

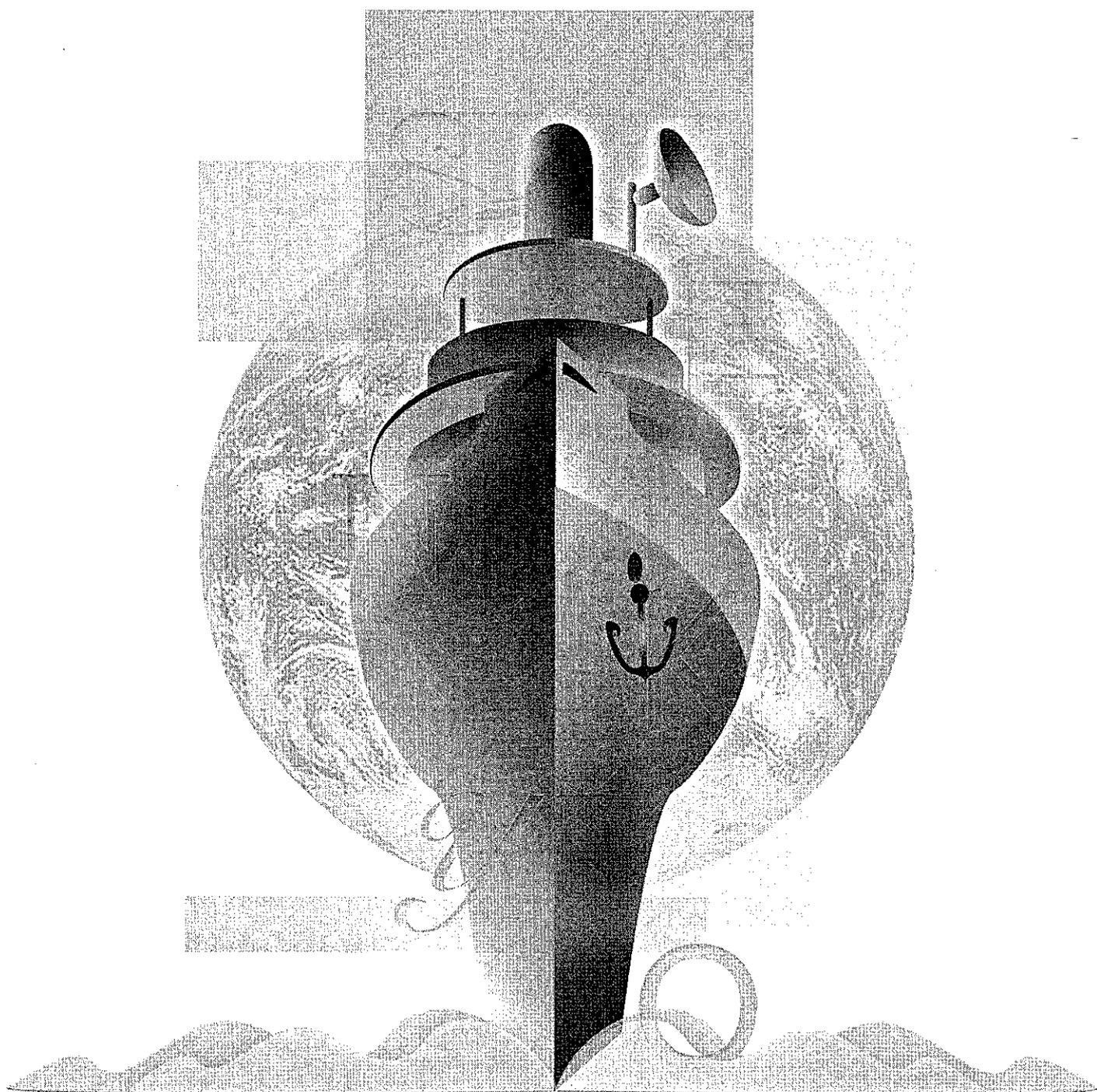
# せんきょう

2005

2

社団法人 日本船主協会

●No.535●



# せんきょう

## 2

FEBRUARY 2005

<b>■巻頭言</b>		<b>1</b>
『台風』		
日本船主協会常任理事 三光汽船株式会社代表取締役社長 □松井 毅		
<b>■海運ニュース</b>		<b>2</b>
<b>国際会議レポート</b>		<b>2</b>
1. 船舶保安職員(SSO)の訓練および資格要件の規定内容が決定 —IMO第36回訓練・当直基準小委員会(STW36)の模様について—		
2. ケミカル船運航に影響の可能性 20,000DWT未満のタンカーにもイナートガス発生装置が必要か —IMO第49回防火小委員会(FP49)の審議結果について—		
<b>内外情報</b>		<b>9</b>
1. 「第二船籍制度創設」今回も特区での実現ならず —当協会提案と国土交通省の回答について—		
2. 最近の海外競争法の動き —欧州司法裁判所、欧州委による同盟への罰金支払命令(2000年)を無効と判決—		
<b>■London 便り</b>		<b>16</b>
海運日誌(1月) <b>19</b>	海運統計 <b>22</b>	
船協だより <b>20</b>	編集雑感 <b>26</b>	
<b>困み記事</b>		
• 東京海洋大学海洋工学部・神戸大学海事科学部の学生を対象に海事シンポジウムを開催		<b>15</b>
• 平成16年度海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催		<b>18</b>
• 「日本海運の現状(2005年1月)」の発行		<b>18</b>
• ～会員の皆様へ～ JSA メンバーサイトをリニューアル		<b>21</b>

# 『台風』

日本船主協会常任理事 松井 毅  
三光汽船株式会社代表取締役社長



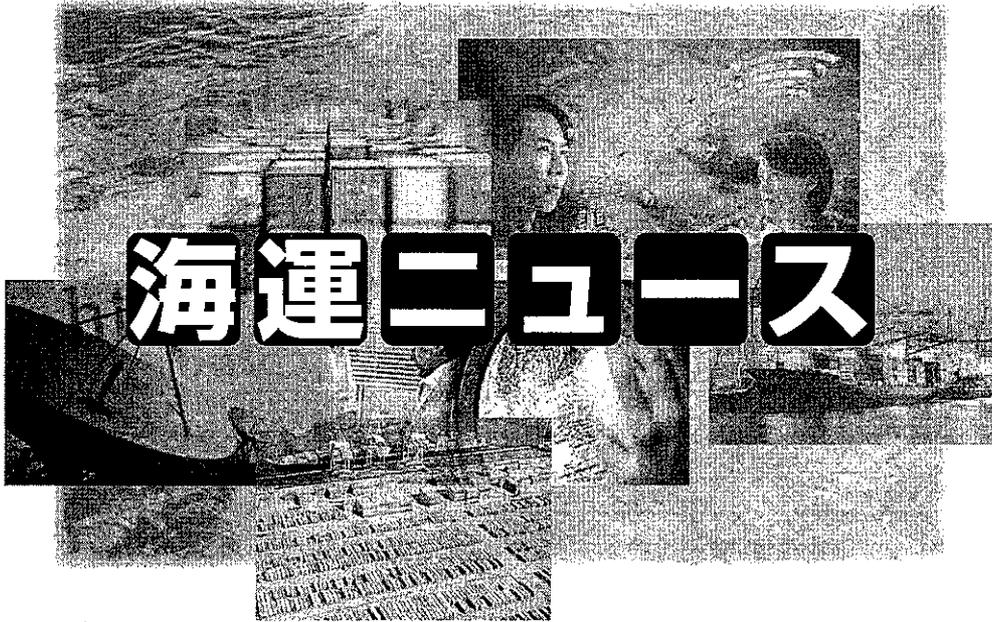
昨年多くの台風が日本に接近し、うち例年の平均2.6個をはるかに超える10個が上陸し、多くの風水害をもたらした。これらの台風は家屋や農産物などに甚大な損害を与えただけでなく、10月に上陸した23号までの3つの台風が、練習船海王丸を含め多くの船舶を襲い、少なくとも20件の海難事故を発生させた。当社運航船も9個の台風に14隻が遭遇した。従前は台風など荒天の場合には状況を分析し、本船に対し情報提供と注意喚起を行い最終の判断を本船船長に委ねることが多かった。しかし、台風による海難の多発を見るにつけ、台風情報の提供だけに止まらず、積極的に避航・避泊の指示を行ったことにより沖出し・避航などによる遅延はあったが、幸い大事故の危険を回避することができたと思っている。

一方、このことは練習船海王丸の事故後、航海訓練所による「事故再発防止に向けた対応」の一つに「陸上からの支援体制を強化する」と述べられているのを見ると、想定を越える危険に遭遇する場合のリスク管理の貴重な教訓であると言える。特に、最近我々の運航する船舶の実態から日本近海における台風接近時について言えば、避航・避泊などの安全対策につき、具体的・積極的に「陸上からの指示」が必要である。確かに、船舶運航の責任者が船長であるという船員法などの定めがあるという事実は否定できず、昔はよく「そ

れは本船船長の判断に委ねるべきだ」との言葉を耳にしたものである。しかし、その言葉の「判断」の幅は、最近相当に狭く考えざるを得ない状況である。

船舶の安全運航達成が、その船舶所有者に利益をもたらす必要不可欠な条件であるばかりでなく、地域の安全や地球環境の保全という社会的・全球的な要求に拡大されているからである。加えて、現在の船舶に配乗されている船長全てに「人格・識見共に優れ他の模範となる」ような過去の船長像＝グレート・キャプテン＝を期待することの非現実性は、業界共通の認識であろう。特に、日本人船長配乗の外航船が僅少となった昨今、在港船も含め日本近海を航行する外航船船長の殆どが、日本近海の気象・海象に精通しているとは思えない外国人船長である。これらの船長が台風に遭遇し、荷役時間や入出港時間に合わせるために無理をしたり、また停泊中であっては、沖出し費用や時間のセーブを考えてそのまま居座ることも考えられる。従って、それらに対するより具体的かつ積極的な危険回避策の指示は当然であろう。

ことが台風避難に限らず、本船の危険回避にあたっては、「船長判断」の範囲をより限定的に考え、現実的な対応が求められているご時世となったことを痛感させられた2004年「台風の年」であった。



● 国際会議レポート ●

1

船舶保安職員(SSO)の訓練および資格要件の規定内容が決定  
—IMO 第36回訓練・当直基準小委員会(STW36)の様式について—

国際海事機関（IMO）の第36回訓練・当直基準小委員会（STW36）が、去る2005年1月10日から14日まで英国ロンドンのIMO本部において開催された。

日本からは、国土交通省海事局船員政策課の吉田国際企画室長らが出席し、各国との意見交換および共通問題の解決に務めた。また、当協会からは海務部の日下部課長代理がオブザーバーとして出席した。

今回の当小委員会の議題は以下のとおり。

1. 議題の採択
2. 他のIMO機関の決定事項の報告
3. モデル訓練課程の有効性
4. 資格証明書に関する不法行為への対応
5. 大型旅客船の安全性
6. 高速救助艇の進水／格納操作及び悪天候時の救助方法に関する乗組員の訓練
7. 救命艇の事故防止対策
8. 海上安全を高める対策（船舶保安職員の訓練および資格証明要件）

9. 疲労防止および軽減並びに管理に関する教育及び訓練
10. WIG艇職員の知識、技術および訓練に関する要件
11. バラスト水管理に関する訓練要件の作成
12. 部員の能力開発
13. 会社および港湾施設保安職員に関する訓練並びに資格証明要件
14. 作業計画およびSTW37の議題
15. 2006年までの議長および副議長の選出



▲IMO 第36回訓練・当直基準小委員会の様式



▲ロンドンのIMO本部

## 16. その他の議題

1. STCW条約(※1)VI章に規定される資格の更新及び再講習
2. STCW条約I章(I/11)に規定されるGMDSS資格の更新時の試験及び再講習
3. 締約国間の承認協定の未締結問題
4. STCW条約第8条(臨時業務許可書)に関する問題
5. 船員の労働時間

## 17. MSC(※2)への報告

(※1) STCW条約：1978年船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約の改正版

(International convention on Standard of Training, Certification and Watch-keeping for seafarers) 船員の訓練要件、資格証明、当直基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約

(※2) MSC：海上安全委員会

(Maritime Safety Committee) IMOの常設委員会であり、船舶の運行の安全性を維持に関する調査、審議、諸規則を策定する委員会

各議題における検討結果の要旨は以下のとおりである。

### 資格証明書に関する不法行為への対応

違反を抑止する観点から、偽造免状保有者について名前やパスポート番号等の個人情報を公表することを検討したが、事務局法律部からの助言を踏まえ名前やパスポート番号等の個人情報を公表することは不相当であるとした。

### 旅客船の安全性

過去のMSC78での議論の結果、以下の検討が当

小委員会へ求められた。

- ① 機関室資源管理に関するSTCW条約CODE-B部(勧告規定)の改正の準備をすること。
- ② 危機管理および群集管理に関するモデルコースにおいて、安全区域の概念を含めるよう見直しMSC80に勧告すること。

この要請に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) 前回のSTW35までは、議題名「Large passenger ship safety」であったが、「Passenger ship safety」に変更する。
- (2) シンガポールが提案したENGINE ROOM RESOURCE MANAGEMENTに関する内容を客船以外の船舶への適用も考慮した規定に修正し、STCW条約CODE-B VIII/2, part 3-2(勧告規定)に挿入する。
- (3) BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT(BRM)との結合についても提案されたが、その議論は先送りする。
- (4) IMOモデルコース1.28(客船およびRO-RO船での群集管理に必要な能力)と1.29(客船およびRO-RO船での、旅客の安全、貨物の安全および船体の保全、危機管理および人間行動訓練に必要な能力)について、FP48(※3)での検討結果である“Safe area”の概念を取り入れるべく修正する。

(※3) FP48：第48回防火小委員会

(Fire Protection Sub-committee) STW小委員会と同様にMSCに所属する小委員会。船舶における防火構造要件、防火材料の基準・試験方法、消防設備の技術基準・積付け要件等について調査、審議、規則を策定する小委員会

### 高速救助艇の進水／格納操作および悪天候時の救助方法に関する乗組員の訓練

英国は、SOLAS条約(※4)第三章第26規則に規定される高速救助艇および救助手段について、進水装置および揚収装置に関して訓練を受けていない船員が扱うと重大な負傷が発生することに懸念を示し、高速救助艇の進水／揚収作業のための能力(晴天時および荒天時)を含めた能力基準表の改正を提案した。

この提案に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) 高速救助艇の進水／格納操作について、特に悪天候時において、訓練も含めて危険性が高いことを小委員会として認識する。
- (2) 乗組員が自信を持って操作できる能力を確保するために、STCW 条約 CODE-A VI／2-2 を改定する必要性があり、英国提案の能力基準表について議論し、修正する。
- (3) 高速救助艇の進水／格納操作の初期乗船訓練および関連する乗組員の通常の訓練内容を検討し、MSC Circular を発給するよう MSC へ報告する。
- (4) IMO モデルコース 1.24 (高速救助艇の操作に必要な能力) を見直す。

(※ 4) SOLAS 条約：海上人命安全条約

(International convention for the Safety Of Life At Sea) 船舶の構造、設備、救命設備、貨物の積み付けに関する安全措置等の技術基準、検査、証書の発給に関する国際的な統一基準を定めた条約

## 救命艇の事故防止対策

過去の DE47(※ 5) 小委員会の議論結果として、自由降下式の救命艇の操作における訓練要件について陸上での訓練の必要性に合意を得たことを紹介するとともに、更に、STCW 条約の基本安全訓練の要件に新たに加えることについて当小委員会での検討が求められた。

この指示に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) 自由落下式の救命艇の訓練について、非常に危険を伴うので MSC Circular 1137、1115 のガイドラインに従って、実際に着水する代わりに立付訓練 (Simulated launch) を 6 ヶ月ごとに行う。
- (2) 韓国が自由落下式救命艇を備える船舶への乗船前の訓練を提案し、次回の STW37 に更なる提案をする。
- (3) 上記内容を他の小委員会へ報告することとし、今後は他の小委員会での検討も考慮に入れ議論する。

(※ 5) DE47：第47回設計設備小委員会

(Ship Design and Equipment Sub-committee) STW 小委員会と同様に MSC に所属する小委員会であり、船舶における構造・機関・電気設備などに関する要件、および高速船の安全要件等について調査、審議、規則を策定する小委員会

## 海上安全を高める対策 (船舶保安職員の訓練および資格証明要件)

これまで当小委員会がコレスポネンスグループを設立し、船舶保安職員 (SSO) の訓練および資格証明要件を STCW 条約へ規定する内容の検討を行っていた。

この作業に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) SSO に対する訓練・資格証明の要件について、
  - ① 12 か月以上の承認された海上航行業務
  - ② 適当な期間の海上航行業務と船舶の運航にかかる知識とし、①または②のどちらかを満たす。
- (2) 「適当な期間」および「知識」の具体的内容は確定されず、各国に判断に委ねる。
- (3) 資格証明について各国がその責務を負うが、その承認下の訓練実施組織等が発効する証明書で可とできる。  
(ただし、証書上に本改正条約に関する記述が必要となる為、別途新証書の発給は必要とされる)
- (4) 修正された内容で、STCW 条約規則 VI／5 および STCW 条約 CODE-A VI／5 として新たに規定し、発効時期は 2009 年 7 月 1 日とする。
- (5) 発効時期の 2009 年 7 月 1 日までは、有効な国際船舶保安証書 (ISSC) の提示をもって、SSO の要件も備えていると見なす。

## 会社および港湾施設保安職員に関する訓練並びに資格証明要件

過去の MSC79 で検討の結果、会社保安職員 (CSO) の訓練及び資格証明要件の作成について当小委員会で取扱うことが合意され、米国が前回の STW 35 に提案した能力要件テーブルを修正し再提案した。

この提案に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) CSO の訓練要件およびその受講記録等については、米国がとりまとめた原案 (ISPS CODE Part A & B および IMO モデルコース 3.20 に基づく能力要件テーブル案) を修正したものを STCW 条約 CODE-B VI / 5 (勧告規定) として新たに規定することとし、その周知のため MSC Circular を発給するよう MSC へ報告する。

### 疲労防止および軽減並びに管理に関する教育および訓練

過去の MSC75 で検討の結果、船員、船舶所有者、運航者、造船者、水先人他、船舶運航に係る全関係者、全てのタイプの船舶を対象として、「疲労」に的を絞った「教育や訓練の強制要件」についての検討を当小委員会にて取扱うことが合意され、今回はデンマークが自国においての取り組みを紹介するとともに提案を行った。

この提案に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) デンマークの自国における積極的な取り組みが紹介され、勧告レベルでモデル訓練課程を作成する。
- (2) 英国は、そもそも船上において疲労が存在してはならないとし、この観点に基づき MSC 80 に安全配員に関する提案を行う。

### WIG艇職員の知識、技術および訓練に関する要件

ロシアおよびオーストラリアが、WIG艇(表面効果翼船:日本には数隻存在)の職員に求められる知識・技能および訓練について提案した。

この提案に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) ほぼ提案文書とおり STCW 条約における勧告レベルで取り扱われることとし、MSC Circular として発給するよう MSC に報告する。
- (2) 新たな規定内容は機体が水面にある状態に適用する。よって、タイトルに「in both displacement and ground-effect modes」を追記する。

### バラスト水管理に関する訓練要件の作成

2004年2月13日に採択された「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理に関する国際条約」に基づき、バラスト水管理に関する訓練要件の作成について当小委員会での検討が求められた。

この要請に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) インドの自国における積極的な取り組みが紹介され各国の理解を得られたものの、MEPC (※6)のガイドラインおよび具体的な処理装置が未だ無いことから、今後の検討課題として取り扱う。
- (2) インド、ウクライナ、中国が積極的にモデルコースを作成し、それを FAL(※7)に提案する。

(※6) MEPC: 海洋環境保護委員会 (Marine Environment Protection Committee) IMO の常設委員会であり、地球環境保護の立場から、船舶による海洋ならびに大気汚染防止に関する調査、審議、規則を策定する委員会

(※7) FAL: 簡易化委員会 (Facilitation Committee) IMO の常設委員会であり、外航海運にかかわる輸出入/港湾諸手続きの簡素化に関する調査、審議、規則を策定する委員会

### 部員の能力開発

ILO(※8)予備技術海事会議(2004年9月13-24日開催)および MSC79(2004年12月1-10日開催)での議論の結果、ILO 条約における「有能船員の資格証明条約」の内容が IMO へ移管されることになり、部員の訓練および資格要件について当小委員会での検討が求められた。

この要請に対し、今回の当小委員会にて検討し、以下の内容を確認し合意した。

- (1) 今後 STCW 条約にて取り扱っていく重要議題であると位置付けるも、具体的な内容の検討は、MSC80にて STW36の報告に基づくコレスポンスグループの設置が当小委員会に対し命じられ、そのコレスポンスグループにて議論する。
- (2) ILO 規則での AB(有能船員:部員)を STCW 条約規定に残すと同時に、その定義付けおよび

び STCW 条約体系における部員の訓練・証明  
に関して検討する。

- (※8) ILO：国際労働機関  
(International Labor Organization) 各国の政府、  
使用者代表、労働者代表で構成され、社会福祉の  
向上と労働条件の改善を目的とした国連の専門機  
関の一つであり、日本は1951年に再加盟し、1954  
年から常任理事国となっている。

## 今後の作業計画および STW37の議題

以下の今後の作業計画議案が提案された。

- ① 船員問題
  - a. 人員不足
  - b. 船員犯罪
  - c. 一時上陸
- ② 訓練関連
  - a. 部員の能力開発
  - b. タンカーに必要な訓練
  - c. LNG タンカーに必要な訓練
- ③ 水先人の訓練・資格
- ④ 新法規に準じた訓練

次回は2006年1月23日から27日に開催することと  
した。

## 2006年までの議長および副議長の選出

2006年当小委員会の正副議長の選出を行い、現  
行両氏（議長：Rear Admiral Peter Brady（ジャマ  
イカ）、副議長：Mr. A.H.Kayssi（レバノン））が再  
任された。

## その他の議題

- a. =STCW 条約 VI 章に規定される資格の更新お  
よび再講習について=
- b. =STCW 条約 I 章（I/11）に規定される  
GMDSS 資格の更新時の試験および再講習につ  
いて=

上記 2 議題はノルウェーの提案であり、現  
行にない「STCW 条約 VI 章に規定される資格  
の更新および再講習」と「I 章（I/11）に  
規定される GMDSS(※9)資格の更新時の試験  
及び再講習」の義務化を求めたが、これらの  
提案は既に過去の当小委員会で「義務化の必

要性なし」と判断され合意したことであるこ  
とから、意見は纏まらなかった。

今後、MSC80に向け再度提案文書を出し合  
い議論していくこととした。

## (※9) GMDSS：国際海上安全通信システム

(Global Maritime Distress and Safety System)海  
上における遭難および安全の世界的制度で、SO-  
LAS 条約に基づく人工衛星を利用した通信システ  
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  
確実にできるようにしている。1999年2月1日を  
以って完全導入された。

## c. =締約国間の承認協定の未締結問題=

「当該締約国間の承認協定が未締結であるに  
も拘らず、船籍国が他国の海技免状に対する  
承認証（裏書）を発給していたこと」（STCW  
条約としては違反）が、他国籍の船で日本政  
府の実施した PSC(※10)の検査にて発見された。

これを受け、日本が東京 MOU(※11)を代表  
し、IMO にて各締約国間の承認協定締結状況  
の情報開示を促すよう提案し、合意された。

具体的には、IMO が各締約国の情報を取り  
纏めた上 IMO の WEB-SITE 上で公開すること  
とした。

## (※10) PSC：ポートステートコントロール

(Port State Control)「入港船舶に対する寄港国に  
よる監督」のことであり、IMO の国際条約の基準  
に適合していない船舶を排除するために、船舶の  
寄港する国の監督官が入港船舶に対して船舶の設  
備、乗組員の資格などについて条約に適合してい  
るかを検査する。

(※11) MOU：(Memorandum Of Understanding on  
Port State Control)PSCに関する各国間のばらつき  
を是正し、加盟国間で統一基準を定めることを目  
的とした地域的な国際協力体制のことであり、1982  
年にパリ MOU の設立後、東京 MOU などが設立さ  
れている。

## d. =STCW 条約第 8 条（臨時業務許可書）に関 する問題=

STCW 条約では、特別に安全が確保される  
場合において、条約に則った資格証明を所持  
しない船員に対し臨時業務許可を与えられる  
と規定しており、締約国は、総トン数1600ト  
ン以上と未満の 2 カテゴリーに分類して当該  
臨時業務許可書を発給した数を IMO に報告せ

ねばならない。

韓国が、機関士の免状に関して報告するのであれば、基準は1600トンではなく推進出力3,000ワットにすべきであると提案し、合意された。

e. = 船員の労働時間 =

ISF(※12)が、作成した船員の労働時間を管理する為のソフト「WATCH-KEEPER ver. 2」を紹介した。

また、BIMCO(※13)とISFが合同で行っているMANPOWER SURVEYについて説明し、各国へ協力を求めた。

なお、上記の当委員会での合意事項は、今後、2005年5月の第80回海上安全委員会(MSC80)に

報告され検討されることとなっている。

(海務部)

(※12) ISF：国際海運連盟

(International Shipping Federation) 船員の労働条件、資格、訓練、福利厚生など海上労働問題全般にわたる国際的な検討、処理を目的とする団体。各国船主協会を会員として1909年に設立された組織で、本部をロンドンに置く。日本船主協会は1957年5月に加盟。

(※13) BIMCO：ボルチック国際海運協議会

(Baltic and International Maritime Council) 1905年に発足の“The Baltic and White Sea Conference”が前身。メンバーは、船舶代理店を含むブローカーの他、PI保険等を含む「クラブメンバー」や船級協会や海事法律事務所、損保や銀行等海運に関心のある「準メンバー」により構成されている。BIMCOの事業としては、備船契約等書式の標準化が有名。IMOに対して意見を開陳する。

## 2

# ケミカル船運航に影響の可能性 20,000DWT未満のタンカーにもイナートガス発生装置が必要か —IMO第49回防火小委員会(FP49)の審議結果について—

2005年1月24日から28日までIMO第49回防火小委員会(FP49)が、ロンドンIMO本部において開催された。主な審議結果は以下のとおり。

### 1. ケミカル/プロダクトタンカー爆発事故

昨年12月に瀬戸内海伊予灘で発生し、死者3名を出した「SUNNY JEWEL号」(PANAMA籍ケミカルタンカー、6,880DWT)の爆発事故はまだ記憶に新しいところであるが、近年、国際的にもケミカル/プロダクトタンカーの爆発事故が多発しており、人命の喪失、海洋環境汚染など大きな問題となっている。

このような状況下、IMOにおいても爆発事故の調査解析作業が行われており、今次会合では、フランスより提出されたケミカルタンカー「CHAS-SIRON号」(フランス籍ケミカルタンカー、9,995DWT)の爆発事故報告書について審議された。同爆発事故は引火点40度未満の石油製品(無鉛98-octane(Super))を積載していたタンクの洗浄を開始した直後、同タンクより爆発が発生し、乗組員

1名が死亡、船体にも重大な損傷を受けた。

同報告書では、爆発防止対策として次の6つの項目が提案されている。

- ① タンク内の爆発の危険性を減らすため、揚荷中やタンク洗浄中などにおけるタンク開口部開放の禁止
- ② 可能な範囲でのタンク洗浄の制限
- ③ タンク洗浄に関するオイルタンカーとターミナルに関する国際安全指針(ISGOTT)の遵守
- ④ 電気関連設備の整備
- ⑤ タンク内設備の点検強化
- ⑥ 引火点60度未満の揮発性石油製品を積載するタンクのイナートリング※(20,000DWT未満のタンカーを含む)

※イナートリング：イナートガス(不活性ガス)発生装置により、カーゴタンク内にイナートガスを送り込むこと

現行海上人命安全条約(SOLAS条約)では、20,000DWT以上のタンカーにのみイナートガス発生装置

の設置が要求されているため、20,000DWT未滿のタンカーのほとんどは同装置を備えていないのが現状である。特に、ケミカルタンカーの多くは20,000DWT未滿であり、フランス提案はケミカル業界にとって多大な影響を及ぼすことが予想される。

また、同提案では漠然とイナーテイングを要求しているのみで、現存船に対する措置など具体的なことは示されていないため、今後、同要件を検討するにあたり、次のような問題点が考えられる。

- ① 現存船では装置設置スペースが無いなどの構造的問題がある。
- ② イナートガス発生装置に関する SOLAS 条約 II - 2 章 / 4.5.5 規則の適用対象は「タンカー」とのみ示されており、ケミカル、プロダクトおよび原油タンカー全てが含まれる。原油タンカーの爆発事故は、最近においてはほとんど発生していないため適用船舶から外すことが適当と考えられる。
- ③ 対象とされる「引火点60度未滿の揮発性石油製品」はあまりにも漠然とした定義のため、対象貨物を特定する必要がある。

審議の結果、今次会合においては、フランス文書は参考情報として留意するに止められた。また同国に対し、IMO 海上安全委員会 (MSC) に、新規議題として本件に関する SOLAS 条約 II - 2 章改正提案を提出するよう要請した。これに従い、フランスは2006年5月に開催される MSC81 に対し提案文書を提出するものと予想される。

なお、本件については民間側においても国際海運会議所 (ICS)、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)、国際乾貨物船主協会 (INTERCARGO) および石油会社国際海事評議会 (OCIMF) などが合同で Working Group を立ち上げ、ケミカル / プロダクトタンカーの爆発事故に関し、原因究明および対応策を検討しており、当協会も同 Working Group に参加することとしている。

## 2. 人が立ち入る区画の CO<sub>2</sub> 消火装置の使用

米国より提出された、人が立ち入る区域での CO<sub>2</sub> 消火装置の使用を禁止すべきとする見解の報告書について検討が行われた。同報告書では、CO<sub>2</sub> 消火装置の使用による人体への危険性について指摘するとともに、CO<sub>2</sub> とハロンおよび代替ハロンとの比較を行っている。

同報告に対し、わが国よりヒューマンエラーによる人身事故防止のため、CO<sub>2</sub> による消火システムをよりシンプルなものにすること、適切な資格を有する作業員がメンテナンスを実施することなどの安全対策を厳格に実施すれば、人身事故の減少に繋がる旨指摘した。

審議の結果、多数の船舶において CO<sub>2</sub> 消火装置が設置されていることから、同装置の使用を早急に禁止すべきではないとの意見が多数の国より示され、同問題については今後、コレスポネンスグループで更に検討することとなった。

## 3. 非常用消火ポンプの設置場所に関する統一解釈

国際船級協会 (IACS) より、非常用消火ポンプの設置場所に関する統一解釈について提案がなされ、審議が行われた。

現在、非常用消火ポンプの配置については、SOLAS 条約に附属されている「火災安全設備のための国際コード (FSS コード)」12 章、2.2.1.3 に次のとおり定められている。

「ポンプの全吸込揚程および実質吸込揚程は、就航中起こり得るすべての横傾斜、縦傾斜、横揺れおよび縦揺れの状態の下で、条約の要件並びにこの章のポンプ能力及び消火栓圧力を考慮して決定される。ドライドックへの出入時のバラスト状態は就航中と考える必要はない。」

IACS は、上記規定のうち「就航中起こり得るすべての横傾斜、縦傾斜、横揺れおよび縦揺れの状態」について、次のとおりの統一解釈を提案した。

- (1) 最も軽荷の航海状態で、22.5度の横傾斜および10度の縦傾斜を考慮したもの。ただし、長さ100Mを超える船舶では、縦揺れは、500/L(船

の長さ) までとして差し支えない。

- (2) 貨物またはバラスト水を積載せず、かつ、貯蔵品の10%および燃料が残っている停泊中の状態。ただしこの場合、横傾斜および縦傾斜を考慮する必要はない。

上記 IACS 提案が強制化された場合、小型船では船底が露出するような状況でもポンプ能力を保持しなければならない、大型船においても同様に設計

上、相当な制約となることが考えられるため、わが国より、同解釈はあまりに非現実な要求として、横傾斜を10度、縦傾斜を2度とした修正案を提出した。

審議の結果、わが国の指摘を受け、IACS は再度検討を行った上で、次回 FP50に修正案を提出することとなった。

(海務部)

## 内外情報

# 1 「第二船籍制度創設」今回も特区での実現ならず —当協会提案と国土交通省の回答について—

当協会は平成16年11月17日、「わが国外航商船の第二船籍制度の創設」について、愛媛県今治市と共同で第6次構造改革特区提案を行った。(本誌2004年12月号P.23参照)

これに対し国土交通省より、平成16年12月8日、「特区制度の趣旨になじまない」等とする回答があった(【資料1】参照)。

これを受け今治市/当協会は、同年12月15日、外航船舶の大部分を外国法制に委ねる潜在的リスクを回避するには有効とする当協会の提案に対する明確な見解が示されていないことを指摘し、「特区および外航海運政策推進検討会議での迅速な検討を再度要請する」との再検討要請を特区事務局に提出した(【資料2】参照)。

これに対し国土交通省より、1月7日、「第二船籍制度」については、創設する場合いかなる要件とすることが適当であるか等、既存の「国際船舶

制度」との関係も踏まえて「外航海運政策推進検討会議」で検討を進めており、引き続き船主協会の要望も踏まえて十分に検討を深めたいとする再回答があった(【資料3】参照)。

これらの回答を踏まえ今治市/当協会は、1月14日、「当方は、日本籍船が減少していくことの潜在的リスクを懸念し、特区制度の活用迅速な対応を求めており、提案の早期実現に向けた前向きな検討および外航海運政策推進検討会議での迅速な検討を要請する」との再々検討要請を提出した(【資料4】参照)。

2月9日、国土交通省の今次特区提案における最終回答が公表され(【資料5】参照)、これによって第二船籍問題は、今後当面の間、同省との「外航海運政策推進検討会議」を中心に議論されることとなった。

(企画部)

### 【資料1】 第6次特区：国交省からの一次回答 (2004/12/8公表)

構造改革特区制度は、地域等の提案により構造改革特別区域を設定し、当該地域の特性に応じた規制の特例措置を設けることにより、地域の活性化を図り、国民生活の向上及び国民経済の発展に寄与することを目的とするものである。したがって、特例措置の適用により、当該地域にメリットがあり、地域の活性化につながるものが前提となっており、また、当該特区において効果が検証された場合には、全国に適用される制度改正を行い、構造改革を進めることが想定されているとともに、税の軽減などの財政措置を伴うものは対象としないこととされている。

これらのことも踏まえ、さらに以下の理由により、本提案は特区制度の趣旨になじまない。

なお、船主協会等からの要望のあるいわゆる「第二船籍制度」を、西欧諸国等の制度に照らして、我が国で創設するのか、創設する場合にはいかなる要件とすることが適当であるのかについては、現在、国土交通省及び社団法人日本船主協会とが共同で「外航海運政策推進検討会議」を設置し、検討を行っている。

1. 本特区提案は、以下のとおり、税収増や雇用の創出につながらず、具体的に「地域にメリットがあり、地域の活性化につながる」ものとは考えられない。
  - (1) 仮に、特区に船籍をおく船が増えたとしても、
    - ① 登録免許税は国税であり、市町村の税収にはならない。
    - ② 船舶は船籍を置くのみであり、寄港の義務等はない。このため、
      - ・現行の制度の下では、船舶の固定資産税は寄港回数を基に按分されるものであるため、船籍地に税収が入る見込みは少ない。
      - ・船舶が寄港しなければ、雇用の増加や燃料・水の購入等の経済効果も期待できない。
  - (2) なお、船舶が置籍されると、船体及び船舶に備置される証書等に船籍港の名称が記載されるが、船籍港の知名度の上昇等による観光客の来訪促進等の地域活性化効果があるとも考えられない。
  - (3) さらに、本提案が特区として実現されたとしても、税制の軽減措置は採られないので、便宜置籍船に比べてコスト競争力が著しく劣ることに変わりはなく、どの程度船舶の置籍が発生するかは疑問。
2. また、船員の配乗要件については、条約にも準拠して船舶の航行の安全確保の観点から必要な資格・人員が定められた安全規制に係るものであり、船舶は船籍にかかわらず、いずれの場所においても航行できるため、特別の地域に限定して特例措置を講じる性格のものではない。なお、この配乗要件は、日本人船員確保の観点も踏まえ、労使も十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、日本人船員の配乗要件については、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するので、全日本海員組合等の意見も幅広く聞きながら、十分な議論を重ねることが不可欠である。

## 【資料2】 第6次特区：今治市／船協から推進室への再検討要請（2004/12/15提出）

日本籍船がゼロに近づく懸念の中、外航船舶の大部分を外国法制に委ねることの潜在的リスクを問題視し、同リスク回避には第二船籍創設が有効とする提案に対し、今回も明確な見解が示されているとは思えないので、特区および外航海運政策推進検討会議での迅速な検討を再度要請する。約2,000隻の日本商船隊に含まれる外国籍船のうち、約470隻の船主は今治市民（海運会社）であり、現行制度のもとでは登録免許税や固定資産税の税収が船籍地に入らないとしても、これら船舶が日本の法律で守られるようになることは、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できると考える。詳細は補足資料を参照されたい。

（補足資料）

平成16年12月15日

（内閣官房構造改革特区推進室に提出）

## わが国外航商船の第二船籍制度創設に関する意見（補足資料）

愛媛県 今治市

（社）日本船主協会

1.-1) 国土交通省は、今治市と日本船主協会の提案に対し、「特区として対応不可」と回答してい

る。しかし、近い将来、日本籍船が限りなくゼロに近づく恐れがある状況下、日本海運界が安全・安定輸送を確保していく上で、ほとんど全ての外航船舶を便宜置籍国の法制に委ねてしまうことの潜在的リスクについて問題意識をもち、そのリスクを回避する為に第二船籍を創設することが有効かつ必要な方策として、2003年11月の第4次特区提案以来提案していることに対しては、今回も明確な見解が示されていないと考えるので、「特区」および「外航海運政策推進検討会議」において迅速な対応をお願いしたい。また、約2,000隻のわが国商船隊に含まれる便宜置籍船のうち、約470隻の船主は今治市民（海運会社）である。現行制度のもとでは登録免許税や固定資産税の税収が今治市に入らないとしても、これら船舶を今治市にフラッグイングバックすることによって日本の法律で守られ、安全かつ安定的に運航することができれば、市民である船主の利益につながり、ひいては法人市民税の増収も期待できるものと考えている。

1.-2) 今治市では、平成17年に実施する合併後（平成17年1月16日に12市町村が合併）のまちづくりの大きな柱のひとつに海事都市構想を掲げ、造船・海運業の集積（合併後は世界有数）やその背景となった地域の歴史・文化を生かしながら、観光も含め内発的で持続可能な発展を目指している。既に、本構想は国の支援も得ながら取り組む中でマスコミ等も注目しており、日本で初めて外航船の第二船籍地となることは、海運業を振興するだけでなく、本市の目指す地域資源を生かした個性的なまちづくりを大きく推進することになる。

1.-3) 税制の問題が同時に解決されることが望ましいのは言うまでもないが、時間を要することから、不十分かもしれないが取り敢えず今回の特区提案を認め、その効果を見ても、特区制度の持つ試行的役割ではないかと思われる。

2. 日本籍船については、今回の特区提案内容に加え、税制面での便宜置籍船並みを実現できればその減少に歯止めがかかり、増加に転ずるものと確信している。近年、日本籍外航新造船の登録は皆無に近い状況にある。日本の海運界では、日本籍船は国際競争力に欠ける船と同義語に近い受取られ方をしており、新造船の国籍を決定する際、ほとんどその検討対象にさえなっていない。現在、大手外航海運企業では、向こう数年に亘り莫大な船舶設備投資を計画しており、一旦船籍の決定が便宜置籍船の前提でなされ、建造準備段階に入ってしまうと、様々な面で日本籍船に変更することには困難を伴う。登録を促進しうる日本籍船の制度が迅速に作られることが望まれる。

3. 日本人外航船員の減少が続いて久しいが、これは日本籍船減少の問題とは何ら関係がない。日本の海運企業は一般的に、日本人船員については海上での経験を陸上における船舶管理者を養成する為の訓練の場と捉えており、その限りで日本籍船と便宜置籍船とに全く差はない。各企業は上記の方針の下、自社の経営方針と自己責任に基づいて自己完結的に船員の雇用を図っている。その結果広く海事産業全体を見ると、船員の経験をもった海事技術者に不足がでるとの意見も存在するかもしれない。しかしながら、自社の必要とする以上の日本人船員を雇用することは、各企業の能力と責任を超えたものであり、それ以上の点については、国及び関係者が協議して海事産業全体として必要とされる海技技術者数を想定するなどし、わが国海事産業にとって必要な方策の内容を議論してはどうか。

4. 国土交通省の回答は、全てを「外航海運政策推進検討会議」での検討に委ねるとの意向であると思えるが、同会議における日本船主協会の基本的考え方を整理しておくためにも、以下付言する。

① 特区提案では税制改正が対象にならず、税制抜きの特区提案がたとえ満額回答であっても魅

力ある船籍制度としては不十分であることは十分理解している。しかしながら、日本籍船の競争力回復については長年政策的な手当を受けておらず、その結果将来ゼロになると予想される事態を迎えている。幸い政府主導で「特区制度」ができ、従来の方法とは異なる道が開かれたのでわれわれは特区に提案するものであり、政府内部で省庁の垣根を越えた協力を期待するものである。

- ② 固定資産税については、現在の如く寄港地に対し寄港回数で按分する複雑な分配方法が合理的とは思えず、将来の課題として、船籍港に重く配分する方法も検討されて然るべきと考える。
- ③ 配乗要件の緩和だけでも実現すれば、日本籍船誘致に大きな前進になるものと思われる。全日本海員組合の意見が必要であるなら、国土交通省として日本船主協会と全日本海員組合との話し合いの場を設け、両者の意見を聴取してから判断すべきと考える。 以上

### 【資料3】 第6次特区：再検討要請に対する国交省の回答（2005/1/7公表）

日本籍船への船舶職員の配乗に係る現在の法制度は、船舶の航行の安全確保の観点から条約に準拠した必要な資格を取得した者を配乗させることを求めているのであって、国籍に係る要件はない。しかしながら、当該資格を取得しているのは実態としてほとんど日本人であるところ、現在の日本人船員の配乗に関する取扱は、日本人船員の確保の観点も踏まえ、労使とも十分に協議を行い、決定されたものである。したがって、この配乗に関する取扱について検討する際には、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するため、全日本海員組合等の意見も幅広く聞きながら十分な議論を重ねることが不可欠である。

なお、提案主体より提出された意見において、「当省の回答において、船主協会等の提案に対して明確な見解が示されていない」とのことであるが、検討要請に対する回答において述べたとおり、日本船主協会等からの要望であるいわゆる「第二船籍制度」については、創設する場合にはいかなる要件とすることが適当であるのか等、既存の「国際船舶制度」との関係も踏まえて、現在、国土交通省及び社団法人日本船主協会とが共同で「外航海運政策推進検討会議」を設置し、検討を進めているところである。この会議の場においては、今回提出された意見及び補足資料において趣旨が明確でない多くの点も含め、検討を行っているところであり、引き続き、船主協会の要望も踏まえて十分に検討を深めてまいりたい。

また、第二船籍制度の導入が地域に与えるメリットについて、便宜置籍船が今治市にフラッグイングバックすることにより「市民である船主の利益につながる」及び「ひいては法人市民税の増収も期待できる」とあるが、検討要請に対する回答において述べたとおり、本提案の内容では税制の軽減措置は採られないので、便宜置籍船に比べてコスト競争力が著しく劣ることに変わりはなく、どの程度船舶の置籍が発生するかは疑問であり、外航海運企業もフラッグイングバックを行うことを約束できるのかも疑問である。また、仮に便宜置籍船が今治市にフラッグイングバックしたとしても、単に船籍が今治市に置かれるだけで、船主の利益につながり、法人市民税の増収につながることは言えない。

### 【資料4】 第6次特区：今治市／船協から推進室への再々検討要請（2005/1/14提出）

「条約に準拠した必要な資格を取得した者」であれば、国籍に拘わらず「船舶の航行の安全確保の観点」上の問題はないというのが現在の法制度であると解してよいか。また、従ってその観点に関する限り、日本人船員配乗要件を廃止しても問題はないと解してよいか。

「フラッグイングバックしたとしても今治市に船籍が置かれるだけで法人市民税の増収につながる」とはいえない。」という回答に対する当方の意見は次の通りである。即ち、今治市に会社を置かない船主については、船籍が置かれるだけで市にとってメリットはない。だが、外航商船隊の四分の一を占める船主は今治市民である。この市民である船主が、日本籍を有することで安心、安定的に船舶

を運航できることによって利益を上げられれば、当然市民税・法人市民税として市に還元される。もちろん、配乗要件の緩和だけでは不十分な第二船籍制度ではあるが、世界屈指の海運・海事産業が集積する今治市で日本の船主を代表する日本船主協会と共に、取り敢えず第二船籍制度の試行に取り組みたい。

当方は、日本籍船が減少していくことの潜在的リスクを懸念し、特区制度の活用による迅速な対応を求めており、提案の早期実現に向けた前向きな検討を再度要請する。また、「外航海運政策推進検討会議」においてもより迅速な検討を要請する。

#### 【資料5】

日本籍船への船舶職員の配乗に係る現在の法制度では、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく必要な資格を取得することを求めているのであって、すでに回答しているように国籍に係る要件はない。しかしながら、現在の日本人船員の配乗に関する取扱は、これも再検討要請に対する回答で述べたとおり、日本人船員の確保の観点も踏まえ、労使とも十分に協議を行い、決定されたものであり、労使協約にも位置づけられている。したがって、この配乗に関する取扱について検討する際には、日本人船員の確保・育成のあり方等様々な観点にも関連するため、全日本海員組合等の意見も幅広く聞きながら十分な論議を重ねることが不可欠である。

今回の再意見も含め、いわゆる第二船籍制度導入についての提案主体の主張は、抽象的・情緒的であり、その趣旨・メリットは依然として不明確なままである。日本船主協会と国土交通省が共同して別途設置した「外航海運政策推進検討会議」においては、抽象的・情緒的な議論では検討を進捗させることはできないとの認識の下、より具体的・実証的な議論を目指しており、会議の一方の当事者である船主協会も同会議におけるそのような検討状況について十分認識されているはずである。

第二船籍制度の趣旨・メリットについて、これまで提案主体からは「便宜置籍船には潜在的リスクが存在する」等の主張がなされているが、そもそも潜在的リスクの具体的な内容について未だに説得力ある説明がなされていない。また、今回の再意見において示されている「安心、安定的に船舶を運航できる」との主張についても、この「安心、安定的」とする具体的内容が何かも不明である。さらに、配乗要件の緩和のみで、フラッグバックし、「利益を上げられ」「当然市民税・法人市民税として市に還元される」ことがいかなるメカニズムで実現されるのか、合理的な説明が見出せない。このように、提案主体の要望には、不明確な点が多々あると言わざるを得ない。

また、「『取り敢えず』、第二船籍制度の試行に取り組みたい」とあるが、構造改革特区は杜撰な論拠で特例を容認しようとするものではなく、その意義や効果について最低限の検討を行うことは当然必要であり、『取り敢えず』行うといった安易な考え方は適当とは思われない。特に、船舶は船籍地外のいずれの場所においても航行できる性格を有するものであり、仮に今治市に限定して特例措置を講じることによって何らかのデメリットが生じた場合には、その影響は今治港外にも及ぶことが十分考えられる。したがって、今治港内のみで航行する船舶を対象とするといったような制限を置くのでもない限り、特区制度になじむものではないことは、これまでの回答でも指摘しているところであるが、この点について提案主体から具体的な考え方は何ら示されていない。

さらに、これまでの回答においても再三述べているが、冒頭に触れたとおり、いわゆる第二船籍制度については、現在、日本船主協会と国土交通省とが共同で外航海運政策推進検討会議を設置して具体的・実証的な検討に努めているところであり、国土交通省としては第二船籍についての議論を避けるつもりはなく、同会議において真摯に議論に取り組んでいるところである。提案主体である日本船主協会は、同会議の一方の当事者でもある。しかし、今回の再意見は、同会議における検討内容と矛盾したものであり、このような再意見を提出した日本船主協会の意思決定について、理解できない。

## 2 最近の海外競争法の動き

—欧州司法裁判所、欧州委による同盟への罰金支払命令(2000年)を無効と判決—

EU 諸条約・規則の解釈・適用に関し、最終司法判断を行う欧州司法裁判所 (ECJ) は、2004年末、極東/欧州航路の諸 charge に関する協定である旧 FETTCSA (Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement) に対して欧州委員会が下した総額700万ユーロ(当時のレートで約7億5,500万円)の罰金支払命令の無効を確認する判決を行った。これにより、1991年以降、10年以上にわたって欧州委と船社側の間で争われてきた本問題は終結したこととなる。

同盟に対する欧州委の罰金命令に関しては、2003年9月に欧州第一審裁判所 (CFI) で TACA\*1 に対する総額2億7,300万 ECU(当時のレートで約420億円)の罰金支払命令を無効とする判決が出され、これが確定(欧州委は ECJ への控訴を断念)しており、2件続けて欧州委の判断が認められなかったこととなる。

### 〈経緯〉

欧州同盟船社10社(邦船社では川崎汽船、商船三井、日本郵船を含む)と盟外5社は、運賃/内陸運賃以外の BAF\*2、CAF\*3、THC\*4などの諸チャージ計算のための共通算出方法を協議するため、1991年3月、FETTCSAを結成し、欧州委に届出を行った。これに対し、ESC(欧州荷協)は同年7月異議申し立てを行い、1994年4月、欧州委はそれまでの調査を踏まえて FETTCSA を競争法違反として、罰金を課す意向を明らかにした。同年、FETTCSA は活動を休止し、実質的に解散した。この後、2000年5月、欧州委は、公式に FETTCSA を競争法違反と断定し、加盟船社に総額700万ユーロの罰金支払を命じた。

これに対し、Maersk 社を除く FETTCSA 加盟船社は、FETTCSA は欧州理事会規則4056/86により EU 競争法からの適用除外が認められる技術協定であり、欧州委の命令は不当として2000年8月に CFI

に提訴した。

2003年3月、CFI は欧州委が問題を指摘(1994年)してから罰金課徴(2000年)するまでの期間が長すぎる等の理由により、欧州委の罰金命令を取消す判決を行った。

この判決を不服とした欧州委は上級審である ECJ に控訴したが、2004年12月、ECJ は欧州委の主張は明らかに認められない、若しくは根拠に欠けるものであるため控訴を棄却し、船社負担分を含む裁判費用の全額を欧州委に負担させるとの判決を行い、問題は最終決着した。

(企画部)

\*1 TACA: Trans-Atlantic Conference Agreement (大西洋同盟協定)

1994年に結成された大西洋航路の定期船同盟。本件が問題とされた当時は、日本郵船など17社が加盟。船社側が協定を事前に欧州委に届け出たところ、欧州委は協定内容に問題があるとして、TACA に対して EU 競争法の包括適用除外を認めず、罰金課徴命令を行った。これを不服とした TACA 船社は、欧州第一審裁判所に欧州委を提訴した一方で、1999年に内容を改めた新協定(TACA II)を欧州委に提出。2002年11月、欧州委より承認された。現在の加盟社数は日本郵船を含む7社。(関連記事は本誌2003年10月号P.23参照)

\*2 BAF: Bunker Adjustment Factors(燃料費調整料率)  
船社間協定で、船舶用燃料油の価格変動を補填するために設定する割増料率。

\*3 CAF: Currency Adjustment Factors(通貨調整課徴金)

通貨変動による海上運賃の為替差損を調整する料率。各船社間協定は独自の算出方式により、定期的に実勢レートを反映した見直しを行っている。

\*4 THC: Terminal Handling Charges

積み地あるいは揚げ地のコンテナターミナルで発生するコンテナの取り扱い費用の一部を補填する目的で設定された料金。

# 東京海洋大学海洋工学部・神戸大学海事科学部の 学生を対象に海事シンポジウムを開催

当協会は東京海洋大学海洋工学部および神戸大学海事科学部と協力し、1月13日(木)に東京海洋大学、同28日(金)に神戸大学で、同学部の学生に日本海運およびそれを支える船社の現状を紹介し、船社への就職の動機付けを目的としたシンポジウムを例年通り開催した。

東京海洋大学におけるシンポジウムでは、大学の教官と船社の採用担当者および独立行政法人航海訓練所が参加し、大学・学生・船社について意見を述べ合う「意見交換会」と、船社側から海運業界の現状と将来および海事技術者の海運業界での活躍について学生に対し講演する「講演会」により構成され、「意見交換会」には11社の船社が参加し、学生が実際の会社や社船を体験するインターンシップや、大学統合後の新課程、各船社の採用情報等について活発な意見交換が行なわれた。「講演会」には約60名の学生の参加があり、特に陸上で期待される海事技術者像や船上での実際の勤務ぶりについての講演を傾聴していた姿が印象的であった。

神戸大学におけるシンポジウムは、従来の「意見交換会」と「講演会」による2部構成を止め、また業界の対象を広げ、海運業界・流通業界・造船業界による「海事産業シンポジウム」として「講演会」を開催した。海運業界については当協会が担当し、「外航海運の現状と将来」をテーマに約80名の学生の参加者に対し講演した。

(海務部)

## 講演者講師名 (敬称略、順不同)

### 東京海洋大学

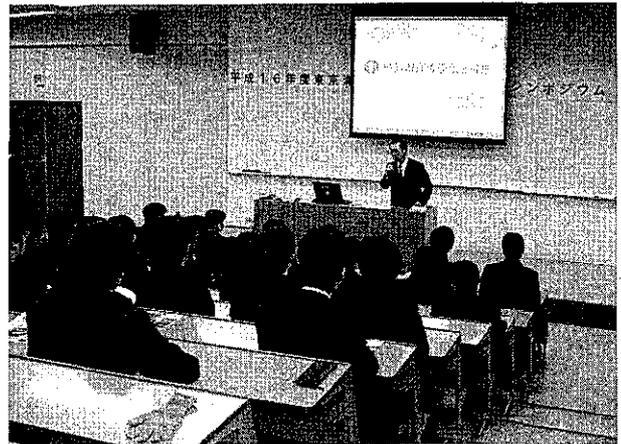
日本郵船(株) 人事グループ 船員人事チーム長	中村 喜成
川崎汽船(株) 人事グループ 船員人事チーム	植山 努
(社)日本船主協会 海務部労政担当部長	高橋幸一郎

### 神戸大学

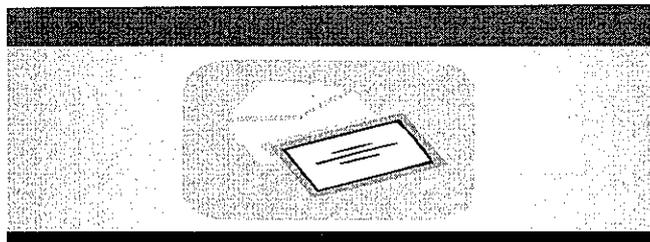
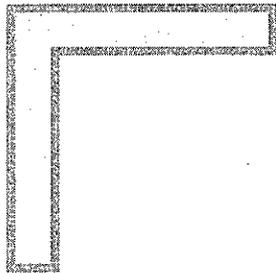
(社)日本船主協会 海務部労政担当部長	高橋幸一郎
---------------------	-------



▲質問する学生



▲海事シンポジウムの模様



## London 便り

# 賛成？ 反対？

## —パブ営業／酒類販売時間規制撤廃

2005年になってようやく2番目の月が終わろうする頃になると、クリスマスパーティーや新年のレセプションで街が華やいだ頃もかなり前のことのように思われます。しかしながら、年末年始にかかわらず、相変わらず（特に金曜日の午後）英国の居酒屋—PUB（パブ）は特別な出来事があってもなくてもたくさんの人達で賑わっています。

さて、英国社会に潤滑油を提供し続けている重要なパブについて、昨年からある大きな議論が起こっています。

### 英国のパブ

パブに関する議論について取り上げる前に、まず英国のパブについてご紹介したいと思います。英国のパブは Public House の略で、そもそもは現在のような居酒屋だけでなく、宿屋、雑貨屋、更には地域の集会所や情報センターの役割をも果たしていたことから、公共の施設を意味する名前が付けられたようです。日本でも酒類を提供する飲食店のなかで、パブと一般的に称されるものがあると思いますが、日本でのパブのイメージからはなかなか public house という語源は浮かびません。

英国のビール業界団体 BLRA (Brewers & Licensed Retailers Association) の定義によれば、パブは「イギリスにおける地方社会の中心的な役割を果たしており、平均して年間約1,000万円を地元経済

に貢献しているもの」とされています。

英国には現在7万軒のパブがあるといわれています。しかしながら、“Public House”の機能（地域住民のための掲示板や多機能集会室等）を備えたものは地方には未だ見られるものの、ロンドンのようないわゆる都市部では殆どがビール等の酒類、食べ物を提供する“大衆居酒屋”となっているようです。まあ大衆居酒屋であっても、英国独特の生ビールである bitter (ビター。赤茶色でホップのきいたビール) や黒ビール等様々な飲み物を潤滑油としたコミュニケーションの場を提供しているパブは未だ立派に Public House としての機能を果たしていると言えるでしょう。パブには老若男女、職を問わず様々な人達が集まり、いろいろな出会いが生まれています。何かの統計によれば、英国において見知らぬ若い男女が最も知り合う場所の一つとしてパブが挙げられていました。

ほぼ24時間酒類を提供が可能な日本とは異なって、英国では例え販売免許を取得している店舗でも酒類を提供できる時間が規則で厳しく制限されており、パブの場合は23時とされています。パブではだいたい22時半あたりでラストオーダーを知らせる合図が出され、23時少し前になると屈強なガードマンが「もう閉店だよ」と客にプレッシャーをかけながら店内をまわり、23時になると少しずつ店の明かりを暗くする等して客払いを行いま

す。パブが閉店してしまうと他にお酒が飲めるところも帰るところもなくスゴスゴと皆さん退散していたのですが、この程酒類の販売を24時間容認する法改正が行われたのです。

### パブの24時間営業が可能に

そもそもパブの営業時間（酒類販売時間）が23時と制限されたのは、第一次世界大戦中に当時の政府が、労働者の生産性の観点から同時刻を定めたのが最初で、その後治安維持等の理由から現在に至るまで同制限が維持されてきました。しかしここ数年、この時間制限が現代生活環境にそぐわない、また、閉店間際の大量飲酒による泥酔や泥酔者による犯罪行為に繋がっているとの見方が示されていました。その改善策として、昨年政府はパブ等での酒類販売24時間容認に向け法改正を検討、国会の承認を経て2月7日には改正法（ライセンス・アクト2003）を実施したのです。これによって、英国では申請さえ行えば24時間酒類の販売が可能となったわけですが、今回の法改正については様々な反応が見られています。

政府としては法改正によりこれまでのような閉店間際の泥酔行為を抑制するとともに、各パブの閉店時間の多様化を誘うことで特定の時間に泥酔



▲とにかくパブでは陽気に Cheers（乾杯）！  
（写真と本文は関係ありません）

者が一斉に街にあふれることを防ぐ効果を狙っているようですが、某英紙の調査によれば国民の半数以上が販売時間延長自体は歓迎しているものの、6割以上の国民は政府の意図するような泥酔／犯罪抑止効果に疑問を持っていることが明らかになっています。また、これまでパブの閉店時間に合わせ、街頭警備を強化してきた警察当局も「パブの閉店時間が多様化すれば、それぞれの地域で異なる警備体制を敷かねばならず、要員を増加せざるを得ない。」との懸念を示している他、一部の大衆紙は「これ以上英国の酔っ払いを増やすな！」と反対キャンペーンを張っています。

今回の法改正では販売時間拡大に伴う犯罪増加に備え、「申請により営業時間の延長が認められたとしても、地域の住民や警察が反対すれば、地域行政当局が営業時間を制限することができる」、「飲酒による迷惑行為を野放しにする、泥酔者に酒類を販売する等したパブへの指導・罰金」等の抑止策が盛り込まれていますが、現段階ではパブ等販売店側の管理責任を強化するものばかりで、そのためか英国のパブなどが加入する組合の調査によると、24時間営業を考えている店は1軒もないとのこと。

今回の法改正にあたり、ブレア首相は「国民が仕事の後の一杯や night cap（寝酒）を楽しむ権利が保護される」ともコメントしていますが、巷では「（販売店からの）申請代金や酒税で金儲けをしたいだけだろう」との厳しい指摘もあります。

お酒を楽しむ時間が増えるのは大歓迎だけれど、帰り道は酔いもふっとぶような危険が待っている可能性も。難しい問題ですが今回の法改正、あなたはどのように考えますか？

（欧州地区事務局 駐在員 中村憲吾）

## 平成16年度海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、平成16年度に海運関係で叙勲・褒章を受章された方々を招いた祝賀パーティーを平成17年1月20日、海運クラブにおいて開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。

### 叙勲受章者

(秋季)

旭日小授章 毛利 盟 (元・川崎近海汽船株式会社 会長)

### 褒章受章者

(春季)

藍 綬 白熊 邦章 (元・日本郵船株式会社 副社長)

当日は当協会草刈会長の祝辞の後、毛利・白熊両氏によるスピーチが行なわれ、当協会崎長副会長の音頭で乾杯・歓談に入った。海運関係者約100名が出席し、両氏の受章を祝った。



▲受章者の方々

左：毛利 川崎近海汽船元会長 (叙勲)  
右：白熊 日本郵船元副社長 (褒章)



▲祝辞を述べる当協会草刈会長

## 「日本海運の現状(2005年1月)」の発行

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

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

入手ご希望の方には無料でお配りいたしますので、下記までお問い合わせ下さい。

### 〈問い合わせ先〉

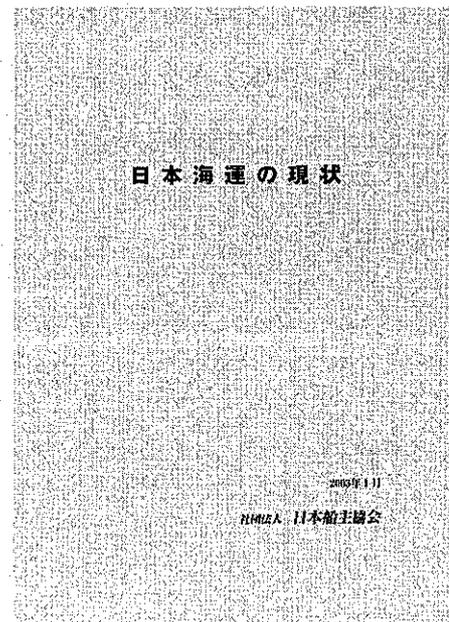
(株)日本船主協会 企画部

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL : 03-3264-7174

FAX : 03-3262-4757

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





5 当協会は新年賀詞交換会を海運クラブ大ホー  
目 ルにて開催した。

10 IMO 第36回訓練当直基準小委員会 (STW) が  
5 ロンドンにて開催された。  
14 (P. 2 海運ニュース参照)  
目

20 当協会は、海運クラブにおいて平成16年度海  
目 運関係叙勲・褒章受賞者祝賀パーティを開催  
した。(P. 18 囲み記事参照)

25 国土交通省は、4月から施行される内航海運  
目 業法・船員法・船舶職業安定法の3改正法に  
ついでの説明会を都内で開催した。

26 IMO は、「船舶のバラスト水および沈殿物の規  
目 制および管理のための国際条約」(バラスト水  
管理条約) 締結に向けた初の動きとして、ス  
ペインとブラジルが署名したと発表した。

31 国土交通省は、コンテナの搬出入業務の円滑  
目 化等を目的として、ターミナルオペレーター、  
海貨業務およびトラック業者の3者間で輸入  
コンテナ搬出可否情報を EDI で共有化できる  
JCL-NET を3月14日より主要港で一部稼動す  
ると発表した。



# 船協だより

## 1月の定例理事会の様様

(1月20日 日本船主協会役員会議室にて開催)

### 総務委員会

1. 平成16年度マラッカ・シンガポール海峡航行援助施設維持管理費用の拠出について
2. 日中海運輸送協議会への業務協力について
3. 平成17年新入社員向け海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人としての必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

当協会は、船協組織改革を推進中であるため、広報幹事会において継続開催の可否について検討した結果、継続すべしとの意見が圧倒的多数であった。また、関係各社へのアンケート調査を実施した結果も、参加費を多少値上げしても引き続き実施して欲しいとの強い要請があった。

このため、広報幹事会では、従来のプログラムは基本的に変更することなく、講習会費用を大幅に切り詰めるとともに、参加費用を1,000円から3,000円に引き上げることで今年の講習会を開催する方針を策定した。

これらの経緯を踏まえ、本年についても総合職と一般職の合同(昨年実績20社108名参加)で、来る3月30日(水)、海運ビル2階大ホールにて開催することとし、当協会会員は参加一人につき3,000円を、会員以外については5,000円を参加会社毎に徴収する。

なお、講習会の内容は基本的に従前と同様で

あり、次のとおり予定している。

### ●日程

日時：2005年3月30日(水) 09:00-15:40

場所：海運ビル2階大ホール

### ●主なプログラム

- 新入社員への激励の言葉(当協会副会長(広報担当)：鈴木邦雄)
  - 講演(毎日新聞 論説委員 玉置和宏)
  - 映画上映「日本の海運」
  - 社会人としての心構え(JALアカデミー)
  - 船長講話(川崎汽船 船長 門野英二)
4. 船協組織改革タスクフォース/船協組織に関する検討会(船協組織改革の進捗状況について)

### 政策委員会

1. 平成17年度海運関係税制および予算について
2. 外航海運政策推進検討会議について
3. 諸外国における外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直しについて
4. スマトラ沖地震およびインド洋津波被害国への救援物資の輸送協力について

### 労政委員会

1. ASF 船員委員会中間会合について
2. 2006年 IBF 協約の交渉について
3. 「船員保険制度のあり方に関する検討会」の進捗状況について

### 構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 内航活性化委員会
3. 船籍問題小委員会



## 工務委員会

1. バルクキャリアの安全問題について
2. ゴールベース・スタンダードについて

## 安全環境委員会

1. 航海データ記録装置の現存船適用について
2. 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会」第3回会議の様式について

## 公布法令 (1月)

- ㊦ 内航海運業法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第1号、平成17年1月20日公布、平成17年4月1日施行)
- ㊧ 内航海運業報告規則 (国土交通省令第2号、

平成17年1月20日公布、平成17年4月1日施行)

- ㊨ 船舶登記令 (政令第11号、平成17年1月26日公布、平成17年3月7日施行)

## 国際会議の予定 (3月)

会議名：IMO 第13回旗国小委員会 (FSI)

日程：3月7日～11日

場所：ロンドン

会議名：ASF船舶保険・法務委員会第10回中間会合

日程：3月11日

場所：香港

会議名：国際油濁補償基金 (IOPCF) 作業部会等

日程：3月14日～23日

場所：ロンドン

～会員の皆様へ～

# JSA メンバーサイトをリニューアル

—当協会ホームページの内容更新について—

今般、当協会のホームページ内メンバー会社専用サイト「JSA Member Site」のリニューアルを行いました。より簡単にお知りになりたい情報へアクセスいただけるよう、見出し項目を「組織・活動」「船協からのお知らせ」「資料・統計等」の3つに簡素化し、トピックス (簡単な連絡事項を掲載) の見出し項目をトップページ上にツリー掲示致しました。また、「資料・統計等」欄には新たに「船協海運年報」および「日本商船船腹統計」を掲載し、「組織・活動」欄についても6月の組織改編時を目途に内容を見直す予定です。

当協会では、引き続きホームページの充実に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、当協会総務部までご連絡ください。なおメンバー会社専用サイトへのアクセスには個別の「ユーザー名」「パスワード」が必要です。お問合せ・ご連絡はメールアドレス：pub-office@jsanet.or.jp までお願い致します。

The screenshot shows the JSA Member Site interface. At the top, there's a logo and the text 'JSA Member site'. Below it are three main navigation tabs: '組織・活動' (Organization & Activities), '船協からのお知らせ (文書検索)' (News from the Association / Document Search), and '資料・統計等' (Materials & Statistics). The '資料・統計等' tab is selected, showing a list of documents including 'せんきょう月報' (Senkyo Monthly Report), '船協海運年報' (JSA Shipping Yearbook), and '日本商船船腹統計' (Nippon Kaisha Ship Capacity Statistics). Below the tabs is a 'トピックス' (Topics) section with a list of recent news items, such as '2005年02月07日(月) 海味フォーラム(食品安全に携わる株式会社)の開催' and '2005年01月27日(木) 船協の発行について'.

# 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
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	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
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	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0

## 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
2004	108.17	102.20	114.40
2004年2月	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
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57

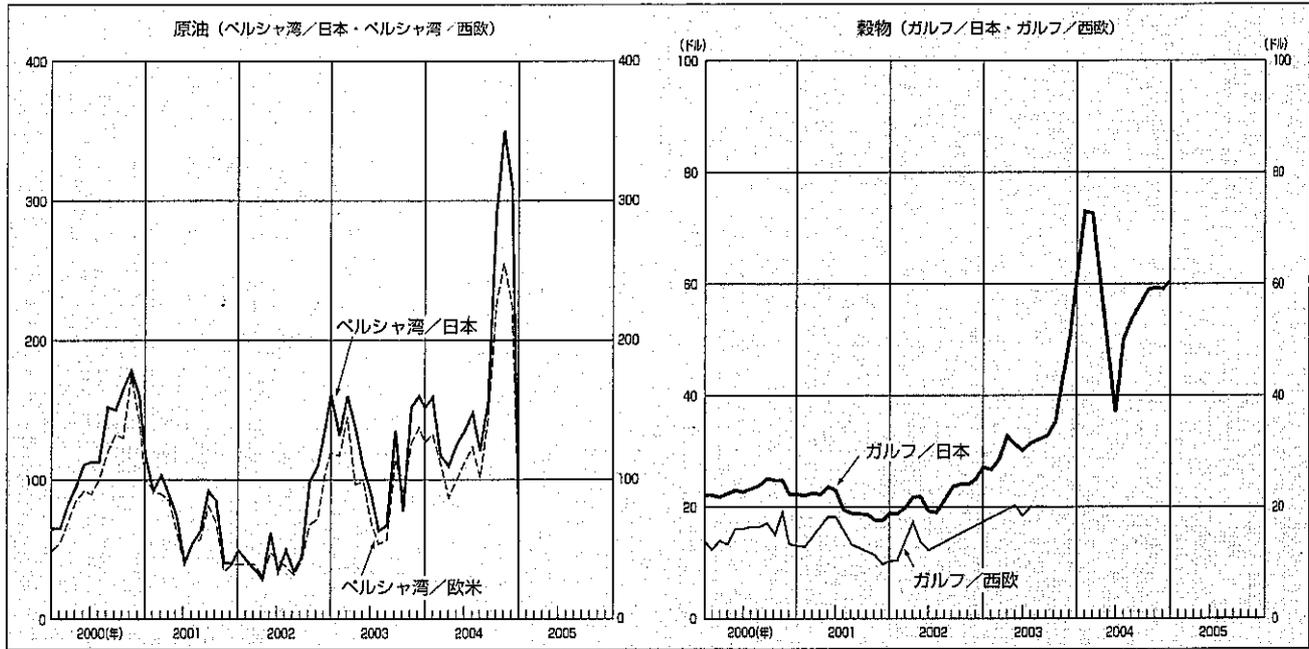
(注) 財務省貿易統計による。

## 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)								
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他	Trip	Period
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	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2004 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	7,994	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
11	4,809	0	4,809	1,510	267	31	2,997	0	4	0	19,318	7,998
12	4,830	0	4,830	2,007	261	45	2,465	50	2	0	17,106	4,576
2005 1	7,510	345	7,165	3,131	297	77	3,600	60	0	0	22,215	4,779

(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)

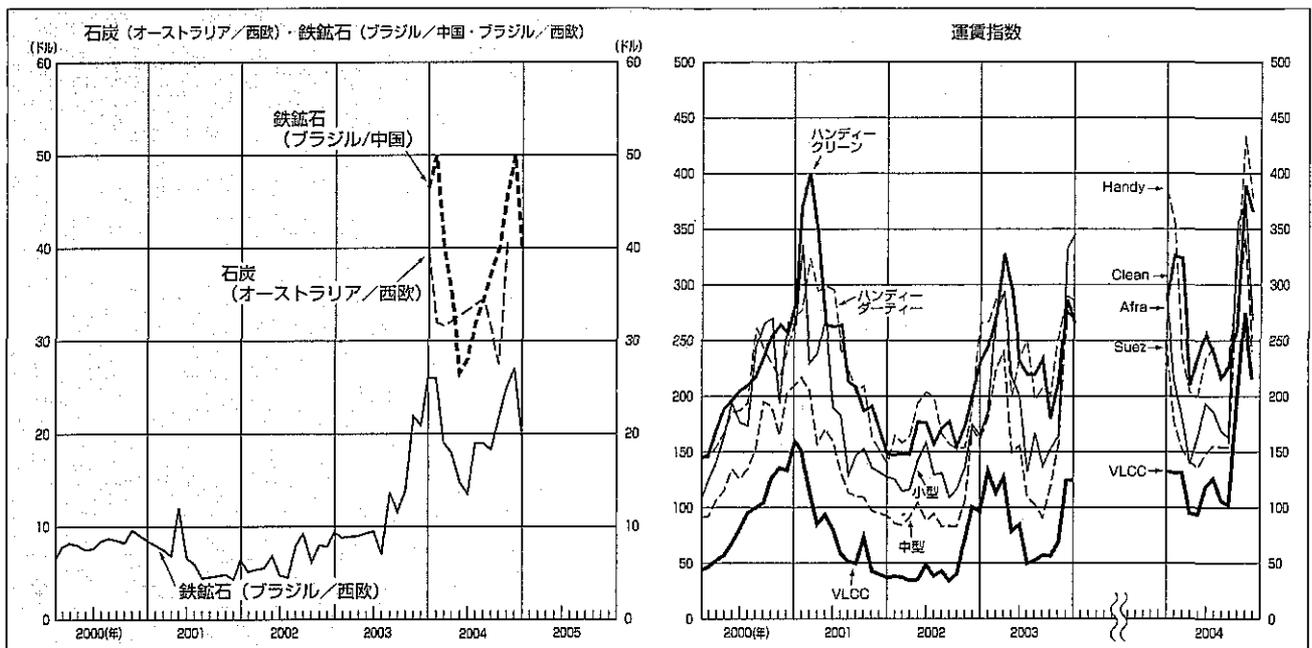
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50			117.50	65.00	132.50	87.50		
3	160.00	105.00	117.50	70.75			145.00	85.00	112.50	60.00		
4	137.50	52.50	110.00	77.50			97.00	45.00	87.50	67.50		
5	109.50	42.00	125.00	71.25			99.00	50.00	100.00	69.50		
6	90.00	56.00	135.00	114.00			70.00	52.50	112.50	87.50		
7	63.75	45.00	148.00	120.00			54.00	42.50	123.00	95.00		
8	68.00	41.00	121.00	97.50			57.50	40.00	102.50	87.50		
9	135.00	70.00	157.50	83.50			115.00	50.00	145.00	75.00		
10	78.00	42.50	290.00	156.00			90.00	47.50	225.00	117.50		
11	152.50	102.50	350.00	265.00			126.50	75.00	255.00	167.50		
12	160.00	133.75	310.00	85.00			137.50	95.00	225.00	130.00		

(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			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	60.50	59.75	—	—	—	—
2	73.00	—	—	—	—	—	—	—
3	72.50	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	37.00	—	—	—	—	—	—	—
7	50.00	46.50	—	—	—	—	—	—
8	53.75	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	—	—	—	—	—	—
11	62.50	—	—	—	—	—	—	—
12	61.00	—	—	—	—	—	—	—

(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)

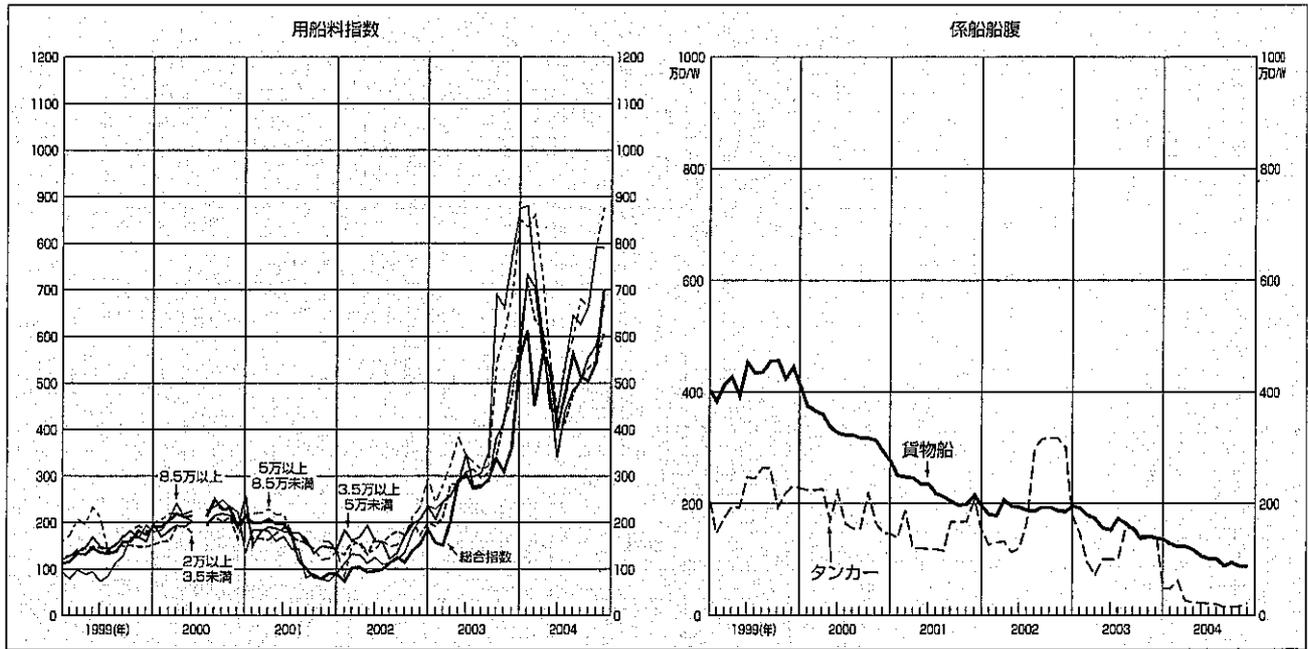
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.0
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	—	—	26.00	20.75	—	—
3	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25	—	—
4	—	—	—	—	35.00	32.50	—	—	18.00	15.25	—	—
5	—	18.30	—	—	26.50	25.00	—	—	14.75	11.30	—	—
6	—	—	—	—	28.00	22.90	—	—	13.50	8.25	—	—
7	—	—	—	—	—	32.00	—	—	18.90	16.90	—	—
8	—	—	—	—	34.50	10.20	—	—	19.00	14.90	—	—
9	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50	—	—
10	—	27.50	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	—	41.00	—	—	45.80	40.00	—	—	25.00	—	—	—
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	27.10	22.50	—	—

(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	—	—	—	—	—	133.3	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	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	163	229	226
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263
11	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.8	216	240	268	378	367
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3

(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	336	532	556	663	664	503
11	-	422	417	605	662	309	381	547	580	795	791	544
12	-	469	521	688	772	360	-	606	668	876	790	701

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。

### 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	1,968	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	155	862	934	43	103	148
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルスによる。

## 編集雑感

数年前に各企業で取り組み導入された「成果主義制度」は、社員に浸透し定着したといわれている。さらに企業の業績向上のためにも個人の能力向上を緊急課題として、より自社に適した独自の「成果主義制度」への模索、改革に移行していく企業も増えている。また、これと同時に上司が部下を育てる「コーチング」・「コーチング力」が脚光を浴びて、上司が行う部下育成のノウハウは重要視されて久しい。上司にとって、部下の業績向上のための有効な手段としての「コーチングスキル」の習得が、日本でも欧米に続き求められるようになったことは言うまでもない。

先日、某社の「自己啓発としての『コーチング』」セミナーに参加してみた。説明によると「コーチング」(COACHING)とは、スポーツの世界のように思うが、従来から欧米の小、中学生の指導に取入れられ、個人の得意分野等をいかに伸ばしていくかという指導である。教師は生徒のできる科目、得意な科目を徹底して意識させ、モチベーションを高めさせ、生徒が達成感を得るためにひたすら頑張り、さらにステップアップさせていくというものである。不得手な科目は早くから？捨てて、得意科目、得意分野を伸ばしていくことに一所懸命になる。その得意な分野が将来職種選択にいかされ、オンリーワンを目指し自信のある人生を歩んでいくという教育を実践している。日本の場合、全体平均主義で全ての科目の出来具合を重視する傾向があり、不得手の科目の克服が最優先されるが、モチベーションがダウンしていき、思うように結果がついてこない。それが個人の能力の発掘や向上、自信の確立が遅れてしまう結果になっていると指摘していた。プラス思考主義を

子供のうちから芽生えさせ、大人になってもその時の培った自信がマインドコントロールされ大成するよう指導していければベストと語っていた。

講義の後、ロールプレイが行われた。まず、まったく知らない者同士が向かい合い、1人が相手をじっくり1分間観察し、その後、3分間かけて相手がどんな人物か想像し、出身地、仕事、どんな性格か、趣味、嗜好、家族構成など『見た目』で想像したことを相手に話すというゲームである。他人からじっと真正面で見られることに慣れていないため、非常に抵抗があった。ただ、相手が想像して話すことは、けっこう当たっていたと思う。相手を交えて3人ほど行ったが同じような結果だったと思う。また、6人グループになり、1人の人を5人が観察し、5人全員が1人についてその印象から動物や植物や食物にたとえるゲームも面白かった。

人は無意識にある程度表情や仕草から人物調査しているのである。自分の思う通りで見られているのは事実であると感じた。また、出会いで大切なのは、表情が56%、話し方が37%、言葉の内容は7%だそう。好きか嫌いかわず「目が合う」ことにより決まる。敵対心をもつか、好意を抱くかは第一印象で決まる(?)。人との円滑なコミュニケーションは、自己開示することによって相手を動かすことができるので自分からオープンになることが人間関係をうまく回転させる第一歩であると力説していた。

今回3時間のセミナーだったが、リクレーションのような雰囲気の中で進み、気分転換もできた面白いセミナーだった。

川崎近海汽船株式会社 総務部副部長 廣岡 啓

## 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	梅本 哲朗
	常務理事	植村 保雄
	海務部長	半田 収
	企画部長	園田 裕一
	総務部長	井上 晃
	海務部・労政担当部長	高橋幸一郎

## 編集後記

今年もやってきましたこの季節。そうです、杉花粉のご来訪、しかも今年は平年の13倍なのだとか。この小欄を書いているNも毎年悩まされている一人です。この花粉症、昨年までは他人事・今年は当事者という、ある年突然かかってしまい防ぎようがないのが難点。必然的に対応は後手後手に……。

現在船協が取り組んでいるテーマの一つにトンネージタックスの導入要望があります。海運先進国といわれる多くの国が導入済、先頃米国・韓国も導入を決定、熾烈な国際競争に晒されている日本の外航海運にとっては更に厳しい状況が予測されるでしょう。官民での検討が続けられていますが、こちらは後手後手とならないようにしたいものです。(MN)

## せんきょう2月号 No. 535 (Vol. 45 No. 11)

発行●平成16年2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))

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。



LPG船

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

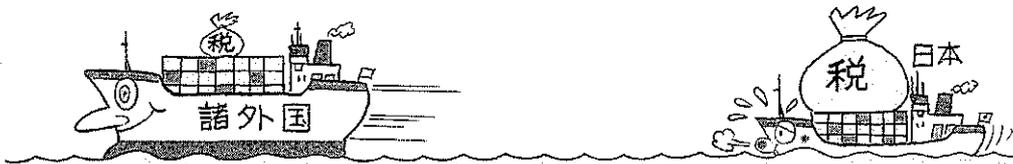
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていだきたい、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、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



—— 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/>