

せんきよう

2006

4

社団法人 日本船主協会

●No.549●

海運ニュース

ILO海事統合条約が採択される

—第94回ILO海事総会の模様について—



せんきょう

4

APRIL 2006

■巻頭言 1

「新社会人に期待する」

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

■海運ニュース 2

■国際会議レポート 2

1. ILO海事統合条約が採択される
—第94回ILO海事総会の模様について—
2. シップリサイクル条約の議論が本格化
—IMO 第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)の模様について—
3. 長距離識別追跡システムの性能要件が合意される
—IMO第10回無線通信・捜索救助小委員会(COMSAR10)の模様—
4. STOPIAおよびTOPIAの両協定が発効
—92年国際油濁補償基金条約第10回臨時総会等の模様—
5. IMOにおけるシップリサイクル条約の策定をASF SRCとして全面的に支持
—アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会(SRC)第9回中間会合の模様—
6. 戦争保険の危険区域リストからマラッカ海峡の除外を求める
—アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会第11回中間会合の模様—

■内外情報

1. 公正取引委員会、我が国独禁法適用除外制度に関する検討開始
—外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—
2. 国交省、安全かつ効率的な国際物流実現に関するガイドラインを策定
—保安措置強化、米国向け輸出コンテナのリードタイム短縮、電子申請の原則化に向けた取り組み—

■寄稿 26

海事リスクマネジメントシステムの構築と概念

関西大学 商学部教授 羽原敬二

■国際海事World Web 28

欧州共同体船主協会 ECSCA

海運日誌(3月)	31	海運統計	34
船協だより	32	編集雑感	40

■囲み記事

- ・平成18年海運講習会を開催
- ・当協会と船員教育等について意見交換

30

33

「新社会人に期待する」

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



2月に発表された厚生労働省人口動態統計によると、昨年1年間の出生者から死亡者数を引いた人口が4,361人のマイナスとなったとのことである。1899年（明治32年）にこのような統計を取り始めてから、初めて人口がマイナスに転じたことが報じられていた。この数値には、日本に住む外国人および外国に住む日本人が含まれており、これを日本に住む日本人に限定すると、昨年の日本の人口の減少幅は2万人程にまで拡大するそうである。

若手労働人口の減少、活力ある社会の維持等々少子高齢化に伴う問題は、これから益々深刻になってくる問題として最近様々な場で論議がなされているが、我々海運の世界も要員不足ということでは同様であろう。目の前に控えた新造船の大量竣工に備えての船員の確保は新規船員ソースの開拓等、それぞれの会社の努力によりどうにか目鼻がつきつつあるが、日本人海技者の確保／養成の問題は依然として長期的課題として残る。更に、欧米の数倍のスピードで高齢化が進んで行くと言われている我が国においては、技術スタッフのみならず陸上スタッフについても適切な確保／育成を怠ると会社の未来を担う若手労働力の減少を招くことになってしまう。我々はこれまでになく、未来を十分見据えた要員計画を立てて行かなければならない時代を迎えている。

このような将来の要員に対する不安がある中、今年も新入社員を迎える季節となった。この会報が配布される頃は、各社ともそれぞれ、新入社員研修等を実施されている頃であろう。要員の確保と同様に、会社の未来を託す彼らに何を求め、どのようなスタッフに育てて行くかも非常に重要な問題である。

海運各社の website を拝見すると、営利企業としての経営／サービスに対する考え方が紹介されていると共に、それぞれの経営理念が社会貢献、社会的使命、社会からの信頼という文言で表現され、記載されている。

グローバルに展開する企業として、今後益々これらに対する対応が強く求められることになるであろうが、欧米社会においては、企業の社会への貢献ということが相当以前より重要視されてきた。かつて欧米においては、人種問題、家族／教育システムの崩壊、犯罪の増加等で社会に疲弊が生じ、その原因の一端が企業の活動自体にもあるとされたことより、その後、企業も積極的にこのような問題に取り組み、結果として、徐々に社会貢献／社会的使命という企業の意識、また企業で働く個々人の意識も高まって行ったと言う。

昨年来我々の廻りでも、マンション構造計算擬装問題、ライブドア問題、航空会社の整備不良問題等々、効率／拝金至上主義経営によって引き起こされた問題が世間を騒がせている。日本の企業／企業人にも一部このように企業倫理に疲弊を来たしている部分があるということを十分認識し、今後の企業活動に活かして行かなければならない。

これから社会人となる新人にはまず、正しい意識を持ったスタッフが会社／社会を支え、真の発展に寄与できる。このような当たり前のことをまず学び取って欲しいものである。海運の世界は、特にグローバルな世界であり、我々の活動に対する要求も国、地域、社会等から様々であり、且つ、厳しいものである。それぞれが活動の意義を見失わず、世界から信頼される日本海運の発展の一翼を担ってくれることを切に望んでいる。



● 国際会議レポート ●

1 ILO 海事統合条約が採択される —第94回 ILO 海事総会の模様について—

国際労働機関 (ILO) の第94回海事総会が2006年2月6日(火)から2月23日(木)の間、106ヶ国1,135名が参加して、スイス・ジュネーブの国連欧州本部において開催され、わが国からは、寺西国土交通大学校副校長(政府代表)、井出本全日本海員組合長(船員代表)、飯塚労政委員会副委員長(船主代表)をはじめ国土交通省、日本内航海運組合総連合会、全日本海員組合および当協会から計22名が出席した。本総会は、ILO 総会としては94回目の開催であり、海事総会としては10回目の開催となった。

ILO では、これまで60を超える船員労働に関する条約・議定書および勧告が採択されているが、条約を批准する国が少ないこと等の諸問題から、これら条約の多くは国際的な実効が伴っていない現状にあった。

そのため、2001年1月に開催された第29回合同海事委員会 (JMC) において、これらの条約を統合し、多くの国に批准され実効のあるものとするべき旨の決議案が採択され、以来約5年の長期にわ

たり、政労使の三者で構成される作業部会において統合条約案の策定作業が進められてきた。この背景には ILO においては船員労働分野に対する「decent work」*1の確保を、労働者側においては船員の「権利の章典」の制定、使用者側には労働基準の最低基準を制定することにより不良な船舶を排除し、海運業に公平な競争の場「Level Playing Field」をもたらすという三者それぞれの意図があった。

本総会ではこの統合条約策定作業の最終審議が行われ、残された懸案事項である発効要件等についても合意が形成され、最終日の2月23日(木)に投票*2が行われた結果、賛成314票、棄権4票、反対0票の満場一致に近い賛成により「2006年海事労働条約 (Maritime Labour Convention, 2006)」として採択された。

なお、本条約は、実効性のあるものとするため、単に従来の条約を統合したものにとどまらず、国際海事機関 (IMO) 関係条約の手法を取り入れ、旗

国責任に基づいた旗国検査、旗国による証書発行、および寄港国検査（PSC）を課すとともに、PSCにおいては「no more favourable treatment」*3の概念を導入し、より広範な強制力を持つものとなっている。また、ILO によれば、本条約は今後 IMO の関係条約である SOLAS 条約、MARPOL 条約、STCW 条約と並ぶクオリティ・ SHIPPING 実現の為の 4 本目の柱になるとしている。

本総会における検討概要は以下のとおりである。

1. 本総会の目的

条約草案は2001年3月に開催された ILO 理事会の条約統合作業着手の決定から、政・労・使の三者ハイレベルワーキンググループ会合（4回）、サブグループ会合（2回）、社会保障に関するワーキンググループ会合、ハイレベルワーキンググループ役員会合（8回）、2004年9月に開催され全ての ILO メンバーに開放された予備技術海事会議（本誌2004年10月号 P. 9 参照）、および2005年4月に開催された予備技術海事会議フォローアップ会合（本誌2005年5月号 P. 8 参照）を経て審議されてきた。

条約草案は一部を除いて本総会前に略固まっていたため、本総会の目的は未決定となっていた条約の発効要件、条約の改正手続、条約が適用される船舶のトン数、条約の一部規程である居住娯楽設備規則が適用される船舶のトン数についての合意を形成するとともに、最終的な修正提案を各国政府および労使から受け付け、審議することになった。

2. 審議結果

未決定であった事項は除いて、条約の大多数の論点については既に合意が得られていたため、修正提案に対しては現状の案文や考え方を出来るだけ維持し、過去の議論が無駄となることのないよう対処することとしたため、細かな修正が殆どであった。修正提案は計115件（政85件、労16件、使14件）が提出され1件ずつ全体会議にて検討した結果、56件が採用または審議のうえ再修正され、2件は否決、57件は提案取り下げとなった。その主な審議結果は以下のとおりである。

① 発効要件



▲第94回 ILO 海事総会の模様

発効要件は最終審議の本総会で決定するとされていた。この条約には、IMO 関係条約で取り入れられている「no more favourable treatment」の概念が導入されているため、安易な発効要件にはしないが遅くとも5年以内には発効すべきとした数値が検討された結果、批准国が30ヶ国かつ批准国籍船の船腹量がWorld Gross Tonnageの33%となった日から12ヶ月後に発効することとされた。

② 内航船・小型船への緩和規定の導入

2005年4月に開催されたフォローアップ会合では、500総トン以下の小型船を適用除外とし、内航船は政府の判断により本条約の適用除外ができるとしていた条約草案が船員側に反対され、小型船や内航船も条約の対象とすることとされていた。

しかしながら、本総会において、カナダ政府およびアメリカ政府から、内航船への条約適用に関し批准の障害となる懸念が示され、フィリピン政府もこれに同調した。それぞれの国は寄港国、旗国、船員供給国として重要な地位を占めており、これを解決するために内航船に関する作業部会が開催されたが、批准の障害となる条文毎の適用除外も総会における時間的制約から難しく、条約全般の一律な適用除外も船員側の同意を得ることが出来ず、作業部会では結論が得られないまま議長預りとなった。そのため、非公式な議長の諮問機関(Friends of the Chair)が結成され検討された結果、200総トン(国際総トン数)未満の内航船に限り条約適用については、別途国内法令や労働協約等によって対応し、かつ労使協議を経ることを条件に各国裁量に基づく柔軟性を認めることが合意された。

③ 軍艦、軍の補助艦に対する適用除外

アメリカ政府等の提案により、軍艦、軍の補助艦および政府が運航するその他船舶は適用除外とする提案がなされたが、政府が運航

する船舶においても民間の船舶が商業活動の一環として政府に用船される場合もありうるとの意見もあり、STCW 条約との整合性をはかりながら、軍艦および軍の補助艦については適用除外することを明記することとなった。

なお、条約本文の船舶の定義では、inland water や port regulation の適用水域等のみを航海する船舶やダウ・ジャンク船などの伝統的構造を有する船舶および漁船は適用除外とされる一方で、通常商業活動に従事する全ての船舶を適用対象としている。

④ 船長の労働・休息時間規制

本件に関しては、船主および日本政府から修正案が提出され、その議論において様々な問題提起と議論が行われたが、修正案反対が多数を占め原案維持の結果となり、船長も労働・休息時間の規制対象とすることとされた。経緯および審議の様子は以下のとおり。

<経 緯>

2004年9月に開催された予備技術海事会議において、条約草案にあった船長・機関長を労働・休息時間規制から除く規定は、船主側は支持、船員側は不支持と意見が分かれた。一方政府側は日本、韓国を始めとするアジアの各国政府は支持したものの、欧州を主とする政府は、疲労が海難事故原因の大きな要素と指摘されている状況下、船長についても疲労防止の観点から規制の対象とすべきとして不支持を表明し、政府側での採決の結果削除された。2005年4月に開催されたフォローアップ会合においても、船主側は対象を船長に絞り修正提案を提出したが、船員側や欧州を主とする政府の支持が得られず否決された。

当協会は、本総会においてもデンマーク船協とともにISFをリードし、再度船長の労働・休息時間規制に関する緩和規定を提案した。また、これまでの検討結果から緩和規定が通

らない場合に備えて、船長は特別な職務であり、その取扱については配慮が必要であるとの総会決議案を準備し、船主側意見を取り纏めた。

わが国政府も、「当直に従事する船長のみ規制対象とする」「疲労に対しては十分考慮した措置をとる」とした修正案を、韓国をはじめとしたアジア各国の支持を取り付けた上で提案した。

<審議模様>

審議においては、船主側は船主側提案を取り下げ日本政府提案一本に絞り本提案の支持を表明した。わが国政府は、船長の職務の特殊性は労働・休息时间規制に馴染まないとし、また疲労については適切に検討されなければならないが、当直に従事している船員は船長を含め厳重に規制している国内事情の例をあげ説明を行った。これに対し船員側は、イギリスの海難事故調査委員会 (Marine Accident Investigation Branch) の調査報告書から幾つかの例を挙げ、不十分な配乗体制と疲労が事故原因の多数を占めており、船長はその重大な責任故に適切な判断が常時下せるよう労働・休息时间規制の下に置き、過剰な労働と疲労から護られなければならないとの主張を行ない、また条約草案には既に労働・休息时间の柔軟性の規定はあり、これ以上の緩和はできないと主張した。

政府側は、55カ国もの政府がそれぞれの意見を表明したが、欧州各国政府を中心とする修正案反対を支持する国が多数を占め、わが国政府は本提案を取り下げざるを得ない状況となった。(修正案支持および柔軟性を求める国：15カ国、修正案反対：38カ国、中立：2カ国)

そのため、わが国政府は、原案の緩和規定である、条項 Standard A 2.3.13 (労働協約に

よる規制の適用除外規定)、および条項 Standard A2.3.14 (安全のため必要な場合の規制の適用除外規定) について ILO 事務局に公式解釈を求めるとともにその議事録への記録を求めた上で、修正提案を撤回した。

また、当協会が準備した総会決議案は、決議案を検討する会議において船員側の猛反対を受けるとともに政府側の意見も二分したため、投票に持ち込めば禍根を残すとの船主グループ内部の多数意見により、当協会の主張にも拘らず取り下げることとなり廃案となった。

⑤ 居住設備・娯楽設備の適用最小船型

居住設備の寝室の床面積等に関する規程を適用する最小船型は、船員側が ILO 漁業条約 (2005年6月に開催された第93回 ILO 総会において投票に付されたが採択されなかった) の結果を見てからとして先送りとなっていた。本総会において、当協会は船主グループ会議で内航総連代表とも相談のうえ500総トンとするよう提案した結果、他の船主団体の支持を得て修正提案を提出した。

しかしながら、全体会議において、2005年4月に開催されたフォローアップ会合作業部会での結論であった適用船型を200総トン以上とした案を尊重するとの意見が、船員側、政府側において大勢を占めたため、修正提案は取り下げられ、適用船型は200総トン(国際総トン)以上とされた。

⑥ 寝室の規定を要求する船舶の範囲

居住設備関連規定の適用は、「船上において船員の労働または生活またはその両方 (working or living on board, or both) が行われる場合」となっていたため、船主側から宿泊を必要としない船舶まで寝室に係る規程を適用することの不合理性を指摘し、船員側の理解を得て寝室広さの規程は、寝室を必要とする船舶にのみ適用とすることとされた。

⑦ 船員の法の下での平等および紛争解決に係る差別の禁止

船員側の提案で、船員が法の下で平等に紛争解決の処理が扱われるとする文を追加するもの。この条約に明記することにより、船員が法の下で平等に扱われることを船員に情宣することを目的としており、船員側は国連の世界人権宣言やILOの移民労働者(補足規定)条約(143号)、原住民および種族民条約(169号)を例にあげた。

政府側からは、船員側の提案文では各国法制と不適合となる等の指摘がなされたが、ILO事務局から提示された裁判管轄権や裁判地の決定には影響しないとの文を追加することで、船員側提案を採用することとなった。

⑧ 自国籍船の検査範囲に社会保障を含めることについて

船員側の提案で、旗国検査の範囲に社会保障を含め、旗国責任により社会保障を確保させようとしたもの。2004年9月に開催された予備技術海事会議において、ILO加盟国は自国に居住する船員に対し9つの社会保障の内3つを確保することにより批准ができるとして三者合意がなされており、この提案はこの合意を覆そうとするものであった。更に船員側

は、旗国は船員を「Level Playing Field」の中から選択するべきとし、社会保障が先進国並に確保されていないような国の船員を雇うべきではないとする先進国船員組合の意図が垣間見られる主張もなされた。

自国籍船に船員の国籍を問わず社会保障を確保している国を除けば、旗国にとって船員居住国である他国の社会保障まで精通し検査する必要があることから、政府側は総じて反対の意思を表明した。

船員側は、なおも旗国検査がなければ船員の社会保障は改善できぬと繰り返し主張し、記録投票を要求した結果、議長もこれを受け、本総会の個々の審議としては唯一、挙手による投票が実施され、修正提案賛成票11,280票、反対票15,120票、棄権960票で否決された。(票数は参加者の数に係数を乗じたもの)

⑨ 寄港国の労使に対するPSCの通知について

PSCにおいて欠陥が発見された場合、寄港国の検査官は、その欠陥を旗国および次港の当局、寄港国の船員団体と船舶所有者団体に通知するとの条約草案であったが、EU諸国政府から、PSCの効率性や業務量軽減の観点からこれらの通知は寄港国の裁量で自由に選択し実施できるように改める修正提案が提出さ

階層	改正手続					執行
	第1章 船員の最低条件	第2章 雇 用 条 件	第3章 居住設備/食糧等	第4章 医療/福祉/社会 保障等	第5章 条 約 の 遵 守 及 び 執 行	
レベル① 総会改正	規 則 (Regulation)					強制適用 適用強制
レベル② 手 続	総則規定(Article)	規 則	規 則	規 則	規 則	
レベル③ 簡易改正手続	コード: パートA	コード: パートA	コード: パートA	コード: パートA	コード: パートA	
レベル④	コード: パートB	コード: パートB	コード: パートB	コード: パートB	コード: パートB	

レベル① 総則規定 (Article) : 権利、原則等を定めた第一レベル
 レベル② 規則 (Regulation) : 条約の主要な目的・内容を定めた第二レベル
 レベル③ コード: パートA : 詳細な内容を定めた第三レベル
 レベル④ コード: パートB : 勧告・ガイドラインを定めた第四レベル

①②③の各レベルは強制規定とし、④を非強制とする STCW 条約に同じ

れた。

船員側は、2005年4月に開催されたフォローアップ会合で既に合意されたものであると反論したが、多くの政府が修正提案に理解を示したため、船員側は最低限 PSC 検査官が寄港国の船員団体に欠陥を通知することで妥協が行なわれた。

3. 主な決議

強制力はないものの、今後の条約に関連する活動に関するものも含め21の決議案が提出され、審議の結果17の決議が採択された。採択された主な決議は以下のとおりである。

① 船員の職種に関する決議（船員の定義に関するガイドライン）

条約草案では、船員の定義について疑義がある場合は加盟国が決定できるとしているが、船員の定義をそのまま解釈すれば船上で働く者全てが条約の適用となり、水先人、造船所の技師や客船のエンターテイナーまで本条約の適用となる可能性があり、船主側にとって大きな問題点として指摘してきた。

本総会において、船員側は船員の定義の変更については難色を示したものの、船員の定義に関するガイドラインを作成するのであれば反対はしないという姿勢を示したことから、船主、政府、事務局もガイドライン作りに賛同した。この結果、陸上で働き短期間に乗船する者は船員と見なさず、繰り返し乗船する者は船員と見なすことができるとの基本的な考え方を基に、ハーバーパイロットや港湾作業員、ゲストエンターテイナー、検査官、修理技師は船員から除外できるとし、その他疑義が生じる職種は、乗船期間や回数、仕事の目的により考慮し判断するとのガイドラインが決議された。

② PSC のガイドラインに関する決議

PSC では、海事労働証書および海事労働適

合宣言書を提示することで、本条約に適合していることを証明することとなる。条約に適合していない何らかの根拠や船員からの苦情がある場合には更なる詳細な検査を実施することができるとしているが、本条約にはPSCの具体的な詳細は示されていない。今後必要となる船員労働基準のPSCガイドラインについては、IMOの諸条約関連のPSCガイドライン（政府のみで作成）と異なり、政労使の三者協議にて策定するとの決議が採択された。

③ ヒューマン・エレメントに関する決議

ヒューマン・エレメント（船員の能力、船上の組織、労働環境、陸上の管理体制等などが複合する人的要因）は近年海難事故の要因の一つとして注目されている。

IMOでは、海難事故の調査項目のひとつにヒューマン・ファクターを加えるべしとのガイドラインが、1998年11月に開催されたIMO第21回総会で採択されているが、本条約の規定する労働環境に関係していることからヒューマン・エレメントに関するILOとIMO合同のワーキンググループを設置することを求める決議が採択された。

④ 船員の死亡・傷病・遺棄に関する責任および保障についてのILO/IMO 専門家会合に関する決議

2001年11月に開催されたIMOの第22回総会において既に決議として採択されているが、実効がないとのことで引き続き議論されている事項であり、船員側は本条約に取り込むことを考えていた。しかしながら、採択を前にこの議論の結論が得られなかったことから、今後も引き続き議論し、本件を本条約に取り入れることも考慮するとの決議が採択された。

⑤ 証書発行に関する決議

条約の発効時に多数の船舶に対して証書を発行する必要性が迫られることから、これを

緩和すべく、条約の発効時に限り客船とばら積み船には即時の証書発行を求めるが、その他の船舶には証書発行に1年の猶予を与えることが出来るとの決議が採択された。

4. 総括

当協会は、本総会に対して船長の労働・休息時間規制と船員の定義に関する問題を最大の焦点として臨んでいた。その結果、船員の定義については総会決議として採択されたガイドラインで、疑義が生ずる職種の具体例を挙げられるとともに、乗船期間や回数、仕事の目的を考慮し判断するとされたため、当協会の懸念はひとまず解消されたが、船長の労働・休息時間規制については船主側の意見はわが国政府の修正提案とともに取り下げる結果となった。一定の条件の下で労働協約による適用除外規定、および船舶・貨物・船客等の安全確保のための労働・休息時間は規制の適用除外ができる旨の規定もあるが、その適用はPSCガイドラインの動向も踏まえ慎重に対応する必要があると思われる。

また、本総会の最終日に、EUの運輸担当コミッショナーが、これまでの船舶の安全や保安に関するEU指令とこの条約採択は方向性が一致していると述べ、EU加盟国(25ヶ国、船腹量25%)に対しこの条約を早期に批准するよう求め、定期的に批准状況をモニターするとの発言をした。また、全体会議でもEU加盟国はまとまって修正案を提出するなどEU加盟国は結束しており、発効時期は発効要件(30ヶ国、船腹量33%)からみて、EU加盟国の批准状況に大きく影響されるものと思われる。

一方、採択前後に行なわれた各国スピーチでは、アメリカ、カナダ、フィリピン、インド、オーストラリア政府が、内航船の取扱いや条約の柔軟性不足に言及し、慎重に検討する姿勢を示した。また、中国通信省の副大臣の特別講演では、条約の労働基準はステップバイステップで導入するべきであり、地域の経済格差を考慮しなければならないとし、経済状況を考えず高い基準を設けることは不合理であるとの含みをもったスピーチが行なわれた。

このように、圧倒的多数で採択されたものの、批准に関して懸念を示す発言を行った国も相当数あったことから、各国政府の今後の動向にも注目する必要がある。

* 1 decent work

1999年、ILOの事務局長に就任したチリ出身のファン・ソマビア氏がILO活動の目標として掲げたもので、「権利が保護され、十分な収入を生み、適切な社会的保護が供与される生産的な仕事」を意味する。

* 2 投票結果

ILO総会の投票は、他の国際機関と異なり、政・労・使の三者によって行なわれることになっており、政・労・使が参加している国は最大4票(政府2票、労働側代表1票、使用者側代表1票)を投ずることができる制度となっている。今回の投票では98ヶ国が投票したが、そのうちレバノン政府(2票)およびベネズエラ政府(2票)が棄権した。

* 3 no more favorable treatment

IMOのSOLAS条約(海上人命安全条約)やSTCW条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する条約)で取り入れられているもので、条約を批准していない国の船舶が、条約を批准している船舶より有利な待遇を受けてはならないとの考え。つまり、批准国はPSCを批准国のみならず、未批准国の船舶にも同様な基準で実施することができる。

(海務部：松浦)

2 シップリサイクル条約の議論が本格化

—IMO 第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)の様相について—

IMO 第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)が3月20日から24日までロンドンのIMO本部で開催され、シップリサイクル、船舶による大気汚染の

防止等の審議が行われた。これらの審議概要を紹介する。

1. シップリサイクル

IMO におけるシップリサイクル問題については、2005年12月の IMO 第24回総会において、シップリサイクルに係る強制規則を2008-09年の間に策定する旨の決議が採択され、この決議を受けて、ノルウェーよりシップリサイクル条約の草案がMEPC 54に提案されていた。同草案は、本文および附属書（A部：総則、B部：船舶に関する要件、C部：再資源化（リサイクル）施設に関する要件、D部：通報の要件）で構成されている。（【資料1】、【資料2】参照）

MEPC54ではノルウェーを議長とするワーキンググループ（WG）が設置され、ノルウェー提案による条約草案、ならびに日本提案（①シングルリスト／インベントリーリストに関する提案、②インベントリーの正確性を担保するための方法に関する提案）やドイツ提案（有害物質リスト（インベントリー）を作成するためのガイドラインの骨子案）など、各国の提案文書について活発な議論が行われた。これらの審議概要は以下のとおりである。

（1）シップリサイクル条約草案について

ノルウェー提案の条約草案は、日本、インド、中国、EU 諸国など多くの代表団が歓迎し、これを新条約検討の基礎とすべきとの意見が趨勢を占めた。WG では、草案について逐条で審議が行われた。検討の概要は以下のとおり。

- インベントリーの検査について、パートⅡ（運航上発生する廃棄物）およびパートⅢ（貯蔵物）はPSCの対象とせず、パートⅠ（船舶の構造・設備に含まれる有害物質）のみを対象とすることとした。
- インベントリーの適正な維持更新を義務付ける規定が追加された。
- 既存船のインベントリーについては、条約発効後の定期検査までに、あるいは定期検査を待たずにリサイクルされる場合はリサイクルされる前までに作成することとした。

- リサイクル施設の要件については、コレスポndenシグループ（=Email等を利用して審議を行うグループ。後述の「(3)今後の作業計画について」参照）で審議することとした。

- 通報システムについては、国家間（旗国-リサイクル国）の通報ルートの導入が必要とする意見（デンマーク等）と、国家間の通報ルートの導入による行政手続きと民間の負担を懸念する意見（シンガポール等）との2つの意見に分かれ次回MEPC55までにCGで検討を進めることとなった。なお、バーゼル条約の事前通報同意システムのような厳格な仕組みの導入を求める国はなかった。

（2）インベントリーを作成するためのガイドラインについて

- MEPC54にインベントリーに関する提案を行っていた日本とドイツが共同でインベントリーを作成するためのガイドライン案を作成し、2006年10月のMEPC55に報告することとした。

（3）今後の作業計画について

- MEPC54後にノルウェーを議長とするコレスポndenシグループを設置し、以下を検討の上MEPC55に報告を行うこととした。

- ① MEPC54の議論を考慮しつつ、条約附属書の第A部（総則）、B部（船舶に関する要件）、D部（通報の要件）を含む条約案の作成作業を行うこと。

- ② 条約案のC部（リサイクル施設の要件）については、各方面の意見と関連情報を考慮しつつ作成作業を進めること。

- ③ 条約案に必要とされるガイドラインのリスト案を作成すること。

- 条約策定のための暫定スケジュールとして、MEPC55では条約案の第二次草案とインベントリーを作成するためのガイドライン案およびその他のガイドライン案等について、MEPC 56（2007年7月）では条約案の第三次草案を検討することとし、また、IMO 第25回総会

(2007年12月)では条約を採択するための外交会議の日程を決定することとした。

2. 船舶による大気汚染の防止

(1) 大気汚染防止に関する技術的な検討

(a) 陸上電源使用のための船陸間接続共通規格の作成

港湾における船舶からの排気ガス低減の手段として、陸上からの電源供給が考えられるが、現状では陸上の電源供給施設と船舶を接続するシステムの規格が統一されておらず、種々の規格が存在している。

陸上の設備を種々異なる規格に対応させることは、費用的および技術的に困難であるため、当該接続システムに関する国際標準規格について検討が行われた。

同規格の策定については多数の国から支持があったものの、規格の策定前に、その実用性、環境負荷の低減効果および安全性などについて、十分な調査が必要であることが確認され、国際電気標準会議 (IEC) および国際標準化機構 (ISO) に同規格の実効性などについて検討を要請することとなった。両機関による検討結果は、2006年10月の IMO 第55回海洋環境委員会 (MEPC55) に報告される予定である。

(b) イナート・ガス・スクラバーの排水基準

船舶からの硫黄酸化物 (SOx) の放出に係る MARPOL 条約附属書 VI 第14規則では、SOx 排出規制海域における SOx 排出削減の手段の一つとして排気ガス洗浄装置が認められている。

ただし、同装置からの廃水については、閉鎖性のある港湾などでの排出が禁止されており、寄港国が当該水域の生態系に悪影響を及ぼさないと承認した場合のみ排出が許可される。

一方、SOLAS 条約第 II - 2 章第 4 規則では、爆発防止対策として 20,000DWT 以上のタンカーにイナートガス装置 (IGS) の設置が義務付

けられているが、IGS の一部であるイナート・ガス・スクラバーからの廃水については、特に排出基準は規定されていない。

IGS スクラバーおよび排ガス洗浄装置では同じ成分の廃水が排出されると考えられることから、両装置の排出基準の整合性について審議が行われた。

審議において、廃水の環境に対する影響評価の必要性、IGS に規制をかけることによるタンカーの安全性の低下への懸念等意見が出されたが、本年 4 月の IMO 第10回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG10) において、MARPOL 条約附属書 VI の改訂作業が予定されていることから、同小委員会においてスクラバーからの廃水についても検討することが合意された。

(2) GHG 削減に関する事項

(a) 地球温暖化ガス (GHG) Index

GHG Index 算定のための暫定ガイドラインが 2005 年 7 月の MEPC53 において策定されており、IMO は各国に対し同ガイドラインに基づいた実測によるデータの提供を求めている。

今次会合において、インドおよび INTER-TANKO より GHG Index の集計結果の報告があり、同型船舶であっても Index が大きくばらつくため、GHG 排出量の基準値を検討するためには、統計学的にも多くのサンプル数が必要となることが示され、既に Index 収集作業実施中の国々からも、同様の傾向がある旨報告された。

また、同暫定ガイドラインには、バラスト航海の扱いや、貨物量 (単位) の見直しなど、一部修正の必要性があるものの、現時点ではガイドラインの方法に基づきデータ収集を行うことが合意された。

審議において、原油、石油製品などの貨物から発生する揮発性有機化合物 (VOC) についても温暖化効果が懸念されることから、GHG

Indexの対象物質にそれら物質を加えるべきとの意見があったが、対象物質は京都議定書に定められた6物質※1に限定すること、特にCO₂排出に重点を置くことが確認された。

※1：CO₂、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン(HFC)、パーフルオロカーボン(PFC)、六フッ化硫黄(SF₆)

(b) CO₂排出権取引

陸上においては、CO₂の排出量削減に排出権取引が有効に機能しており、また次の理由からも、船舶におけるCO₂排出権取引制度を導入すべきとの提案があった。

- ① IMO総会で定められたCO₂排出削減に関する作業が大幅に遅れていること
- ② 欧州連合、国際連合あるいは事業者の団体などが、国際海運に対するGHG削減に関する規制の検討を開始する可能性が大きいこと
- ③ この場合、船舶の運航が考慮されない非現実的な内容となる可能性があること

同提案に対しては主に発展途上国が反対しており、反対の理由は、GHGに関する世界的な合意は、京都議定書内において規定されている京都メカニズム※2だけであり、同メカニズムと国際海運との関係が不明確な状況においては、排出権取引の導入について合意できないというものであった。

審議において、排出権取引を含む市場原理に基づく削減方法の検討は、将来的課題であることが確認され、具体的な検討は行わないこととなった。

※2：京都議定書において定められた、自国以外でのCO₂削減の取組みを認めるなど温室効果ガス削減を柔軟に行うための経済的メカニズム

3. バラスト水管理条約

(1) バラスト水管理条約に関するガイドライン

MEPC53で作成された、「プロトタイプバラスト水処理技術計画の承認及び審査のためのガイドライン(G10)」について審議が行われ、特段の議論もなく採択された。

これにより、14あるガイドラインのうち6つのガイドラインが採択されたこととなる。残りのガイドラインについては、本年4月に開催予定のIMO第10回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG10)において審議され、「PSCによるサンプリングに関するガイドライン(G2)」を除く7つのガイドラインは本年10月のMEPC55において採択される予定となっている。

なお、G2については、BLG10において採択までの策定スケジュールが決定される予定である。

(2) バラスト水管理条約適用日

条約上の最も早いバラスト水排出規制適用日は2009年1月1日となっているが、同日までにバラスト水処理装置の実用化が可能かどうか不確定であるため、2009年1月1日の排出規制適用日について12ヶ月の延期を求める提案があった。これに対し多数の国から支持があったが、適用日延期については、MEPC55開催時点におけるバラスト水処理装置および活性物質の承認状況を考慮する必要があることから、次回MEPC55において審議することとなった。

(3) 第1回GESAMP-BWWGからの報告

バラスト水中の水生生物を処理するため使用される活性物質※3については、IMOの承認が必要となる。同承認は、国連の海洋汚染専門家会合(GESAMP)の中に設けられたBallast Water Working Group(BWWG)において審議されることとなっている。

2006年1月に第1回目のGESAMP-BWWGが開催され、ドイツおよび韓国からそれぞれ活性物質の承認申請があり、審議が行われた。

申請された活性物質は、過酸化水素水を主成分とした薬品(ドイツ)、海水を電気分解して生成する塩素、次亜塩素酸イオン(韓国)である。

両申請とも環境に対する短期、長期における影響が懸念されたが、旗国が環境に対する影響について満足することを前提に原則承認された。また、現行ガイドラインには排出されるバラス

ト水の急性毒性について基準が設けてないことから、日本は次回会合に急性毒性の基準に関する文書を提出することとなった。

※3：水生生物あるいは病原菌を特定の作用によって殺滅する、ウィルス又は菌類を含む物質および生物

(企画部：本澤(1)、海務部：黒越(2)、(3))

【資料1】

安全かつ環境上適正な船舶の再資源化のための国際条約 草案

(目次)

第一条	一般的義務
第二条	定義
第三条	適用
第四条	船舶の再資源化に関する管理
第五条	船舶の検査及び証明
第六条	再資源化施設の認可
第七条	情報交換
第八条	船舶の検査
第九条	違反の発見
第十条	違反
第十一条	船舶の不当な遅延
第十二条	情報の送付
第十三条	技術協力及び協力
第十四条	紛争の解決
第十五条	国際法及びその他の協定との関係
第十六条	署名、批准、受託、承認及び加入
第十七条	効力発生
第十八条	改正
第十九条	廃棄
第二十条	寄託
第二十一条	用語

附 属 書

安全及び環境上適切な船舶の再資源化のための規則

A部 総則

規則A-1 定義

規則A-2 一般的適用

規則A-3 除外規定

B部 船舶に対する要件

B-I章 船舶の設計及び建造、運航、保船

- 規則B-I-1 船舶の有害物質の管理
規則B-I-2 船舶の有害物質の管理の改正提案の手続き
規則B-I-3 技術部会
規則B-I-4 有害物質一覧表
B-II章 船舶の再資源化のための準備
規則B-II-1 一般的要件
規則B-II-2 再資源化計画
規則B-II-3 再資源化の準備完了
B-III章 検査と証明
規則B-III-1 検査
規則B-III-2 証書の発行及び裏書き
規則B-III-3 他の締約国による証書の発行又は裏書
規則B-III-4 証書の様式
規則B-III-5 証書の有効期間及び有効性

C部 再資源化施設に対する要件

- 規則C-1 再資源化施設の管理
規則C-2 一般的要件
規則C-3 再資源化施設運営計画
規則C-4 事故の防止
規則C-5 安全かつ環境上適切な有害物質の除去
規則C-6 緊急事態に対する準備
規則C-7 労働者の安全及び訓練
規則C-8 事故等の報告

D部 通報の要件

- 規則D-1 最初の通知及び通報の要件
規則D-2 完了の通報

付 録

1. 有害物質の管理
2. 関連する証書及び書類の様式

【資料2】

シップ・リサイクル条約草案（ノルウェー提案）概要

※条約草案は、本文および附属書（A部：総則、B部：船舶に関する要件、C部：再資源化施設に関する要件、D部：通報の要件）で構成。

1. 適用の範囲

- ・締約国の管轄下にある船舶（除く艦船のような政府所有の非商業船舶）およびシップ・リサイクル

施設（第2条(9)および第3条）

2. 船舶に含まれる有害物質の管理

- “有害物質”と人の健康または環境に悪影響を及ぼす物質で IMDG コードやバーゼル条約等で特定されるものを意味する（第2条(5)）
- 船舶における有害物質の使用は規制されなければならない（規則B-I-1）
- 有害物質のリストは、本条約の付録（今後策定予定）（規則B-I-1、(2)）

3. 有害物質のインベントリー

- “新船”は、パート1（構造・設備に含まれる有害物質）、パート2（運航上発生する廃棄物）、パート3（貯蔵物）で構成する有害物質のインベントリーを備えなければならない（規則B-I-4(2)）
- 既存船については、本条約発効後の最初の定期検査までにインベントリーを備えなければならない（規則B-I-4(2)）
- 新船および既存船に対し、有害物質のインベントリーのための国際証書が発行されなければならない（規則B-III-2(1)）

4. シップ・リサイクル施設の認可

- 締約国の管轄下にあるシップ・リサイクル施設は、本条約の附属書にある規則に従い認可されなければならない（第6条、規則C部）
- 船舶は、認可された施設でリサイクルされなければならない（規則B-II-1(1)(a)）

5. シップ・リサイクルのための準備

- シップ・リサイクル施設は、リサイクル計画を策定しなければならない（規則B-II-2）
- 船舶は、熱作業のためのガスフリーの準備をしなければならない（規則B-II-1(1)(c)、規則B-III-1(1)(d)）

6. 通報システム

- 船主およびリサイクル施設は、夫々旗国とリサイクル国政府に船舶をリサイクルする意図を通報しなければならない（規則D-1(1)、(2)）
- リサイクル予定船舶は、リサイクルのための準備に関する国際証書を取得しなければならない（規則B-III-2(2)、規則D-1(3)）
- リサイクル施設は、リサイクル国政府に対しリサイクル開始予定について通報しなければならない。リサイクル国政府より [14] 日以内に異議の申立てがなければ、リサイクルを開始することができる（規則D-1(3)）

7. 検査

- [400] 総トン以上の船舶は、建造検査、定期検査、追加検査、最終検査の適用を受ける（規則B-III-1）

3 長距離識別追跡システムの性能要件が合意される —IMO第10回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR10)の様様—

国際海事機関 (IMO) の第10回通信・搜索救助小委員会 (COMSAR10) が、2006年3月6日から10

日までの間、ロンドンの IMO 本部において開催され、長距離識別追跡システムの技術要件、旅客船

の安全等について審議が行なわれた。
概要は次のとおりである。

1. 長距離識別追跡 (LRIT) システムについて

(1) 経緯

LRIT(Long Range Identification and Tracking)とは、衛星通信システム等を用いて、船舶の識別符号や位置情報等を締約国に配信することにより、陸上において遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とするシステムである。

同システムは、2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機として、国際的な保安対策を構築する必要があるとして米国より提案されたものであり、2002年よりIMOにおいて検討が開始された。しかしながら、締約国の情報入手権限やシステム構成の概念等について締約国の意見の一致を見ないまま、現在に至っている。

一方、同システムの早期実現を目指す米国の強い働きかけもあったことから、システムの詳細が決定されないまま、条約改正案の採択時期を2006年5月のIMO第81回海上安全委員会(MSC81)とすることのみが、2005年5月のMSC80において合意された。

そのため、本議題について、政策的事項と技術的事項を集中的に審議するための中間会合がMSC81までにそれぞれ開催されることとなり、さらに技術的事項については、別途コレスポネンスグループ(CG)を設置し、詳細を検討することとされた。

(2) 審議結果

技術的事項を審議する中間会合は、今次会合の前週(2月27日～3月3日)に開催されたものの、1週間の会期では一定の結果を導くことができなかったため、今次会合の

作業部会(WG)においても引き続き審議が行なわれ、概要以下の結論を得ることとなった。

① システム構成

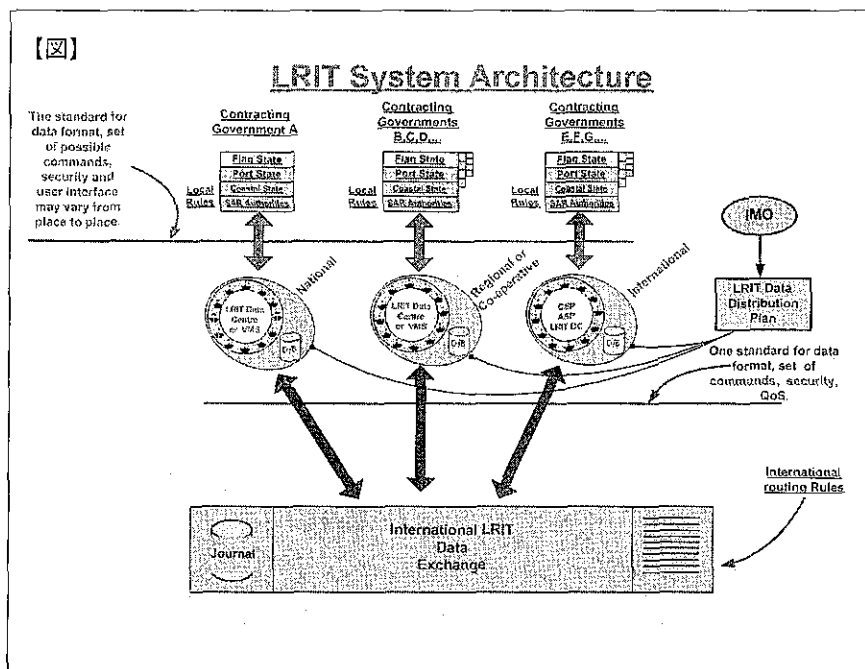
既に自国において船舶監視システム(VMS)を運用しており、LRITデータセンターとして情報を提供できる締約国がある一方、資金や技術の不足から単独でVMSを運用することは困難とする締約国もあることから、次の3種類のVMSにより構築されるLRITデータセンターを相互に接続して、それぞれの情報を交換する構成案が合意された。

- 1) 締約国単位で運営するVMS
- 2) 一定地域内または複数の締約国が共同で運営するVMS
- 3) 上記1)、2)以外の締約国が参加するために設立される国際VMS

なお、データを収集するための具体的な手続きについては、それぞれのVMSを運営する締約国が独自に規定できることが合意された。【図】参照)

② 船上装置の性能基準

既存の船上通信装置に改修を加えることなく利用できること、また送信されるLRIT情報は、船舶の識別符号、位置情報および時刻の



3種類とすることが合意された。なお、LRIT情報の通信頻度については、通信コストを抑えるためには低頻度が望ましいとする意見と、船舶の動静を正確に把握するためには高頻度であるべきとする意見とに別れたため、妥協案として6時間毎に送信することが合意された。

③ 寄港国の情報入手権限

入港船が実施する入港前事前通報の内容を、当該船舶の旗国が所属するデータセンターへ通知することにより、寄港国のLRIT情報入手権限が発生することとされ、その正当性は、LRITシステムの監査において確認されることが合意された。

④ LRITタスクフォース

LRITシステムを実際に開発するにあたっては、技術仕様書の作成や、さらに詳細な技術要件の検討が必要とされたことから、2006年12月開催のMSC82における採択を目標に、これらの検討を行なうためのタスクフォースの設立をMSCに要請することが合意された。

⑤ 改正条約の施行時期

LRITデータセンターや情報交換システムの設立に要する期間、および試行運用期間を考慮して、改正SOLAS条約の施行時期を決定する必要がある旨合意された。

2. 旅客船の安全（海中または生存艇内にいる生存者の回収）について

(1) 経緯

MSC72（2000年5月開催）におけるIMO事務局長の提案により、同年12月のMSC73から、設計、運航、乗組員、捜索救助等様々な観点から巨大旅客船の安全について審議が開始されることとなり、各小委員会にそれぞれ検討課題が割り振られることとなった。しかしながら、各小委員会における議論の進捗が総じて遅く、当初設定されていた審議終了の目標年次の延長要請

が相次いだ。

そのため、MSC79（2004年5月開催）では、「巨大」の定義を明確に定めて審議の進捗を図るべきとする意見と、逆に、客船の安全基準を船舶の大きさや搭載人数により区分すること自体が審議遅れの原因であるとする意見とに別れたため投票が行なわれ、その結果後者が大勢を占めることとなり、議題から「巨大」の語が削除されることとなった。

また、その際に、巨大旅客船への搭載要件として、MSC74（2001年6月開催）から検討が続けられていた生存者の回収装置についても、船種により搭載基準が異なるのは合理的ではないとされ、これに類する装置を全船種に要求することを前提にCOMSAR小委員会で検討することが指示され、今次会合に向けて、コレスポンデンスグループ（CG）において検討が行なわれていた。

(2) 審議結果

CGからは、概要以下のSOLAS条約改正案が提案された。

- ① 全てのSOLAS船は生存者回収装置を装備すること。
- ② 装置の回収能力は、装置の取り扱い訓練を受けた乗組員の3倍の人数を毎時回収できること。但し、100人／時を超える必要はないこと。
- ③ この回収能力は、3m有義波高（またはその船舶が遭遇すると予測される有義波高の大きい方）において発揮できること。

これに対し、日本は、具体的な検討が行なわれていない性能基準は条約規則に記述すべきではなく、先に性能基準を検討したうえで、強制要件とするかどうかを審議すべき旨を主張した。

一方で、CG議長国でもある英国は、救命器具メーカーに開発指針を示すためには、回収装置の性能基準を予め決めておく必要がある旨を主張し、大勢がこれを支持したことから、本性能基準案を

撤回させることは困難となった。

しかしながら、ギリシャからも、本性能基準案の実効可能性について強い懸念が示されたことから、妥協案として以下の改正性能基準案が示されるとともに、更なる検討を設計・設備小委員会(DE)で行なうことをMSCへ要請することが合意された。

なお、日本はノルウェーとともにこの合意に対して、DEにおける検討が終了するまでは、条約規則案の承認が行なわれないようMSCへ要請すべき

旨を主張した。

- ① 3 m有義波高（またはその船舶が遭遇すると予測される有義波高の大きい方）において、1時間に海中から10人の者を救助できること。
- ② 回収装置の個数は、当局がIMOの指針に従って決定すること。また、回収装置は現存の乗組員数内で運用できるものであること。

(海務部：宮坂)

4

STOPIA および TOPIA の両協定が発効 —92年国際油濁補償基金条約第10回臨時総会等の模様—

2月27日(月)から3月2日(木)の間、ロンドンIMO本部にて92年国際油濁補償基金(以下92年基金)第10回臨時総会・同第32回理事会・追加基金第2回臨時総会等が開催された。

主要事項に関する審議概要は以下の通り。

1. STOPIA および TOPIA について (92年基金第10回臨時総会および追加基金第2回臨時総会で審議)

2005年10月の92年基金総会では、条約改正による船主責任負担の見直しは見送ることが決定された。しかしながら、負担見直し問題自体については、国際P&Iグループ(以下IG)から提案されたSTOPIA*1の92年民事責任条約(CLC)全加盟国への適用拡大案、および追加基金の50%自主負担に関するTOPIA*2案を通じ改善を図る方向が合意され、IGは基金事務局長と協力して2006年2月の臨時総会までに具体的かつ詳細な提案を纏めておくよう要請されていた。(本誌2005年11月号P.3参照)

2005年10月会合の後、IGは基金事務局長の他、OCIMFとも協議を重ね、既に導入済のSTOPIAを拡充(追加基金議定書加盟国で発生した事故のみを適用対象としていたが、その対象を92年基金条約(FC)全加盟国で発生した事故に拡大)したSTOPIA2006およびTOPIAの協定を完成、両協定

は2006年2月20日から発効した。(実際には、今次基金総会の了承を得て遡及しての発効)

今次会合では、まず両協定の状況について基金事務局長およびIGから説明された。これに対し、加・英・豪は両協定発効を歓迎しつつも、自主的協定の性質に強い懸念を示すと同時に、協定が負担公平化の問題を解消できないようであれば、条約改正による負担見直しに再び着手したいとの考えを表明。更に両協定の見直し時期が発効から10年後とされたことについても強い懸念を示し、基金は適宜関連情報の提出をIGに求めるとともに、協定発効後5年の段階で予備的な有効性分析を行うべきと主張した。

これに対し、IGからは見直し時期を10年後としたのは5年後では状況分析に十分なデータが集まらず、適切な分析には最低限10年は必要と考えたためであることが説明されたところ、見直し時期についてそれ以上は議論されなかった。また、IGからはクレーム状況等、両協定の関連情報について定期的に92年基金に情報提供したいとの提案があった。

一方、TOPIAについては、追加基金で対応されるべき事故が発生した際に船主側から予め50%の負担を拠出してもらうこととなったため、基金側の過大な立替えとそれに伴う事後の清算処理を避

けられる点が特に有効であることに改めて着目された。

- * 1 STOPA: 小型タンカー補償協定、Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
- * 2 TOPIA: タンカー補償協定、Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

2. クオリティシッピング促進のための作業部会設立について (92年基金第10回臨時総会および追加基金第2回臨時総会で審議)

2005年10月の総会で設置が合意された作業部会(以下WG)の委任事項について、デンマーク等が作成した案をもとに審議された。

同委任事項案に対し、バハマ・ベネズエラ・ロシア・ブラジル・マルタ・ギリシャ・キプロス・メキシコ・南アフリカ等から、WG設置の必要性・IMOが扱うべき事項に干渉する可能性・WGに与えられる権限やその検討期限といった点に対する懸念が表明された。更には、WGの検討は2005年10月に見送った条約改正の検討再開を視野に入れているのではないかと、との疑念も示された。

これを踏まえ、今次会合ではWG設置は既に合意済みであることを再確認した上で、委任事項のすり合わせが行われた結果、以下を含む委任事項が合意された。

- ① WGはクオリティシッピング振興のため、非技術的な対策(non-technical measure)について検討
- ② IMOの管轄分野に踏み込まず、また、IMOと重複する作業を回避
- ③ IMOおよび関係業界の検討参画を促す
- ④ WGは決定権は持たず、総会に対して報告・提案を行うのみの役割
- ⑤ 検討期限については2006年10月開催の総会に提案を出す
- ⑥ WGは条約改正を伴う問題は検討しない

また、同WGは2006年5月開催予定の92年基金理事会等の際に、初回会合を開催することとなった。

3. プレスティージ号事故に伴う船骸からの油抜き取り作業に係るクレーム (92年基金第32回理事会で審議)

スペイン政府は、プレスティージ号事故に伴う船骸からの油抜き取り作業費用として109.2百万ユーロを請求していたが、2005年10月の理事会は同請求に関する決定を延期していた。

一方、同政府は基金に対するクレーム提出と併行し、EUに対しても油抜き取り作業費用の支援を要請(基金請求額とは異なる約98.7百万ユーロの支援要請)をしていたが、同要請の85%が認められたことを受け、今次理事会に対して請求額を引き下げ(約24.2百万ユーロに修正)、同改定請求額を容認するよう求める文書を提出した。

(なお、フランスおよびポルトガルはEUに対してスペイン同様の支援要請はしていないので援助も受けていないとのこと)

スペインは同文書に基づき、クレームは実際に基金に請求された額のみをベースに査定・容認されるべきで、その手法に基づけばスペインの請求額は受け入れられるべきであると主張するとともに、トン当たりの油抜き取り作業費用は基金の過去容認例と比べても低いとの見解を示した。

これに対し、事務局長は現行の基金クレームマニュアルに基づき、クレームは請求されていないものも含め、作業に要した総コスト対効果の観点から査定・容認されるべきで、その観点からスペインの請求をそのまま容認することは困難であるとの見解を示し、これをわが国をはじめとする10カ国が支持した。一方、フランスをはじめとする4カ国はスペイン政府への支持を表明した。

賛否が分かれた状況からコンセンサスによる結論を導くべく議場内外で調整が進められた結果、現状のクレーム容認基準に照らせばスペイン政府の請求は容認できないとの見方で合意した。その一方で、今後同様のクレームが発生した場合に備え、同容認基準の適用には柔軟性が必要との見方が大勢となり、その点を踏まえ今後現行容認基準

について議論していくこととなった。

2006年10月の次回総会にて、事務局長の現行容認基準検証報告をもとに議論が行われる予定である。

4. エリカ号事故に伴う清掃費クレームの査定(92年基金第32回理事会で審議)

フランス政府からの清掃費クレームは250頁にわたる資料で178.8百万ユーロを請求するという規模の大きなものとなった。このため、事務局長は基金として支払える上限額(65百万ユーロ)および査定の効率化を念頭に置き、同政府クレームの3つの主要要素(海岸清掃費用・海岸清掃に従事した軍隊関連費用・海上作業費用)を大まかに査定し、最低限必要な査定額をはじき出すという手法

を提案した。

効率的に査定処理を進める観点から、事務局長の提案は当事国であるフランスをはじめ各国から支持された。

5. 追加基金議定書の批准・発効(追加基金第2回臨時総会で審議)

ブルガリアでは2006年3月3日に、クロアチアでは同年5月17日に同議定書が発効予定であることが報告された。

また、英国からは、現在議会で議定書批准を審議中であること、ギリシャからは2006年6月の批准を目指し作業中であることがそれぞれ報告された。

(欧州地区事務局駐在員：中村)

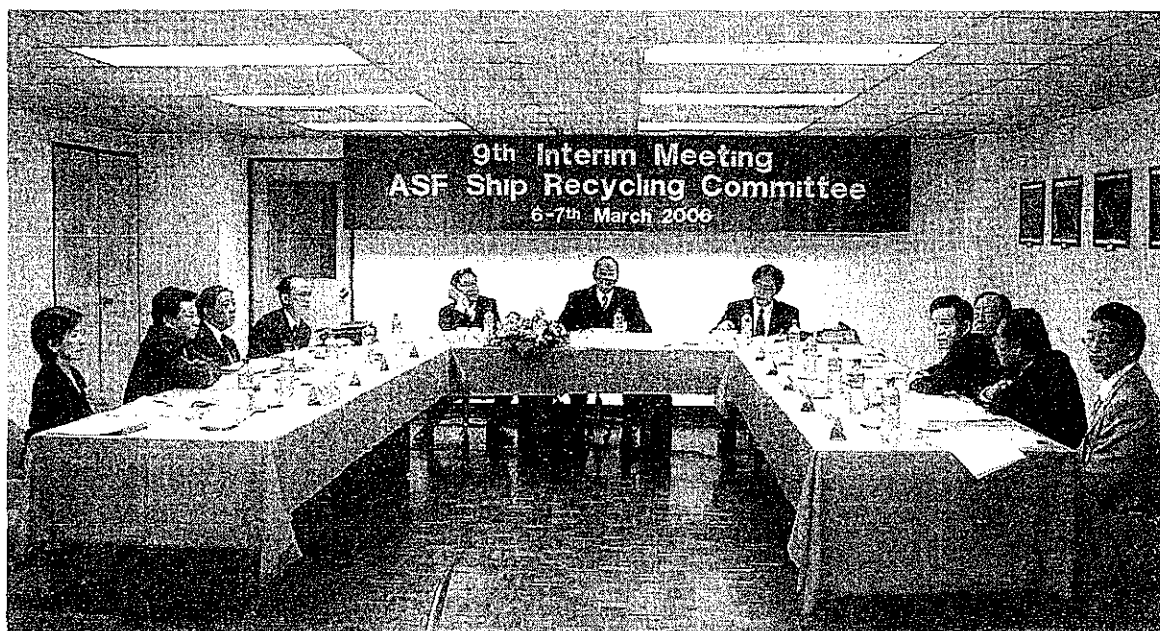
5

IMOにおけるシップリサイクル条約の策定を ASF SRC として全面的に支持

—アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会(SRC) 第9回中間会合の様様—

アジア船主フォーラム(ASF)シップ・リサイクリング委員会(SRC)の第9回中間会合が、2006年3月6日に台北(台湾)において開催された。

同会合には、中国、香港、日本、台湾(SRC事務局)の船主協会が出席した。当協会からはSRC副委員長の前川弘幸副会長(川崎汽船社長)の代



▲ASF シップリサイクリング委員会第9回中間会合の様様

理として、当協会解撤幹事会の新井真幹事長（川崎汽船経営企画グループグループ長代理）他が参加した。（【資料1】参照）

会合は Frank F. H. Lu 委員長（台湾船主協会会長）が議長となって議事が進められ、参加各国船協からシップリサイクル問題に関する報告が以下のとおり行われた。

まず、当協会より、今後見込まれるリサイクル船舶の需要（2015年までの年平均：約195万 DWT）、2005年の世界の解撤実績（2006年2月暫定値：約509万 DWT）、ノルウェーの提案による IMO シップリサイクル条約草案の概要および MEPC54へのわが国の基本対応方針、等について報告を行った。続いて香港船協より、IMO 条約草案に対する同船協の基本スタンス等について報告があった。同船協は IMO 条約の策定を支持するものの、条約の内容には解撤売船において複雑な売買形態をとるなど

の海運業界の特性が考慮されるべきとのことである。さらに、中国船協より、中国の解撤業界の近況報告があった。それによると、2005年の中国での解撤量は2003年の237万 LDT から8.6万 LDT と激減しており、同国解撤業界は高い解撤船価と安価な再製鉄材の狭間で厳しい状況にあるとのことである。

これらの報告に基づき、今後の世界の解撤需要や IMO の条約草案について活発な議論が行われた後、今後の解撤需要を満たす十分なリサイクル能力を世界的に確保しつつシップリサイクル業界の現状を改善するには、海運・造船・リサイクル業界の現状を考慮した新たなルールづくりが必要であり、この意味で IMO における条約策定作業を SRC としても全面的に支持すべきとの認識で一致し、これらを踏まえた共同声明が採択された。（【資料2】参照）
（企画部：本澤）

【資料1】

ASF シップ・リサイクリング委員会（SRC）第9回中間会合出席者

委員長

台湾船主協会（NACS）

……Dr. Frank F. H. Lu, Chairman, National Association of Chinese Shipowners

出席者

中国船主協会（CSA）

……Mr. Zhang Zuyue, Secretary General, China Shipowners' Association

……Mr. Chen Zhengjie, Director of Safety and Technology Superintendent Division, China Ocean Shipping (Group) Company

……Mr. Xiao Weizhe, Factory Director of Chenganwei Shipyard, China Shipping Industry Co., Ltd.

香港船主協会（HKSOA）

……Mr. David C. C. Koo, Chairman, Hong Kong Shipowners Association. Managing Director, Valles Steamship Co., Ltd.

日本船主協会（JSA）

……新井 真 川崎汽船 経営企画グループグループ長補佐

……本澤 健司 日本船主協会 企画部 係長

台湾船主協会（NACS）

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

……Mr. Chao, Ching-Rong, Senior Manager of Ship Management Department, China Steel Express Corp.

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

【資料2】

2006年3月6日、台北

共 同 声 明

アジア船主フォーラムシップ・リサイクリング委員会

第9回中間会合で採択（仮訳）

ASF シップ・リサイクリング委員会第9回中間会合が、2006年3月6日に台北で開催された。同会合には、ASF メンバーである中国、台湾、香港、日本の各船主協会より10名の代表が出席した。出席者リストは添付のとおり。

同委員会は、台湾船協が主催し、ASF シップ・リサイクリング委員会委員長の Dr. Frank F. H. Lu 氏を議長として議事が進められた。

1. SRC は、最近のシップリサイクル活動の状況についての集中議論の中で、過去数年間にリサイクルされた船舶の量が、主に堅調な海運市況の影響により、予想より遥かに少なかったことに留意した。しかしながら、シングルハルトンカーのフェーズアウトや既存船の年齢構成などの要素を考慮すると、近い将来に海運マーケットから撤退する船舶の数は増加するものと想定される。本委員会は、そのような老朽船が円滑にリサイクルされることの重要性を再確認し、世界における十分なシップリサイクル能力を確保する必要性を強調するものである。
2. 一方で本委員会は、シップリサイクルに係る環境・労働安全衛生上の危険性に対し高まる懸念を改めて認識するとともに、環境上適切なシップリサイクルを促進する必要性を再確認した。世界のシップリサイクル能力の縮小を招かぬよう、シップリサイクル業界と外航海運業界の特徴を考慮しつつ、シップリサイクル業界の安全と環境のレベルを段階的に改善するという注意深くかつ着実なアプローチが追求されなければならない。
3. SRC は、上述のアプローチは海運、造船、舶用およびシップリサイクル業界を対象として世界的に適用される“新しい”法的拘束力のある制度により達成されるという考えを共有し、シップリサイクルに係る条約の策定に向けた国際海事機関（IMO）の作業を全面的に支持するものである。本年3月に開催される第54回海洋環境保護委員会（MEPC54）において同条約に関する詳細な議論が開始される予定であり、有益かつ着実な審議の進展が期待される。
4. 本委員会は、アジアの船主が、世界の海運業界の主要なプレーヤーとして、実効性かつ実行性ある条約の確立に向けて、造船、舶用、シップリサイクル業界と協調しつつ、IMO におけるシップリサイクル条約の策定に各国の政府を通じて貢献することを確認した。

6

戦争保険の危険区域リストからマラッカ海峡の除外を求める

—アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会第11回中間会合の様相—

アジア船主フォーラム船舶保険・法務委員会 (ASF SILC) 第11回中間会合が2006年4月3日に香港において開催された。

同会合には、アジア9船主協会から17名が参加し、日本からは同委員会委員を務める宮原副会長（日本郵船社長）の代理として、中島日本郵船法務グループグループ長、および事務局より伊藤企画部課長代理が参加した。

今次会合では、George Chao 委員長（香港船主協会）の下、JWC (Joint War Committee) によるマラッカ海峡の危険区域リスト、欧州・米国・カナダにおける船舶に起因する海洋汚染の取締り規制、国際油濁補償制度の見直しの帰結、アテネ条約改定議定書の問題点、船主の民事責任と金銭的保証に関する欧州委員会の指令案の影響、国連国際商取引委員会 (UNCITRAL) での運送法など、

海事関連規則・条約等に関する審議状況について審議・意見交換が行われた。

特に、マラッカ海峡における危険区域リストの問題については、沿岸国による対策強化によるセキュリティの向上、および多くの保険者が既に AP (Additional Premium: 割増保険料率) の適用を行っていないにも拘らず、JWC がマラッカ海峡をリストから除外していないことに出席者の多くから懸念が表明され、今後とも JWC へマラッカ海峡のリストからの除外を求めていくことを確認した。

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

（企画部：伊藤）

【資料】

2006年4月3日

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会
第11回中間会合共同声明（仮訳）

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険・法務委員会（以下、委員会）第10回中間会合が、2006年4月3日(月)、香港において開催された。

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

委員会は、戦争保険のためにマラッカ海峡が JWC の危険区域リストに残存していることに失望した。委員会は、マラッカ海峡での海賊事件の発生が著しく減少していること、およびテロ攻撃が発生していない状況が続いていることを歓迎した。保険者の多くはマラッカ海峡の船舶に関して割増保険料率 (Additional Premium) の請求を取り止めまたは引き下げていることからみても、マラッカ海峡をリストに含む必要はないと思われる。委員会は、マラッカ海峡のセキュリティ向上のために沿岸国で進められた対策が、明らかに有益な影響を与えていることにも留意した。委員会は、JWC (Joint War Committee) がリストからマラッカ海峡および同様の地域を外すよう促すとともに、2006年5月に開催される次回 ASF

総会でもこの問題を取り上げることとしている。

委員会は、船舶からの故意による油濁の全ての事例についてあらためて遺憾の意を表すとともに、既存船の運航者の責任と義務を喚起し、また新造船および既存船に対するエンジンルームの油水管理システムのガイドライン改訂に尽力した様々な業界団体と国際機関の活動を支持した。委員会は、海運関係団体の連合体が行った EU の新指令に対する訴訟提起の進捗状況に留意し、不慮の油濁事故へ刑事罰を課すとした指令の潜在的な影響について引き続き懸念を表明した。委員会は、EU 加盟国が指令に関する国内法上の措置を採る際に直面するであろう MARPOL 条約および国連海洋法条約 (UNCLOS) の条文と指令との矛盾の問題について欧州各国の注意を喚起した。

さらに委員会は、EU 加盟国のなかには、自国海域を航行している船舶に対し極めて根拠が希薄な証拠に基づき取締りを行っている国もあり、こうした（国家の）行動に対し懸念を表明した。こうした活動は、監視航空機が高度から撮影した写真のみによる判別ではなく、それ以上の証拠が伴う場合に限りなされるべきである。

委員会は、カナダ法案 C-15 の採択によるカナダ渡り鳥法 (1999) の改正に留意し、カナダ船主が表明した懸念を共有した。この点について、委員会は、カナダ政府に対し法律の改正を再考し、船員の人権に影響を及ぼす条文を取り消すことを検討するよう促した。

委員会は、国際油濁補償基金が現時点で CLC 条約と FC 条約を改正しないと合意したこと、および作業部会が終結したことに留意した。委員会は、更に STOPIA と TOPIA の両協定と、船主と油受取人による今後10年間に渡る補償負担割合が55%を超えた場合は調整を行うとする見直しのメカニズムに留意した。委員会は、油の海上輸送に対するクオリティシッピングを推進するため技術面以外での対策を更に検討する小作業部会へ支持を示した。

委員会は、1974年アテネ条約の2002年改定議定書がもたらす潜在的な影響について前回会合に引き続き議論を行い、2つの問題が未解決であることに留意した。戦争危険／テロ問題について、委員会は、批准国がテロ行為を除外することを容認する“留保条項”に対し、保険業界が IMO 法律委員会へ提出した文書を支持した。戦争危険／テロ問題が解決したあかつきには、委員会は、“総額”の問題が進捗すると了解している。この点について、委員会は、P&I クラブ間で総意が得られないであろうことに留意し、各クラブに対し全クラブメンバーの情状を酌量した解決策を見出すよう促した。委員会は、それらの問題が解決するまで批准を見合わせるとした各国の意向を歓迎した。委員会の見解として、議定書は発効する前に現実的に実行可能であることが大前提である。

委員会は、欧州議会と閣僚理事会に提出された船主の民事責任と金銭的保証に関する指令案により生じ得る影響について懸念を表明した。委員会の抱いている懸念は、例えば、補償の上限額まで最短の時間で被害者へ支払われることを確実にしている P&I 保険の書類と責任制限の役割について混乱が生じ得ることである。また委員会は、遺棄船員に関する提案は不明瞭で、新たに採択された ILO 海事条約に委ねるのが最善の策と感じた。

委員会は、国際海上物品運送法条約改正草案の検討現状に留意し、いくつかの主要な問題について議論した。メンバーは、船主の権利、免責を変更しようとする提案には断固として反対するよう、審議の推移を注視し続けることとした。

委員会の次回会合は、2006年5月29日、ASF 第15回総会に先立ち日本で開催される。

●●● 内外情報 ●●●

1

公正取引委員会、我が国独禁法適用除外制度に関する検討開始

—外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度を巡る動き—

公正取引委員会は、2005年11月～12月にかけて、日本発着の邦船・外船約50社、関係荷主約2000社に対し、外航海運の実態に関するアンケート調査を実施した。

この結果を踏まえ、同委員会は本年3月から、常設の「政府規制等と競争政策に関する研究会」

(座長：岩田規久男・学習院大学経済学部教授、会員名簿は【資料】を参照)において外航海運における今後の競争政策のあり方を検討している。

3月16日に開催された同研究会には、当協会布寺国際幹事長・園田企画部長および日本荷主協会河村常務理事・鈴木国際委員長が招かれ、双方より外航海運の競争実態や外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度(除外制度)に関するプレゼンテーションが行なわれた後、研究会メンバーを交えた意見交換が行われた。

当協会は、運賃・サービスの安定供給(投資含む)などによる航路環境の安定、そしてこれを通

じたわが国貿易・経済の中長期的安定のためには除外制度が不可欠であり、わが国での検討にあたっては、国際的な整合性や日本の地理的特性等を踏まえた多角的な観点からの検討が必要との主張を行った。

これに対し、荷主協会は、サーチャージの種類の多さやここ数年間の運賃修復に対して強い不満を持つ荷主の声を紹介した上で、サーチャージの賦課などについて引き続き同盟を監視していくことが必要と述べた一方で、荷主との対話を含む現在の船社間協定の行動には一定の理解を示した。

5月中旬に開催される次回研究会では、公取委事務局作成の報告書案が提示され、その後、報告書案の公開・パブリックコメント募集を経て、夏頃にも最終的な取り纏めが行なわれる見通しである。

当協会は引き続き、国際幹事会を中心に制度維持に向けた意見反映を行うこととしている。

(企画部：山上)

【資料】

政府規制等と競争政策に関する研究会会員

座長	岩田規久男	学習院大学経済学部教授
	井手 秀樹	慶応義塾大学商学部教授
	岸井大太郎	法政大学法学部教授
	清野 一治	早稲田大学政治経済学部教授
	下村 研一	神戸大学大学院経済経営研究所助教授
	松村 敏弘	東京大学社会科学研究所助教授
	山内 弘隆	一橋大学商学部教授
	吉野源太郎	日本経済研究センター客員研究員

(役職は平成18年3月16日現在)

2

国交省、安全かつ効率的な国際物流実現に関するガイドラインを策定

—保安措置強化、米国向け輸出コンテナのリードタイム短縮、電子申請の原則化に向けた取り組み—

国土交通省は、2004年度以降、関係6省庁（金融庁、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省）と合同で物流セキュリティ強化と物流効率化に向けた検討を行っており、2005年3月には今後取り組むべき具体的施策や政策目標などを盛り込んだ施策パッケージ（「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」）を取り纏めた。同パッケージ検討にあたっては、当協会をはじめとする21の事業者団体等も参画した。

同パッケージは、2005年度中に「物流事業者による保安措置の強化に関するガイドライン」、「情報交換の方法および責任分担のあり方に関するガイドライン」および「電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置と課題」を取り纏めることを定めており、2005年8月以降、関連省庁と経済団体（当協会含む）等が参画する委員会、ワーキンググループなどで検討が行われてきた。これらの検討を踏まえ、2006年3月29日、国土交通省はガイドライン等を公表した。

各ガイドライン等の要旨は以下の通りであり、詳細は同省ウェブサイトをご参照下さい。（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150329_.html）

- 物流事業者による保安措置の強化に関するガイドライン
国際海上コンテナにかかるセキュリティ強化の

ため、外航船舶運航事業者、港湾運送事業者、倉庫事業者、利用運送事業者および貨物自動車運送事業者が、それぞれ自主的に取り組むことが望ましい具体的な措置とその評価方法を示したガイドライン。

- 情報交換の方法および責任分担のあり方に関するガイドライン

米国のセキュリティ対策強化（24時間ルール施行）に伴う米国向けコンテナ輸出に関するリードタイム延長（コンテナヤードへの貨物搬入締切：従来は出港1日前→現在は3日前）が、わが国輸出業者にとって大きな負担となっている現状を踏まえ、船社への貨物情報の提出時期とコンテナの搬入締切を分離することにより、一定の条件を備えたコンテナに関しては搬入締切時刻を出港2日前とするもの。

- 電子申請の原則化等を実施する場合の必要な措置と課題

輸出入および港湾手続関係業務に係る業務・システムの最適化計画策定の取組等と連携して、官と民及び事業者間での電子化促進に向けたグランドデザインについての検討とわが国で電子申請の原則化等を実施する場合に必要な措置と具体的な課題についての検討を行ったもの。

（企画部：伊藤・山上）



海事リスクマネジメント システムの構築と概念

関西大学
商学部教授

羽原敬二

1. 海事リスクマネジメント (Maritime Risk Management) の意義

海運は、依然、世界の経済と国民生活を支える大動脈の役割を果たしている。海運の発展は、一方で海難事故との闘いでもあった。世界の海運は、諸産業の中で最も早くグローバル化に直面した。そのため、船社は世界単一市場での競争を強いられ、低コスト競争により、便宜置籍船 (FOC: Flag of Convenience) を急増させてきた。その結果、コスト節減を図るあまり、安全を犠牲にする状況が生じ易くなっていることが指摘されている。さらに、海難事故による海洋汚染や地球環境破壊を防止する国際世論が年々高まり、サブスタンダード船 (国際基準を満たしていない船舶) 排除のための活動および PSC (Port State Control: 寄港国による外国船舶の監督) が地球的規模で実施されている。

海難事故を防止し、地球環境を保全する活動はますます勢いを増している。21世紀の国際社会では、真に地球環境を守りながら、海難事故を撲滅し、安全に貨物を輸送する海運事業が物流の担い手として求められている。

さらに、国家安全保障上からも、海事セキュリティにおいては、国連海洋法条約会議が1973年から始まり、200カイリ排他的経済水域が議題とされて以降、海洋は海洋権益として開放されたものではなく、分割・管理される時代が到来している。日本は世界第6位の排他的経済水域を有する国家であり、とりわけ東シナ海の主権的権利と海洋権

益を確保していかなければならない状況に置かれている。

そこで、本稿では、海事リスクマネジメントをシステムとして確立するための課題と基本概念およびその機能について述べることにした。



羽原敬二氏

2. 海事リスクマネジメント (Maritime Risk Management) システムの構築と展開

海洋の利用および開発に関して、海運事業、貿易事業、造船事業、港湾事業、水産事業、海洋開発事業など、海事産業に関与する企業は、極めて多方面にわたり、海事活動に付随して発生するリスクを総合的に処理することが必要となる。

さらに、海洋環境保全に関しては、陸上企業も海事リスクを克服しなければならない義務を負担している。したがって、海事リスクを管理する対象と範囲も複雑多岐にわたり、保険管理だけではなく、海上保安と海上災害防止の観点からも総合的なリスク管理が求められている。

海上リスク処理の最も基本的な対象は、物的損害を生じる海難事故であり、人的損害、責任損害、費用損害への対応も含め、海上保険制度を用いたリスクファイナンスが中心的内容であった

が、環境問題や海上保安への取組みをも考慮した海事リスクマネジメントのシステム構築と実践が不可欠な時代になってきている。

したがって、海上リスクに対する管理の概念が、海上リスクマネジメントまたはマリンリスクマネジメント (Marine Risk Management) と呼ばれてきたものから、より広い領域の事業を包含する海事リスクマネジメント (Maritime Risk Management) へと変化するべきことを認識し、対象となる分野それぞれのリスク対策について総合的に管理するシステムを確立することが求められている。

これまでの海上リスクマネジメントまたはマリンリスクマネジメントは、あくまで実質的には、①国際物流リスクマネジメントの一部を形成し、②国際貿易取引に伴う海上輸送において、海難事故が発生した場合の保険管理を中心としたリスクファイナンスに重点を置いたリスク管理であり、③海上保険 (貨物海上保険、船舶保険、P&I 保険等) により、貨物の物流リスク、運送人の賠償責任リスク、および海運事業経営者の船舶運航に付随する経済的損失のリスク処理を対象としたものであった。

これに対して、海事リスクマネジメントは、①日本経済の99.5%が海上輸送物流により支えられている海洋国家の経済安全保障および人的資源としての日本人海事従事者の育成による海洋環境保全の確保など、海洋国日本の繁栄を理念・目的として、②海事システム (海事社会・海事産業) のリスク処理機能を拡充 (Science + Marine Engineering + Management) すると同時に、③海事社会と物流業界との協調促進と国際ロジスティックスの展開 (海運がロジスティックスや物流との連携を強めてきているため、外航海運と内航海運の区別が不明瞭になり、海事社会と物流業界との協調が進みつつあること)、④海上防災システムの確立と実施 (船舶運航の安全管理、海上災害防止、沿岸地域の災害対策)、⑤海洋安全保障 (海事保安対策、海賊対策、海上テロリズム対策) への取組み、⑥

海洋環境保全 (一過性の汚染、慢性的な汚染等、海洋汚染防止)、地球温暖化対策 (気候変動、海水面上昇)、および海洋土木の推進、⑦エネルギーの安定供給確保への貢献、⑧海洋資源の開発および利用、などの活動におけるリスク管理を実施するものである。

3. 海事リスクマネジメントシステムにおける重要課題への取り組み

(1) 海事ヒューマンインフラの整備

船舶が安全に航行するために必要な運航の技能と経験を有する船員の育成は、すべての海事産業の基盤となる条件である。優良な船員を安定的に確保することが海事産業を発展させるためには不可欠であり、船員の育成と雇用、適性な乗組み体制の確保、船員災害防止活動の実施、および労働安全衛生環境の確立などへの取組みが整備されつつある。

(2) 海事セキュリティの確保

日本の国家戦略として日本の海を守ることとは、わが国の排他的経済水域を守ることであり、わが国の生命線であるシーレーンを守ることでもある。領海や排他的経済水域等におけるわが国の海洋権益に関する対応の必要性は、ますます高まっている。海洋権益の保全とテロリズム対策については、今後、関係行政機関の緊密な連携とともに有効適切な戦略をより総合的かつ積極的に推進し、テロリズムの未然防止対策を講じるべく、種々の検討がさらになされるべきである。

〔参考文献〕

財団法人シップ・アンド・オーシャン財団

海洋政策研究所 (<http://www.sof.or.jp>)

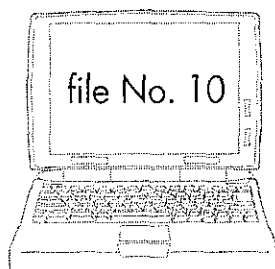
社団法人日本海難防止協会 (<http://www.nikkaibo.or.jp/>)

社団法人日本船主協会 (<http://www.jsanet.or.jp/>)

国土交通省海事局 (<http://www.mlit.go.jp/kaiji/kaiji.html>)

海上保安庁 (<http://www.kaiho.mlit.go.jp/>)

国土交通省海事局編『平成17年版 海事レポート』



国際海事 World~Webから~

— 欧州共同体船主協会 **ECSA** —

名 称：European Community Shipowners' Associations (欧州共同体船主協会)

所在地(本部)：45 rue Ducale, 1000 Brussels, Belgium

Tel: + 32 2-511-3940 Fax: + 32 2-511-8092

HP: <http://www.ecsa.be/index.asp>

会 長：Mr. Lennart Simonsson (スウェーデン船協会長、Swedish Broström Group)

事務局長：Mr. Alfons Guinier

加 盟：23ヶ国25船主協会

設 立：1965年

1965年、Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes (CAACE) として設立、1990年に現在の名称に変更。EU 各国およびノルウェーの船主協会から成る。自由競争の企業環境において欧州および国際的な貿易や商取引を業界が荷主・消費者利益のために最良な形で提供できるよう、欧州海運の利益を促進させることを目的とする。

近年、EG (欧州委員会) による欧州地域の実運政策の見直し・地域規制強化への動きが強まり、国際海運業界全体にも影響を及ぼしつつある中、その膝元である ECSA の動きが注目されている。

<議決機関>

* General Assembly：総会。会長・副会長（任期2年）を選出するなど。

* Board of Directors：理事会。全メンバーにより構成。執行機関。

* Committee, Working group 等：地域や分野毎のテーマについて検討する。16の委員会等が存在する。

Shipping Policy Committee (海運政策委員会)

Safety & Environment Committee (安全および環境委員会)

Social Affairs Committee (社会問題委員会)

Budget Committee (予算委員会)

High Level Passenger Ferry Group (ハイレベル旅客船グループ)

High Level RoRo carries action Group (ハイレベル RoRo 船グループ)

Competition Working Group (競争法作業部会)

Statistics Working Group (統計作業部会)

Taxation Working Group (税制作業部会)

Ports Working Group (港湾作業部会)

West & Central Africa Working Group (西・中央アフリカ作業部会)

Short Sea Trade Working Group (近海作業委員会)

External Relations Working Group (渉外ワーキンググループ)

Sectoral dialogue committee on maritime Transport (海上輸送部門対話委員会)※

※欧州委員会の諮問機関で半数が船主・半数が組合で構成

Security working Group (安全作業委員会)

European Cruise Council (欧州クルーズ委員会)

<最近の Topics> —ECSA Newsletter 2006年 1 号より

- 欧州委員会提案による「港湾サービスへの市場参入についての指令案Ⅱ (Proposed Directive on Market Access to Port ServicesⅡ)」の欧州議会による否決と同提案の撤回について
 - 「域内市場サービス指令 (Directive on Services in the Internal Market)」に関する欧州議会の決議採択について
 - EU の「運輸政策白書 (White Paper on Transport Policy)」中期見直しについて
 - 「EU 海上安全パッケージ (Maritime Safety PackageⅢ)」関連の欧州理事会提案について
 - 「船主の民事責任および金銭的保証についての指令案 (Proposal for a Directive on civil liability and financial securities for shipowners)」について
 - 「旅客の海上および域内輸送の責任についての規則案 (Proposal for a Regulation on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents) —2002年アテネ条約議定書の EU 域内対応版」について
 - ILO 海事統合条約について—ECSA は採択を歓迎
 - 安全問題について
 - 海運サービスにおける EU 競争規則の適用について
- 定航海運 海運同盟に対して EU 競争法からの包括的適用除外を定める規則4056/86の廃止採択とそれにかわるガイドライン問題について
- 不定期船 EU 競争法手続法規則 1 / 2003からの不定期船とカボタージュを適用除外する条項の廃止提案とそれに係る ECSA の活動について

*—□メモ—ECSA と ELAA (European Liner Affairs Association)

欧州発着定期航路に係わる諸問題 (現在4056/86 (同盟の独禁法適用除外) の廃止等) を検討するため、関係主要定期船社が2003年に結成した船社団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加入している。欧州各国の船協で構成される ECSA とは性格が異なる。現在の会長は Jacques Saade 氏 (CMA-CGM 会長)。http://www.elaa.net/index.html

国際海事 World~Web から~は海運に係る国際的な機関・団体等の HP にアクセスし内容をご紹介します。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)

平成18年海運講習会を開催

当協会は、去る3月31日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

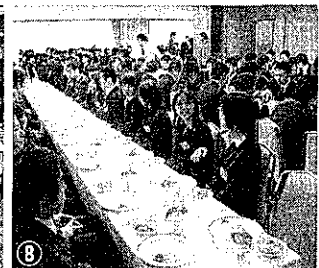
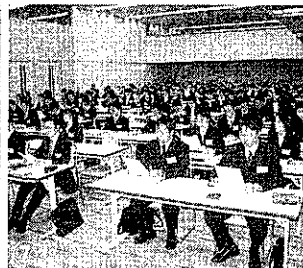
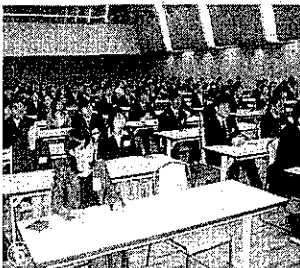
本講習会は、昭和32（1957）年より半世紀に亘り毎年この時期に開催しているもので、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的としている。また、多くの企業の新入・新人社員等が一同に会し交流する貴重な場ともなっている。

本年は、会員会社・関係会社25社から159名が受講した。受講者からは、「社会人・海運人としての自分を自覚した」「海運人として働く自分をイメージできた」「海運業のスケールの大きさ・重要性を再認識した」「同じ業界の仲間兼ライバルと交流できて自分の幅が広がった」等、幅広い視点から学べ有意義だったとの高い評価が得られた。なお、プログラム終了後も活発な質問が続き、講習会は盛況の内に終了した。

講師および演題等は以下の通り。

＜プログラム＞

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 1. 新入社員への激励の言葉「自立人スタートおめでとう」 | 当協会副会長 宮原 耕治 |
| 2. 成功する選手の条件 | スポーツジャーナリスト 柏 英樹 |
| 3. 映画上映 「日本の海運」 | |
| 4. 豊かな人間関係構築の基本 | JAL アカデミー(株) 秋元 浩子 |
| 5. 船長講話 | (株)商船三井 船長 日比野雅彦
(総務部：長嶋) |



①親しみやすい口調で自身のキャリアを語る宮原耕治副会長（日本郵船社長） ②受講者にポジティブ思考の大切さを語る柏英樹氏 ③「明日から使える」と好評だった秋元浩子氏のマナー講座 ④シミュレーション映像を使いながら基本の大切さを語る日比野雅彦船長 ⑤講演を聞く受講者たち ⑥マナーは早速実習です ⑦神妙にオリエンテーションを受ける ⑧昼食会場では会話も弾む



6 ASF シップ・リサイクリング委員会第9回中
日 間会合が台北にて開催された。

(P.19海運ニュース参照)

6 IMO 第10回無線通信・搜索救助小委員会(COM-
日 SAR10) がロンドンにて開催された。

10 (P.14海運ニュース参照)

16 自由民主党は、海運造船対策特別委員会(委
日 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 海運税制(ト
ンネージタックス)問題小委員会(委員長：
金子一美衆議院議員)、内航海運活性化小委員
会(委員長：溝手顕正参議院議員)の合同会
議(第1回)を開催した。

16 公正取引委員会は、「政府規制等と競争政策に
日 関する研究会(座長：岩田規久男・学習院大
学経済学部教授)」の第40回会合(外航海運分
野の第2回会合)を開催した。

(P.24海運ニュース参照)

17 国土交通省と海上保安庁は、本年1月に設置
日 された「海賊等対策会議」において検討・と
りまとめられた「海賊・海上武装強盗対策の
強化について」を発表した。強化策の要旨と
しては、1.国内における対応の強化2.海上法
執行機関の連携による対応の強化3.国際社会
における対応の強化、が挙げられている。

17 国土交通省は、今後の外航海運政策の方向性
日 を検討する「新外航海運政策検討会(座長：

杉山武彦・一橋大学学長)」の第1回会合を開
催し、当協会からは鈴木会長が委員として参
加した。

20 IMO 第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)が
日 ロンドンにて開催された。

24 (P.8海運ニュース参照)

23 国土交通省は、内航船乗り組み制度検討会部
日 門間兼務検討部会の最終会合を開催し、一定
の条件を満たした船舶を対象に法定職員を1
名削減可能(機関部職員が甲板部職員を兼務)
とすることが適当、などの最終報告がなされ
た。

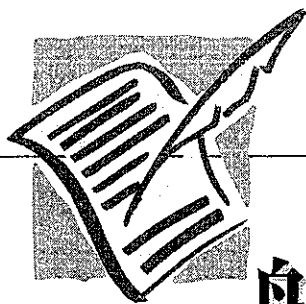
29 政策群『安全かつ効率的な国際物流の実現』
日 に関する関係省庁調整会議において、「物流事
業者による保安措置の強化に関するガイドラ
イン」、「情報交換の方法及び責任分担のあり
方に関するガイドライン」、「電子申請の原則
化等を実施する場合の必要な措置と課題」が
取り纏められ発表された。

(P.25海運ニュース参照)

29 国土交通省等で構成される総合物流施策推進
日 会議は、「総合物流施策大綱(2005-2009)」に
基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」
の進捗状況を把握する指標を公表した。

29 国土交通省は、「内航船舶の代替建造促進に関
日 する懇談会(座長：今津隼馬・東京海洋大学
海洋工学部教授)」を開催し、「内航船舶の代
替建造推進アクションプラン」を策定した。

30 自由民主党は、海運造船対策特別委員会(委
日 員長：衛藤征士郎衆議院議員) 内航海運活
性化小委員会(委員長：溝手顕正参議院議員)
第2回会合を開催し、内航海運・造船業界か
らのヒアリングを行った。



船協だより

3月の定例理事会の様様

(3月22日 日本船主協会役員会議室にて開催)

政策委員会

1. トン数標準税制の今後の対応等
2. 第1回新外航海運政策検討会の模様
3. 減価償却制度の全面見直しの動き
4. 船員・船籍問題の進捗状況
5. 外航船社間協定に対する我が国独禁法適用除外制度に関する動き

労政委員会

1. ILO 海事統合条約審議結果報告
2. ILO 最低賃金協議結果報告

海上安全・環境委員会

1. シップリサイクル条約案
2. ASF シップリサイクリング委員会第9回中間会合の模様

内航部会

1. 国土交通省との意見交換
2. 海運・造船対策特別委員会 内航海運活性化小委員会

公布法令(3月)

- ⑩ 船員保険法施行令の一部を改正する政令(政

令第60号、平成18年3月23日公布、平成18年4月1日施行)

- ⑪ 水先法施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第14号、平成18年3月27日公布、平成18年4月1日施行)

- ⑫ 港湾労働法施行規則の一部を改正する省令(厚生労働省令第77号、平成18年3月31日公布、平成18年7月1日施行)

- ⑬ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令(厚生労働省令第95号、平成18年3月31日公布、平成18年4月1日施行)

- ⑭ 船舶法施行細則の一部を改正する省令(国土交通省令第27号、平成18年3月31日公布、平成18年4月1日施行)

- ⑮ 船舶のトン数の測度に関する法律施行規則の一部を改正する省令(国土交通省令第28号、平成18年3月31日公布、平成18年4月1日施行)

- ⑯ 船舶設備規程等の一部を改正する省令(国土交通省令第31号、平成18年3月31日公布、平成18年7月1日施行)

陳情書・要望書等(3月)

提出日: 3月31日

宛 先: 北側 一雄 国土交通大臣

件 名: 海運関係税制 船舶の減価償却制度の改



善についてのお願い

要 旨：自由民主党税制調査会（会長：柳沢伯夫衆議院議員）は、3月下旬より税制改正論議を開始し、法人税関連において企業の活性化、国際競争力の強化の視点から減価償却制度の見直しなどを中心に検討を進めることとしている。このため、税制調査会において、船舶についても同制度の見直しの対象設備に含め検討されるよう、国土交通大臣宛に要望した。

会議名：IMO 第81回海上安全委員会（MSC81）

日 程：5月10日～19日

場 所：ロンドン

会議名：IOPCF（国際油濁補償基金）

日 程：5月22日～26日

場 所：ロンドン

会議名：第15回 ASF 総会

日 程：5月28日～30日

場 所：軽井沢

国際会議の予定（5月）

会議名：ICS/ISF 総会

日 程：5月7日～9日

場 所：ワシントン D.C.

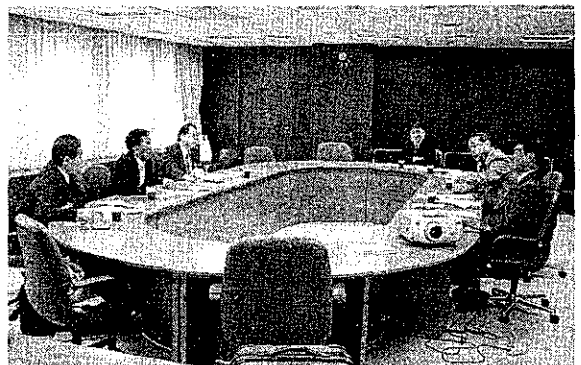
当協会と船員教育等について意見交換

—インドネシアに対する JICA のカウンターパート研修について—

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。当協会は、毎年同研修員受け入れ事業に協力しており、今回は、インドネシアから Djoko Pramono 氏（インドネシア運輸通信省教育訓練庁海事教育訓練センター所長）が3月23日に当協会を訪問した。

当協会より、日本海運の現状と当協会の活動について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。

なお、同氏は、今回の訪日中（9日間）に、海事関係者に対してインドネシアの船員教育の現状について講演を行った他、当協会をはじめ、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）、商船三井船員訓練センター等の船員教育に関わる関係機関を精力的に訪問された。



▲意見交換の様様 左列中央 Djoko Pramono 氏
（インドネシア運輸通信省教育訓練庁海事教育訓練センター所長）

（海務部：田部・堀）

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
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,170	42,217	11,953	12.1	10.9
2005	65,662	56,381	8,782	7.3	15.6
2005年 3 月	5,776	4,657	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	5,092	818	8.0	17.9
11	5,915	5,319	596	14.7	16.7
12	6,340	5,428	912	17.5	27.4
2006年 1 月	5,008	5,362	▲ 353	13.5	27.0
2	5,850	4,899	950	20.7	30.2

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

年 月	年間平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
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
2005	110.16	102.15	121.35
2005年 4 月	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
12	118.64	102.15	121.35
2006年 1 月	115.45	114.10	117.71
2	117.87	118.95	116.25
3	117.31	118.86	115.82

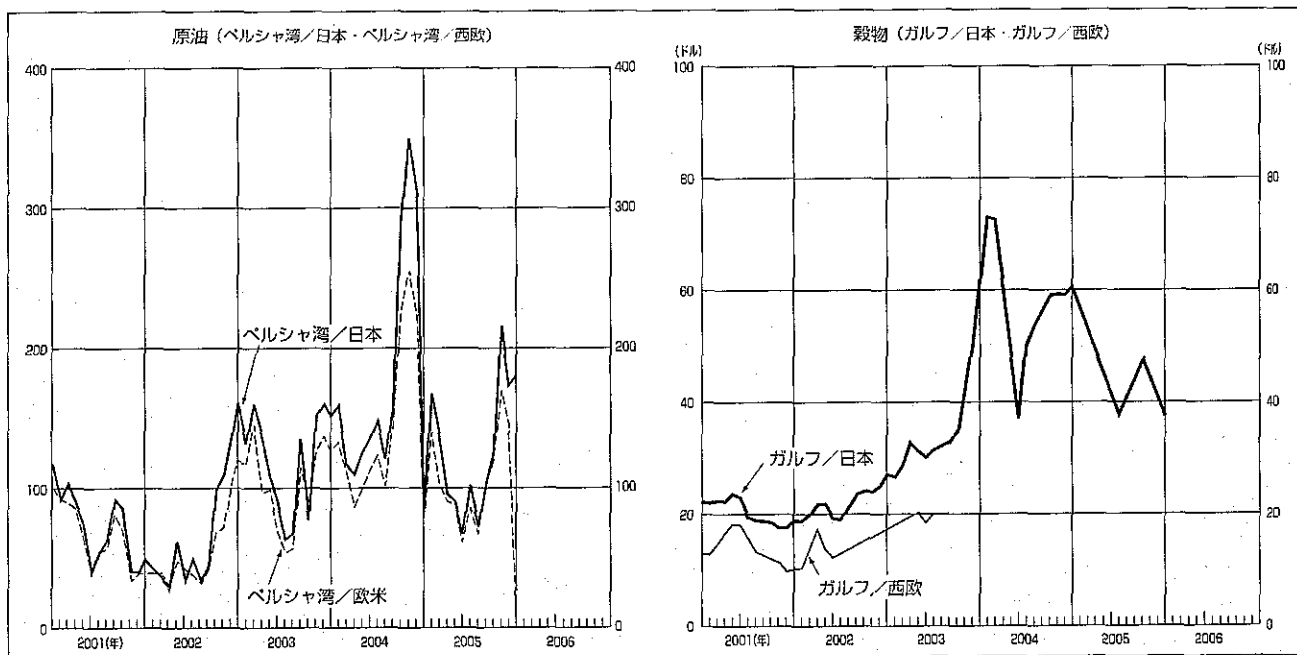
(注) 財務省貿易統計による。

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													
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	74,402	2,145	72,257	28,566	3,760	162	39,105	247	331	86	289,216	53,234	
2005	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
	12	4,463	0	4,463	1,415	299	0	2,663	0	0	86	20,639	2,393
2006	1	8,962	0	8,962	3,165	489	24	5,277	0	7	0	27,818	4,405
	2	7,712	44	7,668	2,295	290	0	5,083	0	0	0	28,230	8,282
	3	8,119	300	7,819	2,045	216	147	5,411	0	0	0	39,931	7,957

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



4. 原油（ペルシャ湾／日本・ペルシャ湾／欧米）

月次	ペルシャ湾／日本						ペルシャ湾／欧米					
	2004		2005		2006		2004		2005		2006	
	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	152.50	87.00	85.00	59.50	180.00	80.00	127.50	82.50	77.00	62.50	120.00	75.00
2	159.00	102.50	167.50	75.00			132.50	87.50	140.00	112.50		
3	117.50	70.75	137.50	75.00			112.50	60.00	102.50	75.00		
4	110.00	77.50	96.00	80.00			87.50	67.50	90.00	72.50		
5	125.00	71.25	90.00	62.50			100.00	69.50	88.25	62.50		
6	135.00	114.00	67.50	52.50			112.50	87.50	61.25	50.00		
7	148.00	120.00	102.00	73.75			123.00	95.00	85.00	62.50		
8	121.00	97.50	72.50	56.50			102.50	87.50	67.50	60.00		
9	157.50	83.50	102.50	62.50			145.00	75.00	102.50	65.00		
10	290.00	156.00	125.00	90.00			225.00	117.50	120.00	87.50		
11	350.00	265.00	216.00	135.00			255.00	167.50	170.00	130.00		
12	310.00	85.00	172.50	110.00			225.00	97.50	145.00	100.00		

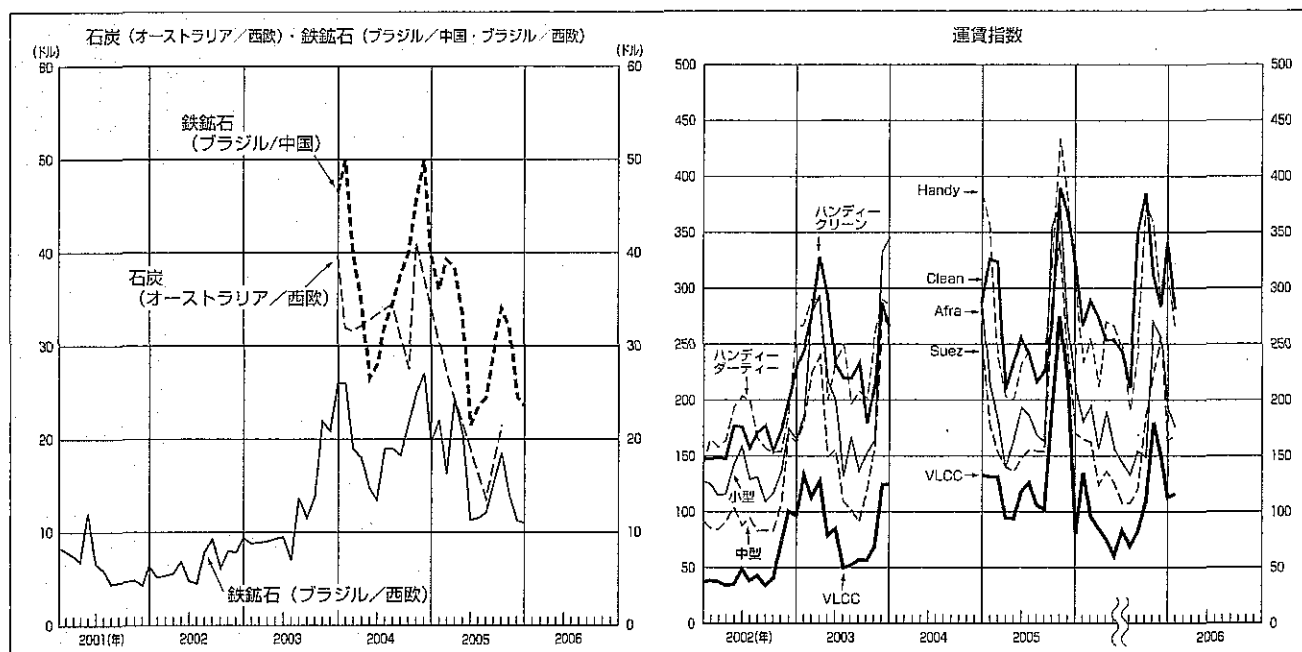
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物（ガルフ／日本・ガルフ／西欧）

(単位：ドル／トン)

月次	ガルフ／日本				ガルフ／西欧			
	2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	60.50	59.75	37.45		—		—	
2	—	—			—			
3	—	—			—			
4	—	—			—			
5	—	—			—			
6	—	—			—			
7	37.75	37.50			—			
8	—	—			—			
9	—	—			—			
10	47.50				—			
11					—			
12					—			

(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）

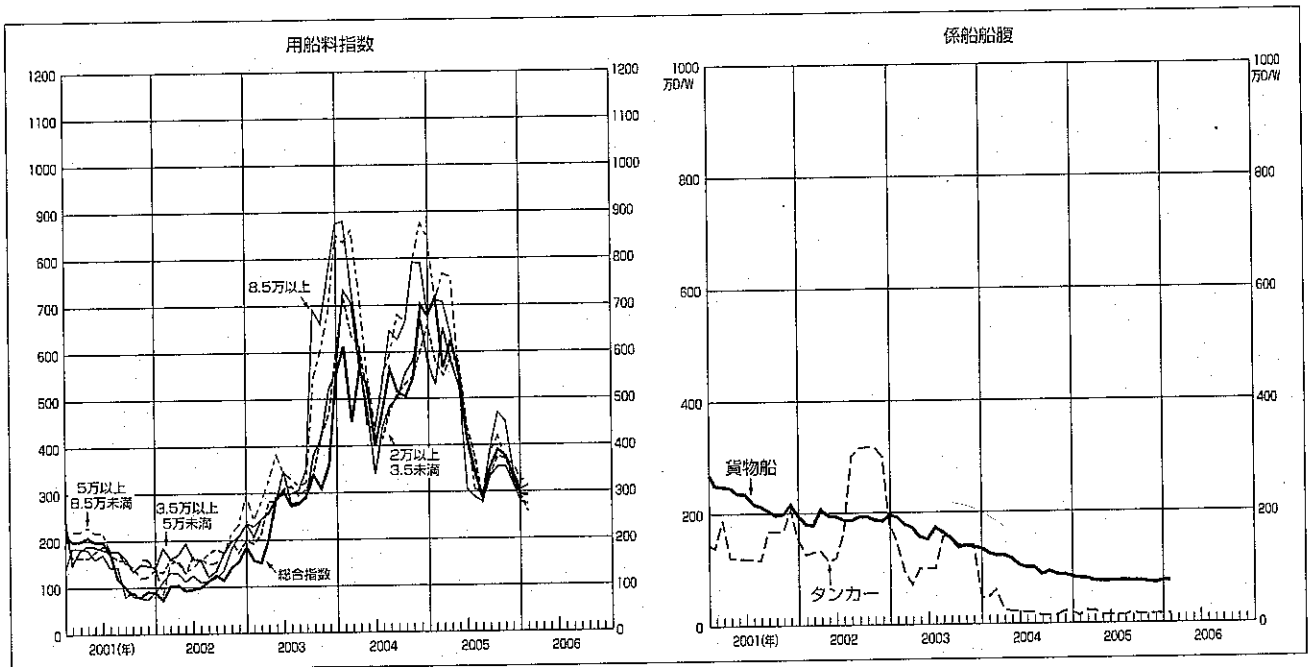
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2005		2006		2005		2006		2005		2006	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	40.00	12.50	23.50	19.70	19.75	16.00	11.00	8.75
2	—	—	—	—	36.00	33.00	—	—	22.00	17.25	—	—
3	27.00	—	—	—	39.25	34.75	—	—	16.20	—	—	—
4	—	—	—	—	38.50	34.00	—	—	24.25	22.75	—	—
5	—	—	—	—	33.40	21.50	—	—	20.50	13.25	—	—
6	—	—	—	—	21.50	16.68	—	—	11.25	10.00	—	—
7	—	—	—	—	23.50	19.00	—	—	11.50	9.25	—	—
8	13.60	—	—	—	24.50	17.50	—	—	12.15	10.30	—	—
9	—	—	—	—	29.50	26.00	—	—	—	—	—	—
10	21.50	—	—	—	34.00	27.63	—	—	18.50	15.80	—	—
11	—	—	—	—	32.00	23.48	—	—	14.00	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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														
	2004					2005					2006				
	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322	112	163	193	314	342
2	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267	116	168	176	267	282
3	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289	—	—	—	—	—
4	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274	—	—	—	—	—
5	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253	—	—	—	—	—
6	119	149	193	233	256	61	126	157	267	253	—	—	—	—	—
7	127	156	187	243	240	83	108	144	248	243	—	—	—	—	—
8	107	155	169	219	217	69	107	133	190	211	—	—	—	—	—
9	103	154	163	229	226	82	120	154	244	350	—	—	—	—	—
10	195	285	355	320	263	109	186	149	376	385	—	—	—	—	—
11	276	342	374	433	390	179	225	269	358	312	—	—	—	—	—
12	216	240	268	378	367	149	257	257	286	284	—	—	—	—	—
平均	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	100.3	157.3	183.1	270.6	286.9	—	—	—	—	—

(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

B. 貨物船定額用船指数													
月次	2003		2004		2005		2006						
	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	185	1,733	553	4,539	677	4,471	-	290	278	324	305	294	2,263
2	156	1,669	613	5,290	715	4,511	-	258	272	328	373	292	2,328
3	151	1,802	615	5,122	565	4,685							2,493
4	203	2,081	558	4,635	624	4,810							
5	290	2,317	533	3,452	552	3,737							
6	304	2,135	401	2,762	412	2,586							
7	273	2,238	478	3,971	342	2,307							
8	276	2,322	562	4,180	285	2,169							
9	294	2,467	514	4,214	352	2,949							
10	337	4,477	503	4,602	391	2,949							
11	309	4,046	544	4,264	376	2,991							
12	360	4,539	701	5,176	332	2,624							

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	2004						2005						2006					
	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	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209	146	708	755	34	128	171
2	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142	146	692	750	33	130	172
3	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229						
4	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231						
5	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150						
6	168	935	1,057	55	142	218	129	637	750	36	103	150						
7	166	902	1,006	52	131	204	133	641	754	34	99	145						
8	159	900	1,008	50	130	199	132	645	766	34	99	145						
9	146	802	881	47	90	146	134	668	745	34	170	194						
10	155	882	934	43	103	148	138	676	751	34	103	149						
11	138	813	877	38	113	162	139	649	731	34	131	173						
12	138	811	877	39	143	218	141	679	710	34	128	171						

(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。

トン数標準税制キャンペーン

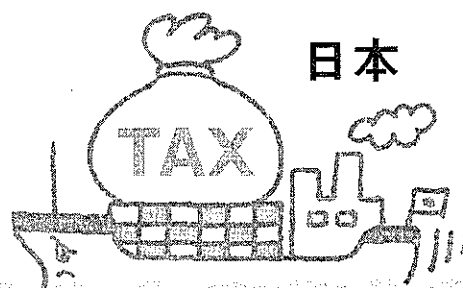
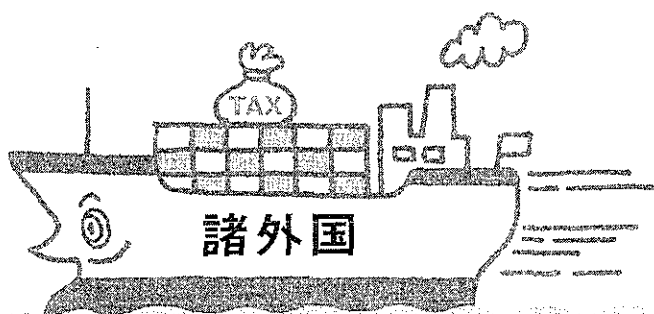
トン数標準税制は、世界標準といえる税制です。

トン数標準税制による法人課税方式(例)

(運航船舶の純トン数×係数×運航日数)×法人税率
利益ではなく船舶のトン数に基づいて算出されるので、
好不況にかかわらず税額は一定です。

従来の法人課税方式

(収益－費用)×法人税率

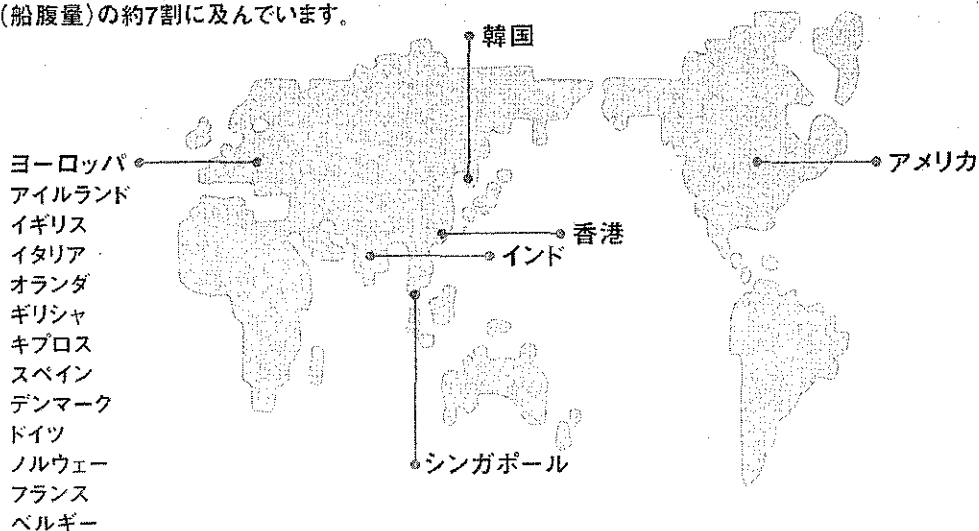


日本を除く海運の先進国では、海運業への法人税にトン数標準税制を採用しています。これは、運航している船舶のトン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式です。

一方、日本の海運業では法人税は実際の利益に対して課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との利益格差が拡大し、国際競争のなかでハンディキャップを負うことになります。

すでに、日本を除く海運の先進国では、
10年前から導入が進んでいます。

1996年のオランダを皮切りにトン数標準税制の導入が進み、
世界の商船隊（船腹量）の約7割に及んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽課税です。

国際競争力の強化が必要です。

欧米などでは、貿易の中心となっている海運業を重要な産業と位置づけて、政策に反映させています。トン数標準税制も、自国海運の国際競争力を高めるために多くの海運先進国で導入されています。その割合は、世界の商船隊の約7割にも及び、世界標準となっています。

日本の海運が国際競争力を確保し、これらの国々との競争に立ち向かっていくためには、世界共通のルールとなりつつあるトン数標準税制の導入が是非とも必要です。

このまま海外の海運会社との利益格差が広がれば、暮らしや産業を支える日本の海運を維持できなくなることも考えられます。



海運市況の安定化につながります。

納税額が予め確定するトン数標準税制の導入は、海運会社の経営の安定性確保につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。これにより好不況に関係なく安定的に船舶への投資を行うことができ、運賃の乱高下が緩和されます。

このような海運市況の安定化は、荷主や国民の利益にもなることです。

国益にも大きな波及効果があります。

海運は、さまざまな資源や物資を輸出入することで、日本の多くの産業を支えています。特に、造船や港灣などの産業とは深い関わりを持っています。

トン数標準税制の導入によって、海運会社が活力を持ち続けることは、他産業の発展を維持していくことにもつながります。これは、GDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術連携などに波及し、日本の大きな国益になることです。

また、国際海上輸送の質や効率性、安定性を確保するといった国の政策にも、トン数標準税制の導入は合致しています。



この内容に関するパンフレットをご希望の方は、下記までご連絡ください。
(企画部) TEL : 03-3264-7174、FAX : 03-3262-4757、e-mail : pln-div@jsanet.or.jp
なお、パンフレットは、当協会ホームページ (www.jsanet.or.jp) にも掲載しています。

編集雑感

ここのところ情報流出の記事をよく目にするようになった。個人情報保護法により、情報管理システムがしっかりしてきたことにもよるのであろうが、そのなかでもファイル交換ソフトのウイルス感染による情報流出が次々に発生していることには特に目を引く。使用していたファイル交換ソフトがウイルスに感染した結果情報が流出したようなケースだけでなく、使用したパソコンにファイル交換ソフトがインストールされていることを知らず、結果、情報が流出してしまったという事例もあったかと記憶している。

パソコン、インターネット環境は、年々急速に進歩しており、業務上の使用は言うに及ばず、個人用にもメール、情報収集、銀行、ショッピング、旅行、チケット等の予約など、いつの間にかいろいろなところで生活の一部となっていており、その利便性は一度使用するとなかなか手放せなくなっている。

最近、販売店がパソコンのウイルスチェックのサービスを実施したところ、持ち込まれたパソコンの2割に本人が知らないうちにファイル交換ソ

フトがインストールされていたとのニュースがあった。共同で使用している人がインストールしたものであろうが、ウイルスのリスクが年々高まってきたことと相まって、場合によっては、わけのわからないままパソコン内の情報が流出してしまう可能性もあり、使用するパソコンに注意していないと、被害者とも加害者とも区別できない立場になってしまうという被害を被ることにもなりかねない。

今後、パソコンは、その用途や形を進化させ、より一層身近な道具となってくると思える。同時に、コンピューターウイルスも昨今急速に増加し、その種類も増してきている。これまではパソコンの利用に際しウイルスメールやスパイウェアなどによる被害に合わないことに注意を払ってきたが、いまや知らないうちに加害者となっていないかという視点からの注意が一層必要となってきたいるのかもしれない。

第一中央汽船株式会社

総務グループ次長 加藤 和男

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 社長室専任副室長(経営企画担当)
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
近 寿雄
荒井 正樹
藤田 正数
梅本 哲朗
植村 保雄
半田 收
園田 裕一
井上 晃
山脇 俊介

編集後記

社会人6年目に突入した現在でも、4月は新たなスタートを感じさせる月です。春の訪れと共に街やオフィスにはfreshな顔があふれ、年数を経るにつれて忘れがちな、新人の頃の仕事における「勢い」「驚きや発見」「革新」といったものをふと思い出させてくれます。先日当協会でも業界全体の導入研修を開催し、多くの新入・新人社員の方にお目にかかりpowerを頂きました。皆様のご活躍をお祈り致します。

弊誌も現在、新企画・コーナーを準備中です。順次誌上にてご紹介していく予定です。月次業務報告集に端を発する弊誌ですが、現在は会員会社の皆様のみならず業界内外にもお届けしており、幾多のminor changeを繰り返しつつもその硬派っぷり(?)が広報誌的側面から見れば長年の懸案となっています。今やWebなどのツールが華盛りとは言え、紙媒体の存在感がまだまだあるのも事実。新たなbreakthroughができるか? ご期待ください。(MN)

せんきょう4月号 No. 549 (Vol. 47 No.1)

発 行●平成18年4月20日
創 刊●昭和35年8月10日
発行所●社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL. (03)3264-7181(総務部(広報))

編集・発行人●梅本哲朗
製 作●株式会社タイヨーグラフィック
定 価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)