

せんきょう

2005

4

社団法人日本船主協会

●No.537●

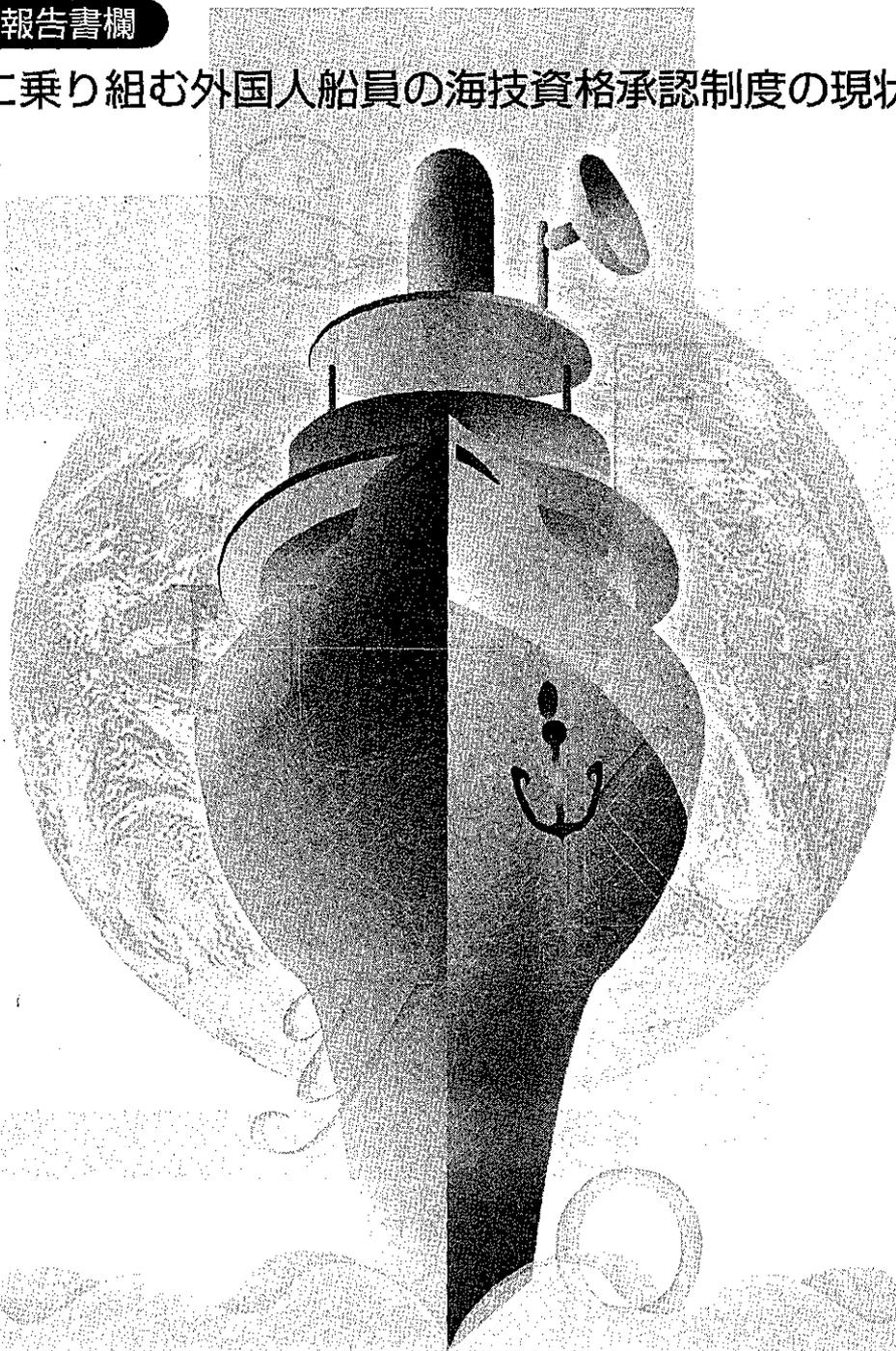
海運ニュース

水先制度のあるべき姿に向けて

—水先制度のあり方に関する懇談会中間報告について—

各種調査・報告書欄

国際船舶に乗り組む外国人船員の海技資格承認制度の現状



せんきょう

4

APRIL 2005

■巻頭言	1
「リスクマネジメント」	
日本船主協会常任理事 飯野海運株式会社代表取締役社長□杉本勝之	

■海運ニュース	2
国際会議レポート	2

1. MARPOL 条約附属書Ⅵの発効に伴う検査ガイドライン作成
—IMO 第13回旗国小委員会(FSI13)の審議結果—
2. 油濁補償制度見直しの結論は10月に先送り
—国際油濁補償基金(IOPCF)第9回作業部会等の模様—
3. 海洋汚染取締りに関する地域規制を懸念
—アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会第10回中間会合の模様—
4. アジア荷主協議会(ASC)と SERC の初対話開催
—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17回中間会合および ASC/SERC 対話会合の模様—

■内外情報	14
1. 水先制度のあるべき姿に向けて —水先制度のあり方に関する懇談会中間報告について—	
2. 外航海運政策推進検討会議 —トン数標準税制等の新たな外航海運政策に係る検討の進捗状況—	
3. 船舶排ガス規制問題 —東京都の検討委員会が報告書を取りまとめ—	
4. 船舶に備え付ける医薬品及び衛生用品の法定基準が改定される	
5. 豪州副首相らへの陳情団に当協会も参加 —豪州での外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しについて—	
6. 定航3社で約800TEUの無償輸送協力を実施 —スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国への支援について—	

■各種調査・報告	28
国際船舶に乗り組む外国人船員の海技資格承認制度の現状	

■神戸便り	36
-------	----

海運日誌(3月)	38	海運統計	42
船協だより	39	編集雑感	46

■困み記事	
・平成17年海運講習会を開催	35

「リスクマネジメント」

日本船主協会常任理事
飯野海運株式会社代表取締役社長 杉本勝之



地震の発生が続いている。日本では昨年10月に新潟で、今年3月に福岡で大きな地震が発生した。さらに昨年12月には世界的に注目を集めたインドネシアのスマトラ島沖地震、今年3月にはその震源地の近くでまた大きな地震が発生した。これだけ短期間に大きな地震が発生していることから、地球が再び活動期を迎えているのではないかといい人もいる。

地震の船への影響は、水深が深い大洋航海中であれば津波が発生しても、大きなうねりを感じるだけで大きな被害は発生しない。しかし、水深が浅い沿岸や狭水路を航行している場合や岸壁に係船している場合は、座礁や岸壁接触など大きな災害を引き起こすことになる。

当社は海運業の他、不動産賃貸ビル業を営んでいる。福岡の地震ではビルの窓ガラスが道路に散乱した光景がテレビで放映された。他人事ではないので気になった。地震は、地震そのものによる被害に加え、大きな二次災害が発生する虞があるので恐ろしい。日本人は地震と隣りあわせで生きているので、何時起きるかもしれないと思っけていても、個人レベルまで準備が万全かと問われると疑問が残る。

地震のことを気にしていたら3月14日にマラッカ海峡で日本籍のタグボートが海賊に襲われ、船長、機関長、フィリピン人乗組員が拉致された。シンガポール海峡を通過する船舶は年間7万5千

隻位、うち日本関係の船舶は2割弱といわれている。同地域の高賊問題は、海運業界では日常的に発生するリスクのひとつと認識されているが、今回日本社会で改めて高賊という海上犯罪に焦点があてられたことは大きい。今後、マラッカ海峡の安全が改善されることを期待したい。

会社をリスクにさらす問題は、地震や高賊だけではない。ライブドアがフジテレビに仕掛けた敵対的買収が連日報道され、日本企業は敵対的買収に無防備という批判も出された。敵対的買収とは、突然第三者が大株主になって会社を占有しようとするリスクである。アメリカでは1980年代に敵対的買収の嵐が吹き荒れ、1990年に「野蛮な来訪者」というRJRナビスコを舞台に繰り広げられた買収劇のノンフィクションが販売されて話題を呼んだ。

リスクには様々なものがある。そして会社経営には様々なリスクがつきまとう。そのリスクをマネージすることが企業経営者に求められている。教科書的には、「不確実性に関わるリスクを取りながら、戦略的な判断をして利益を追求する機能を担うのが、新しい企業経営パラダイムのもとでの企業経営者の役割」ということになる。腕組みをして考えている時間はない。



● 国際会議レポート ●

1 MARPOL 条約附属書VIの発効に伴う検査ガイドライン作成 —IMO 第13回旗国小委員会(FSI13)の審議結果—

IMO (国際海事機関) の第13回旗国小委員会 (FSI 13) が、2005年3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、大気汚染防止に関するPSC*1のガイドライン、船舶への備え付けが要求される図書類およびケミカル/プロダクトタンカーの爆発事故の分析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. 新条約発効に伴うPSC検査ガイドラインの作成

(1) 経緯

海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書VI「船舶からの大気汚染防止のための規則」が2005年5月19日から発効することに伴い、わが国は2004年10月に開催された第52回海洋環境保護委員会 (MEPC52) において、本条約に関連するPSC検査のガイドラインを作成する必要があることを提案した。同委員会はこれを受け、FSI に対して当該ガイドライン案を作成することを指示した。

(2) 審議の結果

わが国が提案した、PSC検査に関するガイドライン案の概要は、以下のとおり。

「MARPOL 条約附属書VIでは、規制対象の排出ガスを5種類※に分類して排出基準を定めているが、船舶からの排出ガスが、排出基準に適合しているか否かを確認することは、PSCでは事実上不可能であるため、証書等の確認のみを行うものとする。」

- ※① オゾン層破壊物質
- ② 窒素酸化物 (NOx)
- ③ 硫黄酸化物 (SOx)
- ④ 揮発性有機化合物 (VOCs)
- ⑤ 船上焼却炉から排出されるガス

本ガイドライン案は、多くの国から賛同を得られたため、さらにドラフティンググループにおいて集中的な審議が行われ、概要以下のとおり合意された。なお、本ガイドライン案は、2005年7月に開催される第53回海洋環境保護委員会 (MEPC 53) で同委員会決議として承認される予定である

が、MARPOL 条約附属書VIの発効が先となるため（本年5月19日）、当面、ドラフト段階のままでIMO 事務局より条約締約国に回章されることとなった。

〈MARPOL 条約附属書VIへの適合性確認に係る PSC 検査のガイドライン案（概要）〉

① PSC 検査官は、MARPOL 条約附属書VIを批准している国の船舶に対して、以下の証書の確認を行う。

- (a) IAPP 証書* 2
- (b) EIAPP 証書* 3
- (c) ディーゼルエンジンのNO_x テクニカルコード
- (d) ディーゼルエンジンのパラメーター変更記録簿
- (e) 排気ガス洗浄装置の型式承認証書
- (f) BDN* 4
- (g) 船上焼却炉の型式承認証書

証書類が適切であり有効である場合、検査官は外観検査を行い検査は終了するが、証書に不備を認めた場合、PSC 検査官は更に詳細な検査を行う。

② 以下のような重大な欠陥を認めた場合、PSC 検査官は船舶を拘留するか否か、専門的な立場で判定を行う。

- (a) ①に示す証書類が欠如している。
- (b) ディーゼルエンジンとNO_x テクニカルコードが適合していない。
- (c) 燃料油の含有硫黄分がMARPOLVIで定める上限4.5%を超えている。
- (d) SO_x 排出規制海域における要求が遵守されていない。
- (e) 船上焼却炉と型式承認証書が適合していない。
- (f) 船長または乗組員が、大気汚染防止に関する機器の操作手順に精通していない。

③ MARPOL 条約附属書VI非締約国の船舶（= IAPP 証書不所持の船舶）に対する検査

- (a) PSC 検査官は、当該船舶が同条約規則の要件に適合しているかどうかを判定する。

(b) 証書以外の検査項目については、締約国に対する検査のガイドラインに従う。

(c) 当該船舶がIAPP 証書以外の証書を所持している場合には、検査官は船舶の評価を行うにあたり、この証書の内容を考慮に入れる。

- * 1 PSC: Port State Control の略。IMO の定める海上人命安全条約 (SOLAS 条約) では、寄港した外国船に対し、寄港国の政府が立入検査を行い、条約に定める技術基準への適合を監督できる、とされている。この立入検査をポートステートコントロールという。
- * 2 IAPP: the International Air Pollution Prevention Certificate (国際大気汚染防止証書) の略。MARPOL 条約附属書VIの規定に基づく検査の完了後、総トン数400トン以上の国際航海に従事する船舶に対して発給される証書。
- * 3 EIAPP: the Engine International Air Pollution Prevention Certificate (国際大気汚染原動機証書) の略。MARPOL 条約附属書VIによって義務付けられたNO_x 排出規制に関する予備検査の完了後、2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載されるか、または同日以降に主要な改造が行われた出力130kWを超えるディーゼルエンジンに対して発給される証書。
- * 4 BDN: the Bunker Delivery Note の略。燃料油の供給者によって発行される記録簿で、供給者名、燃料油の品質、含有硫黄分、および比重等の情報を記載することがMARPOL 条約附属書VIによって規定される。

2. 船舶備え付けが要求される図書類

IMO の規則の中には、船上にそのハードコピーを備え付けるよう要求されているものがある。2003年5月のIMO 第77回海上安全委員会 (MSC77) において、同要件に関するガイダンスの検討が行われており、今次会合においてその案が作成された。

同案では、本船に備え付けるべき図書類として、海上人命安全条約 (SOLAS 条約)、海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) などで定められている「危険化学品のばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IBC コード)」「国際信号書」など7つの図書類を挙げている。また、ハードコピーはCD-ROM などの電子データを代用することができるとしている。

なお、同ガイダンス案は2005年5月の第80回海上安全委員会 (MSC80)、および2005年7月の第53回海洋環境保護委員会 (MEPC53) において承認される予定である。

船舶備え付けが要求される図書類

図 書 名	関 連 規 則	適 用 船 舶	備 考
IBCコード	IBCコード16.2.1項	ケミカルタンカー	1986年以降の建造船
BCHコード	BCHコード5.2.1項	ケミカルタンカー	1986年以前の建造船
IGCコード	IGCコード18.1.3項	ガスキャリアー	1986年以降の建造船
国際信号書	SOLASV/21.1	全 船	
国際航空海上捜索救助マニュアル	SOLASV/21.2	全 船	
海図及び航海用刊行物	SOLASV/219.21及びV/27	全 船	
ISMコードで要求される図書	ISMコード1.2.3項及び11.3項	全 船	SMS マニュアルによって要求される図書

3. ケミカル／プロダクトタンカー爆発事故

2003年6月、フランス籍ケミカルタンカー「Chas-siron」号において、タンククリーニング中のカーゴタンクが爆発し、乗組員1名が死亡、船体にも多大なる損傷を受けるといった事故が発生した。

IMOは、フランス当局が提出した同事故の事故原因および事故防止対策に関する報告書をもとに、2005年1月に開催された第49回防火小委員会 (FP 49) において審議を行った (本誌2005年2月号P.7

参照)。

本件についてはFSIにおいても事故分析を行うこととされていたが、事故分析には十分な情報が必要であり、またICS (国際海運会議所)、INTER-TANKO (国際独立タンカー船主協会) 等業界団体が合同でケミカル／プロダクトタンカーの爆発事故の分析を行っていることから、業界団体からの報告を待って改めて事故分析を行うこととなった。

(海務部：宮坂)

2 油濁補償制度見直しの結論は10月に先送り —国際油濁補償基金 (IOPCF) 第9回作業部会等の模様—

92年国際油濁補償基金条約の第9回作業部会等が2005年3月14日から23日までロンドンのIMO本部において開催された。

1. 92年基金作業部会

作業部会では、これまでも船主／油受取人の負担割合、油のサブスタンダード輸送など現行油濁補償制度 (92年 CLC および92年 FC) の見直しについて審議が行われてきたが (本誌2004年3月号P.12、6月号P.14参照)、今次会合では、条約改正の是非および改正する場合はどの案件を改正するかといったことについて最終勧告 (Final Recommendation) を取り纏め、2005年10月開催の同基金総会に諮ることが決定されていた。

主要項目についての審議は以下のとおり。

- (1) 船主責任限度額のレベルと油受取人の補償
条約改正による船主責任限度額の見直しが必要

要か否かについては、大きく分けて条約改正による見直しを支持する側と、条約改正によらず業界の自主的負担 (国際 P&I グループの Voluntary Scheme) による解決に委ねるべきとする側で激しい議論が交わされたが、これまでの作業部会と同様に意見はほぼ互角に分かれる結果となった。

改正支持派の意見のなかでも全面的な改正を求める意見は少数で、限定的な改正 (limited revision) が必要との意見が多く、また、業界の自主的負担のような一方的な行為 (unilateral action) では国際補償体制の安定性上から問題があるとする意見も数多く見られた。一方、改正反対派の意見のなかには、国際 P&I グループ提案への支持とともに、今しばらく現状で様子を見るべきとするもの、責任限度額引上げに伴う途上国への影響を考慮すべきとする意見などがみられた。

なお、日本からはこれまでの考え方にに基づき、特定船舶に対するディスインセンティブは負担割合問題の解消に資するものであるとする意見が述べられた。

議論は両者の間で平行線をたどり、最終的には、このように意見が分かれた状況で最終的な結論を出すことは困難であるとして、今次会合では議論の結果を正確に基金総会に報告することを決定するまでに留め、最終的な結論は10月開催の基金総会まで持ち越すこととなった。

(2) 油のサブスタンダード輸送

サブスタンダード船問題については、日本より上記同様に特定船舶に対する船主責任負担増について言及したほか、国際P&Iグループからは保険の立場からサブスタンダード船問題を検討するための非公式作業部会を基金作業部会のなかに設置するとした提案があった。本件についても基金会合がサブスタンダード船問題を扱うことへの賛否は大きく分かれたままで、この問題はIMOの関係委員会で検討することが適当とする意見がある一方で、テクニカルな部分以外で取扱う余地がありサブスタンダード船対策としても有効であるとする意見があるなど、最終的な結論を出すまでにはいたらなかった。特に国際P&Iグループについては、これまでの作業部会のスコープを超えるものであるため、今後作業部会で検討する事項とするか否かについて10月開催の基金総会で結論を出すこととした。

(3) その他

このほか、上記船主責任限度額に関する条約改正が行われる場合には、次についても改正を行う方向で基金総会に諮ることとなった。

- ① 限度額改正手続の簡易化
- ② 強制保険の対象を2,000トン未満に拡大
- ③ 油受取量未提出国への対応
- ④ 92年基金総会の定足数
- ⑤ 船舶の定義

また、作業部会の検討項目から削除する事項についても検討が行われ、引き続き作業部会での検討を要するとの意見等も一部に見られたが大勢の

支持を得ることとはならず、次については検討項目から削除することとなった。

- ① 船主責任制限阻却事由の変更
- ② 油備蓄会社（一時的貯蔵）への対応
- ③ サブスタ船を利用する荷主への責任付加
- ④ 92年基金への最低年次拠出金
- ⑤ CLC、FC、追加基金3条約の統合

2. 92年基金総会、理事会および追加基金総会

92年基金総会では基金の運営面での問題、特に次期事務局長の選出について詳細な検討が行われたほか、国際P&Iグループより追加基金の発効に併せ小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)を2005年3月3日より実施にした旨紹介があるとともに、これに伴い基金との間の覚書の修正について提案があった。

STOPIAに対しては各国から歓迎を受けたが、一方で本件は作業部会の議論とも深くリンクするため、STOPIAの議論は作業部会で取扱うべきとの意見も多くみられた。結果として、STOPIAは業界によるオファー(unilateral offer)であることに鑑み、基金として了承する類いのもではなく、留意することにとどめ、また覚書についても同様の理由から変更は要しないこととなった。

このほか、理事会では、エリカ、プレステイジを始めとする事故処理案件について審議、情報提供が行われ、追加基金総会では、追加基金の設立にあたり運営面での問題を中心に検討が行われた。

3. 補償制度見直し問題に関する次回検討

補償制度見直し問題については、2005年10月17日から21日の間に開催される基金総会において再度検討され、条約改正が必要か否かについて最終的な結論が出されることとなっている。

(企画部：伊藤)

3

海洋汚染取締りに関する地域規制を懸念

—アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会第10回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会 (ASF SILC) 第10回中間会合が2005年3月11日に香港において開催された。

同会合には、アジア8船主協会から17名が参加し、日本からは同委員会委員を務める鷺見副会長（新和海運相談役）の代理として、森新和海運総務グループ次長および事務局より伊藤企画部課長代理が参加した。

今次会合では、George Chao 委員長（香港船主協会）の下、欧州・米国・カナダにおける船舶に起因する海洋汚染の取締り規制、国際油濁補償制度の見直し、国連国際商取引委員会 (UNCITRAL) ・IMO 法律委員会等における海事関連規則・条約の審議状況の確認およびそれらに関する意見交換が行われたほか、P&I 保険、船舶保険市場に関する全般的意見交換等が行われた。

特に、船舶に起因する海洋汚染に対する取締り

【資料】

（企画部：伊藤）

2005年4月13日

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会
第10回中間会合共同声明

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会（以下、委員会）第10回中間会合が、2005年3月11日（金）、香港において開催された。

会合には、中国、台湾、日本、香港の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表してインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールの各船主協会が参加した。

委員会は、元香港船主協会会長、および第12回 ASF 総会議長を務めた Tai Chong Cheang Group 会長 K. H. Koo 氏のご逝去に接し、深い哀悼の意を表した。

委員会は、船舶からの故意による油濁事例の全てについて遺憾の意を表した。しかし、船舶に起因する海洋汚染に対する刑事罰についての EU 指令案が採択されたことにより、偶発的な油濁をも罰することとした EU 議会の決定に深い憂慮を示した。特に、委員会は、“serious negligence” という語句が使用されていることを強く懸念する。この語句は EU 加盟国の法制度のなかで共通した定義が存在せず、異なる解釈を生じることにもなりかねない。委員会は、指令案の規定が MARPOL 条約に整合していないことに留意し、こうした地域規制は世界的な貿易業務に携わる船舶の運航に混乱と障害を招くだけであると評した。

強化策として、欧州議会が不明確な要件に基づく刑罰規定を設けた指令案を採択したこと、また欧州諸国のなかには、自国海域を航行している船舶に対し、極めて根拠が希薄な証拠に基づき海洋汚染の取締りを行っている国もあること、更には米国やカナダでも独自の規制強化の動きがあることなどに対し、各委員からは国際条約に整合しないこうした地域規制は世界的な貿易業務に携わる船舶の運航に混乱と障害を招くだけであるとして強い懸念が繰り返し表明された。

この他、国際的な海事規則、条約の改定や草案の審議については、今後とも当委員会を通じてアジア船主のポジション形成に努めていくことを確認するとともに、当委員会の見解を取り纏めた共同声明【資料】を採択した。

さらに、EU 諸国のなかには自国海域を航行している船舶に対し、極めて根拠が希薄な証拠に基づき取締りを行っている国もあり、委員会はこうした行為に対し懸念を表明した。こうした行為は、監視航空機が高度から撮影した写真による判別ではなく、より確実な証拠が伴う場合に限り行われるべきである。

委員会は、運航上生じた油濁に対する米国環境保護局の捜査活動が成果をあげていることに留意し、一方で、違法な作業を報告した乗組員に与えられる高額な“告発者”報酬について懸念を表明した。多くの国でのこうした報酬は、自分達の経済的利得を目的に運航会社が違法な作業を隠蔽する誘因になるというのが委員会の見解である。この点について、委員会は、船員供給国のなかには、違法な作業の証拠を基に船員のライセンスを取消すこと、および環境問題への訓練の向上を図る企てがあることに大いに力づけられた。

さらに委員会は、カナダ渡り鳥法（1999）とカナダ環境保護法（1994）の改正を求めるカナダ法案 C-15 に留意し、海事グループ連合（CoMG）の活動を全面的に支持する。当該改正は、MARPOL 条約の範囲を超えて、実際にカナダの200マイルの排他的経済水域内における偶発的な油濁を犯罪行為とみなしており、油濁防御に関するカナダ国内体制の抜本的な変更をもたらすことになる。CoMGによると、改正は適切な協議が開催されることなく、急ぎ早に進められている。少なくとも、いかなる改正でもカナダ海運法のなかで行われるか、または IMO に対し MARPOL 条約の改正を提案するのが道理ではないかと考える。

委員会は、1974年アテネ条約の2002年改定議定書がもたらす潜在的影響について前回会合に引き続き議論を行い、高額な強制保険に対し保険の引受けが可能なのか、そして“テロリスク”を本議定書、および同様の規定振りをしている他の条約にどう適切に取り入れるのかについて、IMO コレスポネンス・グループの中で意見の一致が見られていないようであったことに留意した。委員会は、コレスポネンス・グループの中で、議定書の批准を“現行のまま”押し進め、そして業界自身に解決策を模索させようとする意見が一部にあることを非常に懸念している。改定議定書が完全に効力を及ぼす前に、現実的に運用可能なものとするのが不可欠であるというのが委員会の見解である。

委員会は、国際海上物品運送法条約改正草案の検討状況に留意し、いくつかの主要な問題について議論した。メンバーは、船主の権利、免責を変更しようとする提案には断固として反対するよう、審議の推移を注視し続けることとした。また委員会は、航海過失免責について、少なくともパイロットの過失免責は維持すべきことで意見が一致した。

委員会は、国際油濁補償基金作業部会が3月14日から23日に開催され、最も重要な議題の一つとして、CLC と FC を改正すべきか否かについて結論を出すこととしていることに留意した。委員会は、全ての政府関係者に対し、条約を“現行のまま”維持し、そして最近改正された責任限度額の引上げと追加基金設立の効果を検証するための十分な時間が与えられるよう促した。委員会は、均等な拠出分担に関する油受取人の懸念に答えるため、条約の枠組外で実行可能な解決策を見出そうとする国際 P&I グループの試みを支持する。

委員会は、サブスタンダード船排除に対する責任を再確認した。そして OECD 海運委員会へ提出されたテレス・コリンによる報告書の結論の大部分を支持する。委員会は、国際 P&I グループが、報告書に書かれた提案の多くに関連し、見直しの可能性について議論していることに留意し、この活動を支持する。

委員会は、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（ローマ条約または SUA 条約）の改正に関する議論が、現在 IMO 法律委員会で進行中であること、特に、1月31日から2月4日にかけて

て開催された中間会合の結果と条約改正の外交会議の開催が2005年10月に予定されていることについて留意した。メンバーは、刑事罰を伴いかねない新规定については明確かつ正確にドラフトされるべきであり、また乗船に対する明確な根拠と条約に盛り込むべき適切なセーフガードが必要であるとする海運業界の立場を支持した。

* * *

委員会の次回会合は、2005年5月10日、ASF 第14回総会に先立ちオーストラリアで開催される。

4 アジア荷主協議会(ASC)とSERCの初対話開催 —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17回中間会合およびASC/SERC対話会合の様相—

2005年4月4日、マレーシアのパナンにおいて、ASF SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)の第17回会合、および同会合に先立ち、アジア荷主協議会(ASC)とSERCの初めての対話会合が開催された。

まず、同対話は前回SERC会合(2004年11月、於台北)で、アジアの荷主と船社の建設的な関係を構築することが確認されたことを受け、今回初めて開催することとなり(本誌2004年11月号P.8および同号巻末「編集雑感」参照)、ASC側からはJohn Y Lu 会長・Willy Lin 副会長をはじめ全4名が出席し、SERC側は草刈委員長(当協会会長、日本郵船会長)をはじめ各船協代表全24名が出席した。ジョイント・プレス・リリース、出席者リストは【資料1】、【資料2】の通り。(同対話の様相は写真参照)

対話では、両団体が夫々のメンバー・組織・目的などを紹介した後、SERC側のRonald Widdows

氏(APL社長)から、海事保安問題や港湾施設の混雑問題など、近年コンテナ航路において増大を続けるコスト要因問題に関するプレゼンテーションが行なわれ、荷主と船社間の共通懸念問題として活発な意見交換がなされた。また、2004年11月に東京で開催された「コンテナ・SHIPPING・フォーラム」が日本におけるオープンな場での生産的な対話の好例として報告され、ASC側から強い関心が示された。双方の出席者は、アジアの荷主と船社の良好な関係を構築するために共に歩み寄りが見られ、誠実かつ実りある議論を通じ相互の信頼と理解を深め、今後は必要に応じいつでも対話を開催することとなった。

同対話に引き続き、SERCの第17回会合が開催された。同会合は、2004年11月の第16回会合(於台北)に続くもので、ASFメンバー船協から6カ国/地域の代表24名が参加(【資料2】のSERC出席者と同様)、当協会からは草刈委員長をはじめ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3】参照)を採択して会合を終了した。

議論の主要点は以下のとおりである。

① スマトラ島沖地震・津波大惨事

ASFメンバー船協/SERCメンバー各船社による犠牲者支援のための無料支援物資輸送(コンテナ1500TEU強)や寄付金(300万ドル強)について報告され、そうした支援活動を通じ海運業界が社会的使命を果たしていることを再確認した。



▲ASC/SERC 対話会合の様相

② 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比7%増となり、900万TEU近くという史上最高の荷動きに達するも、様々なコスト要因、特に用船料の高騰などの影響について留意され、CEOは荷主からの適正な理解を得るために最善の努力を行うことを要請された。

太平洋トレードについては、特に米国西岸での港湾渋滞をはじめ、港湾/鉄道/トラックなどの諸料金の高騰、鋼板の高値によるコンテナ不足、燃料油価格の高騰など、増大し続けるコスト要因が懸念された。港湾渋滞問題については、広範囲の港湾・物流インフラを構築するための包括的なプログラムが必要であり、海運、貿易、港湾業界のみならず連邦/地域政府も含むすべての関係者の関与が求められている。さらに、追加されてくるコスト要因に鑑み、各船社および認可された船社間協定にとって、有効かつ建設的な対話を通じ、関係荷主との意見交換や協議に取り組んでいくことが必要である。

③ ドライバルク/タンカー部門

ドライバルク・タンカー市況は共に堅調であり、当面この状況が持続すると見られる。

④ 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、現行制度が貿易業界全体の繁栄をもたらすものと認識され、協定の必要性について荷主や政府など関係者の理解を求めため、船社の継続的な努力が必要である。
- 2) マラッカ海峡における最近の日本籍タグボート武装強盗事件について報告され、出席者は、深刻な拉致事件に懸念を共有し、事件防止対策の一層の強化が必要であることに合意した。
- 3) 同日開催されたASCとSERCの対話が、アジアの荷主と船社間の相互理解を深めるために有効であったことが確認された。
- 4) 2001年からSERC委員長を務めてきた草刈当協会会長が退任し、後任に芦田昭充当協会常任理事(商船三井社長)が就任することが了承され、本年5月のASF豪州総会で正式に報告される。

(企画部：笠原)

【資料1】

2005年4月7日
東京にて発表

ジョイント・プレス・リリース

アジア荷主協議会 (ASC) と

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)

の対話 (於ペナン、2005年4月4日) において採択

アジア荷主協議会 (ASC) と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) の初めてかつ前向きな対話が2005年4月4日、ペナンにて開催された。ASCはJohn Y Lu会長以下、ASF SERCは草刈隆郎委員長以下が出席した。出席者名簿は添付の通り。対話においては、建設的かつ充実した意見交換がなされた。

両団体は、夫々の目的、概要、会員・組織構造、役割、最近の課題などを互いに紹介した。

ASCおよびSERCは、誠実かつ友好的な対話を通じてアジアにおける荷主と船社間の建設的な関係樹立に向けて双方が活動していくことを確約した。両団体は、世界貿易システムの中で荷主と船社は相互依存関係にあることを認識した。

双方は、アジアでの荷主と船社の関係において多くの改善の余地があること、そしてその改善が高優

先課題であることを率直に認識した。SERC および ASC の出席者は、荷主と船社間のコミュニケーション改善の方向について互いの意見を傾聴し、貿易実務問題に関し、パートナーシップ精神による取り組みの促進に向け、できるだけの方法で共同して取り組んでいくことに合意した。

海事保安問題や港湾・内陸輸送施設の混雑問題など、国際海上貿易に影響を与えている海運政策諸問題に関しても共通懸念問題として議論された。日本の政府、荷主、船社が出席し、2004年11月に東京で成功裏に開催された「コンテナ・ SHIPPING ・フォーラム」に関して報告が行われた。同フォーラムの活動は、日本における船社と荷主のオープンかつ生産的な対話の好例として報告され、双方の出席者は今後、アジアにおける荷主と船社のより良い関係形成に向けて、共同した取り組みを継続していくことを確認した。

最後に、ASC と SERC の出席者は、ペナンでのこの最初の対話が、双方にとって相互の信頼と理解を深める上で極めて有効であった点に合意し、今後も必要に応じいつでも対話を開催することとした。

* * *

アジア荷主協議会 (ASC) は、FASC*加盟荷主協会の共同体を発展させ、中国地域、北東アジア、アセアン、オセアニア、ASCOBIPS (バングラデシュ、インド、パキスタン、スリランカの荷主協会) のアジア 5 地域の荷主協会がまとまって組織したものであり、FASC の全アジア版といえる機能を持つ団体である。ASC の設立は2004年。

ASF**は、アセアン (フィリピン、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、シンガポール、タイ、ベトナム)、オーストラリア、中国、台湾、香港、日本、韓国の船主協会によって組織されている。ASF は、海運経済、シップリサイクリング、安全・環境、船員、船舶保険などの問題に取り組んでおり、海運経済問題を検討する委員会が SHIPPING ・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) である。ASF の設立は1992年。

* FASC : アセアン荷主協議会連合 (Federation of ASEAN Shippers' Councils)

**ASF : アジア船主フォーラム (Asian Shipowners' Forum)

【資料 2】

アジア荷主協議会 (ASC) と

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)

日時 : 2005年 4 月 4 日 (月)

場所 : ペナン (Shangri-La's Hotel Golden Sands Resort)

出席者

アジア荷主協議会 (ASC)

Mr John Y Lu Chairman

Mr Willy Lin Vice Chairman

Mr Sunny Ho Executive Director, Hong Kong Shippers' Council (HKSC)

Mr Radwan Alami Chairman, Federation of Malaysian Manufacturers Logistics Committee

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)

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 Wang Cheng (Deputy Director, Transportation Div. China Ocean Shipping (Group) Co.)
Mr Zhu Xiang Ke (Deputy General Manager, Sinotrans Container Lines Co. Ltd.)
Mr Lin Fujin (Deputy Secretary General, China Shipowners' Association)

〈アセアン船主協会連合会〉

〈フィリピン船主協会〉

Ms Doris Magsaysay Ho (President and CEO, Magsaysay Maritime Corp.)

〈インドネシア船主協会〉

Mr Jaka A Singgih (Group Managing Director, Bumi Laut Group)
Mr Mekky A Singgih (Vice President, Bumi Laut Group)

〈マレーシア船主協会〉

Mr Abdul Hamid Nazardin (General Manager, Liner & Logistics Business Unit,
Malaysia International Shipping Corp. Bhd.)
Mr Azmi Alwi (Managing Director, Nepline Bhd.)
Capt Hasnan Anuar (Executive Secretary, Malaysian Shipowners' Association)

〈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 Sumate Tanthuanit (President, Regional Container Lines Group)

〈ベトナム船主協会〉

Mr Bui Viet Hoai (Vice General Director, Vietnam Ocean Shipping Co.)

〈香港船主協会〉

Mr Philip Chow (CEO, Orient Overseas Container Line Ltd.)

〈日本船主協会〉

清水 俊雄 (川崎汽船専務取締役)
佐藤 博之 (商船三井副社長)
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.)
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 (日本船主協会企画部長)

笠原 永子 (日本船主協会企画部)

【資料3】

2005年4月4日、ペナン
(2005年4月7日、東京で発表)

了解事項

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17回中間会合 (ペナン) にて採択

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17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24名が出席し、2005年4月4日、ペナンで開催された。出席者名簿は添付の通り。(【資料2】SERC出席者と同じ)

1. (スマトラ島沖) 地震・津波大惨事

冒頭、出席者は、2004年12月および2005年3月に南/南東アジアで発生した地震と津波による大惨事の犠牲者に黙祷を捧げた。

ASF メンバー船協およびSERC メンバー各船社が、犠牲者支援のために多数の無料支援物資輸送や寄付金を含む多くの効果的な支援と様々な貢献を行ったことが報告された。出席者はそうした支援活動を通じ海運業界が社会的使命を果たしていることの価値を再確認した。

2. ドライバルク/タンカー部門

- 1) ドライバルク市況は、この半年以上活発な市況を維持し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数年間は繁栄を続け得ることが留意された。
- 2) タンカー部門については、VLCC市況が堅調であり、当面この状況が持続するであろうことに留意した。

3. 定期船部門

- 1) アジア域内トレードに関し、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比7%増となり、900万TEU近くという史上最高の荷動きに達したことが報告された。中国経済の急成長に主導され、アジア域内トレードにおけるコンテナ貨物荷動き量は少なくとも数年間は一貫した伸びを見せるであろうこと、そして船腹需給バランスの改善も見込まれるであろうことが留意された。しかしながら、出席者はそれに反する様々なコスト要因、特に用船料の高騰などの影響について留意した。それゆえCEOは、航路状況の正確な分析を行い、顧客である荷主からの適正な理解を得るために最善の努力を行うことを要請された。

2) 太平洋トレードについて、出席者は閑散期の間も依然として続いた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思われるが、一方、出席者は、特に米国西岸での激しい港湾渋滞をはじめ、港湾/鉄道/トラック/フィーダーなどの諸料金の高騰、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、増大し続けるコスト要因への強い懸念を共有した。米国西岸における港湾渋滞という深刻な問題については、広範囲の港湾・物流インフラを構築するための包括的なプログラムが必要であり、こうしたプログラムには海運、貿易、港湾業界のみならず連邦/地域政府も含むすべての関係者の関与が求められている。

さらに出席者は、活発な東航の荷動きにより、太平洋航路の東航/西航の荷動きインバランスがさらに悪化したことを認識した。また、結局は米国西岸の港湾開発そのものを制限するであろう一層の環境規則についても留意した。出席者は、船社にとってさらに増大し、追加されてくるコスト要因に鑑み、すべてのCEOがそうしたコスト要因の検討に努め、顧客に太平洋航路の実態を知らせる努力をしていくことが重要であることに合意した。出席者は、各船社およびTSAやIADAなど認可された船社間協議協定にとって、有効かつ建設的な対話を通じ、関係荷主との意見交換や協議に取り組んでいくことが絶対的に必要であることを確認した。

4. 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、出席者は、最近EUと豪州で見直しが行われていることを留意した。船社間協定がサービスの品質と効率性の向上に寄与し、現行の除外制度が荷主・船社を含む貿易業界全体の繁栄をもたらす制度であることを認識し、出席者は、協定の必要性について荷主や政府など関係者の理解を求めため、船社が継続的な努力をしなければならないことに留意した。
- 2) マラッカ海峡における最近の日本籍タグボート武装強盗事件の概要が報告された。本件はASF安全航行および環境委員会(SNEC)の主要課題であるが、出席者は、深刻な拉致事件が再発したことに懸念を共有し、防止対策の一層の強化が必要であることに合意した。
- 3) 出席者は、SERC会合に先立って本日開催されたアジア荷主協議会(ASC)とSERCメンバーとの対話が、アジアの荷主と船社間の相互理解を深めるために有効であったことに合意した。
- 4) 最後に委員会は、2001年以来委員長を務めてきた草刈隆郎委員長からの委員長を退任するとの要請を承認した。SERCメンバーは、後任に芦田昭充日本船主協会常任理事(商船三井社長)が就任するという草刈委員長の提案を満場一致で了承した。芦田新委員長は本日の会合には欠席したが、すでにこの提案を受諾することに同意しており、本件は本年5月のASF豪州総会で正式に報告されることとなった。

* * *

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。

内外情報

1

水先制度のあるべき姿に向けて

—水先制度のあり方に関する懇談会中間報告について—

当協会は、わが国港湾の国際競争力強化を図るため、港湾の高コスト構造の一因である「水先・タグ」について、料金面だけではなくその制度面も含めたあるべき姿の実現を求めるとし、平成15年7月、構造改革委員会の下に「港湾関連業務構造改革小委員会」(委員長：内田和也・明治海運社長)を設置した。

その後同年10月、同小委員会において、水先制度の抜本改革に係わる報告書を取りまとめ、この報告書の提言に基づき10月21日、草刈会長をはじめとする当協会首脳より、国土交通省海事局長に対し「水先制度の抜本改革に係わる申し入れ」を行った。

一方、国土交通省は昭和24年に制定された水先制度について、船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、水先人後継者の確保・育成、利用者サービスに相応しい水先業務運営の確保および規制の合理化といった観点から、その抜本的な見直しを行うことが求められているとし、水先制度全般についてのあり方に関する検討を行うため、関係者等からなる「水先制度のあり方に関する懇談会」(座長：杉山武彦・一橋大学学長、以下懇談会と略)を設置した。2004年3月15日に第1回懇談会が開催され、水先制度全般のあり方に関する議論が開始された。(詳細は本誌2004年4月号P.7参照)

同懇談会では、爾来延べ10回にわたる審議を行うとともに、水先区に係わる問題等を専門的に審議するため、懇談会の下部機構として「水先区・強制対象船舶の範囲のあり方部会」(部会長：加藤俊平・東京理科大教授、以下部会と略)を設置し、延べ4回にわたる審議も併せて行った。これらの精力的な審議を踏まえ2005年4月1日、第10回懇談会において、水先制度の見直しに向けた「中間とりまとめ」が行われた。(懇談会「中間とりまと

め」については次号全文掲載)

懇談会における論点については、その基本的な方向について概ね議論の一致をみたものの、部会で審議されている「水先区のあり方、強制水先対象水域のあり方および強制水先対象船舶のあり方」については、今後関係者によりさらに議論を深める必要があるとした部会の中間整理が懇談会で了承されたことから、「中間とりまとめ」とされたものである。

なお、今後部会において、本年6月中旬を目途に残された論点について取りまとめを行い、それらを踏まえて6月下旬に改めて懇談会を開催し、最終報告の取りまとめを行うこととしている。

当協会は「水先制度の抜本改革に係わる申し入れ」において、法改正を含め、以下諸事項の実現を求めていたが、「中間とりまとめ」においては、これらが全て取り上げられた上で取りまとめられている。

今後、部会での取りまとめに努力を講じつつ、「中間とりまとめ」で提示されている方向の具現化を目指し、詳細事項の早急な詰め等を関係者とともに進めることとしている。

【当協会申し入れ事項①～⑤】/「中間とりまとめ」での方向(概要)]

- ① 水先料金の「非」省令化：全国一律の省令料金を廃し、届出料金とし、水先区の実情に応じて、料金の設定を可能とすること。

水先料金を現行の全国一律の省令料金から認可料金とする(「中間とりまとめ」【論点4】(3)水先料金規制の緩和(省令料金制度の廃止))

新たな料金制度としては、国が一律に定める現

行の省令料金制度を廃止し、コストの適正な設定を図りつつ、標準化を図ることにより、その効率性向上を促すとともに、サービスの対価として公平で合理的なレベルに設定されるものとする。

1. コストを適確に反映する料金制度

今般の制度改革に当たっては、利用者サービスとして相応しい、透明で効率的、公平で合理的な業務運営体制の確立が望まれるところから、料金制度についてもこれに相応しいものとする必要があり、このため、コストを適確に反映した料金制度とする必要がある。

この場合において、具体的なコスト算定に当たっての基本的な指針は、次のとおりと考えられる。

- (1) 船舶に赴く経費、水先艇の整備・維持・管理、待機場所等の確保に要する経費、海図等情報の把握に要する経費等
- (2) 保険等の付保あるいは引受主体による賠償資金の拠出などに必要な経費
- (3) 水先業務サービスの提供が安定的かつ継続的に行われるようにするための経費（例：水先人の養成教育に要する経費）、我が国全体として水先制度が維持されるために必要な経費（特に小水先区維持のための経費）等
- (4) 水先人の報酬（その特殊な知識、技能等に対する対価であることも考慮等）

2. コストの標準化等により効率化を促す機能を有する料金制度

3. 公正、公平で業務の公益性に相応しい料金設定とするための料金制度

② 水先人養成機関の設立：水先人を専門に養成する機関を設立し、20代で水先人を輩出できるように免許制度を改革すること。

水先を適確に実施するための人材確保について
〔「中間とりまとめ」【論点5】〕

- (1) 水先人資格要件の緩和および等級免許制の導入
2. 資格要件の緩和
水先人供給源不足の到来に的確に対処し、水先

人の安定的かつ継続的な供給の確保を図るため、水先人の供給源については船長経験を有しない若年者等にも拡大・多様化を図ることとし、そのため、水先人の資格要件の緩和を図ることが必要である。

3. 等級別免許制の導入

水先人の資格要件の緩和に際しては、当該供給源の経歴等を勘案した等級免許制を導入することとし、これにより等級に応じて免許取得に要する知識等の内容の程度に差を設けるとともに、業務範囲の制限をすることとする。等

(2) 養成教育の充実強化

1. 養成教育の充実の必要性

水先人になろうとする者に対しその有する経歴等を勘案しつつ、必要な知識・能力を適切かつ確実に教授し身につけさせることができるよう、新たな養成教育（現行の水先修業と同様の現場における実務訓練に加え、座学、シミュレータ訓練、社船・タグボート等の乗船訓練などを実施するものをいう。以下同じ。）の仕組みを創設し、その充実を図ることが必要である。

2. 養成教育の仕組み

新たな養成教育の仕組みを構築するに当たっては、次の(1)から(4)の点について十分に留意することが適当であり、養成教育実施主体については、これらについての確に実施できることが可能となるよう、全国一元的に養成教育を実施することのできる主体であることが必要である。

- (1) 水先人として必要な知識・技能の確実な習得の観点
- (2) 効率的な養成教育の実施の観点
- (3) 養成教育実施の的確性の確保の観点
- (4) 計画的な養成教育の実施の観点
5. 養成教育に要する経費負担のあり方

水先修業生の訓練に要する費用を含め、水先の運営に関する費用全般については、これまでも水先料金収入により賄ってきたものであり、今般の制度改革に伴い導入される養成教育システムに係る費用についても、これまでと同様、水先料金としてコストに組み込まれることが適当である。

③ 水先人会の第三者機関への移管：水先人会の運営を第三者機関に移管し、水先人はこの法人が雇用するシステムとすること。

水先業務運営のあり方について（「中間とりまとめ」【論点1】(2)水先業務実施主体の法人化等について）

1. 引受主体の法人化を認めことについて

(1) 免許の対象は、制度上個人が前提となる。

- 水先人が法人を設立して船社との関係で当該法人が契約主体となり、法人として業務を遂行する責務を果たすこととすれば、次のような効果があると考えられることから、法人形態による業務の遂行を制度として認めることが適当であると考えられる。

イ. ユーザーに対する責務の確実な遂行の確保

ロ. 業務運営や経理内容の透明化

ハ. 効率的な業務実施の促進

- 法人化の義務付けは困難であると考えられる。
- 当該引受法人を1個に限定はしないこととすることが適当であると考えられる。

2. 法人化を認める場合における法人形態等

引受主体の法人化については、以下の要件を満たすものであることを前提として認めることとすべきである。

- 法人の形態は、水先人を構成員（社員）とする人的組織体でなければならないこと。
- 賠償責任については、第三者に対しても有限責任を主張できること、または、保険等でカバーできること等、当該法人全体の業務停止が避けられるものであること。等

3. 水先人会の機能の整理と今後のあり方

(1) 現在の水先人会が担っている機能

現行の水先人会が担っている機能を分析すると次の3つの機能に整理できる。

- 取次窓口機能

船社からの水先要請の受け付け・水先人への業務配分

- 業務実施共同体機能

水先艇、水先艇留置施設、水先人待機所、通信機器等の保有・管理

- その他

会員間の連絡、修業生の受け入れ 等

(2) 水先業務引受主体の法人化に伴う変化

～業務実施共同体機能の水先人会からの分離～
制度的にも、各引受法人が当該業務実施共同体機能を保有できるようにすべきであり、現在の水先人会から当該機能を分離することを可能とすべきである。

(3) 取次窓口機能の必要性

① 水先業務引受主体の法人化に拘わらず取次窓口機能が必要であることについて

前記のとおり、業務実施共同体機能については、各引受法人等に移管することが可能であるが、水先人会の機能のうち取次窓口機能については、以下の理由から、これを各水先区ごとに一つに限って置くこととすべきである。

イ. 水先業務引受の円滑かつ確実な確保

ロ. 特定の船社への不利益取扱いの防止の観点

ハ. 水先人会の取次窓口機能の必要性は、制度発足時と変更が無いこと

(4) まとめ

水先業務引受主体の法人化を認め、業務実施共同体機能を各水先引受法人に移管することは可能であるが、引き続き複数の引受主体が制度上存在し得ることから、取次窓口機能は、各水先区毎に一個に限って引き続き置くことが不可欠である。

④ 水先区の統合：水先区を統合するとともに複数の水先人会の設立を可能とすること。

水先業務運営の効率性の向上について（「中間とりまとめ」【論点4】(2)同一湾内複数水先区のあり方（三大湾内における水先業務の一元化））

東京湾内、伊勢三河湾内、大阪湾内のいわゆる

三大湾における複数水先区の取扱いについては、次のとおりとして整理することとする。

○ベイとハーバーの水先区を統合する。

三大湾における複数水先区については、いわゆるベイとハーバーの水先区を統合することとする。

○具体的に統合する水先区については、その目的および合理制を勘案し、次のとおりとする。

東京湾内：東京水先区、東京湾水先区および横須賀水先区

伊勢三河湾内：伊勢湾水先区および伊良湖三河湾水先区

大阪湾内：阪神水先区および大阪湾水先区

⑤ 水先業務の品質管理と責任の厳格化：水先人乗船時の事故については、大小を問わず事故調査委員会（仮称）に諮り、原因究明と再発防止を徹底すること。水先人の免許取り消しを含む行政処分について、海難審判によらず、水先法に基づき厳格且つ詳細を規定し、責任を明確にすること。また、水先人の責任についても監督責任を追加すること。

水先人の責任及び水先引受法人の責任（「中間とりまとめ」【論点3】）

(1) 船長との関係

水先行為の性質については、引き続き、船長に対する「助言」と整理することが適切であると考えられる。

(2) 水先人および水先引受法人が負う責任

2. 行政上の責任

② 対応策

下記のとおり、水先人の関連する海難審判の迅速化や引受法人に対する処分の実施とともに、水先人の総体としての自主・自律的な機能により、海難を起こした水先人に対して、海難審判の結果を待たずに迅速かつ機動的に業務停止等の処分を行い、再発防止に向けた

取り組みを講じることとすれば、水先業務引受主体の法人化とも相まって、ユーザーに対する責任体制の確立としては十分なものとなるとの評価ができるものと考えられ、これらの具体化に向けて更に検討を進める必要がある。

イ. 海難審判の迅速化の働きかけ

海難審判については、受審人の尋問を中心に慎重な手続きを経て正確に原因究明を行い、適確に処分を行おうとする観点から、一定程度の期間が必要になることはやむを得ないとも考えられるが、水先人の関連する海難については、早期に原因を究明して、当該水先人の処分を厳正に行うとともに、当該原因を踏まえた適切な再発予防措置が講じられることが、船舶交通の安全確保に直結する水先業務の適正な運営の確保に不可欠である。

このため、今後、水先人の関連する海難についての迅速な審判が実施されるよう、海難審判庁に対して、その努力を促して行くことが適切であると考えられる。

ハ. 適正化団体による機動的な処分

海難発生事案に係る水先人および水先引受法人に対する機動的な処分については、海難審判手続きと併行して、水先人の全国的な適正化団体における自主・自律的な機能として、他の資格者制度を参考にしつつ、海難を起こした水先人およびその所属する引受法人に対して、迅速かつ機動的に、免許制度上の制約に支障のない範囲内において業務範囲の制限や一定期間の業務停止等の処分を講じることができるよう、その実施体制を構築することが適当であり、また、こうした海難発生事案についての再発防止策を講じるため、当該適正化団体において研修等によりフィードバックするような仕組みを併せ講じることが肝要である。

（企画部：田中）

2

外航海運政策推進検討会議

—トン数標準税制等の新たな外航海運政策に係る検討の進捗状況—

(1) 「外航海運政策推進検討会議」の設置

当協会は、海運税制の抜本的改革をはかるべく、平成16年1月に国土交通省海事局との間で「海運税制検討協議会（以下、協議会）」を設け意見交換を行ってきた。その後、税制も含めた政策全般について検討するため、同年6月同協議会を発展的に解消し、同じく海事局と共同で「外航海運政策推進検討会議（以下、検討会議）」を設置した。また、同検討会議は下部機関として幹事会を設け実務的な検討を行っていくこととした。

検討会議および幹事会のコアメンバーは以下の通り。

【検討会議】

海事局：海事局長、次長、審議官、技術審議官、総務課長

当協会：草刈会長、鈴木副会長、崎長副会長、芦田商船三井社長、宮原日本郵船社長、福島理事長

【幹事会】

海事局：企画課長、外航課長、検査測度課長、船員政策課長

当協会：平松日本郵船企画グループ長、井上政策幹事長（商船三井）、浅野※政策幹事（川崎汽船）・人見※政策幹事（日本郵船）、植村常務理事

※17年4月1日より浅野氏は新井氏に、人見氏は二見氏に夫々交代。

検討会議は、平成16年6月25日に第1回会議を開催し、新たな外航海運政策の立案に向けて海運税制、第二船籍制度等について検討を行っていくことを確認した。また、同年9月21日に第2回会議を開催し、幹事会での検討状況についての報告をし、新たな外航海運政策の在り方および我が国の経済において邦船社が果たす役割等について率

直な意見交換を行った。今後の進め方については、海事局と当協会が協力して、幹事会において詳細な論点ごとの説明やデータの取りまとめ等、地道な作業・議論を進め、早期に政策案をとりまとめていくこととした。

(2) 中間的な論点整理および調査事項の整理

上記を受けて幹事会を4回開催するとともに、幹事会での検討を円滑に進めるため幹事会の下部機関として設置した論点整理のためのワーキング・グループを10回開催するなど計100時間近くにも及ぶ議論を行い、16年11月末、以下の通り中間的な論点整理を行った。

【中間的な論点整理（平成16年11月）】

日本において他産業とは異なって独自の税制を導入するためには、外航海運業の特質、日本商船隊の意義、邦船社の意義、日本籍船の意義等を踏まえ、相当に強固な理論構築を行う必要があるという前提で議論を行ってきた。その中で、相当に煮詰まった事項としては、他の産業にはない外航海運業の特質を明らかにしたことがある。具体的には、

- ① 基本設備資産である船舶は可動性を有し、その価額は国際マーケットで決定され、売買が容易であること。
- ② 収入の基礎である運賃・用船料が国際マーケットをベースとして決定されること。
- ③ 資本移転及び労働移動が国際的に高水準で自由になっていること。
- ④ 関税等の制度的な参入障壁が存在しないこと等である。

さらに、トン数標準税制の要望に向けて、国民経済に対する外航海運産業の貢献を明らかにするとともに、それについての認識を深

めていくことが必要であること、また、日本籍船保有の意義についても検討を深める必要があることを確認した。

また海事局と当協会は、新たな外航海運政策に係る成案を得るために更なる検討を進めることで認識が一致し、16年12月に早急に調査すべき事項として下記項目を取りまとめるとともに、この調査を行うに当たっては、海事局・当協会が協力するのみならず、外部調査機関や有識者の力を借りることも必要であるとした。

【主な調査事項等】

以下①～⑦の項目等についての調査検討を通じ、トン数標準税制等の新たな外航海運政策導入に向け、データや実例を用いた実証的な理論構築を行う。なお、調査検討手法としては関係者へのヒアリング、海外制度調査、各種シミュレーションを含むものとする。

- ① 外航海運業の特質
- ② 国際競争力の比較
- ③ 日本商船隊の意義
- ④ 邦船社の意義
- ⑤ 日本籍船の意義
- ⑥ 諸外国の外航海運政策
- ⑦ 税制

(3) 「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」

当協会は、上記調査の一環として「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」について外部調査機関に委託調査を行うこととし、複数のコンサルタント会社の企画案を審議した結果、17年3月、(株)日通総合研究所、および(株)野村総合研究所の共同企業体に委託することとした。同研究は17年6月～7月を目処に中間報告書を、また同年12月までに最終報告書を取りまとめてもらうこととしており、中間報告書を受領した段階で平

成18年度の税制改正要望等に反映させることが可能かを、その他の諸状況も勘案しつつ見極めることとしている。

(4) アドバイザリーグループの設置

当協会は、上記日通総研および野村総研への委託調査の報告書が、業界の考え方に偏ったレポートと受け取られることのないよう、有識者等の第三者にも関与していただき広く社会一般に通用する内容とするため、委員会(「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」アドバイザリーグループ)を設置することとした。

この委員会では、海事局および当協会の他、学識経験者等に参画願ひ(下記名簿参照)、レポートについて専門的かつ公正な見地からの指摘や評価をしていただき、報告書の客観性を高めることとする。

また当協会は、アドバイザリーグループの運営等についても客観的かつ公正なものとするため、業務ノウハウのある(財)日本経済研究所に運営など一切の業務を委託し、同研究所にアドバイザリーグループを設置していただいた。

なお、アドバイザリーグループは決定機関ではなく、文字通り調査研究内容に助言するグループであり、何らかの事項を多数決で決定するというような性格のものではない。委員各位の意見を踏まえ日通総研および野村総研が調査報告書を作成するが、可能であれば、最終報告書をまとめる際に各委員の意見との相違があれば、その点を盛り込まなかった理由も含め分るようにしたいと考えている。

「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」アドバイザリーグループ

委員名簿

(2005年4月)

学識経験者等(五十音順)

今橋 隆

法政大学 経営学部市場経営学科教授

川合 弘造

西村ときわ法律事務所パートナー(弁護士)

河野真理子

早稲田大学 法学部教授

黒川 久幸

東京海洋大学 海洋工学部流通情報工学科
助教授

竹内 健蔵

東京女子大学 文理学部社会学科教授

羽原 敬二

関西大学 商学部教授

古荘 雅生

神戸大学 海事科学部国際海事教育研究セ
ンター教授

星野 裕志

九州大学大学院 経済学研究院 助教授

味水 佑毅

一橋大学大学院 商学研究科ジュニアフェ
ロー

山下 学

立正大学 法学部教授

行政(国土交通省)

※行政委員は適宜追加することも有る。

西川 健

海事局企画課長

寺田 吉道

海事局企画課国際海上輸送企画官

保坂 敏文

海事局企画課海上輸送モーダルシフト対策官

民間(日本船主協会)

井上登志仁

政策幹事会幹事長(商船三井経営企画部部
長代理)

二見 昭夫

政策幹事会幹事(日本郵船企画グループグ
ループ長代理)

新井 真

政策幹事会幹事(川崎汽船経営企画グルー
プグループ長補佐)

植村 保雄

常務理事

以上17名

なお、本件に関しアドバイザーグループ
の学識経験者等委員への取材は、ご遠慮下さ
るよう宜しくお願いいたします。

(企画部：宇佐美)

3

船舶排ガス規制問題

—東京都の検討委員会が報告書を取りまとめ—

東京都環境局は、平成16年6月、既存船の排出ガスに含まれるNOxおよびSPM(Suspended Particulate Matter：浮遊粒子状物質)を中心に、それらが何らかの形で実質的に軽減されるような措置を検討するため、「船舶等による大気汚染対策検討委員会(会長：平田賢芝浦工業大学先端工学研究機構客員教授)」を設置した。この動きを受け当協会は、平成16年5月、安全環境委員会のなかに「船舶排ガス問題検討小委員会」を設置して対応を検討し、都の検討委員会に委員として参画することとした(本誌2004年7月号P.8参照)。

都の検討委員会は、船舶排ガス実測調査および関係事業者へのアンケート調査を行うとともに、計4回の会合を開催し議論を重ね、17年3月、報告書を取りまとめた。

同検討委員会における審議の過程で、都は当面の対策として、平成17年度中に各船社が自発的に東京港に着積した船舶の発電機について、所謂C重油からA重油へ切替えることを求めたため、当協会は、この重油の切替えによるコストアップについて試算し、各事業者に対する影響の大きさの把握に努めた。また、仮に都が実施すれば、近隣

だけでなく日本全国の他の港にも波及する可能性は高いと思われるため、都に対して慎重な対応を求めた。しかし既にディーゼルトラックへの排ガス規制により環境改善効果をあげている都は、重油切替えというスタンスを変えなかったため、当協会は、「重油の切替えのコストアップ分については当該事業者のみならず行政（都）側も何らかのインセンティブという形で負担すべきである」という考え方も併せ主張した。

その結果、都側もこれに応じて港湾使用料の免除・減免等のインセンティブについて前向きに検討し、報告書においては「排ガス対策に伴うインセンティブ」のなかの東京都の役割として、「船舶事業者の積極的な取り組みを誘導するための措置

として、行政による経費の負担軽減等の措置を含めたインセンティブが不可欠であると認識し、その実現に向け都の積極的な検討が必要であると考える。」旨言及されている。

今後は、関係者間で「船舶等による大気汚染対策推進協議会」（仮称）を設置するとともに内航船、外航船等の特性を踏まえた検討を行うために、それぞれの部会を設置し、より具体的な取り組みについて協議することとなった。

当協会は、この新たに設置される協議会等において、インセンティブの具体策について、引き続き検討していくこととしている。

（企画部：宇佐美）

4 船舶に備え付ける医薬品及び衛生用品の法定基準が改定される

船舶に備え付ける医薬品およびその他の衛生用品については、船員法および船員法施行規則により、船舶の区分に応じて告示（以降「医薬品告示」という）に定められた数量を備え付けるよう船舶所有者に義務付けられている。

今般、国土交通省海事局船員労働環境課は以下の理由により、関係者からなる検討委員会にて検討を行い、当医薬品告示の内容を現状に即したものとすよう改訂を行った。

1. 現行の医薬品告示は、前回の見直しから10年を経過し、現在は使用されなくなった医薬品等が未だに含まれている。
2. 現行の医薬品告示の内容には、現在の進歩し

た医薬品等が反映されていない。

3. 2005年4月1日に施行された改正薬事法では、医師等の処方箋・指示により購入可能な医薬品等の範囲が拡大されており、これに伴い、船長の証明に基づき購入可能な医薬品等の範囲を改める必要がある。

改訂された内容には、【資料1】（P.24～参照）の新旧対照表のとおり「削除」「追加」「増量」「減量」があるので留意いただきたい。

なお、航海中の船舶における取り扱いについて、当該航海終了時までには改訂前の基準を適用する旨の経過措置が講じられている。

（海務部：松浦・日下部）

5 豪州副首相らへの陳情団に当協会も参加 —豪州での外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しについて—

豪州では、2004年6月以降、船社間協定に対する独禁法の包括適用除外制度（TPA（取引慣行法）Part X）の見直しが進められており、当協会は04年12月、現行制度の維持を求めるとともに、日本における船社／荷主間の自発的な協議による良好な関係を紹介するコメントを豪州政府の見直し機

関（生産性委員会）に提出している。（本誌2005年1月号P.19参照）

生産性委員会は、当協会をはじめ関係者から得られたコメントや、04年12月に開催された公聴会の結果を踏まえ、05年2月下旬に最終報告書を豪州政府に提出したものの、現在のところ、内容は

明らかにされていない。

このような中、豪州発着船社を主なメンバーとする SAL (Shipping Australia Limited) は、3月16日、Phillips 会長を団長とする代表団をキャンベラに派遣し、Anderson 副首相兼運輸・地域サービス大臣、Ruddock 司法長官ら関係大臣・政府高官に陳情を行った。SAL 事務局の要請を受け、邦船3社現地代表（“K” Line (Australia) 宮地社長、NYK Line (Australia) 菊池社長、Mitsui O.S.K. (Australia) 城川社長）および当協会事務局（園田企画部

長）もこれに参加した。

陳情では、SAL 側から現行制度維持の重要性や、現行制度が豪州荷主協会の原則的な支持を得ている点などを大臣らに訴えたほか、船社間協定が有効に機能しない他地域の航路において荷主が不利益を蒙っている例などを説明した。

今後、豪州政府内で更に検討が進められ、05年央までには結論が出されるものと見られている。

（企画部：山上）

6 定航3社で約800TEUの無償輸送協力を実施 —スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害国への支援について—

当協会は、2004年12月に発生したスマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に関し、わが国から被害国への救援物資の海上輸送の依頼があった場合には、当協会会員である日本郵船、商船三井、川崎汽船の外航定期船運航事業者3社が、一定期間（※）、コンテナによる無償での海上輸送について協力することとし、その旨を1月7日にプレス発表した（【資料1】）。（本誌2005年1月号P.23囲み記事参照。）

（※）一定期間…コンテナヤードに持ち込まれる支援物資を対象とし、その期限を当初、2005年1月末と想定していたが、各社の協力期間延長に合わせ、期限を原則として2005年3月末に延長した。

また、救援物資輸送協力に関して会員と事務局との間での情報共有化を図るため「スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に対する支援対策チーム」を設置し、その旨を1月14日にプレス発表した（【資料2】）。

一方、上記3社は各社個別に無償海上輸送協力についてプレス発表等した上で、世界各国からの輸送協力を実施した。輸送した支援物資の内容は、食料・飲料水・衣服・医薬品などが中心であり、3社による被災地近隣港への救援物資の輸送は、合計で約800TEUに上った。コンテナ貨物以外にも、ブルドーザー等の重機や自動車の輸送協力も行った。支援物資の仕出国はヨーロッパ・北米・南米・アジア/オセアニア地域等全世界を網羅

しており、仕向国はスリランカ・インドネシアを中心とする被災国および中継地としてのシンガポールなどとなっている。

また上記3社による無償輸送協力のほか、会員各社は、国内外のグループ会社従業員からの募金を含め、日本赤十字社等に対して個別に支援金/義捐金の寄付を行った。

こうした活動に加え、2005年4月4日にマレーシア・ペナンで開催されたアジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミック・レビュー委員会 (SERC) では、SERC 加盟の船主協会および船社によって約1,500TEUの物資が無償で輸送されたことなどの支援活動報告があり、これら支援活動を通じ海運業界が社会的使命を果たしていることの価値が再認識された（P.8 海運ニュース参照）。

（企画部：石川）

【資料1】

平成17年1月7日

国土交通記者会各位
海事記者会各位

社団法人 日本船主協会
会 長 草刈 隆郎

スマトラ島沖大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

このたびのスマトラ島沖大地震およびそれに伴うインド洋津波による犠牲者の方々に対し、心から哀悼の意を表しますとともに、被害に遭われた方々の早期回復と被災地の復興を念願申し上げます。

今般、当協会は、わが国から被害国への救援物資の海上輸送に関し、下記の通りご協力することといたしました。

記

当協会会員である日本郵船、商船三井、川崎汽船の外航定期船運航事業者3社は、政府系機関から認定された支援団体等の依頼による救援物資の海上輸送要請があった場合には、一定期間、外航定期航路における寄港地へのコンテナによる無償での海上輸送について可能な限り協力することといたします。

輸送協力に関する条件等詳細につきましては、関係者間で別途ご相談させていただきます。

【資料2】

平成17年1月14日

国土交通記者会各位
海事記者会各位

社団法人 日本船主協会
会 長 草刈 隆郎

スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に対する支援対策チームの設置について

1月7日付けのリリースにおいて、スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に対し、わが国から被害国への救援物資の海上輸送に関し、概要下記の通りご協力することとしている旨、ご連絡申し上げましたが、今般、救援物資輸送協力問題に関し「別紙」のとおり「スマトラ島沖地震・津波被害支援対策チーム」を設置いたしましたのでお知らせいたします。

記

【1月7日付プレスリリースの概要】

当協会会員である日本郵船、商船三井、川崎汽船の外航定期船運航事業者3社は、政府系機関から認定された支援団体等の依頼による救援物資の海上輸送要請があった場合には、一定期間、外航定期航路における寄港地へのコンテナによる無償での海上輸送について可能な限り協力することといたします。

別紙

平成17年1月14日

日本船主協会

スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に対する支援対策チームの設置について

名 称：「スマトラ島沖地震・津波被害支援対策チーム」とする。

目 的：スマトラ島沖大地震およびインド洋津波被害に対する救援物資輸送協力問題に関連し、会員と事務局との間での情報共有化等を図る。

- ・地震・津波被害に関連する情報の共有
- ・コンテナによる輸送協力の支援
- ・当協会としての支援・協力のあり方の検討

メンバー：会員会社および船協事務局で構成し、以下4名とする。

北山 智雄（日本郵船 定航マネジメントグループ グループ長代理兼航路企画チーム長）

井上登志仁（商船三井 経営企画部 部長代理）

友田 圭司（川崎汽船 コンテナ船事業グループ グループ長代理）

園田 裕一（日本船主協会 企画部長）

設置期間：当分の間とする。

事務局：日本船主協会 企画部

注) 役職は当時。

NEWSNEWSNEWSNEWSNEWSNEWSNEWS

【資料1】(P. 21)

○船員法施行規則第五十三条第一項の規定に基づき、同項に掲げる船舶に備え付ける医薬品その他の衛生用品の数量を定めた件(平成七年国土交通省告示第八百一号)の一部を改正する告示(傍線の部分は改正部分)

改正案				現行			
別表第一 甲種衛生用品表				別表第一 甲種衛生用品表			
分類	品名		数量	分類	品名		数量
内用薬	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤 50g エリスロマイシン製剤 40#	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤 25g テトラサイクリン系抗生物質製剤 25# セフェム系抗生物質製剤 20# エリスロマイシン製剤 20#	25g 25# 20# 20#
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
中枢神経系用薬	(略)	(略)	(略)	中枢神経系用薬	(略)	(略)	(略)
		解熱鎮痛消炎剤	サリチル酸系製剤 100g フェニル酢酸系製剤 50# 配合剤 適宜		解熱鎮痛消炎剤	サリチル酸系製剤 100g フェニル酢酸系製剤 50# インドメタシン製剤 5# 配合剤 適宜	100g 50# 5# 適宜
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
注射薬	(略)	(略)	(略)	注射薬	(略)	(略)	(略)
	循環器官用薬	(略)	(略)	循環器官用薬	(略)	(略)	(略)
外用薬	外用薬	外用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤 1,000ml ヨウ素化合物 200# その他の創傷消毒剤 適宜 滅菌生理食塩液 1,500ml 洗眼薬 1,000# 石けん類製剤 1,000# アクリノールガーゼ 適宜	外用薬	外用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤 1,000ml 500# 過酸化物質製剤 200# ヨウ素化合物 200# その他の創傷消毒剤 適宜 ホウ素系剤 500g フェノール類 2,000ml 石けん類製剤 1,000# アクリノールガーゼ 適宜	1,000ml 500# 200# 200# 適宜 500g 2,000ml 1,000# 適宜
		(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
		その他の外用薬	ワセリン類 適宜	その他の外用薬	石油ベンジン ワセリン類 500ml 適宜	500ml 適宜	
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
その他	(略)	(略)	(略)	その他	(略)	(略)	(略)
		巻軸帯	4号6号各 3反 適宜		巻軸帯	4号6号各 5反 適宜	4号6号各 5反 適宜
		伸縮包帯	適宜		伸縮包帯	適宜	適宜
		ネット包帯	大中小各適宜				
		サポーター(肘、手首、膝及び足首用)	適宜				
		腰部固定用伸縮帯	#		腰部固定用伸縮帯	#	#
		三角巾	3枚		三角巾	3枚	3枚
		片眼帯	10個		片眼帯	10個	10個
		片耳帯	2#		片耳帯	2#	2#
		さらし木綿	2反		さらし木綿	2反	2反
		リント布	1枚		リント布	1枚	1枚
		油紙又はポリシート	50#		油紙又はポリシート	50#	50#
		包帯止めクリップ	1箱		包帯止めクリップ	1箱	1箱
		絆創膏			絆創膏		
		テープ	10個		テープ	10個	10個
	ヤール	1巻		ヤール	1巻	1巻	
	テーピング用絆創膏			テーピング用絆創膏			
	50mm	適宜		50mm	適宜	適宜	
	12mm	#		12mm	#	#	
	副木(スポンジ付きシーネ)	大中小各適宜		副木	大中小各適宜	大中小各適宜	
	(略)	(略)		アルミニウム 副子用線 200g (略)	200g (略)	(略)	

改正案				現行			
別表第二 乙種衛生用品表				別表第二 乙種衛生用品表			
分類	品名		数量		注		
			乗組船員数が30人以下の場合	乗組船員数が30人を超える場合			
内用薬	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤(250mg)	60錠	80錠	○	
			エリスロマイシン製剤(200mg)	70#	100#	○	
内用薬	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤(250mg)	40錠	50錠	○	
			テトラサイクリン系抗生物質製剤(100mg)	20#	30#	○	
			セフェム系抗生物質製剤(250mg)	30#	50#	○	
			エリスロマイシン製剤(200mg)	40#	50#	○	

改正案

現行

別表第二

乙種衛生用品表

分類	品名	数量		注	
		乗組員数が30人以下の場合	乗組員数が30人を超える場合		
内用薬	(略)	(略)	(略)		
中枢神経系用薬	(略)	(略)	(略)		
	精神神経用剤	クロルプロマジン製剤(12.5mg)	30錠	30錠 ○	
	解熱鎮痛消炎剤	サルチル酸系製剤 配合剤	50錠 適宜	100錠 適宜	
末梢神経系用薬	鎮けい剤	アトロピン系製剤	40錠	50錠	
感覚器官用薬	鎮痛剤	鎮痛剤	30錠	40錠	
循環器官用薬	(略)	(略)	(略)	(略)	
	血管拡張剤	冠血管拡張剤 (ニフェジピン(10mg)含む) ニトログリセリン 塩酸イソクスプリン製剤	30錠 20# 20#	30錠 20# 20#	
	(略)	(略)	(略)	(略)	
	(略)	(略)	(略)	(略)	
呼吸器官用薬	鎮咳去たん剤	鎮咳剤	50錠	50錠 ○	
	(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
泌尿生殖器官用薬	子宮収縮剤	バッカク類製剤	20錠	20錠 ○	
アレルギー用薬	抗ヒスタミン剤	抗ヒスタミン剤	40錠	60錠 ○	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
注射薬	(略)	(略)	(略)	(略)	
	末梢神経系用薬	鎮けい剤	アトロピン系製剤	3管	5管 ○
	循環器官用薬	強心剤	配合剤	5管	10管 ○
		血管収縮剤	エピネフリン製剤	3管	5管 ○
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
滋養強壮薬	糖類剤	糖類剤(5%・500ml)	1バイアル	1バイアル ○	
血液・体液用薬	止血剤	止血剤	5管	5管 ○	
	血液代替剤	リンゲル液(500ml)	1バイアル	1バイアル ○	
外用薬	外皮用薬	外皮用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤	200ml	200ml
			稀ヨードチンキ その他の創傷消毒剤	50# 適宜	50# 適宜
			滅菌生理食塩液	1,000ml	1,500ml
			洗眼薬	500#	1,000#
			石けん類製剤	1,000#	1,000#
			(略)	(略)	(略)
		鎮痛鎮静鎮静消炎剤	副腎皮質ホルモン製剤	50g	50g ○
血液・体液用薬	止血剤	セルロース系製剤 綿型 ガーゼ型	1個 1#	1個 1# ○ ○	

別表第二

乙種衛生用品表

分類	品名	数量		注		
		乗組員数が30人以下の場合	乗組員数が30人を超える場合			
内用薬	(略)	(略)	(略)	(略)		
中枢神経系用薬	(略)	(略)	(略)	(略)		
	精神神経用剤	クロルプロマジン製剤(12.5mg)	30錠	30錠		
	解熱鎮痛消炎剤	サルチル酸系製剤 インドメタシン製剤 配合剤	50錠 50# 適宜	100錠 80# 適宜		
末梢神経系用薬	鎮けい剤	アトロピン系製剤	40錠	50錠		
循環器官用薬	(略)	(略)	(略)	(略)		
	血管拡張剤	冠血管拡張剤 (ニフェジピン(10mg)含む) ニトログリセリン 塩酸イソクスプリン製剤	30錠 20# 20#	30錠 20# 20#		
	(略)	(略)	(略)	(略)		
	(略)	(略)	(略)	(略)		
呼吸器官用薬	鎮咳去たん剤	鎮咳剤	50錠	50錠 ○		
	(略)	(略)	(略)	(略)		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)		
泌尿生殖器官用薬	子宮収縮剤	バッカク類製剤	20錠	20錠		
アレルギー用薬	抗ヒスタミン剤	抗ヒスタミン剤	40錠	60錠		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)		
注射薬	(略)	(略)	(略)	(略)		
	末梢神経系用薬	鎮けい剤	アトロピン系製剤	3管	5管	
	循環器官用薬	強心剤	配合剤	5管	10管	
		血管収縮剤	エピネフリン製剤	3管	5管	
呼吸器官用薬	呼吸促進剤	ジモルホラミン系製剤	3管	5管		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)		
滋養強壮薬	糖類剤	糖類剤(5%・500ml)	1バイアル	1バイアル		
血液・体液用薬	止血剤	止血剤	5管	5管		
	血液代替剤	リンゲル液(500ml)	1バイアル	1バイアル		
	その他の代謝性薬品	酵素製剤 ヒアルロニダーゼ製剤 (200単位)	2管	2管		
外用薬	外皮用薬	外皮用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤 オキシドール 稀ヨードチンキ その他の創傷消毒剤	200ml 100# 50# 適宜	200ml 200# 50# 適宜	
			ホウ酸(3g包)	15包	20包	
			クレゾール石けん液 石けん類製剤	1,000ml 1,000#	1,000ml 1,000#	
			(略)	(略)	(略)	(略)
			鎮痛鎮静鎮静消炎剤	副腎皮質ホルモン製剤	50g	50g
			(略)	(略)	(略)	(略)
	血液・体液用薬	止血剤	セルロース系製剤 綿型 ガーゼ型	1個 1#	1個 1#	

NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS NEWS

改正案						
別表第二 乙種衛生用品表						
分類	品名			数量		注
				乗組員数が30人以下の場合	乗組員数が30人を超える場合	
外用薬	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
診断用薬	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
医療衛生用具	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
その他	脱脂綿 (カット綿及び綿球を含む) ガーゼ 滅菌ガーゼ (12枚入) 巻軸帯 伸縮包帯 ネット包帯 マボータ (肘、手首、膝及び足首用) 腰部固定用伸縮帯 三角巾 片眼帯 方眼帯 さらし木綿 リント布 油紙又はポリシート 包帯止めクリップ 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 副木(スポンジ付きシーネ)			500g 50m 5個 4号6号 各3反 大中小 各2巻 大中小各2個 各2枚 1個 3枚 5個 2# 1反 1枚 30# 1箱 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 大中小 各2個	500g 50m 5個 4号6号 各3反 大中小 各2巻 大中小各2個 各2枚 1個 3枚 5個 2# 2反 1枚 50# 1箱 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 大中小 各4個	
(以下、略)				(以下、略)	(以下、略)	

現行						
別表第二 乙種衛生用品表						
分類	品名			数量		注
				乗組員数が30人以下の場合	乗組員数が30人を超える場合	
外用薬	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
診断用薬	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
医療衛生用具	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
その他	脱脂綿 (カット綿及び綿球を含む) ガーゼ 滅菌ガーゼ (12枚入) 巻軸帯 伸縮包帯 腰部固定用伸縮帯 三角巾 片眼帯 方眼帯 さらし木綿 リント布 油紙又はポリシート 包帯止めクリップ 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 副木 アルミニウム 副子用綿			500g 50m 5個 4号6号 各3反 大中小 各2巻 1個 3枚 5個 2# 1反 1枚 30# 1箱 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 大中小 各2個 200g	500g 50m 5個 4号6号 各3反 大中小 各2巻 1個 3枚 5個 2# 2反 1枚 50# 1箱 絆創膏 テープ ヤール 創傷用 テーピング用絆創膏 25mm 12.5mm 大中小 各4個 300g	
(以下、略)				(以下、略)	(以下、略)	

改正案						
別表第三 丙種衛生用品表						
法定部分						
分類	品名			数量		注
				乗組員数が20人以下の場合	乗組員数が20人を超える場合	
内用薬	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤 (250mg)	50錠	60錠	○
			エリスロマイシン製剤(200mg)	40#	70#	○
中枢神経系用薬	解熱鎮痛消炎剤	サルチル酸系製剤	配合剤	30錠	50錠	
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
感覚器官用薬	鎮痛剤	鎮痛剤		20錠	30錠	
循環器官用薬	血管拡張剤	冠血管拡張剤	ニトログリセリン	20錠	20錠	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
呼吸器官用薬	鎮咳去たん剤	鎮咳剤		30錠	30錠	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	

現行						
別表第三 丙種衛生用品表						
法定部分						
分類	品名			数量		注
				乗組員数が20人以下の場合	乗組員数が20人を超える場合	
内用薬	抗生物質製剤	抗生物質製剤	ペニシリン系抗生物質製剤 (250mg)	30錠	40錠	○
			テトラサイクリン系抗生物質製剤 (100mg)	20#	20#	○
			セフェム系抗生物質製剤 (250mg)	20#	30#	○
			エリスロマイシン製剤(200mg)	20#	40#	○
中枢神経系用薬	解熱鎮痛消炎剤	サルチル酸系製剤	インドメタシン系製剤	30錠	50錠	
	(略)	(略)	配合剤	30#	40#	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
循環器官用薬	血管拡張剤	冠血管拡張剤	ニトログリセリン	20錠	20錠	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
呼吸器官用薬	鎮咳去たん剤	鎮咳剤		30錠	30錠	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	

改正案					
別表第三 丙種衛生用品表					
法定部分					
分類	品名	数量			注
		乗組員数が20人以下の場合	乗組員数が20人を超える場合		
内用薬	アレルギー用薬	抗ヒスタミン剤	30錠	30錠	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	
注射薬	循環器官用薬	強心剤 配合剤	3管	5管	○
	(略)	(略)	(略)	(略)	
外用薬	外用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤	100ml	100ml	
		稀ヨードチンキ	50#	50#	
		その他の創傷消毒剤	適宜	適宜	
		滅菌生理食塩液	1,000ml	1,000ml	
		洗眼液	500#	500#	
		石けん類製剤	500#	500#	
		(略)	(略)	(略)	(略)
(略)	(略)	(略)	(略)		
医療衛生用具		(略)	(略)	(略)	
その他	脱脂綿(カット綿及び綿球を含む)	50g	50g		
	ガーゼ	10m	10m		
	巻軸帯	4号6号各1反	4号6号各1反		
	ネット包帯	大中小各2個	大中小各2個		
	サポーター(肘、手首、膝及び足首用)	各2枚	各2枚		
	腰部固定用伸縮帯	1個	1個		
	三角巾	2枚	2枚		
	片眼帯	5個	5個		
	油紙又はポリシート	20枚	20枚		
	包帯止めクリップ	1箱	1箱		
	絆創膏(テープ)	5個	5個		
	(創傷用)	適宜	適宜		
	テーピング用絆創膏				
	25mm	1個	1個		
	12.5mm	1#	1#		
	副木(スポンジ付きシーネ)	大中小各2個	大中小各2個		
	(以下、略)	(以下、略)	(以下、略)	(以下、略)	

現行					
別表第三 丙種衛生用品表					
法定部分					
分類	品名	数量			注
		乗組員数が20人以下の場合	乗組員数が20人を超える場合		
内用薬	アレルギー用薬	抗ヒスタミン剤	30錠	30錠	
	(略)	(略)	(略)	(略)	
注射薬	循環器官用薬	強心剤 配合剤	3管	5管	
	(略)	(略)	(略)	(略)	
外用薬	外用殺菌消毒剤	創傷消毒剤 アルコール製剤	100ml	100ml	
		オキシドール	100#	100#	
		稀ヨードチンキ	50#	50#	
		その他の創傷消毒剤	適宜	適宜	
		ホウ酸(3g包)	10包	15包	
		クレゾール石けん液	500ml	500ml	
		石けん類製剤	500#	500#	
(略)	(略)	(略)	(略)		
(略)	(略)	(略)	(略)		
医療衛生用具		(略)	(略)	(略)	
その他	脱脂綿(カット綿及び綿球を含む)	50g	50g		
	ガーゼ	10m	10m		
	巻軸帯	4号6号各1反	4号6号各1反		
	腰部固定用伸縮帯	1個	1個		
	三角巾	2枚	2枚		
	片眼帯	5個	5個		
	油紙又はポリシート	20枚	20枚		
	包帯止めクリップ	1箱	1箱		
	絆創膏(テープ)	5個	5個		
	(創傷用)	適宜	適宜		
	テーピング用絆創膏				
	25mm	1個	1個		
	12.5mm	1#	1#		
	副木	大中小各2個	大中小各2個		
	アルミニウム	2個	2個		
	(以下、略)	(以下、略)	(以下、略)	(以下、略)	

改正案			
別表第四 丁種衛生用品表			
法定部分			
分類	品名	数量	
内用薬	(略)	(略)	
外用薬	創傷消毒剤	25ml	
	外用抗生物質製剤	50g	
	チンク油	50#	
	目薬	3個	
医療衛生用具	(略)	(略)	
その他	脱脂綿(カット綿及び綿球を含む)	50g	
	ガーゼ	5m	
	巻軸帯	4号6号各1反	
	ネット包帯	大中小各1個	
	サポーター(肘、手首、膝及び足首用)	各1枚	
	三角巾	2枚	
	油紙又はポリシート	5#	
	包帯止めクリップ	1箱	
	絆創膏(テープ)	1個	
	(創傷用)	適宜	
	指サック	5個	
	殺虫剤	適宜	

現行			
別表第四 丁種衛生用品表			
法定部分			
分類	品名	数量	
内用薬	(略)	(略)	
外用薬	創傷消毒剤	100ml	
	オキシドール	25#	
	その他の創傷消毒剤	50g	
	クレゾール石けん液	50#	
	外用抗生物質製剤	50#	
	チンク油	3個	
医療衛生用具	(略)	(略)	
その他	脱脂綿(カット綿及び綿球を含む)	50g	
	ガーゼ	5m	
	巻軸帯	4号6号各1反	
	三角巾	2枚	
	油紙又はポリシート	5#	
	包帯止めクリップ	1箱	
	絆創膏(テープ)	1個	
	(創傷用)	適宜	
	指サック	5個	
	殺虫剤	適宜	

国際船舶に乗り組む外国人船員の 海技資格承認制度の現状

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約」(STCW条約)の1995年改正により、船員が船舶職員として就労する為には、STCW条約締約国が発給する海技免状を所持することに加え、乗り組む船舶の船籍国政府による裏書(承認証)も取得することが必要となっている。これにより日本では、日本籍船である「国際船舶」に乗り組む外国人船員について、その所持する外国海技免状に対して日本国政府が承認証を発給する制度(承認制度)を現在以下の2通りの制度で運用し対応している(【資料1】参照)。また、各船会社においては、配乗計画などの各社の都合により利用する制度を選択し、承認船員の養成に取り組んでいる。

1. 承認試験制度による承認(以降「承認試験制度」という)

1) 二国間承認協定の締結

国土交通省が、対象となるSTCW条約締約国政府と海技免状の承認に関する二国間協定を締結する。この協定を締結した締約国の発給する海技資格しか承認されない。

2) 受講申請・承認申請の実施

船員は、国土交通省関東運輸局へ承認申請書類を、また下記3)の指定講習機関へ受講申請書類を提出する。

3) 国内海事法令講習の受講

船員は、承認を希望する役職に対する国内海事法令に関する講習(座学・修了試験有)を受講する。現在この講習は国土交通省に指定された比国マニラにある船社の講習機関にて開催されている。

4) 承認試験の受験

船員は、承認を希望する役職の海技に関する知識・能力に関する口述試験を受験し合格しなければならない。この承認試験は国土交通省の海技試験官が比国マニラへ赴き実施される。

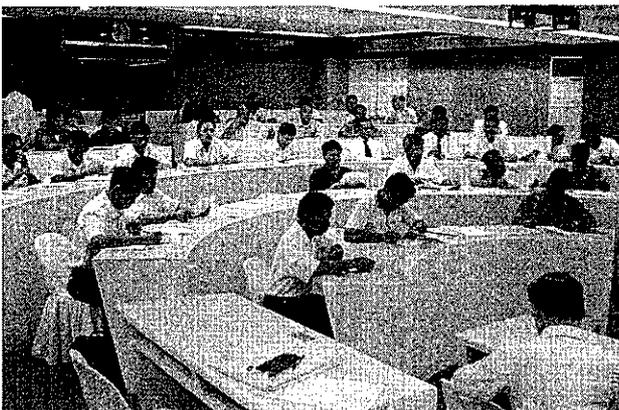
5) 承認試験の合格発表および承認証の発給

国土交通省海技資格課は、上記4)の承認試験の結果により合否を判定し、それに基づき関東運輸局が合格発表および承認証の発給を行う。

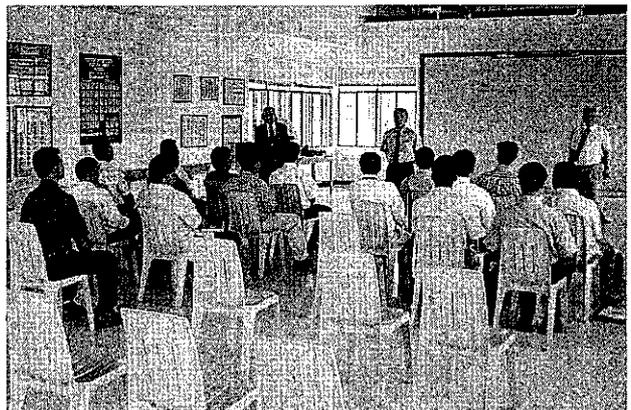
2. 本船における実務能力確認に基づいた承認制度による承認(以降「新承認制度」という)

1) 二国間承認協定の締結

国土交通省は、対象となるSTCW条約締約国

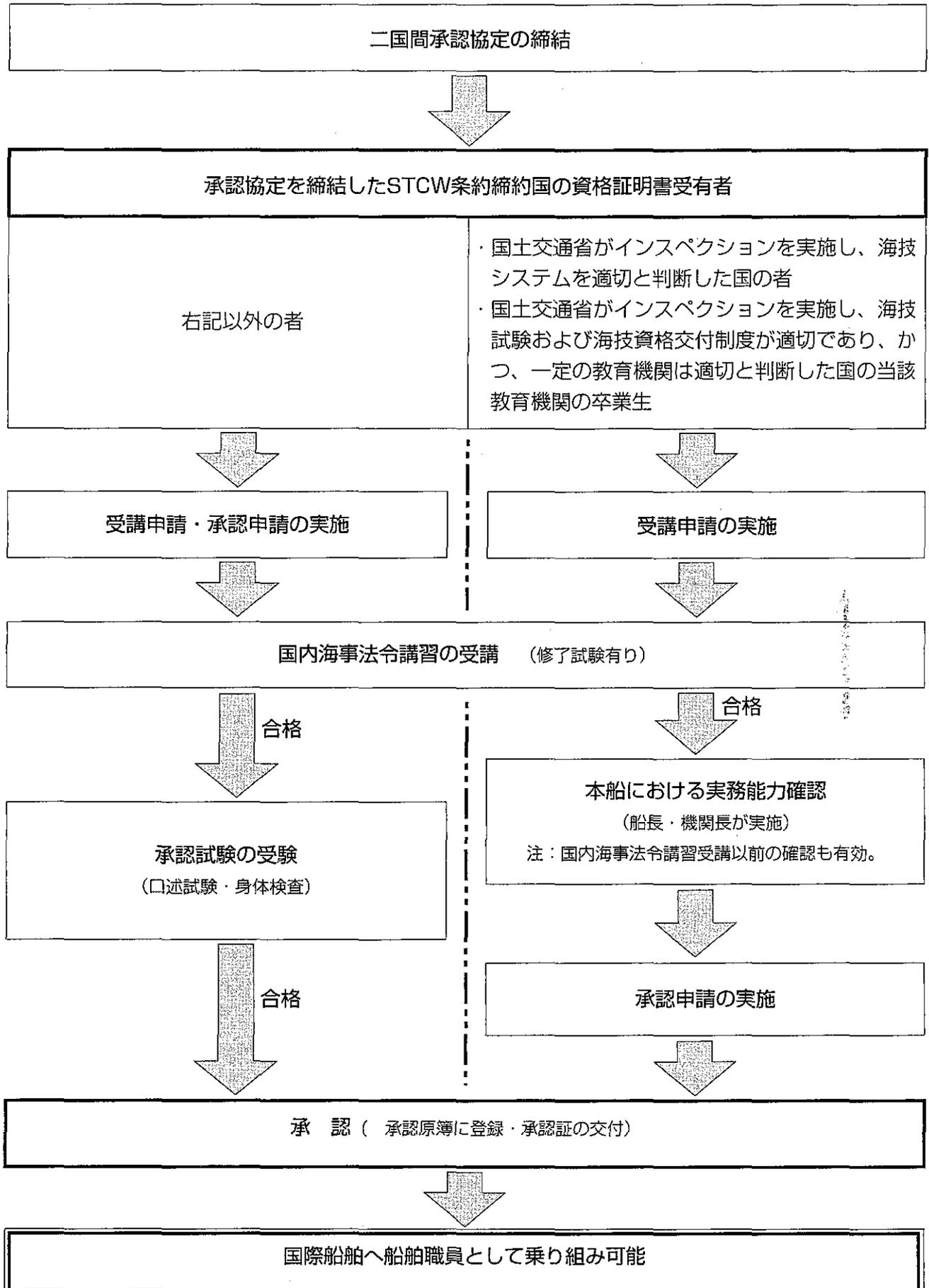


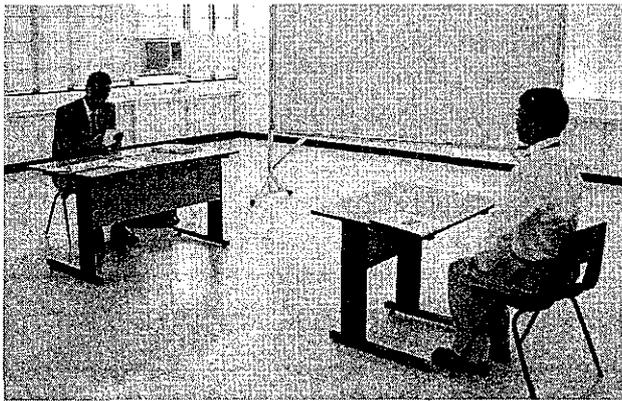
▲国内海事法令講習等の受講風景



▲承認試験開催説明の様子

承認制度の手続き概要図





▲承認試験（口述）の様子

政府と海技免状の承認に関する二国間協定を締結する。1. の承認制度での協定締結国と同じ。

2) インспекションの実施

国土交通省は、上記1) の二国間協定締結国に対し海技資格システム（海技試験・免状発給制度など）を調査し、適切かどうかの審査を行う。新承認制度では、この審査で適切と判断された締結国の発給する海技資格しか承認されない。

3) 本船における実務能力の確認

船員は、本船乗船中に船機長による希望承認職位に関する実務能力確認を受け、実務能力確認書として承認申請書類に加える。能力確認の実施は承認申請するまでに実施出来ればよく、下記5) の国内海事法令講習を受講した後でも有効である。

4) 受講申請の実施

船員は、下記5) の指定講習機関へ受講申請書類を提出する。

5) 国内海事法令講習の受講

前述の承認試験制度による承認と同様、船員は、承認を希望する役職に対する国内海事法令に関する講習（座学・修了試験有）を受講する。

6) 承認申請の実施

船員は、国土交通省関東運輸局へ承認申請書類を提出する。

7) 承認審査および承認証の発給

国土交通省海技資格課は、上記6) の承認申請書類の審査により可否を判定し、それに基づき関東運輸局が承認証を発給する。

上記「承認試験制度」および「新承認制度」の両制度における1) の「二国間承認協定の締結国」は、2005年3月末日現在で以下の7ヶ国であり、これら7ヶ国が発行する海技免状は日本国の裏書承認を受けることが可能となっている。

フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア、クロアチア

また、「新承認制度」における2) のインспекションにより新承認制度適用国として認められた国は、2005年3月末日現在で以下の2ヶ国であり、今後船社の配乗実態に合わせてインド、クロアチア等を適用国へ加えるべく当協会から国土交通省へ要請している。

フィリピン、インドネシア

これまで上記両制度により発給された承認証の発給実績は【資料2】の通りであり、2000年1月に承認が開始されて以来、2005年3月末日現在で航海士929通、機関士918通であり合計1,847通が発給された。

承認された外国海技資格の発給国別では、フィリピン1,659通、インドネシア32通、インド29通となっている。（承認証の有効期限（5年間）が切れたものを除く）

2005年度においては、【資料3】の通り国内海事法令講習および承認試験が開催される予定である。国内海事法令講習は、「承認試験制度」および「新承認制度」の両制度に共通である。

一方、これら承認証が乗船時に求められる日本籍の「国際船舶」の隻数は、2005年3月末日現在で65隻であり、今後も「国際船舶」上での外国人船員（職員）の配乗が継続される限りは、本承認制度を利用しての承認証取得が見込まれる。

当協会海務部では、講習および試験が比国の指定講習機関で実施され、承認証が日本の関東運輸局で発給されることから、本承認制度の実施において日本とフィリピンの2国に跨り複雑な準備・申請手続きが要求されること、および国土交通省

【資料2】

承認証発給実績

資料提供：国土交通省海事局

○有効承認証数（平成17年3月末現在）

原資格の発給国	職務	一等航海士	二等航海士	三等航海士	航海士計	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関士計	合計
フィリピン		209	345	282	836	212	335	276	823	1,659
インドネシア		9	6	1	16	7	6	3	16	32
インド		6	10	0	16	4	9	0	13	29
合計		224	361	283	868	223	350	279	852	1,720

○承認証発給数（延べ）

承認種別	職務	一等航海士	二等航海士	三等航海士	航海士計	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関士計	合計
試験（1号）		210(6)	331(22)	276(0)	817(28)	204(10)	329(14)	280(0)	813(24)	1,630(52)
確認（2号）		21(7)	44(9)	39(0)	104(16)	27(7)	41(14)	33(0)	101(21)	205(37)
再承認（3号）		6(6)	2(2)	0(0)	8(8)	2(2)	2(2)	0(0)	4(4)	12(12)
合計		237(19)	377(33)	315(0)	929(52)	233(19)	372(30)	313(0)	918(49)	1,847(101)

〔内 記〕

No	承認種別	職務	一等航海士	二等航海士	三等航海士	航海士計	一等機関士	二等機関士	三等機関士	機関士計	合計
1	試験(1号)	11年度 1月	9	7	7	23(0)	9	9	7	25(0)	48(0)
2	〃	12年度 7月	10	9	9	28(0)	8	11	10	29(0)	57(0)
3	〃	9月	11	8	8	27(0)	8	7	10	25(0)	52(0)
4	〃	2月	12(1)	20	18	50(1)	14(1)	23	14	51(1)	101(2)
5	〃	13年度 10月	13(1)	27	28	68(1)	16	26	31	73(0)	141(1)
6	〃	2月	21	14	23	58(0)	16	19	26	61(0)	119(0)
7	〃	14年度 6月	15(1)	28(1)	29	72(2)	14	25(1)	33	72(1)	144(3)
8	〃	9月	17	33(1)	26	76(1)	20	31	29	80(0)	156(1)
9	〃	1月	24	28(2)	33	85(2)	27	38	25	90(0)	175(2)
10	〃	15年度 6月	31(1)	38(3)	37	106(4)	22(1)	37(2)	31	90(3)	196(7)
11	〃	9月	15	28(3)	21	64(3)	18(3)	37(2)	20	75(5)	139(8)
12	〃	2月	11	55(8)	27	93(8)	16(3)	36(3)	26	78(6)	171(14)
13	〃	16年度 6月	5(2)	3(1)	3	11(3)	4(1)	6(1)	4	14(2)	25(5)
14	確認(2号)	7月	1	3	1	5(0)	2(2)	2(1)		4(3)	9(3)
15	再承認(3号)	〃				0(0)	1(1)			1(1)	1(1)
16	確認(2号)	8月	2(1)	4(1)	4	10(2)	6	2(2)	4	12(2)	22(4)
17	再承認(3号)	〃	2(2)	1(1)		3(3)		1(1)		1(1)	4(4)
18	確認(2号)	9月	2(1)	6(1)	6	14(2)	2	7(2)	4	13(2)	27(4)
19	試験(1号)	〃	12	12	4	28(0)	7	6	8	21(0)	49(0)
20	確認(2号)	10月	1	6	3	10(0)	3	1	3	7(0)	17(0)
21	〃	11月	3	5(1)	5	13(1)	5(1)	8(4)	4	17(5)	30(6)
22	再承認(3号)	〃		1(1)		1(1)				0(0)	1(1)
23	確認(2号)	12月	2(1)		3	5(1)			3	3(0)	8(1)
24	再承認(3号)	〃	1(1)		1(1)					0(0)	1(1)
25	確認(2号)	1月	1	2	1	4(0)		1(1)	1	2(1)	6(1)
26	試験(1号)	2月	4	21(3)	3	28(3)	5(1)	18(5)	6	29(6)	57(9)
27	確認(2号)	〃	6(2)	13(5)	11	30(7)	5(3)	15(3)	6	26(6)	56(13)
28	再承認(3号)	〃	2(2)			2(2)				0(0)	2(2)
29	確認(2号)	3月	3(2)	5(1)	5	13(3)	4(1)	5(1)	8	17(2)	30(5)
30	再承認(3号)	〃	1(1)			1(1)	1(1)	1(1)		2(2)	3(3)
合計			237(19)	377(33)	315(0)	929(52)	233(19)	372(30)	313(0)	918(49)	1,847(101)

- 注：1. “試験（1号）”は第65条の3第1号、“確認（2号）”は同条第2号、“再承認（3号）”は同条第3号に該当
2. “試験（1号）”及び“確認（2号）”の（ ）の数値は、既に下級職の承認を受けていたもの（内数）
3. インドネシアに対する承認は、平成15年1月の試験から
4. インドに対する承認は、平成16年2月の試験から
5. 承認者の国籍と受有する原資格（締約国資格証明書）の発給国は全て同一

【資料3】

		(講習・試験仮会場略字= N:NYK-Fil M:MagMol K:KMTC)		
2005年4月初旬				
4月中旬				
4月下旬			K	
5月初旬		K	国内海事法令講習	
5月中旬	一海特			
5月下旬				
2005年6月初旬				
6月中旬	三海通・新規訓練	N	M	
6月下旬			国内海事法令講習	M
				承認試験
2005年7月初旬				
7月中旬			N or K	
7月下旬		N or K	国内海事法令講習	
8月初旬	一海特			
8月中旬				
8月下旬				
2005年9月初旬				
9月中旬	三海通・新規訓練	K	K	
9月下旬			国内海事法令講習	K
				承認試験
2005年10月初旬				
10月中旬				
10月下旬				
2005年11月初旬				
11月中旬			M	
11月下旬		M	国内海事法令講習	
12月初旬	一海特			
12月中旬				
12月下旬				
2006年1月初旬				
1月中旬	三海通・新規訓練	N	N	
1月下旬			国内海事法令講習	N
				承認試験
2006年2月初旬				
2月中旬				
2月下旬				
2006年3月初旬				
3月中旬	一海特	K	K	
3月下旬			国内海事法令講習	

本省・関東運輸局・海技試験官・邦船社・比国のマンニング会社・船員・比国の指定講習機関・講習監査機関など多数の団体・機関が制度運営に関係することから、速やかなる制度運用とトラブル防止を目的とした「手引書」を両制度それぞれに作成し、その周知を図っている。

新たに承認制度を利用される船社においては、開催に関する正式な詳細案内が当協会海務部から周知されるので、当協会海務部（担当：日下部 Tel: 03-3264-7178 E-mail: s-kusakabe@jsanet.or.jp）より事前に「手引書」を入手し、制度内容を把握すると共に、連絡先（担当者）を当方に連絡いた

きたい。

なお、船員法に規定される「危険物等取扱責任者」の認定証は、上記国内海事法令講習の中で履修すべき課程が実施されているので、希望すれば国内海事法令講習の受講時にそれを修了し取得することができる。

また、承認証と同様に国際船舶での就労に必要な無線資格（第一級海上特殊無線技士資格または第三級海上通信士資格）を取得する為の養成課程の開催案内については、(財)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）より連絡されることとなっている。

1. 「承認試験制度」に必要とされる申請書類

（各申請書の作成時の注意事項・提出先・提出時期については「手引書」を参照）

〈船員が準備する承認申請書類〉		
A-1	必要な乗船履歴を証明するための船員手帳等の写し	1 式
A-2	締約国資格受有者承認証用写真票（第15号様式の4）の原本（写真1枚貼付）	1 枚
A-3	締約国資格証明書の写しとその裏書の写し	1 式
A-4	パスポートの写真のあるページの写し	1 枚
A-5	締約国資格受有者身体検査証明書（第15号様式の2）の原本（写真1枚貼付）	1 枚
A-6	不要の為欠番	
A-7	既に受有する締約国資格受有者承認証の原本	1 枚
A-9	受験票用の写真	2 枚
S-1	国内海事法令講習修了証明書の原本	1 枚
〈船員が準備する受講申請書類〉		
B-1	締約国資格証明書の写し	1 枚
B-2	パスポートの写真のあるページの写し	1 枚
B-3	写真（A-2、A-5、A-9の写真とは別に必要）	2 枚
B-4	STCW95条約の締約国が発給する同条約に適合する危険物等の取扱いに関する資格証明書の写し	1 枚
〈会社が準備する承認申請書類〉		
A-8	承認申込者名簿の原本	1 式
S-2	納付書（第16号様式の2）の原本	1 枚
S-3	締約国資格受有者承認申請書（第15号様式）の原本	1 枚
S-4	乗船履歴証明書（承認申請用）の原本	1 枚
S-5	受験票の原本（A-9の写真2枚貼付）	1 枚
〈会社が準備する受講申請書類〉		
B-5	受講申請書の原本	1 式
〈船員が承認試験時に持参する書類〉		
K-1	締約国資格証明書の原本及びその裏書の原本	1 式
K-2	不要の為欠番	
K-3	必要な乗船履歴を証明するための船員手帳等の原本	1 式
K-4	パスポートの原本	1 式
S-5	受験票の原本（半券）	1 枚
〈その他、場合により会社が準備する書類〉		
	乗船履歴証明書作成に必要な船舶所有者名一覧表（THE SHIP-OWNERS LIST）	1 式

2. 「新承認制度」に必要とされる申請書類

(各申請書の作成時の注意事項・提出先・提出時期については「手引書」を参照)

〈船員が準備する承認申請書類〉		
A-1	必要な乗船履歴を証明するための船員手帳等の写し	1 式
A-2	締約国資格受有者承認証用写真票 (第15号様式の4) の原本 (写真1枚貼付)	1 枚
A-3	締約国資格証明書の写しとその裏書の写し	1 式
A-4	パスポートの写真のあるページの写し	1 枚
A-5	締約国資格受有者身体検査証明書 (第15号様式の2) の原本 (写真1枚貼付)	1 枚
A-6	船舶職員実務能力確認書の原本	1 枚
A-7	既に受有する締約国資格受有者承認証の原本	1 枚
S-1	国内海事法令講習修了証明書の原本	1 枚
〈船員が準備する受講申請書類〉		
B-1	締約国資格証明書の写し	1 枚
B-2	パスポートの写真のあるページの写し	1 枚
B-3	写真 (A-2、A-5の写真とは別に必要)	2 枚
B-4	STCW95条約の締約国が発給する同条約に適合する危険物等の取扱いに関する資格証明書の写し	1 枚
〈会社が準備する承認申請書類〉		
A-8	承認申込者名簿の原本	1 式
S-2	納付書 (第16号様式の2) の原本	1 枚
S-3	締約国資格受有者承認申請書 (第15号様式) の原本	1 枚
S-4	乗船履歴証明書 (承認申請用) の原本	1 枚
〈会社が準備する受講申請書類〉		
B-5	受講申請書の原本	1 式
〈船員が国内海事法令講習の修了試験時に持参する書類〉		
K-1	締約国資格証明書の原本とその裏書の原本	1 式
K-2	締約国資格証明書の写しとその裏書の写し	1 式
K-3	必要な乗船履歴を証明する為の船員手帳の原本	1 式
〈その他、場合により会社が準備する書類〉		
	乗船履歴証明書作成に必要な船舶所有者名一覧表 (THE SHIP-OWNERS LIST)	1 式
	承認制度における乗船履歴を証明する外地法人及び担当者リスト	1 枚

注：承認証の更新（再承認）、登録事項変更（記載事項変更）、再発行の手続きについても「手引書」にて詳細を案内している。

(海務部：日下部)

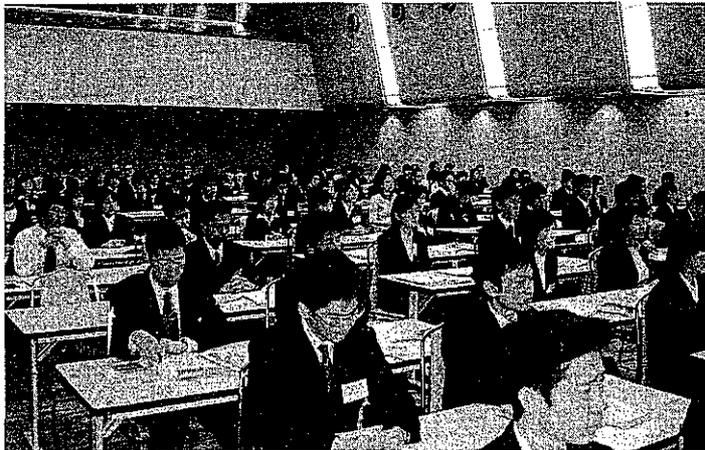
平成17年海運講習会を開催

当協会は、去る3月30日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象とした海運講習会を開催した。

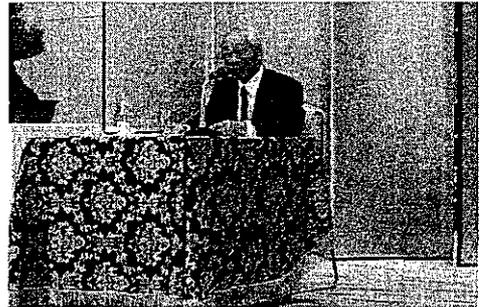
本講習会は、昭和32年より毎年この時期に開催しているもので、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的としている。また、多くの企業の新入・新人社員等が一同に会し交流する貴重な場ともなっている。

本年は、会員会社・関係会社23社から132名が受講した。受講者からは、「海運人としての意識が高まり、働く上でビジョンが得られた」「海運の重要性を改めて認識した」「自社以外の同期からも良い刺激を受けた」等、有意義だったとの高い評価が得られた。

講師および演題等は以下の通り。



▲講演を聞く受講者たち



▲海運について語る鈴木邦雄副会長（商船三井会長）



▲受講者に社会人としての姿勢について語る玉置和宏氏



▲実践的なグループワークが好評だった佐藤恵子氏のマナー講座

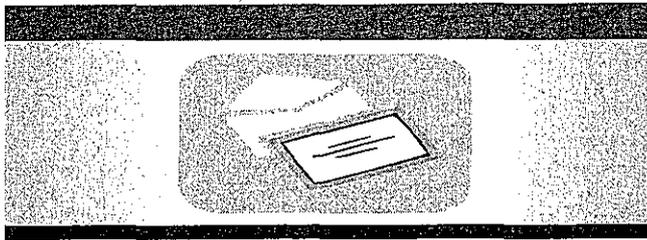


▲海上での貴重な体験談を語る門野英二船長

<プログラム>

- | | | |
|------------------|-----------------|-------|
| 1. 新入社員への激励の言葉 | 当協会副会長 | 鈴木 邦雄 |
| 2. 海運界に入る新入社員諸君に | 毎日新聞特別編集委員・論説委員 | 玉置 和宏 |
| 3. 映画上映「日本の海運」 | | |
| 4. 豊かな人間関係構築の基本 | ジャルアカデミー(株) | 佐藤 恵子 |
| 5. 船長講話 | 川崎汽船(株) 船長 | 門野 英二 |

(総務部：長嶋)



神戸便り

—震災10年神戸からの発信—

先の大震災から10年。壊滅的な被害を受けた神戸市・神戸港は、国をはじめ関係各界の支援を得て、復旧・復興への途を歩んできたところです。この震災10年を機に、市民が震災で学んだ「経験・教訓」、この10年間に取り組んできたことの「成果・課題」、それらを踏まえた「これからの神戸作り」を震災の時にいただいた多くの支援への感謝を込めて、市民・事業者・行政が「協働と参画」の理念に基づき、それぞれ主体的に内外に発信する「震災10年神戸からの発信」が昨年12月4日から実施されています。

神戸港においても、港の復興支援への感謝を表し神戸港の復興を強くアピールするとともに、港の誇りを取り戻すため、「震災10年神戸からの発信」神戸港事業として「神戸港からありがとう」を展開。復興した神戸港と新生神戸港、神戸港のウォーターフロントの魅力を全国そして海外に発信し、神戸港への船舶と貨物の誘致を図り、合わせて親

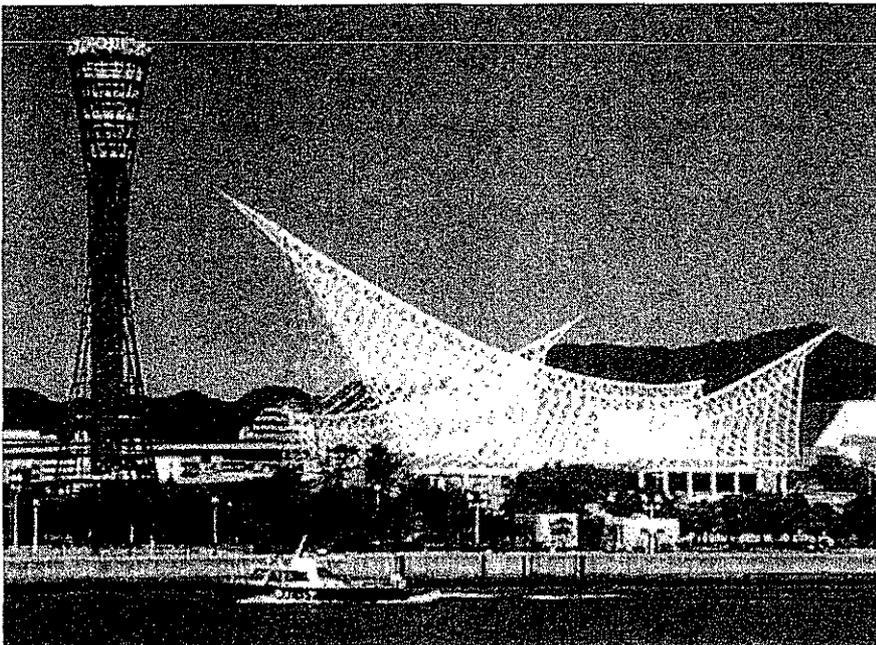
しまれる港作りを推進するとともに、広く海事思想の普及に寄与することとしております。主催するのは神戸運輸監理部、神戸市など港湾関係官公庁、兵庫県港運協会・兵庫県倉庫協会・神戸海事広報協会・神戸港振興協会など、港湾・海事関係団体34名で構成する「震災10年神戸からの発信事業」みなどの実行委員会で、国土交通省・日本港運協会・日本港湾協会・日本海事広報協会および当協会が後援しています。実行委員会には当阪神地区船主会の小林議長も参画されています。

「未来へ。一輝く神戸港。」をテーマに震災から10年、神戸港の復興を強く打ち出し、震災復興支援への感謝を演出するとともに、すべての人々が夢と活力を抱くイベント、神戸港の誇りを取り戻すイベントを創出することとしています。資金不足もあってそれほど派手なものはありませんが、例えばコンテナバンに「PORT OF KOBE」と大書し、コンテナ船に乗せて世界に送り出そうというようなものもあります。

既にプレイベントとして実施されたものもありますが、今後実施されるものは次のとおりです。機会があれば是非多くの方々にご参加いただきたいものです。

[4月から6月のスプリングイベント]

- ① 小学生防災体験クルーズ
- ② メリケンパーク10年の花壇開花セレモニー
- ③ 神戸海洋博物館リニューアル・メリケンパーク事業

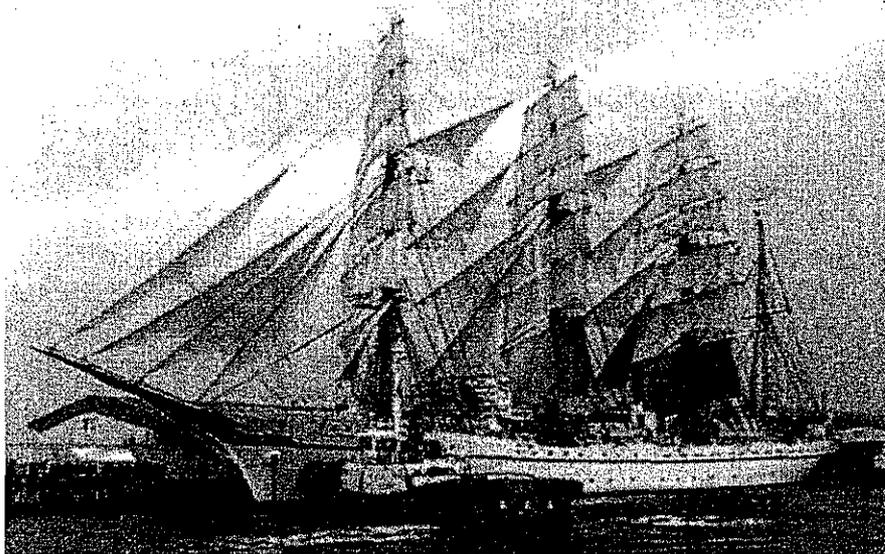


▲神戸港事業の主会場であるメリケンパーク

オープニングセレモニー

④ 神戸港からありがとう「輝き」

- ウォーターフロントの電飾と光の輪・船艇イルミネーションパレードおよび市民クルーズ
- 神戸まつりみなとフェスタ
- みなとの復興フェア
～練習帆船「日本丸」とともに～
- 震災10年神戸港の集い
- コンテナパン「PORT OF KOBE」世界へ
- 神戸港震災復興記念青少年シンポジウム「青少年の港に架ける夢」と神戸港復興写真パネル展



▲帆船「日本丸」

- ⑤ KOBE メリケンフェスタ
- ⑥ 神戸港カッターレース
- ⑦ 神戸まつり「おまつりパレード」出場
- ⑧ 神戸まつりヨットレース
- ⑨ 進水式見学会
- ⑩ 復元帆船「ビクトリア」入港

【7月から8月のサマーイベント】

- ① 体験航海
- ② 船艇一般公開
- ③ KOBE マリンフェスタ
- ④ ボトルシップ新作発表会
- ⑤ 在港船訪問
- ⑥ 神戸港見学会とロープワーク教室
- ⑦ 港の見学会
- ⑧ ポートセールスの推進
- ⑨ みなとこうべ海上花火大会
- ⑩ ボトルシップ教室
- ⑪ 造船所見学会
- ⑫ 青少年海洋教室
- ⑬ 進水式見学会
- ⑭ 神戸港フォークリフト荷役技能向上大会

▲「震災10年神戸からの発信」ホームページ

なお、これら様々なイベント情報はホームページ <http://www.kobe10th-year.jp> にも公開されておりますので、併せてご覧いただければと思います。

(阪神地区事務局長 谷口 一朗)



2日 港湾物流情報化懇談会（座長・唐津一東海大名誉教授）の最終会合が開催された。港湾物流情報プラットフォーム構築のための共通ルールの策定・推進団体の構築・モデル事業の必要性を指摘。なお2005年度から推進団体とモデル事業の枠組み構築に着手する。

3日 タンカーによる油濁損害を補償する国際油濁補償基金の追加基金議定書が発効した。

7日 IMO第13回旗国小委員会 (FSI) がロンドンにて開催された。

11日 (P. 2 海運ニュース参照)

11日 ASF 船舶保険・法務委員会第10回中間会合が香港にて開催された。

(P. 6 海運ニュース参照)

14日 マラッカ海峡において日本籍タグボート「章駄天」が海賊に襲撃され日本人2名を含む3名が拉致された (21日解決)。

14日 国際油濁補償基金 (IOPCF) 作業部会等がロンドンにて開催された。

23日 (P. 4 海運ニュース参照)

17日 スーパー中枢港湾に指定された3地域・6港の港湾管理者は局長級で構成する「スーパー中枢港湾推進会議」を設置し、横浜市で初会合を開催した。

29日 国土交通省は、官労使構成の船員データ電子化検討委員会がまとめた中間報告の内容を発表した。データ電子化システムについては来年度から試行的に導入予定。

30日 国土交通省など7省庁は、関係省庁調整会議を開催し、海上コンテナ輸送のセキュリティ対策や物流効率化の一層の推進をテーマにした政策群「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」をまとめた。同政策群の内容は本年夏にも策定される物流施策大綱にも反映される予定。

31日 当協会が日通総研および野村総研に委託した「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」について、専門的かつ公正な見地からの指摘や評価をするための委員会（名称：アドバイザーグループ、事務局：(財)日本経済研究所）の第1回会合が開催され、「外航海運政策推進検討会議」におけるこれまでの検討経緯等について確認するとともに、今後の調査研究手法等について意見交換を行った。
(P. 18海運ニュース参照)

31日 当協会および全日本海員組合は、第1回「船員・船籍問題労使協議会」を開催した。



船協だより

3月の定例理事会の様様

(3月23日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 外航海運政策推進検討会議について
2. 外航船舶建造等に係る財投資金融資制度の改善について
3. 規制改革要望(平成16年11月集中受付月間の結果)について
4. 若年船員養成プロジェクト(第7期生)について
5. 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
6. 豪州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への対応
7. 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17回中間会合の開催について
8. 第14回 ASF 豪州総会の開催について
9. 第15回 ASF 日本総会の開催日程について

労政委員会

1. 第4回政策フォーラムについて
2. 外国人船員問題について

構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 船籍問題小委員会

港湾物流委員会

1. パナマ運河通航料コンテナ船の課徴方法の変更について

(1) 改定内容および施行日

2005年2月、パナマ政府はパナマ運河庁が04年12月に発表したコンテナ船に対する通航料の課徴方法の変更案を決定した。その内容はオン・デッキ・コンテナ・キャパシティの設計上の容積を本船のパナマ運河トン数(PCNT)に加算して徴収するという現在の課徴方法を変更し、TEU当たり42ドルの通航料を課徴するというもの。本年5月1日より発効し、以降、課徴額を06年1月1日に同49ドル、07年1月1日に同54ドルへと3段階で引上げる内容だが、同政府は、値上げ額については原案のまま承認した。

ただし、06年、07年の値上げ実施時期はそれぞれ5月1日に修正した。

なお、今回の改定により、本船毎に違いがあるものの、フルコンテナ船の通航料上昇率は、最終的には40%以上となることが見込まれる。

(2) 当協会の対応および経緯

当初、パナマ運河庁は04年8月にICS等に対しオンデッキ・キャパシティ部のPCNTへの加算を廃止し、オンデッキ・コンテナ・キャパシティについてTEU当たり40ドルを徴収し、05年初より実施しようとする案を非公式に打診してきた。

当協会は関係定期船社(3社)より同案が実施された場合の影響額を聴取したところ、コンテナ船の通航料は前年度比14.8~16.8百万



ドル（同60～70%）のコスト増が見込まれることが判明した。このため、当協会は同運河の通航料が02年と03年に2年連続で上げられたこと、今回の改定の影響額が大きいこと等を理由にICSに対して改定は絶対に受け入れることができない旨を連絡した。

04年10月開催のICSおよびWSCとパナマ運河庁との会合において、パナマ運河庁は実施時期の猶予については話し合いに応じる方向を示すものの、オンデッキ・キャパシティ全体への課徴の意向を示した。

この会合を受けWSCは、コンテナ船について、パナマ運河トン数ベースの課徴方法に替わり、TEU当たり40ドルの課徴方法とすることおよび、上げは段階的なものとすることを求める旨の意見書をパナマ運河庁に提出、これを受け当協会はICSに対しWSCを支持するように要請した。

その後、パナマ運河庁は海運業界との意見交換を踏まえ、04年12月に上記改定案を公表し、05年1月に公聴会を開催した。ICSおよびWSCは公聴会等を通じて、上げ幅の圧縮等を要請したが、結局、05年2月にパナマ政府が正式に改定を認証し、課徴方法の変更が決定したものである。

この間、当協会はICSを通じて意見反映に務めるとともに、草刈会長より駐日パナマ大使に対し善処を申し入れた。

2. スエズ運河通航料の改定

スエズ運河庁は、2005年2月1日から通航料の改定を実施した。

同運河通航料の全面改正は、94年以来11年振りであり、その内容は船種により値上げ率は異なるものの、約3%程度の上げとなっている。また、値上げと同時に、大量原油を輸送する船主に対する値引きの取り止め、一部地域からの空荷通航船舶に対する割引制度についても変更がなされている。

今回改正の公表が04年12月と実施の直前であったこと、改定の理由が示されていなかったことか

ら、当協会はICSの理事会において、スエズ運河庁は、改定の根拠を明らかにするとともに十分ユーザーに対する交渉/周知期間を設けるべきこと、同運河庁がICSと定期会合を開催すること等を求める旨の意見書の提出について提案し、了解を得ている。

工務委員会

1. 燃料油タンクの保護について
2. 国際船級協会連合（IACS）の共通構造規則（CSR）について

安全環境委員会

1. 東京都「船舶等による大気汚染対策検討委員会」第4回会議（最終回）への対応
2. シップリサイクルに関する最近の動向について
3. ASF シップリサイクリング委員会（SRC）第8回中間会合の様相について
4. マラッカ海峡における海賊事件について
5. 備讃瀬戸における「こませ網」盛漁期間中の航行安全対策について

法務保険委員会

1. ASF 船舶保険・法務委員会第10回中間会合の様相について
2. IOPC Fund WG の様相について

公布法令（3月）

- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令（総務省令第18号、平成17年3月3日公布、施行）
- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第15号、平成17年3月11日公布、平成17年4月1日施行）
- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第16号、平成17年3月16日公布、平



成17年4月1日施行)

- ⑤ 海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等に関する技術上の基準を定める省令等の一部を改正する省令（国土交通省令第18号、平成17年3月25日公布、平成17年4月5日施行）
- ⑥ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令（厚生労働省令第48号、平成17年3月28日公布、平成17年4月1日施行）
- ⑦ 船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令の一部を改正する省令（国土交通省令第20号、平成17年3月28日公布、平成17年4月1日施行）
- ⑧ 船員に関する育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第22号、平成17年3月29日公布、平成17年4月1日施行）
- ⑨ 水先法施行令の一部を改正する政令（政令第87号、平成17年3月30日公布、平成17年4月1日施行）

陳情書・要望書等（3月）

提出日：3月15日

宛先：国土交通大臣 北側 一雄 殿、海上保安庁長官 石川 裕己 殿

件名：マラッカ海峡における海賊事件の早期解決と今後の海賊対策の強化について

要旨：3月14日夜、マラッカ海峡において日本籍タグボートが武装海賊に襲撃され、日本人船長・機関長を含む乗組員3名が拉致されるという事件が発生した。今回の事件など最近の状況を考慮すると、マラッカ海峡等における海賊・武装強盗事件が今後更に増加し、または凶悪化していくのではないかと懸念されることから、事件の早期解決と今後の海賊対策の強化について、さらなるご尽力を賜るようお願いする。

国際会議の予定（5月）

会議名：ASF 第14回総会

日程：5月9日～11日

場所：ゴールドコースト（オーストラリア）

会議名：IMO 第80回海上安全委員会（MSC）

日程：5月11日～20日

場所：ロンドン

会議名：ICS/ISF 総会

日程：5月22日～24日

場所：コペンハーゲン（デンマーク）

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3月	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	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,756	1,090	1.7	11.4

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4月	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
3	105.31	104.10	107.35

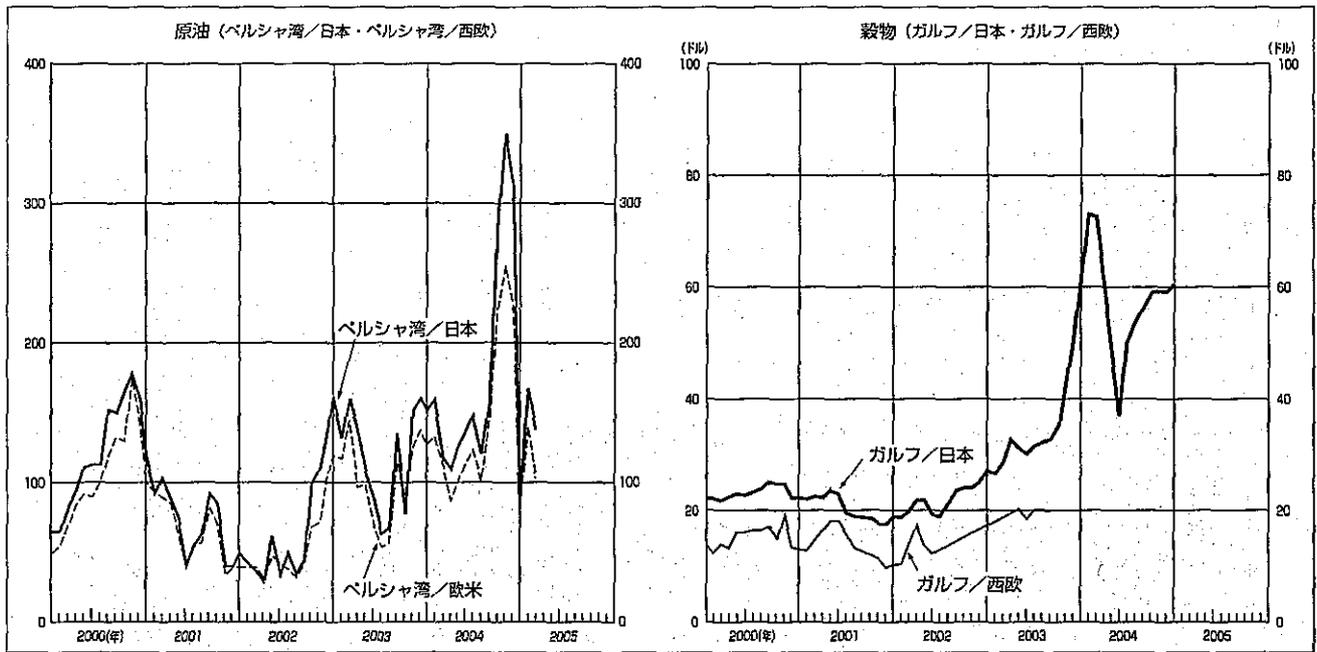
(注) 財務省貿易統計による。

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 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
3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773

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



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

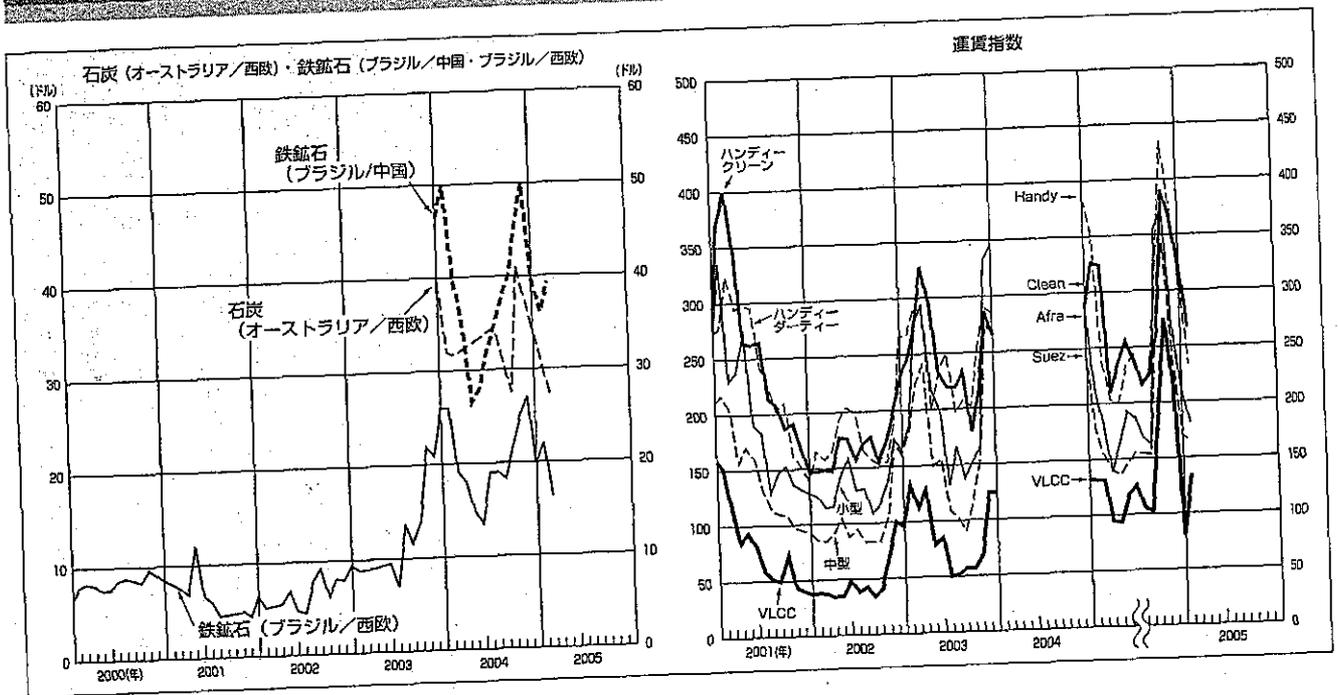
月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50		117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
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)

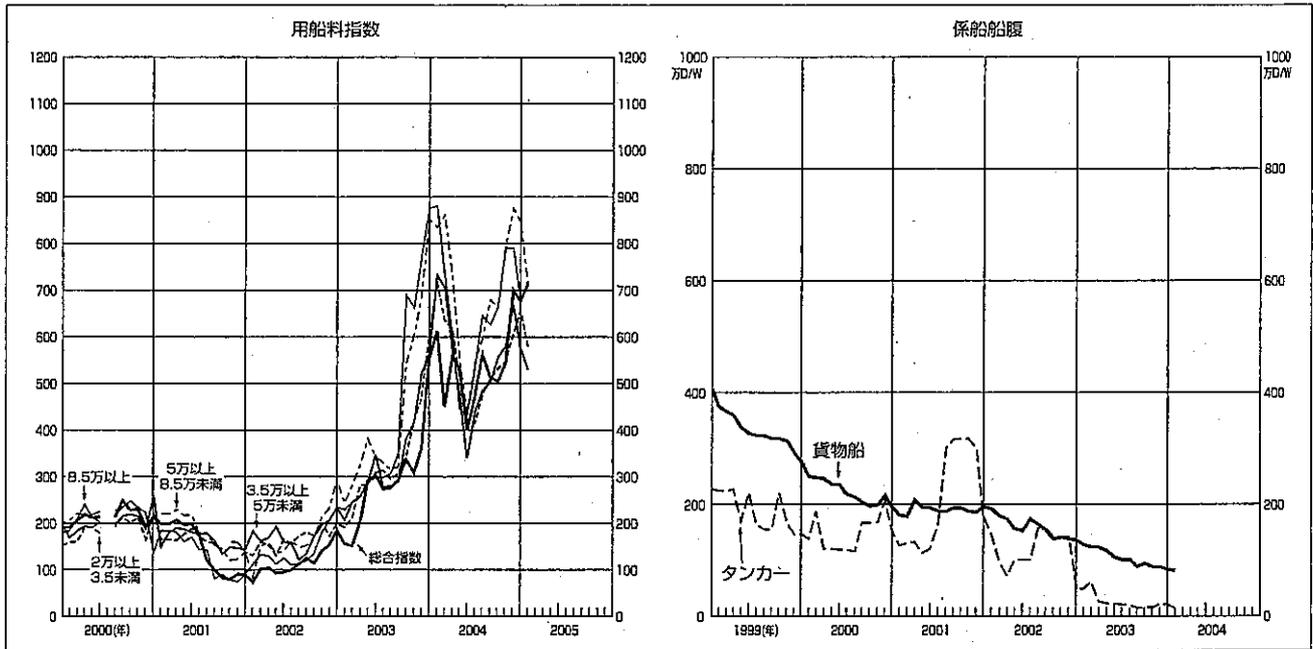
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	—	—	26.00	20.75	—	—
3	—	31.65	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	22.00
4	—	—	—	—	35.00	32.50	—	—	18.00	15.25	—	16.20
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	—	—	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	—	27.50	—	—	45.80	40.00	—	—	—	—	—	—
12	—	41.00	—	—	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														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	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	135	165	181	233	267
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	235	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	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	451	5,122							4,685
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) は月央値。

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	147	766	813	32	96	142
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スによる。

編集雑感

桜が満開の今、企業の2006年度新卒採用活動もピークを迎えています。当社でも毎日のように面接がおこなわれており、紺やグレーのスーツに身を包まれた学生を見る機会も増えています。

広報の仕事をしていると、昨今の海運業界が学生目からどう見られているのか以前より気になります。先日、人事グループ担当者と一緒に面接をする機会がありました。当社では人事だけでなく、部門間を越えて「会社全体で採用する」という体制作りを目指しているためです。こちらも若干緊張しながら面接に臨み、学生の皆さんに海運業界の志望動機を聞くと、「スケールの大きなグローバルな仕事がしたい」「海外で思い切り暴れまわりたい」「貿易立国である日本を支える海運に魅力を感じる」「あの大きな船を自分の手で動かしてみたい」「少数精鋭の環境で自分を鍛えたい」など様々な答が返ってきます。面接での自己PRのうまさ、業界の知識の深さは自分たちが就職活動をしていた頃とは比較にならないくらい優秀で、受け答えも如才なくスマートで好感がもてます。語学力が高い人が多い(TOEIC800点以上はザラ)のにも驚か

されます。ただ、志望動機は意外と地味で堅実です。業績が良いからとか最近注目されているから、といったミーハーや冷やかしは少なく、海運を志望する学生の本質は変わっていないようです。

ふと、自分が学生時代に就職活動をしていた頃を懐かしく思い出しました。当時は不況業種の代表格であった海運。親からは反対されましたが、海、港にロマンを感じてこの業界に飛び込んではや20年が過ぎました。自分は当時とあまり変わっていないつもりでも学生から見れば立派な中年です。ただ、それ以上に劇的に変わったのは海運を取り巻く環境です。「過去最高益」、「全部門同時好況」と言われても、入社以来無配期間が長かったからか、いまひとつ実感がありません。世界市場の真只中にあるこの業界では、現在の好業績が今後も続く保証はなく、市況が大きく変動することも覚悟しなければなりません。幾多の先輩方が乗り越えてきた試練を克服できるような若者に、この業界に入ってきてほしいと願っています。

川崎汽船株式会社 IR・広報グループ

情報広報チーム長 高山 敦

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	調査グループグループ長代理兼コンテナ・港湾調査チーム長	大高 俊記
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

先月号でも誌上でお伝え致しましたが、この度当協会ホームページ「環境コーナー」をリニューアル致しました。2000年発行のハンドブック以来データを更新し、会員企業の取組みへのリンクなど新たなコンテンツも加えられています。

今年2月には京都議定書が発効し、万博も環境がテーマの1つ、企業は環境報告を含めたCSRに取組み、日常ではリサイクル・省エネ仕様・ゴミの分別?が浸透するなど現代の生活は常に環境保全を意識したものとなっています。海運にとっても現場が「海」であり、「環境」とは切っても切れない関係にあります。是非一度ご覧いただければと思います(アドレス:<http://www.jsanet.or.jp/environment/index.html>)。 (MN)

せんきょう4月号 No. 537 (Vol. 46 No. 1)

発行◎平成17年4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。



石炭専用船

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。

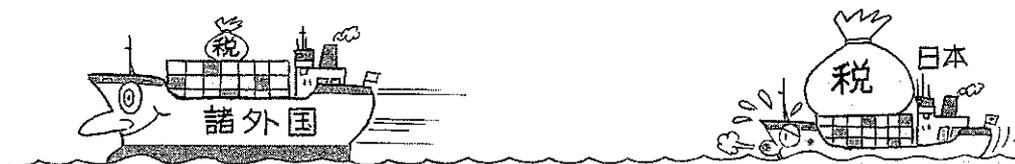
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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/>