の一端とさせていただきます。

最初に、これは毎年唱えていることですが、わが国海運の競争力強化であります。今年度租税特別措置の期限切れとなる船舶特別償却制度は、国際標準からすれば不十分な内容ではありますが、わが国海運にとっては重要な制度でもありその存続を強く求めていく必要があります。これとともに、トン数標準税制といった諸外国に肩を並べられる税制の実現にむけて努力したいと思います。また国際競争力を失い、その存亡すら憂慮される日本籍外航船ですが、その減少に歯止めをかけるべく、現実的な船籍制度の設立に向けて働きかけていきます。

次に構造改革の実現です。海運周辺分野においては、従来よりその有り方に問題のありました水先制度ですが、中でも制度的に最大の懸案であった「特別会費制度」が、『平成18年度廃止』の決定が為された事、ご既承の通りであります。但し当協会が求める本制度の抜本改革への道筋は未だ見えておらず、今年より国土交通省海事局により、そのあり方に関する懇談会が定期的に開催される

こととなり、この中で水先制度の抜本的改革に向けて徹底的に取り組んでゆきます。また他にも企業の活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和に向けて関係当局に求めてまいります。

第三は安全運航の徹底並びに環境保全の推進です。サブスタンダード船の排除等、わが船協は先進国海運の一員として主導的活動を行っていきたいと思います。

次に国際問題への対応ですが、海賊問題に加え、イラク問題に端を発し、海上テロが現実化する脅威があります。テロ組織による海上輸送の危機を防ぐため、マラッカ・シンガポール海峡などのシーレーン安全確保に向けた国際間の連携に対し、わが国政府に対してのみならず、アジア船主フォーラム、IMOをはじめとする国際機関等を通じて積極的に声を上げ後押しをしてゆきたいと考えております。

今後これらの政策課題の実現をめざして、国土交通省との間で、前向きかつ積極的な議論を密接に行ってゆく必要が有ると考えます。

この度、その母体として「外航海運政策推進検討会議」を国土交通省と当協会間で設立することを決定いたしました。これは国土交通省・海運業界のトップ並びに中堅の2層において、これらの課題を議論してゆくこととし、特に近未来の海運を担う中堅レベルの活動を重視し、かつ大いに期待をしたいと思っております。

取り巻く環境、社会はますますスピードを速めて変化しております。我々はこれら状況の変動に対し機敏な対応をとれる体質にすべく、内に対しても外に対しても贅肉を切り落としてゆかねばなりません。会員の皆様におかれましては、こうした活動をご理解いただき、皆様のご指導ご鞭撻を賜りたいというよりも、ともに汗をかき、運動していただきますようお願い申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。



●国際会議レポート●

1 航行安全対策・海事保安問題等を検討 —OECD/MTC(海運委員会)—

OECD（経済協力開発機構）のMTC（海運委員会）が2004年5月24日～25日にパリのOECD本部で開催された。日、米、欧を始めとする計21カ国・地域、4団体から代表が参加し、日本政府からは国土交通省海事局外航課 高原国際機関条約対策室長らが出席し、当協会からは欧州地区事務局 中村駐在員が出席した。

主な議題と検討結果は以下の通りである。

〈MTC 廃止問題〉

OECD 機構改革の動きの中、2003年1月、OECD 事務局より委員会組織の見直し案（ニコルセンレポート）が加盟国政府に示された。これによると、MTCは現在の委員会（Committee）から作業パーティ（Working Party）に格下げされた上、鉄鋼委員会・観光委員会・造船部会とともに、新設の産業部門政策委員会（Committee on Industry Sector Policy）の傘下に入ることとなる。新委員会は出席者と開催頻度を限定（出席者は現在よりシニアクラスを想定）することにより、効果的な活動を目指すこととされた。

これに対し、当協会は、国土交通省海事局外航課と意見調整の上、最近のMTCの活動（伝統的航海政策問題からの乖離など）に意見はあるものの、OECDベースでの航海政策意見交換の場としてのMTCの機能存続は支持する立場に立ち、ICS（国際航海会議所）にもこの旨表明した。ICSでは、当協会同様、MTC存続を求めるメンバーが多数を占めたものの、近年のMTC活動への不満が高い一部メンバーからはMTCの格下げを強く主張する見解が出され、意見はまとまらなかった。

1. OECD 機構改革

OECD全体の機構改革の一環として、OECD理事会でMTCの早期廃止が検討されている問題につき、事務局より現状説明が行われた。これに対し、各国政府からはMTCの機能維持を求める意見が多く出され、各国はMTCの重要性を各国上層部（外務省大使・閣僚レベル）に伝えるよう要請された。

その後、2004年3月のOECD理事会では、2008年末までに全委員会を廃止し、その後新たな組織を立ち上げるとともに、MTCを含む4委員会については、加盟国政府による活動評価が低いことから、他委員会に先立って05年末までに廃止する提案が行われた。しかしこの提案に対しては、加盟国の支持が得られず、機構見直しについては継続審議されることとなり、現在に至っている。

2. 船舶の航行安全・環境対策

① 海上保険の研究

サブスタンダード船に対する強制保険の義務化提言を含む事務局文書について意見交換を行い、今後加盟国政府からのコメント受付期間を設けた上、公表することとなった。

② サブスタンダード船対策のための政策オプション

事務局提示の活動案のうち、OECD非加盟旗国への支援プログラムと保険プレミアムの利用可能性について今後検討を行うこととなった。なお、当初の提案には船舶とその旗国間の「真実な関係 (Genuine Link)」の解釈の策定等が含まれていたが、IMO等他国際機関での検討との重複や、海洋法条約の見直し議論を懸念する意見が多く、取り上げられないこととなった。

③ ILO (国際労働機関) 基準を満たしていない船舶所有者に生じる経済的利益

ILO条約の解釈についてはILOが行うべきであり、ILO統合条約策定作業への悪影響も懸念されるとの意見や、実施のタイミングに関する疑

問が出され、OECDでの検討は統合条約採択後に先送りすることとなった(条約の全体像に関しては本誌2003年8月号P.13参照、作業部会(官労使参加)の最新の動きは本誌2004年2月号P.2参照)。

3. 海事保安問題

① コンテナ輸送保安に関するレポート

モード横断のコンテナ輸送のテロ対策に関するレポートを承認し、5月末に公表することとした。

② 「船舶の所有と支配」の透明性問題

事務局レポートを一部修正の上、追って公表することとした。

4. 次回会合

2004年11月4日～5日の内、半日間MTCを開催し、残りの1日半で海上保険、海事保安問題等に関するOECD非加盟国とのワークショップを開催することとなった。

(国際企画室)

内外情報

1

海運関係分野の規制改革要望について

—16年6月集中受付月間で要望を提出—

政府は、平成7年より、合計3次(9ヵ年)にわたる「規制改革推進計画」を策定し、これを推進することにより規制改革を実施してきたが、16年度以降についても、新たに「規制改革・民間開放推進3か年計画」を策定・推進していくこととしている。その推進母体として、総理の諮問機関として民間人主体の「規制改革・民間開放推進会議」が設置され、併せて政府においても関係閣僚

から構成される「規制改革・民間開放推進本部」を設けこれと連携して対応することとしている。

(本誌2004年4月号P.15参照)

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改革要望を行っており、昨15年度においても、会員から寄せられた要望・意見等を踏まえて要望事項を取りまとめ当局に提出、併せ関係方

面にねばり強く働きかけた。

そのうちのひとつである長年当協会が要望していた「船員職業紹介事業等の許可」および「船員保険の被保険者資格の見直し」については、船員職業安定法の改正法案が今第159通常国会において成立し、17年4月より施行されることとなるなど一定の成果を挙げている。

16年度以降についても、年2回（6月および11月）の規制改革集中受付月間等の機会を利用しながら会員各社からの意見・要望を取りまとめ、他の産業界の協力が必要なテーマについては、日本経団連など関係機関等ともタイアップし、これに

対応することとしている。

今般、16年度6月の集中受付月間が実施されたので、昨年度までの要望事項の進捗状況、および会員への意見照会の結果等を踏まえ、10項目からなる要望を内閣府規制改革・民間開放推進室に提出した（P.9～10【資料1】参照）。

これら要望の検討状況については、以下ホームページにて随時公開され、秋頃には結論が得られる予定である。

<http://www8.cao.go.jp/kisei/minkan/index.html>

（企画調整部）

2 船舶排ガス規制問題

—東京都環境局が検討開始、当協会も参画—

1. 当協会「船舶排ガス問題検討小委員会」の設置について

当協会は、東京都が検討を始めた船舶からの排ガス規制問題について短期集中的に対応すべく、平成16年5月21日、「船舶排ガス問題検討小委員会」を設置した。同小委員会設置までの経緯等は以下のとおりである。

(1) 経緯等

平成16年初頭の報道で、東京都が船舶からの排出ガスに対し何らかの規制をかけることを考えている旨伝えられた。その後、本件の真偽および東京都の考え方について、都の環境局環境改善部大気保全課に確認したところ、東京都は既存船の排出ガスに含まれるNOxおよびPM



▲「船舶等による大気汚染対策検討委員会」の様相

(Particulate Matter：粒子状物質)を中心に、それらが何らかの形で実質的に軽減されるような措置（規制とは限らない）を検討するため「船舶等による大気汚染対策検討委員会」を設けたいとのことであり、また都民の環境改善のための施策は石原都知事の政策課題でもあることから、どうすれば現実的な対応が可能かを検討したいとのことであった。

さらに当協会として同年2月2日、環境幹事会および運航技術幹事会合同会議において東京都より改めて説明を受けるとともに、都が検討会を設置する際には当協会ははじめ関係者を参画させ、海運の実態を踏まえた検討を行うよう申し入れた。

(2) 当協会の対応および基本方針

当協会は、本件の動向によっては他地域に波及することも予想されるため、都の検討会に積極的に参画し当協会の意見反映を図っていく必要がある。このため安全環境委員会のなかに商船三井の黒瀬氏を委員長とする「船舶排ガス問題検討小委員会」を設置し、都の検討会には当協会代表として黒瀬委員長に参画願うこととした（P.11【資料1】参照）。

当協会としては、他地域との整合性が取れな

【資料1】 規制改革集中受付月間（2004年6月）への当協会要望

2004年6月 日本船主協会

番号	要望事項 (事項名)	具体的要望内容	具体的事業の 実施内容	要 望 理 由	根拠法令等	制 度 の 所 管 官 庁
1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）並びに諸料金（入港料、公共岸壁使用料等）の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう制度を適正化すること。		港湾関係諸税のうち、特に、とん税は諸外国と同様に国税であるにもかかわらず制度は大きく異なる。即ち、諸外国ではとん税の徴収目的が港湾の維持・改修費用など使途が明確化されているが、わが国においては、一般財源に繰り入れられ、目的も使途も不透明であること。また、わが国において、例えば神戸港・名古屋港・東京港の3港に外航船が入港する場合、それら3港全てでとん税が都度徴収されるが、米国などにおいては、とん税の徴収は最初に寄港した港のみで、次港以降は徴収されていないなど、わが国のとん税は国税的な性格ではなく、手数料的な色彩が強いこと、など。	とん税法第1条、特別とん税法第1条、地方税法389条、港湾法第44条2項等	財務省、総務省、国土交通省等
2	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	原価主義に基づく料金の妥当性の検証及び、荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること。	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貿埠頭公社の業務の移管に関して、「……外貿埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるため前記の通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貿埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外貿埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。」とした。国はこの答弁を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とするように各埠頭公社を指導すべきである。	外貿埠頭公社の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	国土交通省
3	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	全ての港湾・輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するよう要望する。		2003年7月23日より輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化が関係省庁により実現されているが、実態は各種申請・手続の見直しや簡素化がなされず、単に既存のシステムが接続されただけのものであるため、利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、更に省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続きを徹底的に削減・簡素化することを要望する。	関税法、電子情報処理組織による関税手続の特例に関する法律、コンテナ特例法、出入国管理及び難民認定法等	国土交通省、財務省、法務省、厚生労働省、地方自治体等
4	マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長	近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めること。		乗組員の上陸は15日を越えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより新たに15日の上陸許可が認められている。但し、3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられない。	出入国管理及び難民認定法第16条	法務省
5	日本籍船でのカジノの自由化	日本籍船では現行刑法が適用されるため、公海上であってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。		国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍でのカジノの自由化を行うこと。	刑法第185条、186条	警察庁、法務省、総務省、財務省、経済産業省、国土交通省
6	船舶の建造許可に当たっての手續きの一層の簡素化	船舶の建造許可申請手續きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。		当該規制は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)法に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	国土交通省海事局造船課

い規制強化の動きにつながることはないよう本件を注視するとともに、船舶の運航実態について理解を求め、環境にも配慮しつつ現実的かつ合理的なものとなるよう、鋭意意見反映していくこととする。

2. 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会（第1回）」の模様

題記委員会（【資料2】参照）が、平成16年6月25日に東京都庁会議室において開催され、当協会からは黒瀬委員が出席した。

東京都は、東京港沿岸部における大気環境の実態を把握し、その上で都としての船舶排ガス対策を検討したいとし、具体策として、船舶のディーゼル機関とボイラーを対象にC重油からA重油に変更させること、また将来的には陸上から電気をとり対応することについても検討したい旨、説明

があった。また都は、条例など罰則を伴うものは今のところ考えておらず、関係者のコンセンサスを得て、平成17年の早期に何らかの対策の具現化を目指したい、とした。

委員からは、規制という方法を探らないのであれば例えば港湾料金の差別化などのインセンティブを付与することなども視野に入れてはどうかとの意見が出された。またどのような施策にせよ、その効果について検証したうえで行われるべきであるとの意見もあった。

今後、東京都は、7月中旬から8月にかけて関係各社へのアンケート調査および船舶における測定調査を行うこととしており、その結果を受けて具体策の検討に入るとしている。

次回第2回委員会は10月12日に開催される予定である。

（企画調整部・海務部）

【資料1】 当協会「船舶排ガス問題検討小委員会」

委員長	黒瀬 康弘	商船三井船舶部機関・保船グループリーダー
委員	大原 淳一	第一中央汽船船舶グループ次長
	浅野 敦男	川崎汽船経営企画グループグループ長補佐
	渡部 隆史	川崎汽船安全運航グループ環境チーム長兼人事グループ
	人見 伸也	日本郵船企画グループ海運・船主政策チーム長
	舟山 純	日本郵船安全環境グループ環境マネジメントチーム長
	福田 清	日正汽船取締役
	井上 登志仁	商船三井経営企画部部長代理

【資料2】 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会」

会長	平田 賢	芝浦工業大学先端工学研究機構客員教授
会長代行	岡田 博	東京海洋大学海洋工学部教授
委員	鶴田 三郎	東京海洋大学海洋工学部教授
	工藤 栄介	シップ・アンド・オーシャン財団常務理事
	黒瀬 康弘	社日本船主協会船舶排ガス問題検討小委員長
	木村 高明	外国船舶協会東京委員会長
	井崎 宣昭	日本内航海運組合総連合会審議役
	神山 公雄	社日本旅客船協会工務相談室長
	桐明 公男	社日本造船工業会技術部長
	相馬 二郎	社東京港運協会業務委員会委員
	坂内 顕宏	財東京港埠頭公社埠頭事業部長
オブザーバー	長井 総和	国土交通省総合政策局環境・海洋課・海洋室課長補佐

	本 田 昭 則	同	海事局国内旅客課課長補佐
	梶 田 智 弘	同	海事局安全基準課専門官
	佐 野 透	同	海事局港運課課長補佐
	和 田 康太郎	同	港湾局環境整備計画室課長補佐
	望 月 京 司		環境省環境管理局自動車環境対策課課長補佐
	片 岡 貞 行		東京都港湾局港湾経営部長
	樋 口 和 行		同港湾局港湾整備部長
事 務 局	松 葉 邦 雄		環境改善部長
(東京都環境局)	柿 沼 潤 一		環境改善部参事 (環境改善技術担当)
	小 島 昭	同	計画課長
	野 田 功	同	大気保全課長
	永 井 大 介	同	大気保全課調整係長
	藤 田 昌 廣	同	大気保全課大気規制担当係長
	鮫 島 弘 尚	同	大気保全課大気規制係

3 羽田空港再拡張問題

—航空局が新滑走路の位置および高さを変更、当協会は安全確保を主張—

東京国際空港（羽田空港）の再拡張については、これまでに新滑走路の位置および新たな東京港第一航路の形状等が決定され、現在、工事期間中の航行安全確保など残された課題や、建設工法等についての検討が行われている。（本誌2003年4月号P.19および2002年8月号P.12参照）

このような中、2004年5月下旬、国土交通省航空局より当協会に航空機の騒音問題および公共事業費用の縮減等の観点から、既に決定された新滑走路の位置および高さを変更したい旨連絡があった。これに対し当協会は、今般の変更手続きが拙速であることについて懸念を表明したうえで、公共工事費用の縮減等は重要ではあるがその大前提として「安全の確保」が最優先されるべきであるとの考え方をベースに航空局と折衝。その結果、航空局は、当協会主張をも勘案し、以下の通り羽田再拡張に関する変更事項を決定した。

1. これまでの状況

2009年12月までに羽田に国際定期便を入れることは閣議決定されているので、それまでに4本目の滑走路（=新B滑走路=D滑走路）を建設し、

供用開始させていなければならない。

(1) D滑走路の位置決定

D滑走路の位置については、海事関係者による検討会において検討した結果、2001（平成13）年12月19日に決定されている。

(2) 新たな東京都第一航路決定

東京港第一航路についても検討会において検討した結果、2003（H15）年3月、大型船の対面通航が可能な600mの幅員を有し、屈曲角を約10度とするものに変更することが決定されている。

(3) 現在の検討状況等

上記以降は、残された課題（工事期間中の安全確保等）の検討、および工法（入札）等についての検討等が行われている。

2. D滑走路の位置および高さの変更（航空局の説明）

(1) D滑走路の位置変更

羽田再拡張に際し千葉県より、航空機の騒音に関する意見が出されており、このため関係者間で議論を行ってきたが、D滑走路の角度を7.5度振るとともに飛行方法を工夫し、合計9.5度、

D滑走路への進入経路を変更させることにより、千葉県（特に浦安市）の騒音を軽減させる案にて関係者の内諾を得た。

一方、本案になると、東京港第一航路が入口側182m延びることになるが、航空局としては安全上の大きな問題は発生しないものとする。

D滑走路の飛行ルートでは千葉（浦安）上空を通過するという事は、滑走路の位置を決定した2001年12月の時点において判っていたことではあるが、航空機の離発着の頻度が少ないことや、川崎側のアクアライン換気塔／首都高換気塔の問題もあることなどから当初の案を決定した。しかしながら千葉からの強い要請もあり、改めて検討し変更案を取りまとめた。

(2) D滑走路の高さの変更（船舶のマスト高との問題）

一航路拡幅により、現B滑走路の進入表面高さAP（Arakawa Peil：荒川工事基準面）+54.8mがAP+50.9となってしまう、航空機と船舶のマスト高との問題が発生することについては残された課題となっており、これについては、現B滑走路の嵩上げ等による対応を検討していたが、今般、ICAO（国際民間航空機関）のOAS（無障害物評価表面）を新たな指標として導入することにより対応することとした。この新たな指標が導入されれば、進入表面高さはAP+60.7mとなり、現B滑走路の嵩上げが不要となる。

一方、D滑走路の建設にあたっては、公共工事費用の縮減という観点から再検討をせまられており、上記新たな指標の導入に併せて、D滑走路北側端の高さをA.P.+17.1mとし、結果として現案の23mより5.9m高さを下げることとしたい。

3. 当協会の対応等

(1) 位置の変更について

当協会は、D滑走路の位置変更により、第一航路南端部が182m延長されることに伴う航路出入口付近の航行船舶への影響（南北航行船や入出航船に対する安全対策）について検討し、必

要な安全対策が構築されることが重要である旨、航空局に訴えた。

(2) 高さの変更について

当協会は、公共工事費用の縮減等は重要ではあるが、その大前提として「安全の確保」が最優先されるべきであるとの考え方をベースに航空局と折衝するとともに、草刈会長コメント（【資料1】参照）を発表した。

4. 結論

航空局は、当協会はじめ関係者の意見を受け、D滑走路の位置および高さの変更を決定した（【資料2】、【資料3】および【資料4】参照）。特に高さの変更については、新たな指標（ICAOのOAS）の安全性について言及するとともに、その根拠、および「船舶のマストがOASを超える場合であっても、必要に応じ空港サイドで運用条件を変更することとし、船舶の航行は制限を与えないこととする。」と船舶の安全航行には影響を与えない旨、当方の主張を取り入れた形で明言している。

当協会は、今回の一連の変更について、取り巻く状況等が変化したことについては理解し、また航空局が船舶の安全航行に配慮したことに関しては一定の評価をする。しかしながら、D滑走路の位置は、僅か数年前に関係者間で議論を尽くしたうえで決定されたものであり、また新たな東京港第一航路は、現行の進入表面高さを前提とし、シミュレーション実験等により検証したうえで決定された経緯を鑑みれば、今般の変更手続きが拙速であったことは否めない。

以上の状況を踏まえ、当協会は7月1日に【資料5】のとおり会長コメントを発表した。

なお、羽田空港再拡張事業および首都圏第3空港関連の検討状況等については、以下国土交通省航空局のホームページにて公開されている。

http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/02_haneda/index.html

（企画調整部・海務部）

【資料1】

2004年6月14日

羽田空港再拡張に伴う船舶の航行安全確保に関するコメント

日本船主協会
会長 草刈隆郎

国土交通省では、2001年12月に決定した「羽田空港に新たに建設する4本目の滑走路（D滑走路）の位置」を、千葉県騒音軽減を目的に変更することを計画していると伺っている。

また、一部報道に因れば、本件に関連して、建設費の縮減を主目的に、D滑走路高さの引き下げを検討していると伝えられている。

D滑走路の高さは、東京港第一航路を航行する船舶のマスト高さとの密接に関係する問題であり、海運業界としても大きな関心を持っている。

これまで指摘している通り、東京港第一航路では2001年の計画策定時に想定された以上のマスト高の大型船が既に航行していることに加え、将来的にさらに大型化することが予想されている。

従って、D滑走路の仕様を決定するにあたっては、東京港第一航路航行船舶の現状および将来的な予測も十分に踏まえ、何にもまして「安全の確保」が最優先されるべきである。

本件に関し、今回の仕様変更計画に伴う「安全」の担保について、関係方面から十分な説明を求めたい。

以上

【資料2】

D滑走路への進入経路の変更について

国土交通省航空局

羽田空港の再拡張後の飛行ルートに関しては、南風悪天候において、新たに浦安市街地上空を通過して、D滑走路へ進入する経路が問題となっていた。国土交通省において検討を重ねた結果、今般以下の通り、D滑走路の角度を「7.5度」振るとともに、あわせて飛行方法を工夫（オフセット ILS 進入方式を導入「2度」）し、合計「9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することとする。これにより、千葉県等より要請のあった浦安市街地上空の飛行を回避することとする。

1. D滑走路の角度振り（7.5度）について

- ① 滑走路の角度を振ると、航空法の制限表面（建物の高さ制限）との関係で、川崎の浮島地区にあるアクアラインの換気塔と首都高の換気塔が、当該高さ制限にかかることとなる。
- ② アクアラインの換気塔は、換気塔本体にかぶさるピラミッド型の装飾を改修し高さを抑えることで対応。
- ③ 一方、首都高の換気塔は、換気塔本体の高さの切下げが必要となるが、同換気塔は、川崎市の大気汚染・公害問題の歴史を踏まえて現在の高さ（約40m）となっており、これを切り下げることが困難。
- ④ このため、滑走路の角度振りは、首都高の換気塔が航空法の制限表面にかからない角度（＝「7.5度」）が限界。

2. オフセット ILS 進入方式の導入（2度）について

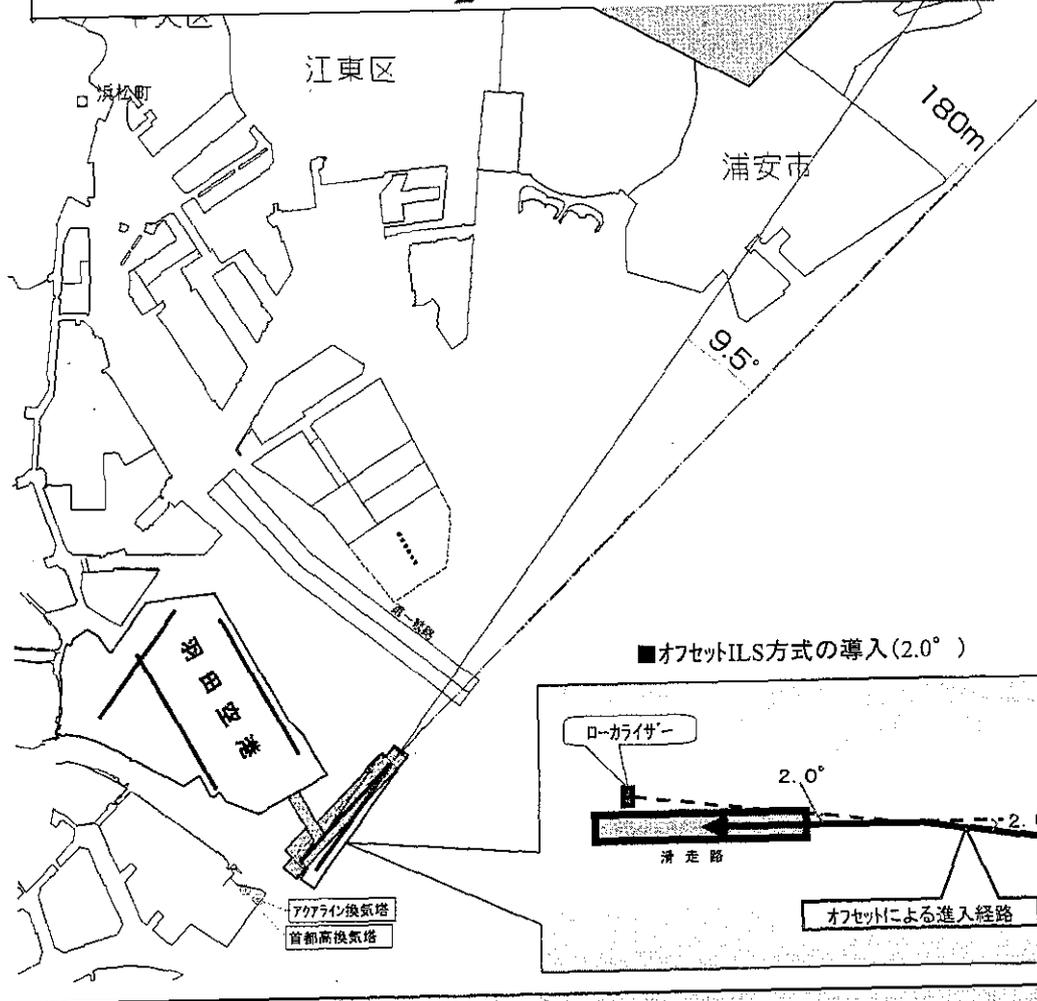
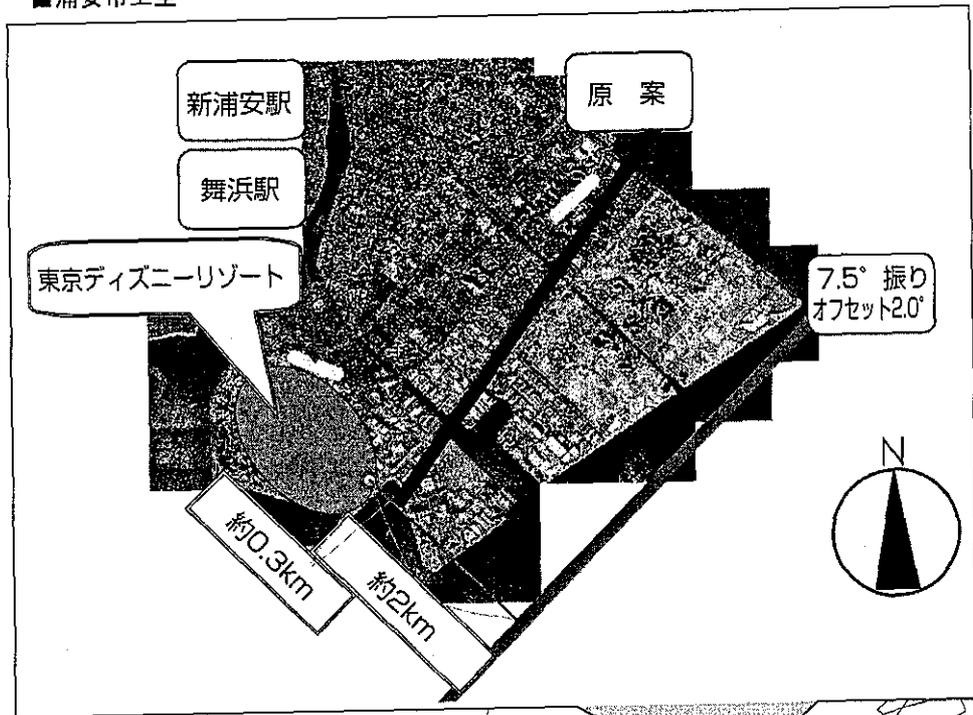
- ① オフセット ILS 進入方式は、国際基準で認められた進入方式であり、世界的にはニューヨークのケネディー空港等で導入。
- ② D滑走路への導入を検討した結果、ILS 進入方式より滑走路から2度海上寄りの方向から進入させる、オフセット ILS 進入方式（2度）を導入することとした。

3. 上記により、「合計9.5度」、D滑走路への進入経路を変更することにより、浦安市街地上空の進入経路を海上にずらし、浦安市街地上空の飛行を回避。

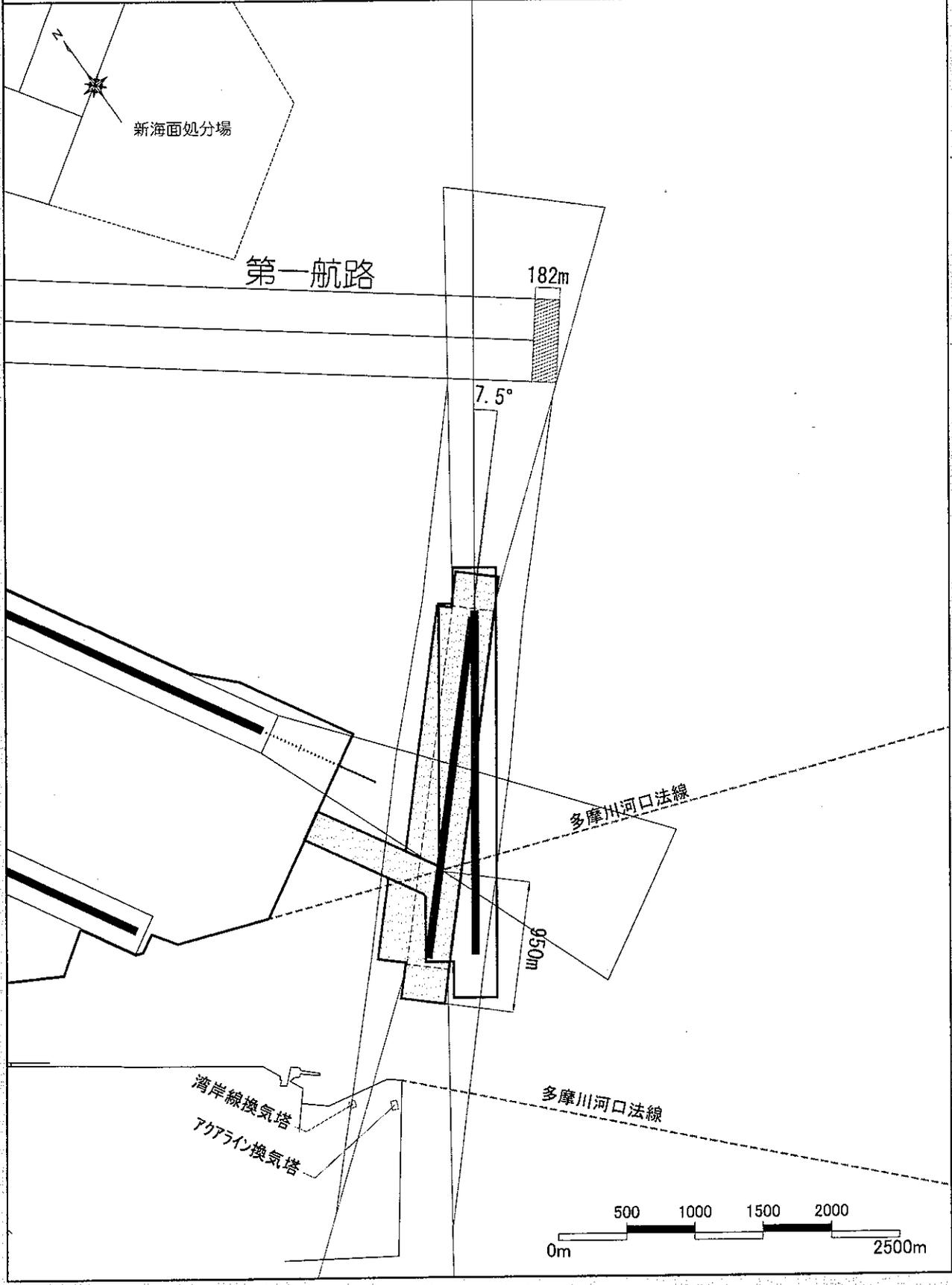
- ① 南風悪天候時の進入経路は、最も近いところでも浦安沖約180mの海上。
- ② 東京ディズニーリゾートとの最短距離も、原案300m→経路変更により2km。
- ③ 浦安の居住予定地域における平均的な騒音予測値は、B747-400であっても70dB以上にはならない。

D滑走路への進入経路の変更について

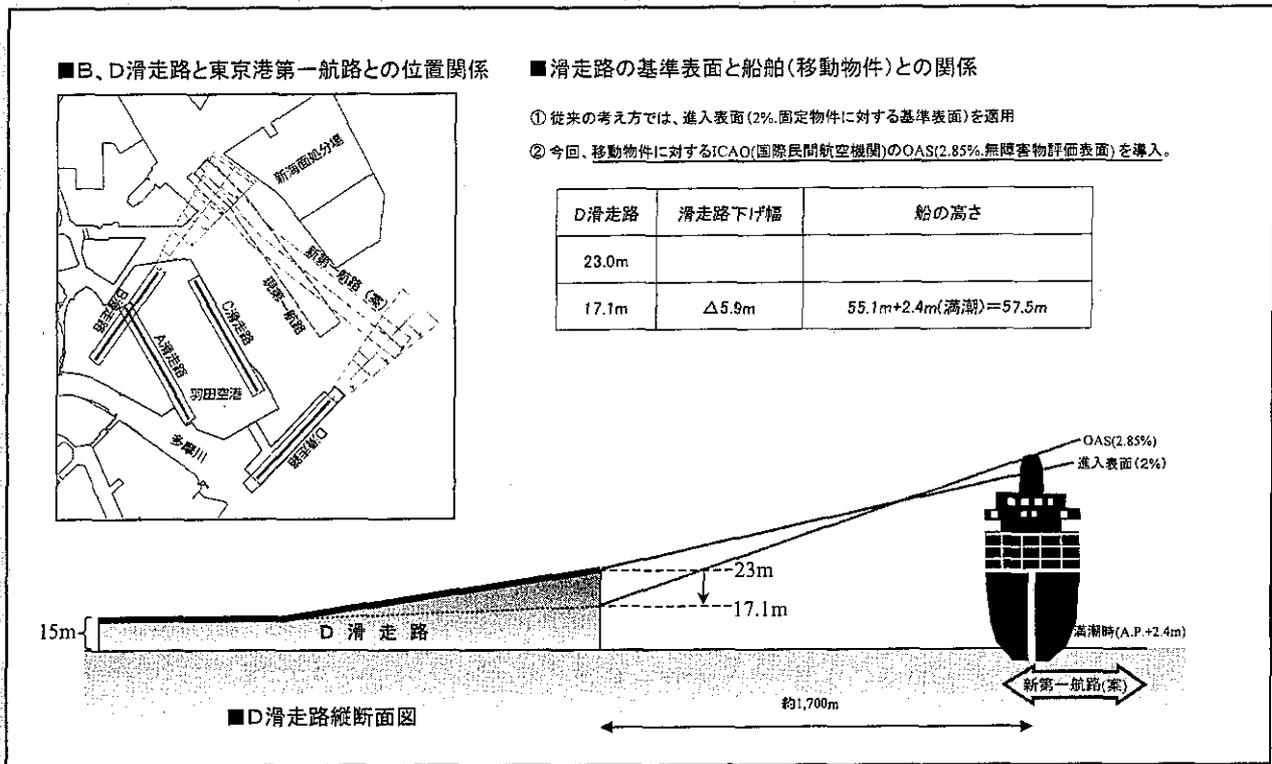
■浦安市上空



D滑走路配置 図



【資料3】羽田再拡張 D滑走路の高さについて



【資料4】

D滑走路高さの変更について

平成16年6月16日
航空局

1. 滑走路の高さと船舶のマスト高との関係について

(1) 基本的考え方

- これまでは、固定物件の高さを制限するための進入表面(2%)を基準としていたが、今回は、航空機運航の基準たるOAS表面(2.85%)を採用し、一定のマスト高を前提に滑走路の高さを決定することとする。
- この趣旨は、一定のマスト高に船舶の高さを制限するものでなく、一定のマスト高を前提に、空港の運用条件(管制方法の工夫等)を決定しようとするものである。

(2) 基準船舶のマスト高

- 現在、東京港に入出港しているマスト高55.1m(東京港に入港する船舶の平均喫水状態での水面からの最大高さ)の船舶を基準とし、これに満潮位(+2.4m)を考慮したA.P.+57.5m(55.1m+2.4m)を滑走路高さを決定する基準とすることとする。

(3) D滑走路の高さについて

- 上記を踏まえ、新たに導入するOASが第一航路端においてA.P.+57.5mを満足するように、D滑走路北側端の高さをA.P.+17.1mとし、結果として現案の23mより5.9m高さを下げることにする。

2. 今後の航空機運航と高マスト船舶

- ① 現行船舶(東京港に入港する船舶の平均喫水状態での水面からの最大マスト高:55.1m)について

ては、実際の船舶の航行位置を勘案すれば、潮位や貨物積載率の変動があっても、船舶のマストが OAS をこえるおそれはないものと考えられる(注)。

- ② 船舶のマストが OAS を超える場合であっても、必要に応じ空港サイドで運用条件を変更することとし、船舶の航行は制限を与えないこととする。

(注)

- 平成16年1月～6月までに東京港から出港したコンテナ船のうち最もエアドラフト（水面からマストまでの高さ）が高い船舶：57.63m
- 満潮位：2.4m（概ね3年に1度の確率）
- 船舶航行位置：航路端から100m以上中心側(※)を航行しているものと考えられる（ $100\text{m} \times 2.85\% = 2.85\text{m}$ ）。
- 船舶航行位置における OAS 高さ： $57.63\text{m} + 2.4\text{m} - 2.85\text{m} = 57.18\text{m} < 57.5\text{m}$

※船舶航行実態調査（平成12年10月30日～31日：連続48時間）によれば、10,000総トン以上の船舶については、東京港第一航路（羽田沖）における航行位置は以下のとおりであり、航路端から100m以内を航行していない。

- 航路端より 0m～100m：0隻
- 航路端より100m～150m：3隻
- 航路端より150m～200m：12隻
- 航路端より200m～：14隻

※また、平成14年度に実施されたビジュアル操船シミュレーター実験において、「出航時は、概ね航路端から100m～250mの位置を航行していた」という結果が得られている（「東京国際空港再拡張に係る船舶航行安全基礎調査報告書（H15.3）」より）。

(参 考)

1. ICAO-OAS（無障害物評価表面）

ICAOの「航空業務方式」に定められており、「航空機の運航に際しての障害物を評価するための表面であり、障害物が進入表面は突出しているものの、OASは突出しておらず、かつ、それらの密度が過剰と考えられない限り、これらの障害物による航空機の直接的な運航上の不利益が生ずることはあり得ない。」とされている。

従って、

- ① 障害物が OAS を超えない場合は、航空機及び船舶の安全運航は保証される。
- ② 障害物が OAS を超える場合は、航空機の運航条件を変更する。

2. 第一航路に係る航空機と船舶との安全性

- ① D滑走路沖の第一航路端における航空機（降下経路3°のラインで航空機最下部約117mを飛行）と船舶（マスト高55m）の離隔距離約60m。
- ② また、実際の航空機の運航高度と降下経路3度のラインのずれは、実態調査によれば、1ドット以上（14m～28m）下側にずれていたものは、0.06%（調査機数約3,600機中2機。過去1年の実績）。
- ③ したがって、航空機と船舶との離隔距離は相当程度確保されている。

【資料5】

2004年7月1日

羽田空港再拡張に伴う船舶の航行安全確保に関するコメント

日本船主協会

会 長 草刈隆郎

国土交通省航空局は、先般、羽田空港のD滑走路について、その位置および高さを変更の上、仕様を

決定した。

当協会は、D滑走路の位置および高さの変更については、東京港第一航路を航行する船舶の現状、およびその将来的な予測も十分に踏まえ、何にもまして「安全の確保」が最優先されるべきである旨、本年6月14日にコメントした。

航空局は、特に高さの変更については、新たな指標(ICAOのOAS)の安全性とその根拠について言及するとともに、当方に対して「船舶のマストがOASを超える場合であっても、必要に応じて空港サイドで運用条件を変更し、船舶の航行に制限を加えないこととする」ことを書面にて確認した。

当協会は、今回の一連の変更について、取り巻く状況等が変化したことについては理解をし、当協会の主張を取り入れた形で船舶の航行に制限を加えないとしたことについては評価する。しかしながら、D滑走路の位置は、僅か数年前に関係者間で議論をしつくした上で決定されたものである。さらに、新たな東京港第一航路は、現行の進入表面高さを前提とし、シミュレーション実験等により検証した上で決定されたにも拘らず、半ば一方的に今般の変更が実行されたことは、関係者に対する配慮と説明責任を著しく欠いたものと言わざるを得ない。

今後、D滑走路の工法が決定し、2009年の供用に向けて工事が開始されることとなるが、工事期間中も含め、将来に亘って第一航路を航行する船舶の安全が確保されるよう、改めて強く要望する。また、航行の安全が脅かされ、東京港全体としての安全性が損なわれるようなことになれば、わが国の経済にとっても大きな打撃となることは明らかである。当協会としては、東京港の機能の強化・発展に向けて、関係当局の透明性の高い施策の推進を強く要請するとともに、今後も羽田空港再拡張問題の動向を注視していく所存である。

以上

4

欧州委員会競争総局が競争法適用除外制度に対する考え方を公表 —同盟に対する除外制度廃止提案を骨子としたDiscussion Paper発表—

EUでは、2003年3月以降、外航船社間協定に対する競争法適用除外制度を定める欧州理事会規則4056/86(以降「4056/86」)見直しが行われている(関連記事は本誌2003年6月号P.14参照)。

2004年6月17日、欧州委員会競争当局(DG Competition、以降「DG COMP」)は、同盟(EUにおいて競争法適用除外制度が認められている船社間協定は、運賃タリフを持つ同盟に限定)に対する現行のEU競争法適用除外制度を廃止することを骨子としたDiscussion Paperを発表し、今後関係者からのコメントを求めた上、04年秋までにWhite Paperを取りまとめることとした。

当協会としては、今後も最大限の情報収集に努めた上、現行適用除外制度維持の立場から、ICS、ECSA*1、ELAA*2等関連団体と連携して対応していくこととしている。

〈これまでの動き〉

- 2003. 3. 27 4056/86見直し開始(Consultation Paper発表)
- 2003. 12. 4 DG COMP主催の関係者ヒアリング開催(於Brussels)
- 2004. 5. 28 DG COMP/加盟国間会合(Advisory Committee)開催
 - DG COMPは内々に加盟国(運輸・競争当局)にDiscussion Paperを提示。4056/86廃止の方針を表明。
 - 大多数の加盟国からは、4056/86は完全撤廃されるべきではなく、代替案を検討するよう意見が出される。
- 2004. 6. 9 DG COMP/Monti コミッショナー(競争分野担当欧州委委員)打合せ

開催

2004. 6. 17 DG COMP Discussion Paper 公表
【要旨下記】

2004. 6. 18 EMLO (European Maritime Law Organization) 年次総会開催(於 London)

- DG COMP Stragier 運輸ユニット長が、上記 Discussion Paper に沿って DG COMP の考えを発表。

〈DG COMP Discussion Paper 要旨〉

- ① 本 Discussion Paper は DG COMP の予備的な分析／結論を取りまとめたもので、欧州委の公式見解ではない。
- ② 定期船同盟に対する競争法の包括適用除外制度の廃止を提案する。
- ③ 同盟への競争法包括適用除外制度が今日においても正当なものであるとの決定的な経済的証拠はない。
- ④ 協議協定はより競争制限的でないとはいえず、同盟の代替案とはなり得ない。
- ⑤ カボタージュ・不定期船サービスは一般競争法手続法(欧州理事会規則 1 / 2003)の適用対象としたい。
- ⑥ カボタージュ・不定期船サービスに対し、他

分野と異なる扱いを与えることを正当化する理由はなく、Consultation Paper の質問に対し、確かな検討材料も得られなかった。

- ⑦ DG COMP は、現行同盟制度の代替案について、今後、業界からのいかなる提案もこれを検討する。

〈今後の見通し〉

2004年秋(～10月) DG COMP が White Paper 発表

White Paper に対する意見聴取開始

2004年10月末 Monti コミッショナー任期末

2005年(?) 欧州委より欧州連合理事会／欧州理事会に4056/86を改廃する規則の正式提案 (Proposal for Council Regulation)

2005～2006年(?) 新規則成立

(国際企画室)

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

当協会・外航労務部会「専任事務局」の解散と船員対策室への移管

—海運労使関係祝賀パーティー開催される—

外航労務部会(14社加盟)は、2000年12月31日に解散した船主団体「外航労務協会」を引き継ぎ、当協会の組織として発足した。その後、全日本海員組合との2002年度労働協約改定交渉では、賃金決定方式を中央春闘より各社個別交渉に移行することで妥結し、戦後半世紀以上にわたる「船団対組合」の中央春闘による賃金決定方式に終止符が打たれた。さらに、2003年3月までに「中央と個別の雇用協議に係わる枠組みの見直し」などが行われた。

外航労務部会「専任事務局」は、これまで新たな労使関係の構築を目指して3年間におよぶ全日本海員組合との協議を続けてきたが、本年3月31日を以って解散し、船員対策室がその機能を引き継ぐこととなった。

去る6月21日には、海運クラブにおいて、外航労務部会(宇佐美皓司部会長)主催による「海運労使関係祝賀パーティー」が開催され、多くの船主および組合の関係者が新たな労使関係の船出を祝した。(船員対策室)

海運労使関係祝賀パーティー 海運労使関係祝賀パーティー



▲宇佐美部会長の主催者挨拶



▲井出本組合長(全日本海員組合)の挨拶



2 国土交通省はモーダルシフトを促進するため、
日 具体的施策を盛り込んだ2004年度アクションプログラムを公表した。海運利用促進策として、スーパーエコシップの普及促進支援策や、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築を促進する新たな枠組みとしての「グリーン物流総合プログラム（仮称）」の創設などが盛り込まれた。

2 国土交通省は、2003年12月に採択された MARPOL 条約改正の国内法令化を検討する「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」の第2回会合を開催した。同会合では関係業界からの意見が開陳され、当協会からは5,000 DWT以上のシングルハルタンカーの使用を、条約で認められているとおり2015年まで延長するよう要望した。

7 国土交通省は、2003年7月1日現在の日本商
日 船隊船腹量調査結果（対象251社）を発表した。それによると2000総トン以上の外航貨物船は1873隻（前年比5.8%減）、このうち日本籍船は103隻（前年比7隻減）となった。また、国際船舶は95隻（1隻減）、承認船員配乗船は33隻（20隻増）であった。

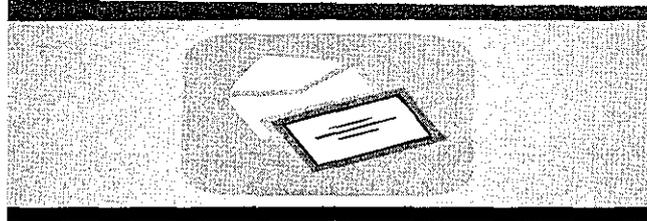
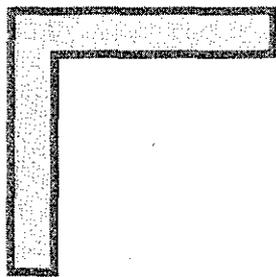
11 国土交通省は、米国・シーアイランドサミットにおいて、改正SOLAS条約に基づく港湾保安対策について、自己監査チェックリストをG8各国で策定する事で合意したと発表した。

18 政策群の一つである『安全かつ効率的な国際物流の実現』を遂行するための政策群に関わる関係省庁（国土交通省ほか5省庁）および学識経験者・関係民間事業者の参画による、海上コンテナ輸送のセキュリティー問題を検討する「安全かつ効率的な国際物流の実現に関する検討会」第1回会合が開催され、セキュリティー対策を進める上での留意点等について意見交換された。

25 国土交通省海事局（驚頭海事局長）および当協会（草刈会長）は、海運税制、第二船籍制度、サブスタンダード船対策、マラッカ・シンガポール海峡問題等を主要テーマとした外航海運政策に関する総合的な意見交換の場として、外航海運政策推進検討会議を設置し、第一回会合を開催した。

25 東京都環境局は、「船舶等による大気汚染対策検討委員会」の第1回会合を開催した。
 （P. 8 海運ニュース参照）

29 国土交通省は、改正SOLAS条約が7月1日より発効することに伴い、新しい要件の履行を促すため、海事保安に関するPSCの集中検査キャンペーンを7月1日から9月30日までの3ヶ月間、東京MOUが実施することを発表した。



九州便り

海峡の出入り口

関門海峡の東西の入口に位置する部埼灯台と白州灯台は、それぞれ明治5年および6年の初点灯以来130年あまり経過しました。ちなみに、関門海峡で最も早く点灯したのは六連島灯台で、初点灯は明治4年です。

部埼灯台ができるまでの逸話については先に記しましたので、今回は白州灯台について記してみます。(一般的には白洲と表記されていますが、公的には白州が用いられているので、以下白州あるいは白州灯台と表記します)

関門海峡を部埼方面から西に向かって航行し、小倉や戸畑沖を通過して出口に近くなった船は、通常、関門航路をそのまま北上して六連島の東側を通るか、博多(筑前)、呼子(肥前)など西の諸港に行くために六連島や馬島の手前から左に分かれて(関門第2航路)藍島の西、響灘方面に向かうかの何れかにより通峡します。西の諸港に向かうため第2航路を出た船は藍島の西側を通りますが、島の西側1.5kmには白州という小島があり、白砂の洲の状態をしているところからこの名がついています。洲の大きさは140m×100m程度ですが、周りはかなり広い干潟になっています。また藍島と白州の間にも中瀬と呼ぶ浅瀬があるほか、この付近には多くの浅瀬や暗礁が散在しています。白州には灯台があるにも拘らず、現在でもこの付近では座礁事故がしばしば発生していることを見れば、灯台などの目印が無かった時代における航海の困難さが容易に伺えます。

明治6年に初点灯した初代白州灯台は木造四角形のものでしたが、明治33年に建て替えられ、上部が鉄造、下部が石造で円形断面のものとなりました。

この初代灯台が建設された影には、岩松助左衛門という人物の功績を忘れることが出来ません。助左衛門の苦勞の様子については、尋常小学読本に紹介されていた程なので、ご存知の方もいらっ

しゃるかとは思いますが、簡単にご紹介してみます。

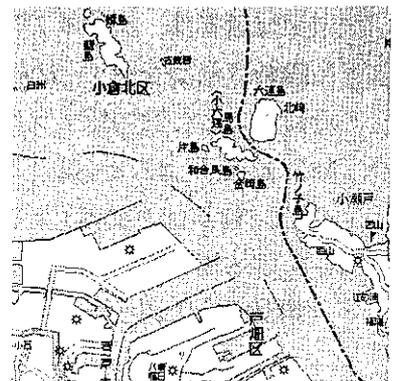
* * *

白州灯台データ

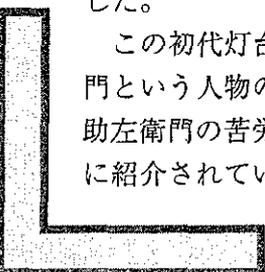
位 置	33°59'01"N 130°47'30"E
点 灯	明治6年9月1日
改 築	明治33年4月
光達距離	8海里(約15km)
光り方	単閃白光 毎4秒に1閃光
光の強さ	640カンデラ
塗 色	白地に黒横帯3本塗
構 造	上部鉄造下部石造
高 さ	16.7m(海面~灯火16m)

昔から小倉沖は筑前や肥前と内海とを往来する船の航路であり、日本海からの北前船も必ず小倉沖から通峡して田ノ浦や下関に向かった。このように交通量が多いうえ、潮流が早いため、時化た場合、まして夜間には事故の起こりやすい難所であった。

江戸時代末期には、白州で船が難破すると、藍島の庄屋は、先ず島民を繰り出して救助に向かわせるとともに小倉藩難破船支配役に連絡して指示を仰ぐことになっていた。連絡を受けた難破船支配役は、付近の浦々に加勢を依頼するなど必要な指示をして現場に向かい、乗組員の救助や積荷の保管とその処理に当たるのであった。当時の藍島住人は僅か14軒であったため、救助作業に加え関係者の宿の世話も行なうのは大変であり、浦々の加勢が必要



▲白州とその周辺エリア



なのであった。

薩摩の大型船が白州で難破した時のこと、乗員は小船で白州に上陸したものの、水も木立もない場所であるために、数日後に時化が収まって救助船が来るまでに5人が餓死してしまうという悲惨なことがあった。小倉長浜浦の庄屋であった岩松助左衛門は、難破船救助に尽力し、かねてより難破を防ぐ方策を講じたいと考えていたところ、文久元年（1861）難破船支配役に任じられた。就任を機に助左衛門は、浅瀬や暗礁の中心である白州に常夜灯を点して航海者への目印とすることにより、難破が防止できることを確信し、翌文久2年4月、大庄屋を通じて「白洲灯籠台築立願書」を小倉藩あて提出した。

小倉藩としては、小倉沖が危険な場所であるため海難防止対策の必要性は認めていたものの、外敵排除、海岸防衛の面からはこのような難所の存在も有効であるため、開国と攘夷（鎖国）との論争が激しい世情の下では対策実施に踏み出せないでいたところであった。この願書は、このような折に提出されたため、4月末には許可される運びとなり、早速募金準備を手始めに事業が開始された。

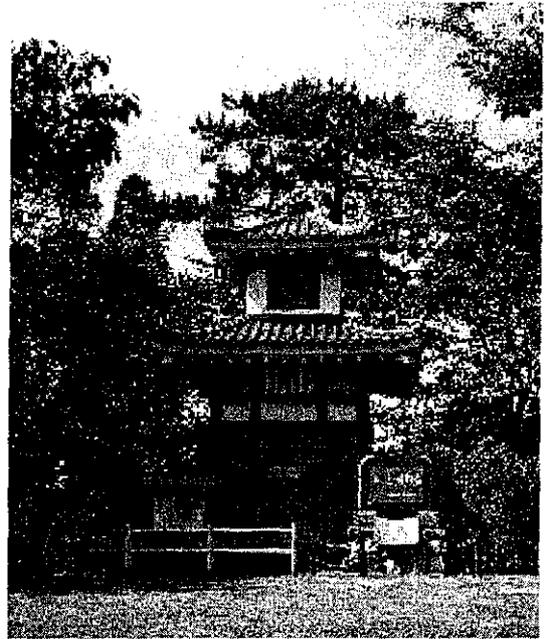
ところが文久3年（1863）、幕府は朝廷の圧力もあり「異国船打払い令」（攘夷令）を諸大名に発した。これを契機に小倉藩は、小倉城と大阪城との間に情報収集早飛脚船ともいべき「飛船」の制度を設け、「飛船繰出し役」に助左衛門を任命した。このため、募金活動は中断し、慶応2年（1866）、長州小倉戦争の結果として企救郡（現在の北九州市一帯）が長州藩の預かり地となったため、小倉藩による築立許可は反古となってしまった。

大政奉還により明治元年と改元された慶応4年（1868）、65歳の助左衛門は長州藩に「白洲灯籠台築立願書」を提出し、翌2年には長州藩からの許可が下りた。

しかし、明治3年（1870）に廃藩置県が行なわれ、企救郡は日田県（大分）預かり地となったため、またも長州藩による許可は反古となり、日田県の許可が下りたのは、同年3月であった。

やっと築立に着手したものの、資金繰りが困難になり、募金活動も捗らないため、助左衛門は借金を重ねて費用に充てた。

明治4年（1871）明治政府は、灯台は洋式のも



▲助左衛門の功績を称える顕彰櫓

のとして国の費用で建設・管理運営を行なうことを決定し、白州においては、建設中の灯籠台等一式を国が買上げたうえ工事を継続させることになった。白州灯台は、明治6年9月に九州で4番目の灯台として完成したが、助左衛門は、その日を待たず明治5年4月に往生してしまった。

* * *

以上が白州灯台建設に至る助左衛門の苦勞話ですが、助左衛門の墓は、小倉駅のそば長浜浦に近い西頭寺にあり、多くの方が訪れています。また、小倉城内には、助左衛門の功績を称える顕彰櫓があり、助左衛門が夢に描いた灯籠台の姿をしています。

白州に目を戻すと、白州の南方4kmには大水深高規格のひびきコンテナターミナルが平成16年度の供用開始を控えて整備中です。

また白州の北西方向6kmの白島には石油備蓄基地があって、1隻あたり70万klの貯蔵船8隻が日本の油消費量の約9日分を備蓄して、石油安定供給に備えています。

このように、航法も複雑なうえに船舶の往来が激しくまた重要な施設も近い場所にあつて、航海者の目印として機能している白州灯台は、航行安全にどれほど貢献しているか計り知れません。そう思う時、灯籠台築立に私財と情熱を注いだ助左衛門に対し、感謝と尊敬の念を深くせざるを得ません。

（九州地区事務局長 鈴木 成男）



船協だより

公布法令 (6月)

- ㊦ 海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律 (法律第71号、平成16年6月2日公布、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行、一部公布日から施行)
- ㊦ 武力攻撃事態における外国軍用品等の海上輸送の規制に関する法律 (法律第116号、平成16年6月18日公布、公布の日から起算して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)
- ㊦ 特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法 (法律第125号、平成16年6月18日公布、公布の日から起算して10日を経過した日から施行)
- ㊦ 油濁損害賠償保障法施行令の一部を改正する政令 (政令第205号、平成16年6月18日公布、平成17年3月1日施行、一部平成16年12月1日施行)
- ㊦ 船員保険法施行令の一部を改正する政令 (政令第215号、平成16年6月25日公布、平成16年7月1日施行)
- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第73号、平成16年6月28日公布、平成16年7月15日施行)
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令 (総務省令第97号、平成16年6月30日公布、平成16年7月1日施行)
- ㊦ 無線局運用規則の一部を改正する省令 (総務省令第98号、平成16年6月30日公布、平成16年7月1日施行)
- ㊦ 無線局免許手続規則の一部を改正する省令 (総務省令第99号、平成16年6月30日公布、平成

16年7月1日施行)

- ㊦ 船員法施行規則及び船員労働安全衛生規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第75号、平成16年6月30日公布、平成16年7月1日施行)
- ㊦ 海事代理士試験規程の一部を改正する省令 (国土交通省令第76号、平成16年6月30日公布、平成16年7月1日施行)

陳情書・要望書等 (6月)

提出日：6月22日

宛 先：国土交通省海事局長 鷲頭誠殿
件 名：MARPOL 条約改正の国内法令化について
要 旨：2003年12月に採択された MARPOL 条約改正の国内法令化について、海事局が5,000 DWT 以上のシングルハルトンカー (SHT) の使用を2010年以降認めないとする考え方を示したのに対し、当協会は、条約改正の審議経緯やわが国商船隊への影響等を踏まえ、改正条約で認められているとおり、船舶状態検査スキーム (CAS: Condition Assessment Scheme) で安全性が確保できていると判断された SHT の使用を2015年まで延長するよう要望した。

提出日：6月29日

宛 先：規制改革・民間開放推進会議
件 名：規制改革要望
要 旨：10項目からなる海運関係の規制改革要望 (P.7 海運ニュース参照)

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6月	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	4,030	1,076	10.8	6.6
5	4,724	3,792	932	9.8	5.0

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	最低値
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6月	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
6	107.47	107.35	111.07

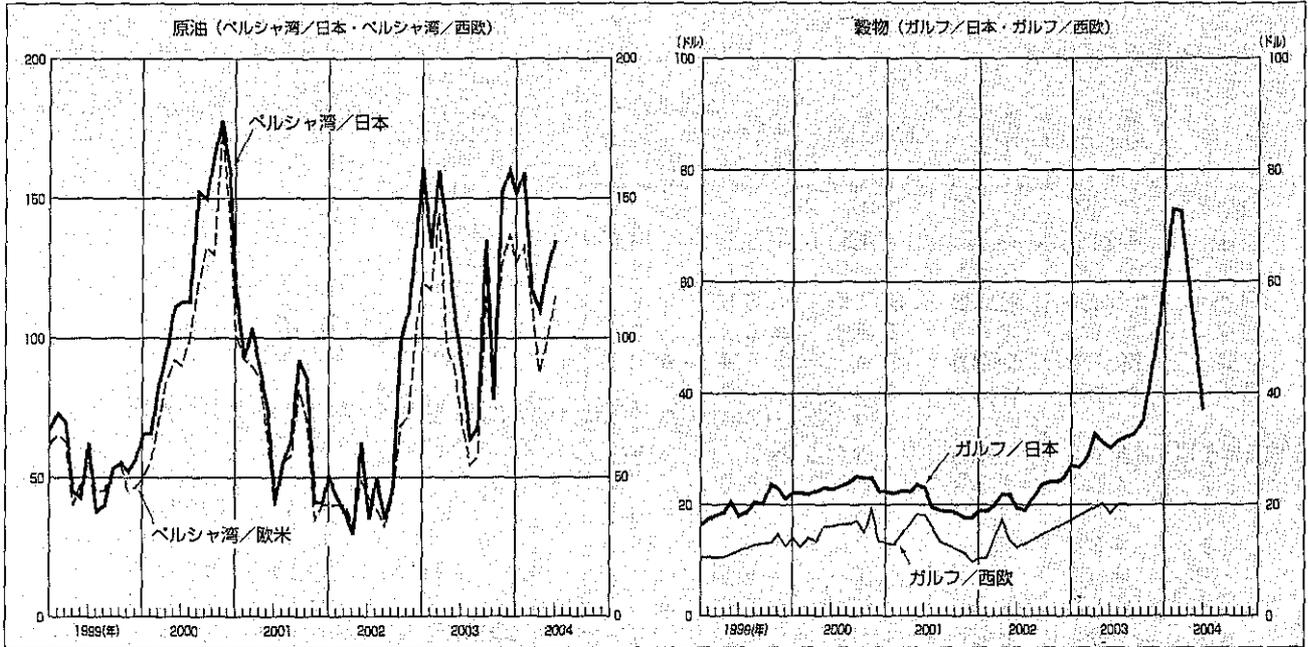
(注) 財務省貿易統計による。

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
				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 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
6	7,934	600	7,334	2,214	971	282	3,764	99	6	0	22,307	4,312

(注) ①マリタイム・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)

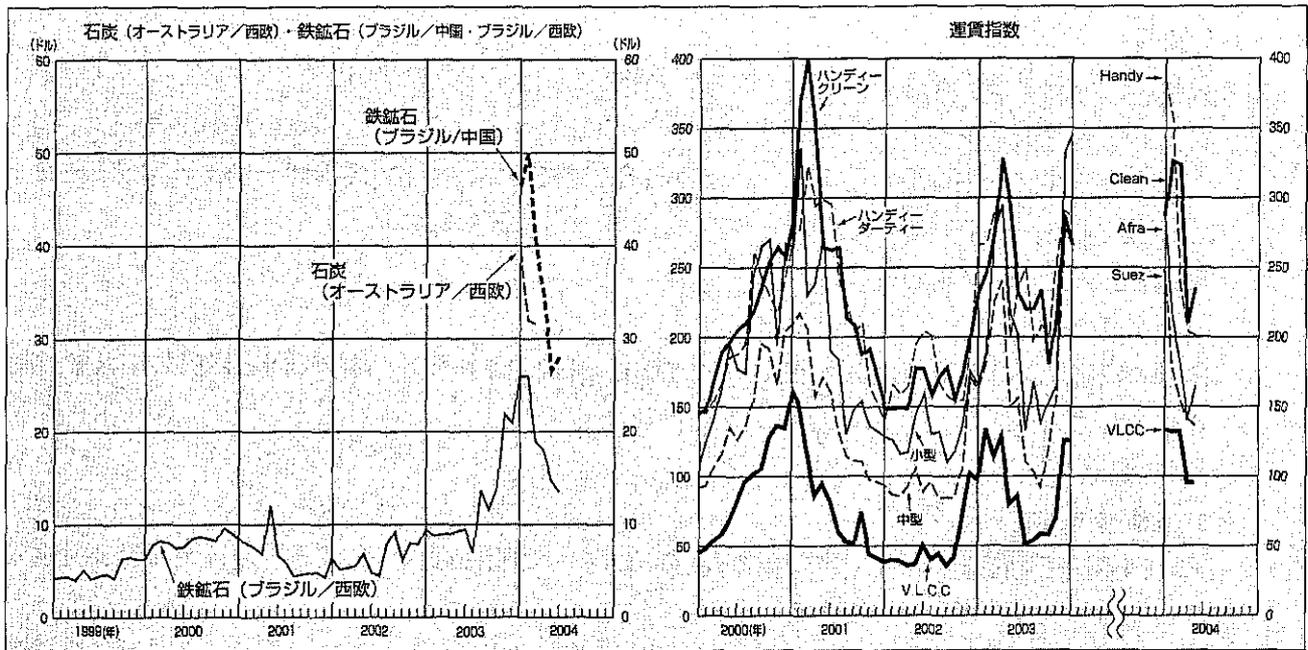
月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	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	135.00	114.00	42.50	31.00	70.00	52.50	115.00	87.50
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	136.00	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	37.00	—	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)

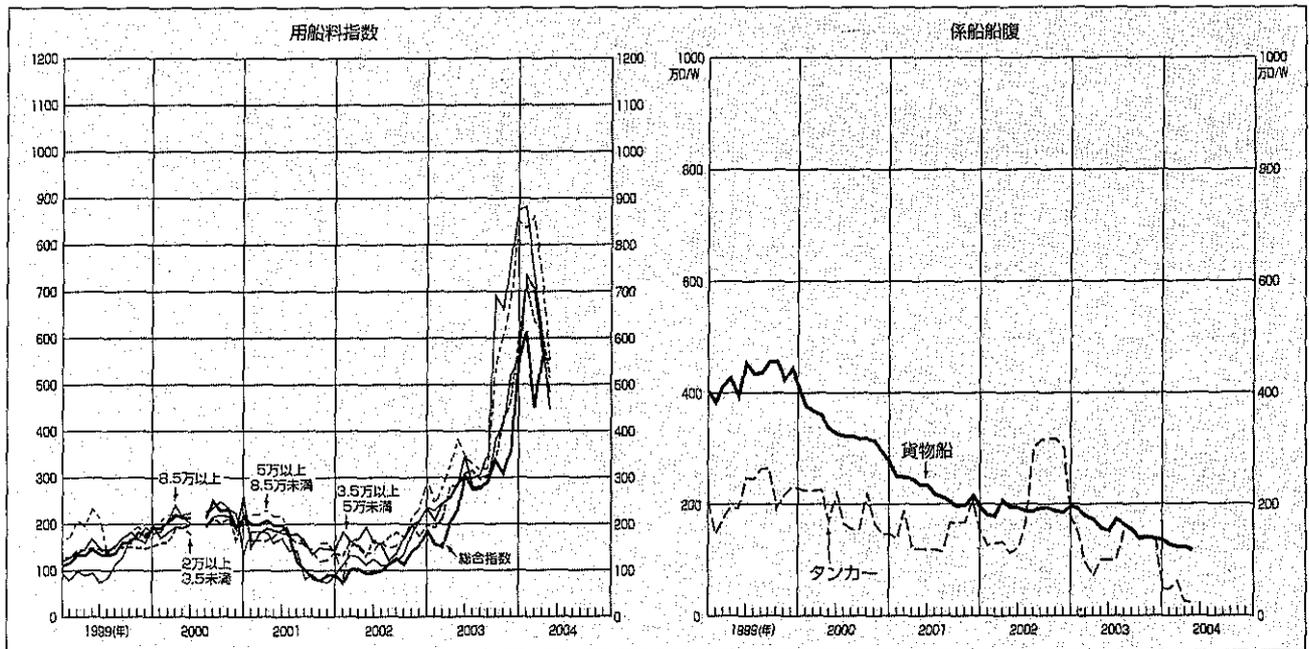
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	—	32.00	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	35.00	32.50	8.95	6.75	18.00	15.25
5	—	—	—	—	—	—	26.50	25.00	—	9.25	14.75	11.30
6	—	—	—	—	—	—	28.00	22.90	—	9.50	13.50	8.25
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	Afra	Handy	Clean
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287
2	—	—	—	—	—	133.9	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326
3	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323
4	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210
5	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235
6	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	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 ⑪Afra: 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	515	483	555	446	533
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船型区分は重畳トンによる。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. 係船舶腹量の推移

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	866	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	175	1,041	1,178	54	145	224
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

真夏を思わせる天候が続いていますが、暑い夏を迎えるとかつて駐在していた中東のことを思い出します。私は1988年から1991年にかけてアラブ首長国連邦のデュバイに駐在し、イランをはじめとして湾岸諸国を飛び回っておりました。任期は3年のはずでしたが、1990年8月初めに勃発したイラクのクウェート侵攻、それに続く湾岸戦争で半年間ほど東京に戻されたので正味は2年と6ヶ月でした。

中東では10年に一度何かが起こるといわれており、過去の歴史はこれを物語っているようです。今回のイラク戦争、およびその後の混乱で中東は再び世界の人々の耳目を集めていますが、事件や事故があると注目されるという negative publicity の点で海運とよく似ていると思います。中東を理解するうえでのキーワードはイスラム教と石油がまず浮かぶでしょうが、中東、とりわけイランを含む湾岸諸国は、先進諸国と異なり若年化の問題が大きな悩みとなっています。かつては、熱さと砂漠といった厳しい気候と満足な医療も得られない環境下での生存は困難を極めていたが、石油の発見以降、劇的に生活水準や医療が向上して人口爆発ともいべき人口増加が湾岸諸国で軒並み生じています。この新たに加わった若年層にいかにか働き口を提供するか各国とも腐心しているようです。サウダイゼーションやオマナイゼーションといった自国民優先主義の背景には、この若年問題があります。増えつづける人口を抱えながらも経済的安定を達成できないと、貧困層を中心にイスラム原理主義と結びつき大混乱が生ずるとの図式になりかねません。

日本人にとっても欧米と同様にイスラム教は馴染みが薄く理解しがたいものですが、最も問題がある点はキリスト教と異なり宗教改革を経ていないために、短絡的にマホメットの時代に戻れば良いとの考え方が受け入れられやすいということではないかと思えます。時代の流れに即応した、より洗練したイスラム教への脱皮が求められています。

日本は原油の90%を中東に依存し、我々海運界がその安定輸送を担っています。中東の情勢についてもより広い視点から注目する必要があるのではないのでしょうか。

日本船主協会 船員対策室長 高橋 幸一郎

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	広報室室長代理	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 収
	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

7月です。1日には海開きが各地で行われ、強い陽射し・暑さと相まってまさに「海の季節」到来といった感があります。この「せんきょう」がお手元に届く頃には、「海フェスタふくおか」や各地のイベントも成功裡に終わっている事でしょう。みなさまはどれに参加されましたか？

さて、この時期になると同時にニュースになるのが海や河川での「水難事故」です。私も小さい頃は夏休みになると海へ出かけて行き海水浴をするのが楽しみでした。確かに海と親しむ良い季節ではあるのですが、大自然の一部である海は、思わぬ危険をもたらすこともあります。ぜひ気をつけてお出かけになってみてくださいね。(夏はやはり海です。のN)

せんきょう7月号 No. 528 (Vol. 45 No. 4)

発行●平成16年7月20日
創刊●昭和35年8月10日
発行所●社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

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