

平成16年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.532 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2004

11

社団法人 日本船主協会

●No.532●



せんきょう

11

November 2004

C O N T E N T S

■巻頭言	1
外航中小船主協会の取り組み 日本船主協会副会長 八馬汽船株式会社代表取締役社長 小林宏志	
■海運ニュース	2
国際会議レポート	2
1. バラスト水処理装置型式承認ガイドライン原則承認される —IMO第52回海洋環境保護委員会の審議結果について—	
2. TAJIMA 号事件の解決策はモデル国内法で —IMO 第89回法律委員会の模様—	
3. アジア荷主との建設的な関係構築を確認 —アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合の模様—	
4. IMOでの強制規則の審議継続を要請する、等決議 —国連環境計画 (UNEP) 第7回バーゼル条約締約国会議 (COP7) の模様—	
内外情報	14
1. EU、豪州での独禁法適用除外制度見直しが大詰めへ —外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を巡る内外の動きについて—	
2. ISPS コードの確実な実施に向け、パリMOU、東京MOU が集中キャンペーンを実施 —2003年のポートステートコントロール実施状況—	
■Washington EU	18
海運日誌 (10月) 20	海運統計 23
船協だより 21	編集雑感 27
囲み記事	
・当協会と船員教育等について意見交換	22

外航中小船主協会の 取り組み

日本船主協会 副会長 小林宏志
八馬汽船株式会社代表取締役社長

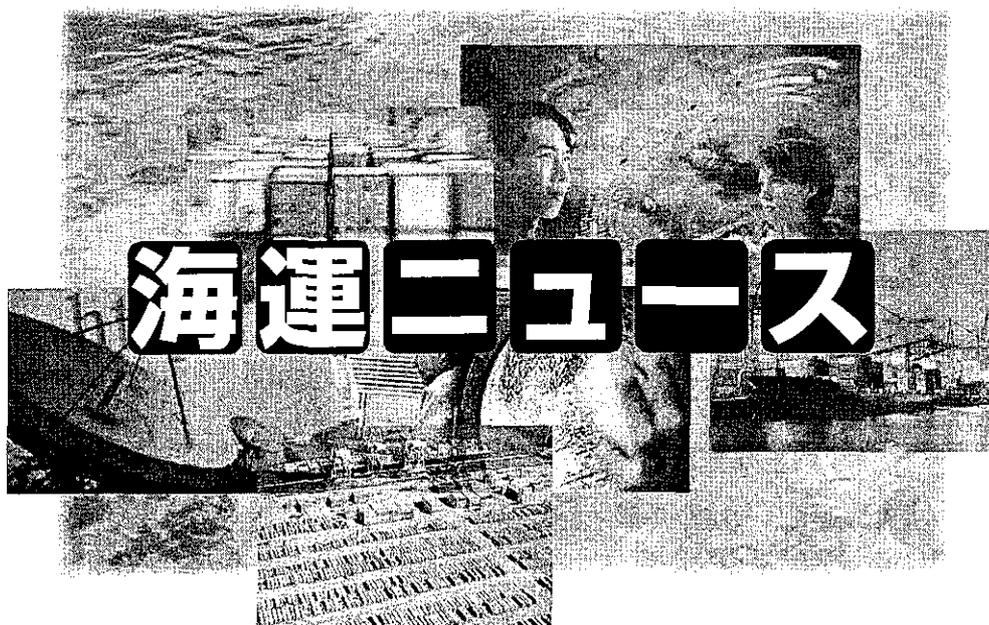


外航中小船主協会は、昭和34年に日本船主協会のもと、わが国の主要オーナー86社によって海運オーナーズ協会（わが国の外航中小船主は、かつてはそのほとんどが船舶所有企業であった為、オーナーと総称された。）としてその前身が設立され、その後、昭和42年に広く外航中小船主の集まりとして今の名称に改称、現在日本船主協会のオーナー部会を兼ね会員14社にて活動している。

これまで会員各社は、船舶管理等に良質且つ木目細かなサービスが提供できるように真剣に取り組み、これを支える当協会の具体的な活動として、過去には、融資条件の改善や必要予算の確保、外航中小船主に合った独自の船員労働条件の設定、船員保険制度の被保険者資格の緩和等さまざまな課題に取り組みながら、国際競争条件の整備を関係各方面に求めてきた。最近では、主として外航中小船主の問題でもある為、当協会が中心となり長年にわたり政府に改善を強く働きかけてきた船員職業安定法の改正法案が、ようやく先の通常国会で成立し、平成17年より日本籍船を所有できない事業主が雇用する船員にも被保険者資格が適用されることになると同時に、船員派遣業ができるようになった。

今後は、効率的な船舶管理体制のあり方や船舶を安全に航行させる為の船員の配乗や教育等、外航中小船主の経営の柱である船舶管理に対する取り組みを強化し、また、外航中小船主の経営基盤を強化する為、わが国の税制をはじめとする諸条件が競争相手国並みに改善されるべく活動を推し進め、外航中小船主を取り巻く諸問題の解決に取り組んでいきたいと思う。外航中小船主各社が業績を向上させ発展していくには、各社の企業努力が必要不可欠であるが、問題解決の為の折衝には、単独よりしっかりした組織を持つ団体の方が有効であることは自明の理である。

当協会は、隔月定例会議を開催し、海運経営及び船舶管理や労務問題等に関する意見交換を行う一方、船会社の経営に欠くことのできない情報の交換を行なっている。最近、外航中小船主の国際競争力を更に強化することを目指す目的で、日本船主協会加盟会社の中から新たに会員を募ることにより組織を強化する方針を決定した。1社でも多くの外航中小船主に当協会へ入会して戴き、総力を結集して、我々を取り巻く諸問題の解決を図り、国際競争力を高めることにより、外航中小船主各社の将来への道が開けるようにしていきたいと考えている。



● 国際会議レポート ●

1 | バラスト水処理装置型式承認ガイドライン原則承認される —IMO 第52回海洋環境保護委員会の審議結果について—

2004年10月11日から15日まで、IMO第52回海洋環境保護委員会（MEPC52）がロンドンのIMO本部にて開催され、以下のとおりの審議結果となった。

1. バラスト水管理条約

本年3月に開催されたMEPC51において、バラスト水管理条約の具体的な規定となる13のガイドラインを策定することが合意された（【資料】参照および本誌2004年5月号P.2参照）。また同時に、これらガイドラインのうち、バラスト水管理の根幹となるバラスト水処理装置の型式承認に関するガイドライン（G8）および病原菌等のバクテリアを殺滅するための処理剤（活性物質^{*}）の承認に関するガイドライン（G9）を優先的に策定することが合意されたことから、本会合においては、主にこの2つのガイドラインの検討が行われた。

^{*}活性物質：水生生物あるいは病原菌を特定の作用によって殺滅する、ウイルスまたは菌類を含む物質または生物

(1) G8およびG9に関する審議概要

① G8：バラスト水管理システム型式承認ガイドライン

船舶に設置するバラスト水処理装置は、バラスト水管理条約上、主管庁の承認が必要とされていることから、今次会合ではその承認のための試験方法などについて審議が行われた。

現在のガイドライン案では、この処理装置の承認試験は、陸上における試験と、本船上に装置を備え付けて行う試験があり、それぞれの試験について装置の作動試験、および生物処理効果を実証するための生物試験を行うこととされている。

しかしながら、船上において生物試験を行うことは、その信頼性が低いこと、また試験を行う海域によって条件が大きく異なることなどから反対する意見が出されたため、2005年7月のMEPC53に向けてさらに検討を行うこととなった。

このため、G8は船上試験に関する部分を

除いて原則承認された。

② G9：活性物質を使用した処理システム承認ガイドライン

バラスト水管理条約ではプランクトンおよび病原菌の排出基準を設けているが、現在の処理装置技術では病原菌を殺滅することがで

【資料】 バラスト水管理条約に関するガイドライン概要およびその問題点

番号	ガイドライン名	ガイドライン概要	問題点
G1	沈殿物受入施設ガイドライン	船舶からの沈殿物受入れ施設の計画および設計に関する手引き。受入れた沈殿物の処理方法、必要最小限の設備要件などが示されている。	
G2	サンプリングガイドライン	条約が遵守されているか確認するため、PSCなどにより実施される船上でのサンプリングに関する手引きで、サンプリング場所、サンプリング方法などを規定している。	バラスト水処理装置を搭載した船舶に対するサンプリングの規定がなかったため、新たにガイドラインを作り直すこととなった。
G3	バラスト水管理同等物ガイドライン	レジャーボートや救助艇などのためのバラスト水管理条約に関する指針。	
G4	バラスト水管理に関するガイドライン	バラスト水管理に関する一般規定が盛り込まれた手引き。バラスト水管理計画を作成する際の手引きともなる。内容は船舶の運用手順、寄港国の考慮すべき事項、記録／報告手順及び訓練／教育手順を規定している。	有害水生生物や沈殿物の取入れ予防措置として、夜間、浅水域、浚渫水域などでバラスト水の漲水を選べるよう規定している。日本の大型外航船が入港するバースの殆んどが当該水域に当てはまってしまう。
G5	バラスト水受入施設ガイドライン	バラスト水受入れ施設の計画および設計に関する手引き。受入れたバラスト水の処理方法、必要最小限の設備要件などが記されている。	
G6	バラスト水交換ガイドライン	バラスト水交換手順のほか、バラスト水交換方法を選択する際に考慮すべき事項、交換時注意すべき事項、訓練要件など規定しており、主にバラスト水交換における船体及び乗組員の安全に関する内容となっている。	条約には悪天候などでバラスト水処理が行えなかった場合の救済措置がないため、ガイドラインに何らかの救済措置を盛り込む必要がある。
G7	リスクアセスメントガイドライン	特定の2港間におけるバラスト水管理条約の適用除外について、その申請方法および排出されるバラスト水中の水生生物に対する有害性の評価方法に関し規定している。	
G8	バラスト水管理システム型式承認ガイドライン	バラスト水処理装置の承認に関する手引き。承認試験方法、設計および構造の一般要件および型式承認証明書発行手続きに関し規定している。処理システムは主管庁により承認される。	承認試験には、陸上試験及び船上試験があり、処理装置の作動状況や生物処理効果を確認することになるが、船上での生物処理効果の実証について、その信頼性、実行性など更に検討する必要がある。
G9	活性物質を使用した処理システム承認ガイドライン	有害水生生物および病原体を殺滅するために使用される処理剤に関する承認試験、承認手順などについて規定している。	承認のための具体的な手順を検討する必要がある。
G10	バラスト水管理技術のプロトタイプ認証ガイドライン	バラスト水処理技術の実験および評価を行うための手引き。実験方法および評価手順、また一般的な設計構造についても言及されている。	
G11	バラスト水交換の設計設備基準ガイドライン	バラスト水交換を行う船舶の設計構造に関する手引き。安全性の向上、バラスト水交換時間の短縮、沈殿物堆積の最少化などを目的としている。また計測記録装置、サンプリング設備、シーチェスト、漲排水ライン、バラストポンプ、バラストタンク及びバラストコンソールなどの設備要件を規定している。	設備要件の内容が曖昧なため、明確にする必要がある。また海水は有害なものとして、直接接触することを避けるため、甲板上にバラスト水を排出しない設計とするよう規定されており、フロースルー方式によるバラスト水交換の場合、甲板上に海水排出用のパイプ等、追加設備が必要となってくる。
G12	船上における沈殿物処理ガイドライン	沈殿物堆積の最少化あるいは防止および沈殿物に含まれる水生生物の排出防止手順や沈殿物堆積を防止するための構造要件、また乗組員あるいは陸上による沈殿物除去手順などを規定している。	除去した沈殿物の廃棄海域について、陸岸から200マイルとなっており、非常に狭い海域となっているため、バラスト水と同様50マイルでも廃棄できるようにする必要がある。
G13	緊急時を含む追加方策ガイドライン	各締約国による有害水生生物防止のための追加方策に関して、その必要性の評価手順、追加方策の実行手順および周知手順、また緊急時あるいは伝染病発生時における緊急対応手順を規定している。	

きず、病原菌に関する排出基準を満たすには活性物質の使用が必要となってくる。この場合、使用した活性物質を病原菌等を殺滅する濃度のまま船外に排出すれば、その海域の水生生物をも死滅させる恐れがあるため、本会合では活性物質の排出基準および承認手順について審議を行った。

審議の結果、G 9は原則承認された。

なお、G 9の名称は当初は「活性物質の承認ガイドライン」であったが、条約との整合性を図るため、「活性物質を使用した処理システム承認ガイドライン」と名称変更を行った。

(2) その他のガイドライン等に関する審議概要

13のガイドラインのうち、G 2、G 4、G 6、G 11、G 12の各ガイドラインは船舶の運航に影響を及ぼす可能性があり、特に夜間や浅水域でのバラスト水の漲水制限や、各ガイドラインで重複する規定の整合性が図られていないなどの問題があるため、我が国政府は修正を求めるとしていった。

しかしながら、これらガイドラインについては、本会合では審議の時間がなかったことから、次回 MEPC53に向けて引き続き検討することとなった。また、処理装置により処理されたバラスト水は、条約で定められた排出基準（水中に含まれるプランクトン等の数）を満たす必要があるが、一方で、条約では排出基準を最新の処理技術に見合ったものとするため、最初の適用船が発生する2009年の3年前までに基準の見直しを行うことも規定している。このため基準の見直しを2006年までに行う必要があることから、本会合では次回 MEPC53において、この見直しを行うことが承認された。なお、基準の見直しに関し、各国は MEPC53までに最新の処理技術に関する情報を IMO に提出するよう要請された。

(3) 今後の予定

今次会合において、G 8およびG 9は原則承認されたものの、更に検討を要する部分があり、またその他のガイドラインについても MEPC 53までに最終化する必要があるため、2005年4

月の IMO 第9回ばら積み液体およびガス小委員会 (BLG 9) および MEPC53の1週間前にバラスト水 WG 中間会合を開催し、各ガイドラインを審議することとなった。

2. シップリサイクル

シップリサイクル議題では、IMO シップリサイクルガイドラインの一部強制化、リサイクル予定船舶の通報システム、等を中心に審議された。

(1) IMO ガイドラインの一部強制化

IMO ガイドラインの一部強制化は、IMO 事務局長の要請により、ICS (国際海運会議所)、BIMCO (ボルチック国際海運協議会) 等で構成するインダストリーワーキンググループ (IWG) が提案したもの。パナマ、ノルウェー、オランダ、ギリシャ等多くの国から支持があり、今後強制化の可能性を検討すべき項目として、リサイクル施設のライセンス化、シップリサイクルプラン (SRP) の作成、グリーンパスポートの作成、ガスフリーの実施、等がリストアップされた。

(2) リサイクル予定船舶の通報システム

通報システムについては、オランダ、インド、ICS の提案に基づき、旗国、リサイクル国が第一義的な役割を担うこと、事務的な負担をなるべく小さくし海運の特性を考慮すること等の基本原則が確認され、

1) リサイクル船舶の引渡し前に、

- ① 船主とリサイクルヤード (以下、ヤード) はシップリサイクル計画 (SRP) を含む契約を最終化すること
- ② 船主は契約の最終化について旗国に通知、ヤードはリサイクル国に契約の最終化を通知するとともに SRP を送付すること
- ③ 旗国とリサイクル国で情報のやりとりを行うこと。

2) リサイクル船舶の引渡し後に、

- ① 船主は旗国に引渡しの完了を通知、その後、旗国は船舶の登録抹消を行うこと、
- ② ヤードはリサイクル作業の開始/完了をリサイクル国に通知すること、

などを盛り込んだ通報フローの素案が作成され、今後検討を進めていくこととされた。

(3) その他

シップリサイクル計画を作成するためのガイドラインが最終化されたほか、IMO ガイドラインの附属書1、2、3（いずれも有害物質リストに関するもの）を統合して単一のリストを作成する作業が開始された。また、バングラデシュより提案があった「国際シップリサイクル基金」の設立については基本的に同意され、作業の進め方、基金の仕組み等について技術協力委員会（TCC）で検討していくこととなった。

さらに、日本の提案により、10月25-29日に開催されるバーゼル条約第7回締約国会議（COP7）で同条約における旗国の役割に言及した決議案について審議が行われることから、MEPC からCOP7 に対し、旗国の責任については、2005年2月に開催されるILO/IMO/バーゼル条約のJWGで審議するよう促す文書を提出することとなった。（COP7についてはP.12海運ニュース参照）

(4) 今後の作業

今後の作業としては、MEPC53（2005年7月予定）に向けてノルウェーをコーディネーターとしたコレスポネンスグループを設置し、上記項目のほか、IMO ガイドラインの遵守促進メカニズム、等について検討を進めることとなった。

3. 船舶からの大気汚染の防止

船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約附属書VIが2005年5月19日に発効することとなり、国際船級協会（IACS）よりその統一解釈に関する提案があったものの、時間上の制約から本会合では審議されなかった。このため2005年2月に開催されるIMO第48回設計設備小委員会（DE48）で検討の上、次回MEPC53で最終化することとなった。

また、2000年3月のMEPC44で既に承認されている、SO_x 排出抑制海域（SECA）に北海を追加する改正案については、今次会合では採択されず、次回MEPC53で採択されることとなった。

4. 船舶からの温室効果ガス排出抑制

船舶から排出される温室効果ガスの抑制については、前回のMEPC51において、中国、インドおよびサウジアラビアなどが、「その削減の取組みを検討しなければならないのは先進国のみである」と強硬に主張し、審議が進まなかった。このため今次会合では技術的な事項を検討することとなり、船舶から排出されるCO₂の算定に関する指標（CO₂ Index）の策定について審議が行われた。現実的な指標を作成するためには、船舶の航海データ（航海距離、貨物量および燃料消費量など）の収集およびその比較の必要性が会合において合意され、各国は次回MEPC53までに当該データを提出するよう要請された。また、CO₂以外の温室効果ガス、特に貨物から発生するメタン、冷媒や消火剤に用いられるフロンガス、ハロンガスについての現状を把握するため、各国はMEPCに情報を提供するよう要請された。

5. MARPOL条約附属書I、附属書IIおよびIBCコードの改正

MARPOL条約附属書Iは、1973年に採択されて以来度重なる改正が行われ、その構成が複雑になっていることから全面的に改正を行うこととなり、今次会合においてその改正案が採択された。発効は2007年1月1日の予定である。

なお、改正附属書Iの主な変更点は次のとおりである。

- ① 22規則 ポンプルームの二重底化
適用対象：2007年1月1日以降に建造される5,000DWT以上の油タンカー
- ② 23規則 確立論的手法による油流出量の算定
適用対象：2010年1月1日以降引渡しの全ての油タンカー
- ③ 37-4規則 船上油汚染緊急計画の変更
適用対象：2007年1月1日以降、5,000DWT以上の油タンカー
- ④ 1.11.9規則 オマーン海の特別海域への追加
適用対象：2007年1月1日以降、全ての船舶

また、IMO では1990年代前半から有害液体物質の汚染分類の見直しを検討してきたが、2003年7月のMEPC49において、現行の5分類方式から3分類+無害の4分類方式とすることが合意され、附属書Ⅱが全面改正されることとなった。これに伴い各物質の汚染分類および船型要件等を定めている「危険化学品のばら積み運送のための船舶の構造および設備に関する国際規則（IBCコード）」も改正された。改正附属書Ⅱおよび改正IBCコードは2007年1月1日発効の予定である。なお、植物油の輸送に関する免除規定が改正附属書Ⅱ第4規則1.3項に追加され、これによりIBCコードで規定する一定の要件を満たした二重底タンクを備えるプロダクトタンカーでも、センタータンクを使用して植物油の輸送ができることとなった。

2 TAJIMA 号事件の解決策はモデル国内法で —IMO 第89回法律委員会の模様—

IMO 第89回法律委員会が2004年10月25日から10月29日までの間、ロンドンのIMO 本部で開催された。今国会では、日本が問題提起していた「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（SUA条約）」、「海難残骸物除去に関する条約案」および「トレス海峡への強制水先制度（PSSA）」等に関しての審議が行われた。主要議題についての結果は以下の通り。

船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段

本件は、TAJIMA 号事件を受け、日本から外国籍船での犯罪事件の被疑者を速やかに引き渡す方策の必要性を訴えてきたものであり、第85回法律委員会（2002年10月）より独立した議題として検討されている。

因みに、日本はこれまで解決のオプションとして、国際的な法的枠組みの策定、法的拘束力のないガイドラインの策定、各国による自主的国内法の改正を提示してきた。

6. 特に敏感な海域（PSSA）*の指定に関するガイドラインの見直し

PSSA の指定に関するガイドラインについては、前回のMEPC51において多数の国がその見直しを支持した。今次会合で本件について審議した結果、ガイドラインの明確化および指定基準の強化などの改正を行うため、コレスポンデンスグループを設置して検討を行い、MEPC53で最終化することとなった。なお、新たに申請される PSSA の指定については、改正ガイドラインが採択されるまでは、現行ガイドラインに従って審議が行われることが確認された。

*PSSA: 船舶の航行によって、特に環境に対する影響を受けやすく、特別な保護措置が必要とされる水域
(海務部・企画調整部)

今国会で CMI (万国海法会)*は2004年6月に開催した CMI 総会において、本件の解決策としてモデル国内法案を策定する国際合同作業部会を創設する決議を採択した旨紹介があり、日本も現実的なオプションとしてこの決議を支持するとともに、作業部会への協力を行うことを表明した。

これにより今後当分の間は、議論の場をIMO 法律委員会から CMI の作業部会へ移すこととなった。

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（SUA条約）

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 SUA 条約の改正を行うこととし、犯罪化条項および臨検条項を中心に議論が行われている。

今国会では本会議に加え作業部会での検討が行われたが、犯罪化条項については輸送の定義、汎用品輸送をはじめ依然として更なる検討を要する項目が多く残された。また、臨検条項では ICS 等が指摘していた公海上での乗船の危険性が認識されたほか、臨検の際は船長にその意図を知らしめる

ことや、船長が船主や旗国とのコンタクトを妨げられないことが合意された。さらに臨検により輸送に遅延が発生した場合の補償協定を挿入することで合意されたが、誰を責任当事者および補償請求者するかなどについて見解が分かれた。

なお、本件については、2005年1月に作業部会を開催し、更に同年4月の法律委員会を経て、10月に条約改正の外交会議が開催されることとなった。

海難残骸物の除去に関する条約案

本条約案は、海難残骸物の除去に係る船主の義務および金銭的保障の義務付け、沿岸国による除去の権利などを目的とするもので、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ドラフトを基に議論が行われた。今会合では、沿岸国と救助業者との関係、テロ行為により発生した残骸物に関する船主免責などについて議論されたが、時間の関係もあり大きな進展は見られなかった。

① 救助業者等との関係

CMIは委員会の要請に基づき、本条約案と海難救助条約をはじめとする海運関係条約との両立性について検討を行ったところ、沿岸国の介入により海難救助条約に伴う救助作業の遂行を侵害する場合も考えられることから、救助業者との協議規定および保障規定を検討する必要があると報告した。これに対し各国からは多くの賛同を得るところとはならなかったが、更なる検討を要することとなった。また、保障規定に関連し日本からも残骸物であるか否かの判断について沿岸国の判断が優先し、船主の権利が侵害されるおそれがあるため、船主に対しても同様の検討する必要がある旨指摘した。

② テロ被害に対する免責

テロ行為による海難残骸物の発生に係る船主責任の免責について、(a)「戦争、敵対行為～」、(b)「もっぱら、損害をもたらすことを意図した第三者の作為または不作為～」のいずれでカバーされているか各国により見解が分かるとと

もに、日本からは本条約にのみテロ免責の規定を挿入すると、同様の規定を置く他の条約でテロは免責されないと解釈される恐れが生じると指摘し、議長はテロ免責については他の条約を含めた包括的な解決策が必要との見解を示すにとどまった。

避難場所

CMIは委員会の要請に基づき、援助を求めている船舶に避難場所を提供した沿岸国で出費や事故が生じた際の補償と責任について検討を行い、現行の各種条約(CLC、FC、LLMC**等)では全てのケースをカバーできないとして新たな条約が必要との見解を示した。これに対し、多くの国からは本件に関する補償は現行条約で十分カバーできるのではないかとの疑問が寄せられるとともに、新たな条約作成よりもいまだ発効に至っていない条約(バンカー条約、HNS条約等)の批准を進めるべきとする発言が相次いだ。また、P&Iクラブは条約化に反対するとともに、クラブが本件に関する金銭的保障を行う場合の保障書ドラフトを策定した。

しかしながら、一部に条約化を支持する国、業界団体もあったことから、次回法律委員会で更に検討を行うこととなった。

トレス海峡への強制水先制度の設置

2004年7月に開催された第50回航行安全小委員会(NAV)において、豪およびパプアニューギニアが国際海峡であるトレス海峡への強制水先制度導入を提案し、環境保護推進の観点からは各国の理解を得られたが、国連海洋法条約(UNCLOS)との関係で疑問が示されたことから、法的な観点から同制度の導入の可否について法律委員会で検討を行うこととされた。

法律委員会では、UNCLOSで強制水先を禁止する規定がないことから、同制度の導入を支持する国がある一方、日本をはじめとして、国際海峡での強制水先制度導入を認める法的根拠がUNCLOSにはなく、また条約上認められている国際海峡の

通過通行権を妨げる恐れがあるとして反対する国も多く、その解釈は大きく二分され委員会としての結論には達しなかった。このため IMO の技術系委員会でも更なる検討することが相応しいのではないかと提案もあり、12月に開催される海上安全委員会 (MSC) へ法律委員会の議論を正確に報告することを決定するにとどまった。

(関連業務部)

* CMI: Comite Maritime International の略。1896年にアントワープで設立された海事関連法規の統一を目的とする非政府国際団体。海事関連業務に従事する者もしくは海事関連法規に関心を有する者で構成される。メンバーは、原則として各国の国内海法会。

海事関連法規の構築に当たっては、他団体と連携し、“船荷証券統一条約 (通称ヘグ・ルール)” や “船主責任制限条約” を成立させた実績をもつ。現在の正規加盟団体数は56、準メンバー団体数2で、我が国からは「日本海法会」が正規の加盟団体として参画している。

** LLMC: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims の略。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、船主等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。1976年11月19日に採択され、1986年12月1日に発効した。その後、1996年5月3日に船主等の責任制限額を大幅に引き上げた1996年議定書が採択され、2004年5月13日に発効した。国内法は「船主責任制限法」。

3

アジア荷主との建設的な関係構築を確認

—アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合の様相—

ASF シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) の第16回会合が、2004年11月1日に台北で開催された。

同会合は、2004年4月の第15回会合 (於東京) に続くもので、ASF メンバー船協から6カ国/地域の代表20名が参加 (【資料2】参照)、当協会からは SERC 委員長の草刈隆郎会長 (日本郵船会長) をはじめ5名が出席し、率直かつ活発な意見交換の後、了解事項 (【資料1】参照) を採択して会合を終了した。

今回の会合では、太平洋コンテナ航路のトレード安定化問題、ドライバルク/タンカーの市況動向のほか、独禁法適用除外問題など海運を取り巻く重要事項についても議論された。加えて、アジア荷主協議会が最近設立されたことに留意し、アジアにおける荷主と船社の建設的な関係を確立するための適切な方法を模索することに合意したことが特筆される (巻末「編集雑感」に關係記事)。議論の主要点は以下のとおりである。

① 定期船部門

アジア域内トレードの2004年のコンテナ貨物荷動き量は前年に比して二桁の伸びが予測されることが報告されるとともに、2005年以降数年

間は堅実な伸びを見せ、需給バランスの改善が見込まれるであろうことが留意された。CEO は、アジア域内トレードに関する決定を行う際には、同トレードの経済状況に関するデータを十分に考慮することが求められた。

また、アジア荷主協議会 (ASC) が最近設立されたことに留意するとともに、誠実かつ友好的な対話を通じて、アジアの荷主と船社の望ましい、建設的な関係を確立するための適切な方法を模索することに合意した。

太平洋トレードについては、依然として続く堅調な荷動きに留意する一方、主にインフラが不十分であることによって増大しているコスト要因への強い懸念を共有した。運航コストの増大は高品質で安定的なサービスを提供する船社の能力への重大な挑戦をもたらすものであることを確認し、これらの問題に取り組む CEO の強力なリーダーシップが重要であることが認識された。また、CEO は、世界規模のサプライ・チェーンの円滑な流通のために新たな輸送インフラの整備が緊急に求められていることを政府機関等関係者に明確に示すために最大限の努力を尽くすことが要請された。

② ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク市況は、一旦下落したもののその後急激に回復しており、ここ数年は引き続き堅調に推移し得ることが報告され、タンカー部門も VLCC 市況が非常に好況であることならびに当面は現在の状況が持続するであろうことが留意された。

③ その他

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、一方的な法制の変更は、貿易相手国に大きな経済的影響を及ぼし得ることに留意

し、関連する政府を含む関係者が法制上の不整合および貿易に悪影響をもたらす可能性があるこの問題を注意深く再検討すべきであることに合意した。

甲板積みコンテナに対するパナマ運河通航料の課徴方式変更の非公式提案が示されているが、これが発効した場合、非常に大きな経済的負担がコンテナ船社に課されることに留意し、今後発表される正式提案など進展を注視すべきであることに合意した。

(国際企画室)

【資料1】

2004年11月1日、台北
(2004年11月8日発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)

SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

第16回中間会合 (台北) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第16回中間会合は、ASF メンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国／地域の代表20名が出席し、2004年11月1日、台北で開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. ドライバルク／タンカー部門

1) ドライバルク市況は、第2四半期の調整局面で下落したもののその後急激に回復し、現在に至っていることが報告された。バルクキャリアの市況に関する様々な予測と、特に中国における鉄鉱石／石炭の活発な需要から、ドライバルク市況はここ数年は引き続き堅調に推移し得ることが留意された。

2) タンカー部門については、会合は、VLCC 市況が非常に好況であることならびに当面は現在の状況が持続するであろうことに留意した。

2. 定期船部門

1) アジア域内トレードに関しては、同トレードにおける2004年のコンテナ貨物の荷動き量は前年に比して二桁の伸びが予測されることが報告されるとともに、中国経済の急成長に主導され、同トレードにおけるコンテナ貨物荷動き量は2005年以降少なくとも数年間は堅実な伸びを見せるであろうことならびに需給バランスの改善が見込まれるであろうことが留意された。それゆえ CEO は、アジア域内トレードに関する決定を行う際には、同トレードの経済状況に関するデータを十分に考慮することが求められた。

また出席者は、アジア荷主協議会 (ASC) が最近設立されたことに重大な関心を持って留意した。特定の商業上の問題は適切な荷主団体と認可されている船社間協定との間で協議すべきであることを認識し、会合の出席者は、誠実かつ友好的な対話を通じて、アジアの荷主と船社の望ましい、建

設的な関係を確立するための適切な方法を模索することに合意した。

- 2) 太平洋トレードについては、依然として続く堅調な荷動きに留意した。コンテナ輸送能力と貨物量に関する予測によれば、同トレードの東航における現在の需給バランスはさらに数年は維持され得るものと考えられるが、一方、出席者は、特に米国西岸で顕著な深刻な港湾貨物の渋滞、港湾／鉄道／トラック／フィーダーの諸料金の高騰、鋼板の高値によるコンテナ不足、燃料油価格の高騰、用船料の急騰、造船船価の上昇など、主にインフラが不十分であることによって増大しているコスト要因への強い懸念を共有した。加えて、空前の全体的な貨物の増加に伴い、太平洋トレードの東航／西航の荷動きインバランスはさらに拡大した。それゆえ出席者は、上述のかつてない運航コストの増大は高品質で安定的なサービスを提供する船社の能力への重大な挑戦をもたらすものであることを確認した。認可されている太平洋トレードの各航路協定においてこれらの問題に取り組む CEO の強力なリーダーシップが重要であることが認識された。さらに、CEO はまた、これらの問題の重要性とその影響、特に世界規模のサプライ・チェーンの円滑な流通のために新たな輸送インフラの整備が緊急に求められていること、を一般の人々および政府機関に明確に示すために最大限の努力を尽くすことを要請された。

3. その他

- 1) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、出席者は、ある国／地域における国際定期船制度への一方的な法制の変更は、貿易相手国に大きな経済的影響を及ぼし得ることに留意した。出席者は、独禁法適用除外制度は海運業界のみならず貿易業界全体にとって不可欠であるとの ASF の長年の立場を確認し、関連する政府を含む関係者が法制上の不整合および貿易に悪影響をもたらす可能性があるこの問題を注意深く再検討すべきであることに合意した。
- 2) パナマ運河通航料に関し、出席者は、甲板積みコンテナに対する課徴方式変更の非公式提案が最近発表されたことに重大な懸念をもって留意した。発効した場合、この提案は非常に大きな経済的負担をコンテナ船社に課すことになる。これまでのところ正式な提案は発表されていないが、出席者は、進展を注視すべきであることに合意した。

また出席者は、WTO 海運交渉問題を含む海運業界に関する最近のその他の動向についても意見交換を行った。

以上

* * *

SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) は、船社 CEO が海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討する場である。SERC の目的は、入手可能な経済データを考察し主要貿易問題の展望を共有することにより、経営意思決定の質を高めることである。

【資料 2】

アジア船主フォーラム (ASF)
 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)
 第16回中間会合
 日時：2004年11月1日(月)
 場所：台北 (エバグリーン本社会議室)

出席者

委員長

草刈 隆郎 日本船主協会会長
(日本郵船会長)

メンバー

〈中国船主協会〉

Mr Ma Zehua (Executive Vice President, China Ocean Shipping (Group) Co.)

Mr Li Xiaolong (General Manager, SINOTRANS)

Mr Luo Delin (Vice Chairman, CSA)

Capt Lin Libi (Secretary General, CSA)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈マレーシア船主協会〉

Mr A M N Aziz (Director/CEO, MISC Integrated Logistics Sdn Bhd.)

〈シンガポール船主協会〉

Mr Ronald D Widdows (CEO, APL Co., Pte Ltd.)

〈タイ船主協会〉

Mr Teoh Tee Hien (Executive Vice President, RCL Feeder Pte Ltd.)

〈香港船主協会〉

Mr Allan T S Wong (Managing Director, OOCL (Asia Pacific) Ltd.)

〈日本船主協会〉

秋葉 功 (川崎汽船専務取締役)

薬師寺正和 (商船三井常務執行役員)

石田 忠正 (日本郵船副社長)

吉田 芳之 (日本郵船経営企画グループ調査役)

〈韓国船主協会〉

Mr T M Um (Vice President, Hanjin Shipping Co., Ltd.)

Mr Jae Hyun Lee (Senior Executive Vice President, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)

〈台湾船主協会〉

Mr Arnold Wang (President, Evergreen Marine Corp. Ltd.)

Mr C K Ong (President, U-Ming Marine Transport Corp.)

Dr C C Chen (Group Chairman, Wan Hai Lines Ltd.)

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

Mr Robert Ho (Executive Vice President, Yang Ming Marine Transport Corp.)

弁護士

Mr Jeffrey F Lawrence (Partner, Sher & Blackwell)

事務局

園田 裕一 (日本船主協会企画調整部長兼国際企画室長)

石川 尚 (日本船主協会国際企画室課長)

笠原 永子 (日本船主協会国際企画室)

4

IMOでの強制規則の審議継続を要請する、等決議
—国連環境計画(UNEP)第7回バーゼル条約締約国会議(COP7)の様相—

10月25日から29日まで第7回バーゼル条約締約国会議(COP7)が、ジュネーブ(スイス)の国連欧州本部で開催され、船舶解撤に関して審議を行い、「船舶解撤における環境上適切な管理」を含む3つの決議を採択した。(各決議の概要は【資料】参照)

「船舶解撤における環境上適切な管理」に関する決議でIMOでの審議継続等を要請

本年4月の第3回公開作業部会(OEWG3)では、EUにより「旗国」を条約上の「輸出国」とみなす内容を決議案に含む提案がなされ、COP7で継続審議が行われる予定だった(本誌2004年6月号P.12参照)。今次会合では、IMO事務局がMEPC52でシップリサイクルガイドラインの一部強制化の議論が開始されたこと(P.4海運ニュース参照)、「旗国」の責任についてはIMO/ILO/バーゼル条約の共同作業部会(JWG。第1回会合は2005年2月)で審議すべき旨の見解が取り纏められたこと等を報告。その後、EUを代表してオランダが、9月29日のIMO/バーゼル条約のEU専門家会合で「通報システムを含め、IMOでの強制スキームを追求すべき」とする結論が導かれたとして、EUとして「IMOでの強制要件の審議継続を要請」することを含む代替決議案を提案した。多くの国がMEPC52での議論の進展を評価していたこともあり、COP7ではEUの代替案を元に審議が進められ「船

舶解撤における環境上適切な管理」に関する決議が作成された。当初のEU案では、IMOの強制要件の確立を支持しつつも、「旗国」が条約上の「輸出国」と解釈されかねない表現や、「バーゼル条約の規定を実施するよう強く求める」などの表現が使用されていたが、日本、米国等の議場内外でのEU各国等への働きかけにより、条約が拙速に適用される解釈とならないよう正確な表現が使用されることとなった。また、決議には、「OEWGがCOP8に法的拘束力のある解決策を提案する」との内容が含まれているが、これはIMO、ILO、バーゼル条約の何れかの枠組みにおける解決策を示すことが確認され、わが国の提案によりその解釈内容が文書にて示されることとなった。

JWGに関する決議で旗国責任の検討等を要請

OEWG3で作成されたJWGへの付託事項等を上位会合であるCOPとして承認する必要があるとのカナダの提案を受けて「IMO、ILO、バーゼル条約の共同作業部会(JWG)」に関する決議が作成された。JWGへの付託事項やJWGの作業手順などをその内容としている。また、IMO MEPC52で旗国の義務についてはIMO/ILO/バーゼル条約の共同作業部会(JWG。第1回会合は2005年2月)で審議すべき旨の見解が取り纏められたことを受けて、「JWGで旗国の責任を検討すべき」とする内容が盛り込まれた。さらに、JWGにはバーゼル条約からは中国、ガンビア、ジャマイカ、ロシア、英国が参加することとなった。

さらに、セネガル、ガンビア等多くのアフリカ諸国より、自国に遺棄された船舶が問題になっているとしてバーゼル条約で遺棄船舶を管理すべきとの意見が表明されたのを受けて「遺棄船舶」に関する決議が作成された。多くの国が船舶解撤と船舶の遺棄は法的に異なる問題であるとの意見であったが、アフリカ諸国の強い意向を踏まえ、作



▲UNEP 第7回バーゼル条約締約国会議の様相

成された決議案では陸上や港に遺棄された船舶に関する情報を収集するとともに、IMO と協議しつつ、OEWG で集められた情報の評価・検討を行い、必要に応じバーゼル条約側で取るべき措置について検討していくこととしている。

「遺棄船舶」については本題からそれるものであるが、COP7 においては、IMO の議論を促進する決議が採択されるとともに、「旗国」をバーゼル条約上の「輸出国」と見なして条約を実施しようとする拙速な結論が導かれることは回避された。これはわが国が、わが国と意見を共にする米国や ICS 等と協力しつつ、議場内外で積極的に他国に働きかけを行ったこと、EU 内で9月末に海運／環境関係者の意見の擦り合せが行われていたこと、などが大きいと思われる。ただし、バーゼル条約に出席する EU 環境関係者は、IMO のみで検討を行うことには反対しており、同条約側でも何らかの検討を進め、IMO にプレッシャーをかけるとともに、IMO でのスキームがバーゼル条約の環境上適切な管理の理念から大きく逸れるものとなった場合、バーゼル条約で検討したスキームを採用しようと考えているようである。

COP7 後バーゼル条約事務局が異例のコメントを 発表

COP7 の終了後、グリーンピースとバーゼルア

【資料】

バーゼル条約第7回締約国会議 (COP7) 決議概要

1. 「船舶解撤における環境上適切な管理」に関する決議

- 適切な範囲でバーゼル条約の義務の遂行を締約国に想起し、
- 世界的な解撤環境の向上を関係者に要請し、
- 先進国に自国内解撤を要請し、
- JWG への参加を締約国に促し、
- IMO での通報システムを含む強制要件の審議継続を要請し、
- バーゼル条約の公開作業部会 (OEWG) に、船舶解撤の現実的解決を達成するための実務的、法的、技術的審議を継続し、第8回締約国会議で状況報告と、適切であるならば、IMO と JWG の作業を考慮して、法的解決方法*の提案を行うことを要請する。

(*：本解決方法は、バーゼル条約の下での法的解決のみに限定されるものではないことが別途文書にて確認されている。)

クションネットワーク (BAN：バーゼル条約関連の活動を行う環境団体) のリークにより、ロイズリストに、“COP7 は、日本と米国の抵抗を退け、船舶をバーゼル条約上の廃棄物と見なすことで合意した”旨の記事が掲載された。これに対し、ICS、BIMCO、ロイズレジスターが事実無根との反論を同紙に投書。このような動きを受けてバーゼル条約事務局はそのホームページに重要情報として、「各国は国内法の下で自らの方針を決定できるが、バーゼル条約としては、COP7 で163の締約国に対して船舶の輸出を条約の下で規制し、受入国の同意の無い輸出を禁止することを要求するような法的拘束力のある決定はなされなかった。」との異例のコメントを掲載している。

今後の動き

IMO MEPC53は2005年7月、一方バーゼル条約 OEWG 4 も同年中旬を予定しており、同年2月に開催される JWG での議論がこれら2つの会合での検討に大きく影響を及ぼすことが予想される。当協会としては、引続き日本政府関係者および ICS 等関係団体と協調しつつ、実効かつ実行的な方策が確立されるよう対応することとしている。

(企画調整部)

2. 「IMO、ILO、バーゼル条約の合同作業部会 (JWG)」に関する決議

- 付託事項、JWG の定期的開催、5 地域からの代表の参加に合意し、
- JWG に現実的な解決策の策定を要請し、
- JWG に環境上適切な管理という側面からの旗国責任の検討を要請し、
- JWG に解撤のための報告制度の検討を要請し、
- JWG がバーゼル条約会議の活動に取って代わるものでないことを宣言し、
- バーゼル条約事務局に将来の OEWG および締約国会議で JWG の状況を報告することを要請する。

3. 「遺棄船舶*」に関する決議

- 陸上または港内での遺棄船舶の情報提供を締約国に要請し、その情報整理を事務局に指示し、
- 所要の対応の観点から公開作業部会での審議を要請し、
- 事務局に IMO 事務局と相談することを要請する。

(*: 遺棄船舶とは、座礁等の後に遺棄された船舶や船主によって港内で遺棄された船舶をいう。なお、前者の事例については、現在、IMO で Wreck Removal Convention が審議中である旨作業部会で紹介された。)

内外情報

1 EU、豪州での独禁法適用除外制度見直しが大詰めへ
—外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を巡る内外の動きについて—

2003年3月以降、EU、豪州などで外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度(以降「除外制度」)見直しが行われており、この最新状況と、その他の地域での除外制度を巡る動きを以下の通り取りまとめた。(これまでの動きは本誌2004年8月号P.11、同10月号P.21等参照)

現在のところ、いずれの国・地域とも最終結論には至っていないが、当協会は、外航船社間協定は海運業界のみならず貿易業界全体にとって有益なものであるとの考え方に基づき除外制度の維持を主張しており、今後もこの立場に基づいて対応することとしている。(巻末「編集雑感」に關係記事)

1. E U

04年10月13日、欧州委員会はこれまでの見直し作業を通じて得られた関係者意見を踏まえ、同委員会の基本的な考え方を示す White Paper (概要下記) を公表し、12月15日を期限として本 Paper に対する関係者のコメントを求めている。最終的な結論は2005年内にもまとめられるものと見られている。

〈White Paper の概要〉

—海運同盟に対する現行の独禁法包括適用除外制度の廃止を提案。

—代替制度については、今後得られるコメントを精査の上、検討する。但し、米国海事法などで認められている協議協定は認めない。

—今回の見直しによる他国法令との衝突問題については、貿易相手国の意見も求めた上で慎重に検討する。

また、11月3日には、欧州委より船社、荷主、その他関係者に対し代替制度の要否とその内容に関する質問状が出状されている。(回答期限は White Paper と同じ12月15日)

2. 豪 州

04年10月22日、見直し作業を実施している豪州生産性委員会(Productivity Commission)はこれまで得られた関係者コメントを踏まえ Draft Report を公表(概要下記)し、更に関係者の意見・資料提出を求めている。今後は、12月初旬に公聴会を開催し、04年内には生産性委員会としての結論を

まとめることとしている。

〈Draft Report の概要〉

—豪州独禁法（1974年取引慣行法：TPA）第10章（Part X）に定める船社間協定に対する適用除外制度は、欧米の制度と比較しても船社側に寛大である。

—運賃協定と船腹調整は反競争的要素が最も強い。
—今後のオプションは以下の通りであり、生産性委員会はオプション(a)が好ましいと考える。

(a) 現行除外制度（TPA Part X）を全廃し、全ての船社間協定については、他産業同様、協定毎に事前審査（TPA Part VII）の対象とする。

(b) 現行除外制度に船社・荷主間の Confidential Individual Service Contract（対外秘個別サービスコントラクト）を促進・保護する規定を盛り込んだ上、

(b-1) 運賃協議・設定および船腹制限を行わない協定（主にコンソーシウム協定）のみを引き続き Part X（包括適用除外）の対象とする一方、現行の同盟および協議協定は事前審査（TPA Part VII）の対象とする。

または

(b-2) 同盟およびコンソーシウム協定は引き続き Part X の対象とする一方、協議協定は事前審査（Part VII）の対象とする。

3. 米 国

米国で除外制度を定める OSRA（1998年米国改正海事法）に関しては、現時点では見直しの動きは表面化していないが、03年に発足した独禁法改革委員会（独禁法専門家を委員長とし、超党派の議員や大統領指名者計13名をメンバーとする委員会）は、海運を含む全産業横断的な独禁法見直し作業に着手。04年には1.5百万ドルの予算を得て本格的な活動に取り組み、06年を目処に報告書を取りまとめる予定である。

4. 日 本

04年5月以降国土交通省海事局外航課、当協会、日本荷主協会、学識経験者による委員会（日本海運振興会海運経済委員会）において、諸外国の除外制度を巡る動きを分析しつつ、船社間協定のあり方につき意見交換を重ねている。なお、同委員会では特に結論を纏める時期は定めていない。

5. その他

ブラジルおよび南アフリカにおいて、現在、除外制度に関する検討が行われていることが報じられており、当協会ではこれらの情報収集に努めているところである。

（国際企画室）

2

ISPSコードの確実な実施に向け、パリMOU、東京MOUが集中キャンペーンを実施

—2003年のポートステートコントロール実施状況—

サブスタンダード船の排除のためには寄港国による監督（PSC：Port State Control）が必要であるとして、多くの国でPSC実施体制が整備されている。また、その実効性を高めるため、それぞれの地域において締結されたPSCに関する覚書（MOU：Memorandum of Understanding on Port State Control）のもと各国協調したPSC実施体制が組まれている。欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、6つのMOU（地中海、黒海、インド洋、南米、カリブ海沿岸、

西・中央アフリカ）が設立されている。

パリMOU、東京MOUおよび米国コーストガード（USCG）の2003年における活動の概要は以下のとおりである。

1. パリMOUの活動の概要

（<http://www.parismou.org/>）

欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書（パリMOU）は、現在20ヶ国（ベルギー、カナ

ダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国) が加盟している。

(1) パリ MOU 地域内で PSC を行うべき船舶の選別を容易にするため、SIRENAC と名づけられたデータベースが作成され、個別の船舶の情報や過去に域内で実施された PSC 検査の記録が PSC 検査官に提供されている。

これにより、12ヶ月以上の間隔をあけて入港する船舶や、過去6ヶ月以内に検査を受けていない船舶、また MOU が公表した「ブラックリスト」に掲載された国籍の船舶などは、重点的に検査対象とされることになる。

(2) 覚書の改正により、2003年7月22日より検査内容が強化された。主な改正点は次のとおりである。

- 旗国ブラックリストで「very high risk」または「high risk」とされた船籍の船舶は3年間に2回、「lower risk」とされた船籍の船舶は2年間に3回の拘留を受けた場合、パリ MOU 域内への入港が拒否される。
- 過去の PSC の記録および船齢・船種を加味して計算される一定の基準（ターゲット・ファクター）が50点以上となる船舶への立入検査の強化

(3) 2003年は、パリ MOU 域内で延べ20,309隻の船舶に対して PSC 検査が実施された。このうち拘留された船舶は1,428隻となり、検査件数に対する拘留率は7.03%となった。

(4) 2004年7月1日に発効した ISPS コード(船舶および港湾施設の保安に関する国際規則)の確実な実施に向けて注意喚起を行う文書が出されるとともに、同年7月1日から同コードに関する集中キャンペーンが実施された。

また今後、次のとおり集中キャンペーンが予定されている。

- 船員の作業および生活区域の状態について (2004年10月1日～12月31日)

- GMDSS*関連について(2005年の適当な時期)
- MARPOL 条約附属書 I **関連について(2006年の適当な時期)

2. 東京 MOU の活動の概要

(<http://www.tokyo-mou.org/>)

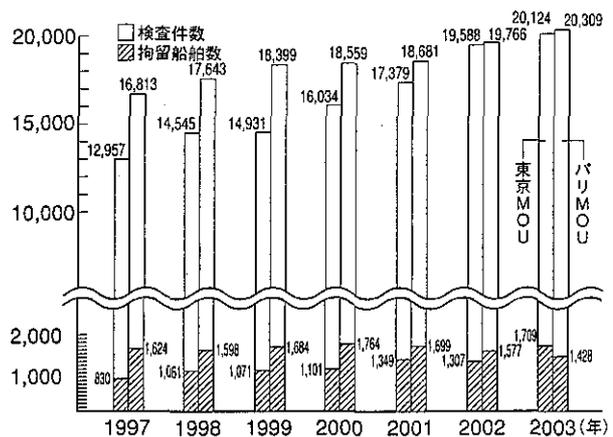
アジア・太平洋地域における PSC については、当初11ヶ国が加盟した覚書(東京 MOU)が加盟国を増やし、現在18ヶ国(豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)となっている。

東京 MOU では、PSC に従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、PSC 検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施している。当協会は、研修カリキュラム中の実船における実習について協力している。

(1) 東京 MOU では、APCIS と名づけられたデー

表1 2003年 PSC 実施状況

(1) 東京 MOU、パリ MOU



(2) 米国コーストガード

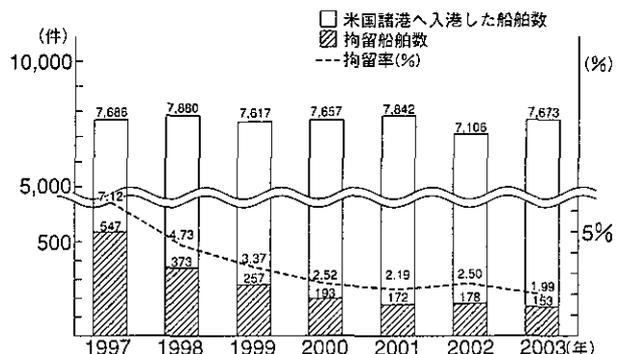


表2 PSCに係る旗国ブラックリスト

パリ MOU	東京 MOU	米国コーストガード
Albania	Korea, Dem. People's Rep.	Algeria
Sao Tome & Principe	Mongolia	Antigua & Barbuda
Korea, Democratic People's Rep.	Bolivia	Bolivia
Tonga	Cambodia	Belize
Bolivia	Indonesia	Brazil
Comoros	Belize	Cambodia
Lebanon	Vietnam	Cayman Islands
Honduras	Honduras	Croatia
Algeria	Bangladesh	Cyprus
Georgia	Papua New Guinea	Honduras
Cambodia	Tonga	India
Turkey	Egypt	Lithuania
Syrian Arab Republic	Taiwan, China	Malta
St. Vincent & the Grenadines	Russian Federation	Mexico
Romania	Malaysia	Netherlands Antilles
Morocco	Saint Vincent and the Grenadines	Panama
Belize	Thailand	Republic of Korea
Ukraine		Saint Vincent and the Grenadines
Egypt		Turkey
Panama		Ukraine
India		Venezuela
Bulgaria		
Iran, Islamic Republic of		
Cyprus		
Malta		
Libyan Arab Jamahiria		

データベースにより、個別の船舶の情報や過去のPSC検査の記録がPSC検査官に提供されており、これにより重点的に検査すべき船舶の選別が行われている。

- (2) 2003年の総検査件数は前年比2.7%増の20,124件となり、このうち拘留された船舶は1,709隻で、前年比30.8%増と大幅に増加した。また、総検査件数に対する拘留率は8.49%となった。
- (3) ISPSコードの確実な実施に向け、2004年4月1日以降のPSCの際に適合していない船舶に対して注意勧告書を出すとともに、7月1日以降はパリMOUとともに集中検査キャンペーンを行っている。

3. 米国コーストガード (USCG) の活動の概要 (www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm)

USCGは、上記のいずれの地域MOUの正式なメンバーとはなっておらず、各MOUへオブザーバーとして参加することで協力体制を築き、独自のPSCを実施している。

その活動は、1970年代に外国籍船舶に対して米国海洋汚染防止法および航海安全法に適合してい

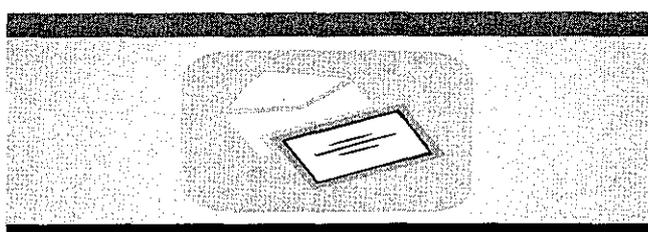
ることを確認する目的で検査を行ったことに始まり、1994年にはサブスタンダード船の入港を排除するプログラムを策定した。

また、2001年には「Quality Shipping in the 21st Century (QUALSHIP 21)」と呼ばれる、優良な船舶を識別し、高品質なオペレーションを促進する制度を確立している。

- (1) 2003年には、延べ11,955隻に立入検査が実施され、このうち拘留された船舶は前年比14%減の153隻となった。また、寄港船舶数に対する拘留率は1.99%となり、昨年(2002年)の2.50%より減少した。
(海務部)

* GMDSS: Global Maritime Distress and Safety Systemの略。海上における遭難および安全の世界的制度で、SOLAS条約に基づく人工衛星を利用した海上安全通信システム。船舶が航海中、いつでも陸上の救助機関や付近を航行する船舶と、船舶の安全に関する通信を確実に行えるようにしている。1999年2月1日を以って完全導入された。

** MARPOL条約附属書I: 1983年10月2日発効。船舶からの油による汚染を防止するための構造や設備要件、基準濃度を超える油等水の排出禁止等を規定。



Washington便り

禁断の実

～アメリカ大統領選を巡って～

6カ月前、本欄に掲載した「四年に一度の祭典」なる小論で世界が注目する米国大統領選の序章について簡単に触れた。「祭典」は去る11月2日に終わった。現職の強みと確かな選挙参謀に恵まれたブッシュ大統領の「大勝利」であった。投票した有権者の過半数（51%）から信任を得たからだ。同時進行した連邦議会選挙も上下両院で共和党候補が華々しい勝利を手にした。上院では、多数派の安全圏（55議席）を確保し、下院でも民主党を30議席以上も上回る多数派共和党の基盤（331議席）を更に磐石にした。限られた紙幅の中で「祭典」に纏わる本小論が皆さんの関心に少しでも応えられれば本望である。

設計図のない建設や海図のない航海は危険と隣合わせである。2000年の大統領選でブッシュ氏を大統領にした腕利き「設計士」の評判が高いローブ大統領政治顧問は今回も健在であった。ブッシュ氏が大統領に就任した2001年1月20日の翌日、ローブ氏が共和党幹部などを召集し「再選運動開始宣言」を早々と打ち上げた。2004年も2000年と同じ接戦を予見し、早目の臨戦態勢に入った。

戦略の柱は、(1) 共和党大統領候補を無競争で選出すること、(2) 有権者に投票所へ足を運ばせる戦術を具体化すること、(3) 右派キリスト教徒の棄権率を抑えること、であった。

(1)については、ブッシュ大統領の対抗馬が現れず、8月末の共和党大会ですんなりブッシュ氏が共和党の指名を獲得した。これは時間を掛けた根回し政治の成果であった。

(2)は選挙戦の追い込み段階に入っても棄権防止策として「投票所へ行こう運動」を継続した。これがアメリカ政治史上最高の1億2,000万人に迫る投票者数の達成に繋がった。投票率の公式数字は未公表だが、60%近い投票率が運動の成果を遺憾なく物語っている。その結果、ブッシュ候補が

一般得票総数で大統領選挙史上初めて6,000万票に迫る5,942万票を獲得した。

(3)は2004年大統領選を、政策を争う既定の選挙運動形態から変質させた。

政治の世界に宗教色をあからさまに持ち込まないことが慣習の大原則であった。今回は違った。その代表例をオハイオ州でのキャンペーンに見ることができる。同州をフロリダ州と並ぶ激戦州として共和党が本腰を入れて「草の根運動」を展開した。白人保守層の掘り起こし作戦は小さな地域コミュニティの隣組同士の絆をベースに多様な形態のパーティや個別訪問を繰り返し実施し、支持基盤を磐石にした。「妊娠中絶」および「同性愛の否認」が運動の中心テーマに据えられ、これは取りも直さず既存社会を揺るがす「道徳的価値観」変質の危機に警鐘を鳴らす作戦であった。11州では大統領選の投票と同時に「結婚の定義」を州憲法で明確化する賛否投票が車の両輪の如く実施された。この仕掛けは11州の全てで多数支持を得た。道徳的価値観に訴える作戦は広範囲な年代層の敬虔な白人キリスト教徒から宗教的価値観を呼び覚まし、ブッシュ候補当選の大きな原動力となった。これに立ち向かう民主党ケリー候補陣営の「草の根運動」は宗教色を抑え、主に投票所に足を向けない若年層をターゲットとした作戦であった。作戦の差は歴然とした得票率の差異となって表面化した。出口調査によれば、投票で重視した拠り所について問われた有権者は22%が「道徳的価値」を挙げ、「経済」20%、「テロ」19%、「イラク」15%という声が続いた。最後は4年間に亘り徹頭徹尾、強固な戦略を立案・管理する有能な「設計士」の有無が両者の命運を決めた。

有権者の前に候補者の全てを露出させることがアメリカ流民主主義を具現化していると以前の小論で書いた。アメリカ社会では、日本の慣習に馴

染まない「比較広告」が全盛である。大統領選も例外ではない。その一例はケリー候補が参戦したベトナム戦争中の英雄行動である。同氏に一命を助けられた元兵士がケリー候補と同じ演壇に立ち、ケリー候補の命を懸けた救出劇を賞賛する一コマがテレビで演出された。これに対して一部のベトナム退役軍人団体がケリー候補の美談などに疑問を投げ掛けるネガティブキャンペーンを張った。その激しさを見兼ねたブッシュ候補陣営は自陣のマイナス効果を危惧して同グループとの無縁宣言を公表し、その中止を求めた。同キャンペーンの発起人がブッシュ候補再選グループの有力メンバーであったから話がややこしい。このネガティブキャンペーンは結局、ケリー候補の信頼低下に奏功した。政治の世界が「虚々実々」であることを地で行く光景だった。

大統領選を飾る最大のハイライトは候補同士の公開ディベートである。これは通例、投票日から二カ月以内に三回ほど行われる。今回ばかりは公開ディベートが得手でないブッシュ候補の失点を最小化することにブッシュ選対幹部が腐心した。ブッシュ候補にとって困った時の神頼み的存在のベーカー元国務長官がディベート条件設定の交渉責任者として尽力した。その条件の一つに同じ画面で演説中の両者の顔を並べて放映しない、背後から候補者を撮影しないなど数多くの制限などが事細かに決められた。

2000年大統領選で大揉めした両者因縁のフロリダ州マイアミ大学キャンパスで行われた第一回目の公開ディベートを筆者もテレビ観戦した。全米では6,300万人近くの有権者が視聴し、2000年のブッシュ/ゴア両候補のディベート視聴者数4,700万人を1,600万人も上回った。2004年大統領選が4年前と質的に異なる様相を示した。ディベートは誰が見ても、ケリー候補が論陣争いでブッシュ候補を凌駕していた。CNNなどの共同アンケートではケリー候補勝利53%に対してブッシュ候補37%という評価の歴然たる差異を示す数値が公開された。しかし、翌日掲示されたワシントンポスト紙などの日替わり支持率の推移には大きなディベート効果がケリー候補に現れず、ブッシュ候補が引き続き大統領選をリードする数字が並んだ。その後二

回行われた公開ディベートもブッシュ候補の守勢だけが目立った。そのことが支持率の逆転を演出するに至らなかった。共和党のベーカー作戦は流血を最小限に食い止めることに成功した。

11月2日、筆者は「四年に一度の祭典」をテレビ観戦した。選挙戦は案の定、所謂「接戦州」(Swing State)においてメディアの「当確」判断に大きな差が出た。保守系といわれるFOXニュースおよびNBCニュースでは、フロリダ州の即日開票でブッシュ候補を当確扱いとした。翌日の午前1時にはFOXニュースは接戦州のオハイオ州もブッシュ候補の勝利と判定し、共和党の地盤であるアラスカ州の選挙人3名を加えた上で、当選に必要な選挙人270名マイナス1名の269名でブッシュ大統領の負けがないことを確定した。選挙人が同数の場合は、共和党が過半数を制する下院が大統領を選出するからだ。同時点で筆者はリベラルといわれるCNNとABCニュースにテレビチャンネルを切り替えた。両社ともフロリダ州はブッシュ候補の当確を慎重に出したが、2000年に起きたゴア候補の勝利当確判断で得た苦い経験がブッシュ候補に対するオハイオ州の当確判断を足踏みさせた。翌早朝、FOXニュースはオハイオ州も他社に先行してブッシュ候補の当確を報道した。石橋を叩いても渡らない姿勢を示したCNNはオハイオ州の未集計票17.5万票を数えても勝算がないとケリー候補が判断した前後に漸くブッシュ候補を当確扱いとした。2000年の当選大統領未確定36日間騒動が大きな影を落としていたことがCNNなどマスコミの当確判断から窺われた。

今回の大統領選を締め括る時、ケリー候補が敗北宣言の中で用いた「癒し(Heal)」がアメリカ社会を何時になく深く分裂(Divide)させたことを雄弁に語っている。それは取りも直さず道徳的価値観で政治選択を迫った「禁断の実」後遺症であるから、アメリカ社会の受けた傷口は決して浅くはない。加えて、多数のアメリカ人が欧州系移民の流れを汲むが、アメリカはブッシュ候補を選び、欧州が秋波を送ったケリー候補が落選したことの意味もまた見逃せない。

(北米地区事務局ワシントン事務所長 岡 哲夫)



1 日 サービス貿易理事会特別会合等がスイスの世界貿易機関 (WTO) 本部において開催され、政府は海運フレンズ会合 (海運自由化交渉関心国で構成) 参加や米国等と 2 国間協議を行なった。また、ロジスティクス・フレンズ会合 (ロジスティクス自由化交渉関心国で構成) へ参加することを表明した。

4 日 当協会と全日本海員組合による第 3 回政策フォーラムが開催された。海技者の養成や来年 4 月に施行される船員派遣事業等について意見交換がなされた。

6 日 国土交通省は、海事テロ対策に関する改正海上人命安全条約 (SOLAS 条約) に基づく PSC (寄港国検査) の集中検査を 7 月～9 月までの 3 ヶ月間実施し、その結果を発表した。検査対象 1316 隻のうち、処分を受けたのは 6 隻であった。

8 日 ターミナルの管理・運営のあり方等について時代に即した将来像を検討するため、学識者・港湾物流の専門家から構成されるスーパー中枢港湾選定委員会傘下の「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会 (部会長: 杉山武彦一橋大学副学長)」第 1 回会合が開催された。日本のコンテナターミナルが抱える管理運営上の問題点が料金・財政面などから整理・提示された。

11 日 IMO 第 52 回海洋環境保護委員会 (MEPC52) がロンドンの IMO 本部において開催された。バラスト水管理条約に関連するバラスト水処理システムの承認基準に関するガイドライン等について審議が行われた。また、MARPOL

条約附属書 I・II および国際バルクケミカルコード (IBC コード) の改正を採択した。

(P. 2 海運ニュース参照)

13 日 EU の欧州委員会 (EC) は、海運同盟に対する EU 競争法包括適用除外制度 (欧州理事会規則 4056/86) を廃止すべきとするホワイトペーパー (法改正報告書) を公表した。EC は 12 月 15 日までに各国当局を含む関係者から代案等のコメントの提出を求めた上で来年にも欧州閣僚理事会/欧州議会に対し改正法案を提出するものとみられている。

(P. 14 海運ニュース参照)

18 日 IOPCF (国際油濁補償基金) 第 26 回理事会他がロンドンにおいて開催された。

22 日

22 日 豪州生産性委員会は、船社間協定に対する豪州独禁法適用除外制度 (1974 年貿易慣行法第 10 部) 見直しに関し、現行の包括適用除外制度を原則廃止すべきとする報告書案を公表した。同委員会は今後関係者に追加コメント提出を求め、12 月に公聴会を開催した上、2004 年内には報告書を最終化させる予定。

(P. 14 海運ニュース参照)

22 日 第 4 回「タンカーのダブルハル化促進に関する検討会」が開催され、外航シングルハル (単層構造) タンカーの使用期限に関する規制見直しについて、条約通り使用期限を 2015 年までとする結論が出された。

25 日 IMO 第 89 回法律委員会 (LEG) がロンドンにおいて開催された。

(P. 6 海運ニュース参照)

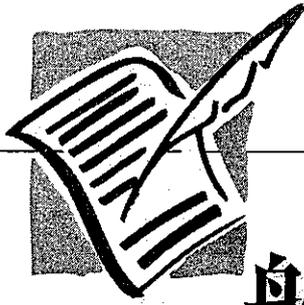
29 日

25 日 バーゼル条約第 7 回締約国会議がスイスのジュネーブにおいて開催された。

(P. 12 海運ニュース参照)

27 日 国土交通省は、「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」の平成 16 年度二次募集分の認定を発表した。17 件の応募のうち、海運にシフトするものは 3 件であった。

28 日 厚生労働省は、「船員保険制度のあり方に関する検討会」(座長・岩村正彦東京大学大学院教授) の第 1 回会合を開催した。同制度の今後のあり方について来年 9 月を目途に議論の取りまとめを行う予定である。



船協だより

公布法令 (10月)

- ⑨ 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第91号、平成16年10月22日公布、平成16年11月1日施行）

- ⑩ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第93号、平成16年10月28日公布、平成16年11月1日施行）

国際会議の予定 (12月)

会議名：IMO 第79回海上安全委員会（MSC79）
日 程：12月1日～10日
場 所：ロンドン

当協会と船員教育等について意見交換

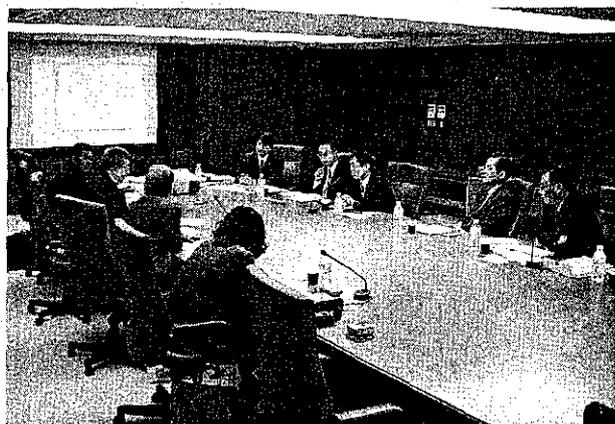
—フィリピン共和国 JICA カウンターパート研修について—

独立行政法人国際協力機構（JICA）では、我が国政府の技術協力計画に基づき、開発途上国の経済・社会開発に必要な人材を養成するため研修員受け入れ事業を行っており、今回その研修のため来日した Ramon T. Tionloc, Jr. フィリピン労働雇用省海外雇用庁副長官（海事評議会事務局長）、Jose C. Clarito 同省顧問（海事評議会顧問）が11月4日に当協会を訪れた。

当協会より、日本海運の現状と当協会の活動についてのブリーフィングを行った後、当協会労政幹事会社と船員教育等について意見交換・質疑応答を行った。

なお、両氏は11月9日、10日に開催された「日本・ASEAN 船員政策フォーラム専門家会合」にも出席された。同フォーラムは、船員に関する各国の政策および見解について意見交換を促進する場として、我が国と ASEAN 諸国の船員行政担当者の上に設けられたものである。

（船員対策室）



▲意見交換の様相



▲（右）Ramon T. Tionloc, Jr. フィリピン労働雇用省海外雇用庁副長官（海事評議会事務局長）
（左）Jose C. Clarito フィリピン労働雇用省顧問（海事評議会顧問）

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10月	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	3,793	931	9.8	5.0
6	5,289	4,146	1,143	19.4	15.5
7	5,308	4,174	1,134	14.3	8.3
8	4,783	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,229	1,234	12.4	12.5

(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)

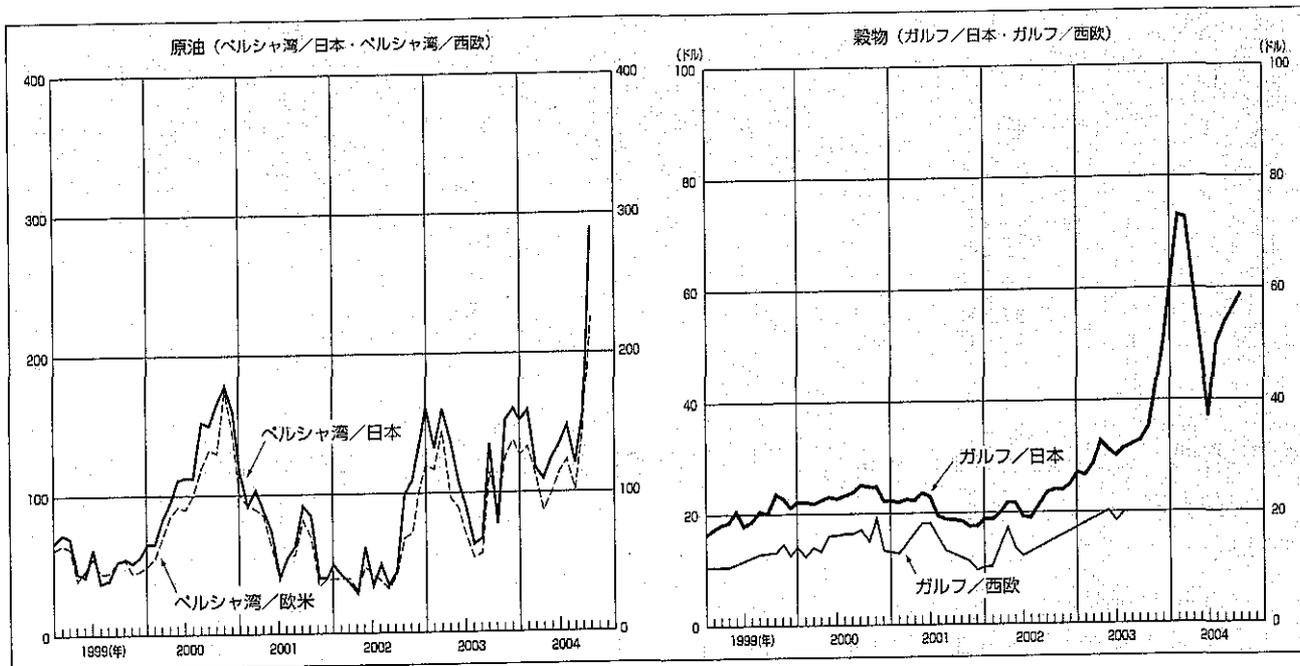
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2003年10月	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00
3	108.62	104.30	112.12
4	107.25	104.03	110.20
5	112.35	108.82	114.40
6	109.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
9	109.96	109.22	111.20
10	108.92	106.13	111.10

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)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
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
2004												
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
7	6,826	0	6,826	2,760	1,064	0	2,840	69	93	0	25,945	8,837
8	6,038	505	5,533	1,441	262	112	3,607	80	31	0	19,612	4,645
9	7,934	160	7,834	2,065	373	49	5,118	65	164	0	25,942	6,411
10	4,721	0	4,721	1,935	546	24	2,090	68	58	0	22,743	6,659

(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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

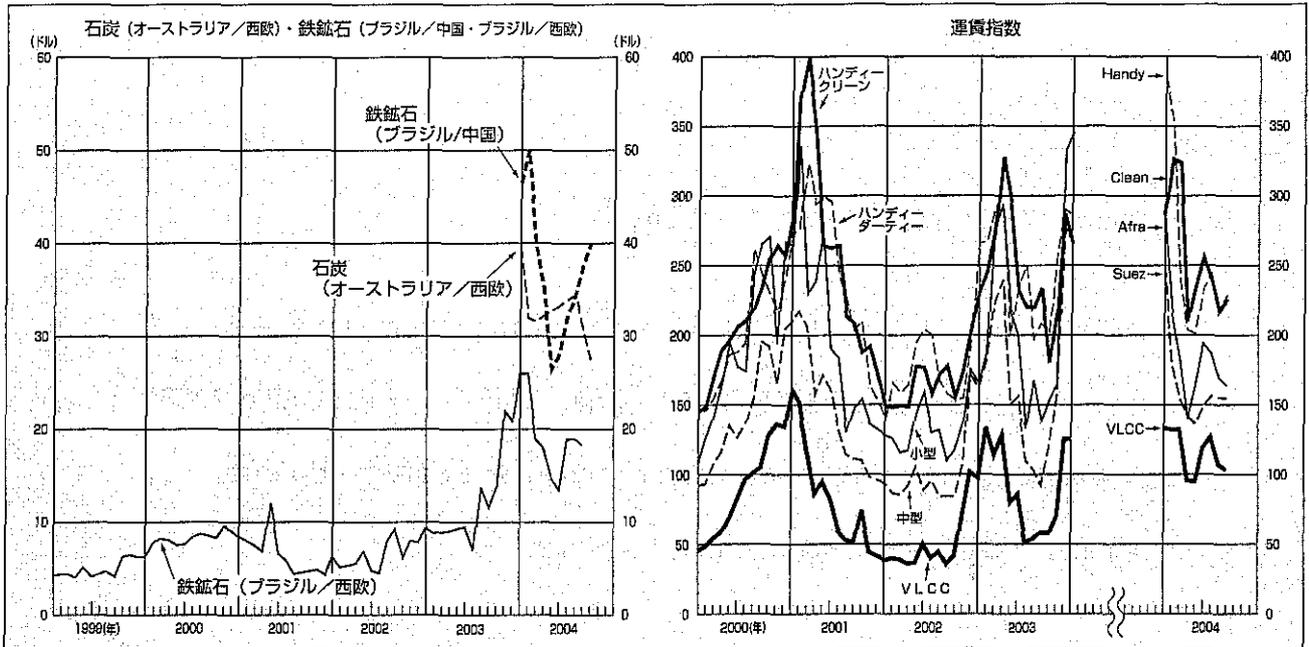
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	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	148.00	120.00	38.75	29.50	54.00	42.50	123.00	95.00
8	—	35.00	68.00	41.00	121.00	97.50	32.50	28.00	57.50	40.00	102.50	87.50
9	45.00	34.00	135.00	70.00	157.50	83.50	42.50	28.00	115.00	50.00	145.00	75.00
10	99.75	40.50	78.00	42.50	290.00	156.00	68.50	42.50	90.00	47.50	225.00	117.50
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	50.00	46.50	20.00	—	—	—
8	—	—	53.75	—	20.00	—	—	—
9	34.25	33.75	—	—	20.00	—	—	—
10	—	37.00	59.00	—	—	—	—	—
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)

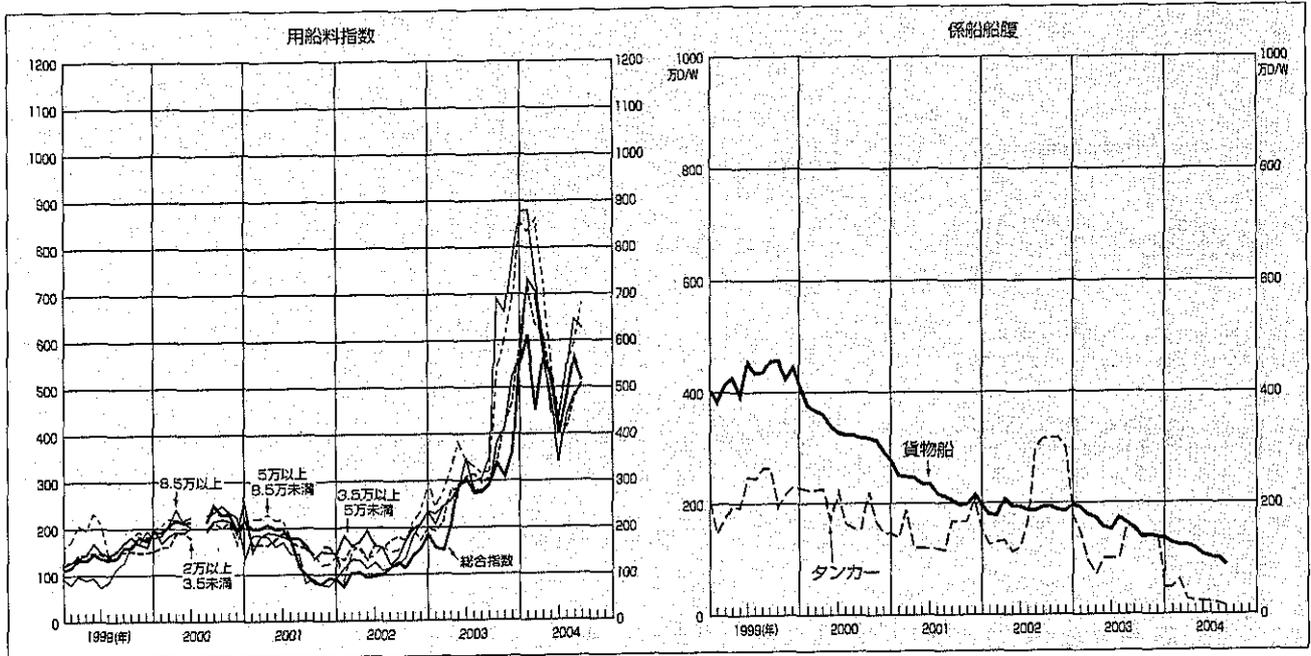
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)				
	2003		2004		2003		2004		2003		2004		
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00	
2	—	—	—	32.00	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75	
3	—	—	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25	
4	—	—	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—	—	32.00	—	7.05	—	18.90	16.90
8	—	—	—	34.50	—	—	34.50	10.20	13.75	12.00	19.00	14.90	
9	—	—	—	—	—	—	37.55	30.00	—	11.60	18.25	14.50	
10	—	—	—	27.50	—	—	40.00	33.25	—	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いずれもケープサイズ (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	39.4	85.6	115.8	158.8	149.9	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326
3	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323
4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210
5	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235
6	—	—	—	—	—	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	183	229	226
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	258.8	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～) ④VLCC:20万トン以上 ⑤Suez:12～20万トン ⑥Afra:7～12万トン ⑦Handy:2.5～7万トン ⑧Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2003						2004					
	1.2万以上 2万未満	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	1.2万以上 2万未満	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	723	199	234	295	235	185	341	601	563	851	875	553
2	192	192	207	243	229	156	349	716	732	835	881	613
3	-	212	244	281	245	151	-	636	706	861	735	451
4	349	282	257	325	259	203	448	615	571	730	604	558
5	267	283	285	382	290	290	585	515	483	555	446	533
6	267	309	347	343	297	304	-	419	341	439	432	401
7	221	314	278	330	298	273	-	415	440	548	538	478
8	-	295	280	315	306	276	626	476	484	596	645	562
9	266	307	289	321	350	294	443	510	501	681	626	514
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	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	168	935	1,057	55	142	218
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146
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

本誌14ページにある通り、定期船同盟に対する独禁法適用除外制度（以下、除外制度）の見直しを進めているEU委員会は、1986年に制定された同制度に関する規則を廃止するとの基本方針を発表した。

新しい規則の内容が固まり、本格的に施行されるまでには数年はかかるものと見込まれているが、今回の発表によって、120年以上欧州／アジア間で運営されてきた欧州同盟は、共通運賃の設定など現在の形での活動を終える日を迎えることが確実となった。将来、伝統的な同盟制度に替わり、どのような形態の協定が法的に認められることになるのか、あるいはコンソーシウム／アライアンスといった技術協定以外は全く認められないことになるのか、今後の動向が注目される。

今回のEU委の動きには、同盟との敵対姿勢を長年とり続けてきた欧州荷協(ESC)の意見が色濃く反映されている。当協会は、除外制度によって認められている船社間協定は、高質かつ安定的な定期船サービスの提供に不可欠との立場をとり、かねてより同制度の維持を主張している。欧州においては、日々の輸送契約以外での荷主と船社の話し合いが疎遠になっていったとの声もあり、今後のEU委主導の議論の中で良好な関係が生まれていくことを期待したい。

一方アジアにおいては、9月にアセアン・香港・韓国・豪州・インドなど15ヶ国の荷主団体によるアジア荷協(ASC)が発足、船社間協定への対抗力を高めていくとしている。これに対しアジア荷

主団体のリーダー格である日本荷主協会は、日本における船社間協定との協議機能が良好であることから、ASCの強硬姿勢とは一線を画して参加を見送っており、船社側の適切な対応が求められている。こうした状況の中、本誌8ページにある通り、草刈当協会会長が委員長を務め11月1日に台北で開催されたアジア船主フォーラム(ASF)のシッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)には邦船3社を含むアジア主要コンテナ船社のCEOが出席し、上記の動きを踏まえてアジアにおける荷主と船社のより建設的な関係構築を目指していくことを確認した。さらに当協会は、11月30日に開催される「コンテナ・シッピング・フォーラム」(日本海事新聞社主催)に協力者として参加し、日本における荷主と船社の対話路線をより一層良好なものとするべく同フォーラムの活動を後押ししていくこととした。

船社間協定が十分機能していないとされる一部の航路では、諸チャージの適用ぶりなどで荷主にとって不都合な状況が生じているとも聞く。除外制度によって、同業者が集まって共通料金などを決定できるというカルテル行為を民間自治の下で許されている船社側は、他業界には稀なこうした特権の重みを十分認識し、時代の要請に基づく説明責任を果たして協定の存在についての関係者の理解を得ていく地道な努力が必要である。

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 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

私事ですが、この11月で広報室勤務になって1周年を迎えました。「せんきょう」作成に関わるようになってから自分自身の海運に対する興味も増し、また海運に対する理解がもっと一般に浸透することが必要と思うようになりました。(実際、国際的にも海運はもっと政治や一般へのアピールが必要だとされています。)日常生活からは見えにくいですが、最近の好調で一般紙でも記事を目にしたたり、公共機関等で船社の広告を見るなど徐々に日常で接する機会も増えて来ています。

しかし、それも業界が抱える多くの課題や業務のほんの一部が出ては過ぎません。まずは海運業を常々認識し、その重要性を理解していただいた上、ビジネス環境の改善にご支援を頂ける方向に持っていくことが大切なのだと思います。その足掛りの一助として業界団体としての船協そして本誌があるよう、微力ではありますが貢献していけたらと思います。

(海運PRも小さな一歩から by N)

せんきょう11月号 No. 532 (Vol. 45 No. 8)

発行●平成16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)

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/>