

平成17年3月20日発行 毎月1回20日発行 No.536 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2005

3

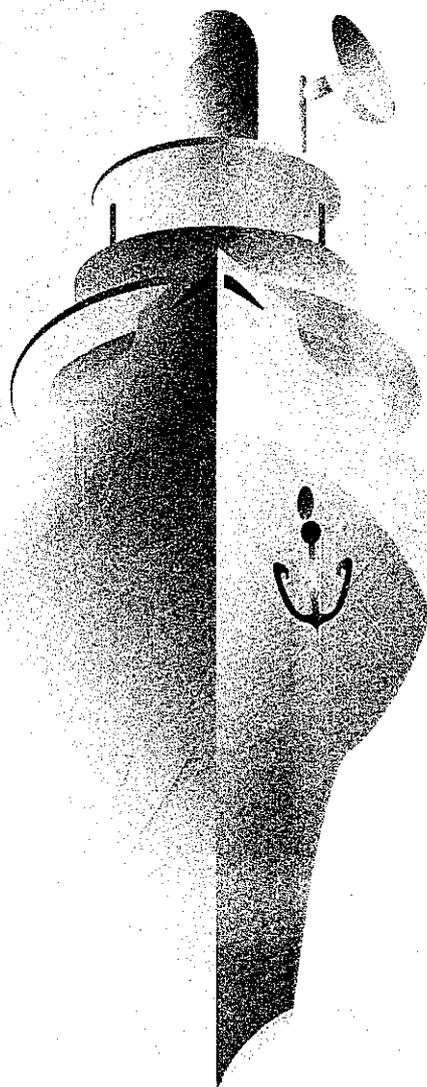
社団法人 日本船主協会

●No.536●

海運ニュース

海賊事件3年ぶりに減少するも、凶悪化傾向

—2004年の海賊事件発生状況—



せんきょう

3

MARCH 2005

■巻頭言		1
外航海運の新しい段階 —“Cyclical Growth Industry” 日本船主協会常任理事 株式会社商船三井代表取締役社長 □ 芦田昭充		
■海運ニュース		2
■国際会議レポート		2
1. ロングレンジ・トラッキングシステムについて審議される —IMO 第9回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR9)の模様について—		
2. 燃料油タンク保護規則案合意、船底部のタンク配置は困難となる —IMO 第48回 設計設備小委員会(DE48)の模様について—		
3. シップリサイクル IMO、バーゼル条約の考え方の違いが鮮明に —第1回 ILO/IMO/バーゼル条約共同作業部会の模様について—		
4. シップリサイクル問題におけるIMOでの作業を支持 —アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会(SRC) 第8回中間会合の模様—		
■内外情報		11
1. 海賊事件3年ぶりに減少するも、凶悪化傾向 —2004年の海賊事件発生状況—		
2. 海運関係分野の規制改革要望 —16年11月集中受付月間の結果—		
■Washington Report		22
海運日誌(2月) 19	海運統計 26	
船協だより 24	編集雑感 30	
■囲み記事		
• JSA・WEBを見よう		20
• 日本港湾協会、「日本の港湾2005」を発行		25

外航海運の新しい段階 —“Cyclical Growth Industry”

日本船主協会常任理事
株式会社商船三井代表取締役社長 芦田昭充



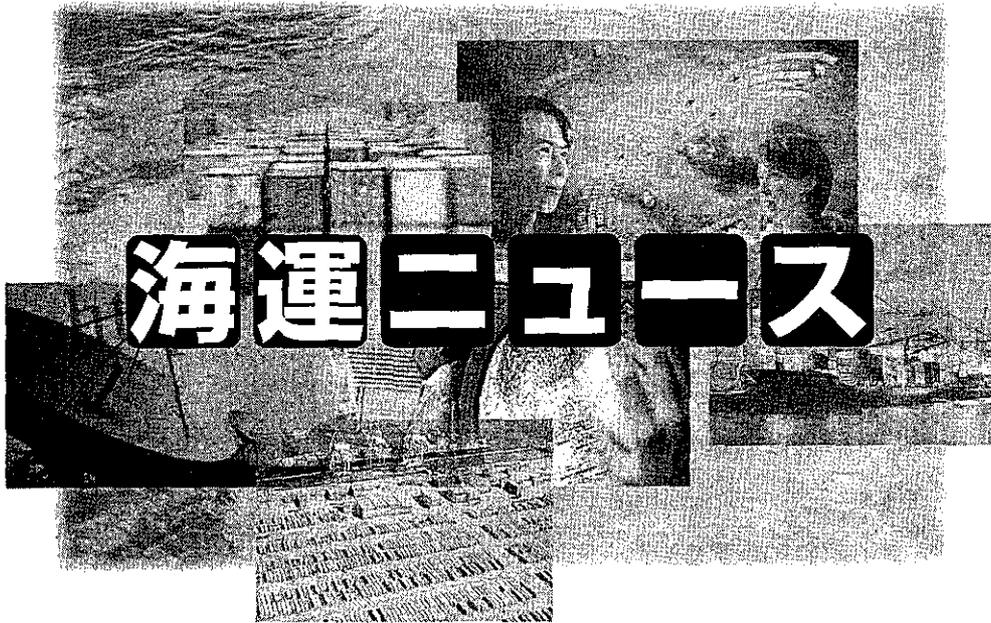
外航海運業は市況変動が大きいために業績の振れが激しい Cyclical Industry と認識され、事実、長年にわたりそのとおり推移してきた。そのため好業績を上げている昨今、記者やアナリストから、ピークアウトはいつか、次の下降局面では大幅に損益が悪化するのではないか、といった質問を受けることがある。これに対して私は「今後もマーケットの動きにより一時的な影響を受けることはあろうが、外航海運は長期的には持続的成長が可能な産業、即ち、Cyclical Growth Industry に転換した」と答えている。

中国による資源・エネルギーの旺盛な需要、世界の工場として製品の大量輸出による海上荷動き増加は、新たな発展段階に入った構造的転換によるものと理解している。大きく後戻りするとは考えにくく、10年単位での成長が期待できよう。しかし、需給関係の逼迫という外部環境による部分もさることながら、忘れてならないのは日本海運が業界全体で切磋琢磨して競争力の強化を成し遂げてきたことである。

1985年のプラザ合意に端を発する急激な円高ドル安へのさまざまな対応に始まり、1990年代以降も手綱を緩めることなく顧客ニーズを先取りしながら、あらゆる局面でコスト削減を果敢にかつ地

道に続けてきた。こうした日本の外航海運の筋肉質への転換こそがこの好業績の大きな要因と思う。将来、もし中国経済が一時的な調整局面に入ったとしても、絶えずコスト競争力で世界レベルの優位性を保ちながら顧客満足のため不断の努力を続けければ、業績サイクルの山・谷の形、ピークの高さまでを変えることも可能ではないだろうか。

外航海運業の好業績は日本企業に限られたことではなく、我々の競争相手である海外の船社の多くも好業績を謳歌している。特にトン数標準税制が導入されている国の船社は、我々を上回る利益を上げているにも拘らず法人税は我々の何十分の一というケースも見られ、このまま好業績が続けば、内部留保の差が拡大していくことは火を見るより明らかである。税金を払わずに手元に残ったキャッシュフローを新たな船舶投資に回すことができる外国船社と競争力で劣位に立たされる懸念が拭い切れない。トン数標準税制が既に導入されている EU 諸国の他、韓国や米国でも導入が決定した。導入の背景にあるそれぞれの国の社会経済や政策などが日本とは違う場合もあることはわかるが、一刻も早い導入がわが国でも実現することを切望する。



●国際会議レポート●

1 | ロングレンジ・トラッキングシステムについて審議される —IMO 第9回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR9)の様式について—

国際海事機関 (IMO) の第9回無線通信・搜索救助小委員会 (COMSAR9) が、2005年2月7日から11日までロンドンのIMO本部において開催された。審議の概略は以下のとおりである。

1. ロングレンジトラッキングシステム

2002年12月の海上人命安全条約 (SOLAS条約) 締約国会議において、多くの船舶に搭載されているインマルサットCの呼び掛け (ポーリング) 機能を利用することを考慮した、不審船の早期摘発を可能とするシステム「Long-range identification and tracking (LRIT)」の早期実施を促す決議が採択された。

同決議に基づき、これまでのIMO会合MSC77/78、前回COMSAR8、NAV49/50において、通信費の負担問題、インマルサットC非搭載船舶への適用問題、ポーリング情報機密保持などのシステムの細部について検討が行われてきた。しかしながら、システムの運用主体や実施方法などの枠組みについては議論が紛糾しており、未だ合意に

は至っていない。

このような状況下、2004年11月に米国草案によるLRITを強制要件とするSOLAS条約規則改正案がIMO事務局より回章されるとともに、2004年12月のMSC79においては、MSC80(2005年5月予定)で本システムを強制要件として採択するため、今回COMSAR9でシステム開発のための最終検討を行うことが指示された。

審議の結果、主に以下の事項が合意され、更なる検討のためにMSC80に報告されることとなった。

(1) LRIT情報入手の権限について

締約国の情報入手権限は、次の3つに分けられることとなったが、権限が及ぶ具体的な範囲 (自国沿岸からの距離等) については審議されなかった。

- ① 旗国：全ての自国籍船のLRIT情報を入手することができる。
- ② 寄港国：自国領海内にある港湾施設に入港しようとする、全ての船舶のLRIT情報を入手することができる。

- ③ 沿岸国：自国沿岸から一定の距離以内を航行する、全ての船舶の LRIT 情報を入手することができる。

また、旗国の権限として、自国籍船の LRIT 情報を、他締約国が入手することを防ぐことができることとされた。

(2) 船上機器の機能要件について

船上機器において LRIT 情報の送信を停止した場合、当該船舶の旗国も LRIT 情報を入手することができなくなるため、その代替措置として、収集された LRIT 情報を旗国以外の各締約国に配信することを中止する機能を、データセンターに持たせることも合意された。

また、具体的な情報送信間隔については審議されなかったものの、ポーリング機能に特定せず、LRIT の機能要件を満たす限り、船上機器から一定時間ごとに情報を自動発信するシステムでも良いこととされた。

(3) LRIT 調整者（コーディネーター）について

LRIT 調整者は、自らが中央組織としてデータを収集する、またはデータの収集を行うデータセンターが別途設置された場合は、その監督を行うこととされた。なお、各締約国は、LRIT 調整者等から提供されたサービスに対し、対価を支払うことが合意された。

(4) LRIT トラッキング事業者について

LRIT トラッキング事業者は、LRIT 調整者が指定した方法で LRIT 情報の集配を行うこととされた。また、LRIT システムは複数のプロバイダーで構成されることが望ましいことも合意された。

なお、会合期間中に合意されなかった以下の事項を検討するため、米国主導による CG (コレスポンスグループ) が設置されることとなったが、同 CG の検討結果は、MSC80 (2005年5月予定) へ報告されるのではなく、COMSAR 10 (2006年2月予定) へ報告されることとなった。

したがって、MSC80では、同 CG の性能基準案が報告されないまま、本システムを強制要件として採択するための審議が行われることとな

った。

- ① LRIT 情報のデータベースを複数設置することの必要性
- ② データベースの秘密保持のための要件
- ③ 締約国が LRIT 調整者などを經由せずに、LRIT トラッキング事業者から直接情報を入手することの可否
- ④ LRIT 情報を保管することの要否
- ⑤ 保管情報の更新手順および更新間隔
- ⑥ SOLAS 条約規則および LRIT 機能要件に規定すべき、それぞれの項目の区分
- ⑧ LRIT 機能要件を満たすシステム全体の構成
- ⑨ 締約国が LRIT 情報入手間隔を変更することの可否

2. 捜索救助関連

(1) 遭難信号の誤発射について

遭難警報は誤発射が非常に多いが、これは装置の構造上の欠陥が原因であるので、コスパス・サーサット機構（遭難通信を取り扱う国際機関）に、誤警報が発生することが判明している機器のモデルやメーカーの詳細を公表することを要請することが、事務局に指示された。

- (2) SAR (捜索救助) サービスにおける医療援助
緊急医療キットを装備すべき RO-RO 旅客船以外の客船の定義を、「陸上からの医療介助に30分以上かかる航路を、100人以上の乗客を乗せて航行する、医師が乗船していない客船」とする回章案が合意され、MSC80へ承認のため報告されることとなった。

(3) 客船の安全

- ① SAR 活動における航空機と船舶の連携に関し、航空機へ船舶用無線機器を搭載するのか、それとも船舶へ航空機用無線機器を搭載するのかについて、米国が後者を支持し、また国際民間航空機関 (ICAO) より、ICAO 規則では前者を義務付けることは困難であることが表明されたため、COMSAR 小委員会としては、後者を勧告することとなった。
- ② 遭難者の回収設備については、コレスポ

デンスグループへ検討が委託されたものの、日本からの要請により、検討内容に「SOLAS船への適用が適切かつ効果的であるか充分検討すること」という事項が明記されることとなった。

3. GMDSS(海上における遭難および安全に関する世界的な制度) 関連

(1) 南アジアの津波災害対応

津波およびその他の自然災害の警報は、とりあえず既存の全世界航行警報サービス (NAVAREA、NAVTEX 等) を利用して放送されること、また、当該警報を受信した被災地域にいる船舶

は、国際無線電話 (VHF) 等の適切な手段を用いてこれを再放送することを考慮すべきとした回章案が合意され、MSC80へ承認のため報告されることとなった。

(2) 海上無線通信システムおよび技術の開発

日本からの提案である、IP ネットワークを利用した GMDSS 機能の開発 (E-mail による遭難警報の配信手順の開発等) については、重要事項であることが合意され、目標年次を延長することとして、関連する提案文書を次回 COMSAR 10までに提出することが各国に要請された。

(海務部)

2 燃料油タンク保護規則案合意、船底部のタンク配置は困難となる —IMO 第48回 設計設備小委員会(DE48)の様相について—

国際海事機関 (IMO) の第48回設計設備小委員会 (DE48) が、2005年2月21日から25日までロンドンのIMO本部にて開催され、燃料油タンクの保護、防食塗装の性能基準等について審議が行われた。

その概要は以下のとおりである。

1. 燃料油タンクの保護

(1) これまでの経緯

2003年3月に開催された DE46において、オランダは海難事故による燃料油タンクからの油流出事故を防ぐために、燃料油タンクを二重船側化する新規則案を検討することを提案し、翌年の DE47から審議することが合意された。

2004年の2月に開催された DE47では、ドイツ、ギリシャ等が流出油量の許容範囲を定めた上で、確率論的手法*に基づきタンク配置を決めることを主張し、単船側のままタンク内を小区画に区切ることを提案した。

一方、米国とフランスは、確率論的な規則では社会的な理解が得られにくく、また規則が複雑になることを理由に、ドイツ等の提案に難色を示した。

審議の結果、燃料油タンクの保護のための新規則案については、書面審議グループが作成し、今回の DE48に報告することが合意された。

(2) 審議概要

今次会合ではドイツを議長国とするワーキンググループ (以下 WG) が設置され、書面審議グループが作成した規則案をベースに審議が行われた。我が国はできるだけ設計の自由度を確保するため、WGにおいて、新規則案に確率論的手法を取り入れる提案を行った。具体的には、我が国が行った燃料油流出実験の結果、船底損傷時における油の流出については、燃料油が高粘度であるため、タンク内下部にある程度の水の層が形成された時点で油流出が止まる、すなわち、二重底タンクの底から10cm程度、またはタンク容量の5%しか燃料油は流出しないことを主張した。

しかし、米国と INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) は船底損傷時の傾斜や動揺により、また船側付近の損傷時には縦方向にも開口が発生することにより、更に多くの燃料油が流出することを理由として、船底から1mまたはタンク容量の50%のいずれか小さい値を仮想流

出量とすべきとの意見を発言した。

種々論議の結果、WG議長より調停案として二重底タンクからの仮想流出量は、船底より $B/50$ (B :船幅)または 0.4m のいずれか小さい方の値とする提案があり、WGに参加した各国は同案に合意した。

日本代表団は我が国提案の実現に努めたものの、調停案に止む無く合意することとなった。その背景には、米国が全く受け入れることのできない仮想流出量がIMOの場で合意された場合、米国が独自の地域規制を導入することが懸念されたことがあった。

この数値は当初の米国案と比較するとかなり緩和されたものの、船種によっては二重底部分に燃料油タンクを配置することがほぼ困難となり、大幅な設計の変更が必要となる可能性が高くなった。

審議の結果、燃料油タンクの二重船側化に関する新規案は概要次のとおり合意された。今後は、2005年7月に開催される第53回海洋環境保護委員会(MEPC53)に報告され、最短スケジュールでは、2006年のMEPC54で採択、2007年の夏に発効される見込みである。

① 適用船舶および適用除外となるタンク

燃料油タンクの総量が 600m^3 以上の船舶に適用する。ただし、容量 30m^3 を超えないタンクについては適用除外とする。

② 燃料油の定義

C重油、ディーゼルオイルおよびガスオイル

③ タンクの容量

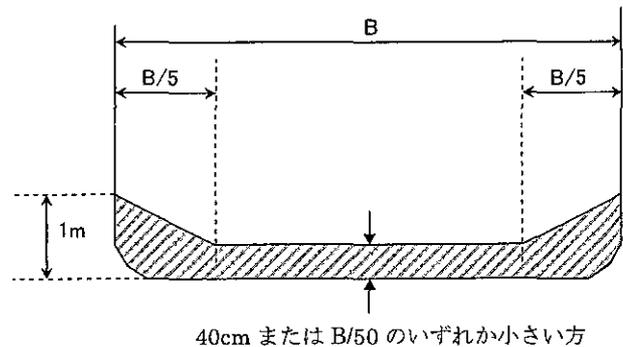
個々の燃料油タンクの容量は 2500m^3 を超えるものであってはならない。

④ 燃料油タンクは、原則として二重船側内部に配置されなければならない。

⑤ 二重船側化に代わる方法、つまり、単船側で燃料油タンクを配置する場合には、船底損傷時には船底より $B/50$ (B :船幅)または 0.4m のいずれか小さい方の値の燃料油が流出することが考慮されなければならない(図参照)。

*確率論的手法：燃料油タンクから燃料油が流出する危険度を確率により計算して規制する方法。提案国のドイツをはじめ、日本、ギリシア、シンガポール、リベリアおよびICS(国際海運会議所)が、確率論的な性能要件はすでにSOLAS条約の「復原性」、およびMARPOL条約の「流出算定」に採用されていることから、支持を表明していた。水圧とバランスすることにより、船外に燃料油が流出する確率が低い二重底タンクや、流出量が少ない小型船などは、完全な二重船側化が要求されない可能性がある。

図：船底損傷の時の仮想油流出範囲 (B :船幅)



2. 防食塗装の性能基準

(1) これまでの経緯

2004年12月に開催された第79回海上安全委員会(MSC79)では、バルクキャリアの安全性に関する改正SOLAS条約第12章が採択されたが、二重船側部分に施すべき塗装基準が定められていないことから、今回のDE48で検討されることが合意されるとともに、IACS(国際船級協会協議会)提案によって当該塗装基準はバラスタンクにも適用されることとなった。

DE48に向けてIACS-Industry Joint Working GroupからTSCFの15年仕様*をベースとする塗装基準が提案されていた。このTSCF15年仕様には、下地処理の要件としてショッププライマー(錆止めを目的として鋼材の時点で塗装されるペイント)を70%除去することが含まれているが、我が国造船所の標準的な施工では、建造前の鋼材の状態が良好であることから、プライマーを除去せずに本塗装を行っている。

もしこの基準案が強制化された場合には、下地処理等の工程およびコストの増加となることが予想される。これを避けるべく我が国は、塗

装基準を高めることについては賛同するものより合理的な手段として、プライマーと相性のよい塗装剤を使用し、これによりプライマーを除去した場合と同等以上の防食性能をもたせるという提案を事前に行っていた。

(2) 審議概要

議長より、本件はターゲットデートが2006年であり詳細な専門的議論が必要であることから、書面審議グループを設置して検討を進めていくこととし、今次会合では一般的な議論を行いたい旨の提案があった。これについて特段の反対意見はなく、議長案に従い審議が行われ、以下のとおり合意された。

① 適用船種

塗装基準は、バルクキャリアの二重船側部分とバラスト・タンクだけでなく、全船種のバラスト・タンクに適用すべきとの意見を多数の国が表明し、我が国もこの意見に同調した。また、ボイドスペースへの適用範囲拡大の意見も表明されたが、本件に関しては、本

年5月に開催されるMSC80で審議されることとなった。

② 目標耐用年数

耐用年数を15年とすることについてはどの国からも異論は出ず、各国合意した。我が国も同案を支持した。

③ プライマー除去の代替案

ギリシャ、英国およびINTERTANKOから、提案文書にあるプライマーの取り扱い（70%除去）に関し、それ以外の方法、つまり我が国提案にある代替手段についても、同等性が立証されるならば認められるべきとの考えが示され、今後、書面審議グループの中で検討することとなった。同グループで検討された結果は、来年2月に開催されるDE49で審議されることになる。

*TSCF (Tanker Structure Co-operated Forum) が作成した "Guideline for Ballast Tank Coating Systems and Surface Preparation" の中に、塗装耐用年数（10年、15年、25年）に対応する仕様が定められている。

(海務部)

3 シップリサイクル IMO、バーゼル条約の考え方の違いが鮮明に —第1回 ILO/IMO/バーゼル条約共同作業部会の模様について—

2月15-17日に第1回ILO/IMO/バーゼル条約共同作業部会がロンドンのIMO本部で開催された。本会合にはIMOよりバングラデシュ、日本、オランダ、ノルウェー、米国、バーゼル条約(BC)より中国、ガンビア、ジャマイカ、ロシア、英国、ILOについては雇用者としてISF(国際海運連盟)、BIMCO(ボルチック国際海運協議会)、労働者としてIMF(国際鉄鋼労連)、ITF(国際運輸労連)等、また、オブザーバーとして16カ国、12団体(含むEC)が参加し、出席者は100名を超えるものとなった。

本作業部会はIMOでの開催であったため、IMO側よりノルウェーが議長として選出され、審議が進められた。本作業部会は、当初はシップリサイクル問題を取扱う3機関の作業の重複を避けることを目的とした調整会合との位置付けであった。

しかしながら、BC側の出席者には、本作業部会を利用して「リサイクル予定船舶のための通報システム」や「旗国責任」などのIMOが進めている作業に干渉しようとする意図が見受けられ、今次会合ではそれを阻止しようとするIMO側との激しいやり取りも見られた。

このような状況下、会合としての成果物は、シップリサイクルに関する強制要件、リサイクル船舶のための通報システム、船舶に含まれる有害物質リスト等に関する3機関の作業計画ならびに3機関が作成したガイドラインの項目の比較表が作成されたことである。同作業計画は、IMO・MEPC(海洋環境保護委員会)での検討に干渉するために今次会合で「旗国責任」と「通報システム」を議論しようとするBC側の注意を反らすために、IMO側の参加者が議場で提案し、ノルウェーを議長と

する非公式WGで作成されたものである。同非公式WGの検討はノルウェーと日本以外は殆ど環境派という厳しい条件の中で行われたが、議長が巧みにBC側の主張を退け、その結果、作業計画は、IMOで通報システム、強制用件等の検討を進めその結果について本作業部会の意見を聞くという内容となっている。

また、ガイドラインの項目の比較表については、本作業部会の付託事項のひとつに“3機関が作成したガイドラインの重複、差異、抵触箇所の検証作業の実施”が含まれていたことを考慮し、ILOが提案したものである。これについては英国を議長とする非公式WGで検討されたが、各ガイドラインの比較は膨大な時間を要するとの判断から今次会合では具体的な検討はなされず、次回作業部会まで英国を議長とするコレスポネンスグループで検討を進めることとなった。

今次会合で明らかとなった点としては、先に述べたが、作業部会が3機関の作業調整の場であるにも拘らず、BC側が本作業部会を利用してIMOでの検討事項(リサイクル船舶のための通報システムなど)に干渉しようとしていることである。今次会合では通報システムや旗国責任等のIMO側で進めている作業の検討は行わないとする当初の目標は達成されたものの、その過程で第7回バーゼル条約締約国会議(本誌2004年11月号P.12参照)の決議に従い今次会合で旗国責任や通報シス

テム等を検討するよう主張する英国、オランダ、デンマーク、フランス等のBC側代表と、それに反対するノルウェー、日本、米国といったIMO側代表との激しいやり取りがあり、妥協策として、「通報システム」、「旗国等関係国の役割」等については第2回共同作業部会(2005年12月または2006年1月予定)の議題に含まれることとなった。IMO側としては次回作業部会でこれらが議題に上がることは不本意と思われるが、会合の発言者を見ると環境派の方が圧倒的に多く、IMO側から5ヶ国が出席しているものの、バングラデシュは解撤国として出席し、オランダに至ってはIMOから選出されたにも拘らず環境省がスポークスマンとなりBC側の意見を述べるなど、議長がIMO側でなかったらもう少しBC側に押し切られた形で議事が進められていたことも考えられる。

BC側はこれまで徒にバーゼル条約の理念(「環境上適切な管理、ESM」等)を唱えるだけでこれまで海運・リサイクル業界の実態を考慮した提案/作業を行ってきていないことを考慮すると、本作業部会で検討を進めていくことはIMOでの作業に悪影響を及ぼす可能性もある。そのため次回作業部会までにIMO・MEPC53(2005年7月予定)およびIMO総会(2005年11月予定)でIMO側の検討を進め、BCが干渉できないような状況を作り出す必要があるかもしれない。

(企画部)

4 シップリサイクル問題におけるIMOでの作業を支持 —アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会(SRC) 第8回中間会合の様相—

ASF シップ・リサイクリング委員会(SRC)の第8回中間会合が、2005年2月28日と3月1日に、中国の広州において開催された。

今会合には、中国、香港、インドネシア、日本、台湾(SRC事務局)の船主協会が出席したほか、オブザーバーとして中国の造船、船舶解撤協会、船級協会、ならびに台湾の造船業界と船級協会が参加した。当協会からは同委員会副委員長の鈴木

邦雄副会長(商船三井会長)の代理として、当協会安全環境委員会解撤幹事会の井上登志仁幹事(商船三井経営企画部部長代理)他が参加した。(【資料1】参照)

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



まず、当協会より IMO、バーゼル条約等の国際会議の動き、ならびにバーゼル条約を船舶に適用した場合の問題点等につき説明を行った。続いて中国造船協会より、中国造船業界の規模、2004年の建造結果など同国の造船業界の現状につき報告（【資料2】参照）があった。また、中国船主協会を代表して COSCO より同社では自社船を解撤する際に、解撤ヤードに対し解撤作業前の事前洗浄など、環境保全／労働安全の確保を要求している等

報告があった。さらに、中国解撤協会より中国解撤業の歴史と今後の展望等につき報告（【資料3】参照）が行われるとともに、香港船主協会より、同船協会は ICS、BIMCO 等で構成するシップリサイクルワーキンググループ（WG）での議論にも積極的に参加しており、同 WG の活動を支持している旨報告があった。

報告に引き続き、シップリサイクル問題の改善には、関係者の協調努力が必要であるとともに、バーゼル条約のような既存の規制ではなく海運、リサイクル業界の特質を考慮した IMO ガイドラインの実施が効果的であることを確認したほか、世界有数の海運、造船、解撤業を持つアジア地域の声をより国際会議での議論に反映させるべきとの認識で一致し、これらを踏まえた共同声明（【資料4】参照）が採択された。

（企画部）

【資料1】

ASF シップ・リサイクリング委員会（SRC）第8回中間会合出席者

委員長

台湾船主協会（NACS）

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

出席者

1. ASF SRC メンバー

中国船主協会（CSA）

Mr. Wang Weibin, General Manager of Technical Dept. of Safety Technical Division, China Ocean Shipping (Group) Company

Mr. Zhong Zhaoqi, Deputy Secretary General, China Shipowners' Association (CSA)

香港船主協会（HKSOA）

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

インドネシア船主協会（INSA）

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

日本船主協会（JSA）

井上登志仁 商船三井 経営企画部部長代理

本澤 健司 日本船主協会 企画部

台湾船主協会（NACS）※SRC 事務局。

Mr. Jaw-Shen Wang, Managing Director, Yang Ming Line (H. K.) Ltd.

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

2. オブザーバー

中国解撤協会（CNSA）

Mr. Jiang Xuesi, Vice President, China National Shipyards Association Shipping (Group) Company

中国造船協会 (CANSI)

Ms. Tan Naifen, Division Chief, China Association of the National Shipbuilding Industry

中国船級協会 (CCS)

Mr. Jin Kejun, General Manager of Ships in Service Dept., Classification Marine Division,
China Classification Society

China Ship Building Corp. (CSBC) ※台湾の造船会社。

Mr. Fan, Kuang Nan, Chairman, China Shipbuilding Corp.

中鋼運通 (CSE) ※台湾の海運会社。

Mr. W. H. Lin, Special Assistant for President, China Steel Express Corp.

Mr. Y. S. Chen, Senior Manager, China Steel Express Corp.

台湾船級協会 (CR)

Mr. Teng Yung-Lien, Chief Surveyor, China Corporation Register of Shipping

Mr. Huang Yu-Der, Principal Surveyor, China Corporation Register of Shipping

【資料2】

中国（香港、マカオ、台湾を除く）造船業の現状 （中国造船協会レポート、概要）

1. 中国造船業の全体像（2004年末現在）

分野	事業者の数	労働者数(千人)	売上高(億 RMB)
造船	316	—	57.1 (725億円)
修繕	176	—	12.8 (163億円)
船用	153	—	14.7 (187億円)
合計	645	287	84.6 (1,074億円)

出所：National Bureau of Statistic of China ※1 RMB=12.7円で算出。

2. 造船部門（2004年）

竣工量	855万 DWT (前年比33%増。世界シェアの14%) (内訳) 原油/プロダクト/ケミカルタンカー — 265万 DWT (31%) バルクキャリア — 503万 DWT (51.6%) コンテナ船 — 83万 DWT (9.7%)
受注量	1,579万 DWT (世界シェアの16%) (内訳) 原油/プロダクト/ケミカルタンカー — 565万 DWT (33.7%) バルクキャリア — 525万 DWT (33%) コンテナ船 — 444万 DWT (28.1%)
手持工事量	3,359万 DWT (世界シェアの15%)
輸出品	• 建造量、受注量の66%、84%が輸出向け。 • 2004年は、102の国/地域に輸出 (31億 US\$。前年比4.6%増)
主要造船所	China State Shipbuilding (CSCC) と China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)。の二つの造船所で、2004年の中国の建造量の66%、受注量と手持工事量で各69%を占める。このほか、江蘇省、浙江省、福建省、三東省でも造船事業が発展しつつあり、2004年には3つの造船所が10万 DWT を超える建造量を確保した。近年では、国営の造船所に加え、ジョイントベンチャー、外資系の造船所も現れている。

3. 船用部門

旺盛な船用機器需要により、2004年の CSCC、CSIC の契約高は、87億 RMB (1,005億円。前年比52%増) となった。主機、補機、ギアボックス、スーパーチャージャー、プロペラの全てにおいて急速に増加した。

4. 船舶修繕

2004年の修繕とスクラップの売上は、149億 RMB (1,892億円)、総生産高で前年比24%増、総利益は8.1億万 RMB (103億円) で前年比108%増となった。

【資料3】

中国シップリサイクル業界の現状 (中国折船(解撤)協会レポート、概要)

1967年以前	シナ海等から回収された沈没船を主として、解撤を実施。
1967年～	解撤船の輸入を開始。ヤードはビーチング型で、環境保護と労働安全衛生への配慮は乏しかった。
1983年～	中国政府の優遇政策の導入により、船舶解撤業界が急速に発展。ピーク時には、16の省で200のヤードが200万 LDTの解撤能力を有し、船舶解撤、伸鉄製造、リサイクル部品の修理等を行っていた。解撤技術も向上し、環境保護の意識も高まりを見せ始めたが、依然としてビーチング型解撤が多く、ドック型のは僅かであった。解撤サイクルは従前の6ヶ月以上から2-4ヶ月に短縮された。
1994年～	税制改正により、解撤予定の輸入船舶への3%の輸入関税と17%のVAT(付加価値税)が導入された。また、インフレ抑制策により、国内の鋼材価格が下落し、シップリサイクル業界は窮地に追いやられる。
1998年～	中国折船協会より認定されたヤードに対し、解撤予定輸入船舶へのVATの免除が始まる。ビーチング型からドック型への移行、解撤技術と環境・労働安全に配慮した解撤、解撤工期の短縮(VLCCで30-40日)、など目覚ましい変化が起こる。また、年間30-70万 LDTの解撤を実施する事業者も現れた。1998-2004年の解撤量は、876万 LDTとなった。
2004年～	好調な海運市況により世界的に解撤船舶の量が減少、インド・バングラデシュの解撤業者との価格競争も激しくなる。SSYの統計によると、2004年の世界の解撤量は、487隻(308万 LDT)で前年比211隻(300万 LDT)減。主要解撤国を見ると、中国、インド、パキスタンで、夫々64.93%、67.6%、71.6%減少し、トルコのみが前年比45.46%増となっている。中国の解撤船輸入量も2004年は前年比1/3の79万 LDT。2005年の見通しも厳しいが、2006年以降は好転する見込み。
今後の課題等	中国の解撤業は、グリーンなシップリサイクルを目指す一方で、中国としての適正解撤量は年間300万 LDTが適切と思われる。解撤効率のアップと若干のリサイクル業の拡大も念頭に入れている。船主に対しては、リサイクル船舶から事前に有害物質を除去するか、そうでなければ有害物質処理費用を解撤船購入価格から除いて欲しい。また、造船、海運、途上国等の出資による基金も提案したい。

【資料4】

共同声明

アジア船主フォーラムシップリサイクリング委員会第8回中間会合で採択

アジア船主フォーラムシップリサイクリング委員会(SRC)第8回中間会合が2005年2月28日と3月1日に広州で開催された。本会合には、ASFメンバー船協から中国、台湾、香港、インドネシアおよび日本の代表(9人)が、またオブザーバー(8人)として造船、シップリサイクル業界および船級協会が出席した。

本委員会は、台湾船主協会が主催し、SRC委員長である Dr. Frank F. H. Lu 氏が議事を進行した。

1. SRCは、最近の国際会議、すなわちIMO、ILOおよびバーゼル条約の動きについて鋭意議論を行い、安全かつ環境上適切なシップリサイクルは、シップリサイクル施設、船主、造船所、船用業者および関係国政府といった全ての関係者が協調努力しつつ追求すべきであることを確認した。
2. 一方で本委員会は、一部の国/団体が海運とシップリサイクル業界の特性を十分考慮しない、より厳格な規制を導入するのに過度に熱心なように見受けられることに対し重大な懸念を表明した。SRCは、シップリサイクルに関する問題を解決するための方策は、シップリサイクル施設への最終航海に向かう船舶の安全運航のみならず、世界における十分なシップリサイクル能力の維持と両立すべきと考えている。
3. SRCは、関係業界の特質と現在の慣行を十分に考慮しつつより安全かつ環境に優しいシップリサイ

- クルを達成するには、IMO ガイドラインの実施が最も効果的かつ合理的な方策であると確信しており、この意味で SRC は、IMO の作業を前端的に支持するものである。バーゼル条約を含む既存の法的スキームの拙速な適用は健全な海運活動と海洋環境に悪影響を及ぼすだけでなく、世界のシップリサイクル能力の縮小に繋がることとなる。既存の法的メカニズムの適用それ自体が目的となってはならない。
4. 以上の考え方を国際場裡での議論に反映させるため、アジアの関係者は、互いに協調努力しつつ、より積極的に国際会議に出席することを求められた。世界の主要海運・造船・シップリサイクル業界、船用業者がアジアに本籍を置いているにも拘わらず、アジアの国々の声が国際会議で十分に反映されていないように思われる。
 5. 国際機関での議論とは別に、SRC は、世界の十分なりサイクル能力を維持しつつ安全と環境のレベルを着実に改善するためには、リサイクル施設への投資の促進が極めて重要であることを認識した。この目的を達成するには、リサイクル国とそれ以外の関係国との緊密な連携が不可欠であり、本委員会としても関係国に対し互いに協力するよう働きかけることに合意した。

内外情報

1 海賊事件3年ぶりに減少するも、凶悪化傾向 —2004年の海賊事件発生状況—

国際商工会議所 (International Chamber of Commerce = ICC) の下部組織である国際海事局 (International Maritime Bureau = IMB) は、2004年に同海賊情報センター (クアラルンプール) に連絡のあった海賊事件 (未遂事件も含む) の報告書を発行した。

また、国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等から2004年に日本関係船舶が受けた海賊行為等による被害状況を調査し、その結果を公表した。

これらの概要は以下のとおりであるが、関係各社におかれても、政府等関係機関に対する防止対策強化の要請に資するため、事件に巻き込まれた際には、関係先への通報をお願いいたします。

1. 2004年 IMB 海賊レポート概要

2004年に報告のあった海賊事件の件数は325件で、2003年より120件、約36.9%減り、3年ぶりに減少傾向に転じた。

地域別に見ると、依然東南アジア

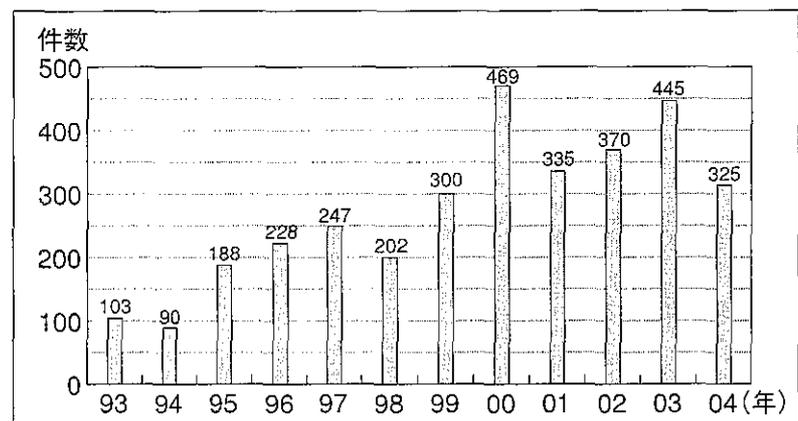
での発生率は高く、世界全体の48% (156件) が東南アジアで発生している。

また、発生件数が減少する一方で、乗組員が海賊に殺害される件数は30人と2003年の21人から約43%も増え、身代金要求型の人質事件も多発 (2003年0件、2004年86件) していることから、より凶悪化している傾向にあるといえる ([表1~3]参照)。

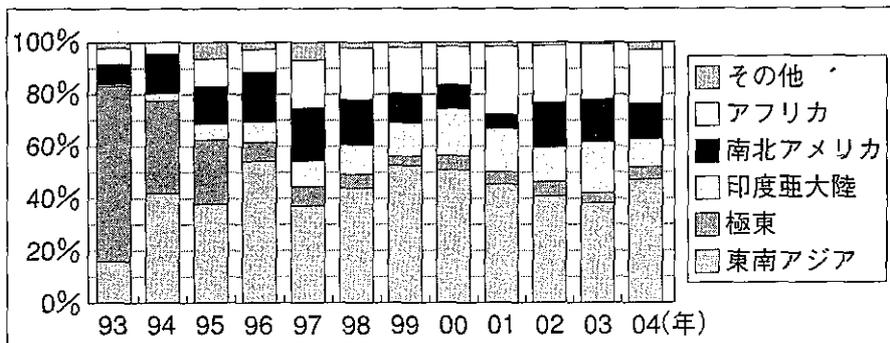
[主な事件の概要]

- (1) 2004年5月25日17時00分頃、シンガポール籍の

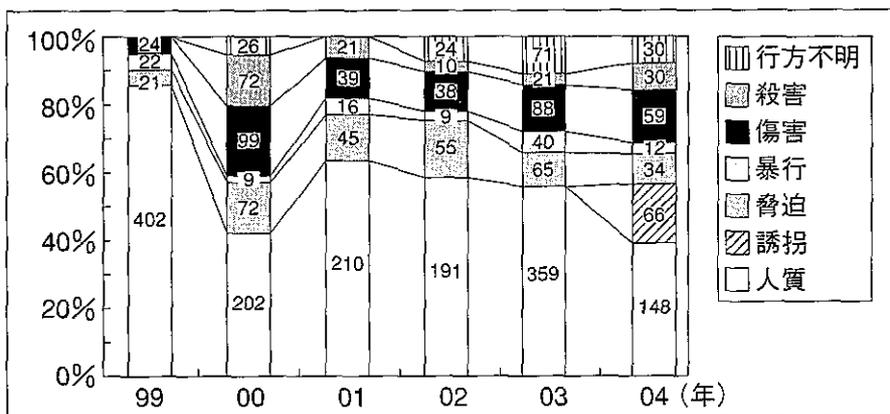
[表1] 海賊発生件数推移



【表2】世界各地域毎の海賊発生件数の比較

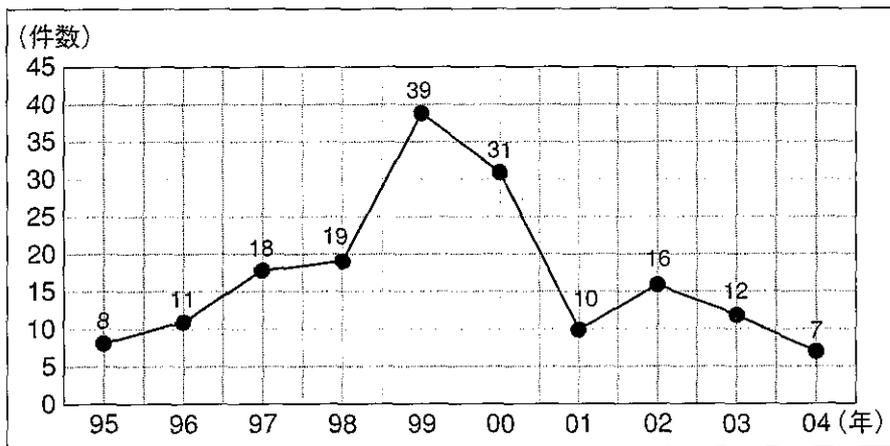


【表3】乗組員、乗客の被害状況



注) 誘拐については、2003年以前のデータの記載なし

【表4】我が国関係船舶における海賊行為等による被害発生件数の推移 (過去10年)



一般貨物船「Berjaya II」号が、マラッカ海峡でマシンガン等の重火器で武装した4名の海賊に襲撃された。同船の通信機器は全て破壊され、貿易書類が強奪されるとともに、船長と機関長を誘拐して身代金を要求した。

(2) 2004年8月2日04時20分、キプロス籍一般貨物船「Patraikos II」号が、シエラレオーネ(西ア

フリカ)フリータウン沖停泊中に、銃で武装した10名の海賊に襲撃された。全ての船室ドアが破壊され、乗組員は銃で脅された上、現金と私物を奪われた。襲撃されている間、船長は港湾当局に連絡を取ったが、当局の関係者が到着したのは海賊が逃走してから約2時間後であった。この事件で4名の乗組員が負傷し入院した。

(3) 2004年9月21日、ソマリア・モガディシユ沖約100kmを航行中の一般貨物船が、2隻の高速船に分乗し銃で武装した15名の海賊に襲撃された。海賊は船長に海岸沿いに錨泊するよう命じ、21名の乗組員は近くの村へ連れ去られた。

2. 国土交通省わが国関係船舶における海賊被害状況調査

国土交通省海事局外航課は、わが国外航海運事業者等に対してアンケート調査を実施し、2004年における日本関係船舶（邦船社が所有、運航、用船している外国船舶）が受けた海賊事件について取りまとめた。

(1) 被害件数

2004年において、わが国関係船舶が海賊に襲われた件数は7件で、昨年の12件から減少した。被害船の船籍別内訳は、日本籍1隻、パナマ籍

5隻、キプロス籍1隻となっている。また、日本人が乗船していた船舶は1隻であった（〔表4〕参照）。

(2) 発生海域

地域別に見ると、インドネシア周辺海域を中心に、全て東南アジアで発生している。特に南シナ海での発生が顕著である。

(3) 被害状況

被害事例としては、これまでは錨泊中、停泊中に小型ボートで接近し、襲撃されるケースが多かったが、2004年に発生した事案では、航海中に襲撃されるケースが増えている（7件中4件）。

また、日中に襲撃されたケース、自動小銃を乱射された事件が報告されている。

（海務部）

2 海運関係分野の規制改革要望 —16年11月集中受付月間の結果—

当協会は、政府が平成16年11月に実施した規制改革集中受付月間において、同年6月集中月間の結果等を踏まえ、11月16日、7項目からなる要望を「内閣府規制改革・民間開放推進室（以下、規制改革推進室）」に提出した（本誌2004年12月号P.21参照）。

今集中受付月間では11月17日の要望受付締め切りまでに、当協会含む様々な要望主体から995項目の要望が提出された。

規制改革推進室は、直ちに関係省庁に対してこれら要望についての検討を要請し、各省庁から回答が提出された後に各要望主体に改めて意見を聴取し、それを踏まえ各省庁に再検討要請を行った。各省庁からの再回答が提出された後も回答の内容によって引き続き各省庁と折衝。そして、平成17年2月18日開催の「規制改革・民間開放推進本部（本部長：小泉総理）」において、「規制改革・民間開放集中受付月間において提出された全国規模の規制改革・民間開放要望への対応方針」として、

今集中受付月間において実現する41項目の規制改革等が決定された。このほか既存の3ヶ年計画において措置が明示されているもの、現行制度下で対応可能なもの等、要望を充足していると考えられる事項は116項目であった。

当協会要望7項目については、港湾における輸出入手続き等の一層の簡素化については、規制改革・民間開放推進3ヶ年計画を踏まえた進展がみられているものの、その他要望については実現を見なかった（〔資料〕参照）。

なお、集中受付月間における検討状況については、以下ホームページにて公開されている。

<http://www.kisei-kaikaku.go.jp/index.html>

（企画部）

番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	制度の 所管官庁	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室 からの再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
3	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定の法整備を行う。	警察庁	c		カジノ開設には、暴力団や外国人犯罪組織等の関与のほか、少年の健全育成への悪影響、風俗環境の悪化等の懸念があるため、警察庁としては、カジノ解禁を積極的に推進する立場にはない。しかし、経済の活性化、雇用の創出、地方財政の財源確保等一定の公益を図る観点からカジノ解禁を求める意見があることは承知しており、カジノ解禁により得られる公益と、一方で懸念される影響とを比較衡量する議論がなされた上で、カジノ解禁を図るため、刑法の賭博罪の違法性を阻却する立法措置がなされた場合には、警察庁としては、その施行に関する事項のうち警察の責務の範囲に含まれる事項について、責任を負い、施行に関与していく。	日本におけるカジノの実現に関しては、要望主体から以下①・②の意見が出ている。実現の可能性について改めて前向きに検討されたい。①平成15年11月要望時、評価はB評価との分類であったと認識しているが何故、担当者が替わればC評価になるのか、内閣府特区・規制改革・民間開放集中中間における全国規模の規制改革・民間開放要望事項に対する各省庁の回答のいい加減さをここで証明されている。小泉総理の構造改革・行政改革における各省庁へ指示、徹底命令に対して事務型は最高責任者命令違反を堂々と行っている証拠である。これは公務員法第30条サービスの根本基準違反・第32条法令等及び上司の職務上の命令に従う義務違反であり、刑法第193条公務員職権濫用罪・国民の権利・憲法第16条請願権に対する侵害・民法第1条信義・誠実の原則・権利濫用の禁止に対する侵害ではなからうかとの疑念をもたざるを得ない。上記の理由がないとすれば、当然A評価として全国規模で対応する様に事務型で作業の進行が行われる事が当然である。先月、内閣府職員へ10月30日NHKで構造改革の状況が報道されていたので私も内閣府職員と同席して、各省庁職員との協議する場で16年間における行政の不作為・契約違反の実態を経験している証拠を基に立ち合いたい事を要望したが「それは出来ない、私達だけ職員で行う」と言われた。この事から私の提案がA評価になる様に納得出来る回答を公表して頂き、議論を進行して頂きたい。もし公表する事での議論がない事は総理大臣の指示命令違反として、憲法第16条請願権に基づく罷免の請求を求める権利として担当者罷免を請求したい。②所管省庁を早急に決め、カジノ実現に向け必要な法整備等の制度構築について再度検討を依頼する。	c		警察庁は、公共の安全と秩序の維持を責務としており、これを遂行する立場からすれば、カジノ解禁を積極的に推進する立場にはないと考えている。 なお、カジノ実現のための法律の主管については、カジノ解禁により増進される公益実現を所掌事務とする行政機関が主管すべきであると考えている。
			法務省	c	I	C：全国規模で対応不可 刑法第185条及び第186条は、社会の風俗を害する行為として規定されているところ、刑罰法規の基本法である刑法を改正して、カジノのみを刑法第185条及び第186条の構成要件から外すことはできない。いずれかの省庁において、カジノを法制化する法律を立案することとなれば、その内容について、法務省が個別に、当該省庁との協議に応じる用意はある。		b	I	平成15年11月要請に対し、措置の分類を「b：全国規模で検討」とした理由は、カジノの特別立法については法務省が積極的に検討する主体ではないものの、いずれかの省庁においてカジノを法制化する法律を立案することとなれば、その協議に応じる用意はあるとして、今後検討に値すると判断したためである。一方、本件要請に対し、措置の分類を「c：全国規模で対応不可」とした理由は、その後においても、カジノの法制化についての検討主体や検討開始時期等が具体的に決定していない現段階において、法務省としては「b：全国規模で検討」とまで判断することに躊躇したためである。もっとも、本件要請においても、措置の概要(対応策)として記載した内容は、平成15年11月要請の際のものと同様であり、措置の分類について「b」と評価されることについては特段異論はない。なお、措置の分類を「a：全国規模で対応」とすることについては、カジノの法制化についての検討主体や検討開始時期等が具体的に決定されていない現段階においては困難である。

番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	制度の所管官庁	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の回答	規制改革・民間開放推進室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)……所轄官庁の再回答
5	解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出手続きの廃止	現在「特定有害物質等の輸出入等の規制に関する法律」(以下、バーゼル法)を所管する各官庁は、平成11年5月の通達により、解撤等を目的とした日本籍船の輸出について当該船舶がアスベスト等の有害廃棄物を含む場合、輸出申請等の手続きが必要としている。このバーゼル法に基づいた輸出申請等手続きの廃止を要望する。	経済産業省	c	-	<p>・有害物質の種類・分量が分からぬまま当該船舶が他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約では廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、バーゼル法等の手続きを行わず輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。</p> <p>・解撤目的船舶の取扱いについて、バーゼル条約締約国会議での議論が結論に達しておらず、国際海事機関、国際労働機関を交えた検討が行われているのは事実であるが、今のところ結論は見えていない状況にあり、バーゼル条約で規制する有害物質を含む船舶を解撤目的として輸出するに際して、現行のバーゼル条約及びバーゼル法で解釈しうる措置を行うことが必要である。</p> <p>・また、実質的に解撤目的での輸出が困難とのことだが、有害物質の種類や分量については、アスベストやPCB等想定される有害物質について含まれていると考えられる箇所についてサンプル試験等により含有状況を把握することは可能と考えられ、バーゼル法の手続きを経れば輸出は可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれることが必要と見られる。</p>	<p>要望者より以下の意見が提出されており、再検討願いたい。</p> <p>解撤船舶の輸出はバーゼル法の手続きを経れば可能、また、現在まで解撤予定船舶の輸出に関して承認申請の実績はないとのことだが、平成11年5月の通達により、先の要望で述べたとおり日本籍船の解撤目的の輸出は事実上不可能となること、また、仮にバーゼル法に従って輸出を行なうとしても手続きが極めて煩瑣でかつ半年以上の時間を要し、そのため売船の時期を失するなどの売船活動の実態にそぐわない問題が生じることから、船主は可使期間の最後まで船舶を使用せず「生き船」として中古売船を行なわざるを得ないのが現実である。</p> <p>従って、日本籍船につきまとうこのハンディキャップを除去し、円滑な解撤を確保するために、同通達の廃止を求める。</p>	c	-	<p>バーゼル法に従った手続きを行うと手続きが極めて煩瑣で時間を要し、売船活動の実態にそぐわないという問題が生じることだが、有害物質を含む船舶について手続きをとらずに輸出された場合には、輸入国において有害物質の適正な処理の実施が確保されない以上、輸入国における環境汚染を引き起こす可能性が高い。そのためバーゼル条約では廃棄物の名称や量、処理方法等の情報を関係国に提供し同意の取得を義務付けているところであり、人の健康の保護及び生活環境の保全の確保を目的とした同条約を適切に履行するためは、同条約及び国内法で定めた必要最低限の手続きを踏む必要があると思われる。</p>
			環境省	c	-	<p>我が国においては、船舶のうちアスベスト等の有害物質を有するものが、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合、当該有害物質の処分を目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の対象になるとみなしている。</p> <p>有害物質の種類・分量が分からぬまま当該船舶が他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約では廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、バーゼル法等の手続きを行わず輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。</p> <p>また、実質的に解撤目的での輸出が困難とのことだが、有害物質の種類や分量については、アスベストやPCB等想定される有害物質について含まれていると考えられる箇所についてサンプル試験等により含有状況を把握することは可能と考えられ、バーゼル法の手続きを経れば輸出は可能であることから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。</p>		c	-	<p>バーゼル法の規制対象となる船舶についての解撤目的の輸出は不可能ではなく、バーゼル法の手続きを経れば可能である。バーゼル条約では、特定有害廃棄物等を輸出する際には、輸入国・通過国への事前通告と同意取得、環境上適正な処理がされることの確認、移動書類の携帯等の必要な措置を義務づけている。輸出申請に対しては、同条約の国内担保法であるバーゼル法に基づき、輸入国・通過国への事前通告、同意取得、環境汚染防止のために必要な措置が講じられているかの確認等、バーゼル条約で求められている必要最低限の措置・手続きを経て輸出承認を行うこととしており、これ以上の手続きの簡素化は同条約に反することとなるため不可能である。このため、輸出に当たっては同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。</p>
6	内航輸送用トレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。また、国土交通省では、平成16年度	国土交通省	c		<p>車検有効期間については、安全で環境等の調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。</p>	<p>有効期間の延長を判断するための調査状況について示された。</p>	c		<p>平成17年1月17日に開催した「第5回自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、車検有効期間の延長を行うことは、自動車の安全確保と環境保全に対して大きな悪影響を及ぼすとのデータが取りまとめられた。</p>	



7 国際商業会議所 (ICC) の国際海事局 (IMB) は、
 日 2004年に世界で発生した海賊および武装強盗
 に関する報告を発表した。それによると、海
 賊事件件数は325件 (2003年445件) となっており減少傾向に転じた。
 (P. 11海運ニュース参照)

7 IMO第9回無線通信・搜索救助小委員会 (COM-
) SAR9) がロンドンにおいて開催された。
 11 (P. 2海運ニュース参照)
 日

8 国土交通省は、わが国外航海運事業者等を対
 日 象とした2004年のわが国関係船舶における海
 賊行為、武装強盗・窃盗等の被害状況調査結果
 を発表した。2004年に海賊行為等の被害 (単
 に船舶に乗り込まれたものを含む) を受けた
 我が国関係船舶は、7件 (2003年12件) あり、
 その発生海域は、インドネシア周辺海域を中
 心に全て東南アジアで発生している。
 (P. 12海運ニュース参照)

10 国土交通省は、アジア地域間の物流における
 日 課題とその対策を検討するための「国際物流
 施策推進本部 (本部長：岩村敬事務次官)」の
 第1回会合を開催した。物流・港湾・航空施
 策とその連携・効率化について検討し、日本
 の経済発展につなげていくこととしている。

15 シップリサイクルに関する ILO/IMO/バーゼル
) 条約の共同作業部会がロンドンにおいて開
 17 催された。
 日 (P. 6海運ニュース参照)

16 温室効果ガスの排出削減義務を定めた「気候
 日 変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」
 が発効した。2012年までの日本の削減目標は
 6%。

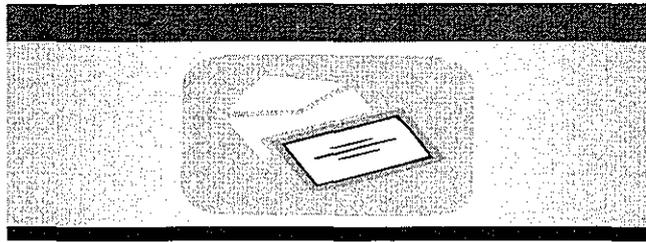
16 パナマ運河庁は、フルコンテナ船に対する新
 日 たな通航料金システムが政府から承認されたと
 発表した。5月1日から実施される。

17 国土交通省は、国際船舶制度における外国人
 日 船員承認制度のうち、本船での船長による能
 力確認制度の対象国に15日付でインドネシア
 を指定したと発表した。昨年のフィリピンに
 次いで2カ国目となる。

21 IMO第48回設計設備小委員会 (DE48) がロン
) ドンにおいて開催された。
 25 (P. 4海運ニュース参照)
 日

25 国土交通省は、国際船舶制度における外国人
 日 船員承認制度の対象国である二国間承認協定
 締結国に7カ国目としてクロアチア共和国を
 追加したと発表した。

28 ASF シップリサイクリング委員会第8回中間
) 会合が中国の広州において開催された。
 3 (P. 7海運ニュース参照)
 日



Washington便り

アメリカ大統領選顛末記

2004年アメリカ大統領選は現職の共和党候補ブッシュ大統領がケリー民主党候補に競り勝ったことは既に旧聞に属するのかも知れない。去る1月14日、アメリカ有権者研究委員会なる団体が最終投票結果レポートを公表した。同レポートは当地ワシントンポスト紙の8面に掲載され、注意しないと見落とすような小さな記事であった。そこには選挙が終了した時点で私達の記憶に刻み込まれた数値と全く異なる数値が並んでいた。最近はこの統計を共和党の有力指導者達もよく使用するので、それを一部使いながら我々の記憶を整理してみよう。

今回の大統領選は記録尽くめであった。

- (1) 過去最大の1億2,210万人が投票所へ足を運んだ。
- (2) ブッシュ大統領は歴代大統領で初めて史上最多得票記録保持者のレーガン大統領の5,400万票を800万票も上回る6,203万人の支持を獲得した。
- (3) 同じくレーガン大統領の得票総数を500万票も上回る5,903万票を獲得したケリー候補が落選した。
- (4) 均衡を破り自党が両院の双方で多数派（上院-55名、下院-232名）を握ると同時に自党大統領が選出されるのは民主党のフランクリン・ルーズベルト大統領の初当選（1932年）以来72年振りである。共和党としては1920年のハーディング大統領以来84年振りの快挙となる。
- (5) 1968年以降最高の投票率60.7%を記録した。2億人の有権者の内、60.7%の有権者が投票行動を選択したということは、独立候補として2000年の大統領選では283万票を獲得しゴア候補を落選させたとして不評を買った消費者運動家ネーダー氏の立候補が危機感を煽り、その影響を最小限に食い止めたいとする民主党支持者の思惑が一部働いたと見ることができる。同候補が今回、前回の16%に相当する僅か46万票しか獲得できなかったことに「過去の轍を踏まない」と考える有権者の固い意志が表れていた。
- (6) 民主党のジョンソン大統領が61.1%の高得票率で再選を果たした1964年以来、何れの民主党所属大統領よりも高い得票率50.8%を獲得した。因みに、銃弾に倒れたケネディ大統領が当選した1960年の得票率は49.7%であった。クリントン大統領の初当選は43.0%、再選でも49.2%の得票に終わっている。
- (7) ブッシュ大統領は初当選時に比べ再選で歴代大統領最大の1,160万人増の支持を獲得した。これはクリントン大統領が再選時に実現した200万人増の凡そ6倍の数字に相当する。
- (8) 選挙資金としてブッシュ大統領が2億7,400万ドル、ケリー候補が2億4,600万ドルを集金し、両候補者の総額は5億2千万ドルに達した。これは歴代最高額となる。選挙運動期間中、集金の多寡が選挙戦を制するとまでいわれた。アメリカ政治の在り方に哲学をもつジョーズ

過去40年に亘るアメリカ大統領の系譜

就任時期	氏名	政党	前職	年齢	出身州	期間	(百万人)	(%)	(%)	(%)	選挙人獲得 較差(人)	
							得票総数	投票率	得票率	実質支持率		
1965	L. B. Johnson	D	大統領	57	テキサス	4年	43	61.9	61.1	37.8	434	
1969	R. M. Nixon	R	(副大統領)	56	カリフォルニア	4年	32	60.9	43.4	26.4	110	
1973	(第二期)	R	大統領	60	同上	1年	47	55.2	60.7	33.5	503	
1974	G. R. Ford	R	副大統領	61	ミシガン	3年	-	-	-	-	-	R-1
1977	J. Carter	D	州知事	52	ジョージア	4年	41	53.5	50.1	26.8	57	
1981	R. Reagan	R	(州知事)	69	カリフォルニア	4年	44	52.6	50.8	27.4	440	
1985	(第二期)	R	大統領	73	同上	4年	54	53.1	58.8	31.2	512	
1989	G. H. W. Bush	R	副大統領	64	テキサス	4年	49	50.1	53.4	26.8	315	
1993	B. Clinton	D	州知事	46	アーカンソー	4年	45	55.2	43.0	24.0	202	
1997	(第二期)	D	大統領	50	同上	4年	47	49.8	49.2	24.1	220	
2001	G. W. Bush	R	州知事	54	テキサス	4年	50	51.2	47.9	24.3	5	
2005	(第二期)	R	大統領	58	同上	就任	62	60.7	50.8	30.8	34	R-2

(出所) [2003年 The New York Times Almanac, The World Almanac and Book of Facts 2002および最新情報等を基に筆者が作成]

[註] D=民主党 R=共和党 (副大統領) / (州知事) とは元の意

R-1 第二期目にウォーターゲート事件で辞任したニクソン大統領の残存任期3年を勤めた

R-2 2005年1月14日付「アメリカ有権者研究委員会」公表数値

・ソロスなどの有力投資家が「ブッシュ大統領の落選」を目指して数千万ドル単位で民主党のケリー候補に強力な肩入れを行ったことは有名な話である。

(9) 選挙運動に両候補者は総額で5億1,300万ドルを費やした。ブッシュ大統領が2億7,300万ドル、ケリー候補が2億4,000万ドルの出費を計上している。史上初の高額出費からどんな熾烈な選挙戦が展開されたか、想像に難くない。

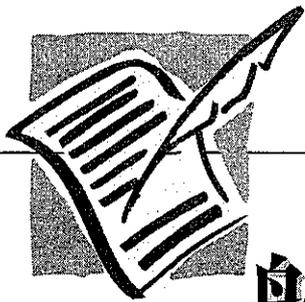
斯かる様々な記録を見ると、ブッシュ大統領が当選を果たした選挙戦は「米国の新しい政治潮流として一時代を画した」と後世の政治学者が評価することだろう。

昨年11月2日の大統領選において当確を決めた時のブッシュ候補の得票総数は5,983万票、敗れたケリー候補が5,637万票であった。去る1月14日に公表されたレポートでは、ブッシュ候補が6,203万票、ケリー候補は5,903票を獲得した。当確時と同レポートとの比較では、ブッシュ候補が220万票増加、ケリー候補に至っては266万票増となり、両候

補合わせて486万票もの差異が生じている。それが何処に起因するものかについて同レポートは触れていない。最終集計で4%もの誤差が政治問題化しないのは大勢に影響がない以上決着事項を蒸し返さないというアメリカ流儀とでも理解したらいいのだろうか。

気の早い某政治団体が最近、4年後の大統領選候補者アンケートを実施し、結果を公表した。民主党からは、ヒラリー・クリントン上院議員、共和党候補としてはジュリアーニ元ニューヨーク市長とライス国務長官が肩を並べている。1789年、初代大統領に就任したワシントン大統領以来38名の大統領が選出されているが、女性大統領が過去一度も選ばれたことはない。2008年に民主党のヒラリー上院議員と共和党のライス国務長官が大統領候補に指名され女性対決が実現すれば、アメリカ政治史にまた新たな一頁を加えるのは間違いない。

(北米地区事務局ワシントン事務所長 岡 哲夫)



船協だより

公布法令（2月）

- ㊦ 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令の一部を改正する政令（政令第14号、平成17年2月2日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の2003年の議定書（条約第5号、平成17年2月18日公布、2003年5月16日ロンドンで作成）
- ㊦ 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書によって修正された同条約を改正する1997年の議定書（条約第6号、平成17年2月18日公布、1997年9月26日にロンドンで作成）
- ㊦ 船員職業安定法第92条第4項の規定等による未払賃金の立替払事業に係る船員の立替払賃金の請求の手續等に関する省令等の規定の適用に関する省令（厚生労働省令第19号、平成17年2月21日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 船員職業安定法第92条第4項の規定による船員に係る未払賃金の額の確認等に関する省令の規定の適用についての技術的読替えに関する省令（厚生労働省令—国土交通省令第1号、平成17年2月21日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 船員職業安定法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第8号、平成17年2月21日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第9号、平成17年2月23日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 船舶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31号、平成17年2月25日公

布、平成17年3月1日施行）

- ㊦ 船舶登記規則（法務省令第27号、平成17年2月28日公布、平成17年3月7日施行）
- ㊦ 船籍港の所在地を管轄する登記所が2以上ある船舶の管轄登記所を指定する省令（法務省令第28号、平成17年2月28日公布、平成17年3月7日施行）
- ㊦ 船舶油濁損害賠償保障法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第10号、平成17年2月28日公布、平成17年3月1日施行）

陳情書・要望書等（2月）

提出日：2月24日、3月1日

宛先：通関情報処理センター 水谷理事長、財務省関税局 森川総務課長

件名：Sea-NACCSに関する要望について

要旨：B/L作成のための必要な情報をEDIで入手できることを目的として、当協会、外国船舶協会、日本通関業連合会および日本海運貨物取扱業会の関係4団体で連携して実施している船積確認事項登録業務（ACL業務）の利用促進運動への協力要請とともに、わが国の国際海上交通の簡易化に関する条約（FAL条約）批准により入港届等各種申請書類が変更されるため、これら諸手續のEDI化に向けた施策や次世代シングルウィンドウのグランドデザイン構築等、わが国港湾諸手續きの効率化に向けた検討をお願いしたい。

提出日：2月28日

宛先：海上保安庁 石川長官、海上保安庁 地



引交通部長、水産庁 田原長官

ついて

件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要旨：同上

要旨：備讃瀬戸海域の海上交通安全法上の航路が、毎年2月～6月の間、同海域で行なわれる「こませ」網漁業によって、全面塞閉される事態が度々発生している。その結果、通航船舶は航路外航行を余儀なくされ、非常に危険な状況が発生しており、座礁・衝突事故等の重大海難の発生が強く懸念されることから、航路内に少なくとも幅300メートルの安全な可航水域の確保などを要請した。

国際会議の予定（4月）

会議名：ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会第17回中間会合

日程：4月4日

場所：ペナン（マレーシア）

会議名：IMO 第9回ばら積み液体およびガス委員会（BLG9）

日程：4月4日～8日

場所：ロンドン

提出日：3月1日

宛先：岡山県知事 石井正弘 殿、香川県知事 真鍋武紀 殿

会議名：IMO 第90回法律委員会（LEG90）

日程：4月18日～29日

件名：備讃瀬戸における船舶航行の安全確保に

場所：ロンドン

日本港湾協会、「日本の港湾2005」を発行

本書は、1977年（昭和52年）以来4年ごとに財団法人日本海事広報協会から発行されてきましたが、今般、社団法人日本港湾協会が出版権を引継ぎ第8版として刊行しました。

本書は、国土交通省関係部署の担当官による「港湾の現状と課題」、港湾管理者による日本の主要港湾133港の港勢、施設状況およびポートサービスの詳細の他、主要港の港勢比較等が掲載された日本の港湾のデータブックです。

なお、概要および申し込み・問合せ先は以下の通りです。

（概要）

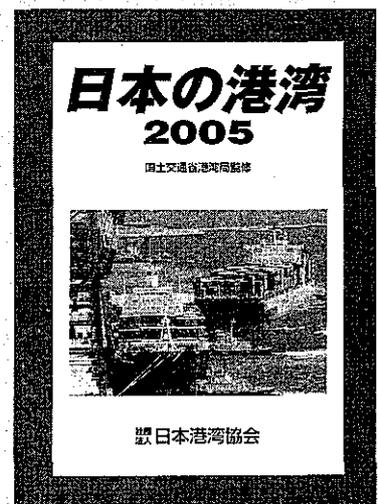
- A4版／950頁
- 定価 16,000円（本体15,238円）送料 1,000円
- 掲載内容：国土交通省関係部署の担当官による「港湾の現状と課題」、各港湾管理者提供資料による主要港湾の概況、港勢、港湾施設の規模等現状、ポートサービスの詳細、主要港湾の港勢比較、外航定期航路就航状況、検数・鑑定・検量業一覧

（申し込み・問合せ先）

社団法人 日本港湾協会

〒107-0052 東京都港区赤坂3丁目3番5号 国際山王ビル8階

TEL 03-5549-9575 FAX 03-5549-9576



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2月	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
2005年1月	4,412	4,216	196	3.2	11.7

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3月	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
2	104.88	103.63	105.73

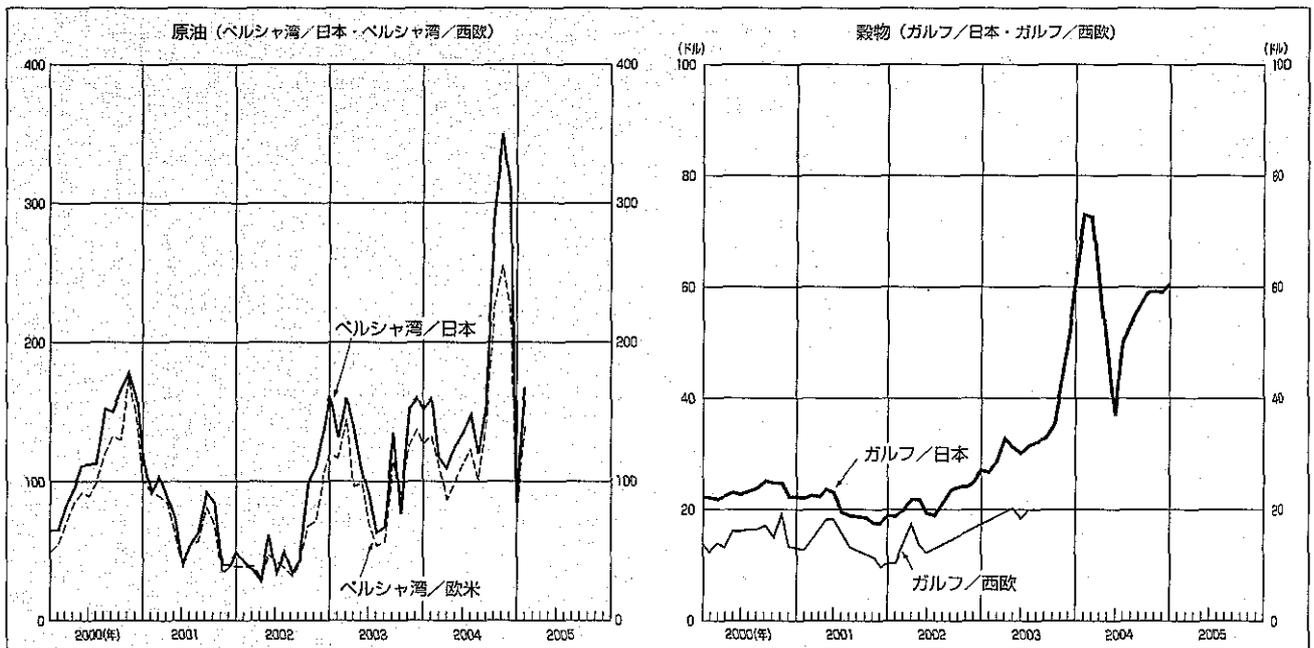
(注) 財務省貿易統計による。

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		
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 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
2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

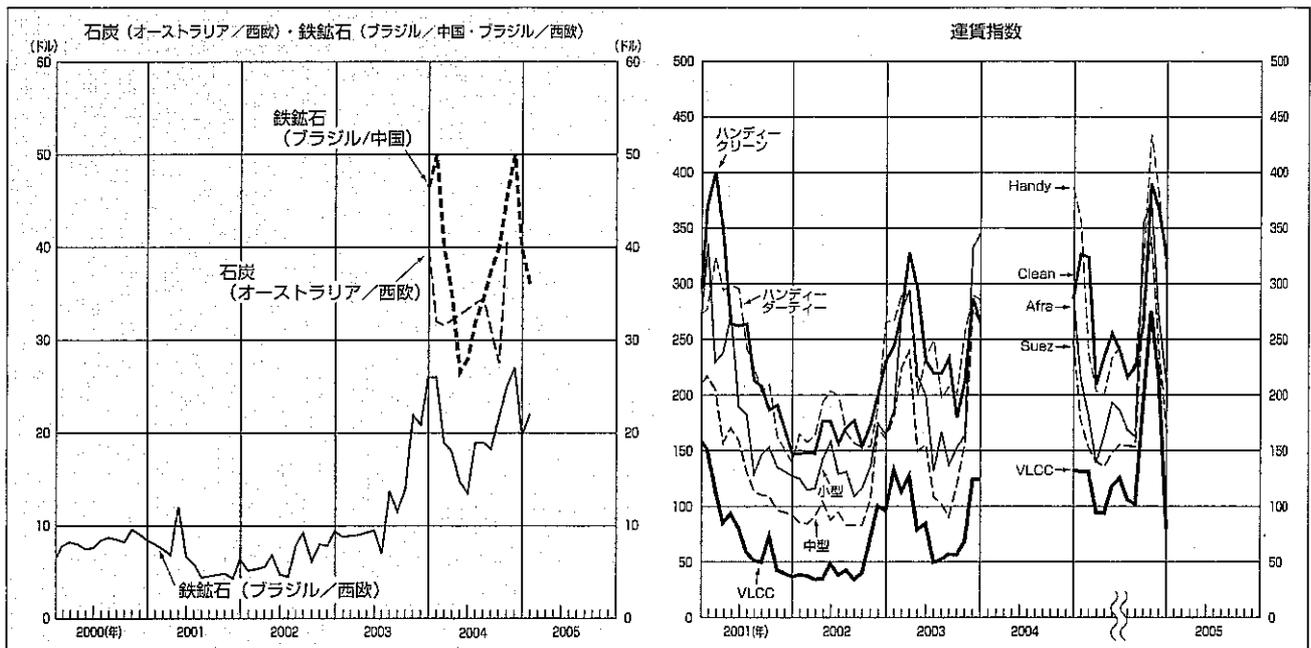
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50		117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	
3	160.00	105.00	117.50	70.75			145.00	85.00	112.50	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	97.50		

(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)

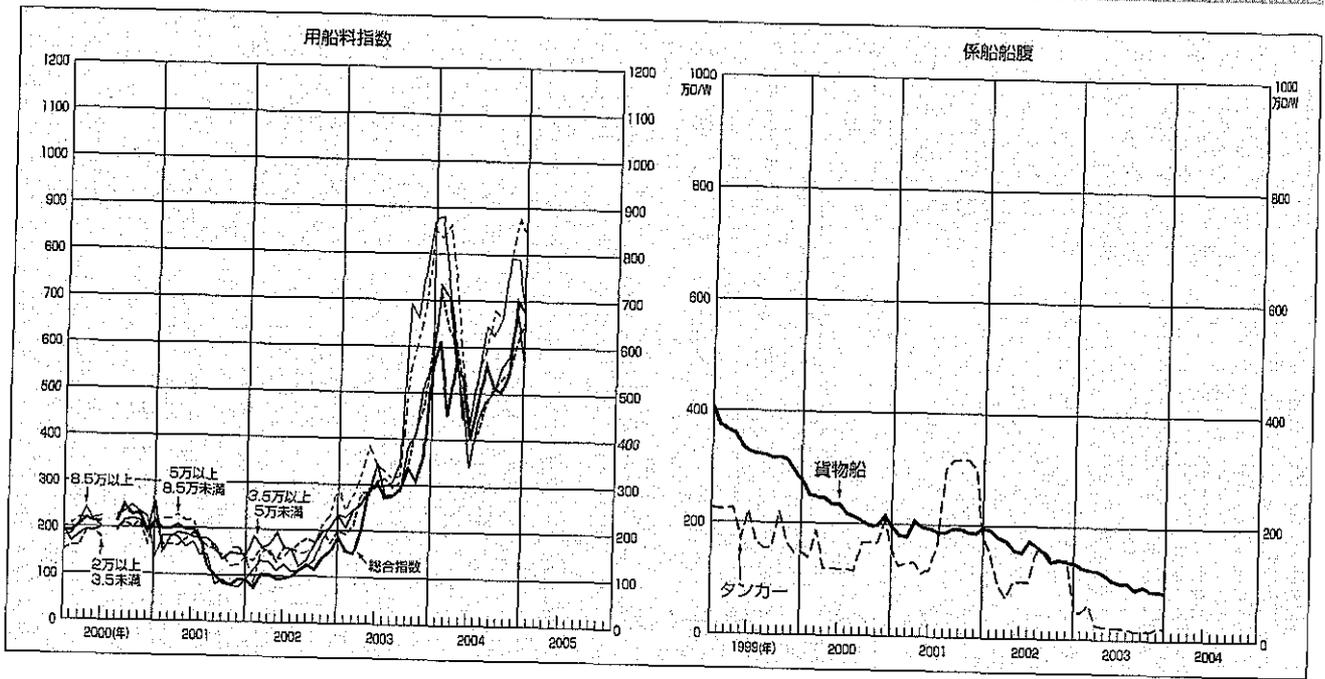
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	—	36.00	26.00	20.75	—	22.00
3	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25	—	—
4	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—
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														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	—	—	—	—	—
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	—	—	—	—	—
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	—	—	—	—	—
5	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	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	—	—	—	—	—
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	—	—	—	—	—
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	—	—	—	—	—
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	—	—	—	—	—
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	—	—	—	—	—
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	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～) 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	2002		2003		2004		2005						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290							4,511
3	102	1,073	151	1,802	451	5,122							
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635							
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452							
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762							
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971							
8	113	992	276	2,322	562	4,180							
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214							
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602							
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176							

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。
 ③BDI (Baltic Dry Index) は中央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	2003						2004						2005					
	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	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490						
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509						
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256						
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224						
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218						
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204						
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199						
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146						
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148						
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162						
12	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ズによる。

編集雑感

毎年1月になると、備讃瀬戸海域ではこの地方独特の漁法である「こませ網」漁がはじまる。この漁の対象魚はイカナゴ、イカ、マナガツオ、フグなどで、その捕獲法は、錨で固定した網を船で潮流に沿って展張し、潮流によって回遊してくるこれらの魚が袋網の中に入ってくるのを待つ、というものである。網を引上げるのは流速が落ちる潮の変わり目で、魚がたくさん入ったから途中で引上げよう、ということはないらしい。このため投網から揚網まで約6時間と長い。

瀬戸内の美味しい海の幸を我々に提供してくれる漁法ではあるのだが、この漁の盛漁期にあたる2月から6月に備讃瀬戸航路を通航する船舶にとっては、なかなか歓迎してばかりいられる状況にはない。というのは、海上交通安全法で船舶の通航路として定められている航路が、「こませ網」漁によって大幅に狭められ、時には全面閉塞される事態が度々発生しているからだ。この結果、通航船舶はやむなく航路外にはみ出て通航したり、反対航路を通航したりせざるをえない状況となっている。

当協会としても関係団体と連携して、巨大船に自主的に進路警戒船を追加配備したり、航路入航調整をしたりと自助努力を行ってはいるが、こうした対症療法にも限界がある。また、状況改善のために毎年海上保安庁、水産庁、関係自治体、漁業関係者等に対して、安全な可航幅が確保できるよう対応をお願いしているが、根本的な解決策を見出せないでいる。幸いにして、これまで重大な海難事故は発生していないが、ひとたび大型船の座礁・衝突などによる油濁事故が発生した場合には、周辺の地域経済・海洋環境に与える影響は計り知れないものがある。

今後も、船舶の大型化に伴う操船の困難度の増大など航行環境は厳しさを増すであろうことを考えると、たまにお呼ばれでフグをご馳走になることがあっても、なかなか気分も盛り上がってこない。いつか、このような心配をせずにフグやイカナゴを晴れ晴れとした気分であらふく食べられる日が来るよう期待したいものである。

日本船主協会 海務部長 半田 收

編集委員名簿

第一中央汽船	総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運	ステーキホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船	総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船	IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船	調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井	広報室室長代理	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 收
	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

例年、当協会ではこの時期に4月からの新入社員向け導入研修「海運講習会」を開催しています(詳細は来月号掲載予定)。私も昨年スタッフ兼受講生として参加しました。ふと気付けばそれも遠い?日のこと、日々の業務の中で受講生との距離も開きつつある?この頃、社会・企業・海運業界という新たな大海原へ出航前夜の受講生のPowerに満ちた姿を見ると、新人の頃の謙虚さや積極性を忘れてはいけないと改めて感じさせられます。この季節、異動なさる方も多いと思いますが、それぞれの場所で常にchallengeの姿勢を忘れずにいたいものですね。(MN)

せんきょう3月号 No. 536 (Vol. 45 No. 12)

発行●平成16年3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/>