

せんきょう

2005

12

社団法人 日本船主協会

●No.545●

2005年 海運界10大ニュース

海運ニュース

交通政策審議会が答申を取りまとめる

—水先制度の抜本改革のあり方について—



せんきょう

12
DECEMBER 2005

■巻頭言 1

日露戦争100年・終戦60年の節目に思う

日本船主協会 常任理事 株式会社商船三井 代表取締役社長 芦田昭充

■特別欄 2

海運界この1年

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

■2005年 海運界10大ニュース 4

■海運ニュース 6

■国際会議レポート 6

1. 船員の労働条件等でアジア船主の声を糾合
—アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第11回中間会合の様態—
2. 海賊問題、燃料油の低硫黄規制等について議論
—アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会第12回中間会合の様態—

■内外情報 12

1. 交通政策審議会が答申を取りまとめる
—水先制度の抜本改革のあり方について—
2. 配乗要件に関する議論の方向性を確認
—第2回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」の様態について—
3. スエズ運河・パナマ運河とも通航料支払い実績が増加
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について—
4. 低硫黄燃料油に関する規制の動向
5. 日本版24時間ルールへの導入に向けた検討が進められる
—入港関係書類についての事前報告の義務化—

■国際海事World Webから 26

国際船級協会連合 IACS

■九州便り 28

海運日誌(11月)	30	海運統計	33
船協だより	32	編集雑感	表3

■囲み記事

- ・船社／荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換 25
- ・ギリシャ船協会長が当協会を訪問、鈴木会長と懇談 25
- ・海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティの開催 31
- ・当協会がアロヨ大統領より表彰 31

日露戦争100年・ 終戦60年の節目に思う

日本船主協会 常任理事
株式会社商船三井 代表取締役社長

芦田昭充



天災・人災が多発した2005年。日露戦争終結から100年、太平洋戦争終結から60年という節目の年であった。この機会に、船に関する2つの歴史的事実を紹介したい。

第一に、私の故郷・島根県であった「敵国船員の人命救助」の史実だ。ロシア・バルチック艦隊の運搬船「イルティッシュ号」。1905年5月末、日本海海戦で砲撃を受け、大破。乗組員235人全員が現・同県江津市和木町住民による懸命の救助で難を逃れた後、イルティッシュ号は沈没した。漁師が“敵国”の乗員を救い、浜の女性たちが少年兵を人肌で温めたという。

日露戦争後の革命・ソ連邦の崩壊を経て、日本そして我々海運マンにとって、ロシアは今や大切なビジネスパートナー。私も8月末に同国運輸大臣を訪問した。天然ガスなど豊富な天然資源輸送の取り組み、ウラジオストックでの船員トレーニングセンター開設など、弊社レベルでもさまざまな分野での交流を行っている。その端緒とも言える100年前の「人類愛」は、私の郷土自慢のひとつだ。

対日戦へのソ連参戦により日本人160万人が辛酸をなめ、30万人が命を落とした「満州逃避行の悲劇」や「シベリア抑留」は脳裏に刻み込むべきだが、民間レベルでの日露親睦・交流や今後の海運ビジネス拡大を大いに期待したい。

ご存知の方が多数いらっしゃるが、第二に戦没

船員のこと。日中戦争～太平洋戦争の商船被害は、約2,400～2,500隻・800万総トンという。民間の船が強制的に徴用されて国家の各種輸送船となったためだ。開戦前の保有船舶を超える船舶（戦時中に造られた戦時標準船を含めて）を戦争で失った。

何より心痛むのは「3万人におよぶ商船員が、魚雷や砲撃／爆撃で亡くなった」という事実（漁船・機帆船を含めると7,000隻／6万人）だ。ほとんどの商船が何の護衛もなく、日本近海や南方の海を航海中に沈められ、兵士の死亡率を超える4割もの船員が命を落とされた。

戦後の混乱の中、ゼロから再出発された先達の方々の奮闘努力を思うと涙を禁じえない。海運業はその甲斐あって蘇り、幾重の谷をくぐり大波を越えて今、隆盛のときを迎えている。そのようなときにこそ、後に続く私たちは海運にまつわる史実を、「墓標」というべき水底に眠る船たちを、決して忘れてはならない。太平洋戦争終結60年目の年の瀬に、改めて誓おう。

今年も残すところわずか。昨年を上回る好況に海運界は沸いた。さらなる発展のため「トン数標準税制導入」「水先制度の改革」「ITF問題」などの課題に、皆さんとともに知恵を絞りたい。さらに、業界や企業の責任である「環境保全」「社会貢献」などを時代のキーワードとして念頭に置きつつも、上記のような歴史認識／理解を忘れず、日本・国際社会に役立ち続ける海運業でありたい。

海運界この1年

■ 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 ■

2005年は海運界にとって色々な意味で、将来にわたって記憶に残る年になると思われる。

米国および欧州経済は設備投資と個人消費が好調に推移し、中国での堅調な投資と消費を受けて景気は持続して拡大したことにより、海上荷動きは大幅な増加を示している。原油価格の高騰、米国および中国経済の先行き、為替動向など不透明な要素はあるものの、世界的に旺盛な荷動きに支えられ、海運各社は軒並み過去最高の業績を記録した。海運に関するニュースも国内外のメディアに掲載されたが、特にビッグニュースの多かったコンテナ船に関するものを中心に振り返ってみたい。

今年のコンテナ船業界は、5月のA. P. Møller-MaerskによるRoyal P&O Nedlloydの買収発表を皮切りに、大規模なM&A(合併・買収)の動きが相次いだ。

A. P. Møller-Maerskは既に世界最大のコンテナ船隊を有しているが、世界3位のP&O Nedlloydを買収することによって、世界2位のMSCの2倍以上の500隻超、150万TEUの船腹量を誇る巨大コンテナ船社となる。マーケットシェアは約18%に達する。来年2月から新ブランドMaersk Lineでサービスを提供することが決まっている。今年8月にはHapag Lloydの親会社であるドイツの旅行業大手TUI AGがCP Shipsの買収を決定した。この

統合により、Hapag Lloydは世界5位のコンテナ船社になる。9月にはCMA CGMがBollore Group傘下の船社Delmasを買収した。CMA CGMはアフリカ航路を専門とするDelmasの買収により、世界4位のコンテナ船社となる。

これらのM&Aを契機として、既存アライアンスにも再編の動きが波及した。3大アライアンスの二つ、グランド・アライアンス(GA)と、ザ・ニューワールドアライアンス(TNWA)が来年春から基幹航路、即ちアジア～欧州航路、アジア～北米航路で業務提携を行うことになった。

M&Aをもたらしした背景としては、中国発貨物を中心とした好調な荷動きに対応するために船腹量を拡大したくても造船会社の船台が2009年まで埋まっており、新造船のデリバリーが数年先になること、第二は未曾有の好決算に沸いている現在は会社を売却するに売り時だと経営者が判断していることがあげられる。伝統ある英国およびオランダの名門船会社の名が業界から消え去るのは寂しい限りである。

アジア(18カ国・地域)から米国向けの荷動きは相変わらず好調だ。日本海運振興会が米国通関統計データPIERS-JOCを基にまとめた統計によると、今年9月のコンテナ荷動きは単月では初めて120万TEUを突破し、過去最高を記録した。1～9月の累計も941万6,524TEUと前年同期(837万

8,777TEU)の12.4%増となった。初の1,000万TEUという大台を突破した昨年の数字を大幅に上回るのは確実である。米国での住宅着工は旺盛な推移をみせており、家具および家財道具、建築用具などの住宅関連貨物が増加したほか、衣類、一般電気機器、玩具、映像機器、クリスマス用装飾品などが過去最高を記録した。一方、米国出しアジア向けは340万8,250TEUとなり、前年同期10.7%の2ケタ増と好調を維持しているものの、東西航のインバランス（東航荷動きを100とした場合の西航荷動きの比率）は30%を下回る傾向にある。今年通年では北米東航は11~12%、欧州西航は12~13%の増加を予想している。

貨物の増加に伴って、船型も大型船傾向が顕著になっている。今年はHapag-Lloydの世界最大の8,750TEU型船が竣工したが、A. P. Møller-Maerskの最大型船は既に実質1万TEUになっていると言われている。主要船社が発注した超大型コンテナ船（8,000TEU以上）約150隻あり、これが2008年には出揃うことになる。

荷動きが増加し、船舶が大型化する一方、港湾ターミナル、トラック、鉄道などのインフラ整備が追いついていないことが深刻な問題になっている。

数年前から北米ロサンゼルスとロングビーチの港湾機能が低下したことにより、アジアから北米向けのコンテナ輸送は大幅に乱れ、一部の荷主はPSW（北米南西岸）への集中を避け、PNW（北米北西岸）や東岸サービスへの分散化を勧めた。事実、今年はPNW向け、東岸向け貨物が著しく増加しており、各社とも東岸サービスの増便やPNWサービスを強化しているが、これには限界がある。ロサンゼルス、ロングビーチ港が2004年に取り扱ったコンテナ本数は約1,300万TEUであるが、これに対してタコマ港、シアトル港の取扱量はそれぞれ約180万TEUであった。ロサンゼルス、ロングビ

ーチ港地域での新たなターミナルの開発はほぼ不可能である。環境規制が毎年厳しくなっていることもあり、ターミナルを拡げるのには限界がある。ターミナルの回転率アップ、IT化促進、より効率的なオペレーションが必要になるだろう。

今年は新造船の船価も高騰した。2003年はTEU当たり\$10,000が目安と言われた。つまり5,500TEUでは5,500万ドル前後であったのだが、2004年には\$15,000/TEUとなり、今年は一時期は\$18,000/TEUまで上昇した。

米国を中心として、環境対策強化の動きも加速している。特にロサンゼルス市では、コンテナ船がバース停泊時に排出するNOx（窒素酸化物）やSOx（硫黄酸化物）などの低減に向けて陸側から電力を供給するAMP（Alternative Maritime Power）の導入を今後すべてのコンテナターミナルに要請していく方針を固めた。AMPは陸側から電力を供給することで停泊中の船舶からディーゼル機関の使用を止め、大気汚染を軽減する方策である。カリフォルニア州では大気汚染が深刻化しており、環境問題への取り組みが最重要課題となっている。AMP実施に当たっては、ターミナルに送電施設を整備するとともに、船側にも受け入れ施設を備える必要がある。

2005年の世相を象徴する今年の漢字に「愛」が選ばれた。今年も昨年末のスマトラ沖地震に続き、米国のハリケーン、パキスタンでの地震など世界各地で自然災害が相次いだ。地球への愛、海への愛をもって、海運業界ならではの社会貢献を更に推進すべく微力ながら来年も取り組んでいきたいと思う。

2005年 海運界10大ニュース

1. 堅調な海運市況を背景に外航海運各社は好業績を維持

海運市況は、コンテナ船、不定期船、タンカーの3部門ともに堅調に推移。燃料油価格の高止まりなどの収益圧迫要因はあるものの、外航海運各社の2006年3月期の業績見通しでは、総じて前年同期並みの利益を確保できる見込みとなった。こうした好業績のなか、積極的な船隊増強の動きが目立った。

2. 水先制度の抜本改革について方向が決定

2003年11月、国土交通省は当協会の水先制度抜本改革の申し入れを受け、およそ半世紀ぶりに水先制度の抜本的な見直しを行うこととし、2004年3月「水先制度のあり方に関する懇談会」を設置、2005年6月に新たな水先制度の指針となる報告書が取りまとめられた。

国土交通省は、同報告を受けて7月に交通政策審議会海事分科会を開催し「水先制度の抜本改革のあり方について」を諮問、11月には分科会の下に設置された水先制度部会が答申を取りまとめた。答申には、水先人の養成・確保、船舶交通の安全確保、水先業務運営の効率化・適正化などの措置が盛り込まれ、次期通常国会において水先法の一部を改正するための法案として審議された上で、2007年4月から新制度が導入される見込みとなった。

3. 船長・機関長二名配乗要件の見直し、日本人海技者の確保・育成に係る検討を開始

当協会と全日本海員組合は、本年6月、日本籍外航船舶と日本人外航船員（海技者）の減少傾向に歯止めをかけるため、新規に登録される日本籍船について、現行の国際船舶に適用される日本人船・機長配乗要件の撤廃を国土交通省に申入れること、および、日本人船員（海技者）の確保・育成について2006年6月末を目処に実効ある制度づくりに取り組んでいくこと、等を確認した。

その後労使の申し入れを受け、国土交通省は

9月に官労使と学識経験者で構成する「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」（座長：野川忍東京学芸大学教授）を設置し、見直しに係る課題等の検討を開始、一方、労使も9月以降、確保・育成策の本格的な検討を開始した。

4. 燃料油の高騰が続く

原油価格の指標であるWTIが一時70ドル台まで高騰し、それに伴い運航コストの相当部分を占める内航船用燃料油価格も高騰の一途をたどり、2005年7-9月期ではA重油5万1,800円（対前年同期比1万1,050円、27%増）、C重油4万1,600円（同1万600円、34%増）と大幅に値上がりし、年間の影響額では約250億円もの増加となった。一方、外航海運のバンカー油においても、今年度の平均燃料油価格で270ドル/kl（対前年比約80ドル、約40%増）程度となり、年間約1,000億円のコスト増となっている。

とりわけ内航海運においては、航路休止や航路撤廃に追い込まれる事業者も出始めるなど、多くの事業者の経営に深刻な影響を与えていることから、本年10月に当協会、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会の連名により、国土交通大臣、日本経済団体連合会会長、海事振興連盟会長に陳情書を提出し、これら事業者の置かれている状況についての理解と支援を求めた。

5. 海賊事件が相次ぎ海賊・テロ対応を強化

本年3月、日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡において海賊に襲撃され、日本人船長を含む乗組員3名が拉致される事件が発生した。また、ソマリア沿岸において、ロケットランチャー等で武装した海賊事件が頻発するなど、凶悪化した海賊・テロの脅威が増大した。

このため、当協会加盟各社は運航船舶の安全対策の徹底を図る一方、わが国政府にあっては、本年4月に「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を設置するとともに、海賊情報共有センターの設置を含むアジア海賊対策地域協力協定に署名

するなどの対応を行った。

また、本年10月には国際海事機関（IMO）において、船舶を利用したテロ行為抑止に向けて改正 SUA 条約（シージャック防止条約）が採択されるなど、国内外で海賊・テロ対策が強化された。

6. コンテナ船社の国際 M&A が相次ぐ

堅調な荷動きと運賃市況を背景に船舶の追加投入意欲が高まる反面、造船受注量の増加により追加発注船の市場投入には数年を要する状況の中、船隊の一举拡充を目指したものと見られるコンテナ船社の M&A が相次いだ。

口火を切ったのは5月の A. P. Møller-Maersk による Royal P&O Nedlloyd 買収。8月の TUI（Hapag-Lloyd の親会社）による CP Ships 買収、9月の CMA-CGM による Delmas 買収が続いた。新 Maersk は世界第2位である MSC の約2倍の船腹を有する巨大コンテナ船社となる。

一方アライアンスについては、Grand Alliance（PONL 脱退後は日本郵船他3社で構成）と The New World Alliance（商船三井他2社が加盟）が10月、業務提携を行うことを発表した。アライアンスそのものの再編にまでは発展していない。

7. 輸出入および港湾手続き簡素化のための FAL 条約を締結

わが国は、海上交通の簡易化および迅速化を実現することを目的とした「1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約（FAL 条約）」を本年9月に批准し、11月1日より国内で効力が生じた。

本条約は、1965年に IMO で採択され1967年に発効、当協会は条約採択以降わが国政府に早期批准を求めていたが、関係省庁・法令の数が多岐に亘っていたことなどからこれまで批准に至っていなかった。今般、わが国は発効後約40年を経て本条約の加盟国となった。

本条約の批准およびこれに伴う所要の法令改正等により、輸出入および港湾手続きの国際標準化、申請項目の簡素化（申請書類を原則8種類に限定）が図られることとなる。

8. 新たな外航海運政策の立案に向けた検討が進む

国土交通省海事局と当協会は「外航海運政策推進検討会議」において、新たな外航海運政策の立案に向けた議論を行っており、本年4月、海事局より邦船社の危機感等を踏まえ、優遇税制を受けた外船社による不当な低運賃への対応、船籍選択の自由度を高めるための措置等、5つの施策の提案を受けた。

同提案について当協会は、基本的な考え方は共感しつつも、当面はトン数標準税制等の導入の可能性を探る観点から、同制度導入に向けて所要の理論構築等に全力を注ぐこととした。

9. 油濁損害賠償保障法が改正

日本沿岸域において、一般船舶（タンカー以外の船舶）による燃料油による油濁損害の賠償、および座礁船舶の撤去が適切に行われない事例が複数件発生したことから、これらに対する船主責任の加重および強制保険の導入等を目的とした「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律」が2004年4月の通常国会で可決され、本年3月より施行された。

これに伴い、わが国へ寄港する外航の一般船舶は船主責任保険（PI 保険）への加入など金銭的保証が義務付けられた。

10. 新たな船体構造基準固まる

国際船級協会連合（IACS）は2003年6月に、タンカーおよびバルカーを対象に、各船級協会によって異なる船舶の設計基準を統一すべく、共通構造規則（CSR）を作成することを決定した。

その後、2004年に第一次草案が、また2005年には第二次、第三次草案が IACS より公表された。しかしながら、規則、スケジュールの策定過程が不透明であり、大幅な船体重量の増加が見込まれることなどから、当協会始め各国の海運、造船業界が都度コメントを提出した。

これを受けて、IACS は規則案の見直し作業を行い、2006年1月1日に開催予定の IACS 理事会において CSR を採択、2006年4月1日に発効の見通しとなった。



海運ニュース

国際会議レポート

1 船員の労働条件等でアジア船主の声を糾合 —アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第11回中間会合の様様—

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会の第11回中間会合が、11月8日中国武漢において中国船主協会の主催により開催された。

会合には、日本、中国、香港、台湾、韓国、フィリピン、シンガポール、インドネシアの8ヶ国の船主協会から多数が参加し、中国船協のLi Shan Min 議長の議事進行の下、船員に関する共通議題について活発な意見交換が行われた。当協会からは、船員委員会委員である鈴木会長の代理として飯塚労政委員会副委員長(商船三井顧問)が出席され、事務局から山脇海務部(労政担当)副部長が同行した。

会合に先立つ11月7日にはILO 海事統合条約に関するセミナーが、国際海運連盟(ISF)とASFの共同主催により開催された。同セミナーでは船員委員会の副議長でもあるフィリピン船協会長 Salinas 氏から同条約の草案作成の状況と同条約が海運界にもたらす影響について講演が行われ、参加者は2006年2月のILO 海事総会で採択が予定されている同条約の意味について認識を深めることが

できた。

11月8日の本会合では、日本より去る10月6日に妥結されたIBF交渉の経緯を報告すると共に、2006年2月に更改が予定されているILO 船員最低賃金がアジア船主の利益とアジア船員の雇用に及ぼす影響への懸念を紹介しメンバーの理解と賛同を得た。本件に関連し同委員会は、船員の雇用条件は、世界的統一基準によるべきではなく、居住国の生活水準と経済状況に応じて雇用者と船員供給国の船員の代表との間の交渉を通じて決定されるべきであるとの原則を確認し、共同宣言に盛り込んだ。

その他同会合では、船員の教育訓練、船員の身分証明(ILO 第185号条約関連)、海難事故時の船員の公正な取り扱い等についての議論を行い、【資料】のとおり、共同宣言を採択して閉会した。

なお、次回第12回中間会合は2006年秋に台湾において開催される予定である。

(海務部：山脇)

【資料】

第11回船員委員会 中間会合

於：中国（武漢）、2005年11月8日開催

共 同 声 明

（仮訳）

アジア船主フォーラム（ASF）の船員委員会、第11回中間会合が2005年11月8日、中国武漢で開催された。

当委員会は中国船主協会（CSA）の主催で開催され、同協会のリ・シャミン氏が議長を務めた。

当委員会は中国、香港、日本、韓国、台湾からの ASF メンバーの船主協会ならびに ASEAN 船主協会（FASA）の構成メンバーであるインドネシア、フィリピン、シンガポールの代表が出席した。また、委員会は中国の船員教育機関からのオブザーバーを歓迎した。

当委員会の副議長であり、フィリピン船主協会（FSA）会長であるカルロス・サリナス氏は11月7日の午後に開催されたセミナーにおいて、ILO 海事統合条約に関する進捗状況についてプレゼンテーションを行った。

当委員会はこのようなセミナーはアジアの海運にとって ILO の進展およびその他の船員に関する重要な問題についての認識を更新するために非常に役立つものであるとの考えを示した。

当委員会は ILO 海事統合条約の進展および最近の雇用者会議の結果に留意し、2006年2月に開催予定の ILO 海事総会での主要事項の修正に関する議論において、自国政府が強い姿勢で臨むよう促すことが重要であることに理解を示した。

当委員会は新しい条約が世界の船員を訓練し供給する主要な国であるアジア諸国の要望や関心を反映することが重要であるとの結論に達した。

当委員会は GMDSS 通信士の資格の再評価に関する議論と同様に、STCW 条約 VI 章における要求事項に関わる陸上をベースとした再訓練の強制要件化に関する作業手順の項目の提案に留意した。

当委員会は、現在の諸規則は双方の事例において有効であり、修正の必要がないことを理解した。

当委員会は現存の ISM コードへの適合および船上訓練が能力維持のための最良の方法であることを理解した。

委員会は IMO/ILO 合同の船員の苦情・遺棄に関する専門家特別作業グループによる作業が継続されていることに留意した。

当委員会は ILO データベースの統計が船員の遺棄問題が拡大していると示す事ができなかったため、もはや船員の遺棄について IMO で法制化を論ずる必要性が無いとの議論の結果を支持した。

当委員会は船主の責任についての ILO 海事統合条約の案文はこの問題を既に踏まえているとの考えを示した。

当委員会は船員の安全配員に関して議論を行い、世界的な安全配員レベルを確実にするためには現在の（安全配員に関する IMO）決議は真にゴールスタンダードベースなもの、もしくは規範的規則となるよう見直し、改良されるべきとする香港船主協会の提案を検討するために当委員会の安全配員に関する

ワーキンググループを再度召集することに合意した。

当委員会は海洋の油濁汚染に関して不寛容とすべきであるとした第14回 ASF（総会）の決議について議論した。当委員会は MARPOL 条約に関する船員の訓練が STCW 条約の一部とすべきかについて考えを示す様求められた。当委員会は独立した機関である ProSea 基金による訓練課程に留意し、船員の環境認識（向上）についての訓練が重要であるとの考えに留意した。

当委員会は IMO のコレスポネンスグループが検討している甲機部員の資格要件の STCW 条約での規定につき、その進展に留意した。

当委員会は部員制度構造に現在コレスポネンスグループの素案にある Grade 1 を追加する必要が無いことに同意した。船上の安全運航は資格を有する職員の管理の下に部員が行動することによって維持されているからである。

当委員会は船員が海難の結果当局により拘束される場合、公正に扱われることが不可欠であるとの考えを示した。委員会は本件に関し IMO/ILO 合同による公正な取り扱いに関するワーキンググループが取り組むガイドライン策定の進展を歓迎した。

当委員会は185号条約の批准がはかどらないことに懸念を示した。

委員会は互換性のある ID カード（船員手帳）を作成する機器の購入価格が高額であることに留意し、これらは政府の責任において行われるべきであり、船主或いは船員に追加の負担につながるべきでないとの考えを示した。当委員会は全ての ASF メンバーは船員の上陸および乗下船を容易にする、生体情報を含む船員手帳発行手続きの迅速化のため自国政府に対し働きかけるべきであることに合意した。

当委員会は国際団体交渉協議会 (IBF) において最近行われた船員の雇用条件に関する交渉の進展について留意し、議論した。当委員会は船員の労働、福利に関し、アジア船主の利益およびアジア船員の雇用安定の観点から現在および今後の進展についてアジア船主の声を糾合することが重要であるとの考えを示した。

当委員会は船員の雇用条件は船員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、かつ、世界統一基準によるものではなく雇用者と船員供給国の代表との交渉を通じて決定されるべきであることを改めて強調した。

当委員会は職業としての船員に関する自国の若者の意識向上への ASF メンバーの尽力に謝意を以って留意し、その様な地域で船舶職員候補生の数が増加している事実にも勇気づけられた。

当委員会はアジア船員の訓練と雇用に関する教育機関と船主の協力を歓迎した。

当委員会はこれら相互の協力がアジア船員の雇用と供給の促進に寄与するとの考えを示した。

委員会は ASF、AMETIAP および各地域の METs はアジアの上級職員の発展を支援するために継続して協力すべきであるとの考えを示した。

当委員会は2006年秋の第12回中間会合の台北での開催についての台湾船協からの申し出を承諾した。委員会は武漢において開催された第11回中間会合を主催した中国船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

2005年11月8日

2

海賊問題、燃料油の低硫黄規制等について議論

—アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会第12回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム航行安全および環境委員会 (ASF SNEC: Asian Shipowners' Forum Safe Navigation & Environment Committee) 第12回中間会合が、2005年11月29日、シンガポール船主協会の主催のもと、シンガポールにおいて開催された。

同会合には、日本、中国、台湾、香港、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会が参加し、当協会からは、ASF SNEC の委員を務める神田副会長（新日本石油タンカー社長）の代理として高橋秀幸同社総務部長、および事務局より半田收海務部長が参加し、航行安全および海洋環境に係る諸問題につき意見交換を行った。

同会合における審議のうち特記事項は次のとおりである。

○海賊および武装強盗

最近、ソマリア沿岸において、ロケットランチャー等で武装した海賊事件が頻発するなど、凶悪化した海賊事件の脅威が増大しているとの報告があり、SNEC としてかかる行為を強く非難するとともに、状況改善のためには国際的な取組みと協力が必要との認識で一致した。

国際的な協力体制に関連し、マレーシア、シンガポール、インドネシア政府が3カ国合同で2005年9月から開始した、空からマラッカ海峡を監視する警備体制「アイズ・イン・ザ・スカイ」について説明があった。

また、2005年9月にIMO（国際海事機関）およびインドネシア政府の共催で、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全、セキュリティ、環境保護の推進のための国際会議（ジャカルタ会議）が開催された旨報告があり、同会議で採択されたステートメントを支持することとなった。

さらに、アジアにおける海賊行為や武装強盗に対処するための「アジア海賊対策地域協定 (Re-

CAAP)」について、すでに日本、カンボジア、ラオス、シンガポールが締結しているものの、同協定の早期発効に向けて、アジアの他の諸国も早急にこれを締結するよう促すこととした。

○大気汚染関連規則

船舶からの排出ガスを国際的に規制し、大気汚染の防止を図ることを目的とする海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書 VI が2005年5月19日に発効した。同附属書の内容は、窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、揮発性有機化合物質 (VOCs) 等を規制の対象として、これらの排出基準を定めるものである。この内、SOx については、その排出量を削減することを主な目的として、船用燃料油の含有硫黄分と品質について規定するとともに、硫黄酸化物排出規制海域 (SOx Emission Control Area: SECA) を設定し、この海域を航行する船舶に対して含有硫黄分1.5%以下の燃料油の使用を義務付けている。

会合では、バルティック海海域が2006年に SECA に指定されることに留意した。

また、低硫黄規制については、同附属書の他に EU やカリフォルニアにおいても地域的な規制の導入または検討が行われているため、SNEC ではこれら規制が燃料油価格や供給体制に影響を与え、船舶の運航に支障を生じるのではないかと懸念が示された。

○塗装基準

現在、IMO の船舶設計・設備小委員会 (DE) ではバラストタンク等の塗装基準案を作成しているが、同案では必要以上に過剰な要件が求められているため、これが成立した場合、海運業界にも影響がでることが懸念されている。

このため、当協会より、同基準を実行するにあたっては、新造船の建造コストが上昇し、さらに

はこの要件に対応できない造船所があることが予想されることから、世界の新造船建造量が減少する懸念がある旨発言し、参加者の理解を求めた。
(海務部：小松)

【資料】

2005年11月29日

アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会第12回中間会合 プレスリリース（和訳版）

1. アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全・環境委員会 (SNEC) 第12回会合が、シンガポール船主協会 (SSA) の主催により、2005年11月29日、シンガポールにおいて開催された。
2. 同会合には、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会、およびインドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会によって構成されるアセアン船主協会連合会 (FASA) の代表者が参加した。
3. SSA 会長であり、かつ FASA 会長でもある S. S. Teo 氏が同会合の議長を務めた。
4. 本委員会は船舶の航行安全および海洋環境の保護に関する様々な重要事項につき、以下のとおり検討・議論を行った。

○海賊および武装強盗

SNEC は、ソマリア沿岸沖における海賊事件の増加と凶悪化に深い懸念を表明した。“アフリカの角（ソマリアを含むアフリカ大陸北東部の地域）” は、スエズ運河を利用する船舶にとって重要な航路であり、何隻もの船舶が重装備の海賊の攻撃を受けたり、ハイジャックされたりしている。本委員会は、かかる卑劣な行為を強く非難するとともに、この状況を改善するために国際的な取組みと協力の必要性を強調した。また SNEC は、自社の船舶が各国当局や機関による勧告に従うよう、すべての船主に促すものである。

SNEC は、“Eyes in the Sky” イニシアチブ（航空機等による上空警備）といったような、様々な保安に関するイニシアチブの導入によって示されているとおり、マラッカ海峡の沿岸国間の協力が強化されたことを称賛するものである。また、国際海事機関 (IMO) 主催で9月上旬にジャカルタにおいて開催された“マラッカ・シンガポール海峡における安全・保安・環境保護の促進”に関する会合において採択されたジャカルタ・ステートメントの決定に同意し、これを支持するものである。

2005年第3四半期に国際海事局 (IMB) に対して報告されたマラッカ海峡における海賊事件は1件も無かったことを SNEC は歓迎した。また本委員会は、沿岸国政府がマラッカ海峡の航行安全を維持するための十分な取組みを継続するよう求めるものである。

SNEC は、現在、カンボジア、日本、ラオス、シンガポールのみがアジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) を批准していることに留意するとともに、残りのアセアン諸国、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデッシュが早急に同協定に署名するよう促すものである。同協定の発効によって、海賊問題に関するメンバー国間の連絡や情報交換を促進する情報共有センター (ISC) の設立が可能となる。

○海事保安

SNEC は、船舶および港湾施設の保安に関する国際コード (ISPS コード) の履行に関連する様々な問題（船舶に対する入港前事前通報、官憲乗船時の身分確認、船舶の長距離識別および追跡 (LRIT) 等）

がIMO の場で取り上げられ、解決される必要があることに留意した。本委員会は、LRIT 規則で求められる要件は船主のコスト増となるべきでないことを強調した。

また本委員会は、許可のない人物が着岸している船舶に容易にアクセスすることのないよう、ISPS コードに基づく保安措置を強化すべき港湾が存在することに留意した。このため SNEC は、ISPS コードに関連する評価や諸問題を ICS が IMO の会合で表明することができるようにするために、ICS に対してこれらの問題点等を提起するよう ASF メンバーに促した。

○バルクキャリアおよびタンカーの安全問題

本委員会は、国際船級協会連合 (IACS) が、海運業界から寄せられた重要なコメントを踏まえ、Joint Tanker Project (JTP) および Joint Bulker Project (JBP) に係る共通構造規則 (CSR) の最終修正案を公表したことに留意した。また、IACS 理事会は、CSR を 2006 年 1 月 1 日に採択し、同年 4 月 1 日に発効することを記述した修正 PR30(*)についても留意した。

本委員会は、これら最近の動きを歓迎し、支援するものである。

(*) : IACS は PR (Procedural Requirements) 30において、タンカーおよびバルクキャリアに関する IACS 共通規則の内的／外的な修正、採択、発効に関する手続を想定している。

○ゴールベース・スタンダード (GBS)

本委員会は、IMO は GBS の用語の全てを正確に定義するべきであり、現在の作業の方向性は、厳密には“ゴールベース・スタンダード”と呼べるものではないとする国際海運会議所 (ICS) の見解を支持した。また SNEC は、各国は GBS と並行して、リスクベース・アプローチについても率先して検討を行うべきであり、その構想が最終的に全ての船種および造船部門の領域を包含することになるという ICS の見解を支持するものである。

○大気汚染関連規則—MARPOL 条約附属書 VI

SNEC は、2005 年 5 月 19 日に MARPOL 条約附属書 VI が発効したこと、およびバルティック海海域が 2006 年に硫黄酸化物排出規制海域 (SECA) に指定されることに留意した。同附属書には、船用燃料油の含有硫黄分の上限を世界的に 4.5% に制限する規定が含まれている。

現在、船舶に供給されている燃料油に含まれる硫黄分の平均値は、(4.5% よりも) 低い数値であるものの、いくつかの国では、船舶がその港や水域に入る際、硫黄分の排出をより低くさせる規制を制定している。SNEC は、燃料油に含まれる硫黄分に関し、世界の様々な地域で異なる基準が適用される可能性があることについて懸念を表明した。本委員会は、同じ船舶に適用される要件が港から港の間で、また沿岸国から沿岸国の間で変えられてしまうのであれば、海運業界として効率的な運航を行うことができないとの意見で一致した。世界中の様々な港で排出規制のレベルが異なることは船舶にとって現実的ではない。

従って SNEC は、海運業界としてはより低い硫黄分の制限を受け入れる意思はあるものの、燃料油の価格への影響や供給体制について IMO の場における議論を考慮しなければならないとする ICS のポジションを支持する。本委員会は、すべての国々に対して附属書 VI の早期批准を求めるものである。

○海洋電子ハイウェイ

本委員会は、マラッカ・シンガポール海峡における海洋電子ハイウェイ (MEH) が、2005年9月にジャカルタで開催された IMO 主催の保安会合において正式に開始されることになり、沿岸国が海事保安施設や事務所スペース、設備、地元の専門家の提供といったような現物出資の形でデモンストレーション・プロジェクトの実施に対して共同出資することになったことに留意した。

さらに本委員会は、同デモンストレーション・プロジェクトが MEH システムの技術的評価に寄与するものであることに留意し、ASF メンバーが MEH の試験的な実施段階で参加するよう勧めるものである。

○バラスト水管理

本委員会は、現在のところ2カ国のみ、すなわちモルディブおよびセント・キッツ・アンド・ネイビス (世界船腹量に占める割合は2カ国で0.01%) しかバラスト水管理条約を批准していないことに留意した。これは条約の発効に必要な要件には大幅に不足している。

SNEC は、予定されている同条約の実施日の延期は、おそらくいくつかの国による一方的な行動 (= 地域規制) という影響をもたらすであろう。そしてそれは避けるべきであるとの懸念を表明した。

5. 本委員会のメンバーは、シンガポールにおいて SNEC 第12回中間会合を開催した SSA に謝意を表した。

● ● ● 内外情報 ● ● ●

1 交通政策審議会が答申を取りまとめる —水先制度の抜本改革のあり方について—

国土交通省海事局長の私的懇談会として設置された「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) が取りまとめた報告書を受けて、国土交通省は更に幅広い関係者等からの意見を聴きつつ、その具体化に向けた検討を深度化させることを目的として、7月14日、交通政策審議会 (会長：奥田碩・日本経済団体連合会会長) に対し、「水先制度の抜本改革のあり方について」を諮問した。この諮問に対する答申案の具体的な検討を行うことを目的に、交通政策審議会海事分科会はその下部機構として「水先制度部会」を設置した。(詳細は本誌2005年7月号P. 9参照)

同部会は、7月28日に第1回会合を開催し、懇談会報告をベースに検討を進め、11月24日開催の第3回会合で最終的に答申を取りまとめるとともに、交通政策審議会答申として、国土交通相に提出した。

答申においては、「水先人不足の到来に対応するための方策」、「水先業務運営の適確化・効率化のための方策」および「水先人の安全レベルの維持向上等を通じた安全確保のための方策」として具体的に抜本改革の方向性が示されており、船舶交通の安全確保と海洋環境保全および水先業務運営の効率化による港湾の国際競争力の向上に資するものとなっている。

答申に示された水先制度の抜本改革の具体的方策については概要以下の通りである。なお、海事分科会および部会には、鈴木当協会会長が委員として参画した。

答申等については、以下の国交省ホームページご参照。

<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutusin.html>

[答申における水先制度の抜本改革の具体的方策の概要]

1. 水先人不足の到来に対応するための方策

水先制度の根幹に関わる水先人の確保等に関わる課題に対応するため、免許制度・試験制度の改革と養成教育制度の導入等の措置を講じる。

(1) 免許制度の改革

① 資格要件の緩和

これまで必須要件であった船長経験を緩和し、船長経験を有しない若年者等にも拡大することにより、その緩和を図ることが適当である。

② 等級免許制の導入

水先人資格要件の緩和に対応して、水先に求められている安全確保の役割を確実に果たすため、水先人免許については、水先人となろうとする者の経歴等を勘案して、等級免許制を導入し、等級に応じて免許取得に必要な知識技能に差異を設けるとともに、それらに対応して業務範囲を制限することが適当である。

具体的な免許の等級については、一級～三級までの三等級とすることが適当である。

③ 免許の等級ごとの資格要件

一級水先人免許については、現行船長経験3年を2年程度まで緩和することが適当である。また、二級水先人免許については、一定期間の船長・航海士経験者を対象とし、さらに、三級水先人免許については、3級海技士（航海）免許を有する新規学卒者を含め対象とすることが適当である。

④ 免許の等級ごとの業務範囲

二級水先人免許については、4万～6万G/T程度の船舶（危険物積載船にあっては2万～3万トン程度）を上限とし、三級水先人免許については、1万～3万G/T程度の船舶（ただし危険物積載船は取り扱いができない）を上限とする等の業務範囲の制限をすることが適当である。

(2) 養成教育制度の導入

① 養成教育制度の導入

1) 養成教育の構成

座学、操船シミュレータ訓練、タグボート乗船訓練、商船等乗船訓練、水先の現場における実地訓練（現行の水先修業相当）などについて一体的に実施する必要がある。

2) 養成教育の実施の仕組み

養成教育において実施する乗船訓練、実地訓練に当たっては、船社や水先人等の関係者が訓練機会の場の提供について協力し、円滑で確実な訓練機会が確保される必要がある。

また、養成教育に要する費用は水先料金に原資を求めざるを得ない中で、効率的な養成教育の実施が確保される必要があること等に留意した仕組みを構築することが適当である。

ア. 養成教育の実施機関

養成教育は、全体として適正にオーガナイズしていること、単に資格取得のみを追求した養成教育ではなく実際に水先人として業務を行うに当たって真に必要な知識技能を確実に習得・体得させる内容のものであること、水先業務の公益性に鑑みて特定の船社や水先人等の影響を受けず安全確保に向けた使命感や強い意志を働かせられる公平公正なものであること等について確保できる者により実施されることが必要。

また、養成教育実施機関については、一つの機関に限定することなく、広く参入を認める登録制とし、国は複数の機関の間で養成教育のレベルが異なることによる弊害を防止し、適確な養成教育の実施の確保に努めることが適当である。

イ. 計画的で効率的な養成教育の実施

水先区ごとに、業務量、水先人の現員数および見込まれる退職者数等を勘案して今後必要となる水先人の数を的確に見込みつつ、養成教育を施すべき対象者の数の目安を示す等の養成教育計画を策定することが

求められる。

なお、養成教育計画は、養成教育の的確な実施の確保、公正な試験の実施の確保、円滑な水先業務の実施の確保等に支障を及ぼさないよう、国においても必要な関与を行うことが適当である。

ウ. 水先人志望者の養成教育の課程への参入を促す方策

水先人資格要件の緩和に伴い、水先人の供給源自体は現行に比して飛躍的に拡大することとなるが、緩和された資格要件を満たす者が、水先人を目指して免許取得のための養成教育の課程に入ってくるように促すべく水先人の業務の内容、養成教育課程の内容、当該課程修了後の将来のみちゆきや処遇内容等を広く周知する。

さらに、既に就いている職を辞して養成教育課程に入る者、就職の機会を見合わせて養成教育課程に入る者等が多く含まれることを勘案すれば、養成教育経費や養成教育期間中の生計費等について十分な支援を講じることが適当である。

3) 適性検査、操船シミュレータによる能力確認

水先人としての基礎的な資質・適性の有無について客観的に判定できるよう、適性検査（性格診断テスト等）を導入する。また、水先人に必要な知識技能の習得・体得の状況をより実践的に確認できるよう、操船シミュレータを活用した能力確認を行うことが適当であり、養成教育の課程において実施することが適当である。

4) 実践的な水先現場実地訓練の実施

水先現場での実地訓練を含め養成教育課程が相当程度進み、一定の知識技能を習得・体得していると認められるに至った段階においては、自らが実際に水先行為を行っていると同等の緊張感と責任感を持って、より実践的で効果的な実地訓練が実施できるような訓練を取り入れることが適当であ

る。

5) 養成教育の対象としての一級水先人の取扱い

一級水先人になろうとする者についても、免許取得に当たり、養成教育を受けなければならないこととすることが適当である。

② 試験制度の改革等

1) 養成教育制度と試験制度との関係

水先人試験の受験要件または免許の取得要件等として、養成教育を修了していることを前提とする仕組みを構築することが適当である。

2) 全国共通試験と水先区個別試験の区分

新たな水先人試験については、全国共通部分の試験と個別の水先区部分の試験とを区分し、既に特定の水先区の免許を有する者が他の水先区の免許を取得しようとする場合においては、既に知識等を有することが確認されている部分は省略できるようにする等、より合理的な制度とすることが適当である。

3) 進級時の養成教育および試験の仕組み

三級から二級水先人免許への進級および二級から一級水先人免許への進級に当たっては、既に習得・体得し、それを試験により確認された知識技能については、養成教育および試験の過程においてその一部を省略することとし、その合理化を図ることが適当である。

また、各級とも1年～3年間程度の経歴を求めることが適当である。

(3) 業務量の少ない水先区における水先業務体制の確保

業務量が少ない結果、水先人の数が少なく常時の引受体制の維持が困難な場合がある等の深刻な問題を抱えているいわゆる小水先区問題に対応するため、近隣水先区の水先人が当該小水先区の免許を取得して就業すること、または全国の水先人がその自主的な取組みとして一定のルールに従って一定期間は当該小水先区におい

て就業することにより、小水先区における水先業務の実施体制を確保することが適当である。

また、このような他の水先区の水先人が就業するルールが公正かつ適正に機能することおよび就業に応じた者に対し当該就業中の業務運営に必要な資金支援を行うことを確保する仕組みを導入する等により、小水先区における業務体制が維持されるような措置を講じることが適当である。

2. 水先業務運営の適確化・効率化のための方策

(1) 水先業務運営の適確化のための方策

① 水先人会の業務運営の見直しによる適確化

1) 水先人会の業務運営の適確化のための措置

水先人会に対しては、業務を引き受ける水先人の選任過程が不透明であること、水先人会の財務諸表等が開示されず会の運営や経理が不透明であること、事故を起こした水先人が特段の処置なくそのまま業務を継続する等ユーザーに対する責任を果たしていないことなどの問題点がこれまでも指摘されており、水先人会の業務運営の適確化が求められている。

このため、水先人会の取次窓口機能については、引受水先人の選任に関するルールを策定・開示した上で、個々の水先人の選任に関し、ユーザーの希望を誠実に履行することに努める等といった、引受ルールの明確化を図ることが適当である。

また、水先人会の運営、経理については、統一の会計基準による処理、財務情報の公開等により、その透明化を図ることが適当である。

さらに、水先人会にユーザー対応窓口や業務運営協議会を設置することにより、ユーザーサービスの向上を図るとともに、事故原因究明のための事故対策委員会の設置や事故を起こした水先人に対する再教育訓練の実施等の措置を講じることにより、ユ

ーザーに対する責務の着実な遂行を図ることが適当である。

2) 水先人会の法人化による責任遂行体制の確立

水先人会には法人格が与えられていないため、水先人会は権利義務の主体となりえず、法的基盤が不安定なものとなっている。一方、上記1)のように水先人会の業務運営の適確化を進めていくためには、水先人会がこれらの措置を主体的に責任をもって遂行し、その実効性を担保できる体制とすることが必要となる。

このため、水先人会を法人化することにより、水先人会の責任の所在を明確化するとともに、権利義務の主体として適切な資産管理等を行うことを可能にし、かつ企業会計基準に基づく会計処理によって会計および資産管理の透明性を確保することが適当である。

② 自主・自律的な水先業務運営の取組みによる適確化

1) 自主・自律的に業務運営の適確化を図る仕組み

税理士、司法書士等の他の資格制度においては、当該資格者団体が会則等により、会員である資格者への指導・監督等を実施し、自主・自律的な機能により業務運営の適確性を担保している。

このため、これらの例にならい、同様に高い職責や専門的な知識技能を有し、資格を付与されている水先人においても、自主・自律的に業務の適正さを確保するため、水先人会および全国の水先人会からなる連合会により、水先業務運営の適確化が図られる仕組みを構築することが適当である。

2) 自主・自律的に取り組むべき業務

水先人会およびその連合会は、水先人の自律的な業務運営の適確化を図るための活動の一環として、海難事故を起こした水先人および業務上の怠慢・非行、品位を損ね

る行為を行った水先人に対する一定の処分、再教育等を効果的に実施するシステム等の整備を可能な範囲で進め、水先人の資質および品位の維持・向上に努めること等が適当である。

さらに、連合会では、業務量が少なく水先人も十分に置かれていない特定の水先区において、全国の水先人を一定のルールにより就業させること等により、全国的な水先サービスの提供を確保する等の仕組みを整備することが適当である。

3) 水先人に対する自律的な処分のあり方

水先人会等が事故を起こした水先人に対する処分等を行うこととする場合には、行政処分との関係を踏まえ、税理士や司法書士などの他の資格者団体と同様に、会則に基づき、指示、訓告、注意勧告等の機能を有することにより、自主・自律的に業務運営の適確化を確保する仕組みを有効に機能させる。

4) 透明で公正な運営の確保

企業情報の開示が進展する中で、特に公益性の高い業務を実施している他の資格者団体においても、その運営に関し、透明化、公正化等を図ることが求められており、所要の規制が置かれ、国が関与することとされている。このため、水先人の団体についても、透明化・公正化等を図るため、財産目録、貸借対照表、損益計算書、事業報告書等の財務書類等について公表することや、当該団体の役員構成について一定割合は水先人以外の外部の者を登用すること等を確保する仕組みを導入することが適当である。

(2) 水先業務運営の効率化のための方策

① 水先料金規制の見直しによる効率化

1) 省令料金制度の廃止

国による省令料金制度を廃止し、水先人の業務効率化へのインセンティブが働き、ユーザーの意向を反映しやすくとともに、コストを的確に反映した料金制度とす

ることが適当である。

2) 認可料金制度の導入

どの利用者にとっても公平公正な料金が設定されるとともに、その透明性が確保されることなどを制度上担保する必要があることから、水先料金の決定変更については、国の認可にかからしめることが適当である。

特に、強制水先として、ユーザーに水先人の乗船を義務付けている場合には、その料金の性質については公共料金に等しいものとも言え、具体的な料金設定に当たっては、不当な超過利潤を認めないこととする等、業務の公益性にふさわしい料金設定となるように担保することが適当である。

3) 水先料金の認可方法

事実上の地域独占状態を背景とした不当に高額な料金設定を予め防止しつつ、サービスを享受するユーザーの意向等を踏まえ、柔軟かつ迅速に料金設定できるようにするために、上限の範囲内で料金を自由に設定できる上限認可制を導入することが適当である。

この場合、特定のユーザーに対し不当な差別的取扱いを行うこと、他の水先人との間に不当な競争を引き起こすこと等がないよう、公正な競争を確保し、利用者保護を図る観点から、料金の変更命令を発動して、是正措置を講じることができるようにする必要がある。

4) 認可料金の査定方法

水先業務運営の効率化を促すため、ヤードスティック査定(※)等他の公益事業におけるコスト算定方式を参考としつつ、コストの標準化等を図ることにより、効率化への意欲が自ずと働くような料金制度とすることが適当である。

(※) ヤードスティック査定

事業体の相対的な効率性を定量的に評価し、非効率な事業体に対して効率化を促す査定方式

また、認可に当たっては、あらかじめ、個々の水先人の収支の内容およびコストの内容についての整合化・明確化を図るとともに、国に対し毎年度の報告を義務付ける等の所要の措置を講じることが適当である。

5) 認可料金へのコストの的確な反映

水先料金の上限認可を行うに当たっては、水先業務運営の効率性向上を促すため、コストを的確に反映することが必要であり、具体的には、以下の経費について適正にコストに見込むことが適当である。

- 水先人が業務を行う際必要な運営経費（例：船舶に赴く経費、海図等情報の把握に要する経費）
- 水先人会が水先引受の取次ぎ等の業務を行うに際して必要な運営経費（例：水先人会の事務所の維持・運営に要する経費、水先艇の整備・維持・運営に要する経費、待機場所等の確保に要する経費）
- わが国全体として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、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資する経費等（例：水先人の養成教育に要する経費、小水先区維持のための経費）等。

また、水先人の報酬については、その特殊な知識技能等に対する対価である点を考慮し、かつ、それぞれの免許の等級およびその資格要件の状況も勘案して、それらにふさわしいレベルで設定されることが望まれる。

② 同一湾内における水先業務の一元化による効率化

1) 同一湾内の複数水先区の統合

東京湾、伊勢湾および大阪湾の三大湾内においては、それぞれベイ（航行）水先区とハーバー（港内）水先区との複数水先区が設定され、湾外から湾内諸港に入港する場合には、ベイとハーバーとの水先人による乗継ぎが行われているが、これについて

は、水先人の乗継ぎを解消して一人の水先人が湾口から港内まで通して業務を行うことにより、船舶の運航能率を増進させるとともに、船舶交通が輻輳する湾内の乗継ぎ解消による安全の向上等を図ることが必要であるため、当該同一湾内の複数水先区を統合することが適当である

なお、水先区の統合に当たっては、水先人の専門性の低下等の問題が生じない等、特に十分な養成教育を実施することが必要である。

また、当該水先区の現行免許受有者に対しては、経過措置として、現行の水先区の範囲の限定を付した免許とすることが適当である。

2) 複数水先区の円滑で確実な統合のための仕組み

同一湾内の複数水先区の統合に当たっては、現行免許受有者に経過措置として付される限定を円滑に解除することができるよう、安全レベルの確保に十分留意しつつ、水先業務の実績等を勘案して、試験の一部免除を受けることができる仕組みや養成教育が短縮できる仕組みを設ける必要があり、当該仕組みを設ける期間は、3年から5年間程度の期間とすることが適当である。

3. 水先人の安全レベルの維持向上等を通じた安全確保のための方策

(1) 免許の更新制度の改革

① 免許更新の際の講習受講の義務付け

個々の水先人が有する知識技能の向上を図り、船舶交通の安全等の確保に資するため、免許更新の際に、必要な知識技能の付加等を図ることができるよう講習の受講を義務付けることが適当である。

② 免許の更新期間の見直し

免許更新の際の講習受講の義務付けがより一層その効果を発揮するため、特に、当該講習を早期に受講させることが適当な者につい

ては現在一律に5年としている免許の更新期間を短縮することが適当である。

具体的には、二級または三級の水先人免許受有者で水先人としての経験の少ないものについては3年に、一定年齢以上の高齢者については3年または4年に短縮することが適当である。

(2) 強制水先対象船舶のあり方

① 強制水先対象船舶の範囲を表す「船舶の大きさ」のあり方

強制水先対象船舶の範囲を表す基本的な要素については、「船舶の大きさ」とし、その具体的な指標としては、現行と同様に「総トン数」とすることが適当である。

強制水先対象船舶の範囲について、海外の定め方を参考に現行範囲を見直す場合および港湾の競争力向上等の観点から現行範囲を縮小する場合のいずれの場合においても、個々の水域ごとにその水域事情を把握し、科学的な実証分析を行った上で、水域の自然条件、船舶交通状況、水先業務態勢等を考慮して判断することが適当である。

② 「船舶の大きさ」以外の要素の取扱い

強制水先対象船舶の範囲の設定に当たっては、「船舶の大きさ」以外の要素として、「積載物の種類（危険物等）」、「PSC（外国船舶監督）において航海機器等に関する指摘を受けたことの有無」、「船長の違反・事故の有無」および「船長の当該水域の航海経験の多寡」の各要素に着目すべきとの考え方があるが、これについては、これらの要素を反映させることが合理的で妥当かどうか、制度上も実態上も可能か否かについての検証を行うことが必要であるとともに、それらを採用する場合においても、水域の自然条件、船舶交通状況、水先業務態勢等の実態を踏まえて総合的に検討を深めることが適当である。

ア. 危険物積載船は現行においても特定の水先区においては、一般船舶に比し厳しい取扱いを講じているところであり、引き続き同様の

取扱いをすることが適当である。

イ. PSC（外国船舶監督）により指摘を受けた船舶等は、潜在的にも実際的にも安全航行に支障を及ぼしかねないことから、これらの事実のない船舶に比して厳しい扱いを求める考え方があ。これについては、指摘等を網羅的に把握することは実際的ではなく、さらには、そのような内容の情報を把握しうるとしてもその活用には制約があるため、これらの要素を強制水先の範囲の設定に反映させることは現実的な課題が多い。

ウ. 当該水域の航海経験が少ない船長が乗り組む船舶については、一定経験を得るまでは強制水先の対象とすることが適当であるとの考え方がある。これについては、船長の航海経験の回数等をあらかじめ国が確実に把握することが必要となるが、その確実な把握の方法として如何なるものが合理的で現実的かなどを含め、将来的な導入の可能性についての検討を引き続き進めることが適当である。

(3) 緊急的・臨時的な強制水先の適用

現在の強制水先の適用範囲については、法令により原則として総トン数で決めているが、例えば、工事または作業の実施により船舶交通に対する危険要因が存在する場合や沈没海難の影響により可航幅が制限され二次海難のおそれがある場合など、航行環境の変化により、操船の困難性が増大している場合には、緊急的・臨時的な措置として、水先人による運航の支援を行うことが必要な場合があると考えられる。

そのような必要があると判断するときは、国土交通大臣が強制水先対象船舶の範囲を別に定めることができることとする等、強制水先を機動的に適用できるような仕組みを構築することが、船舶交通の安全等の確保や規制の合理性の観点から適当である。

(4) 水先区の設定等の柔軟な見直しの仕組みのあり方

水先区（強制水先の対象水域を含む。）の設定、強制水先対象船舶の範囲の設定等については、

港湾施設整備状況や船舶交通状況等の水域事情の変化に併せ、機動的かつ効率的に水先区設定等の検討・見直しが行えるような仕組みを構築することが適当である。

このような仕組みの構築に当たっては、設定等を検討する水域の現地関係者（港湾管理者、港長、水先人、荷主、船社、関係海技者、関係官庁等）による協議会の設置、同協議会の定期的な開催等を推進するとともに、当該協議会の結論を踏まえて、国において迅速かつ的確に検

討を行うことが適当である。

4. 水先制度改革の実施時期等

上記改革の実施時期としては、所要の準備等に必要の期間を考慮して、平成19年4月からとすることが適当である。

また、実施に当たっては、新制度への円滑な移行が図られるよう、所要の経過措置等を設けることが適当である。

（企画部：田中）

2

配乗要件に関する議論の方向性を確認

—第2回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」の様態について—

国土交通省は、11月21日、第2回「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会」（座長：野川忍・東京学芸大学教授。以下「検討会」）を開催した。

同検討会では、第1回検討会（本誌2005年10月号P.18参照）での議論の結果について意見交換を行うとともに、国交省より、日本籍船の船長が日本人でない場合や、日本人が一人も乗船していない場合の法令上の問題の有無などについての関係省庁への照会結果の説明があった。照会結果については、直接法令に抵触すると指摘した省庁は今のところ存在しないが、配乗要件を撤廃する政策的な理由が不明確であるとの指摘や運用上の懸念を示す省庁もあったため、次回検討会で各省庁の

懸念事項についての見解を労使から書面で提出することとなった。また、今次会合では、“船・機長を外国人とした場合の安全運航面等からみた評価”および“配乗要件を撤廃することの意義”等についても議論する予定だったが、十分な検討時間が取れなかったため、これらの点についても労使が見解を書面に纏め、次回会合で議論することとなった。さらに、国交省は、配乗要件に関する外国の実態調査を行うこととし、次回検討会でその結果が披露されることとなった。

次回検討会は、2006年1月中旬に開催される予定である。

（企画部：本澤）

3

スエズ運河・パナマ運河とも通航料支払い実績が増加

—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果について—

当協会は、毎年会員各社の運航船舶（外国用船を含む）について、両運河に係る通航実態並びに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、従来より各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については2004年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2004年4月1日より2005年3月31日まで調査してきており、本年度においても同期間とした。

〔スエズ運河〕

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は通航船社数では前年度と同じく13社であったものの、利用隻数は16.3%増加（2004年：1,203/2003年：1,034）し、G/Tベースでは20.4%増加（61,481/51,053/千G/T）するとともに、D/Wベースでも14.4%の増加（55,102/48,155千D/W）となった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数（*1

SCNT: Suez Canal Net Tonnage) ベースでは16.4%の増加(60,543/52,018千トン)となり、全体の通航料も26.5%の増加(307,470/243,051千ドル)となった(【表1】参照)。

船種別で見ると、自動車専用船が大幅な増加を示すとともに、バルクキャリアおよびコンテナ船も増加した一方、タンカーが減少した。このうち自動車専用船はSCNTベースで39.0%の増加(23,357/16,807千トン)、通航料も41.6%の増加(112,118/79,157千ドル)と大幅な増加となり、バルクキャリアはSCNTベースで17.5%の減少(5,455/6,609千トン)したものの、通航料では18.9%増加(18,120/15,244千ドル)となった。

一方、タンカーはSCNTベースで12.4%の減少(1,206/1,377千トン)、通航料も11.4%の減少

(10,235/11,556千ドル)となり、前年の大幅な増加から減少に転じた。また、在来定期船もSCNTベースで5.0%の減少(288/303千トン)、通航料でも5.3%の減少(2,307/2,435千ドル)となり前年度に引き続き減少した(【表2】参照)。

【パナマ運河】

2004年度のパナマ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で1社減の13社となったものの、利用隻数は12.7%の増加(2004年:941/2003年:835)、G/Tベースでも19.0%増加(38,710/32,525千G/T)するとともに、D/Wベースでは14.3%の増加(31,875/27,883千D/W)となった。一方、料率の基本となるパナマ運河トン数(*2PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでは29.5%の

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年 度	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料			
						千 US ドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.8	195	△ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	944	40,040	34,634	43,067	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9
2000	12	1,019	43,992	41,279	40,680	180,582	△ 7.7	195	△ 12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	△ 6.5	205	5.1
2002	11	842	43,126	38,010	42,898	189,060	12.0	237	15.6
2003	13	1,034	51,053	48,155	52,018	243,051	28.6	282	19.0
2004	13	1,203	61,481	55,102	60,543	307,470	26.5	333	18.0

注) 2004年の通航料の円換算率は、2004年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=108.17円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(2004.1.1～2004.12.31)

(通航料=千 US ドル)

船 種	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 SCNT	通 航 料
タ ン カ ー	4	127	1,313	2,229	1,206	10,235
鉱 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	98	5,493	10,566	5,455	18,120
自動車専用船	5	442	21,622	7,494	23,357	112,118
コ ン テ ナ 船	3	513	32,678	34,282	30,213	164,527
在 来 定 期 船	2	22	346	527	288	2,307
そ の 他 船 舶	1	1	29	4	24	163
合 計	13	1,203	61,481	55,102	60,543	307,470

注) 社数合計の13は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年 度	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料			
						千 US ドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	△ 12.8	92	△ 20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4
2002	16	904	34,191	27,285	35,680	100,293	16.3	122	13.0
2003	14	835	32,525	27,883	30,810	102,157	1.9	122	0.0
2004	13	941	38,710	31,875	39,908	115,424	13	124	1.6

注) 2004年の通航料の円換算率は、2004年4月～2005年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=107.49円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(2004.4.1～2005.3.31)

(通航料=千USドル)

船 種	社 数	延 隻 数	延千 G/T	延千 D/W	延千 PCNT	通 航 料
タ ン カ ー	1	5	141	232	147	229
鉱 油 兼 用 船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	9	243	6,985	12,407	6,265	17,778
自動車専用船	4	454	21,315	7,389	23,703	67,922
コ ン テ ナ 船	3	197	9,485	10,948	9,108	27,250
在 来 定 期 船	1	29	292	335	248	1,027
そ の 他 船 舶	2	13	492	564	437	1,218
合 計	13	941	38,710	31,875	39,908	115,424

注) 社数合計の13は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

増加(39,908/30,810千トン)となったことから、全体の通航料は13.0%の増加(115,424/102,157千ドル)となった。【表3】参照)

船種別について見ると、自動車専用船、コンテナ船が増加する一方、在来定期船が減少した。このうち自動車専用船はPCNTベースで58.9%の増加(23,703/14,915千トン)、通航料でも16.5%増加(67,922/58,284千ドル)と前年度の減少から増加に転じ、コンテナ船は、PCNTベースでは6.1%の増加(9,108/8,584千トン)、通航料も12.2%増加(27,250/24,286千ドル)となり、昨年引き続き増加した。

一方、在来定期船はPCNTベースで6.8%の減少(248/266千トン)、通航料も3.7%の減少(1,027/1,066千ドル)、また、バルクキャリアーはPCNT

ベースで5.0%減少(6,265/6,597千トン)したものの、通航料は2.3%の増加(17,778/17,373千ドル)となった【表4】参照)。

*1 スエズ運河トン数(SCNT: Suez Canal Net Tonnage): 1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

*2 パナマ運河トン数(PCNT: Panama Canal Net Tonnage): 1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

(企画部: 齋藤)

4 低硫黄燃料油に関する規制の動向

大気汚染防止については近年、船舶の分野においても、国際海事機関（IMO）による条約の作成・改正はもとより、各地域毎に様々な規則が作成されつつある。

この内、船舶から発生する硫黄酸化物（SOx）の排出規制に関する最近の動きは次のとおりとなっている。

1. MARPOL 条約附属書Ⅵにおける SOx 排出規制

船舶からの排出ガスを国際的に規制し、大気汚染の防止を図ることを目的とする海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）附属書Ⅵが2005年5月19日に発効した。

同附属書の内容は、窒素酸化物（NOx）、SOx、揮発性有機化合物（VOCs）、オゾン層破壊物質、および船上廃棄物の焼却ガスを規制の対象として、これらの排出基準を定めるものである。この内、第14規則と第18規則では SOx の排出量を削減することを主な目的として、船用燃料油の含有硫黄分と品質について規定している。両規則の概要は以下のとおりである。

(1) 第14規則 硫黄酸化物（SOx）

- ① 船舶では、いかなる場合においても含有硫黄分4.5%以下の燃料油を使用すること
- ② 船舶が硫黄酸化物排出規制海域（SOx Emission Control Area: SECA）を航行する場合は以下の条件の少なくともいずれか一つを満たさなければならない。
 - ・含有硫黄分1.5%以下の燃料油を使用すること
 - ・船舶からの SOx の総排出量（推進機関および補助機関を含む）を6.0g/kWh 以下に低減するため、主官庁が承認した排ガス洗浄装置を用いること
 - ・主官庁が承認したその他の同等の効果を有する技術的方法を用いること
- ③ SECAとして、バルティック海海域を2006年

5月19日に指定する。また、それ以外の海域については、同附属書に定める SECA 指定のための基準および手順に従って IMO が指定する。

(2) 第18規則 燃料油の品質

- ① 船用燃料油について、以下の物質の混入を禁止する。
 - ・船舶の安全性を低下させ、または機器類の性能に悪影響を及ぼす物質
 - ・人体に有害な物質
 - ・更なる大気汚染に総合的に寄与する物質
- ② 総トン数400トン以上の船舶では、燃料油の詳細（受領日、供給者および含有硫黄分等）は、燃料油供給者によって発行される燃料油供給証明書（Bunker Delivery Note: BDN）によって記録される。
- ③ 燃料油受領後3年間、容易に検査することができる船内の場所に BDN を保管しなければならない。
- ④ BDN には受領した燃料油の代表的サンプルを添えるものとし、当該燃料油の大部分を消費するまで（ただし、いかなる場合も受領日から12ヶ月以上）、同サンプルを保管しなければならない。

なお、2005年7月に開催された IMO 第53回海洋環境保護委員会（MEPC53）において、同附属書の内容について見直すことが合意され、SOx の排出規制についても今後更なる検討を行うこととなった。

また、北海を SECA に追加する改正案が承認された。適用日は同附属書の規定により、改正案発効1年後の2007年11月22日となる。

2. 改正 EU 低硫黄指令の発効

欧州海域を航行する船舶から排出される SOx を低減し、大気汚染を防止することを目的とした「硫黄分含有船用燃料油に係る指令（EU 低硫黄指令）」が2000年7月1日に発効した。

しかしながら、同指令は、燃料油として主に使用されているC重油を規制対象とせず、むしろC重油よりも含有硫黄分の少ない船用軽油 (Marine Gas Oil: MGO) を規制対象とするなど実効性に乏しいことから、2002年11月より同指令の改正案に関する検討が開始された。検討の結果、同案は2005年5月23日に欧州閣僚理事会において採択され、8月11日に発効した。今後、EU加盟国は1年以内に改正指令を国内法に取り入れることとなる。

旧指令および改正指令により追加された内容は概要以下のとおりである。

(1) 旧指令の内容

- ① 2000年7月1日よりEU領海内(沿岸より12マイル以内、停泊中を含む)では含有硫黄分0.2%以下のMGOを使用すること
- ② 2008年1月1日よりEU領海内では含有硫黄分0.1%以下のMGOを使用すること

(2) 改正指令による追加規制

- ① SECAにおいて含有硫黄分1.5%以下の燃料油を使用すること
- なお、2006年8月11日よりバルティック海

を、また、2007年8月11日より北海を同海域に指定する。

- ② 定期サービスとしてEU内の港を出入港する旅客船については、2006年8月11日より、EU加盟国の領海、排他的経済海域、および汚染規制海域において含有硫黄分1.5%以下の燃料油を使用すること
- ③ 2010年1月1日より、EU内の港に停泊する船舶と、内水域を航行する船舶は含有硫黄分0.1%以下の燃料油を使用すること(ただし停泊中、全面的に陸上電源を使用する船舶は適用除外)

3. カリフォルニア州大気資源局 (CARB) による燃料油規制案

California Air Resource Board (CARB) は2005年8月24日に開催された作業部会において、同州沿岸水域における外航船からのNO_x、SO_xおよび浮遊物質 (PM) の排出を抑制するために、船用燃料油に含まれる硫黄分の上限を規制することを正式議題として取り上げた。CARBの作成した規制案は

燃料油の含有硫黄分に関する規制・規則一覧表

規 則 名	実施主体	対象船舶	対象海域	規 制 の 内 容	発 効 日	適用(予定)日
MARPOL 条約 附属書VI (第14規則)	IMO	全ての船舶	全ての海域	含有硫黄分(S分)4.5%を超える船用燃料油の使用禁止	2005/5/19	2005/5/19
			バルティック海	S分1.5%を超える船用燃料油の使用禁止		2006/5/19
			北 海	S分1.5%を超える船用燃料油の使用禁止	2006/11/22	2007/11/22
EU 指令 1999/32/EC	EU	全ての船舶	EU 加盟国の領海内	S分0.2%を超えるMGOの使用禁止	2000/1/1	2000/1/1
				S分0.1%を超えるMGOの使用禁止		2008/1/1
改正 EU 指令 2005/33/EC	EU	全ての船舶	バルティック海	S分1.5%を超える船用燃料油の使用禁止	2005/8/11	2006/8/11
			北 海	S分1.5%を超える船用燃料油の使用禁止		2007/8/11
		EU 加盟国の港湾間を定期航路とする客船	EU 加盟国の領海、排他的経済海域、および汚染規制海域	S分1.5%を超える船用燃料油の使用禁止		2006/8/11
		内水域を航行する船舶、および停泊中の船舶	EU 加盟国	S分0.1%を超える船用燃料油の使用禁止		2010/1/1
CARB による規制 (案)	カリフォルニア州	米国船籍の外航船および外国籍船	カリフォルニア州の沿岸から24マイル以内(内水域、河口水域および停泊中を含む)	一般発電機用エンジン、および電気推進用の発電機エンジンには、MGOもしくはS分0.5%以下のMDOを使用すること	未 定	(2007/1/1)
				一般発電機用エンジン、および電気推進用の発電機エンジンには、S分0.1%以下のMGOを使用すること	未 定	(2010/1/1)

概要以下のとおりである。

- ① カリフォルニア州の港湾に停泊する船舶、および内水域、河口水域ならびに沿岸から24マイル以内を航行する船舶において、一般発電機用エンジン、および電気推進機関に電力を供給するための発電機用エンジンには以下の燃料を使用しなければならない。
 - ・2007年1月1日から、MGOもしくは含有硫黄分0.5%以内の船用ディーゼル油 (Marine Diesel Oil: MDO)
 - ・2010年1月1日から、含有硫黄分0.1%以内の MGO
- ② 2007年1月1日以降は以下の記録を残し、記録日より3年以上保管しなければならない。
 - ・当該水域への出入域時刻および船位
 - ・燃料切替を開始／完了した日時および船位
 - ・燃料油の補給量およびその硫黄含有分

- ③ NOx、SOx および PM の排出量を、①の規制と同様に管理できる方法があれば、それを代替方法として用いることができる。
- ④ 目的地の変更など止むを得ない理由により要件を満たす燃料を入手できなかった場合は、別に定められた不適合料金を支払うことによりこれに替えることができる。

なお、CARB は2005年12月8日に開催される理事会において、関係者から寄せられたパブリックコメントを踏まえ、上記規制案を検討することとされていた。このため、当協会は国際海運会議所 (ICS) を通じ、低硫黄燃料油の供給体制を考慮した上で規制の発効時期を検討すること、および外航船の運航に混乱を生じぬよう国際規制との整合性が必要であることなどをコメントした。

(海務部：高野)

5 日本版24時間ルールの導入に向けた検討が進められる —入港関係書類についての事前報告の義務化—

2001年に発生した米国同時多発テロ事件以降、諸外国および国際機関では物流に関するセキュリティの強化が進められており、とりわけ海上貨物に着目すると、米国では CSI (Container Security Initiative) (注) の補強策として、積荷目録情報の船積24時間前提出が義務付けられ、また提出時期に違いはあるものの、韓国、オーストラリア、カナダでも同様の制度が設置されている。更には、現在 EU でも具体的な検討が行われているところである。

こうしたなか、財務省関税局は日本においても入港関係書類の事前報告を義務化する方向で検討を進めており、平成17年度中の法律改正と同18年度中の施行に向けて、現在 (入港関係書類は関税法第15条第3項の規定に基づき)、外国貿易船が開港に入港する際に、税関長が必要と認める場合に事前の報告を求めている積荷目録、旅客氏名表および乗組員氏名表の記載事項について、事前報告を義務化するとした概要以下内容の検討案を取り

纏めた。詳細については、今後更に検討が行われることとなっている。

- ① 事前報告の内容
積荷目録、旅客氏名表および乗組員氏名表とも現行の提出項目と同一
- ② 事前報告義務者
外国貿易船等の所有者あるいは船長・機長等
- ③ 事前報告時期
各国の例を参考に「本邦到着前」といった一定の時間を基準に具体的な時間を設定
- ④ 報告方法
電子情報での報告が望ましいが書類も可能
- ⑤ 罰 則
事前報告なしでの入港や虚偽の報告についての罰則を検討

当協会では、テロ対策の強化や国際的な物流セキュリティを強化することに異論はないものの、

新たな制度については、国際的な規則との整合性や、諸外国の制度との統一性、また外航船舶の運航実態を踏まえ現実的に対応可能なものとするようパブリックコメントを提出するとともに、財務省関税局との話し合いの場を通じ当協会意見の反

映に努めている。

注) CSI: 二国間協定に基づき、米国税関職員を海外の積出港に派遣して対米輸出コンテナの事前検査を行う制度。2005年11月現在、横浜、東京、名古屋、神戸を含め世界の41港が参加。

(企画部：伊藤)

船社／荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換

—第4回コンテナ・ SHIPPING・フォーラム開催—

定航海運を巡る最近の国際情勢や今後の需給動向につき、日本発着の定航船社・関係荷主が対話を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力、国土交通省の後援の下、2005年11月30日に東京で開催された。4回目となる今回のフォーラムでは、国土交通省海事局より独禁法適用除外制度に関する最近の動きについて基調講演がなされた後、荷主側から荷主企業のサプライチェーン構築例と、海上運賃のあるべき範囲などについて講演が行われた。これに引き続き、船社側からは北米・欧州の各コンテナ航路の需給見通しや、2006年のコストリカバリープランについて説明が行われ、その後船社・荷主間でパネル・ディスカッションが行われた。



▲第4回コンテナ・SHIPPING・フォーラムの様相

(企画部：山上)

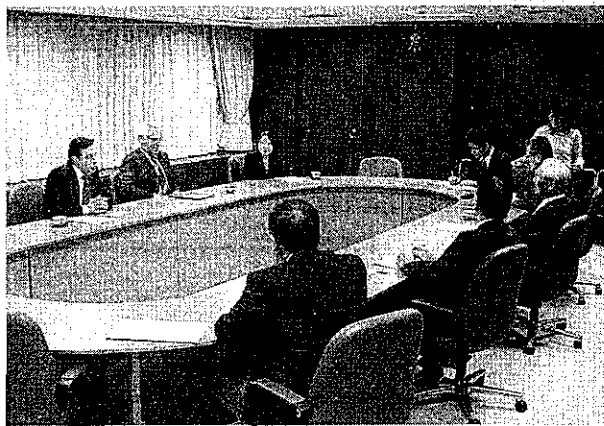
ギリシャ船協会長が当協会を訪問、鈴木会長と懇談

ギリシャ船協 Efthymiou 会長は、11月中旬のカラマンリス・ギリシャ首相訪日団の一員として来日し、11月11日に当協会を訪問、鈴木会長と懇談した。両会長は日本船社とギリシャ船主の長年の良好な関係を確認した上で、海運市況の現状と今後の見通し、日本・ギリシャ両国をはじめ中国、米国などの景気動向などについて意見交換を行い、両船協の友好関係を今後も発展させていくこととした。

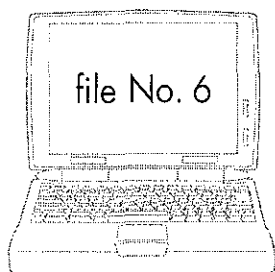
(企画部：山上)



▲左：Efthymiou 会長（ギリシャ船協）、右：鈴木会長



▲懇談の様子



国際海事 World~Webから~

—国際船級協会連合 IACS—

名 称：International Association of Classification Societies（国際船級協会連合）

所在地（本部）：6th Floor, 36 Broadway, London, SW1H 0BH, United Kingdom

Tel: +44 (0)-20-7976-0660 Fax: +44 (0)-20-7808-1100

HP: <http://www.iacs.org.uk/index1.htm>

会 長：Mr. Robert Somerville (ABS)

事務局長：Mr. Richard Leslie

加 盟：10ヶ国10船級協会 準メンバー1ヶ国

設 立：1968年

国際船級協会連合は、世界50以上もの船級協会が存在する中で長年のキャリアと実績を持つ10の船級協会（ABS：米国、BV：フランス、CCS：中国、DNV：ノルウェー、GL：ドイツ、KR：韓国、LR：英国、NK：日本、RINA：イタリア、RS：ロシア）によって構成され、船舶等の設計・建造に関する技術的な支援、要件に適合していることの検証、調査・研究を通して、海上の安全と規則作成に貢献することを目的としている。これらの船級を取得した船舶は全世界の90%以上（約94%：2004年）を占めている。

船級とは

18世紀後半、ロンドンにあるロイズコーヒー店を発祥とする海上保険が、保険による補償のために船体や船の設備を独自に検査するシステムを開発したのが始まり。年ベースで船の状態を“等級付け（classify）”する試みで、船体の状態は良いものからA・E・I・O・Uに、設備の状態はG・M・B（後に1・2・3）と記号で示され、A1が最上級となっていた。

現在世界の主要海運国では、中立的な立場で船舶を検査*し等級付けを行うために船級協会を組織し、船体や機関その他の設備に関する基準を定め、各協会の定める基準に合致・順守されているか否かでそのクラスに「適合」または「不適合」と判断される。協会は基準に合致した船舶に対して船級と呼ばれるランクを与え、船名を登録船名録に掲載している。

*新造船の船体計画や関連書類の技術検査→造船所での建造や鋼材・エンジンなど船舶の主要構成要素をなす設備において規則に適合しているかどうか船級協会の検査員による立ち合い→船舶検査証明書を発行→定期検査、によって船級を維持する。

CSR 策定作業

2003年5月に開催されたIMO第77回海上安全委員会において提案された、船体構造に関する新たな基準を確立しようという動き(GBS)*1を受けて現在、IACSではタンカー*2とバルカー*3

について船体設計基準を統一する共通構造規則 (CSR) * 4 の作業が進められている (2006年1月 IACS 理事会にて採択、同年4月発効予定)。

* 1 : Goal-Based Standard (GBS : 目標達成型の新造船建造基準)

2003年5月のIMO第77回海上安全委員会において提案された、船体構造に関する新たな基準を確立しようという動き。基準の策定はIACSが作成することになり、バハマ・ギリシャ・IACS提案文書を中心に検討が進められている。現在、船舶の構造関係規則は各船級協会独自のものであるため、同一仕様の船舶でも船級協会によって構造部材の寸法等が異なっている。

* 2 : Joint Tanker Project (JTP) <http://www.jtprules.com/>

ABS, DNV, LR による、タンカーの規則開発プロジェクト。

* 3 : Joint Bulker Project (JBP) <http://www.jbprules.com/>

BV, CCS, NK, GL, KR, RINA, RS による、バルカーの規則開発プロジェクト。

* 4 : Common Structural Rules (CSR : 共通構造規則 - 核となる環境および安全基準)

船舶の構造寸法に関する船級間の競争を排除し、より頑強な船舶を建造することを目的とし、船体設計基準を統一するための共通規則。

< 議決機関 >

* Council : 理事会。全メンバーで構成。年1回開催。統一規則の採択、会長・副会長の選任等を行う。

* Committee 等 : 委員会等。

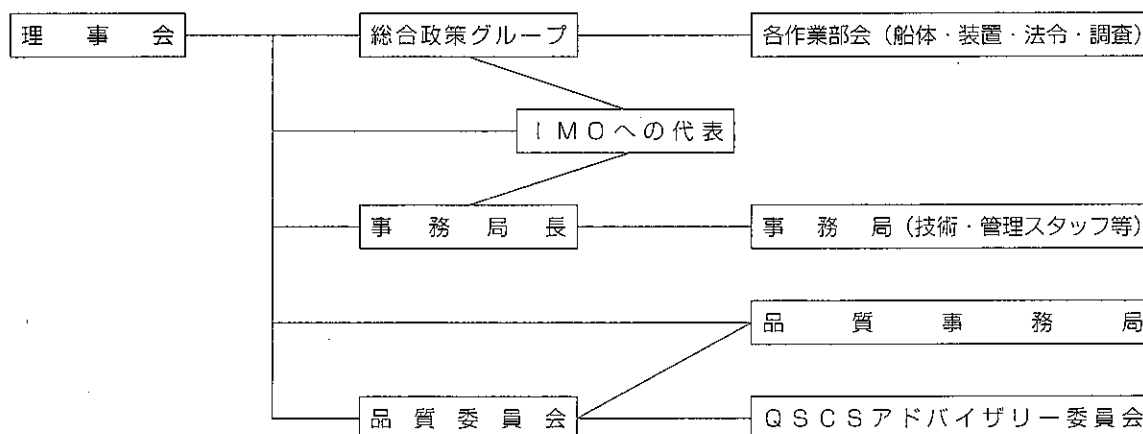
- General Policy Group : 総合政策グループ。理事会の下部組織で、政策、方向性、長期計画の実施等のサポートを行なう。

- Quality Committee : 品質委員会。基幹業務である船級についての事柄を扱う。

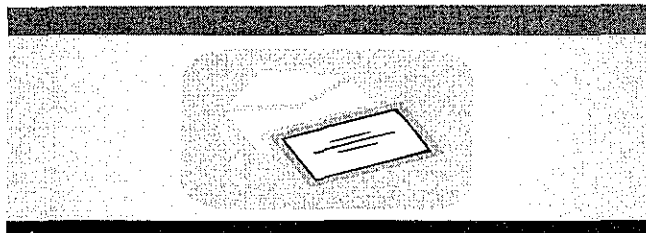
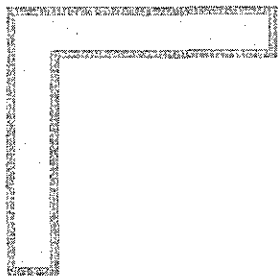
- QSCS* Advisory Committee : QSCS アドバイザリー委員会。

* Quality Management System Certification Scheme (品質管理システム認証スキーム)

< 機 構 図 >



国際海事 World~Web から～は海運に関係のある国際的な機関・団体等の HP にアクセスし内容をご紹介していくコーナーです。
コーナー掲載内容以外の情報につきましては各機関にお問合せください。 (コーナー担当: 総務部・長嶋)



九州便り

いろいろな船に思うこと

ここ関門海峡では、毎日いろいろな船が700隻程度往来していますが、変わった船も目に止まり、あれこれ想像するのも楽しいものです。

先日、巨大なクレーン船が珍しく2隻揃って曳航されていましたが、その行く先は若戸大橋の洞海湾口寄りに建設中の「新若戸道路」工事現場でした。この道路は、本年4月に開業した大水深高規格の「ひびきコンテナターミナル」や「リサイクルポート」、「エコタウン」などとして稼働中の若松区響灘地区から、洞海湾を横切って戸畑・小倉地区へ、さらに全国へのアクセス円滑化を図るために計画された海底トンネルで、片側2車線の自動車道路となっています。このトンネルは沈埋式を採用しており、陸上で製作した鋼製の殻を海上に浮かべてコンクリートを充填した沈埋函7個を海底に埋設・接合して構築されるもので、クレーン船はこの工事に活躍するために曳航されて来たのでした。トンネルの沈埋函部分は557mで、アプローチ道路以外の港湾整備事業として建設される1,181mの47%にあたります。

「新若戸道路」が完成すると、洞海湾を挟む若松と戸畑とを結ぶ交通手段として、空には「若戸大橋」、水上には「若戸渡船」、海底には「新若戸道路」と揃うことになりますので、何となく東京は御茶ノ水の「聖橋」、「JR」、「地下鉄」、「神田川」の風景を思い浮かべますが、残念ながら「新若戸道路」は水面下なので、バーチャル・リアリティー上のことになります。

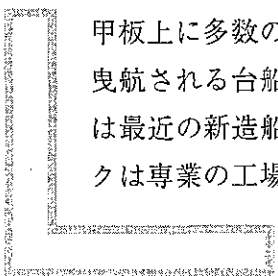
異様な形の船が通ると思って良く観察すると、甲板上に多数の船体用ブロックを載せて造船所に曳航される台船であることが良くあります。これは最近の新造船ラッシュもあって、船体用ブロックは専業の工場で効率的に製作し、造船所はその

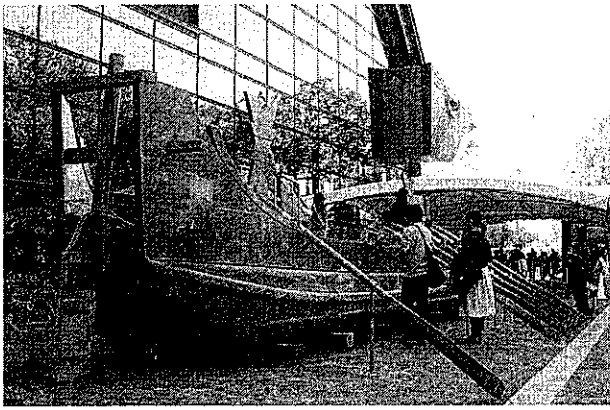
接合・組立てを行なって船に仕上げるという分業が進んだための光景でした。ブロックの発注先は国内に限らず、海外にも及んでいるとのこと、聊か驚きです。

8月4日、門司港に変わった形をした手漕ぎ船を中心として大小5隻から成る船団と警備の船艇が賑やかにやってきました。これは古代船による「大王の柩」実験航海の船団で、7月24日に熊本県宇土市を出発し、関門海峡、瀬戸内海を経由して大阪南港へ向かう航海の途中で寄港したもので、大阪南港へは8月26日に到着しました。

この実験航海は、大和朝廷の王墓である古墳のうち継体天皇や推古天皇とされる陵墓などに、熊本県宇土地方にのみ産する阿蘇ピンク石(馬門石)で造られた巨大な石棺が使用されていることから、「6~7トンもある石棺が800kmも離れた大和までの様に運ばれたのか?」という謎を解くために行なわれたプロジェクトで、石棺と蓋とを載せた丸木船を漕ぎ手18人による古代船「海王」で曳航することにより行なわれました。漕ぎ手は水産大学校の端艇部が中心となり、途中各地の学校の端艇部が協力しましたが、このように海技関係の学校が活躍できる機会があることは嬉しいことでした。卒業後にも希望を持って活躍できる場が用意されていることを願うばかりです。

この古代船「海王」は、宮崎県で出土した舟形埴輪をモデルに作られた長さ12m、幅2mの船で、航海を終了した現在、国内4番目の国立博物館として福岡県太宰府市に今秋オープンした「九州国立博物館」の入口に展示されています。この博物館は太宰府天満宮に隣接しており、「西の都」と云われた大宰府の政庁跡もすぐそばで、都府楼や水城も近く、半島や大陸との交流最前線であったこ





▲展示されている古代船「海王」(後ろは九州国立博物館)

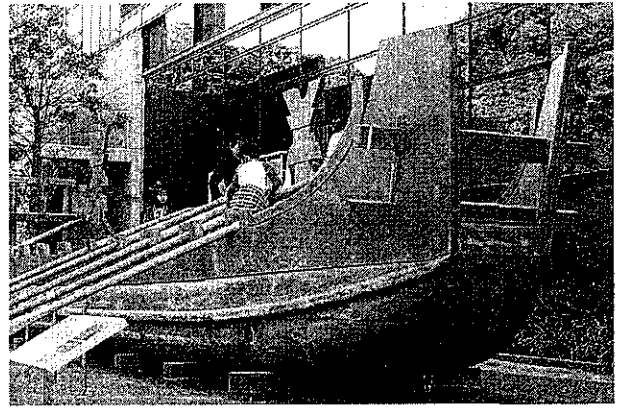
とを実感します。また展示物も半島や大陸の影響を色濃く示すものが多く、北部九州とこれら地域との深い結びつきを改めて認識させられました。

11月7日、海峡の向かい側、下関港の岸壁に、船側に「RESERCH」と大書した大型船と、その隣には、高い望楼を備え船首の高い中型船が2隻停泊していました。

良く見ると、大型船は捕鯨母船の「日新丸」(7千G/T、調査員を含む乗組員約150名)で、南極海の鯨類捕獲調査に従事するための装いでした。そして中型船は目視採集船(いわゆるキャッチャーボート約7百G/T、乗組員約20名)でした。これは、政府からの実施許可と財政支援を受けて実施される捕獲調査で、1987年から開始され今春終了した第一期に引き続いて実施される第二期調査の第1次調査で、この日は南極に向け出港するところでした。

なお調査船団は、調査母船「日新丸」、目視採集船3隻、目視専門船2隻による6隻で、4月中旬までの約5か月間に亘って、目視調査のほか標本採集としてクロミンククジラ850頭±10%、ナガスクジラ10頭を捕獲するとのことです。南極海での商業捕鯨は1904年から開始されたとのことですが、わが国沿岸ではそれより遥か以前の古墳時代には捕鯨を行なっていることが古墳の線描画に示されており、食用のほか多方面に活用してきた文化があって資源も回復しつつあることを思うと、これら調査によって鯨類資源管理の構築が進むことを願うばかりです。

いろいろな船と云えば、門司には東洋一の曳船



▲子供達も古代船を体感

「航洋丸」(2千G/T)の基地があります。この船は、全長86m、航続距離2万2千マイルの曳／救助兼用船(いわゆるオーシャンタグ)で、1998年に竣工しました。船主は、国内大手の船社・損保会社および当協会が株主となっている日本航洋曳船(株)並びに日本サルヴェージ(株)で、後者が用船し、運航しています。2004年10月に台風23号の暴風に巻き込まれて富山港沖防波堤に座礁・浸水した練習帆船「海王丸」の海難における浮揚・曳航作業での活躍が記憶に新しいところです。また本年9月には、対馬沖で火災が発生して台風による荒天のため流された結果、五島列島で座礁した韓国籍貨物船の海難に於いて、船体曳航作業に従事しています。

さらに、2002年12月に茨城県日立港の防波堤に座礁・浸水して、油流出・船体折損を起こしたうえ2004年2月に国と地元自治体によって解体撤去されるまで放置され、社会問題化した「チルソン号」(北朝鮮籍、3千G/T)の離礁・曳航作業においても、その威力を発揮しました。

このように、いろいろな船を間近に眺めてあれこれ想像して楽しむことは有難いことで、往来する船の灯火と歳末に向けライトアップされて美しい関門橋や門司港駅の姿とが事務所の窓を通して心とませてください。しかしこの眺めも今年限りだと思つと、一層趣深く有難いものと感じられ、通峡船の安全を祈るばかりです。

(九州地区事務局長 鈴木 成男)



7 本年9月に締結した国際海上交通の簡易化に関する条約 (FAL条約) が国内で効力を生じることとなった。

8 国土交通省は、全省横断でアスベスト問題に取り組む「石綿 (アスベスト) 対策を検討する推進本部 (本部長：佐藤信秋事務次官)」を設置し第1回会合を開催した。

8 ASF (アジア船主フォーラム) 船員委員会第11回中間会合が、中国の武漢において開催された。(P. 6 海運ニュース参照)

11 当協会は、2項目の規制改革要望を「規制改革・民間開放推進室」に提出した。

11 ギリシャ船協 Efthymiou 会長が当協会を訪問、鈴木会長と意見交換を行った。(P. 25 囲み記事参照)

15 政府は、今後推進すべき物流施策の基本的方向性等を定めた「総合物流施策大綱 (2005-2009)」を決定・発表した。旧大綱以降の経済社会変化や構造改革を踏まえ、国際競争力強化に向けた施策を盛り込んだ。

21 国土交通省は、「船・機長配乗要件の見直し等に関する検討会 (座長：野川忍・東京学芸大学教授)」の第2回会合を開催した。(P. 19 海運ニュース参照)

24 交通政策審議会海事分科会水先制度部会 (部会長：杉山雅洋・早稲田大学教授) 第3回会合が開催され、水先制度の抜本改革のあり方に関する答申がまとめられた。(P. 12 海運ニュース参照)

24 当協会は、平成17年度海運関係叙勲・褒章受賞者祝賀パーティを開催した。(P. 31 囲み記事参照)

29 ASF 航行安全・環境委員会中間会合がシンガポールにおいて開催された。(P. 9 海運ニュース参照)

30 「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」アドバイザーグループの第8回会合が開催された。

30 第4回コンテナ・ SHIPPING・フォーラム (主催：日本海事新聞社、協力：当協会・日本荷主協会、後援：国土交通省) が東京にて開催された。(P. 25 囲み記事参照)

海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティの開催

当協会は、去る11月24日、平成17年度に海運関係で叙勲・褒章を受章された方々をお招きし、海運ビル3F海運クラブにおいて祝賀パーティを開催した。当日は、海運関係者約150名が出席し受章を祝うとともに、公務多忙の中、春田大臣官房長はじめ国土交通省幹部の方々の参列も得て、盛大に執り行われた。

叙勲受章者

秋季 旭日重光章 新谷 功（元・川崎汽船株式会社 会長）

褒章受章者

春季 藍綬褒章 草刈 隆郎（日本郵船株式会社 会長）

春季 藍綬褒章 竹村 治（元・第一中央汽船株式会社 社長）

（総務部：斎藤）



▲新谷 元川崎汽船会長（叙勲）



▲草刈 日本郵船会長（褒章）

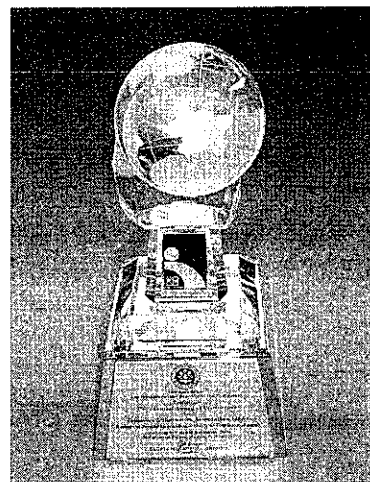


▲竹村 元第一中央汽船社長（褒章）

当協会がアロヨ大統領より表彰

当協会は、フィリピン船員社会に貢献があったとして、当協会会員である関係会社とともに、去る11月21日、フィリピン・マニラのマラカニアン宮殿においてアロヨ大統領より表彰を受けた。今回の受賞は2002年に続き第2回目となる。

（海務部：梅本）



▲受賞トロフィー



船協だより

11月の定例理事会の様様

(11月24日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. 平成18年度税制改正要望
2. 政投銀融資制度の維持に関する要望
3. 船員・船籍問題に関する進捗状況
4. 国際油濁補償基金総会等の模様
5. 海洋航行不法行為防止(SUA)条約改正の外交会議の模様

内航部会

1. 船舶用燃料油の高騰問題
2. 規制改革要望(平成17年11月集中受付月間への対応)

海上安全・環境委員会

1. シップリサイクルWG

労政委員会

1. 2006年 IBF 交渉
2. ASF 船員委員会中間会合(中国・武漢)
3. 船員保険制度を取り巻く状況

港湾関連業務専門委員会

1. 交通政策審議会海事分科会水先制度部会の答申

公布法令(11月)

- ㊦ 港則法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第106号、平成17年11月11日公布、平成17年12月1日施行)

陳情書・要望書等(11月)

提出日: 11月4日

宛 先: 国土交通省 海事局長 星野茂夫殿、日本政策投資銀行 総裁 小村武殿

件 名: 外航船舶整備融資制度の維持に関する要望

要 旨: 同 上

提出日: 11月11日

宛 先: 規制改革・民間開放推進室

件 名: 海運関係規制改革要望

要 旨: 政府が規制改革・民間開放の一層の推進を図るために設置した「規制改革・民間開放推進本部」が実施した規制改革集中受付月間(H17.10.17~11.16)において、1.内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和、2.内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規則の見直し、の2項目から成る要望を内閣府規制改革・民間開放推進室に提出した。

国際会議の予定(11月)

会議名: IMO 第37回訓練・当直基準小委員会(STW 37)

日 程: 1月23日~27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	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11月	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	4,857	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,503	293	1.4	18.7
6	5,478	4,609	869	3.6	11.1
7	5,537	4,668	869	4.3	11.7
8	5,221	5,108	112	9.1	21.3
9	5,925	4,972	953	8.8	17.5
10	5,910	5,091	819	8.0	17.9

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間平均 (月間)	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12月	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	104.68	108.08
6	108.63	106.82	110.40
7	111.94	110.95	112.99
8	110.72	109.33	112.40
9	111.06	109.15	113.15
10	114.82	113.48	115.90
11	118.41	116.55	119.83

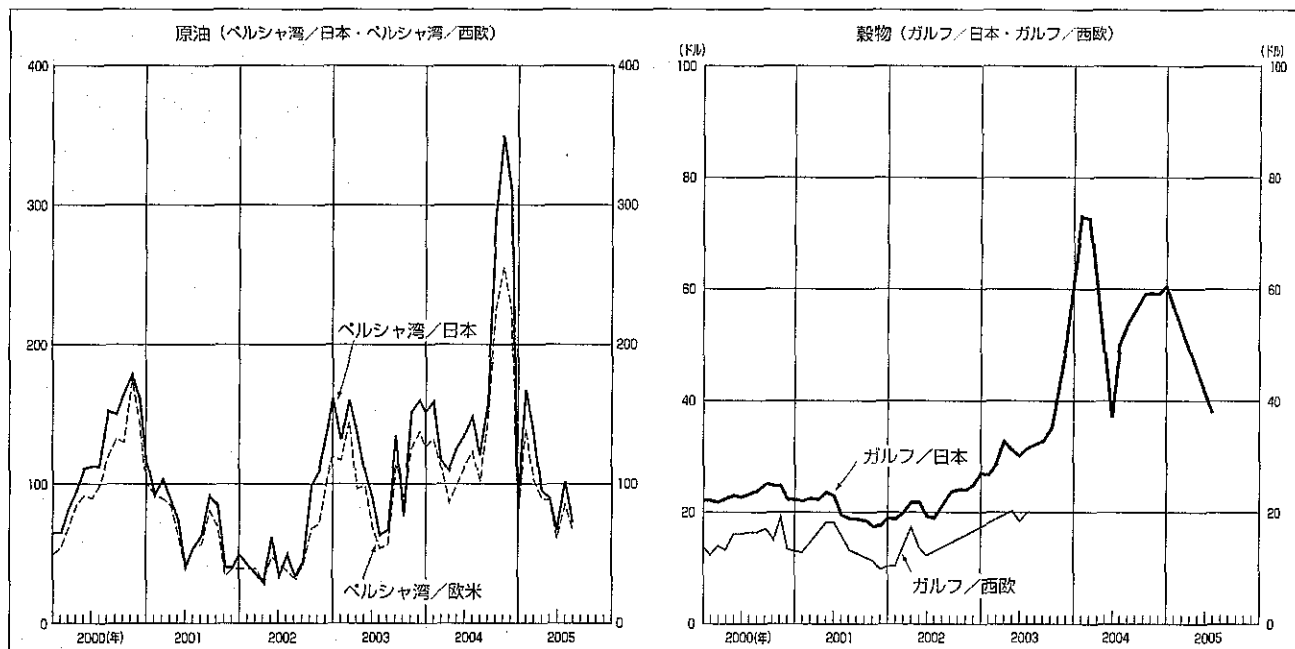
(注) 財務省貿易統計による。

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	
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	
2005	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
	6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902
	7	9,311	0	9,311	3,596	478	27	5,028	52	130	0	27,463	3,052
	8	4,359	0	4,359	1,870	463	16	2,010	0	0	0	23,263	4,646
	9	4,977	0	4,977	1,860	332	0	2,785	0	0	0	26,997	5,912
	10	7,265	70	7,195	1,750	495	14	4,925	0	11	0	29,425	5,296
	11	7,795	150	7,645	2,200	193	14	5,090	0	148	0	34,830	3,494

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



4. 原油（ペルシヤ湾／日本・ペルシヤ湾／欧米）

月次	ペルシヤ湾／日本						ペルシヤ湾／欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	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	67.50	52.50	70.00	52.50	112.50	87.50	61.25	50.00
7	63.75	45.00	148.00	120.00	102.00	73.75	54.00	42.50	123.00	95.00	85.00	62.50
8	68.00	41.00	121.00	97.50	72.50	56.50	57.50	40.00	102.50	87.50	67.50	60.00
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	—	—

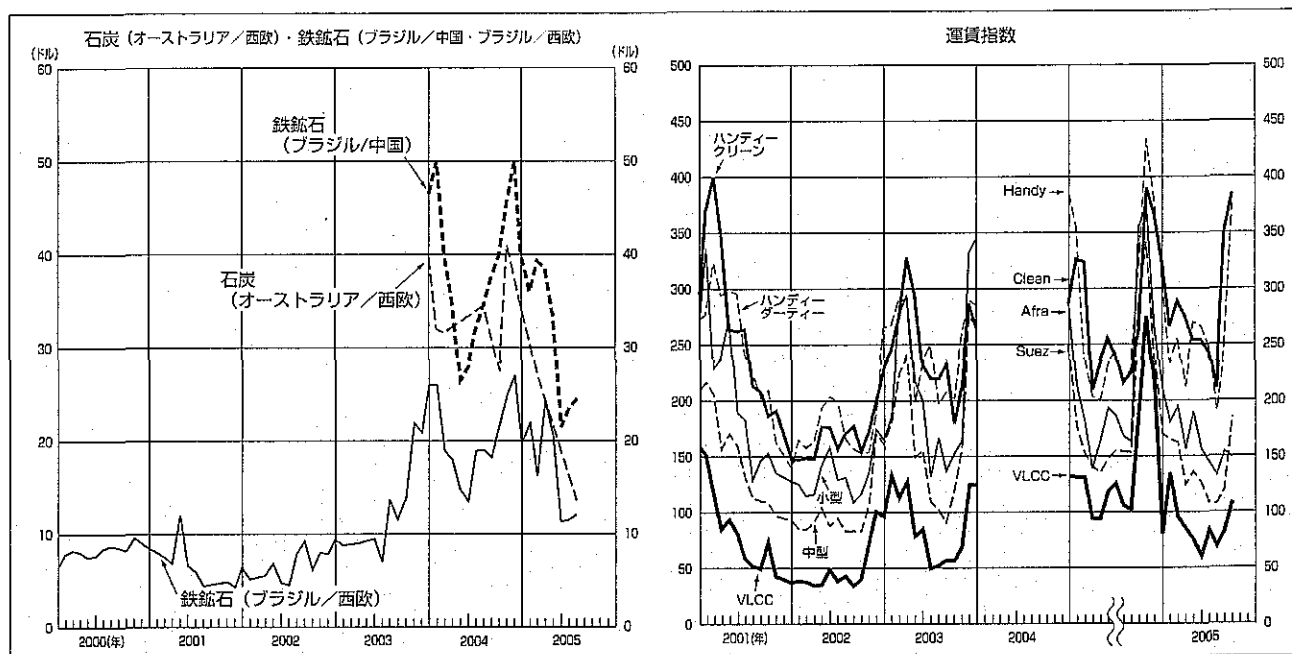
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

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	37.75	37.50	—	—	—	—
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)

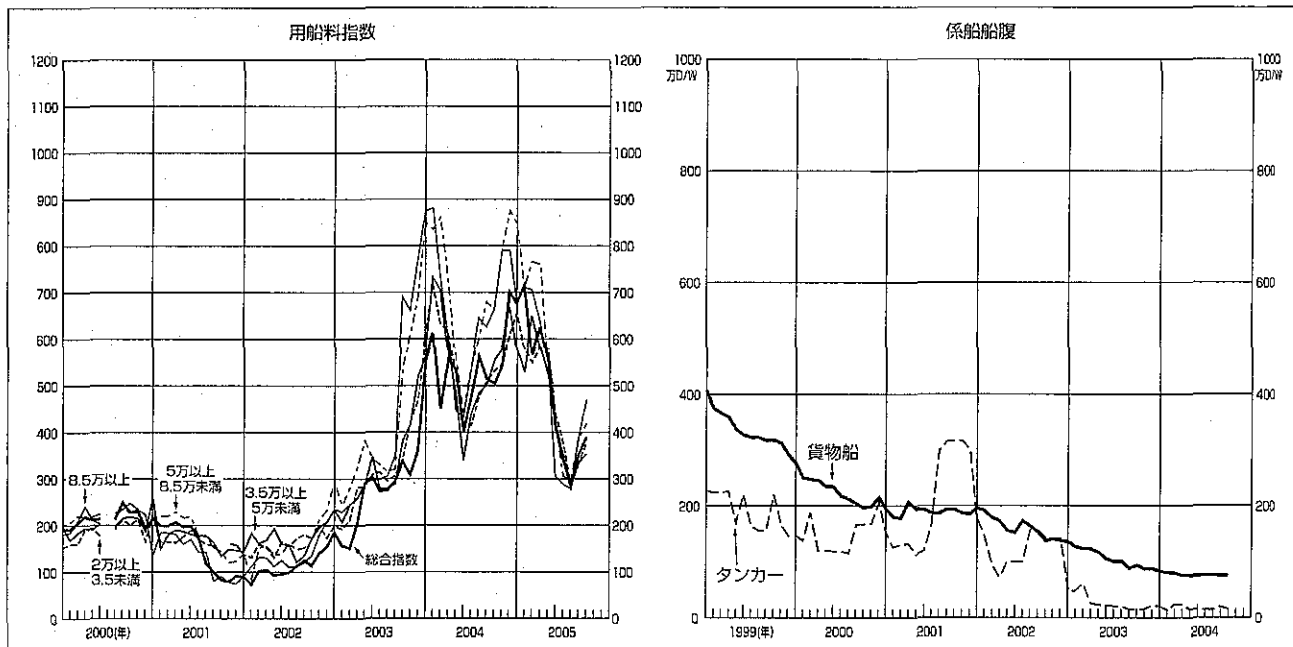
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	—	31.65	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	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	21.50	16.68	13.50	8.25	11.25	10.00
7	—	—	—	—	32.00	—	23.50	19.00	18.90	16.90	11.50	9.25
8	—	—	13.60	—	34.50	10.20	24.50	17.50	19.00	14.90	12.15	10.30
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	284.3	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385
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～) ④VLCC: 20万トン以上 ⑤Suez: 12～20万トン ⑥Afra: 7～12万トン ⑦Handy: 2.5～7万トン ⑧Clean: 全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	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	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762	-	440	421	422	306	412	2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971	-	375	350	305	288	342	2,307
8	113	992	276	2,322	562	4,180	-	284	281	300	279	285	2,169
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214	-	335	334	385	389	352	2,949
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602	-	377	353	419	469	391	2,949
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							2,991
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	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162	-	-	-	-	-	-
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218	-	-	-	-	-	-

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

小学校の下校時の通学路が狙われ、広島と栃木の児童が殺害される大変ショッキングな事件が連続して発生した。

広島では事件前に不審者の情報が相次いで、保護者を中心に巡回組織を発足させたばかりだったとのことだが、悲惨な結末になり保護者の中には自責の念に駆られている方も多数おられることだろう。外国籍の容疑者が事件発生後すぐに逮捕されたが、取り調べが進むうちに偽名を使っただけで日本への不法入国や本国でも女児にいたずらをして逮捕され服役していた過去の事実が明るみになってきた。このような犯罪者の入国をなぜ阻止することが出来なかったのか考えを巡らすと、憤りと無念さは募る一方である。

このような事件を未然に防止するには、学校、

保護者、地域住民、警察がそれぞれに連携を密にし、地域の実情に応じた方策を立て、犯人が事件を起こしにくい防犯態勢を整えることが重要であると言われている。

年間の交通事故死者が13年連続で全国最悪の北海道が汚名を返上しようとのこと。道警と民間団体との地道な協力活動による抑制策が効を奏したとのことである。

少子高齢化に拍車が掛かる状況下において、日本の将来を担う子供達が安全に生活出来る基盤作りを、地域社会が一丸となって対応することが大事なことだと思う。私自身も、地域の一員として、保護者の一人としてこの課題に積極的に取り組んで行きたい。

三洋海運株式会社 総務部副部長 荒井 正樹

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長
飯野海運 総務グループ広報・IR室
川崎近海汽船 総務部副部長
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長
日本郵船 調査グループ コンテナ・港湾調査チーム長
商船三井 広報室マネージャー
三光汽船 社長室経営企画課長
三洋海運 総務部副部長
新和海運 総務グループ総務・法規保険チームリーダー
日本船主協会 常務理事
常務理事
海務部長
企画部長
総務部長
海務部労政担当副部長

加藤 和男
石川 達也
廣岡 啓
高山 敦
細野 直也
鹿野 謙二
遠藤 秀己
荒井 正樹
藤田 正数
梅本 哲朗
植村 保雄
半田 収
園田 裕一
井上 晃
山脇 俊介

編集後記

今年も1年を振り返るこの季節がやって参りました。外航海運については、今年は運賃が暴騰した昨年の「空前の好況」から落ち着き、燃料費の問題等も入って参りましたが、先日発表された各社中間決算をみるとばらつきはあるものの比較的堅調ではあったようです。

先日、会員会社殿ご協力・ご案内の下、研修で荷役中のタンカー（内航Afra・10万重量トン程度）を訪船してきました。入社3年目にして初めて本物の(!)タンカーをこの眼でみたわけですが、やはり実物を見学しお話を伺い、肌で船・現場の空気を感じるのが大切であり、船・海運に関わるものにとって必要であると思いました。当協会は直接には経済活動に接していませんが、会員会社の皆様の「現場」を知ることで少しでも業界活動の向上・理解の促進等に貢献できればと思っております。

今年もあと少し。来年も当協会およびこの「せんきょう」を宜しくお願い致します。
(MN)

せんきょう12月号 No. 545 (Vol. 46 No. 9)

発行●平成17年12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)