

せんきょう

2005

6

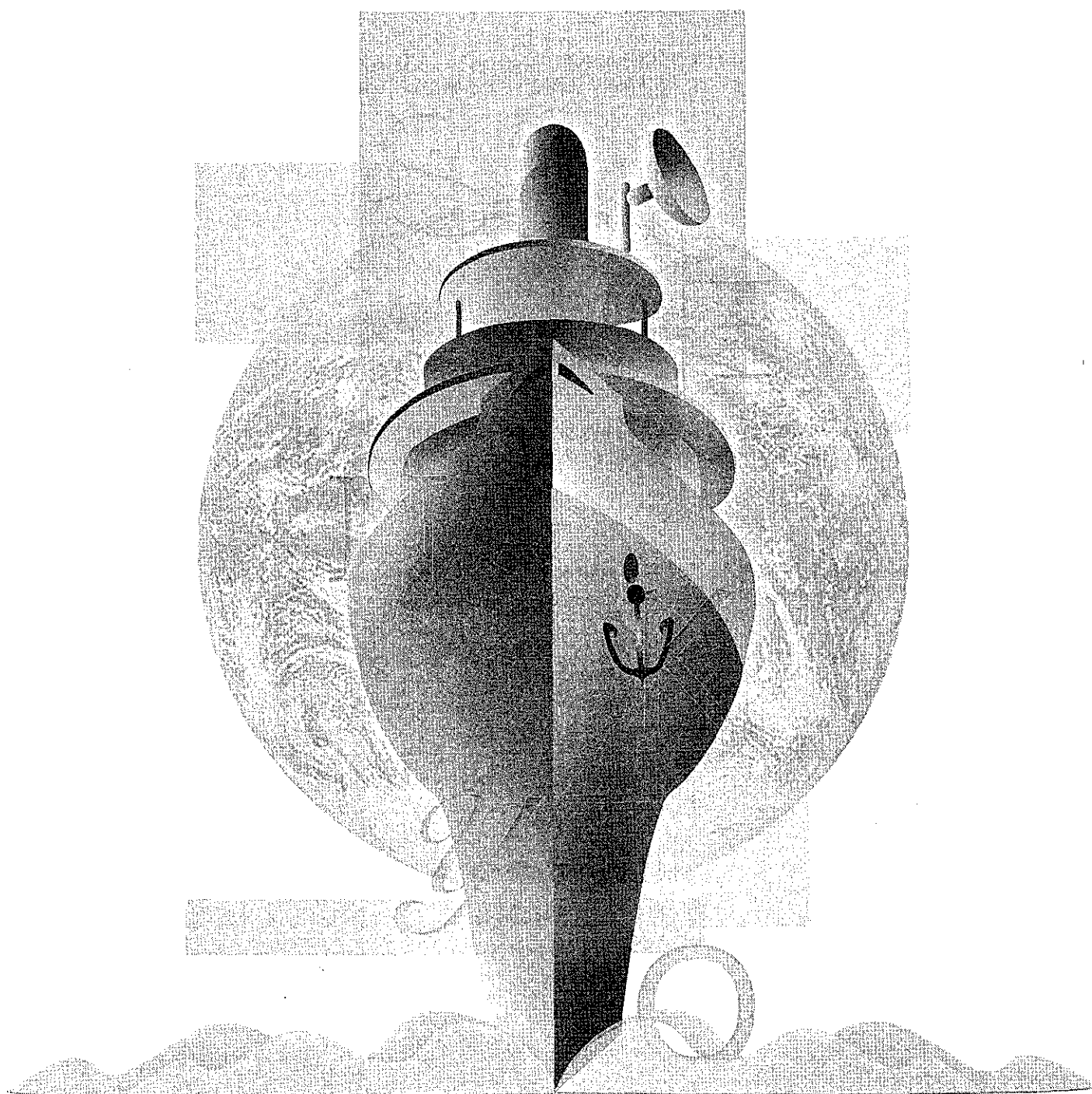
社団法人 日本船主協会

●No.539●

SHIPPING FLASH

海事局提案「新外航海運政策に係る施策案」への対応

—当協会はトン数標準税制の導入を主眼に回答—



せんきょう

6

JUNE 2005

C O N T E N T S

■巻頭言 1

「安全」雑感

日本船主協会常任理事 第一中央汽船株式会社代表取締役社長 野村親信

■シッピングフランチ 2

1. 海事局提案「新外航海運政策に係る施策案」への対応
—当協会はトン数標準税制の導入を主眼に回答—
2. 日本／ノルウェーの船協・海運当局・船級協会首脳が
クオリティ・シッピングをテーマに活発な意見交換
—日本・ノルウェー海運ラウンドテーブル—

■海運ニュース 9

国際会議レポート 9

1. ゴールベース・スタンダード、「北大西洋、25年仕様」合意される
—IMO 第80回海上安全委員会(MSC80)の模様—
2. EU による海運規制強化への懸念を共有
—ICS/ISF 年次総会の模様—
3. マ・シ海峡の海賊・テロに強い懸念を表明
—第14回アジア船主フォーラム 豪州総会開催—

■内外情報 21

1. TAJIMA号事件の公判結果について、当協会は遺憾の意を表明
2. 外国人船員問題等に関し、NSA と意見交換
—ノルウェー船協との船員関連会合について—
3. 独禁法適用除外制度策定を求め、
シンガポール競争当局に当協会コメント提出
—シンガポール競争法の成立とガイドライン策定—

■London 便り 26

海運日誌(5月)	29	海運統計	31
船協だより	30	編集雑感	36

■囲み記事

- ・当協会と船員教育等について意見交換 28

「安全」雑感

日本船主協会常任理事
第一中央汽船株式会社代表取締役社長

野村親信



JR 西日本宝塚線の脱線転覆事故は海外でも大きく取り上げられ、日本の鉄道における安全神話の崩壊として報じられた。事故要因としてハード面、ソフト面それぞれに問題点が指摘されているが、再発防止に向けての具体的な取り組み作業が始まっている。また時期を同じくして、航空業界においても、トラブルが次々と発生している。羽田空港での管制官による航空機の誘導ミス、小松空港での管制官からの離陸許可なしでの滑走開始等、大惨事につながりかねない事実が明るみに出ている。

これら一連の事故やトラブルを見ると、やはりヒューマンエラーの要素が多分に見られる。安全を担保していく上で、そこに携わる人間の「心身の平穏」が不可欠であることは論を待たないが、事故のたびにこの部分の欠落が指摘される。体調を良好に維持すること、気持ちにゆとりを持つことが異常の早期認識、適確な回避動作に繋がるということが承知されていても、現実にはなかなか徹底出来ない。

この背景として、IT化が急速に進んでいく中で、人間の感性が十分にはIT化に追いついて行けず、世の中全体で以前に比して心のゆとりがなくなっている面があるのかもしれない。さらに日本経済が低迷期と言われた空白の10年を経て、再生の道を歩み始めた今、「より早く、より安く、より

安全に」を基本とした厳しい競争原理の中で、疲労、焦り、不安等が生じている面もある。また一方で生活様式が豊かとなり、恵まれた環境の中で、かつての日本人が持っていた勤勉性、実直性といったものが希薄になり、気持ちの緩み、所謂“たが”が緩んできているとも言える。

トラブルは陸や空だけではない。海運においても安全運航は永遠の課題である。もともと外航海運は国際競争にさらされたグローバルでボーダーレス化した中で活動してきた。船員を含めた各スタッフも以前から多国籍の陣容で構成され、ソフト面の充実が図られてきた。また海難事故が起こる度に国際規則の改廃が行われ、安全についての様々な規則が整備されてきているが、最近の世界的な環境保全の高まりの中で、安全に対する要求はさらに強くなっている。発生した様々なトラブルを真摯に受けとめ、そのトラブルの中に潜む小さな事故の芽を摘み取り、地道に安全対策を重ねていくことが肝要であろう。

この冬、鋼材運搬船において大シケの中での荷崩れ事故例があった。原因は貨物のコイルを繋ぎとめているフープラッシングが緩んで切れたことによる。フープとはまさしく“たが”である。われわれも“たが”を締め直して、安全運航を再確認したい。



1. 海事局提案「新外航海運政策に係る施策案」への対応 —当協会はトン数標準税制の導入を主眼に回答—

国土交通省海事局は、平成17年4月20日、当協会に対し、外航海運に係る5つの施策案を提案した。本提案について当協会は、政策委員会および幹事会を中心に検討を行い、最終的には常任理事会において当協会としての考え方を取りまとめ、同年6月9日、海事局に回答した。

1. 海事局提案に至った背景等

当協会は、平成16年6月、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、トン数標準税制の導入等についての検討を行っている。

検討会議は、同年11月末、これら政策課題を進める上での基本的論点、即ち、外航海運業の特質および邦船社・日本商船隊・日本籍船の意義等に関する論点を整理した。

当協会はこの論点整理を踏まえ、現在、外部調査機関および学識経験者の助力も得て、トン数標準税制等の政策実現のため、実証的な理論構築に向け鋭意作業を続けている（本誌2005年4月号P.18参照）。

一方、海事局は、「これまで検討会議において当協会と検討を重ねてきたが、現時点では、トン数標準税制等を要望できる理論構築がなされたとはいえず、このため早期導入は厳しい状況。」との認識のうえで、「邦船各社の危機感、即ち、トン数標

準税制等のある外国船社とのキャッシュフローの差が大きくなる恐れ、またM&A（企業の合併・買収）の対象になってしまう恐れ等、については十分認識している。」とし、このことから現時点で措置可能と考えられる施策について、平成17年4月20日に開催した第4回検討会議において「新外航海運政策に係る施策案について」として下記5つの施策を提案してきた（【資料1】参照）。

提案(1)：優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による不当に低い運賃設定が行われた場合の対応

提案(2)：優遇税制の適用を受けた外国海運事業者によるM&Aにより荷主等への悪影響が生じた場合の対応

提案(3)：船籍選択の自由度を高めるための措置

提案(4)：外航船舶に係る税制の見直し等

提案(5)：船社間協定の独禁法適用除外制度の適正な運用

海事局は、この5つの提案について当協会の賛意が得られるならば、施策導入の可否を理論面（法改正が必要なものについては法制上の問題点をクリアする等）、および実態面（関係者に理解が得られる施策の必要性や切迫の度合等）につき見極めた上で、所要の制度設計を検討する、とした。

また海事局からは併せ、これら施策を進めるにあたっては、それなりのリスク（例えば関係国や

当該外国船社からの反発が起こる可能性があること等)があるとの説明があった。

2. 当協会の対応等

本提案について当協会は、5月12日付で会員全社に対して意見を照会するとともに、5月18日開催の政策委員会・政策幹事会合同会議、および5月25日開催の常任理事会において、施策案毎のメ

リット・デメリット等をも踏まえ、当協会としての対応等についての意見交換を行った。

その後、会長、副会長、政策委員長等関係者間で、戦略的な観点等も勘案しつつ回答文書案を取りまとめ、6月8日、常任理事会において審議・決定し、翌6月9日、当協会の芦田政策委員長が海事局に提出した(【資料2】参照)。

(企画部：宇佐美)

【資料1】

H17.4

海 事 局

新外航海運政策に係る施策案について

日本船主協会からトン数標準税制の導入及びいわゆる第二船籍制度の創設の要望がなされたことを受けて、平成16年6月25日、日本船主協会と海事局とが共同で、外航海運政策推進検討会議を立ち上げた。

その後、これらの要望について、具体的な政策実現に向けた検討を行うため、約140項目の論点につき共同で議論を行うとともに、日本籍船の検査・設備要件についての検討も行い、日本船主協会からの改善要望事項のすべてについて対応策を講じている。

さらに、海事局においては、規模・業態の異なる複数の外航海運事業者への個別ヒアリング及び20数社の主要な荷主企業へのヒアリングを行うとともに、海外調査等を行った。

また、外航海運政策推進検討会議とは別途、財団法人日本海運振興会に設けられている海運問題研究会海運経済委員会において、船社間協定のあり方についても検討を進めてきている。

本施策案は、これらの検討を踏まえて、中間的な提案を行うものである。

なお、現在日本船主協会が民間シンクタンクに委託して調査を進めているトン数標準税制の導入に向けた検討については、別途、関係者が連携して進める。

また、いわゆる第二船籍の問題に関しては、日本船主協会及び全日本海員組合が「船員・船籍問題労使協議会」を設け、船機長の配乗要件の見直し等を中心に現在協議を行っており、その動向を見守っていく。

1. 基本的な考え方

新外航海運政策を検討するに当たって、その趣旨・目的等については、以下の基本的な考え方によるべきものとする。

- フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の日本企業の国際物流ニーズに、一層的確仁対応して、高質かつ効率的、安定的な輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献すること
- より具体的な政策目的は次のとおり
 - ① 我が国国民経済の向上に必要な国際海上輸送の質と効率性・安定性の確保
 - ② 公正な競争環境の整備
 - ③ クオリティシッピング(安全・環境面で優れた船舶の保有・運航の推進政策)
 - ④ 海事セキュリティの確保
 - ⑤ 全ての海事産業のヒューマンインフラである日本人海技者の雇用・育成

2. 外航海運政策の新たな施策案

上記1.の基本的な考え方を踏まえ、これまでの外航海運政策（公正な国際的競争環境の形成に向けた国際協議・交渉の取組み、サブスタンダード船対策やマラッカ・シンガポール海峡問題等安全な航路・運航を確保するための取組み等）を更に強力に推進することに加えて、以下の施策の導入の可否を理論面及び実態面につき見極めた上で所要の制度設計を検討する。

(1) 優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による不当に低い運賃設定が行われた場合の対応

我が国よりも著しく低い税率の適用を受けた外国海運事業者が、当該税率の適用のメリットに基づき、不当に低い運賃設定（我が国外航海運事業者が追従できない運賃であって、優遇税制のメリットによるものでないとの反証がなされないものに限る。）を行っているものと国が認めたときに、国際的な公正競争を確保する観点から、所要の是正措置を講ずることができることとする。

(2) 優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による M&A により荷主等への悪影響が生じた場合の対応

我が国よりも著しく低い税率の適用を受けた外国海運事業者が、我が国外航海運事業者の M&A を行った場合、これに起因するリストラクチャリングによって荷主等に悪影響（例：不当に日系荷主との長期安定取引の条件変遷を要求すること等）が生じたものと国が認めたときに、所要の是正措置を講ずることができることとする。

(3) 船籍選択の自由度を高めるための措置

船籍に係る現行の制度においては、日本法人等が所有する船舶は日本船籍とするものと定められていることから、我が国外航海運事業者が実質的に支配・運航している外国籍船の保有及び会計処理について、実体を反映できていないという制約が生じている。この制約を解消するため、例えば、一定の条件（安全・環境面で一定の要件が確保され、かつ所有目的が投機ではないこと等）の下で、外国籍船を我が国の外航海運事業者が直接所有することができることとする等、その見直しを図る。

（注）：欧州諸国等においては、自国海運事業者が外国籍船を所有することや、自国海運事業者が「裸用船」した外国籍船につき自国の管轄権を及ぼすことを当事国相互で認める法制が採用されている。

(4) 外航船舶に係る税制の見直し等

① 日本籍船と FOC 船との保有コストの差を縮小するため、外航船舶に係る固定資産税等の見直しを行う。

② 政策投資銀行融資の活用を容易にするため、手続の簡素化等を行う。

(5) 船社間協定の独禁法適用除外制度の適正な運用

運賃値上げ等の共同行為を行う際に運賃同盟、協議協定等に参加している船社が共同して実施している自発的な荷主団体との間の協議等に際して、原則としてその実施の都度、海事局が当事者双方からヒアリングを行うこと等により、荷主の利益が不当に害されていないかモニタリングを行う。

3. 上記の施策案は、従来の発想を転換した新たな考え方に基づくものであるため、政府関係部局及び経済界さらには国民全般の理解を得ることが必須であり、また、外国の海事関係者の理解を得る努力を行うことが必要であるため、これらの施策の実現を図ることは必ずしも容易ではないと考えられる。したがって、今後の検討及び施策の実現にあたっては、日本船主協会及び会員企業の支持及び協力が必要不可欠である。

【資料2】

海事局提案（新外航海運政策に係る施策案）への当協会の考え方

平成17年6月

(社)日本船主協会

当協会は、わが国外航海運企業の競争力確保の観点から、諸外国で導入されている施策、即ち、トン

数標準税制の早期導入、および所謂第二船籍制度の創設を求めている。

これら施策の導入に向け、国交省海事局と当協会は、平成16年6月25日、共同で外航海運政策推進検討会議を立ち上げ、これまで精力的に検討を行い、その結果、同年11月末に中間的な論点整理を行った。

現在、この論点整理を踏まえて当協会は、民間シンクタンクに委託してトン数標準税制導入のための調査を進めているが、今後も海事局とも連携のうえ、引き続き精力的に対応していきたい。

なお海事局が日本籍船の検査・設備要件の改善要望について早急なる改善策を講じた点については評価する。現在、当協会は、全日本海員組合と船機長の配乗要件の見直し等について協議を行っているので、今後協議が整った段階での海事局の協力を期待したい。

海事局提案に対して

海事局より、4月20日に開催した外航海運政策推進検討会議において、外航海運政策の新たな5つの施策案について提案があった。

海事局は、提案した施策の趣旨・目的等の基本的な考え方については、「フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の日本企業の国際物流ニーズに、一層的確に対応して、高質かつ効率的、安定的な輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献すること。」としているが、まさに外航海運政策を遂行していくための基本的な考え方というべきものであり共感するところである。

また海事局が、当協会が早急なる対応を希望したことを受けて、今後当協会と共同で検討していくとの前提で、中間的な段階の施策案について提案されたこと自体は評価するものである。

新外航海運政策に係る施策案への当協会の考え方

(1) 「優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による不当に低い運賃設定が行われた場合の対応」について

わが国外航海運企業の危機感について共有いただき、斬新な施策案を提案していただいたものと理解する。また外航海運における競争条件のハーモナイゼーションという観点からは理解できる施策である。

しかしながら仮にこの施策を進めることになれば、現在精力的に行っているトン数標準税制の導入に向けた議論に一服感が出てしまう危惧も拭い去ることができず、また関係各国からの反発が十分予想され、対抗措置が講じられる可能性もある。

さらに本施策では、不当に低い運賃設定が行われた場合、当該外国海運事業者に対し所要の是正措置を講ずることができるとあり、具体的な是正措置には罰金等を科すこと等が考えられるが、実行可能か先例の有無に疑問なしとはいえない。もし実行可能となった場合でも、何がしかの是正措置を講ずることが、船社と荷主の取引関係に甚大な影響を及ぼすことも十分に考えられる。

このため当協会としては、本施策の必要性の議論よりも、関係各国と同等のトン数標準税制の早期導入に向けての作業に、海事局と共同して全精力を注ぎたい。

(2) 「優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による M&A により荷主等への悪影響が生じた場合の対応」について

この施策も(1)同様、わが国外航海運企業の危機感について共有のうえで提案していただいたものと理解する。

しかし、関係各国からの反発や対抗措置の可能性が高いこと、また本措置は直接的な M&A 規制ではないため、M&A の抑止力効果が現時点では見極められないこと、さらに先例がないこと等の問題がある。

このようなことから、本提案についても(1)と同様、当協会としては海事局と共同して、トン数標準税制の早期導入に向け、全精力を注ぎたいと考えるものである。

(3) 「船籍選択の自由度を高めるための措置」について

本提案については、タイトルにあるとおり「船籍選択の自由度を高める」ことが目的であり、まさにわが国海外航海運事業者の経営の自由度が増す施策と考えられる。

しかし、税収中立という旧来の考えが変えられないで、本件にて関連税制の適用範囲が拡大されたとしても、一方で税率縮減や他の税の税率拡大といったリスクが伴い、そのインパクトを現時点できちんと評価することは難しい。

一方、本施策の検討の過程で、現行の国際船舶制度や当協会が要望している第二船籍制度の位置付けの問題、また関係法令の整理等の諸課題もある。更には、外国に置籍すること自体は不変であるため、法的安定性がどの程度増すのかについても疑問なしとしない。

このため本施策案については今年度の要求は見送りたい。

(4) 「外航船舶に係る税制の見直し等」について

- ① 外航船舶に係る固定資産税の見直し等
- ② 政策投資銀行融資の手続の簡素化等

本提案は、特に上記①については、当協会が従来より強く要望してきた現行税制等の改善であり、早急なる検討を行っていきたいと考える。

いずれの措置も上記(3)とも密接に絡むものと了解しているが、それに拘らず、海事局の絶大なる協力をお願いしたい。当該税制の改善により、日本籍船の増加が実現すれば、税収増につながるはずであり、是非とも当該税制改善の実現に力をいれて欲しい。

(5) 「船社間協定の独禁法適用除外制度の適正な運用」について

わが国における船社間協定の活動は、海上運送法による独禁法適用除外制度のもとで厳密に監視されている。また協定は、その活動についての透明性を確保するため、船社／荷主間の自発的な協議慣行を確立しており、これに対しては荷主からも一定の理解が得られている。また、我が国独自のこの慣行は国際的にも注目されており、当協会は海事局および日本荷主協会と協調して、船社／荷主間の良好な関係の構築をアジアをはじめとする世界各地に広げるよう努めているところである。

これまで海事局は、EUや豪州における独禁法適用除外制度見直しにおいて、上記船社／荷主間の良好な関係を踏まえたわが国独禁法適用除外制度の有効性を内外に訴えるコメントを提出され、また、WTO海運自由化交渉などの国際協議・交渉においては、公正な国際的競争環境の形成に向けて主導的な役割を果たされている。こうした取り組みに対し、当協会として改めて敬意を表する次第である。

本提案については、わが国の荷主利益が不当に害されていないかを当局が適切にモニタリングしていくことを内外に明らかにすることによって、わが国独禁法適用除外制度の有効性を更に高めていくとするものと理解するが、わが国海運事業者としては、各航路の状況等についての関係者への自主的な説明により一層努めていく所存であり、モニタリング制度の導入等については、諸外国の動向を見極めた上で慎重に検討すべきものとする。

また、当協会としては、モニタリングの制度設計を行うのであれば、ヒアリングは「原則として荷主から要請があった場合」にはこれを実施する内容にすべきと考える。

2. 日本／ノルウェーの船協・海運当局・船級協会首脳が クオリティ・ SHIPPING をテーマに活発な意見交換 —日本・ノルウェー海運ラウンドテーブル—

当協会とノルウェー船主協会は、2005年5月20日(金)、ノルウェー王国ブレンデ貿易産業大臣出席のもと、クオリティ・ SHIPPING 推進をテーマに海運ラウンドテーブルを東京で開催した。

会合には、当協会から草刈会長(日本郵船会長)、神田副会長(新日本石油タンカー社長)他計9名が出席したほか、国土交通省富士原大臣官房技術審議官、日本海事協会上田常務理事らが出席し、ノルウェー側からはブレンデ大臣のほか、ノルウェー船協ヴィーデ会長、ノルウェー船級協会(DNV)ストールストロム副会長らが出席した。

会合では、シップ・リサイクリング問題、油濁事故防止に向けた沿岸国の取り組み、クオリティ・ SHIPPING 推進に向けた船級協会の役割などに

ついて意見交換を行った。

開催後に発表したプレスリリースと出席者リストは【資料1】、【資料2】の通りである。

(企画部：山上)



▲日本・ノルウェー海運ラウンドテーブルの様相

【資料1】

2005年5月23日

「日本－ノルウェー：クオリティ・ SHIPPING の推進に向けて」

日本船主協会(JSA)とノルウェー船主協会(NSA)は、2005年5月20日、東京にて二国間ハイレベル海運ラウンドテーブル会合を開催した。

ラウンドテーブル会合には、日・ノルウェー両国船主協会会長のほか、ノルウェー貿易産業大臣をはじめ、日本の国土交通省大臣官房技術審議官と、日本海事協会およびノルウェー船級協会(DNV)の幹部が出席した。

日本とノルウェーは、世界最大級の商船隊を支配する2国である。会合は、すでに強い結びつきを持つ両国海運界の関係をより強固なものとするを目的として開催され、特にクオリティ・ SHIPPING 推進や、油濁事故に備えた沿岸国の体制整備の問題、シップリサイクリング、旗国から公的な委任を受けた船級協会の役割などといった最近の諸課題に注目が集まった。

両国は海運先進国として、クオリティ・ SHIPPING 推進に努めており、会合ではIMOメンバー国に対する任意監査スキーム、ポートステートコントロール(PSC)、当局による規制とインセンティブ制度、教育と開発研究など、既に採られているいくつかの政策イニシアチブが確認された。

双方は、海運業界が国際的に規律されていくことを確実なものとするについて強い共通の関心を有している。双方は、IMOの活動を損なう地域主義の動きに対し、断固たる姿勢を示した。また、双方は、シップリサイクリングはIMOで律せられるべきである点を強調した。更に双方は、船舶の安全と環境基準はIMOが規制すべきであるのに対し、海難船舶や油濁被害への対応を援助するためのシステムや

これに必要な各種資源については、沿岸国が主たる責任を負うべきであることを強調した。双方は、国際船級業界が、海運業界に対する営利サービス提供という役割と、IMO 諸基準の効率的実施を確保しつつ旗国の代理人として法令遵守を監視する役割を兼ね備えることにより、クオリティ・ SHIPPING 推進において重要な役割を果たしていることを認識した。

【資料 2】

出席者リスト

日 本 側

〈国土交通省〉

富士原 康一 大臣官房技術審議官
西川 健 海事局企画課長
澤山 健一 海事局検査測度課長
櫻井 俊樹 海事局外航課長

〈日本船主協会〉

草刈 隆郎 会 長（日本郵船会長）
神田 康孝 副会長、工務委員会委員長（新日本石油タンカー社長）
井上 幸一 工務委員会副委員長（日本郵船常務取締役）
川野 正行 安全環境委員会委員（新日本石油タンカー取締役海務部長兼船員部長）
福島 義章 理事長
植村 保雄 常務理事
半田 收 海務部長
園田 裕一 企画部長

〈日本海事協会〉

上田 徳 常務理事

ノルウェー側

〈ノルウェー貿易産業省〉

H.E. Børge Brende 貿易産業大臣
Ms Ida Skard Director General
Mr Gaute Sivertsen Assistant Director General

〈ノルウェー船主協会〉

Mr Johan Hvide 会 長（Shipowner and Managing Director, Seatrans ANS）
Ms Marianne Lie 理事長
Mr Jørgen Vatne 副理事長

〈ノルウェー船級協会（DNV）〉

Mr Terje Staalstrøm Senior Vice President
Mr Peter Bjerager Vice President



●国際会議レポート●

1 | ゴールベース・スタンダード、「北大西洋、25年仕様」合意される —IMO 第80回海上安全委員会 (MSC80) の模様—

IMO（国際海事機関）の第80回海上安全委員会（MSC80）が、2005年5月11日から20日までロンドンのIMO本部において開催され、ゴールベース・スタンダード（GBS）、海事保安等について審議が行なわれた。

その概要は次のとおりである。

1. ゴールベース・スタンダード

今次会合では、前回のMSC79における検討、およびそれに対する各国のコメントを踏まえて審議が行われ、GBSの基本原則、第1階層、第2階層、および今後の作業計画が作成された（【資料】参照）。

GBSの「基本原則」と「目標」については、前回の会合で作成されたドラフトが修正なく承認され、本規則発効日ベースで全ての新造船に適用することが合意された。

第2階層については、まず適用の対象を「航行海域、季節の制限を受けない（一般的な）タンカーとバルクキャリア」に限定して「機能要件」に関する審議が行われた。設計寿命についてギリシ

ャは「30年」を強硬に主張したが、わが国を含め多数の国が「25年」を主張したため25年とすることで合意された。また、想定される環境条件についてわが国は「ワールドワイド」をベースとすべきと主張したが、最終的には最も厳しい「北大西洋」の環境条件を設計に用いることが合意された。

今後の予定としては、2006年5月に開催される次回MSC81において、対象を全ての船種に拡大させた第2階層の「機能要件」および第3階層の「適合要件の検証」等について検討が行われることとなる。

2. 海事保安の強化に係る措置

(1) ロングレンジトラッキング（LRIT）

インマルサットCの呼び掛け（ポーリング）機能等を利用して、船舶が沿岸から離れた海域を航行中であっても、そのID番号、位置等を関係機関等が把握することにより、不審船の早期摘発や迅速な搜索救助活動等を可能とするシステム「Long-range identification and tracking

(LRIT)」の実現に向けて、IMO ではこれまで約3年間にわたり審議が行われてきた。

しかしながら、本システムは、全世界的な規模で航行中の船舶動静情報を収集することとなるため、システムの運用方法や情報の収集／配信／利用方法等について、各国から様々な主張がなされ、未だに国際的な合意には至っていない。

今次会合においても、海事保安関連の SOLAS 条約第11-2章を改正し LRIT を規定すべきとの米国提案に対して、EU メンバー諸国は、LRIT は安全および環境分野に適用することも重要であり、航行安全関連の SOLAS 条約第5章の改正により LRIT を規定すべきと主張したため、詳細な検討はワーキンググループ (WG) で行われることとなった。

WG では、上記事項の他に国際移動衛星通信機構 (IMSO) が LRIT システムの監督業務を行うことの是非についても検討が行われるはずであったが、LRIT の基本的な合意事項である沿岸国の LRIT 情報入手範囲に関して、国連海洋法条約 (UNCLOS) に基づき200海里を主張する中国と、自国セキュリティの観点から2,000海里を主張する米国との意見の隔たりが大きく、一向に妥協点を見出せないまま議論は紛糾した。その結果、WG において最終的な条約改正案の検討までには至らず、最終日の全体会合において、以下の WG 決定事項が合意されたのみであった。

<合意事項>

- ① SOLAS 条約の規定章については、適切な時期に決定すること
- ② LRIT 情報は、LRIT 追跡業者から LRIT データセンターに送られるべきこと
- ③ LRIT 調整者が、LRIT 追跡業者の監督を行うこと
- ④ LRIT 情報には、入港通知以外に付加的な項目が要求されないこと
- ⑤ IMISO に対し、LRIT の監督機関を引き受けることの検討が IMO より要請されること
- ⑥ 搜索救難目的への LRIT 情報の利用は無料と

すべきこと

- ⑦ 締約政府は、LRIT 情報の請求および入手に係る費用をデータセンターに支払うこと

- ⑧ 以下の締約政府の権利に注目すること：

ア) 旗国の権利

- ・旗国は、自国籍船の位置にかかわらず LRIT 情報を受信することができる。
- ・旗国は、特定の締約政府が自国籍船の LRIT 情報を受信することを拒否することができる。その場合、当該締約政府名を IMO に通知する。

[・旗国は、沿岸国が LRIT 情報を入手できる距離を設定することができる。] *1

イ) 寄港国の権利

- ・寄港国は、船籍にかかわらず、寄港する意図のある船舶の LRIT 情報を受信することができる。その場合、LRIT 情報の受信を開始する離岸距離、または入港前時間を IMO へ通知する。

ウ) 沿岸国の権利

- ・沿岸国は、船籍にかかわらず、離岸距離 [200海里] *1 を超えない範囲で沿岸を通航している船舶の LRIT 情報を受信することができる。その場合、LRIT 情報の受信を開始する離岸距離を IMO に通知するまでは、受信を開始することはできない。
- ・旗国により LRIT 情報の受信が拒否された沿岸国は、LRIT 情報を受信可能とするための合意を当該旗国と締結することができる。

*1 : [] 内は未決定事項

なお、2006年5月に開催される MSC81 における採択を目指し、残された問題を更に検討するため、MSC 中間ワーキンググループが2005年10月に、また、無線通信・搜索救助小委員会 (COMSAR) 中間ワーキンググループが、2006年2月の COMSAR10 の直前に開催されることとなった。

(2) アクセス・コントロール

2004年12月に開催された MSC79 において、フランスより、官憲等が迅速に乗船する必要がある

る場合に、船舶側が船舶保安規程 (SSP) に基づいて実施することとなっている乗船者の身分確認等の手続きが、その乗船等の行動を阻害する可能性があるとして、官憲等の乗船に対して SOLAS 条約第11-2章および ISPS コードを適切に運用するためのガイダンス案の作成が要請された。しかしながら、同会合では合意には至らなかったため、フランスを中心とするコレスポンス・グループ (CG) が設置され、同ガイダンス案の検討が行われてきた。

今次会合では、同 CG から報告されたガイダンス案に基づき審議が行われた結果、同ガイダンス案に一部修正が加えられた上、MSC サークュラーとして回章されることが承認された。

ガイダンス案の主要点は以下のとおりである。

- ① 船長は自身の判断に基づき、船舶の保安確保のために、人の乗船や貨物の積載等を拒否することができるが、特に人の乗船については、「締約政府から正当に権限を与えられたことが明らかになった者は除く」ことが確認された。
- ② 締約政府は、実効に適する限り、写真付き ID を官憲に対して発行し、ID 提示の要求があれば、官憲はそれを提示すべきとされた。
- ③ 港湾施設保安職員 (PFSO) は、要請された場合、乗船者の身分確認を行う船舶保安職員 (SSO) を援助すること、および港湾施設保安計画 (PFSP) にはその手続きを含めることが確認された。
- ④ 船舶が乗船者に対して ID を発行する代わりに、官憲は自身の ID を提示してもよいこととされた。
- ⑤ 水先人の身分確認については、乗船地点が陸上／海上にかかわらず、SSP の規程に基づき、船長または SSO の決定に従うこととされた。なお、水先人組織は、円滑な水先人乗船のための事前の身分確認方法等を、船舶側とともに策定することも奨励された。
- ⑥ 船舶に勧告される実例として；
ア) 記録行為が官憲業務の妨害とならない場

合は、提示された ID の詳細を記録すること。

イ) 必要な場合は、官憲が目的とする場所へエスコートすること。

等が示された。

- (3) 「1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約 (ITC69)」の適用について

国際航海に従事する貨物船であって、ITC69導入以前の国内測度 (旧測度法) で測定すれば500 GT 未満となるが、ITC69による国際測度 (新測度法) で測定すれば500GT 以上となる船舶については、トン数測度が切り替わることにより、追加機器の搭載や船体構造の改造等が必要となることから、海運業界の混乱を避けるため、各国主管庁の裁量により新測度法適用の緩和規定*2が、IMO 総会決議で合意されている。

*2: IMO 総会決議 A.791 (14) では、船舶所有者の申請により、主管庁が ITC69 (1982年7月18日発効) の効力が生じる以前の旧測度法による総トン数を、次の船舶に使用することを認めている。

- ① 1986年1月1日以前に建造に着手された船舶
- ② 1986年1月1日から1994年7月18日までに建造に着手された船舶 (無線電話に係る証書に限る)
- ③ 旧測度法により総トン数1,600トン未満となる貨物船であって、1986年1月1日から1994年7月18日までに建造に着手された船舶

しかしながら、EU 諸国より、船舶の保安強化が重要視されている現状において、SOLAS 条約第11-2章および ISPS コードについても上記緩和措置が適用されるのは問題であるとの懸念が表明されたことから、その適用について審議が行われた。その結果、以下の事項が決定された。

<決定事項>

- ① ITC69が適用されることで500総トン以上となる船舶は、2008年7月1日までに SOLAS 条約第11-2章および ISPS コードに適合すること。
- ② 上記船舶は、2005年10月1日から2008年7月1日まで、暫定措置として保安宣言 (DOS) を実施すること。
- ③ 上記船舶が利用する港湾施設であって、SOLAS 条約第11-2章および ISPS コードの適用対象でない施設は、2008年7月1日までに同

条約等の適用対象とすること。

- (4) 会社保安職員 (CSO) および港湾施設保安職員 (PFSO) の訓練および証書に係るガイドライン
- 2005年1月に開催されたIMO第36回船員の訓練・当直小委員会 (STW36) で策定された「CSOの訓練および証書に係るガイドライン」が承認され、MSCサーキュラーとして回章されることとなった。

なお本ガイドラインは、PFSOの訓練および証書に係るガイドラインのテンプレートとしても最適であることから、今後これをベースとして、STWにおいてPFSOのためのガイドラインを開発することが指示された。

- (5) 船舶保安警報システム (SSAS)

2005年2月に開催された、IMO第9回無線通信・捜索救助小委員会 (COMSAR9) からの報告を基に、「SSASの優先順位および試験に関するガイダンス」が策定され、MSCサーキュラーとして回章することが承認された。

サーキュラーの概要は以下のとおり。

- ① SSASメッセージの優先配信を設定する必要はない。
- ② 通信事業者は遅延なく船舶保安警報 (SSA) を配信すること。
- ③ SSAは主管庁が指定する複数の受信者に送信してもよい。
- ④ SSASの通信テストを行う場合には、誤発射の可能性を考慮して、テスト実施について関係者に通知すること。

- (6) 官憲等による記録簿の差し押さえ

船舶にはログブック、油濁記録簿等様々な記録簿の備え置きが義務付けられているが、犯罪捜査等PSC以外の法令違反に係る捜査の際に、これらの記録簿が全て差し押さえられ、PSCや他の検査に支障が生じるケースがある。

このため、マーシャル諸島より、オリジナル記録簿の取り扱いに関し、MSCと海洋環境保護委員会 (MEPC) の両委員会が、共同で官憲等に対する注意喚起のためのサーキュラーを作成することが要請された。

審議の結果、急遽設置されたドラフティング・グループにおいて策定されたサーキュラー案が承認され、本年7月に開催されるMEPCに提案されることとなった。

3. 損傷時復原性に関する改正 SOLAS 条約の採択

船体損傷による浸水時においても、船舶の十分な復原性を確保するために船内を水密区画で区切ることが、海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 第2-1章の損傷時復原性規則により定められている。しかしながら、同条約では、貨物船と旅客船では異なる手法を用いて規則が作成されているため、これらを統一した条約改正案が、2004年12月に開催されたMSC79において承認された。

今次会合では、上記改正案が一部修正を加えられた上で採択された。同改正案は、最近の船舶の大型化を考慮して、予想される損傷の範囲を見直すなどして現在の規則より安全性を向上させるものであり、長さ80m以上の貨物船と旅客船 (長さを問わない) に対して同一の規格が適用される。しかしながら、特に多層構造の自動車専用船およびRORO船等については現在よりも規制が強化されるため、設計によっては荷役効率が落ちるといった影響がある。

なお、条約の発効は通常採択の18ヶ月後であるが、同改正条約については造船所が設計に要する時間を考慮した結果、発効日を2年遅らせ2009年1月1日以降に建造される船舶を対象とすることが合意された。

4. 防食塗装の性能基準

2005年2月に開催された第48回設計・設備小委員会 (DE48) よりバルクキャリアの二重船側部分とバラスタタンクを対象に塗装基準に関する審議が開始された。同会合では、目標塗装寿命を15年とすることが合意された。また、同基準の適用範囲を全船種のバラスタタンクとボイドスペースに拡大する提案を多数の国が支持したため、今次会合において審議されることとなった。

これまで同基準はTSCF15*3をベースに議論さ

れていたが、同仕様が強制化された場合、わが国造船業界にとって技術的にもコスト的にも影響が大きいものとなる。このため、わが国はすべての造船国が同じ問題意識を持ち、より合理的で実現可能な塗装基準が確立されるべきとの観点から、今次会合において同基準を全船種のバラストタンクに適用するよう提案を行った。

審議の結果、次回 DE49では全船種のバラストタンクとともにボイドスペースも対象として、同基準を検討することが合意された。

なお、環境の異なるバラストタンクとボイドスペースに同一の基準を用いることについてわが国は反対の意見を表明したが、具体的審議は行われず引き続き DE49で検討されることとなった。

* 3 : TSCF (Tanker Structure Co-operated Forum : タンカーの構造に関する技術的な討論を行う場。船級協会、オイルメジャーおよび独立系船主が調査結果等を持ち寄り、参加者が討論する形で運営される) 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て、この15年仕様を TSCF15と呼んでいる。同仕様では下地処理にショッププライマー70%の除去等が含まれており、プラスト設備を持たない造船所は対応が困難となる。

5. その他

(1) IMO 会社番号制度の導入

2002年5月に開催された MSC75において、英国より、Lloyd's Register-Fairplay 社 (LR-F) が提供するサービスを利用して、船舶の IMO 識別番号と同様に、管理会社や登録船主へ固有の ID

番号を付すことが提案され、今次会合に採択のため報告された。

会合では、実際に当該番号を発行している LR-F 社の運用上の問題点を指摘し、それを解決するために必要な期間を考慮すれば2010年の発効が妥当とするマーシャル諸島等と、2007年の発効を求める英国等の意見が対立した。

審議の結果、これら意見の中間が採用されることとなり、タシット方式*4の受諾日を2008年の7月1日、発効予定日を2009年1月1日とすることで合意された。

* 4 : 条約改正案が採択された時点から一定期間内に、一定数の異議通告が無い限り自動的に受諾したと見做され、発効する改正手続き。

(2) 船体構造図面の保持義務

船主の船体整備計画の立案に役立てるため、建造時の構造図面を船上および会社に保持することが義務付けられた。(発効日：2007年1月1日予定)

(3) 浸水警報装置の設置

バルクキャリア以外のシングルハル貨物船で、1 ホールドのみ有する構造の船舶は、ひとたび浸水すると転覆または沈没の危険性が非常に高いことから、現存船も対象として、同ホールドへ浸水警報装置を設置することが義務付けられることとなった。(適用日：2007年1月1日以降最初の間検査または定期検査のうちどちらか早い方まで)

(海務部：宮坂・高野)

【資料】

GBS に関する MSC80合意事項

1. 基本原則

GBS は

- (1) 船舶の一生を通じて要求される安全、環境、保安を広く包含した基準である。
- (2) 船級、IMO、主官庁、その他の認証団体が定める規則によって達成されるべき要件レベルである。
- (3) 船舶設計および技術の違いに関係なく、明確であり、実証および検証ができ、長期にわたって実施でき、かつ達成可能なものである。
- (4) 異なる解釈を生じないように、十分に規定されるものである。

2. 第1階層「目標」

全ての船舶は、設定された試用期間にわたり、想定される運航および海象条件のもとで適切に保守・運航された場合、健全時および想定される損傷時において、安全かつ環境にやさしくあるよう設計・建造されなければならない。

3. 第2階層「機能要件」

適用船舶：航行海域、季節の制限を受けない、新造タンカーおよびバルクキャリア

- (1) 設計寿命：25年
- (2) 環境条件：北大西洋
- (3) 構造強度：通常船舶が受けると予期される環境条件に耐え得る、適切な安全率を net scantlings^*5 で持つこと（ただし、今次会合では意見がまとまらず、具体的な数値の合意までには至らなかった）
- (4) 疲労寿命：設計寿命（25年）未満としてはならず、環境条件（北大西洋）をベースとすること
- (5) 剰余強度：規定された損傷状態（衝突、座礁または浸水）において波浪および内部圧力に耐えるに十分な強度を持つこと
- (6) 防食：生涯を通じて構造強度が維持されるよう、 net scantling を保証するために腐食防護をすること
- (7) 構造上の冗長性：いかなる構造部材が局部損傷を受けても、直ぐにその他の構造構成部材が損傷を受け、水密を損なうことがないように冗長設計・構造とすること
- (8) 水密性：航行従事に十分な強度の水密および風密を装備し、また船体開口の固定装置の冗長性を持つこと
- (9) 設計の透明性：信頼できる、管理された明白な工程の下に、建造されること。設計情報書類には、主要な $\text{goal-based parameters}$ と運航に関連する全ての design parameter を含めること
- (10) 構造品質手順：管理される明白な品質製造基準によって建造されること。船舶構造品質手順は、材料、加工、アライメント、組立、継手の仕様、溶接手順、表面処理および塗装を含めること
- (11) 検査：検査計画を建造時に船型および設計を勘案して作成すること、また船級規則および GBS の要件を含め、生涯を通して検査の間、特別に注意を必要とする区域を識別すること
- (12) メンテナンス：保守活動が容易に出来るように設計・建造すること
- (13) 検査アクセス：全般および詳細検査および板厚計測を容易に出来るように全ての内部構造材への適当なアクセス手段を与える設計・建造・装備とすること

4. 今後の作業予定

- (1) GBS の枠組み内におけるリスクベース・アプローチ*6の検討
- (2) 第2階層（機能要件）の完成
 - ① 全ての船種への展開
 - ② 制限された航海に従事する船舶への展開
- (3) 第3階層（適合要件の検証）の検討
 - ① 検証のための指針を作成することの必要性
 - ② 検証方法および検証者（例：主管庁、IMO、またはその他の団体）
- (4) GBS の施行
- (5) GBS の IMO 規則への組み込み
- (6) 船舶構造ファイルの作成、検査・メンテナンスファイルの必要性の検討
- (7) 階層をまたぐスコープの一貫性と妥当性を見直すこと

*5：腐食および損傷することを考慮せずに、単に設計荷重に耐えうるのに必要な板厚

*6：船舶の安全に関する現状の諸規則によるリスクレベルを把握し、総合安全評価によって将来のあるべきリスクの許容値を検討し、これらによって船舶構造に関する目標達成型規則を包括的に検討すべきとする考え方

2

EU による海運規制強化への懸念を共有

—ICS/ISF 年次総会の模様—

2005年5月22日～24日、ICSとISFの年次総会がデンマークのコペンハーゲン市で夫々開催され、22カ国の船主協会から約40名が参加した。会合では、1年間の活動を総括するとともに、当面の課題について活発な意見交換を行った。

当協会からは、ICSにおける当協会代表である佐藤 NYK Group Europe Ltd. 社長（日本郵船常務取締役）や園田企画部長などが出席した。

両総会での主な討議事項は次の通り。

●ICS 総会

① 国際海運問題に対する EU の影響力

IMO に対する国際海運業界としての強力な支持と、国際規則（条約）の継続的な必要性を確認し、EU の影響力拡大による脅威について意見交換がなされた。欧州の動きは、アジアのみならず全ての ICS メンバーに影響するものであり、EU 諸機関への対応について、ICS としてこれまで以上に積極的に活動していくことを確認した。

② IACS 共通構造規則（CSR）

タンカーとバルカー夫々の CSR の調和について IACS 内部で意見が分かれている問題については、CSR の詳細も海運業界にとって重要であるが、現在の IACS の団結を維持することが最優先であることを確認した。

③ 海洋汚染事故に対する刑事罰適用問題

故意・過失のない不慮の事故（accidental pollution）であっても、これに関わった船員や企業に刑事罰を課すことができるとした EU 指令案の問題点について議論された。最近カナダ上院が同国の国際条約上の履行義務に反して EU と同様の法案を採択したことに強い失望感を共有し、同法案への対応策を検討することとした。

●ISF 総会

<ILO 海事統合条約について>

- ① これまでに ILO が採択した60に及ぶ既存の海事条約と勧告を単一の条約にまとめ、2006年2月の ILO 海事総会での採択を目指して作業が続けられている ILO 海事統合条約について意見交換がなされた。同統合条約を健全な船員雇用における国際的な基準と位置付け、同条約を各国政府にとって批准・施行しやすいものにしていくため、引き続き活動していくことを確認した。
- ② 条約化が議論されている船長の労働時間規制問題について、ISF としては引き続き船長への規制の適用除外を求めていくことを確認した。

●役員選出

ロルフ・ウエストファルラーセン氏（Mr Rolf Westfal-Larsen）（ノルウェー）を ICS と ISF 夫々の会長に再選した。Spyros M Polemis 氏（ギリシャ）と Charles Kurz II 氏（米国）が ICS 副会長に選出され、Nicolas Saverys 氏（ベルギー）と Sabyasachi Hajara 氏（インド）が ISF 副会長に選出された。

（企画部：園田）

注)

ICS: International Chamber of Shipping
（国際海運会議所）

36の各国船主協会をメンバーとする国際団体。IMO（国際海事機関）における航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関する国際規則制定作業などに海運業界の利益を代表して対応するとともに、EU（欧州委員会）や OECD（経済協力開発機構）等で議論されている独禁法や海運政策問題にも対応。



ISF: International Shipping Federation
（国際海運連盟）

34の各国船主協会をメンバーとする国際団体。海上労働問題全般に亘る検討・処理を目的とし、主として ILO（国際労働機関）において海運雇用者を代表。



詳細については、www.marisec.org をご参照ください。

3

マ・シ海峡の海賊・テロに強い懸念を表明

—第14回アジア船主フォーラム 豪州総会開催—

第14回アジア船主フォーラム (ASF) 総会が、2005年5月10日に豪州船主協会の主催により豪州ゴールド・コーストで開催された。同総会には、アジア7地域、12船協 (日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)、豪州) から137名の代表が出席し、当協会からは草刈会長、鈴木・崎長・鷺見・神田副会長、芦田常任理事他計15名の代表が参加した。

ASFは、1992年に第1回会合を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催しており、毎年の年次総会の間に5つの“S”委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務) が夫々の中間会合を開催している。

今回の会合では、まず各5-S委員会が個別早朝会合を開催し、その後の本会合で各委員会から主な活動報告が行われた。

また、5月10日の本会合に先立ち、5月9日にはASF代表と海事団体 (ICS, INTERTANKO, INTERCARGO (BIMCOは欠席)) との対話が開催され、意見交換が行われた。

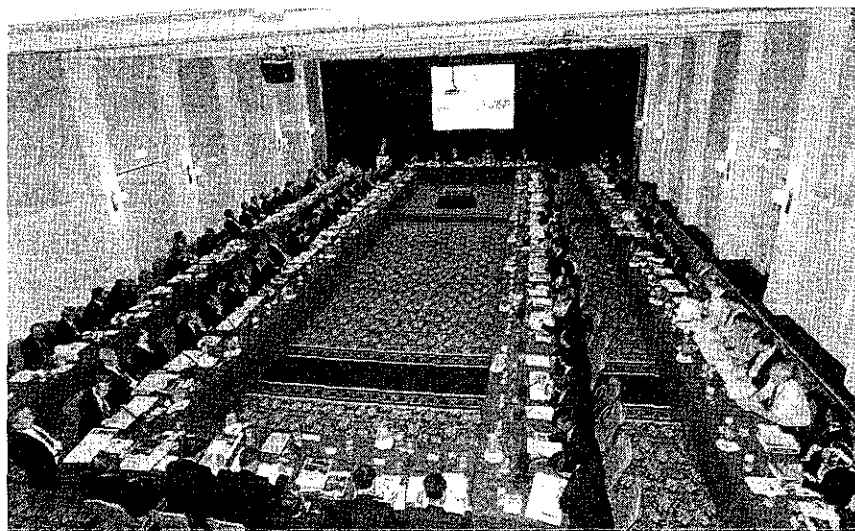
本会合では、最近の諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた後、共同声明 (【資料1】参照) が採択された。

共同声明においてASFは、昨年12月に起こった津波災害以降小康状態にあったマラッカ・シ

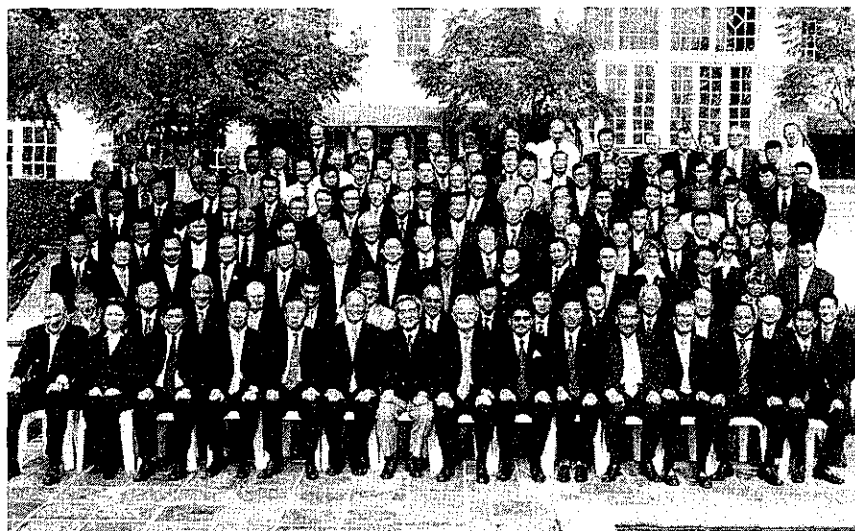
ンガポール海峡における海賊の発生件数が以前の水準に戻ったことに強い懸念を表明するとともに、同海峡における国際テロリズムの可能性についても強い懸念を表明し、関係国が互いに協力し、同海峡を航行する船舶の安全を確保するために効果的な方策を実施するよう促した。この点は今回の会合において特に強調すべきポイントとして当協会の要請により前文に盛り込まれたものである。

次回第15回会合は、2006年5月28日～30日に当協会の主催により、日本で開催される。

(企画部：石川)



▲第14回 ASF 総会の模様



▲第14回 ASF 総会参加者

第14回アジア船主フォーラム

共同声明

第14回アジア船主フォーラム (ASF) は、2005年5月9-11日、豪州クィーンズランドのサンクチュアリー・コーブにおいて開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、ASEAN (アセアン船主協会連合会 (FASA) : インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成) 各船主協会の代表137名が出席した。豪州船協の会長である David Sterrett 氏が会合の議長を務めた。

ASF は、過去14年間にわたってアジア船主の声を成功裏に調整し、世界海運において一層大きな卓越した存在となるためにアジア船主の意見や見解を述べてきた。5-S 委員会の作業を通じ、ASF はアジア船主に影響を及ぼす事項について建設的な意見を提供することができた。

昨年に引き続き、ICS、INTERTANKO、INTERCARGO の代表が、ASF 本会議に先立って ASF 各国船協団長および 5-S 委員会委員長に講演した。こうした十分かつ率直な意見交換こそ、世界海運業界が共通課題について意見調整する上での支えとなっている。

出席者は、現実的に履行し得る公正な法制度を奨励するためのアジア船主の根拠に基づいた正当な意見や懸念が率直かつ明確な方法で伝わることを確実にするための更なる努力を行うべきであることに合意した。

出席者は、昨年12月に起こった津波災害以降数ヶ月間小康状態にあったマラッカ・シンガポール海峡における船舶を狙った海賊および武装強盗事件の発生件数が以前の水準に戻ったことについて、特に強い懸念をもって留意した。さらに出席者は、もし発生した場合は世界経済に甚大な被害をもたらす恐れのある同海峡における国際テロリズムの可能性についても強い懸念を表明した。ASF は、SNEC (航行安全・環境委員会) によって表明された (海賊事件に関する) 声明を全面的に支持することを満場一致で合意するとともに、関係国が互いに協力し、同海峡を航行する船舶の安全を確保するために効果的な方策を実施するよう促すものである。

 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)

ASF は、SERC の第16回・17回中間会合が、2004年11月1日に台北で、2005年4月4日にペナンでそれぞれ開催されたことに留意した。本委員会の草刈隆郎委員長は、ASF 総会への報告の中で以下の事項を強調した。

市況の現状と将来の見通し

ASF は、ドライバルク市況が数年間は好況であり続け得ること、および VLCC 市況も当面は堅調に推移するであろうことに留意した。また、アジア域内のコンテナ・トレードに関しては、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に留意した。太平洋コンテナ・トレードに関しては、依然として続く堅調な荷動きに留意し、同トレードの東航における現在の需給バランスは今後数年は維持されるであろうことに合意した。

定期船トレードの現状分析

出席者は、増大し続けているコスト要因への懸念を共有するとともに、これらのコストが高品質かつ

安定的なサービスを提供するために続けられている船社の能力に重大な挑戦を投げかけるものであることを確認した。出席者は、すべての CEO がそうしたコスト要因の検討に努め、顧客にアジア域内および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。

独禁法適用除外制度

出席者は、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関し最近 EU と豪州で見直しが行われていることに留意した。そして、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が認識された。出席者は、船社が、船社間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るための努力を継続すべきであることに合意した。

SERC 委員長

ASF は、草刈隆郎氏が2001年から務めてきた SERC 委員長職を芦田昭充氏 (JSA 常任理事・商船三井社長) が引き継ぐとの SERC ペナン中間会合の決定を承認した。ASF は、SERC 委員長としての草刈氏の尽力に対し感謝の意を表した。

シップ・リサイクリング委員会 (SRC)

ASF は、SRC の第 8 回中間会合が2005年 3 月 1 日に広州で開催され、同中間会合の一環として新会雙水船舶解撤ヤードおよび広州シップヤードインターナショナルへの訪問が行われたことに留意した。また同中間会合には、オブザーバーとして造船、シップリサイクル業界および船級協会からの参加があった。本委員会の Dr. Frank Lu 議長からは、以下の事項が強調された。

シップ・リサイクリング・ワーキング・グループ

ASF は、IMO/ILO/バーゼル条約の共同作業部会の最近の動きについて議論を行った。ASF は、関係業界の特徴と現状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信ずるものである。さらに ASF は、バーゼル条約はリサイクル予定の船舶には適用されないとの考えである。

リサイクル施設への投資

ASF は、十分な世界の解撤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ことを目的としたリサイクル施設への投資の促進が非常に重要であると認識した。この目的を達成するためには、緊密な連携が不可欠であり、ASF としてもリサイクル国とその他の関係国に対しお互いに協力するよう働きかけることとした。

積極的な協力

ASF は、アジアの関係者に対し、協調努力しつつ、より積極的に船舶リサイクルの国際会議に出席することを求めるものである。世界トップレベルの海運、造船、シップリサイクル業界ならびに船用業者がアジアに拠点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表明されていないと考えられる。

航行安全および環境委員会 (SNEC)

SNEC 委員長は、2004年11月26日にシンガポールで開催された同委員会の第11回中間会合において議論された諸問題、特に次の事項について最新の情報を提供した。

マラッカ・シンガポール海峡における海賊および武装強盗

ASF は、今年はじめの2ヶ月間は比較的落ち着いていたマラッカ・シンガポール海峡における海賊の最近の活動について、強い懸念を示した。タンカー、タグボート、はしけが海賊の襲撃を受け、銃やナイフで脅かされて職員や部員が誘拐された。かれらの安全と解放の引き換えに多額の身代金が要求されている。

ASF は、船員および船舶の安全が極度の危険に晒されていることから、このような海賊行為を強く非難するものである。オイル・タンカーに対する攻撃は、本船の座礁や広範囲にわたる油の流出を招き、海洋環境に悪影響を及ぼすといったような深刻な結果を引き起こすであろう。

ASF は、沿岸国の政府が同海峡における海賊行為を抑えるために、さらに強固な政策的意志を持って強硬な対策をとるよう強く促すものである。もし、沿岸国が本問題を解決できないのであれば、国際的な援助を要請することについて真剣に検討するべきである。また ASF は、沿岸国に対し、管轄権の問題は脇に置いて、至急、多国間協力協定を締結し、これを実施するよう促すものである。

MARPOL 条約附属書 I - シングルハル・タンカーのフェーズアウト

ASF は、IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC) によって採択された MARPOL73/78条約 (海洋汚染防止条約) 附属書 I の改正が、タンカー業界にとって大きな問題も無く2005年4月5日に発効したことに留意した。今のところ、規則で定められた自国の裁量による規定について IMO に通知を行った国はほとんどない。このため ASF は、MARPOL 条約附属書 I に関係する全ての国が、早急に自国の方針について IMO に通知するよう促すものである。

MARPOL 条約附属書 VI - 大気に関する規則

MARPOL73/78条約附属書 VI およびその議定書が2005年5月19日に発効する予定である。また、2006年にはバルティック海域が、最初の硫黄酸化物 (SOx) 排出規制海域 (SECA) として、燃料油中の硫黄分を1.5%未満とする規定を適用される予定である。

ASF は、附属書 VI を支持するものの、EU 域外において含有硫黄分1.5%未満の燃料油の供給が可能なかどうか、また、損害や罰金を伴うような、その他運用上の問題、例えば (燃料油の製造過程における油の) 分離や処理、異なる硫黄分を含む燃料油の使用、起こりうる潜在的なミスについて懸念を表明した。

海運関連業界は、MARPOL 条約附属書 VI の発効にあたって十分な準備を行うとともに、その過程で生じるであろう諸問題を克服するよう求められる。

船員委員会 (SC)

船員委員会第10回中間会合が2004年11月30日 (火) にインドネシアのジャカルタにおいて開催された。船員委員長であるリ・シャンミン氏は数々の最近の懸案事項を報告した。特記事項は次の通り。

船員の雇用および訓練

ASF は、教育を受けよく訓練された若者をこの産業に取り込もうと ASF メンバーが努力していること

に留意した。ASF は、更に2004年10月に上海で開催された AMETIAP(アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議) セミナーの結果について留意した。このセミナーでは海運が取り上げるべき海事教育・訓練に関して、6つの重大関心事項が明らかとなった。ASF は、現在の世界的な最低基準の適用は部分的な効果をあげているにすぎず、今もさまざまな基準が存在し、訓練学校卒業生の能力に差があるという状況について意見が一致した。ASF としては、海事教育および訓練において、産業界が地域別および世界的に必要としている能力を認識することが不可欠であるとの結論に至った。

ILO 海事統合条約

ASF は、新たな統合条約に詳細な検討を加えるためにジュネーブで2004年9月に開催された ILO 海上技術準備会議および2005年4月に開催された ILO 特別会議に、多くの ASF メンバーが参加したことについて留意した。ASF は、条約草案を最終化するために開催された特別会議に参加した代表団の作業を高く評価した。ASF は、全ての国が進んで批准しうような草案の作成に向けて、各国政府が積極的かつ誠実に取組むよう求めるものである。ASF は、世界の大多数の船員を訓練し供給するアジア諸国の希求と関心を反映させた条約策定に向け、2006年に開催される最終会議に ASF メンバーが積極的に参加することを奨励するものである。

アジア船員の労働条件

ASF は、最近の船員の労働条件に関する交渉の進展について留意し、議論した。SC は、現在および将来の船員の労働および福利の発展について、アジア船主の利益とアジアの船員雇用安定の観点から、アジアの船主が声を糾合することが重要であると考えた。ASF は、船員の雇用条件は居住国の生活水準および経済状況に見合ったものであるべきであり、雇用条件は雇用者と船員供給国の代表との協議を通して決定されるべきであると再度唱えた。

保険法務委員会 (SILC)

残念ながら、健康上の理由から船舶保険・法務委員会の委員長であるジョージ・チャオ氏は出席することができなかった。欠席の委員長に代わり、副委員長のジャカ・シンギー氏は、船舶保険・法務委員会が2005年3月11日に香港で第10回中間会合を開催した旨報告するとともに、諸問題に関する最新の進捗状況について出席者へ報告した。特に以下について報告した。

船舶に起因する海洋汚染

ASF は、世界のいたる場所での船舶からの故意の油濁事例全てについて遺憾の意を表した。ASF は、EU とカナダをはじめとしたいくつかの国で、偶発的な油濁を罰するとともに各々の司法管轄で異なる解釈を生じさせる不明確な法概念を用いる規制が導入されようとしていることに痛惜の念を示した。

特に ASF は、偶発的な油濁に対し厳格責任を導入するとしたカナダの法案 C-15 の条文に対し重大な懸念を示した。ASF は、船舶に起因する海洋汚染の根絶に向け、船員訓練を見直しし、船舶機器の見直しに IACS が加わることを促すことに合意した。

1974アテネ条約2002年改定議定書

ASF 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。ASF 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 ASF の見解である。

サブスタンダード船

ASF は、クオリティー・ SHIPPING とサブスタンダード船防止に対する自らの責任について再確認しつつ、OECD 海運委員会に提出されたテレンス・コリン氏による報告書の結論の多くを支持する。ASF は、報告書に書かれた提案の多くに示された潜在的変更点を議論している国際 P&I グループの活動に留意するとともにこれを支持する。

次回会合

日本船主協会の草刈隆郎会長から、第15回 ASF 会合は2006年 5 月28～30日に日本で開催するとの発表があった。

出席者は、オーストラリアでの第14回 ASF 会合における ASA の卓越した手配と David Sterrett 議長の効率的な議事運営に感謝の意を表した。

以 上

編集者注：

アジア船主フォーラム (ASF) は、アジアの地域／国からの12船協 (豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、ASEAN (インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム)) から構成されている。ASF の目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF 年次総会の間には、5 - S 委員会 (SHIPPING・エコノミックス・レビュー、船員、シップ・リサイクリング、航行安全および環境、保険法務) により継続した作業が遂行されている。ASF の船主および船舶管理者は、世界商船船腹の約40%を支配・運航していると推定されている。

内外情報

1 TAJIMA号事件の公判結果について、当協会は遺憾の意を表明

TAJIMA 号事件のフィリピン人被告 2 名に対する公判が2005年 5 月18日よりパナマの裁判所で行われ、審理の結果、5 月20日に陪審が無罪の評決を下した、との情報を外務省より得た。

これに関し当協会は、このような結果となったことは遺憾である旨の会長コメントを発表した。

1. 事件の概要および当時の対応等

2002年 4 月 7 日、台湾沖公海上を航行中の当協

会メンバー会社が管理するパナマ籍大型原油タンカー「TAJIMA」の船上にて日本人二等航海士が同乗のフィリピン人 2 名に殺害されるという事件が発生した。

事件発生後、本船は同年 4 月12日に姫路港に入港したが、本事件が、「公海上」の「外国籍船」(パナマ籍船) 上における「外国人」(フィリピン人) による事件であったために、わが国には刑事管轄権がなく、被疑者 2 名は、唯一管轄権を有するパ

ナマ国政府からの仮拘禁の請求により、下船した5月15日まで1ヶ月以上にわたり本船内に留め置くことを余儀なくされた。その間、本船船長の指揮下、民間人である本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となった。

当協会は、同事件が包含する問題は業界全体の問題であるとの認識から、刑事裁判管轄権を有するパナマ政府当局に対して事件の早期解決を要望するとともに、法務大臣を始めとする各関係大臣に対し被疑者を一刻も早く上陸させる等の措置を講じるよう要望したが、わが国現行法制上は当該措置をとることは困難であるとして認められなかった。

また当協会は、同事件で浮き彫りとなった諸問題について検討するため、同年5月、「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置し、同年8月、同タスクフォースは問題点等を整理した報告書を取りまとめるとともに、二度とこのような異常な事態が招来することのないよう、立法措置を含む適切な措置の実現について関係方面に強力に要望した。

その結果、超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟の全面的バックアップを受け、また関係当局の尽力により、「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正法案」が取りまとめられ、同法案は2003年2月21日、第156回通常国会に提出され、同年7月18日の参議院本会議において全会一致で可決・成立し、2003年8月7日に施行された。

これにより、公海上で日本人船員に係わる類似の事件が不幸にして発生しても、不安なく対応することが可能となった（関連記事本誌2002年6月号P.2、7月号P.8、8月号P.2、10月号P.15、12月号P.26および2003年2月号P.10、8月号P.18参照）。

2. 公判の概要

外務省より得た公判の大まかな概要は以下の通り。

(1) 5月18日の模様(09:30開廷、20:00まで審理)

- 本件公判が予定通りパナマの第二高等裁判所にて開始。
- 先ず8名の陪審員が選定され、同日、午後4時から審理開始。
- 裁判長、検事、弁護士、被告2名、および8名の陪審員（男女夫々4名）が出廷。
- 弁護士より、通訳をつけたい旨の要望が出され、比国名誉領事により確保されたスペイン語⇄英語、および英語⇄タガログ語の2名の通訳がつくこととなった。
- 検察側より、日本で行われた調書等に基づいて被告の容疑について説明。
- 弁護士は、「日本での取り調べは英語で行われたため、被告は良く理解できないまま、犯行を認める調書に署名してしまった、被告の犯行を確認できる十分な証拠はない。」等を主張。

(2) 5月19日の模様(09:30開廷、21:00まで審理)

- 検察側証人の精神科医が出廷し、被告人2名は刑事責任能力を有している旨証言。
- その後、罪状認否があり、両被告は無罪を主張。

(3) 5月20日の模様(10:00開廷、23:58評決が下る)

- はじめに検察側の陳述があり、目撃者の証言や両被告は十分な英語能力を有していること等を説明する等して両被告による犯行であることは明白である旨主張。
- 続いて両被告が改めて犯行を否認。
- 続いて弁護人の陳述があり、日本の尋問では、両被告は英語がよくわからないのにタガログ語の通訳がいなかった等を説明し、パナマの法律に照らし無効であるので、両被告は釈放されるべきであると主張。
- 最後に改めて検察側／弁護側が夫々最終陳述を行い、22時、裁判長は陪審に対し評決のための協議を行うよう求め、陪審は退廷。
- 23時58分、陪審が再び入廷し、裁判官が評決を朗読、「無罪」の評決が下された。

3. 当協会の対応等

当協会は、2003年9月頃に外務省より、日本か

らパナマに移送されパナマに拘留中されているフィリピン人被告2名の公判開始日は2005年5月18日と決定された旨の情報を得ていた。

このため当協会は、2005年4月頃より、外務省および国交省に対して、本公判に関する情報提供を要請するとともに、当該メンバー会社とも連絡を密にしてきた。

当協会は、このような公判結果となったことを

受け、5月27日付で、ご遺族の方のお気持ちを思うと残念でならないとの会長コメントを発表した（【資料1】参照）。

今後については、わが国関係当局とも連携のうえ、裁判の詳細な情報について収集し対応等について検討していくこととしている。

（企画部：宇佐美）

【資料1】

平成17年5月27日

TAJIMA 号事件の公判結果について

社団法人日本船主協会
会 長 草刈隆郎

TAJIMA 号事件のフィリピン人被告人2名に対する裁判が、今月5月18日よりパナマ裁判所で行われ、審理の結果、5月20日に、陪審が無罪の評決を下した、との情報を外務省より得た。

裁判の詳細な情報は未だ得ていないので、今後も情報収集していくこととしているが、当協会メンバーである共栄タンカー所属の船員が殺害された事件でもあり、ご遺族の方のお気持ちを思うと誠に残念でならない。

報道によれば、「被告人の弁護人は今月18～20日の公判で、日本の当局が日本語で作成した供述調書を両被告人は理解できず、被告人の権利が守られていないなどと主張、裁判所は20日、無罪を言い渡した。」とある。

このような異例な事件発生の当時、わが国政府およびパナマ在日大使館から相応の協力をいただいたことには感謝している。

一方で、これはわが国司法当局が捜査にあたり、被告人等の人権に意を払わなかったと言っているに等しく、国家の信用に関わる由々しき事態であると考ええる。わが国政府としての適切な対応を求めたい。

今回の評決を見るに、船社の立場として保有船舶をどこに置籍するかをよく考えなければならないことを痛感するが、わが国政府においても早急に第二船籍制度など魅力ある適切な船籍制度を創設すべし、と思料する。

TAJIMA 号事件が起きたとき、当協会として法務省等にいろいろな問題提起をさせていただき、刑法の改正など一部実現を見たものもあるが、船内の犯罪に関する船員供給国における国内法の整備および国際的なルールの制定について未だ進展が見られないものもあり残念に思う。今後の進展を強く期待するものである。

2 外国人船員問題等に関し、NSA と意見交換 —ノルウェー船協との船員関連会合について—

当協会は、5月20日に開催されたノルウェー船主協会(NSA)とのラウンドテーブル会合に先立ち、

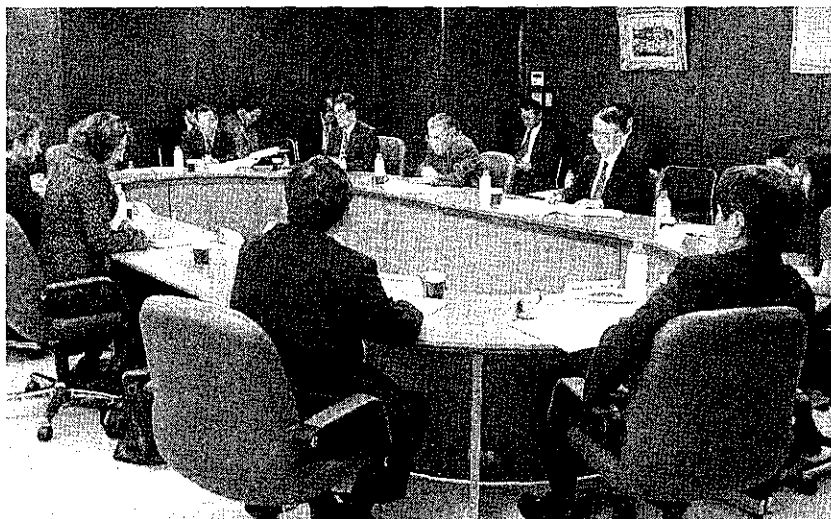
5月19日にNSAを当協会へ招き外国人船員に関する意見交換を行った。

NSAからはJohan Hvide NSA会長、Marianne Lie同理事長、Jorgen Vatne同副理事長が、当協会からは日本郵船・宇佐美取締役、商船三井・原田常務取締役および頼成船舶部長ならびに川崎汽船・塩田専務取締役が出席すると共に、オブザーバーとして国際船員労務協会・栢原会長および辻本理事長が出席した。

NSAはノルウェーの第二船籍および外国籍船に乗り組む外国人船員の雇用状況について紹介し、日本側は外国籍船に乗り組む外国人船員の雇用問題ならびに最近の新団体 International Seafarers Employers Group (ISEG) の設立などを踏まえたIBF交渉について紹介した上で、双方で有効かつ活発な意見交換を行った。

会合では、外国人船員問題に対する双方の基本的スタンスが一致しているとの共通認識のもと、今後の協力に向けて対話を続けて行くことを確認し、次の共同声明を発表した。

(海務部：平尾)



▲船員関連会合の様相

＝共同声明＝

2005年5月19日、日本船主協会とノルウェー船主協会は東京において自国籍船以外の船舶に乗り組む外国人船員問題について意見交換を行うため会合した。

日本船主協会とノルウェー船主協会は、外国人船員の雇用条件は船員の居住国の生活水準および経済状況に見合ったものであるべきであり、また、雇用者と船員供給国の船員の代表との交渉を通じて決定されるべきであるとの考え方を主張し、ILOの定める賃金に関する条件を除いて船員の賃金に関して世界統一基準を一律的に適用しようとする動きに船主として反対であることを強調した。

また、双方が最近の外国人船員に関する問題および教育訓練について意見交換を行い、船主の利益およびお互いの発展のために、船員問題について日本船主協会とノルウェー船主協会双方が緊密な協力体制を築くことが重要であると理解し、今後は定期的に会合の機会を設けてその実現に向けて努力することについて合意した。

以 上

3

独禁法適用除外制度策定を求め、シンガポール競争当局に当協会コメント提出 —シンガポール競争法の成立とガイドライン策定—

シンガポールでは、2004年10月、日本の独占禁止法にあたる「2004年競争法 (The Competition Act 2004)」が国会で成立し、2006年1月1日より大半の規定が施行されることとなった。

同法に基づき新たに設置されたシンガポール競争法委員会 (Competition Commission of Singapore : CCS) は、現在、同法に関するガイドライン策定作業を行っており、これに対する関係者のコメン

トが5月13日を期限として求められていた。

同法34条では、価格協定をはじめとする競争制限的な事業者間協定の禁止が定められている一方、同法、同法適用免除規定および上記ガイドライン案には、船社間協定に対する適用除外制度に関する具体的規定が盛り込まれていない。

このため、当協会はシンガポール船主協会と情報交換し、5月10日に豪州で開催されたASF総会のSERC会合(同会合の共同声明についてはP.17参照)でも問題提起した上、日米欧同様の船社間

協定に対する適用除外措置を求めるコメントを香港船主協会との連名で提出した(要旨については【資料】参照)。

なお、シンガポール船主協会、ICS(国際海運会議所)、NOL/APLも当協会と同様に適用除外措置を求めるコメントを提出しており、全コメントはCCSホームページ(<http://www.ccs.gov.sg>)に掲載されている。

(企画部：山上)

【資料】

2005年5月13日
競争法委員会に提出

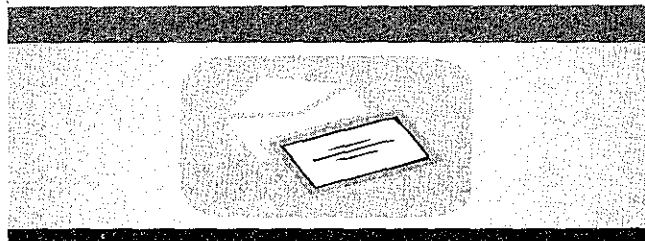
シンガポール競争法34条の禁止事項に関するガイドライン案に対する

日本船主協会コメント(要旨)

日本国籍を有する104の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である日本船主協会は、シンガポール競争法委員会(CCS)に対し以下コメントを提出する。当協会主要メンバーの多くはシンガポール発着の国際定期船輸送に従事しており、シンガポール競争法の適用に際して直接の影響を受けるため、同法ガイドラインに関して重大な関心を有している。

- (1) ガイドライン案の定める競争法の適用除外の条件に関し、経済・社会的に実質的な利益をもたらす協定であれば、そのごく一部にいわゆる反競争的な側面を含んでいたとしても、これをもって適用除外の要件を満たさないと判断しないことを求める。また、適用除外制度を享受する側が証明責任を負う規定に関しては、証明を行う側が適用除外をサポートする合理的な証拠を示せば十分である旨の規定を盛り込むべきである。
- (2) シンガポール競争法の制定前から存在し、長期に亘り、かつ国際的にも受け入れられている協定には適用除外を認めるべきである。同競争法施行に伴い、既存の協定が突然制裁を課せられたり、適用除外の正当性に関する証明責任を負わされるべきではない。CCSには、海外の法制との衝突を回避する国際礼節が求められる。
- (3) 適用除外の取り消し基準を明確化し、報告提出の遅れなどによる微小な違反によって適用除外措置が取消されることのないようにすべきである。また、遡及的な適用除外取り消し命令を行わないことを明文化すべきである。
- (4) CCSに事前届出を行っている協定に関しては、その間は当局からの罰金を免除する規定(ガイドライン案に盛り込み済)に加え、第三者からの(損害賠償等の)訴訟も免除されとの規定を盛り込むべき。

*本コメントは、香港船主協会の要請により、当協会と香港船主協会の共同コメントとして提出。

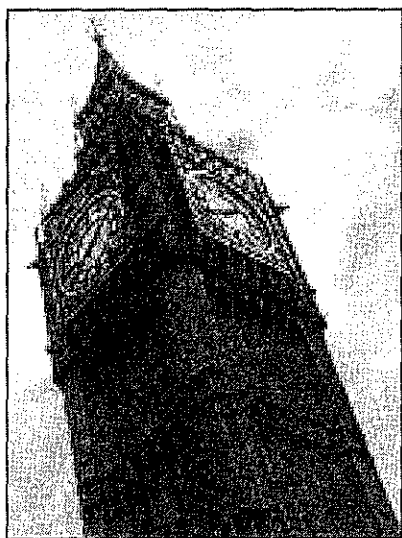


London 便り

一足早い夏の便り

残念ながら今年の英国は、4月の夏時間変更以降も例年に比べ、陽気のいい日より肌寒い日の方が圧倒的に多いと感じていたのですが、なんと5月の第4週後半には突如気温が上がり、5月27日には最高気温が31.8度と5月としては1953年以来最も暑い日を記録しました。この暑さの影響かどうかは不明ですが、「ビッグベン」の愛称で知られる英国国会議事堂（ウェストミンスター宮殿）の大時計が同27日夜に突然止まり、また、その翌週6月2日にはテムズ川に架かるタワーブリッジの跳ね橋部分が上げられたまま下がらなくなるというハプニングが発生しました。特に第二次世界大戦のドイツ軍による空襲からも生き残り、建造後147年を経た今でもグリニッジ標準時から1秒半しか誤差が出ないほどの正確さで時を刻み続けているビッグベンのトラブル（これまで4度しかない）はやはり時期外れの異常な暑さが原因ではないかとの見方が強いようです。

異常に暑い日をきっかけに陽気の良い日が多くなり、夏に着実に向かっていることが感じられる



▲ビッグベンもあまりの暑さにダウン？

ようになりました。6月下旬からは英国の夏の風物詩ともいえる名所旧跡を利用した野外音楽イベントが各所で行われます。私どもの事務所の近くにあるロンドン塔でも7月にオペラ、ジャズコンサートが開催される予定です。

夏目漱石の著書『倫敦塔』でも取り上げられるロンドン塔は、そもそも1078年にローマ軍のロンドン征服を阻むための要塞として築かれたもの。一時王室の居城になったことはあるものの、“一度入ったら出られない”と恐れられる牢獄・処刑場として長く利用されていました。

おそらく次回のロンドン便りは秋になりますので、今回は一足早く夏を先取りして、英国を代表する観光名所として賑わうロンドン塔にまつわる夏向けのエピソードをいくつかご紹介したいと思います。

* * *

首を抱えて歩く女性と最も恐ろしい形相の幽霊 —ブーリン兄弟

離婚問題を起こしたヘンリー8世（在位1485年～1509年）が密かに結婚した2番目の妃アン・ブーリン（Anne Boleyn）は姦通罪の廉により1536年に打ち首の刑に処された。アンの処刑の本当の理由は男子が生まれなかったためと伝えられているが、彼女の遺児がエリザベス1世となったのは皮肉な話である。処刑から間もなく、断頭台周辺には首を抱えたアンの幽霊が歩きまわるとの噂が立ち、「空中を歩いていた」、「多くの貴婦人を引き連れて歩いていた」等衛兵によってこれまで多くの目撃例が報告されている。一方、アンの兄ジョージは妹の姦通罪を幫助したとの口実で、絞首刑により仮死状態にされた後、四つ裂き刑に処された。大逆罪を犯した者もしくは特に国王の不興をかつ



▲アン・ブーリンの肖像

た者にのみ適用される同刑がなぜジョージに適用されたのかは定かではないが、残虐な殺され方をしたことを呪って、現在もジョージの霊は世にも恐ろしい形相で塔内を彷徨っていると聞く。

漱石が目撃した幽霊

カトリックを庇護せず、国教化することもなかったジェームズ1世(在位1603年～1625年)に腹を立てた熱心なカトリック教徒ガイ・フォークス(Guy Fawkes)は、仲間と謀って国王もろとも議会議を爆殺しようと企てたが、実行寸前で逮捕された(1606年11月5日の火薬陰謀事件)。その後ロンドン塔に収監されたガイは激しい拷問により仲間の名前を白状し、一味は一網打尽、処刑されることとなった。(なお、この爆破が未遂に終わったことを祝して毎年11月5日に「ガイ・フォークスの夜」という祭りが全国的に行われている)

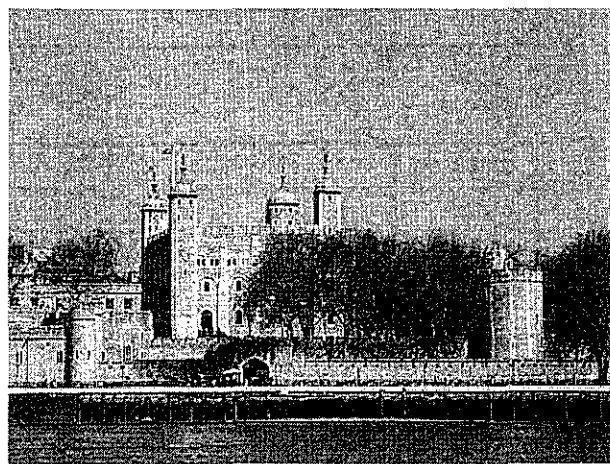
夏目漱石は、『倫敦塔』の中で「ロンドン塔の中でガイが窓から顔を出したのを“見たような気がする”としている。しかしながら、今日では拷問に苦しむフォークスの恐ろしいうめき声は聞こえるが、その姿は見えないと噂されている。また、フォークス同様処刑された仲間のトマス・パーシーについては、近年も観光客が暗闇でパーシーの手に押されて危うく転落しそうになったという話が残っている。

衛兵に取り憑く熊の幽霊

17世紀のロンドンでは熊を杭に繋ぎ、闘犬数匹と闘わせる、皆で棒でなぐるといった「熊いじめ」が一般大衆の娯楽として定着していた。法律で禁止される19世紀まで「熊いじめ」は行われ、多くの熊が虐殺された。この時期、長く牢獄・処刑場の歴史を歩んできたロンドン塔内にも王立動物園があった。この動物園でも熊いじめが行われていたためか、特に19世紀に衛兵によって熊の幽霊が塔内で目撃され、目撃した衛兵の多くは不幸にも熊の幽霊に取り憑かれ、亡くなったとされている。

* * *

ロンドン塔には、世界最大といわれる530カラットのダイヤモンド「アフリカの星」をはじめとして歴史的にも価値のあるものが多く展示されていますが、そうした展示物に加え、塔に伝わる秘話やそれに起因する幽霊話などの逸話も長きにわたり多くの人々を惹きつける材料であると思われる。



▲数々の逸話を持つロンドン塔

私も今年はロンドン塔の音楽イベントを見に行きたいと思っていますが、もしかしたら塔に住むといわれる幽霊たちもこうしたイベントを楽しみにしているのかもしれませんが。

(欧州地区事務局 駐在員 中村 憲吾)

参考文献: Ghosts of London: J. A. Brooks 作/Jarrold Publishing 刊
ミステリーの都ロンドン: 石原孝也・市川仁・内田武彦共著/丸善ライブラリー刊

当協会と船員教育等について意見交換

ーフィリピン共和国に対するJICAのカウンターパート研修についてー

独立行政法人国際協力機構（JICA）では、我が国政府の技術協力計画に基づき、開発途上国の経済・社会開発に必要な人材を養成するため研修員受け入れ事業を行っている。

これに関連して、その事業をより円滑に推進する為、相手国政府の監督官庁の要人を対象に、日本の船員教育の現状・取組みを見聞することを目的としたカウンターパート研修を実施している。今回その研修に参加した Ms. Teresita T. Laurel（労働雇用省海外雇用庁部長兼海事訓練評議会部長）、Ms. Eleanor BA. Fernandez（教育・文化・スポーツ省高等教育委員会部長）両氏が、5月23日に当協会を訪れた。

当協会より、日本海運の現状と当協会の活動についてのブリーフィングを行った後、船員教育等について活発な意見交換を行った。

両氏は、JICA による事業を通して日本の船員教育制度に深く興味を示され、今回の訪日中（約3週間）も、当協会の他に国土交通省海事局、東京海洋大学、海技大学校、練習船青雲丸（航海訓練所）、清水海上技術大学校、(株)商船三井、MO マリンコンサルティング等の船員教育に携る関係機関を精力的に訪問された。

（海務部：日下部・堀）



▲意見交換の様子



▲当協会訪問の2氏 中央左：Ms. Teresita T. Laurel 氏
中央右：Ms. Eleanor BA. Fernandez 氏



9 第14回 ASF 総会がオーストラリアのゴールド
コーストにて開催された。

11 (P.16海運ニュース参照)

11 IMO 第80回海洋安全委員会 (MSC80) がロン
ドンにて開催された。

20 (P. 9 海運ニュース参照)

19 IMO 海洋汚染防止条約 (MARPOL) 附属書VI
 (船舶排ガス規制) が発効した。

20 ノルウェー船主協会と当協会は、海運ラウン
ドテーブルを東京にて開催した。

(P. 7 シッピングフラッシュ参照)

20 2002年4月7日に発生した TAJIMA 号事件の
フィリピン人被告2名に対する公判が、2005
年5月18日よりパナマ裁判所で行われ、審理
の結果、5月20日に陪審が無罪の評決を下し
た。その後、共栄タンカーおよび当協会は遺
憾である旨のコメントを発表した。

(P. 21海運ニュース参照)

22 ICS および ISF の総会がデンマークのコペンハ
ーゲンにて開催された。

24 (P.15海運ニュース参照)

25 国土交通省は、「港湾施設の出入管理の高度化
に関する検討会 (座長：池田龍彦横浜国立大
学教授)」の最終会合を開催し、ITを活用した
出入管理高度化や全国共通システムの構築の
必要性について合意が得られた。

26 OECD (経済協力開発機構) ・ MTC (海運委員
会) がバリにて開催された。



船協だより

5月の定例理事会の様様

(5月25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. 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度をめぐり諸外国の動きについて
3. 第14回アジア船主フォーラム (ASF) 等の模様について
4. 日本・ノルウェー海運ラウンドテーブルの模様について

労政委員会

1. ILO 海事統合条約について
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. 内航活性化小委員会
3. 船籍問題小委員会

法務保険委員会

1. IMO 第90回法律委員会の模様について (本誌2005年5月号参照)

公布法令 (5月)

- ④ 港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律 (法律第45号、平成17年5月20日公布、平成17年11月1日施行)

国際会議の予定 (7月)

会議名: IMO 第32回簡易化委員会 (FAL32)

日程: 7月4日～8日

場所: ロンドン

会議名: バーゼル条約第4回公開作業部会 (OEWG4)

日程: 7月4日～8日

場所: ジュネーブ

会議名: IMO 第53回海洋環境保護委員会 (MEPC 53)

日程: 7月18日～22日

場所: ロンドン

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	47,530	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 5 月	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	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,547	959	7.8	12.8

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

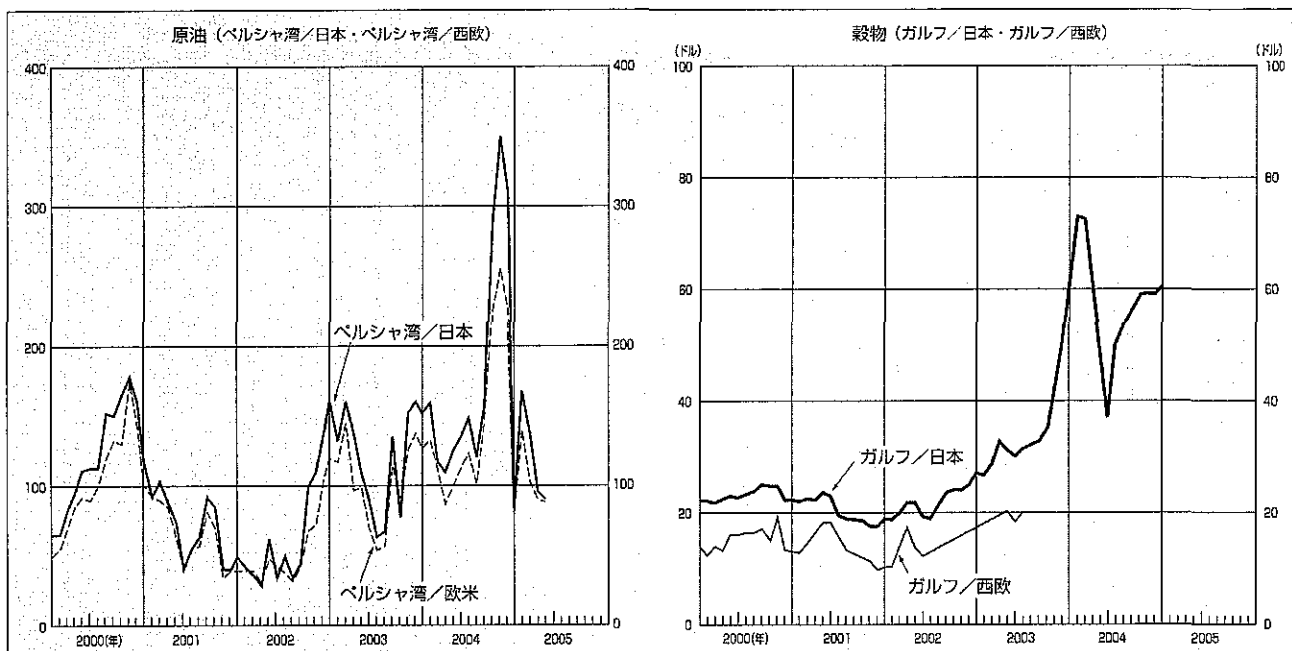
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2004年 6 月	109.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
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
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	108.08	104.68

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	
年次													
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	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
	4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
	5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844

(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	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
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	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
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		

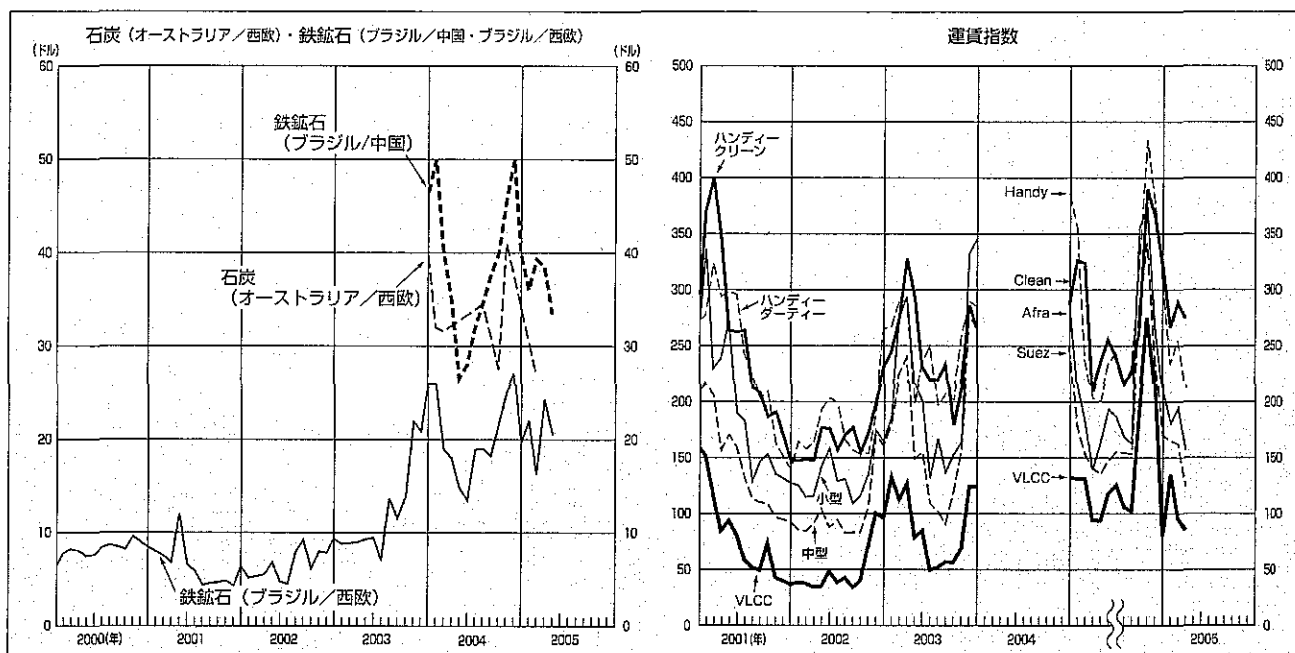
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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)

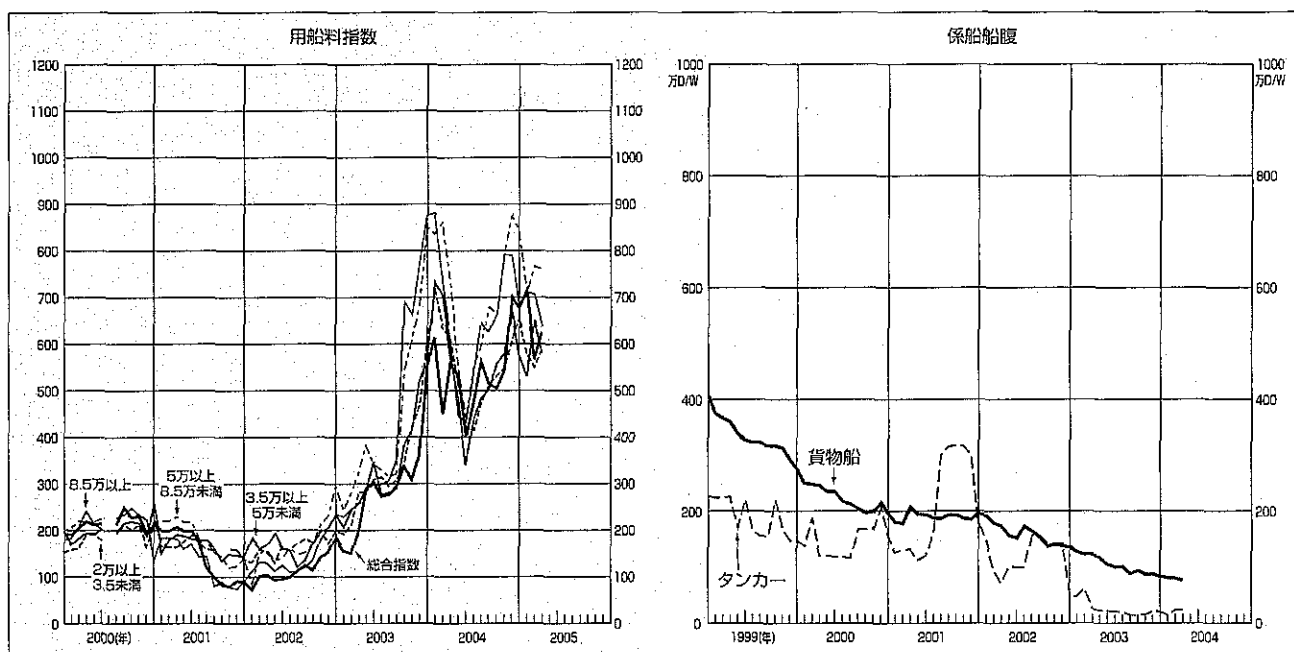
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	32.00	—	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	31.65	—	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	16.20	—
4	—	—	—	—	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	18.30	—	—	—	26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
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	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	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
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	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	588	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452							3,737
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。

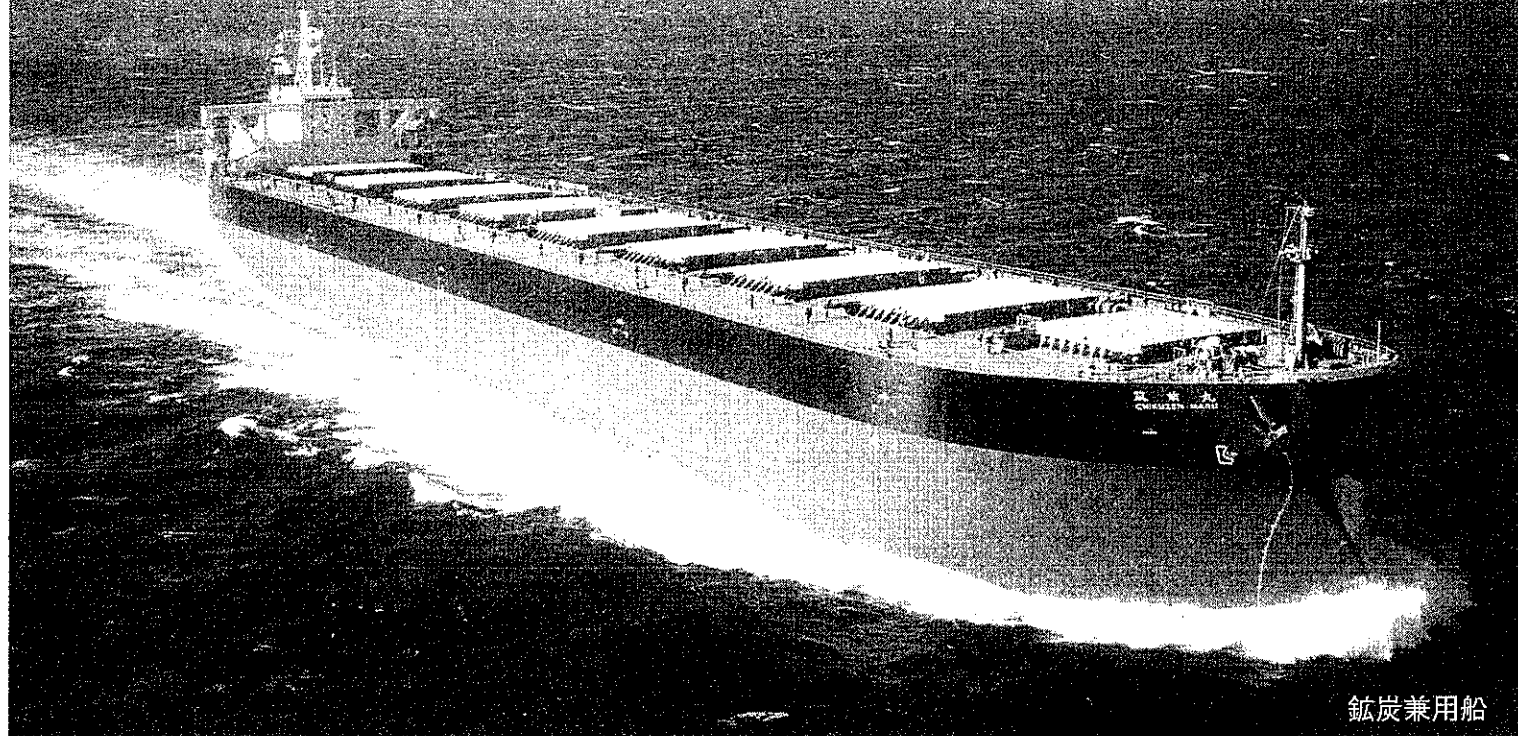
③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

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	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
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。

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。



鉱炭兼用船

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。

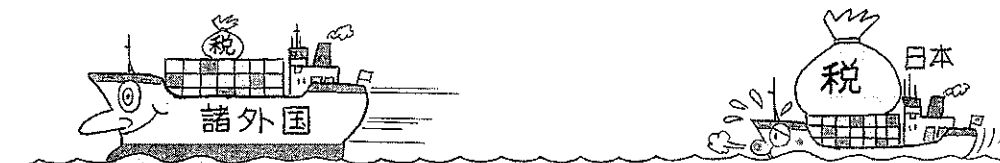
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

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/>

編集雑感

今や、環境問題は地球規模の問題となり、1日たりとも環境に関する記事が新聞紙上を賑わさない日はないと言えよう。我が海運業界においても環境負荷に対応した船舶のニーズが台頭してきた。太陽光や風力等の自然エネルギー利用の発電装置を搭載した船舶が、環境に優しい船舶としてますます注目を集めることとなろう。更に、海洋生物の生態系に配慮したバラスト水の処理方法も注目されつつある。

ところで、目を我が家の周りの環境に移してみたい。上記とは全くスケールの違う話で恐縮ではあるが、最近我が家（川崎市）の前のドブ川がせせらぎの流れる遊歩道に大変身した。汚い川を地下に埋め込み、その上を埋め立てて浄水場より清水を流し遊歩道に仕上げたものである。当初は人工の小川はどうも馴染めなかったが、行政や周囲のボランティアの市民により様々な美しい木々や

草花が植えられ始め、また小川に小魚が放たれると、小生の恰好の散歩道となった。近くの小学生はクラス単位で小川の周りに競い合ってかわいい花壇を作り始めた。また近所の年配男性は朝顔が巻きつき易い棚を作っている。このようにして、遊歩道を散歩する人々の顔は、徐々に自然を楽しむ穏やかな表情に変化してきたように感じられる。

地球規模のCO₂排出量云々といった環境問題には程遠いローカルの話ではあるが、また、小生は何も努力せずに出来上がった遊歩道ではあるが、緑溢れる樹木を眺めていると、この小さな環境改善運動が人々の心を豊かにし、多少なりともCO₂削減に貢献しているのではないかと感じ始めた昨今である。

日本郵船株式会社 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

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 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

私Nは近頃多い大学の外部講座で経済関係の講座を先日まで取っていたのですが、講義でこんな話を聴きました。それは、投資をする際（経済を読む際）見るべきものの5つのポイントの1つとして、為替や国際石油価格などと共に、「海運市況」が挙げられていたのです。

簡単に言うと、物流の根幹を担う海運の運賃は様々な価格・方面に影響を及ぼすからなのだそうです。物流のみならず経済の根幹の一部をもなす海運の重要性を異なった面から改めて認識することができ、新しい発見でした。

一般的にビジネスにおいても「物事を多角的にみる視点が必要」とよく言われますが、同時にそんなことも気付かされました。
(MN)

せんきょう6月号 No. 539 (Vol. 46 No. 3)

発 行●平成17年6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)

