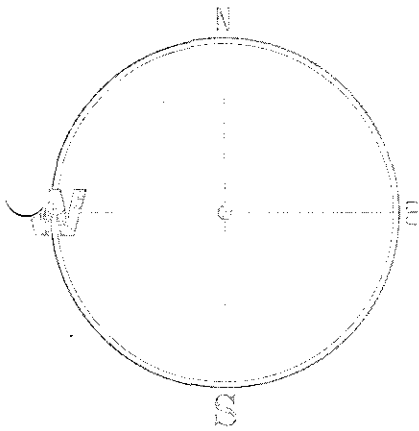


せんきょう

4



船協月報/1998年4月号 目次

◎巻頭言

「基幹産業」から「自立した産業」へ★日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長●太田健夫—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進について—— 2
2. 外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し—— 10
3. トレード安定化に向けて一層の自覚と努力を—— 12
— アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第5回中間会合、香港で開催 —

◎特別欄

定期船運賃を取り巻く環境変化—— 15

◎寄稿

船舶職員法の改正案について★運輸省海上技術安全局
船員部附船職員課補佐官●山本博之—— 18

◎話題を追って

次期 Sea-NACCS(海上貨物通関情報処理システム)の稼動に向けて—— 22

◎特別欄

フィリピン、ホワイト・リスト入りを果たせるか?—— 28
— ISF 調査団に参加して — ★日本船主協会・船員対策室長●梅本哲朗

◎海運ニュース

1. 神戸港の強制水先対象船型が1万トンに引き上げ—— 31
— 第52回海上安全船員教育審議会水先部会の模様 —
2. 平成10年度船員災害防止実施計画—— 34

◎ *Washington* 便り—— 37

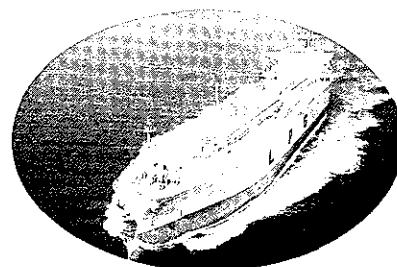
◎ 海運雑学ゼミナール★第97回—— 38

❖ 海運日誌★3月—— 40 ❖ 船協だより—— 41

◇ 海運セミナーの実施について—— 44

❖ 海運統計—— 45 ❖ 編集後記—— 51

付・海運日誌(平成9年1月~平成10年3月)—— 52



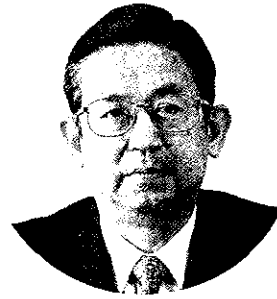
LPG 船 [FOUNTAIN RIVER]

巻頭言

「基幹産業」から 「自立した産業」へ

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長

太田健夫



「海運業は基幹産業である。」といわれることがある。外部の方からいわれても不自然には感じないが、海運人が言うとしっくりこない。しっくりこないのは「基幹産業」という用語には「他の産業に優越する」、「自ら尊しとする」響きがあるからであろう。基礎原材料の輸送に従事し重要な役割を果たしているというのであれば「基礎産業」で足りる。

そもそも基幹産業という用語はいつから現れたのか。調べてみた限りでは、どうやら昭和26年開銀が創立された際作成された「開銀の使命と運営について」という文書で、「電力、海運など重要基幹産業への政府資金の供給は本行が…これを一元的に行う」とされたことがもとのようである。翌27年に定められた貸付信託約款でも、貸出先を基幹産業に限定する際に電力、鉄鋼、石炭、海運を例示したという記述がある。

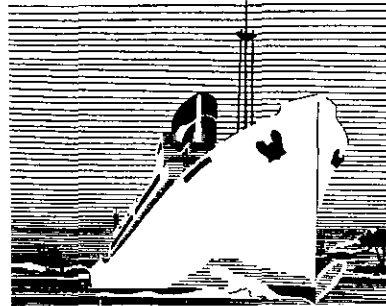
このような経緯からこの用語は、歴史的にみると戦後復興期の産業政策において、金融・財政面で優遇措置が与えられた産業を意味したと考えられる。とするとその産業自身が「基幹産業である。」と称するのは、第三者に「基幹産業だから優遇してくれるのが当然だ」という、ややものほしげなニュアンスを与えかねない。「基幹産業」という用語がすでに上記の意味を失っていることは明らかであり、また今日我々が身を置いている市場経済では、

そもそも優遇措置は原則として排除されている。したがっていまだに自ら基幹産業と称するのはアナクロニズムに陥ることになる。

さてこの市場経済であるが、弱者に厳しいなどいろいろ問題があることは否めない。市場経済に欠かせぬ規制緩和、デスクロージャーの徹底、独禁法の遵守等は我が国でも未だ不徹底である。まして発展段階がマチマチなアジア諸国に市場経済を一気かつ一律に強制してもうまくいく筈はない。そのことは昨年来の出来事が示す通りである。とはいえ経済がボーダーレスとなった今、市場原理以外に国際間に適用できるルールは見当たらない。市場経済のもつ苛酷さの是正は今後の工夫にまつとして、企業も個人も善悪好悪を超えて、当分市場経済に適応していかざるを得ない。提供する財貨・サービスの品質の維持・向上を図る一方、コストは国際競争力のある水準に低減するよう、たえず努力しなければ否応なく淘汰される。

我が国の海運業も無論例外ではない。残された時間は余りないが、労使一体となり、日本海運業の中長期的な発展のために今何をすべきかを模索し、実行すべきときを迎えている。その場合目指すべきはいうまでもなく、かつての栄光ある「基幹産業」ではなく、収益力、財務体力の面で「自立した産業」でなければならない。

SHIPPING FLASH



1. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進について

規制緩和問題については、平成7年4月、当初5年間の中期ビジョンであった政府の「規制緩和推進計画」が、平成7年度を初年度とする3カ年計画として前倒し実施することが閣議決定され、規制緩和や行政改革実施状況の監視等を行う機関として設置された行政改革委員会の意見を踏まえて、平成7年度末と平成8年度末に計画の改定／見直しが行われてきた。この「規制緩和推進計画」が、平成10年3月をもって終期を迎えるため、行政改革委員会の下部機構である規制緩和小委員会は、その設置期限である平成9年12月に、今後も規制緩和・撤廃を徹底的に進めるため新たな規制緩和推進3カ年計画の策定を政府に要請する最終報告書を提出した。政府は、同報告書を受け、平成10年度を初年度とする新たな3カ年計画の策定を決定し、その推進・監視機関として、その行政改革推進本部の下に規制緩和委員会を設置することとした。

当協会は、諸外国海運企業との国際競争を行

っている日本の外航海運企業が、各種コストの削減や徹底した合理化など最大限の自助努力を行うことは当然であるが、その前提には対等な競争条件の整備が不可欠であり、自由な事業活動を阻害しているわが国独特の規制の撤廃や、時代にそぐわなくなった制度の改善が急務であるとして取り組んできた。その一環として、「規制緩和推進計画」の策定および毎年度末の改定／見直しに際し、計画の進捗状況を踏まえながら海運業界の意見反映に努め、平成7年3月、平成7年11月、平成8年11月、平成9年2月の計4回にわたり運輸省をはじめとする関係省庁に要望書を提出し、ある程度の成果をあげてきている。

しかしながら、平成9年度までの同計画においては、これまでに当協会が要望してきた事項については、未措置およびさらに措置が必要と思われる事項も多く、当協会としては、平成10年度以降についても一層の規制緩和・撤廃が推進されるよう平成9年度内に要望書を提出する

こととし、引き続き要望すべき事項や新たに追加すべき事項について会員会社の意見を反映するためのアンケートを実施した。寄せられた要望事項については、当協会関係委員会において検討の後、平成10年3月27日に運輸大臣および政府の規制緩和委員会委員長（宮内義彦オリックス社長）宛の要望書として提出した（資料参照）。

一方政府は、従前からの当協会等の要望も踏まえ、平成10年3月31日、「新たな規制緩和推進3カ年計画」の策定につき閣議決定を行った。同計画においては、当協会から提出した要望項目のうち、①港湾運送事業に係る規制、②輸出入・港湾諸手続きの簡素化・情報化、③臨時船舶建造調整法による船舶建造に係る規制、④タンカーの本邦初入港時における安全対策確約書、⑤夜間入港規制、⑥日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制、⑦履歴限定の解除についての乗船履歴短縮化の7項目が盛り込まれており、これらの項目については、内容の見直しや制度の改善に向けて検討されることとなる。

また、同閣議決定によれば、新たな規制緩和推進3カ年計画は、平成10年10月末までに提出された内外からの意見・要望、上述の規制緩和委員会の監視結果等を踏まえ、平成11年初頭を目途に改定作業の状況を中間的に公表した上、同年度内を目途に改定されることとなっている。

当協会は、運輸省をはじめとする関係省庁に引き続き要望内容の説明を行っていくとともに、現行の推進計画に盛り込まれている当協会要望項目を含め、全般的な規制緩和の早期実現を重要な柱としてとらえ、改善に向けて日頃の活動を通して努力している。

【資料】海運関係規制緩和要望項目

I. 政策的重要項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

① 港湾運送事業法の見直し

平成9年12月の行政改革委員会最終意見（現行の事業免許制度（需給調整規制）を廃止し許可制に、認可料金制を廃止し届出制にすべきである。また、事業区分及び限定制度の簡素化並びに港ごとの免許制度の見直しも併せて行うべきである）に基づき、早急に見直し作業を進めることが必要。

② 諸税・諸料金の適正化

とん税・特別とん税・船舶固定資産税の諸税や、入港料等の諸料金について、夫々の徴収根拠を明確にする等、全般的見直しが必要。

③ 水先制度の見直し

- ・利用者から見て合理的で弾力的な料金設定ができるよう、水先料の料金体系、料金決定の仕組みの見直しが必要。
- ・同一湾内に複数ある水先人会の運営を見直し、水先業務の効率化が必要。

④ 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、より弾力的で国際競争力のある料金設定が必要。

⑤ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化とEDI・ペーパーレス化（詳細は、別紙（P.10）参照）

2. 国際船舶制度の改善

国際船舶における原則船機長2名体制については、1997年5月の海運造船合理化審議会報告に盛り込まれ、海上安全船員教育審議会船舶職員部会の審議を経て、外国資格受有者の承認制度の導入を含む船舶職員法改正法案が今通常国会に提出された。今後日本籍船の国際競争力強化のためには、同体制の早期実現を含む様々な対応が必要。

3. 船舶所有者の制限の見直し

日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限（全員が日本国籍でなければならないとの船舶法第1条の規定）は、国際的な企業提携や外国人取締役の登用等を行う上での制約となっているので、制限の見直しが必要。

4. 船員保険の被保険者の資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員については、原則として船員保険被保険者資格を失うこととされている。こうした場合現在は、1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出した場合に限り、資格継続を可能とする措置が講じられているが、このような特例によらず、船員保険の被保険者資格を継続できるよう制度の見直しが必要。

5. 船員職業紹介事業等の許可

船員に対する有料職業紹介所の設置等に関する改正ILO179号条約の批准および国内法制化については、「船員職業紹介等研究会」で検討中であるが、条約の趣旨と陸上におけ

る職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業・職業紹介事業等の自由化を実現するため、船員職業安定法の改正が必要。

6. 点検要員を乗船させるための手続きの簡素化

1998年7月のISM CODE（国際安全管理コード）の強制化に伴い、各船における実施状況の点検等を目的として、安全管理者等を乗船させる事例が増加するものと予想される。点検要員の乗船は船舶の安全運航管理上からも望ましく、これら点検要員の乗船手続きが円滑に行われるよう関連法令・手続きの簡素化が必要。なお、本件は外国の船主協会からも手続きの簡素化要望が寄せられている。

7. 各ターミナルで定められている受入最大船型基準の柔軟な運用もしくは、同基準に対応する関係証書発給手続きの簡素化

受入最大船型基準（重量トン）を超える船舶は入港できないこととなっているが、受入最大船型を超える船舶であっても入港が認められるよう同基準の柔軟な運用、もしくは同基準に対応する関係書類の発給手続きを簡素化することが必要。

II. その他の重点項目

<船員関係>

1. 海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し

船舶職員になるために必要な乗船履歴およ

び上級免状受験に必要な乗船履歴の見直しが必要。

2. 雇入契約公認の簡素化

一括公認制度の適用を外国籍船に乗り組む船員にも拡大するとともに、FAXによる船内雇入（雇止）公認申請手続きを可能とする等の簡素化が必要。

3. 船舶衛生管理者制度等の見直し

無線医療システムの発達、医療設備の充実等を考慮し、特定の航路に就航する船舶に義務付けられている衛生管理者再講習受講者の配乗義務の見直しが必要。

4. 三級海技士（電子通信）の乗船履歴（受験資格）の見直し

既に航海士あるいは機関士として乗船履歴のある者についても、これら航海士あるいは機関士の乗船履歴を三級海技士（電子通信）の受験資格として認めることが必要。

5. 外国籍船への法定医薬品の積み込み許可（麻薬および向精神薬取締法施行規則）

日本籍船が法定医薬品（船員法施行規則第53条）を積み込む場合の手続き同様に、外国船にも同様に積み込むことが出来るよう見直しが必要。

6. 積荷目録常備義務の撤廃

日本籍船には積荷目録（マニフェスト）の常備が義務づけられているが、通信手段の発達した現在、航海中であっても必要に応じて個々の貨物情報を陸上より提供することが可能であり、安全面では充分であるため、撤廃または簡素化が必要。

7. テンダーボート（旅客船に搭載されている交通艇）の船長と母船（旅客船）の法定船舶

職員（例：航海士・機関士）の兼任

母船の法定船舶職員（航海士・機関士）が、テンダーボートの操縦に必要な海技従事者の資格を受有していれば、テンダーボート船長として指揮できるよう兼任を認めることが必要。

8. 救命艇手適任証書の取得容易化

救命艇手適任証書取得のための試験（救命艇手試験）場所が、受験者本人の乗り組む本船（旅客船）となることが多いため、運航スケジュールの関係上、受験の機会が制限される。救命艇手試験の受験機会を増やすため、本船に代わる実技試験の施設を確保し、定期的に試験が実施されるよう見直しが必要。

＜船員保険関係＞

1. 船員保険被保険者証の更新に係る事務手続きの簡素化

被保険者・被扶養者証の更新手続きの簡素化、添付書類の簡素化が必要。

＜船舶無線関係＞

1. 主任無線従事者制度に係る受講義務の見直し

主任無線従事者に対する講習の周期は、最初の講習が選任6カ月以内、その後の講習が前回の講習の終了後3年以内とされているが、船舶局での就労体制は陸上無線局とは異なり、乗下船を繰り返しているのが実態であり、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶局においては講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図る必要がある。

2. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

モールス通信設備の通信操作、重要通信に関する通信操作等の特殊な通信技術操作を除けば、通信長の管理の下で全ての機器に関する操作が一般乗組員に可能と思われることから、義務船舶局等の無線設備に関する操作規定を全面的に見直すことが必要。

3. 甲板部職員の無線資格取得の容易化

甲板部職員はSTCW条約の改正により2002年2月1日までに無線資格（外航船舶：第一級海上特殊無線技士、内航船舶：第二級海上特殊無線技士）の取得が義務づけられていることから、講習時間数の軽減、試験・講習科目の一部免除等による資格取得の容易化が必要。また、外航船舶の船長および航海士は通信長資格としての第三級海上無線通信士の資格取得が急務となっており、認定講習受講の要件である3年間の業務経歴の短縮ならびに試験制度の簡素化等により資格取得の簡素化が必要。

4. 船舶無線局検査の改善

船舶の無線設備等においては、船舶安全法と電波法に基づく二重の検査が必要となっており、経済的負担が大きい。法制上一本化は困難な状況にあるのなら、NK（日本海事協会）が郵政省指定の民間業者を起用して、実質的に一度の検査で済むような方法が必要。

5. GMDSS 船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を6カ月から1年に延長する。

1992年にGMDSS制度が導入された際、暫定的に6カ月毎の陸上業者による保守整備を定めたが、最近の無線機器は品質も向上し、

自己チェック機能も備えていることから6カ月毎の陸上業者による保守整備は不必要。

6. GMDSS 機器の検査、整備を本船上でできるように措置する。

条約証書更新に伴う救命設備（EPIRB、SART、双方向無線電話）の検査・整備については、本船スケジュールや経済的負担および陸揚中の事故等を考慮し、本船上での検査も可能となるよう措置が必要（既に実証実験は終了しているので速やかな実現を要望する）。

7. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

インマルサット船舶地球局については、船舶の運航管理者が免許人になれないため、現在、免許人は全船舶ともKDDである。GMDSS船では、インマルサットCが強制要件であり、責任管理体制を考慮すると、免許人は本船の運航管理者とすることが望ましく、船舶無線局と同様、本船に設置されているインマルサット船舶地球局の免許人についても船舶運航管理者とすることが必要。

8. 船舶局における短波帯周波数についてスポット周波数指定方式を変更し、ITUによって国際的に認められた全ての周波数を一括指定すること。

短波帯の希望周波数は、就航航路により利用海岸局並びに同局の使用周波数を考慮して決定しているが、就航航路の変更等が生じた場合は選定しなおさなければならず、特に一時的な就航航路変更に対する対応は煩雑かつ膨大な作業となるので、ITUによって国際的に認められた全ての周波数の利用を可能と

することが必要。

〈検査関係〉

1. 船舶検査についての船級協会の活用

NK 船級を有する外・内航船舶について、船舶検査、無線検査ともに平日、昼間しか検査が実施されない現状では、停泊時間が短くなっているコンテナ船等の検査日を設定するのが困難になっているので、土曜、日曜、祝祭日並びに時間外においても、検査の実施、証書の発給ができるよう、船級協会等による検査、暫定証書の発給等を可能とすることが必要。

2. 石油備蓄法に基づく衛星航法システムの検査の廃止

石油備蓄法により、日本領海に入域するタンカーの衛星航法システムについては2年に1回の割合で船級協会による検査が義務付けられている。しかしながら、本システムの精度については型式検定により担保されているばかりでなく、船舶安全法に基づく船舶検査の対象（近代化船）でもあるので、船級協会による二重の検査義務を廃止することが必要。

〈港湾関係〉

1. 液化ガスタンカー (LPG 船、LNG 船) に対する「海上防災マニュアル」の保持義務の廃止

ISM コードが1998年7月から強制化されるが、大型液化ガスタンカーを運航する船社は既にISM コードに従って「海上防災マニュアル」の内容を盛り込んだ安全管理マニュアルが作成され、NK 等の証書を取得してい

る（今後順次 JG 証書に切り替えられる予定）。

「安全管理マニュアル」には、事故発生時の対策も緊急時対応訓練も規定されているので、「海上防災マニュアル」を廃止することが必要。

2. 本邦に初めて入港するタンカーの「安全対策確約書」の提出義務の廃止

ISM コードの強制化に伴い、安全管理マニュアルの内容を踏まえ、平成9年度中にその必要性について見直すとの回答を得ているが、本確約書の内容は「油濁防止緊急措置手引書」(MARPOL 条約) および「安全管理システム」(SOLAS 条約) で網羅されているので、廃止の方向で見直すことが必要。

3. 原油タンカーにおける「原油洗浄申請書」の提出義務の廃止

原油洗浄が実施されて以来、十数年が経過しているが、この間原油洗浄に起因する火災、爆発事故等は発生していない。また、原油洗浄は荷役作業の一つの段階に過ぎず、現行の「危険物荷役許可申請」に包含されるべき事項であると考えられることから、「原油洗浄申請書」による事前申請および許可制度は廃止することが必要。

4. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限および荷役許容量の昼夜の一本化および夜間荷役禁止貨物の撤廃

危険物積載船は危険物の積載量により、入港する場合の積載許容量および荷役する場合の許容量が昼夜により区別されている。しかしながら、各港湾の安全性には昼夜において格段の相違はないことから、夜間においても昼間と同様の許容量とすることが必要。

5. 危険物を積載したコンテナ船に関する夜間入港制限の緩和

コンテナ船であっても、IMO Class 1、7 および他の高度危険物を積載しているものは夜間入港が禁止されているが、条約に基づき安全かつ適正に貨物を収納していることから、届出により24時間入港を認めることが必要。

6. 火薬類等を積載したコンテナ船の夜間荷役制限の緩和

コンテナ船ではIMO Class 1、7の夜間荷役が原則禁止されている。しかしながら、現状の港湾の安全性に鑑み夜間の荷役がより危険であるとする特段の理由がないことから、届出によりこれら夜間荷役を可能にすることが必要。

7. 大型船の夜間入港、移動および係留制限の撤廃または緩和

船型、積荷の種類、輻輳度、港湾設備、気象条件等による制限を除き、原則として現行の制限を撤廃ないし緩和（せめて薄暮時までとする）すべきである。現状では、朝夕に入出港船が集中して非効率的である。また、日本以外の各国では夜間入港の制限は見られず、特殊なケースとしての夜間着棧の制限がある程度であるため、諸外国並みに緩和することが必要。

8. 15万総トンを超える船舶の浦賀水道航路航行制限の廃止（海上保安庁内規）

航行指導等による書面での通達は出ていないが、現実的には浦賀水道を航行する15万総トンを超える船舶は、04：00から08：00間の北航および16：00から20：00間の南航を制限されているため、数時間の入港遅延の結果、

次港以降への影響により1日以上の出待ちを強いられる事例が発生しており、大きな経済的負担となっている。特に、現在規制の対象となっていないVLCC等の船型であっても、今後はダブルハル船として建造されることとなるため15万総トンを超えることとなる。この結果、これまで規制対象外であったものがより安全な構造を採用したために規制対象となる矛盾を生ずるので、規制の廃止或いは見直しが必要。

9. 本邦領海外で行うガス船のガスフリー届出義務の撤廃

油タンカーではガスフリー作業にともない海洋汚染を発生させる可能性もありタンククリーニング計画書の届出を行っているが、ガス船においては同様の海洋汚染の心配はないので、届出義務を撤廃することが必要。

〈水先関係〉

1. 航海実歴認定制度の改善

実歴認定を受けている船長の、日本船舶以外の船舶における認定行使を認める等の改善が必要。

〈その他〉

1. 国際船舶固定資産税軽減措置を受けるための国際船舶確認書申請手続きの簡素化

国際船舶確認書の内容に変更ない場合は、次年度以降は、第一回作成時の確認書の写しをもって内容に変更ない旨届け出ること、新たな国際船舶確認書が発行されるようにする等手続きの簡素化が必要。

2. 洋上売船手続きの簡素化

本邦を出港後、輸出契約が成立した中古船舶を外国において引き渡す（洋上売船）場合、輸出承認を受ける必要のない一般商船については、引き渡しが行われたことを確認するための引き渡し議定書、抹消済船舶原簿謄本、(社)日本海事検定協会または(財)日本海事協会の当該船舶にかかわる立会確認報告書の提出を廃止、または事後の輸出報告のみとする等手続きの簡素化が必要。

3. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

マルシップ外航客船に乗り組む外国人船員に係る乗員上陸許可について、当該船舶が30日を超えて本邦の港の間を就航することが予定されている場合には、(出入国管理法第16条第2項にいう)1年間の数次乗員上陸許可を受けることができず、申請日より15日間の上陸許可が2回までしか申請できない。したがって、上陸許可申請が新たに受け付けられるよう一度外国航路に就航しない限り、当該船舶に乗り組む外国人船員は、長期間にわたり上陸ができない状態となっているので、こうした場合にも数次乗員上陸許可を認めるか、上陸許可期間を延長することなどにより船員の労働環境を改善することが必要。

4. 船舶国籍証書の検認手続き廃止

概ね6年毎の検認が義務付けられているが、記載事項に変更がある場合は必ず届出されているため不要。

5. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船は、現行刑法の適用範囲であるため、公海上にあっては船舶所有者または運航者は、船内に財物の賭けを伴うカジノを設置

した場合は、賭博開帳罪に、またカジノに参加した乗客は賭博罪・常習賭博罪に問われる。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの運営が非合法とならないよう刑法を改正するか、それが困難である場合は、カジノ遊戯の結果に応じて商品の提供ができるよう風俗営業等の規制および業務の適正化に関する法律を改正する。

6. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の手続き簡素化

燃料油をはじめ船用品全般に亘って申告等の手続きが煩雑すぎるので、諸外国並みに簡素化することが必要。

7. 旅客不定期航路事業者に対する運航管理規程の制定並びに地方運輸局長への届出義務の撤廃

国際航海に従事する旅客船については、1998年7月よりISM CODEが強制化され、運航管理規程は同コードに当然含まれているので不要。

8. 国際船舶の海外譲渡等の事前届出の廃止

日本籍船の確保策として本届出が義務づけられているが、手続き期間中の経済的リスク(為替差損、船価の低下等)が伴うことになるので撤廃が必要。

9. 船舶の登記及び登録制度の一本化

登記と登録の二元的制度の下で手続きが複雑になっているため、事務の合理化がはかられるよう一本化が必要。

10. 船舶の建造許可に当たっての手続きの廃止

制度の見直しはOECD造船協定が発効した際とされているが、可及的速やかに制度の

廃止等を含む抜本の見直しが必要。

11. 輸送実績データ（外航輸送統計）の報告の廃止または簡素化

通関の際の統計データから代替データを入力できるので、毎月の報告を廃止するか、報告頻度を減らす等簡素化が必要。

12. 外航定期航路事業改廃に係る届出の廃止または簡素化

平成10年2月に一部簡素化の措置がなされたが、同届出制度の廃止、若しくはさらに一層の手続き簡素化が必要。

【別紙】

通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化に関する具体的内容

- (1) 保税業務全般の簡素化（現物主義の廃止等）とペーパーレス化
- (2) 輸出入手続きの簡素化とペーパーレス化
 - ・「積卸コンテナ一覧表」提出義務の廃止
 - ・BOAT NOTE（船卸票）の提出義務の廃止
 - ・輸出申告許可を事後報告とする
 - ・（非マル関）輸入コンテナの輸送機器と

しての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認

- ・免税コンテナの国内輸送への使用回数に係る規制の緩和または廃止
- ・フラットベッドコンテナ（プラットフォームコンテナ）の輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
- ・仮陸揚げ手続きの簡素化
- ・マニフェスト提出前の積卸承認申請書の廃止

（植検関係）

- ・植検対象貨に係る輸入海上コンテナの内航船接続時の積替届けの廃止（入管関係）
- ・「別添報告書」についての代理店の署名を認める（現在は船長署名）

(3) EDI化・ペーパーレス化に対応して関税法などの法規改正

- (4) 入出港時に提出する各種書類の簡素化・EDI化
 - ・ワンストップサービスの実現
 - ・EDI対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - ・入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化

2. 外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し

1. 公正取引委員会による見直し作業の開始

外航海運事業者間協定は、現行海上運送法第28条により独占禁止法適用除外が認められているが、1995年3月の「規制緩和推進計画について」をはじめとする閣議決定等に基づ

き、公正取引委員会（以下、公取）による見直しが行われた結果、1996年3月の閣議決定では、期限の明示なく引き続き見直しの検討を行うこととされた。

しかしながら、政府の行政改革委員会は、

1996年12月に総理大臣に提出した報告書において、独禁法適用除外カルテル制度の見直しについて、期限の明示なく引き続き検討するとされたものについても1997年度末までに具体的結論を出すべきとし、1997年3月に閣議決定された「規制緩和推進計画の再改定について」に同内容が盛り込まれた。

これを受け、公取は1997年後半から運輸省との間で協議を開始し、本格的な見直し作業を行ってきた。

2. 論 点

この見直し作業の過程における論点は次の通りとされている。

- ① 適用除外とする協定範囲の限定・明確化。
- ② 適用除外を得る上での手続規定の見直しと公取関与規定の創設。

また、日本荷主協会は同見直し作業に関連し、1998年1月23日付で「定期船海運協定と独禁法適用除外の見直しに関する要望」を公取および通産省に提出した。その要点は次のとおりである。

- ① 海上運送法第28条を改正して運賃、料金、その他の運送条件（但し、荷主の採算に直接関係するもの）については自由化と競争原理の導入のため独禁法適用除外から除外すること
- ② その他協定事項については、独禁法適用除外とするが荷主との協議を義務付けること

3. 当協会要望書の提出

当協会では、これら動向を踏まえ、1998年

2月、現行の適用除外制度存続を求める要望書を運輸大臣および公正取引委員会委員長等に提出した。（本紙3月号P.5参照）

同要望書では、定期船・不定期船・旅客船等の各部門において、現在、さまざまな形態の船社間協定があり、それぞれの構成員や目的の違いはあるものの、いずれも安定的かつ良好な外航海運サービスを提供し、わが国の産業活動と国民生活を支える上で重要な役割を果たしている点を指摘し、すべての外航船社間協定に対する包括的な独禁法適用除外制度の存続を求めた。

また、同制度に係る手続については、現行の海上運送法において不公正な取引方法や競争制限による不当な運賃引き上げ等の防止は十分に担保されていること、および政府によって進められている規制緩和推進の観点からも、現行海上運送法の改正や現状以上の政府内手続の増加に反対した。

4. 閣議決定「新たな規制緩和推進3カ年計画」に盛り込まれた見直し結果

以上の結果、1998年3月31日の閣議決定「新たな規制緩和推進3カ年計画」に盛り込まれた見直し結果は、「海上運送法に基づく海運カルテル（外航）については、適用除外制度に係る手続規定を整備することとし、改正法案を平成11年の通常国会に提出する」とされた。

これにより、適用除外制度に係る手続規定を整備して監視機能を強化し、そのために必要な海上運送法改正法案を平成11年の通常国会に提出することとなったが、現行の適用除外制度自体の存続は引き続き認められること

となった。

今後運輸省は、手続規定の内容を確定するため、関係者の意見を徴しつつ、改正法案の準備を進めることとしており、当協会は、各種船社間協定の運営を将来にわたり円滑に行うことができるよう、意見反映に努めることとしている。

5. 見直し結果に対する当協会会長コメント (抜粋)

上記見直し結果を踏まえ、河村健太郎当協会会長は1998年3月31日に次のとおりコメントを発表した。

「現在、わが国では独禁法の適用除外制度を大幅に縮小する方向で見直しが行われ、競争政策の改革が進められておりますが、こう

した流れの中で外航船社間協定に対する適用除外制度の存続が決定されましたことは、かねてからの当協会の要望と海運業界の実状に理解が示されたものと受け止めております。

今回の決定によって、現行のさまざまな外航船社間協定の必要性和、独禁法を適用する上で国際的整合をとることの重要性が基本的に認識され、外航海運サービスのユーザーと船社との関係について適正なバランスが確保される結果になったものと高く評価しております。

外航海運業界では、現在でも公正な競争環境の下で熾烈な国際競争が行われておりますが、今後も不公正な取引方法や競争制限的であるところのご指摘を招くことのないよう十分留意していく所存です。」

3. トレード安定化に向けて一層の自覚と努力を

—アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)

第5回中間会合、香港で開催—

ASFの6つの“S”委員会の1つであるSTCは、その第5回中間会合を1998年3月9日、香港で開催した。今回の会合は、1997年3月の第4回会合(於：台北)に続くもので、会合にはASFメンバー船協から17名の代表が出席した(資料1参照)。

今回の会合では、アジア域内トレードを中心に活動している台湾船協メンバーの参加があったことや、NOLに買収されたAPLもFASA代表として出席したことなど、各メンバー船協からの幅広い参加により、より一層充実した会合となった。

冒頭、生田正治委員長(当協会副会長)より基調表明が行われた後、定期船、不定期船/タンカーそれぞれの部門におけるトレード安定化問題について、率直かつ活発な意見交換が行われた。

特に主要コンテナ航路については、現在の異常に低い運賃水準とアジア諸国の経済的混乱などによる船社経営への影響について真剣な話し合いが行われ、トレード安定化へのさらなる努力を通じ、現在の危機的な状況を克服するためのSTCメンバー共通の強い意志を表明した。

最後に資料2の了解事項を採択して会合を終

了した。

このように、毎年各船協の代表者がSTC会合に出席し、充実した意見交換を行っているところから、当協会としてはASFでの活動を通じてアジアの各国船協と緊密な関係を維持していくことの重要性を改めて認識するとともに、今後このトレード安定化委員会を主催していくこととしている。

【資料1】 出席者

委員長

生田 正治 大阪商船三井船舶社長
(当協会副会長)

メンバー

オーストラリア船主協会

John E Lines Chief Operating Officer
ANL Limited

中国船主協会

Gao Weijie Vice President
China Ocean Shipping
(Group) Company

アセアン船主協会連合会

Tan Chor Kee Executive Vice President
APL Co. (A subsidiary of NOL)

Torey Presti Vice President and Head
(Intra Asia Service)
APL Co. Pte Ltd.

Solon Webb Vice President (Pacific)
APL Ltd.

香港船主協会

James Hughes-Hallett Chairman
China Navigation Co. Ltd.
(香港船主協会会長)

C C Tung Chairman
Orient Overseas Int'l Ltd.

韓国船主協会

Ik-Sang Moon Sr. Executive Vice President
Hyundai Marchant Marine
Co. Ltd.

台湾船主協会

George Hsu President
Evergreen Marine Corp.

Johnny C H Kuo President
Uniglory Marine Corp.

C C Chen Vice Chairman
Wan Hai Lines Ltd.

T H Chen Chairman
Yangming Marine
Transport Corp.

日本船主協会

堀 憲明 ナビックスライン社長
(当協会副会長)

若林善三郎 川崎汽船専務取締役

佐藤 和男 大阪商船三井船舶常務取締役

田中 道生 日本郵船専務取締役

事務局

園田 裕一 当協会企画調整部課長

端野 幸江 企画調整部

* 本委員会副会長 Sooho Cho 氏 (President of Hanjin Shipping Co. および韓国船主協会会長) は、直前になって所用のため欠席となったが、トレード安定化に向けての本委員会の活動をフルにサポートする旨のメッセージが席上披露された。

【資料2】 了解事項

アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第5回中間会合は、1998年3月9日に香港で開催された。これは97年3月の第4回台北会合に続くもので、ASFメンバー船協から17名の代表が参加した。全ての出席者

は、最近の市況では現行のサービスレベルを維持していくことが経営上困難であることについて重大な懸念を共有した。また、本委員会の目的を達成するため、率直かつ活発な意見交換を行い、公正な競争と相互の信頼・協力に基づくトレード安定化へのさらなる努力を通じ、現在の危機的な状況を克服するための共通の意志を表明するとともに、下記5項目につき共通認識を得た。会合出席者は添付（資料1参照）の通りである。

記

1. 運賃修復の必要性

STCは、最近の船社経営状況と各航路事情を総括し、世界貿易の健全な発展と安定した国際海上通商路の維持を実現していくためには、必要最低限のコストすら反映されていない現在の運賃水準を修復し、定期船社の危機的な財政状況の改善が必要であることを再確認した。また、各CEOは海運会社の正確な経営状況について関連各産業の正しい理解を得るため、最善の努力をしていくこととされた。

2. トレード安定化に向けた共通の土俵の維持・確立

全STCメンバーは、全ての主要船社が共通の土俵に立脚し、トレード安定化のための責任を共有すること、およびこれに反するいかなる動きをも抑制していくべきことを再確認した。

3. 超大型スーパーパナマックス型新造コンテナ船の投入

超大型コンテナ船の就航についても意見を交換した。そして、その潜在的なコスト合理化効果は認めつつも、各トレードにおける秩序あるマーケティング／運賃設定を遵守する上での各CEOの十分なリーダーシップの必要性が強調された。

4. 不定期船／タンカー分野におけるトレードの安定化

不定期船／タンカー分野における公平な競争と市況の回復のためには、①全てのコストと投資に見合った適正な運賃政策、②自制と秩序ある船隊建造、③ISMコードやSTCW条約など航行安全と海洋環境保全を推進するための国際規則の厳格な実施、④高質な船社経営に向けたCEOの決意、が必要であることを確認した。

5. 上記了解事項の実行に向けた各CEOによる最大限の努力

現在、特にコンテナ定期船社の経営は、異常に低い運賃水準とアジア諸国の経済的混乱などによって強く圧迫されており、主要トレードからの撤退や配船数の縮小を迫られる船社や船社グループが出始めている。もし本了解事項にある上記諸点が実行されなかった場合、こうした現象がさらに拡大し、利用者の利便性を損なって、健全な国際貿易を阻害することになる。全ての船社CEOは、トレードの安定化を達成し、関係業界の正しい理解を得るため、最大限かつ継続的努力を行っていくことを強く要請された。

特別欄

定期船運賃を取り巻く環境変化

1. 日本／欧州・地中海同盟、4月1日より運賃値上げを実施

本年4月1日より、日本／欧州運賃同盟 (JEFC) と、日本／地中海運賃同盟 (JMFC) では、日本から欧州・地中海向け貨物の運賃に関し、20ft コンテナ当たり75ドル、40ft コンテナ当たり150ドルの値上げを実施した。

今回の運賃修復に際しては、運賃修復開始船を各船社・グループごとに発表するなどの細かな配慮を行うなど、同盟として是非運賃修復を遂行したいとの意気込みがあった。

ここ数年、欧州航路の荷動きは比較的好調で需給関係もタイトであったにもかかわらず、運賃レベルは低迷を続けてきた。これは、大型新造船の投入に伴う需給ギャップの拡大の過剰懸念や、北米航路での海事法改正を先取りしたシェア争いを原因とする過大な値下げ競争が波及した結果と考えられる。その運賃下落のスピードは過去2年で平均20%以上の指標も発表されている。

これらの状況により定期船社の多くはその経営を大きく圧迫されてきており、このままでは共倒れの危機的状況下にある。しかしな

がら需給は前述の如くスペースアンプルという状況には決してなく、むしろアジア・日本／欧州向けトレードの荷動きの増加によるスペース不足という実態がある。

こうした赤字採算を改善するべく、欧州航路を管轄する諸同盟は運賃の修復に取り組み、昨年中にアジア出し／欧州向け西航トレードを管轄する AWRA は運賃の修復実施にこぎつけた。しかしながら、日本出し／欧州向けトレードに関しては運賃修復が再三見送られ、このトレードだけが取り残された形になっていた。

ところが好調を持続する欧州経済に加え、昨年後半からアジア諸国で勃発した通貨の下落により、輸出競争力がついたアジアからの輸出が急増し、年間でも97年の日本・アジア出し／北欧州向けの同盟実績は前年を12%以上も上回る188万 TEU を記録、通常では閑散期となる11月以降になっても荷動きは衰えず、積み残しを出すほどであった。更に今年に入ってもこの勢いは持続し、スペース不足が一段と深刻化していた。

アジア／欧州西航航路での日本貨の比率が全体の20%を割り込むほどに小さくなっており、また日本貨の運賃の下落傾向により、従来の他のアジア貨との間にあった運賃格差が

また、同じようなスペース問題を抱えている大手独立船社も、同盟に追随する形で運賃修復を実施、あるいは予定しており、アジア

なくなり、かつ一部貨物では逆転現象さえ起こっている。そのため、一部船社の中ではアジア出しの貨物に優先的にスペースを割くといった事態も発生しており、日本貨の安定輸送のためにも運賃修復実施が待たれていた。

また、日本寄港に伴う高コストのため、日本以外の船社の一部には日本への寄港が困難になりつつあることを指摘する船社もあり、今回の運賃修復は日本／欧州直航サービスを維持し、海上運送の公共的役割を全うする上からも不可避であった。その意味において今回の運賃修復は、船社のみならず荷主に対してもメリットのある行動であったと考えられる。

・日本出し／欧州向けトレードの安定輸送のために運賃の修復がいかに急務とされていたかが窺える。

2. 日本・アジア／米国同盟、5月1日より運賃値上げを実施

本年5月1日より、日本・アジア／米国の2同盟が往航運賃を40ft 当たり300ドル修復することを決めた。もし修復されると95年5月の130ドル以来の値上げになる。

95年の値上げでは、その直後に大幅な運賃

下落が継続して生じ、現在は95年と比較しおよそ1,000ドル前後下落し、下落率は40～50%に達した。この運賃を300ドル戻すというのが今回の決定で、これにより下落した3分の1弱はキックバックできる。

確かに1995年後半から96年前半まで往航荷

動き量は伸び悩みを見せたが、96年後半から

荷動き量は急速に回復、97年通年では過去10年間で最大の伸びを見せた。にもかかわらず運賃は一向に修復しない。

1995年5月に運賃修復を達成できたのは、94年に往航で前年比10%近く荷動き量が增大したからである。特に94年末/95年前半に月ベースで見ても幾度か前年同月比15~20%も増大している。

しかしながら確保できた運賃修復がついえたのは95年後半から1年あまりに亘って続いた荷動きの急激な減少が原因であった。その減少も96年前半で終わり、以降はかなりのピ

ッチで増大、97年は遂に13.7%と過去10年で最大の伸びを見せた。95年の運賃修復時と環境は極めてよく似ている。特にアジア通貨危機の生じた97年7月以降は連続して大きな荷動き量を示している。

この急増する荷動きを背景に往航の消席率(スペース需給率)は97年後半100%近くを維持したが、依然として運賃は96年に大きく下落したまま推移している。この結果、北米航路に配船している船社の大半が採算割れを起こして久しいという異常な状態が続いている。

もちろんこれらの運賃水準は、船社/荷主の運賃交渉の結果である。年間を通じた消席率から見てもこの運賃水準はかなり低い。需給を反映していないと考えられる。

採算割れ運賃が生まれる背景には、次のような事情がある。不定期船/タンカーの世界では船腹需給ギャップの多寡によって運賃が上下動するから、運賃が急落すればスクラップが進み市場は供給量の自動調節を行う。老朽船が少なく自動調節装置が作動しないコンテナ市場では、ポストパナマックスを中心とした新造船ばかりが目につき、供給圧力の懸

念が増幅して伝わる。

一方北米航路では、荷動きそのものに過大な季節変動/往復航インバランスが存在するため、どの水準が需給ギャップを図る物差しになっているのか判断し難しくなっている。荷動きがピークに達する10月前後の需給ギャップ率は前述のとおりほとんどない。閑散期の3月前後は30%から35%となる。この高いギャップ率と供給過剰という懸念が、運賃交渉に影響を与える。

すなわち、このような意識が運賃交渉に於ける荷主のバーゲニングパワーになる。

この5月の運賃修復は正常な需給ギャップを前提とした値付けに少しでも交渉を戻そうとする動きである。邦船各社ともに今、定期船のスリム化を進めているが、コスト削減の

効果が需給とかけ離れた低い運賃設定では見えてこない。船社はもっと理詰めで価格交渉を行うこと、それが全ての前提になると考える。

船舶職員法の 改正案について

運輸省海上技術安全局
船員部船舶職員課補佐官

山本博之

1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）の1995年の改正等に対応した船舶職員制度の見直しについては、1997年10月2日に海上安全船員教育審議会に諮問を行い、1998年2月17日、同審議会より運輸大臣に答申がなされ、同月26日には、答申を受けた法律上の措置として船舶職員法の改正法案（船員職業安定法および船舶職員法の一部を改正する法律案）が国会に提出されたところです。ここでは、その内容について紹介させていただきます。

1. STCW 条約の改正への対応

昨年2月に発効した改正 STCW 条約の国内対応としては、ポートステートコントロール（PSC）の強化等の船員法関連事項について既に1996年の船員法改正等により一部措置済みですが、船舶職員の資格要件に関する事項については、改正条約上2002年2月までの経過規定が設けられていることから、今般、船舶職員法改正による対応を図るものです。

船舶の通信体制については、従来のモールス通信体制から GMDSS 体制への移行が図られつつあり、船舶通信の簡略化・自動化が進むとともに、無線設備が船橋に設置され、甲板部職員が航海当直中に通信業務を行うこととなっていますが、一方で、無線設備の誤作動や電波の誤発射等の事態も発生しています。このため改

正 STCW 条約においては、船長及び航海当直職員に原則として RR 規則（無線通信規則）に基づく ROC 資格の受有が求められることとなりました。

この条約改正を受けた措置として、船舶職員法改正法案においては、既存免許者を含め、無線設備を備え付けることを要しない船舶等の場合を除き、電波法に基づく無線従事者資格の受有を甲板部職員の配乗要件としています。

具体的資格としては、特に入出港の際に必要な近距離通信の主体となる VHF 無線電話等の操作を行える資格として、国際航海に従事する船舶については第一級海上特殊無線技士以上の資格、国際航海に従事しない船舶については第二級海上特殊無線技士以上の資格を予定しております。これらの資格は、電波法関係法令の規定するところにより、国家試験に合格するか養成課程を修了することにより取得することができますが、関係省庁への働きかけ等を含め、無線従事者資格の取得促進策を図っていきたくと考えております。

また、条約改正による無線部職員の資格要件の変更に伴い、改正法案においては海技士（通信）及び海技士（電子通信）の海技免状の失効要件としての「連続した5年以上の業務不従事」を廃止することとしています。これに加えて、施行規則の改正により、これらの免状の5年毎の更新の際に必要な乗船履歴を当該5年間

のうち通算1カ月以上から1年以上に変更することを予定しています。

上記の他、法律改正事項ではありませんが、改正 STCW コードに従った試験・免許講習科目の見直し、訓練記録簿の義務づけ、海技免状の様式の変更等を行う予定です。新様式の海技免状の発給は条約期限の3年程度前から行うこととし、既存免許者についても条約への移行期限である2002年2月までの間に新免状への引換えが行える措置を講じていきたいと考えております。

2. 外国資格受有者の承認制度の導入

第二に、日本籍船の国際競争力の強化を目的とする国際船舶制度の拡充方策の一環として、外国資格受給者の承認制度の導入を改正法案に盛り込んでおります。

国際船舶制度については、平成8年度に、海上運送法の改正により創設されたところですが、日本籍船の一層の国際競争力の強化を図っていくため、昨年5月の海運造船合理化審議会海運対策部会において、その拡充方策の一つとして原則日本人船長・機関長2名配乗体制が提言されました。今般の措置は、その実現方策として、船舶職員法を改正し、外国人船員に対する船舶職員の資格証明の制度を設けようとするものです。

従来、日本籍船への外国人船員の配乗は、船舶職員法第20条に基づく乗組み基準の特例の許可により、STCW 条約の締約国が発給した資格証明書を受有する外国人船員を一定数部員として配乗することを条件に、日本人の船舶職員の乗組みを部分的に省略するという方法により行ってきましたが、知識・能力についての確認を受けていない締約国資格受有者をもって海技従事者に代える仕組みであるため減員できる海技従事者の範囲に限られること、締約国資格受

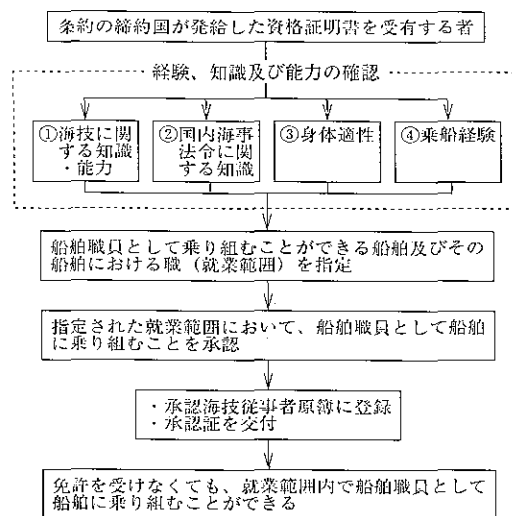
有者であっても、我が国においてその知識・能力を確認していないので部員として乗り組ませることしかできないこと等により、その措置には自ずと限界がありました。

改正 STCW 条約においても、他の締約国が発給した資格証明書を受有する者を承認する際のルールが設けられた（附属書 I / 10規則）ところですが、船舶職員法上も、我が国として積極的に外国人船員の能力を確認した上で、日本船舶に船舶職員として乗り組ませることを可能としようとするものであります。

具体的には、条約締約国が発給した船舶の運転又は機関の運転に関する資格証明書を受有する者であって運輸大臣の承認を受けた者は日本籍船の船舶職員として船舶に乗り組むことができることとするものですが、船舶所有者は承認を受けた者を免許を受けた海技従事者に代えて船舶職員として船舶に乗り組ませることができることとなり、一方で、承認を受けた者は免許を受けた海技従事者でなくても船舶職員として船舶に乗り組むことが可能となります（フロー図参照）。

この承認に当たっては、運輸大臣は、原資格

締約国資格受有者に対する承認のフロー



国の資格証明書で乗り組むことができる船舶及び職務の範囲内で日本籍船における就業範囲を指定することとしており、例えば、外国の一等航海士免状（航行区域：無制限、総トン数：無制限）を有する者が承認を申請してきた場合の就業範囲の指定は、「航行区域：遠洋区域（無制限）、総トン数：無制限、船舶職員の職：一等航海士又はそれより下位の職」となります。この場合において、就業範囲の指定は、船長・機関長以外の職及び国際航海に従事する船舶に限るとともに、本制度が国際船舶制度の拡充方策の一環として創設されるものであることから、承認を受けた外国人船舶職員の配乗が国際船舶に限って行われるような措置を別途講じていくこととしております。

さらに承認は締約国の資格証明書を受有し締約国における就業範囲内で職務を行う能力を既に一定程度有していることを前提に、日本籍船で船舶職員として職務を行うのに必要な経験、知識及び能力を有するか否かのチェックを行うこととしており、具体的には、乗船履歴、国内海事法令の知識、海技に関する知識・能力、身体適性について、書類審査、講習の修了の確認、口頭試問等の方法により審査を行う予定です。

また、承認は、5年を経過したとき、又は原資格国の資格証明書が効力を失ったときは、失効することとする他、承認を受けた者について、締約国資格受有者承認原簿への登録、承認証の交付等を行うこととしております。

なお、日本人船長、機関長2名体制とともに、昨年5月の海造審報告で提言された日本人船員確保・育成策としての若年船員に対する教育訓練スキームの創設については、予算措置を行い、(財)日本船員福利雇用促進センターの若年船員養成プロジェクト事業として10年10月から実施することとしております。

3. 小型船舶操縦士資格制度の見直し

第三に、小型船舶操縦士資格制度について見直しを行います。

近年増加している水上オートバイ、フィッシングボート等を用いた海岸から離れない水域でプレジャーボートを利用して楽しむタイプのレジャーに対応した資格の付与が行えるよう、新たに五級小型船舶操縦士の資格を創設します。

現在の最低資格である四級小型船舶操縦士の航行区域は海岸から5海里以内ですが、新資格による航行区域は、海岸から1海里以内の水域等に限定し、試験、講習内容の設定に当たっても航行区域に見合ったものとするとともに、安全運航やマナーに関する事項には十分に配慮した内容にしていきたいと考えております。

この他、小型船舶操縦士の免許に際しての現行の弁色力に関する身体検査基準を満たさない者であっても浮標式の色の識別能力があるものについては、航行時間を限定して免許を付与することができるよう、現行の小型船舶操縦士資格の限定制度に係る規定の見直しを行うこととしております。

現行の身体検査においては、石原式色盲表やパネルD-15と呼ばれる検査器具を用いて弁色力の検査を行っていますが、本件については、色覚異常の方々の団体から緩和要望がなされてきたところです。今回の措置は、上記のような要望を踏まえ、眼科医等の専門家からなる検討会を設け検討を行った結果、パネルD-15にフェイルした者に浮標式の塗料を検査板に塗布したものを識別できるかどうかの検査を行い、これに合格した場合には、航行時間を他の視覚情報も得られる昼間に限って資格取得を可能にしようとするものです。

4. 免許の年齢要件

第四に、海技士（航海）、海技士（機関）等の

総トン数20トン以上の船舶に係る資格についての免許の年齢要件を20歳以上から18歳以上に引き下げを予定しております。

現行の年齢要件の下では、例えば、四級海技士の養成施設である海員学校で修業した者が卒業時に海技試験に合格しても即免許を取得することができず、20歳になるまでは部員でしか船舶に乗り組むことができませんでしたが、平成4年の学制改革により海員学校本科の卒業生で乗船実習科を修了した者は最低18歳6月で免許取得に必要な乗船履歴を満たせるようになったこと、STCW条約による船舶職員の年齢要件にもかんがみ、免許年齢を引き下げることとしたものです。

このことにより、海員学校等船員教育機関の卒業生は20歳になる前に海技免状を取得することができることとなりますが、一方では、船舶全体の最高責任者である船長や、機関部を統括する機関長については、海上航行という特殊な環境において状況判断や指示を一步間違えただけで生命、身体、財産、海洋環境に多大な影響を与えかねないという重大な責任を負う立場にあることから、これらの職務の船舶職員については20歳未満の未成年者に行わせないことを配乗要件として規定することとしています。

5. 試験制度等の見直し

第五に、機関部の資格についての試験制度の見直しを行います。

従来、四級以下の海技士（機関）の資格については、事実上、これらの資格で乗り組める船舶に内燃機関以外の船舶がなかったことから、無限定資格の試験は行っていませんでしたが、近年航路が開設されているジェットフォイルについては、機関がガスタービンエンジンであり、機関部職員として乗り組むためには、乗り組む船舶の航行区域等とは無関係に三級以上の海技

士（機関）の無限定資格が必要でした。

今後は、四級以下の海技士（機関）の無限定資格の試験も実施するとともに、受験者の負担軽減等の観点から、海技士（機関）の無限定資格についての試験を受ける者がこれと同一又は上級の機関限定資格の受有者である場合には既に受けた学科試験の科目について免除することができるよう法律改正を行います。

なお、試験・講習制度については、科目・カリキュラムのスリム化等もあわせて検討し、新制度による試験については平成11年度当初の試験より実施すべく、また、養成課程についても平成11年度の入学者より新カリキュラムで実施できるよう準備を進めていきたいと考えております。

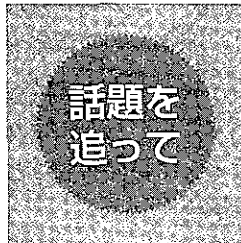
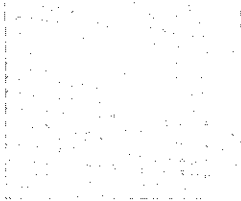
6. 施行時期

各改正事項の施行時期については、改正法案において、条約改正対応事項は条約期限の2002年2月1日、外国資格受有者の承認制度と五級小型船舶操縦士資格の創設は改正法公布から1年以内、その他の事項は改正法公布から9月以内（1999年の早い時期）としております。

7. 最後に

改正法案については、本国会での円滑な審議が望まれるところですが、法案の作成に当たっては、海上安全船員教育審議会職員部会における審議の他、各関係団体の方々と実務的なレベルでの打ち合わせを何回も重ねさせていただき、貴重なご意見をたまわりました。

改正法案成立後は、関係政省令の整備等、新制度の具体化に向けての作業を進めていくこととなりますが、引き続き、必要な調整等を図っていききたいと考えております。



次期 Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）の稼動に向けて

平成11年度中の稼動を目標に検討が進められている次期 Sea-NACCS は、平成8年11月にその基本仕様等が確定されるとともに、平成9年12月にはその対象業務詳細仕様・EDI基本仕様・運用時間・民間利用料金体系等が確定された。（本誌平成9年12月号P.15寄稿参照）

次期 Sea-NACCS が稼動すれば輸出入貨物に係る一連の税関手続きの大幅な省力化・迅速化が期待される。特に船社関連業務に関していえば、税関に係る入出港届・積荷目録等の提出事務、とん税および特別とん税納付事務の効率化、船舶・積荷目録情報の共通管理による事務処理の効率化、UN/EDIFACT 採用による国際 EDI の促進、積荷目録・B/L 作成事務の効率化等が可能になる。

当協会では次期 Sea-NACCS の検討にあたり、当初より代表委員が「次期 Sea-NACCS 開発推進協議会」に参画し海運業界の要望を反映させるべく積極的に活動してきたが、上記のとおり詳細仕様が決定され、今後は稼動に向けた開発が行われることとなる。

当協会は、次期 Sea-NACCS が税関手続きに係る船社業務の簡素化・効率化に有益なものとなるよう、また次期 Sea-NACCS 民間利用者と

して、利用料金についてはコストの透明性が確保されるとともにできる限り低廉なものとなるよう、引き続き開発検討作業に加わり意見反映を行っていくこととしている。

今般、業務詳細仕様等の確定を受け、現行 Sea-NACCS 利用者および将来の利用予定者（船社・代理店等）を対象とした「次期 Sea-NACCS 説明会」が平成10年1月～2月に全国で開催された。当協会は説明会開催の周知を会員に対して行うとともに、東京・神戸・名古屋における説明会を主催した。その概要は以下のとおりである。

<次期 Sea-NACCS 説明会概要>

1. 対象業務詳細仕様

次期 Sea-NACCS の対象業務は輸入にあつては入港から貨物の船卸し、輸入申告・許可、国内への引き取りまで（図1参照）、輸出については、貨物の保税地域への搬入から輸出申告・許可、船積み、出港までの一連の税関手続きとなっている（図2参照）。また、その詳細仕様は船舶関係業務22業務、輸出入関係業務40業務、輸出入共通通関関連業務34業務、民間関連資料13種類となっている。

2. EDI 基本仕様

(1) データ送受信処理方式

基本的には、EDIFACT への対応を可能とする EDI 処理方式とする。また、通信プロトコールとして TCP/IP（現在最も普及しているプロトコール）を採用したファイル転送（メール）処理方式を基本とするが、業務によってはインタラクティブ（会話型）処理方式も採用する。

(2) 次期 Sea-NACCS の全体構成

センターホスト構成としてメインセンター（中央処理装置 2 基）とサブセンター（中央処理装置 1 基）を設置する。

(3) 接続形態（図 3 参照）

次期 Sea-NACCS センターホストと各利用者システムとの接続形態については次の 3 種類の方法とする。

① Peer to Peer 接続

次期 Sea-NACCS センターホストと利用者システム（パソコン等）との間を直接ダイヤルアップ（電話回線や ISDN などの公衆回線を利用してプロバイダや企業ネットワークのサーバーに接続すること）回線で結び、必要な場合に都度通信を確立させる接続方法（ダイヤルアップ接続）、または、専用回線で結び、常時通信を確立させておく接続

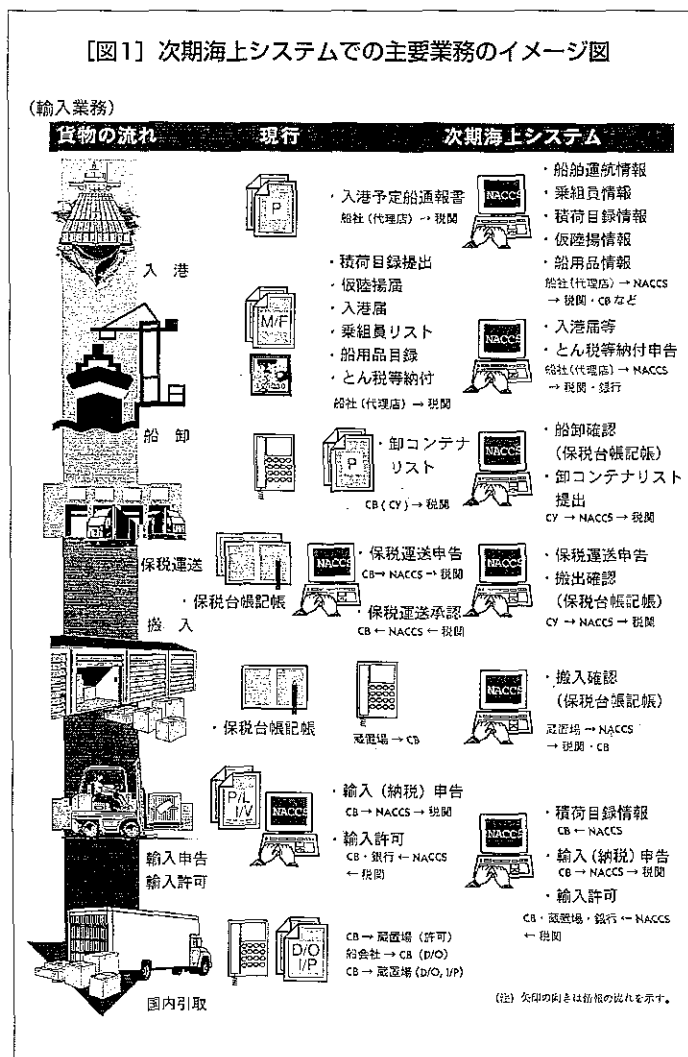
方法（専用線接続）。

② ルーター接続

次期 Sea-NACCS センターホストと利用者が独自に構築したネットワーク上に接続されたクライアントとの間をルーター（LAN 同士を相互に接続するための装置の一種）を介して専用回線で結び常時通信を確立させておく接続方法。

③ ゲートウェイ接続

次期 Sea-NACCS センターホストと利



使用者が使用するホストコンピュータとの間を、直接専用回線で結び常時通信を確立させておく接続方法。

(4) 電文方式

次期 Sea-NACCS で用いる電文方式としては、Sea-NACCS EDI 標準の電文 (Sea-NACCS EDI 電文) および UN/EDIFACT 標準の電文 (UN/EDIFACT 電文) の 2 種類があり、Sea-NACCS EDI 電文についてはすべての業務を対象としている。

(5) メールボックス

次期 Sea-NACCS ではメールサーバーおよび EDIFACT トランスレートサーバー内にそれぞれ送信用メールボックス (利用者から次期 Sea-NACCS に送信された電文を格納するメールボックス) と受信メールボックス (次期 Sea-NACCS で処理を行った結果出力される処理結果通知電文および各種出力情報電文を格納するメールボックス) を設置する。

(6) 接続試験

次期 Sea-NACCS 稼動開始までの接続試験のスケジュールは次のとおり。

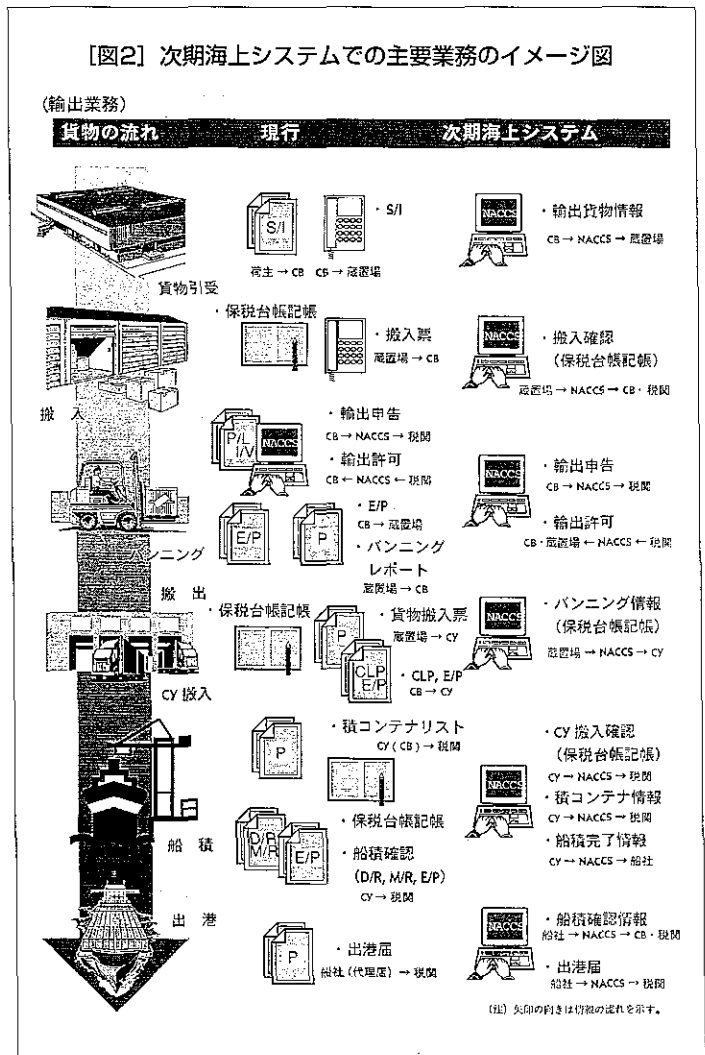
- ① 第 1 段階 (平成 10 年 10 月～) : プロトコルレベルのテスト——単なる電文の送信および電文の取り出し確認
- ② 第 2 段階 (平成 11 年 1 月

～) : 電文フォーマットのテスト——電文フォーマットが正しいかどうかの確認

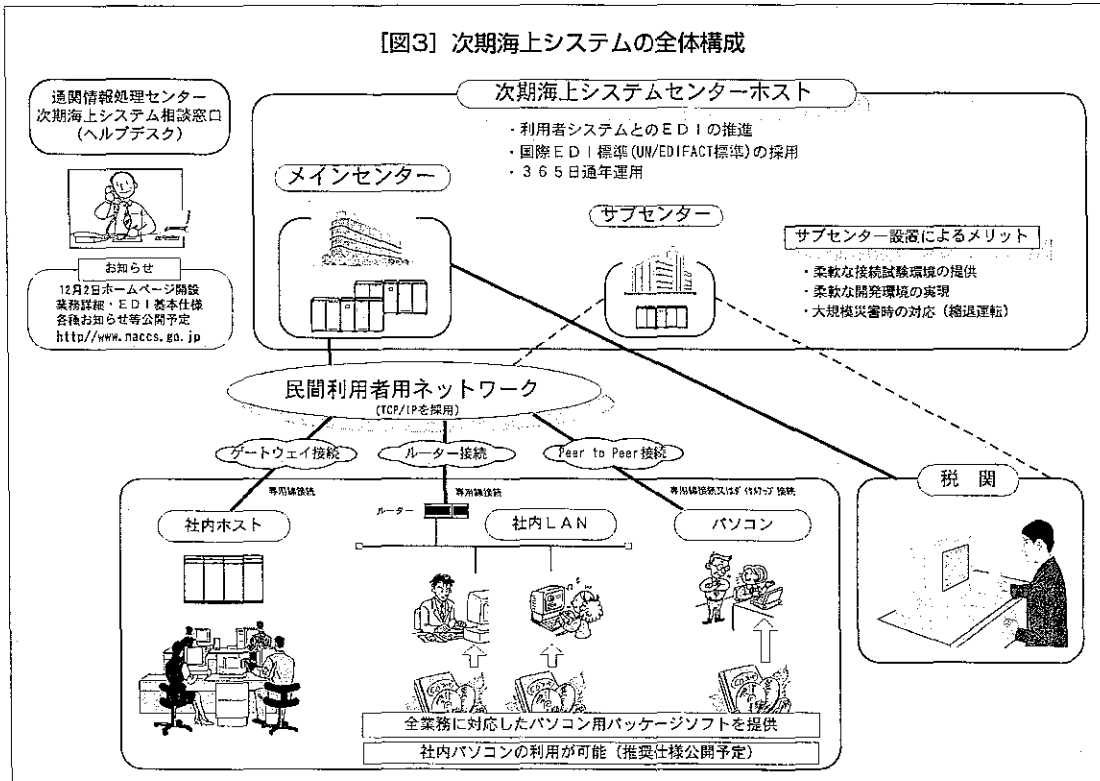
- ③ 第 3 段階 (平成 11 年 4 月～) : 業務処理テスト——正常に業務処理がなされるかどうかの確認
- ④ 総合運転試験 (平成 11 年 7 月～) : 機能確認テスト等——実運用に即した形態で、システム全体の機能確認および利用者の習熟訓練

(7) 相談窓口 (ヘルプデスク)

【図2】次期海上システムでの主要業務のイメージ図



【図3】次期海上システムの全体構成



利用者から以下の問い合わせ等に対応するため次期 Sea-NACCS の運営体である通関情報処理センターはヘルプデスクを設置する。

- ① 次期 Sea-NACCS との接続に関すること
 - ② 次期 Sea-NACCS で提供するパッケージソフト等に関すること
 - ③ 障害に関すること
- (8) パッケージソフト

次期 Sea-NACCS では、業務詳細使用にて規定された Sea-NACCS EDI 標準対応の全業務に対応するパソコン用パッケージソフトが提供される。

3. 次期 Sea-NACCS の運用時間について

運用時間については、1日24時間・1年365日の通年運用を目指す。なお、システムメンテナンスのため一定時間運用を停止する。

4. 次期 Sea-NACCS の民間利用料金体系について

(1) 民間利用料金体系の概要

次期 Sea-NACCS では EDI を基本としたファイル（メール）転送処理方式を基本としつつ、インタラクティブ（会話型）処理方式も採用することとしている。これを踏まえ、システム利用の度合いを十分に反映し、利用者間の公平性を一層確保する観点から現行の定額料金制に代え、従量料金

制を主体とした料金体系とする。このため、民間利用予定者が通関情報処理センターに支払う利用料金は原則として次の算出方法により算出された額となる。

$$\text{月額利用料金} = \text{月額基本料金} + \text{月額従量料金} + \text{月額回線使用料}$$

(2) 個々の料金の説明

① 月額基本料金

次期 Sea-NACCS においては、利用者の利用度合いに関係なく利用者単位に固定的な費用が発生することから、次とおり当該費用を基本料金として設定する。

(i) ファイル転送（メール）処理方式
利用者が次期 Sea-NACCS 内に確保されるメールボックス単位に基本料金を設定する。

(ii) インタラクティブ（会話型）処理方式

利用者が内で利用する端末単位に基本料金を設定する。

② 月額従量料金

従量料金は、利用業務毎に算出された業務 1 件当たりの利用料金単価に業務別件数を乗じた額の合計をいう。

[資料] 港湾管理者・港長に係る各種書類の EDI 化推進検討調査研究会名簿

	氏名	所属・役職名
座長	中尾成邦	運輸省港湾局計画課企画調査室長
委員	鈴木昭洋	(社)日本船主協会常務理事・関連業務部長
〃	村上直太郎	外国船舶協会専務理事
〃	手塚信一	(財)国際臨海開発技術研究センター調査役
〃	山内靖雄	(社)港湾物流情報システム協会専務理事事務局長
〃	酒井義和	大蔵省関税局総務課事務管理室課長補佐
〃	足利香聖	運輸省運輸政策局情報管理部情報企画課長
〃	佐藤克彦	運輸省運輸政策局貨物流通企画課貨物流通制度企画官
〃	張間知之	運輸省運輸政策局情報管理部統計課補佐官
〃	山口一朗	運輸省海上交通局外航課補佐官
〃	尾本和彦	運輸省海上交通局港運課補佐官
〃	榊和夫	運輸省港湾局管理課港湾管理高度化指導官
〃	梅山和成	運輸省港湾局計画課補佐官
〃	斉藤純	運輸省港湾局開発課補佐官
〃	善見政和	運輸省港湾技術研究所計画設計基準部計画基準研究室長
〃	下野哲裕	海上保安庁総務部政務課補佐官
〃	山口由紀	海上保安庁警備救難部航行安全課補佐官
〃	伊藤雅之	海上保安庁警備救難部情報通信管理課専門官
〃	木村清治	東京都港湾局港営部港営課長
〃	三好友和	川崎市港湾局港湾振興部企画振興課長
〃	手塚誠	横浜市港湾局企画振興部情報担当課長
〃	佐藤嘉昭	名古屋港管理組合企画調整室企画担当課長
〃	富田哲太郎	大阪市港湾局企画振興部振興課課長代理
〃	金田弘司	神戸市港湾整備局管理部企画振興課長
〃	平井統雄	下関市港湾局総務課長
〃	神崎哲朗	北九州市港湾局総務部総務課長

③ 月額回線使用料

利用者の企業内システムあるいはパソコンから次期 Sea-NACCS のセンターホストまでの回線に係る使用料。現在、回線提供者を選定中。

(3) その他諸費用

① パッケージソフト費

次期 Sea-NACCS では業務詳細仕様にて規定された全業務に対応する Sea-NACCS EDI 標準対応のパッケージソフトが提供される。なお、パッケージソフトの内容、費用等については現在検討中。

② 入出力装置・プリンター

次期 Sea-NACCS を利用するために新たに用意する場合の入出力装置・プリンターの購入費用および装置費用ならびにそれらの保守費用は利用者の別途負担となる。

(4) 今後の予定

通関情報処理センターが実施している第一次参加意思確認調査の結果および EDI 詳細仕様の検討結果等に基づき、同センターは平成11年初頭に利用料金暫定案を提示する予定である。最終的な利用料金は平成11年春頃に予定されている第4回次期 Sea-NACCS 開発推進協議会に提示される予定。

なお、上記内容の詳細については通関情報処理センターホームページからダウンロードが可能である。

(アドレス - <http://www.naccs.go.jp>)

一方、運輸省港湾局は港湾管理者・港長に係

る港湾諸手続きの簡素化・情報化につき検討するため、「港湾管理者・港長に係る各種書類の EDI 化推進検討調査研究会」(資料参照)を設置し、海上保安庁・主要8大港の港湾管理者と共同で平成8年度より調査を行ってきたが、平成10年3月27日に開催された同研究会会合において、次期 Sea-NACCS 稼動に合わせた港湾管理者・港長に係る港湾諸手続きの EDI 化(港湾 EDI)を導入する方針が固められた。港湾管理者・港長への入出港関連手続きは現在、書面(持参あるいは FAX)での届け出が基本となっているが、運輸省港湾局・海上保安庁が船社や代理店などの申請者と港湾管理者・港長を結ぶ「港湾 EDI サーバー」を設置することにより、UN/EDIFACT や Web (インターネットを使用した通信方法)による届け出が可能となる。運輸省では平成10年度中に全国の港湾管理者等と共同でシステム開発・試験運用等を行うこととしている。

このような動きの中、かねてから港湾関係諸手続きのワンストップサービス(送信宛先窓口の一本化)を強く要望している当協会は、次期 Sea-NACCS と港湾 EDI との連携が図られるべく、次期 Sea-NACCS と併せ港湾 EDI の検討に参加し、関係省庁に対し意見反映を行っていくこととしている。特に港湾管理者・港長に係る港湾関係諸手続きについては、今回の EDI 化の検討を契機とした申請項目の更なる見直し(既存法制の見直しを含めた項目の削減)や港湾 EDI の構築・管理・運営費用等は船社が負担すべきでないことを併せて求めていく意向である。

特別欄

フィリピン、ホワイト・リスト入りを果たせるか？

— ISF 調査団に参加して —

日本船主協会・船員対策室長 梅本 哲朗

わが国外航商船隊は自国籍船・仕組船・単純用船を含め約2,000隻で構成されていますが、国際競争力を維持するため多くの外国人船員を配乗し、その数は約40,000人にのぼると言われています。中でも、フィリピンは最大の供給国で約25,000人が乗り組んでいますので、外国人船員の実に60%を依存しているという計算になります。

さて、そのフィリピンですが、ここに来て改正 STCW 条約に適切に対応し、いわゆるホワイト・リストに掲載されるのか、関係者が心配するところとなっています。

ご存知の通り、STCW 条約には船員に必要な技能、知識を修得させるための教育・訓練とその資格付けを定め、1995年の改正ではそのレベルを担保させるため条約の遵守・検証システムが盛り込まれ、この一環として国として自国船員は条約の要件に従い、このような教育・訓練を施し、このように資格を与えていますよ、といった報告を本年8月1日までにIMOに行うこととなっています。これを受けたIMOはCOMPETENT PERSON (有識者) 会議を開き、果たして条約の要件をクリアしているのか否かを判定し、合格者(国)をリスト・アップすることとなっていますが、これがいわゆるホワイト・リストというものです。そして、ホワイト

・リスト不掲載国の船員を配乗する船舶は、安全運航上問題ありとして、ポート・ステート・コントロールに引掛かるということとなります。

では、フィリピンのどういうところが心配かと言うと、その一つは乱立する海事行政機関です。資料1をご覧ください。船員の教育・訓練そして資格証明証の発給と言っても、関わっている機関は運輸通信省、労働雇用省、教育文化省、国家試験管理部会と多岐にわたっています。これだけ権限が分散されると、果たして一貫性を持って条約対応に当たれるのかという疑問が起こって来ます。この疑問に答えるため、ラモス大統領は昨年1月 Executive Order No. 396を発し、海事産業庁(MARINA)を条約対応のLEAD AGENCYとすることを決め、この下に関係機関を集合させた Executive Committee を発足させました。資料2をご参照下さい。しかし、これとても機関の寄せ集めではないかという感は否めません。

心配の2点目は、船員を目指す学生が受けている教育・訓練の質です。フィリピンには商船学コースを持っている大学がなんと120校もあると言われています。大学ですから、卒業すればもちろん学位が与えられます。特定の一産業への就職を目的としてその資格教育を行う学校

が一つの民主主義国家にこれだけ存在するということは、本当にすべての学校で条約の要件にかなう教育・訓練が行われているのかと思ってしまいます。

フィリピンが世界の海運に輩出している船員は約16万人、世界の船員の約20%と言われており、世界最大の船員供給国としてその条約対応には日本のみならず世界の海運関係者も無関心ではられません。

そこで、国際海運連盟 (ISF) ——これはロンドンに事務局を置く船員労働問題を扱う民間の国際機関で、世界の29の船主協会で構成されています——は、フィリピンの対応の進展具合を把握し、政府機関により積極的になってもらうため、去る2月23日から25日まで代表団をマニラに派遣しました。代表団のメンバーは次のとおりです。

団長：I S F 会長 Juan Kelly

団員：I S F 事務局長 Chris Horrocks

I S F 事務局次長 David Dearsley

香港船主協会 Arther Bowring

マン島船主協会 Frank E Preece

日本船主協会 梅本 哲朗

〃 西村 和幸

そして、これに現地のフィリピン船主協会 (Carlos C Salinas 会長) が加わりました。

代表団は MARINA をはじめとした海事関係機関を歴訪しました。訪問先は①労働雇用省 (DOLE)、その下にある②海外雇用庁 (POEA：海外で働く場合、ここに登録する)、③海事訓練協議会 (MTC：訓練校を承認する)。また、④運輸通信省 (DOTC)、その下にある⑤海事産業庁 (MARINA：海技資格証明書を発給する。また、E. O. No.396により IMO へ提出する情報 (レポート) を作成する)。それから教育文化省 (DECS) の下にある⑥高等教育委員会 (CH-

ED：大学を承認する)。それに⑦国家試験管理委員会 (PRC：海技試験他を実施する)。さらに、幸いなことにラモス大統領との会見の機会も得ました。(資料1の 〃 のところが今回の訪問先です。)

この間代表団が訴えたことは主に2点です。一つはIMOへの情報は期限たる8月1日までに必ず提出すること。これは、フィリピンは世界最大の船員供給国であるから、自国がまさかホワイト・リストに載らないようなことはないだろうという楽観に支配され、関係法規の整備も遅れがちなのではないかと危惧されたためです。二つ目は、先ほど述べました120にのぼるという大学の商船学コースを条約の要件に対応できるかどうかとの観点から整理してはどうかということです。なお、海事行政の一貫性については、会合を持った各機関共、相互の協力は大切にしているとの説明を受けましたので、それ以上強くは指摘しませんでした。

これに対しては、各政府機関もフィリピンの早期のホワイト・リスト入りの重要性はよく認識しており、特に条約対応の LEAD AGENCY たる MARINA からは対応状況の詳細説明と共に期限までに情報を送付する旨明言がありました。また、商船学コース整理問題については現在高等教育委員会 (CHED) が評価作業を進めており、この3月にはこの作業を終了する予定であるとのことでした。ラモス大統領からもこれらの点については、明確な支持が表明されました。日本も、フィリピン人船員の実質的な最大の雇用国として、これら機関に対し一層の積極的対応を訴えてきました。

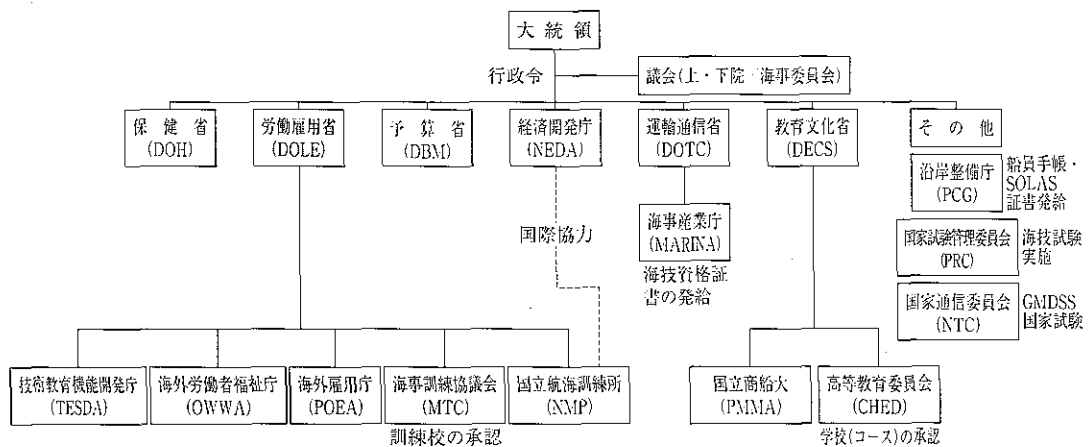
ISF 代表団としては、穏やかながらも圧力をかけ、こうした内部努力を促進させたいとする訪問の所期の目的は達成できたと考えており、また肝心のフィリピンのホワイト・リスト入り

についても、関係機関の協力が引き続き得られるのであれば、この可能性を否定する要素はないとの感触を得ました。事実、例えば、成立するかどうか心配されていたフィリピンの船舶職員法にあたる Merchant Marine Officers Act、これは改正 STCW 条約に対応するための根本の法律ともいうべきものですが、先日国会を通過した後、大統領のサインが得られたとのこと

で、一步一步ホワイト・リスト入りに近づいていると言えます。

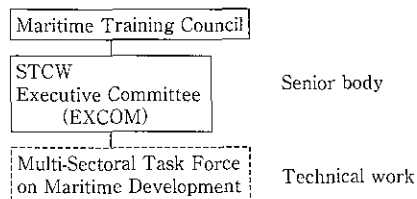
しかし、肝心なのは条約の内容を如何に忠実に実行するかということです。当協会は、ここに視点を据えながら、フィリピンの対応の進展を見守りたいと思います。

【資料1】 フィリピン海事行政機関図



【資料2】 Executive Order No. 396による改正 STCW 条約対応のためのフィリピン海事関係機関の再編成

1. 条約対応機関 EXCOM の位置付け



2. STCW Executive Committee (EXCOM) の構成

- 委員長：DOLE 長官
- 副委員長：MARINA 行政官
- 正規メンバー：CHED, PRC, PCG
- 拡大メンバー：DOH, TESDA, POEA, NTC, OWWA
- その他関係民間機関
- 事務局：MARINA

3. MARINA と EXCOM の役割

- (1) MARINA: Lead Agency / 事務局
- (2) EXCOM は四半期毎に会合を開催することとなるが、MARINA は都度 STCW 対応状況についての報告書を提出。
- (3) STCW Administrator (MARINA 行政官) は EXCOM を通じ四半期毎に進捗状況報告書を大統領に提出。

〈参考〉

- MTC —— Maritime Training Council (海事訓練協議会)
- DOLE —— Department of Labor and Employment (労働雇用省)
- MARINA —— Maritime Industry Authority (海事産業庁)
- CHED —— Commission of Higher Education (高等教育委員会)
- PRC —— Professional Regulation Commission (国家試験管理委員会)
- PCG —— Philippine Coast Guard (沿岸警備庁)
- DOH —— Department of Health (保健省)
- TESDA —— Technical Education and Skills Development Authority (技術教育技能開発庁)
- POEA —— Philippine Overseas Employment Agency (海外雇用庁)
- NTC —— National Telecommunication Commission (国家通信委員会)
- OWWA —— Overseas Workers Welfare Administration (海外労働者福祉庁)

海運 ニュース

1. 神戸港の強制水先対象船型が1万トンに引き上げ
—第52回海上安全船員教育審議会水先部会の模様—
2. 平成10年度船員災害防止実施計画

1. 神戸港の強制水先対象船型が1万トンに引き上げ —第52回海上安全船員教育審議会水先部会の模様—

平成10年3月26日、第52回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：久々宮久前東京商船大学学長）が開催され、水先制度の今後のあり方などについて審議が行われた。その結果、神戸港における強制水先対象船型の現行300トンから10,000トンへの引き上げおよび水先人の身体検査基準の改善が中間答申（資料1参照）されるとともに、平成10年度の水先人適正員数が決定（資料3参照）された。中間答申の骨子は以下のとおりである。

1. 神戸港における強制水先対象船型の引き上げ

平成9年7月8日の諮問第33号「水先制度の今後のあり方について」を受けて、水先部会では、水先人の需給・免許のあり方、水先の必要な範囲、強制水先のあり方などについて審議することとなり、このうち、神戸港における強制水先対象船型の見直しおよび身体検査基準の見直しについては、平成9年度内を目途に結論を出すことが予定されていた。

神戸港における強制水先対象船型の見直しに

関しては、日本海難防止協会において操船者に課される負荷に着目したシミュレーションを用いた調査が行われ、3,000トン以上の船舶は水先による技術支援を受けることが望ましいとする報告書がまとめられているが、同部会では、阪神淡路大震災を契機に強制水先対象船型を大阪湾内諸港並み（10,000トン）に見直して欲しいとの神戸市の要望を考慮し、地元において港湾管理者、運輸省、船主団体等の関係者が安全対策等について検討する場を設け、適切な対策を実施していくこととした上で、基準船型を10,000トンに引き上げ、これを平成10年7月に実施することが適当であるとした。

2. 水先人の身体検査基準の改善

身体検査基準の見直しに関しては、水先人の高齢化に伴い対応が求められていたが、同部会は、水先業務を行うのに必要な身体的能力があるか否かをチェックするための「身体検査」と、ゆとりをもって業務を遂行できるよう各自が自主的に行うべき「健康管理」とに分けて検討を行った。その結果、身体検査については、新た

に問診票を設けるとともに、耳語法により行われている聴力検査にオーディオメーターによる検査を導入すべきとし、また、健康管理については、循環系疾患や脳血管疾患の発生予防のための検査を必要に応じ加えるほか、日本パイロット協会が作成する健康記録簿を水先人会が一括管理し、定期的・継続的に検査を受検するよう水先人を指導することが適当であるとした。

運輸省は、この中間答申を受けて、神戸港の強制水先対象船型を10,000トンに引き上げるための所要の措置を講じることとしている。

3. 平成10年度の水先人適正員数

水先部会では、平成10年度水先人適正員数および新規採用数についても審議され、原案通り承認された。

同員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会に対し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。運輸省当局では、適正員数の算定について、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間（平成5年度～平成9年度）の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の平成10年度における月間業

務量（隻数）を予測。

- ② 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成10年度予測月間業務量を、上記②で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

これにより、平成10年度適正員数は、前年度比18名増の539名、また、新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し14水先区合計で47名、年度末員数は合計795名となっている。

なお、算出した数が2名未満となった水先区については水先業務を維持する（不測の事態に備える）ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から従来同様1名配置のままでやむを得ないものとしている。

【資料1】

水先制度の今後のあり方について（中間答申）の概要

- I 神戸港の強制水先対象船舶の範囲の見直しについて
 - 1 神戸港の現状（入港隻数の規模及び近年の推移、入港船の大型化の状況、港内の航路条件、気象・海象条件、海難の状況、危険物積載船の入港状況）及び大阪湾内諸港との公平性といったことにもかんがみ、神戸港の強制水先対象船舶は1万トン以上の船舶とすることが適当である。

- 2 危険物積載船については、3,000トン以上の船舶には水先人が乗船することが望ましいが、神戸港については、その入港状況等から、強制水先とするまでの必要はない。
- 3 トン数の引き上げは、神戸港の復興という観点も考慮し、地元において、港湾管理者、運輸省、船主団体等の関係者が安全対策等について検討し、適切な対策を実施していくこととし、このため必要最小限の準備期間を考慮し、本年7月に実施すること

とする。

II 水先人の身体検査及び健康管理について

- 1 水先人会が自主的に実施している健康検査に、循環系疾患や脳血管疾患の発症予防のための検査（心電図等）を必要に応じ加えることが適当である。聴力についても、科学的に測定するため、オーディオメーターによる検査を導入すべきである。
- 2 水先人会は健康記録簿を整備し、定期的

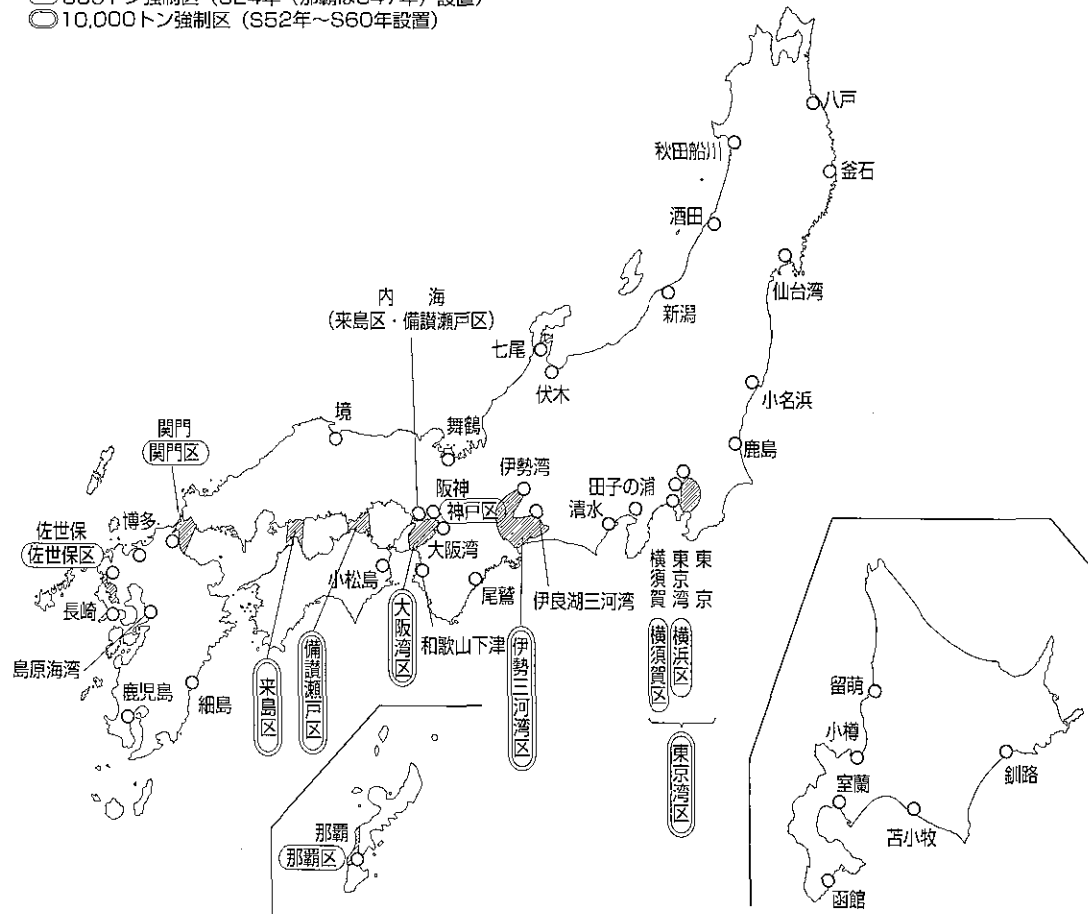
【資料2】 水先区の現況

水先区の分布図

○水先区(39区)

○300トン強制区(S24年(那覇はS47年)設置)

○10,000トン強制区(S52年~S60年設置)



【資料3】 平成10年度水先人適正員数表

水先区名	平成9年度増減				平成10年度				取扱隻数	
	年度初	増	減	2月末	適正員数	廃業定	新規規許免	年度末	H9年度実績	H10年度予測
合計	759	47	37	769	539	21	47	795	207,181	202,323
釧路	4	1	1	4	2			4	685	652
小室	6	2	2	6	3			6	1,420	1,545
函館	4	1	1	4	2			4	907	905
小留	2			2	2	1	1	2	265	236
八雲	2			2	2			2	184	116
釜石	1			1	2			1	88	92
仙石	3			3	2			3	737	723
田船	1	1		2	2			2	67	61
酒田	5	1	1	5	3			5	1,472	1,466
小名浜	3	2	1	4	2			4	491	464
東鹿	2			2	2			2	235	243
京須	4			4	2			4	672	594
横須	8	2	2	8	3			8	2,658	2,560
新伏	17	2	1	18	11	2	1	17	7,741	8,156
七田	69		1	68	49	2	3	69	36,557	33,951
清伊	106	7	10	103	87	5	7	105	23,949	23,803
良湖	5	1		6	2			6	1,171	1,159
伊勢	3	1	1	3	2			3	1,075	1,132
尾舞	3			3	2			3	213	226
歌山	3			3	2			3	513	510
大阪	5	1		6	2			6	2,106	1,891
境	93	4	2	95	70		8	103	16,762	16,403
関小	42	3	2	43	32	1	3	45	16,369	16,257
博佐	2			2	2	1	1	2	126	132
長島	2			2	2			2	170	166
尾舞	6			6	2	2	2	6	1,278	1,279
歌山	104	3	2	105	59	3	4	106	17,490	17,167
大阪	52	3		55	33	1	9	54	25,808	24,490
境	134	7	4	137	104	2		144	18,545	17,833
関小	2	1		3	2			3	420	413
博佐	38	4	5	37	30		5	43	20,946	21,679
長島	2			2	2	1	1	2	279	294
尾舞	6			6	3			6	2,267	2,304
歌山	4			4	2			4	694	627
大阪	3			3	2			3	463	509
境	4		1	3	2		1	4	1,305	1,366
関小	2			2	2			2	205	179
博佐	4			4	2			4	287	236
長島	3			3	2		1	4	561	504

・継続的に検査を受検するよう水先人を指導すべきである。

また、国の身体検査の際、医師が水先人

の日常の健康状態等を正確に把握できるようにするため、事前に問診票に既往症や最近の体調等を記入する制度とする。

2. 平成10年度船員災害防止実施計画

船員災害防止実施計画は、「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づき運輸大臣が毎年船員中央労働委員会の意見を聴いて作成するもので、災害の減少目標、防止に関し重点をおくべき災害の種類、防止のための主要な対策に関する事項等を主な内容としている。

また、この実施計画は、5年毎に作成される船員災害防止の基本となるべき事項を定めた「船員災害防止基本計画」を実施に移すものであり、本年1月に策定された平成10年度を初年度とする第7次船員災害防止基本計画に対応し、基本計画の主要対策たる死傷災害の起因の明確

化とその防止策をより具体的、効果的に推進していくことを主眼としている。

1. 船員災害の減少目標

船員災害としての船種別死傷発生率及び船種別疾病発生率（年間千人率）の減少目標（対前年度比）を次のとおりとする。

死傷 約4%（汽船約3%、漁船約4%）
…18.2%の発生率を17.5%に減じる。

疾病 約3%（汽船約3%、漁船約3%）
…22.4%の発生率を21.7%に減じる。

なお、平成8年度の発生件数と比較すれば、船員約11万3千人（汽船/漁船/その他）の死傷件数2,060人を82人減じ、同様に疾病件数2,541人を76人減じることになる。

2. 船員災害防止に関して重点をおくべき船員災害の種類

平成10年度は、死傷災害については「転倒」、「はさまれ」、「海中転倒」の防止を、疾病については、かつて「成人病」と呼ばれていたがん、脳卒中、心臓病等の「生活習慣病」の予防に重点をおいて、船員災害防止対策を実施する。

3. 船員災害防止のための主要な対策

(1) 安全衛生管理体制の整備とその活動の促進

中小船舶所有者における安全衛生管理活動を積極的に展開するため、団体安全衛生委員会制度を活用し、団体安全衛生委員会あるいはこれと同等な組織の設置及び活動を促進し、汽船、漁船それぞれにおいて安

全衛生パトロール、安全衛生教育や講習会、災害事例に関する情報交換の実施等の船員災害防止活動を行う。

(2) 死傷災害の防止

① 作業時を中心とした死傷災害防止対策

・汽船における死傷災害防止対策の推進

「転倒」による災害を起因別にみると、甲板、通路、階段等でのつまずきや滑る場合が38.9%を占めており、このような状況を踏まえ、甲板や通路等の水や油を適宜清掃し、また必要に応じ床面のマットの敷設、滑り止め保護靴の使用等防止対策を徹底する。

また、「はさまれ」による災害は、荷役、揚錨及び係船作業時に機械等にはさまれる場合が多いことから、動力伝導装置等の運動部分に覆いを設ける等の対策を講ずる。

・海中転落による死亡災害防止対策の推進

「海中転落」は、甲板作業中、甲板装置を使用しながらの出入港および荷役作業中に滑る等により海中転落する場合が非常に高いこと、また「海中転落」は、死亡率が86.7%と極めて高く、事故が夜間等人が見ていない時に多く発生し、起因不明が多いことが特色である。このため船内設備、作業方法を再検討し、荒天時の貨物固縛作業の中止、作業用救命衣または安全ベルトの使用、使用しやすい作業用救命衣の開発と実用化を推進する等の防止対策を講ずる。

・高年齢船員の心身機能の変化に対応した

死傷災害防止対策

高齢船員が自らの体力等を的確に把握し、かつ慣れた作業にも初心に返り作業に当たる等の対策を推進するとともに、甲板および階段等に適宜滑り止めを施し、さらに必要な箇所の照明を明るくする等船内環境の整備に努める。

・作業の標準化の推進による安全の確保

単純作業を行う上での慣れや油断による災害が多いことから、作業における最も安全で効果的な作業動作の方法と手順、作業配置等を分析して、安全で無駄のない作業を進める上での基本となるマニュアルの作成を図る等安全対策を推進する。

(3) 生活習慣病を中心とした疾病予防対策お

よび健康増進対策

生活習慣病に関する教育の徹底等の総合的健康管理対策およびヘルスチェックに基づく健康診断等の心身両面にわたる総合的健康作りを推進するとともに、エイズに関する知識の周知徹底等その予防策を推進する。

(4) 混乗外国人船員に係る安全衛生対策

外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの活用、レクリエーション施設等を整備し、意思伝達や指示の行き違い、あるいは習慣等の違いにより発生する恐れのある死傷災害・疾病の防止対策を推進する。

今後のコンテナターミナルの整備および管理運営のあり方について ～港湾審議会が運輸大臣へ答申～

3月20日港湾審議会管理部会が開催され、今後のコンテナターミナルの整備および管理運営のあり方について報告書がまとめられ、同日付で運輸大臣へ答申された。

本件は、平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」において、概ね平成13年を目途に実施すべき最重要施策として、諸外国に比し立ち遅れた大水深・高規格コンテナターミナルを中枢国際港湾（国際ハブ港湾）において早急に整備するとともに、効率的なターミナル運営のあり方等について検討を進め、コストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現を目指すこととされたことを受け、平成9年8月25日、運輸大臣より港湾審議会へ諮問されたものである。

同審議会管理部会は、平成9年12月4日、中間報告を取りまとめた（本紙2月号P.12海運ニュース3参照）が、今回の最終報告においても基本的に変更は加えられていない。報告書では、今後の方向性として、中枢国際港湾において国際ハブ機能の集中的育成を図り、ハード・ソフト両面で国際レベルでの高次のコンテナサービスの提供を目指すとし、当面の緊急措置として、三大湾における大水深・高規格のコンテナターミナルの整備および管理運営方法について、岸壁は公共整備としつつも、公社を通じて岸壁および背後ヤードを特定単一のターミナルオペレーターにより一体的に利用するという「新たな方式」を導入するとともに、コンテナターミナルの支援措置の拡充を図るべきとしている。当協会は、この審議に際し、実需に見合った施設整備や既存のターミナルへの支援措置の実施などを一貫して主張してきており、今後も利用者の立場から、こうした考え方を、機会を捉え訴えていくこととしている。

なお、この新方式は今のところ、横浜（南本牧）、名古屋（西5区）、神戸（PI）の3港で計画中のコンテナターミナルに導入される見通しである。

Washington便り

米国の新ユーザーフィー (Navigational Assistance Tax=NAT) (航行援助施設利用税) 提案について

本年2月初め、クリントン行政府は1999年度予算案で、コーストガードと国立海洋・大気局 (National Oceanic and Atmospheric Administration) が船舶に提供する航行安全サービスの利用者からユーザーフィーの形で徴収することになる新たな税金 (Navigational Assistance Tax=NAT) の創設を提案した。この提案が議会の承認を得れば、行政府はコーストガードによる砕氷作業、航行援助施設 (ブイ等) の敷設、無線航行システム (LORAN, DGPS 等)、船舶交通システム (VTS) に関するサービスについて、また、国立海洋・大気局による海図、潮汐表、潮流表、水位モニター、その他航行援助施設に関するサービスについて米国に寄港する商船から NAT の徴収を開始する。行政府は1999年度に3,750万ドルを徴収し、2000年以降は年間1.76億ドル以上の徴収を目標としている。ただし、徴収方法や基準等については、まだ決まっていない。

この提案に対して、米船、外船、鉄道、港、荷主 (穀物、鉄鋼、石油、化学品等) および労働組合が期成同盟 (正式名称は "American Waterborne Commerce Coalition" = AWCC) を結成、2月12日ワシントンにおいて決起集会を開催し、NAT 導入の反対運動を開始した。同団体は2月27日付で次のような意見書を各上院議員宛に送付した。

『コーストガードや国立海洋・大気局の使命は、人命の安全、国防、州際・国際貿易の促進、環境保護、連邦法・国際条約の遵守といった国全体への奉仕であり、それに要する費用はすべて国の一般会計から支出すべきである。航行援助施設は商船を目的地に導くだけのものではない。漁船、プレジャーボート、科学調査船、クルーズ船、フェリー等も航行援助施設を利用している。航行援助施設は生命、財産、環境を守るため国防上の航行システムの一部となっている。五大湖および米国北部海域におけるコーストガードによる砕氷作業は商業の振興だけを目的としたものではなく、洪水の予防や海洋又は周辺

の環境保護のためでもある。船社とその社員はすでに納税により国家経済に貢献しているので、船社に対する NAT の課徴は二重課税となる。』

また、五大湖船主協会 (Lake Carriers Association) と米国船主協会 (US Chamber of Shipping) は3月4日、「下院運輸・インフラ委員会コーストガード・海上輸送小委員会」において、NAT は年間わずか46,000隻の米国商船と7,500隻の外国商船だけに課徴され、12万隻の漁船やその他プレジャーボートには課徴されないとの不満を述べた。さらに、米国船主協会は AWCC を代表して、NAT は船社のコストを増大させ、荷主が貨物輸送をカナダやメキシコ経由に切り替えたり、また、船舶に比し環境に優しくないトラックや鉄道への輸送手段の変更を強いる原因となると警告した。

スレーター運輸長官は、前日の3月3日開催された「下院運輸歳出小委員会」で、行政府を代表して NAT の必要性について説明したが、委員長は、NAT のような料金の新設は受け入れ困難との否定的反応を示した。続いて3月19日、「上院歳出小委員会」において、委員長をはじめ多くの委員が NAT 不支持を表明した。

NAT 提案が今後議会で承認されるか否か予測困難であるが、議会は今のところ否定的な態度のようである。しかしながら、米国の均衡予算確保という観点から、国が提供するサービスの費用はその利用者から取れとの考えが支配的になると、NAT 導入の可能性が濃厚となり、商船に加え、その他利用者からも徴収する可能性が出てこよう。したがって、NAT 提案に対する議会の今後の動向を十分に注視することが肝要。

なお、AWCC には日本船主協会が加盟している CENSA (欧州日本船主協会評議会) も参加している。(注: 「航行援助施設」は「航路標識」とほぼ同じ意味)

P. S. 米国の港湾維持税の違憲問題

本誌2月号P.25で紹介した米国の港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax) の違憲問題 (米国からの輸出品に対する課税分) について、3月31日、米国最高裁は判事全員 (9人) 一致で違憲との判決を行いました。今日まで約4,000社の輸出業者が下級裁判所 (米国国際取引裁判所) で違憲訴訟を起しており、今後、最高裁の違憲判決を理由に納税分についての返還訴訟を起すものと思われます。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)

渤海の使節がもたらした 平安貴族の毛皮ブーム

かつて日本には「渤海」という友好国があった。7世紀末に建国され、中国東北部、沿海州、朝鮮半島北部を支配し、926年に契丹に滅ぼされるまでの約200年間、唐の影響を受けた高度な文化を花開かせた国だ。

727年以来、35回にわたって使節が来日し、日本からの使節派遣も15回にのぼるなど、その交流の密度は遣唐使をはるかに上回る。

渤海が日本との交流を求めた当初の理由は、新羅に対する軍事同盟の形成だった。しかし交流が緊密化するにつれ、その目的は交易中心に変わってゆく。

狩猟民族国家である渤海からの交易品の中心

は毛皮だった。一方、日本からの交易品は主に絹や麻などの繊維製品だった。渤海の気候はそれらの生産に適さなかったらしい。

平安京の貴族たちは、渤海産の貂（てん）、豹（ひょう）、虎、ひ熊などの美しい毛皮を争って手に入れようとした。彼らにとって、それはファッションでありステータスシンボルでもあった。あまりのブームに、朝廷は、しばしば毛皮禁止令を出したほどだった。

入京した渤海使節の応接は、華麗な宮廷外交の場でもあった。文芸に秀でた使節の接待には、菅原道真など日本を代表する文人があてられ、ハイレベルな漢詩による交歓が行われた。そうした詩文には、両国の外交担当者たちの儀礼を超えた友情あふれるやりとりも数多く残る。

ともに漢字文化圏に属し、上京龍泉府、東京龍原府など日本の平城京や平安京に似た五つの都をもつ小さな王国・渤海は、大国としての威圧感を与える唐とは異なり、日本にとって、兄弟のような親近感を与える国だったようだ。

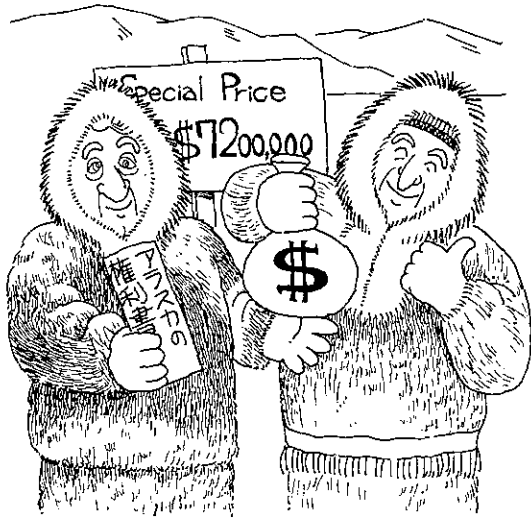
苦難の果てに発見した アラスカの売り値は720万ドル

コロンブスの発見から200年以上たった18世紀初頭に至っても、新大陸に関する地理上のある謎は残されたままだった。新大陸とアジアの間に海峡はあるかという問題である。近代ロシアの基礎を築いたピョートル1世は、この問題に強い関心を持ち続けていた。

死の約1ヵ月前の1724年12月23日、彼は、デンマーク出身のロシア海軍士官ウイトス・ベーリング宛てに「カムチャッカから陸沿いに船で北上し、その陸地がアメリカ大陸と接しているか確認せよ」という命令書をしたためた。

ベーリングはシベリア横断の過酷な旅の果て





にカムチャッカ半島東岸に到達。そこで探検船「ガブリエル号」を建造し、34日間で約2,400キロを北上。のちにベーリング海峡と呼ばれる海峡の存在を確認する。

しかしロシア政府内部では、さらに北に陸続きの部分があるのではないかという議論が起こり、ベーリングに再調査が命じられた。

この第2次探検は10年の歳月と約600人の人員を投じ、北大西洋の自然や民族の研究プロジェクトも含む、当時、世界最大級の探検事業だった。ついにアラスカに上陸しロシアによる領有を宣言したベーリングは、帰路、アリューシャン列島の小島（ベーリング島）で死亡する。

その後、アラスカにはアザラシなどの毛皮を求めた入植者が押し寄せるが、乱獲で動物たちは絶滅の危機に瀕し、イギリスやアメリカも毛皮貿易に進出したため、ロシアにとってアラスカの経済的魅力は色褪せた。加えてクリミア戦争による経済的な疲弊もあり、アラスカは1867年にわずか720万ドルでアメリカに売却された。

約30年後、アラスカはゴールドラッシュの時代を迎える。以後も、石油・天然ガスやさまざまな鉱物資源の発見が相次いだことを考えれば、

アラスカはアメリカにとってじつに安い買い物だったことになる。

昭和初期まで活躍した 和洋折衷型帆船 「合いの子船」

江戸時代を通じて、日本の内航海運の中心となってきた弁才船に代表される和船は、明治維新後の海運近代化によって消滅したと考えられがちだ。ところがこの和船、じつは帆装を西洋式に変えた和洋折衷の「合いの子船」として昭和初期まで活躍し続けていた。

維新後、明治政府は、和船、すなわち日本型帆船から西洋型帆船への転換による内航海運の近代化政策を推進しようとしたが、北前船主を中心とする日本の内航船主の多くは、これを歓迎しなかった。

当時、国内での西洋式帆船建造能力は低く、船価は、和船と比べはるかに高かった。さらに当時の和船の性能は、西洋一辺倒の明治政府が考えていたより優れており、あえて西洋型帆船に切り替えるメリットがなかったのである。

それでも、500石以上の大型船の建造を禁止するなど和船退治に力を入れる政府に対して、内航船主がとった抵抗策が合いの子船だった。

ベースは日本の船大工の技術で建造できる和船様式ながら、西洋式の帆装を積極的に取り入れた合いの子船の性能は、内航船としては、西洋型帆船を凌ぐものさえあった。

結局、こうした抵抗に政府は匙を投げ、合いの子船は大正時代から昭和初期まで日本の内航海運界で活躍し続けることになる。それは江戸時代以来の和船の伝統を受け継ぐ船大工たちと、政府の圧力に屈せず、あくまで経済合理性を貫いた内航船主たちの知恵と努力の勝利といえるものだった。



3月

- 6日 海運造船合理化審議会内航部会（部会長・宮本春樹運輸施設整備事業団理事長）が開催され、船腹調整事業の解消に伴い必要となる施策として内航海運暫定措置事業の導入を盛り込んだ報告書を取りまとめ、藤井運輸大臣に提出した。
- 9日 アジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）の第5回中間会合が香港で開催された。特に主要コンテナ航路については、トレード安定化へのさらなる努力を通じ、現在の危機的状況を克服するためのメンバー共通の強い意志を表明した。（P.12 SHIPPINGフラッシュ3）
- 20日 港湾審議会管理部会（部会長・杉山武彦一橋大学教授）が開催され、コンテナターミナルの整備や管理運営のあり方について取りまとめ、藤井運輸大臣に答申した。
- 25日 東京 MOU とパリ MOU は、24・25日の両日、バンクーバーで初の大任・次官による閣僚級の合同会議を開催し、連携強化についての閣僚宣言を採択した。
- 26日 海上安全船員教育審議会水先部会（部会長・久々宮久前東京商船大学長）が開催され、神戸港において300G/T以上の船舶に義務付けている水先人乗船の規制を、1998年7月から1万G/T以上に緩和するよう藤井運輸大臣に答申した。（P.34海運ニュース2参照）
- 27日 日本郵船と昭和海運は、1998年10月1日を目途に対等の精神で合併することに基本合意し、合併覚書を締結した。
- ◎ 港湾管理者・港長に係る各種書類のEDI化推進検討調査研究会（座長・中尾成邦運輸省港湾局計画課企画調査室長）が開催され、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続きの情報化（EDI化）の基本方針が承認された。（P.22話題を追って参照）
- ◎ シミュレーター船員訓練システム調査検討委員会（委員長・手塚俊一前鳥羽商船高专校長）は、第3回会合を開催し、中間報告を取りまとめた。
- 31日 政府は、「新たな規制緩和推進3カ年計画」（1998～2000年度）を閣議決定した。それによると、外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題については、同制度に係る手続規定を整備することとなった。また、海運関係分野の規制緩和についても盛り込まれた。（P.10・12 SHIPPINGフラッシュ1・2参照）
- ◎ 米政府は「米国通商代表部（USTR）の外国貿易障壁報告」を発表した。この中で、日本の港湾運送事業についても触れ、各種規制の大幅緩和を1998年末までに完了するよう求めている。
- ◎ 外国籍船に対する初の日本開発銀行融資が行われることとなった。
- ◎ （社）日本コンテナ協会は、わが国のコンテナリゼーションの進展等を図る目的を概ね達成したとして、解散した。これに伴い、当協会は業務の一部を引き受けることとなった。（P.41船協だより参照）



1月の定例理事会の様様

(3月25日、日本海運倶楽部303・304会議室において開催)

会員異動

○退会

平成10年3月31日付
泉汽船株式会社(京浜地区所属)
東京ケミカルタンカー株式会社
(京浜地区所属)
大分共同海運株式会社(九州地区所属)

○会社統合に伴う社名変更

平成10年4月1日付
上野トランステック株式会社(京浜地区所属)
(上野運輸商会と上野ケミカル運輸の会社統合)

○所属地区変更

平成10年4月1日付
島津海運株式会社(阪神地区所属)
(九州地区所属から京浜地区所属へ変更)
平成10年1月28日現在の会員数136社
(京浜地区所属88社、阪神39社、九州9社)

総務委員会関係報告事項

1. (社)日本コンテナ協会の解散に伴う業務の受け入れについて

昨年12月、社団法人日本コンテナ協会より、同協会の解散の意向と、これに伴う業務の一部について当協会に引き継ぎ願いたい旨の打診があった。

これに対し、当協会としては、時代の変遷に対応して合理化を図るため類似事業を営む海運関係団体の業務の整理統合が必要と考えており、申し入れがあれば検討の上原則として受け入れることを方針とし、コンテナ協会の申し出についても業務内容、及びこれに伴う諸問題について両事務局間で協議を重ねてきた。

この間、日本コンテナ協会は、1月23日に臨

時総会を開催し、本年3月31日付で解散することを決定し、所要の手続きをとることとした。

この総会においては、日本コンテナ協会の業務で、受託事業で移管が必要となる事業3事業の内、ISO/TC104(国際貨物コンテナ)関連業務と国際貨物コンテナ所有者コードの管理の2事業については当協会が、ISO/TC20/SC9(航空貨物コンテナ及び地上機材)関連業務については(社)日本航空宇宙工業会が引き受けることとなっている。

また、解散に伴う残余財産について、清算終了時の推計値15,086千円の処分は当協会にその4分の3、日本航空宇宙工業会にその4分の1が割り当てられることとなっている。

当協会としては、我が国がコンテナ製造から実質的に撤退した現在、コンテナの運用、利用者である船主の団体が移管先として適当であること、また、今後コンテナの周辺分野における規格の国際標準化が進展すると予想されることから、これら検討作業に海運業界をはじめ関係方面の意見を反映させるべくISO/TC104の国内審議団体の資格を取得し、業務の移管を受け入れることとしたい。

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて(省略)
2. 個別法による独禁法適用除外制度の見直し問題について(P.10 SHIPPING フラッシュ 2 参照)
3. アジア船主フォーラム関連会合について(P.12 SHIPPING フラッシュ 3 参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 規制緩和(港湾運送事業法)について(省略)
2. 水先制度の見直しについて(P.31 海運ニュース 1 参照)
3. 今後のコンテナターミナルの整備および管理運営方式のあり方について(P.36 囲み記事参照)

海工務委員会関係報告事項

1. タンカーの安全問題について（省略）

タンカー一部会関係報告事項

1. 大型油回収装置導入に伴う維持管理費用負担問題について
（本誌2月号P.2シッピングフラッシュ参照）

外航船舶解撤推進特別委員会 関係報告事項

1. アジア船主フォーラム／解撤委員会第1回
中間会合について
（本誌2月号P.20海運ニュース1参照）

船員対策特別委員会関係報告事項

1. フィリピンの改正 STCW 条約への対応状
況について
（P.28特別欄参照）

陳情書・要望書（3月）

宛先：海上保安庁、水産庁、水産庁瀬戸内海漁業調整事務所
件名：備讃瀬戸における航行安全に関する陳情
について（こませ網漁業）
要旨：例年3月から6月の間、備讃瀬戸東部海域
において行われるこませ網漁業によつて海上交通
安全法に定める航路が閉塞され、船舶の航路内
安全航行が阻害されることに対する航路内可航
幅300mの確保に関する指導の強化、こませ操業
情報の早期伝達等を要請。

宛先：運輸大臣、行政改革推進本部規制緩和委
員会委員長
件名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進に
ついてのお願い
要旨：平成9年度末をもって終了する「規制緩
和推進計画」における未実現事項と、新たに措
置が必要な事項を会員対象に行つ

たアンケート結果を踏まえて取りまとめ、平成10年度以降も規制緩和が一層推進されるよう要望書を提出した。

海運関係の公布法令（3月）

- ㊦ 海上運送法施行規則等の一部を改正する省令
（運輸省令第8号、平成10年3月13日公布、平成10年4月1日施行）
- ㊦ 船員保健法第28条ノ2第2項の規定に基づき船員保険の療養の給付の担当又は船員保険の診療の準則を定める省令
（厚生省令第20号、平成10年3月16日公布、平成10年4月1日施行）
- ㊦ 船会社の事業収支の報告に関する省令を廃止する省令
（大蔵・運輸省令第1号、平成10年3月19日公布、平成10年4月1日施行）
- ㊦ 船主相互保険組合法施行規則の一部を改正する省令
（大蔵・運輸省令第2号、平成10年3月19日公布、平成10年4月1日施行）
- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
（厚生省令第23号、平成10年3月20日公布、平成10年4月1日施行）
- ㊦ 運輸省組織規程等の一部を改正する省令
（運輸省令第15号、平成10年3月31日公布、平成10年3月31日施行）
- ㊦ 船舶構造規則
（運輸省令第16号、平成10年3月31日公布、平成10年7月1日施行）
- ㊦ 船舶設備規程及び小型船舶安全規則の一部を改正する省令
（運輸省令第18号、平成10年3月31日公布、平成10年7月1日施行）

国際会議の開催予定（5月）

IMO 第69回海上安全委員会（MSC）
5月11日～20日 ロンドン

第7回アジア船主フォーラム（ASF）
5月24日～26日 ブリスベン

平成10年度海運講習会の開催

当協会は、平成10年3月30日に、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社を対象とした海運講習会を開催した。

本講習会は、社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者の一人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、昭和32年以来行っている。

本年度は、会員会社30社から154名（総合職・男性76名／女性7名、一般職・男性1名／女性70名）、会員企業の関係海運会社3社から10名（総合職・男性4名、一般職・女性6名）が参加した。

講師および演題は右記のとおりです。

（菊池氏の講習要旨を5月号にて掲載予定）

〈プログラム〉

（敬称略）

挨拶

当協会会長 河村健太郎

激励の言葉

経済団体連合会専務理事 和田 竜幸

社会人としての心構え

マネージメントサービスセンター

主幹コンサルタント 松井 純子

日本と世界

毎日新聞東京経済部長 菊池 哲郎

日本海運の現状と将来

当協会副会長 生田 正治

船長雑感

大阪商船三井船舶船長 大平 徹是

日本船主協会50年史の刊行

日本船主協会は昭和22年に設立され、平成9年6月に50周年を迎えました。

これを機に50年史を編纂することとし、作業を進めてきましたが、このたび刊行の運びとなりました。

本書の記述期間はこの50年間ではありますが、前史として、近代日本海運が誕生した明治から第二次世界大戦までを略述しました。また、過去に30年史を編纂しているため、30年史までの内容はこれを圧縮してまとめ、その後の20年について詳述し、その構成は、概要以下のとおりとなっています。

日本船主協会50年史の構成

前史	20頁
第1章 日本海運の復興と再建（昭和20年～37年）	84頁
第2章 経済の高度成長と日本海運（昭和38年～48年）	84頁
第3章 低成長経済下の日本海運（昭和49年～60年）	219頁
第4章 円高で変貌する日本海運（昭和61年～平成9年）	203頁
日本船主協会の50年間の動き	38頁
付・資料	103頁

なお、本年史は、会員はじめ運輸省等関係方面に配布しましたが、余部が若干ありますのでご入用の向きには無料配布することとしております。ご希望の方は下記までご連絡下さい（但し、残部がなくなった場合はご容赦願います）。

記

連絡先：日本船主協会 総務部（担当：小畑、中村）

TEL 03-3264-7171 FAX 03-3262-4760

海運セミナーの実施について

当協会では、海運の役割および重要性について理解と認識を得るため、国民各層への広報活動を行っております。今般その一環として、教育関係者を集めた海運セミナーを実施致しました。

同セミナーは、小学校から高校までの社会科担当の教諭をはじめとする教育関係者を対象として、海運に関する説明と船舶や港湾施設等の見学を通じ、海運の役割および重要性について理解と認識を得ることを目的として、平成元年より毎年実施しています。

今回は、3月14日(土)に川崎汽船㈱総務部情報広報室の全面的な協力の下、東京都下の公・私立高校の公民科教諭12名の参加を得て、同社の大井コンテナターミナルにおいて実施しました。当協会事務局より、海運の現状・船員事情等について説明を行った後、コンテナ船「BOSPORUS BRIDGE」の船内見学等を実施いたしました。乗船もターミナル見学も初めての方ばかりで、活発な質疑を通して、海運の重要性について十分に認識を深めていただけた様子でした。

教諭からいただいた感想の一部をご紹介します。

【都立第二商業高等学校 石井和之教諭】

海運は、「地理」の学習で交通通信の発達で扱うことになっているが、どうしても航空・自動車に偏った内容になりがちであった。この度の研修で、今までよく分からなかった、船舶の年齢の問題や便宜置籍船の現状と船員の法律問題などはすぐ授業に使える内容でとても示唆的な内容であった。

とかく、交通の中心が自動車と航空機に重点を置いて学習が展開されているが、この度の研修で海運業界の現状がとてもよくわかった。

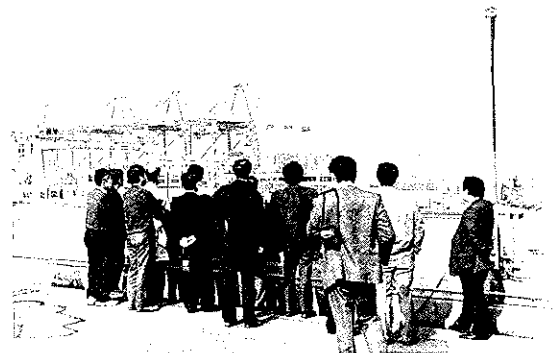
残念に思ったことは、世界の港に関する資料・便宜置籍国の現状・海運事故・海洋汚染の資料などがあるとよかった。また、外国人船員の人々との懇談も企画して頂くとさらによかった。

【都立富士見高等学校 斉藤 実教諭】

今回のセミナー企画は、都公社研としても初めての海運セミナーでユニークなものでした。

とかく経済教育の分野でも流通経済として陸上や空輸の物流に注目され易く、海運に関しては関心が低く、教材も不足しているのが現状です。

地政学上も海洋国日本という基本的立場が、スピード化や効率性重視の傾向から忘れ去られがちな状況の中で、海運国日本の見直しやコンテナ船の役割の重要性を再認識し海運業務に携わる人材育成と併せて今回のセミナーは視点を拡大させていただいた感があります……。



▲川崎汽船大井コンテナターミナル

海運統計

1. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千 K T%)

区分	1992	1993	1994	1995	1996	1996			1997	
						4～6	7～9	10～12	1～3	
輸出	海上貿易量 A	85,616	91,019	95,347	97,383	94,780	22,552	23,131	25,767	23,703
	日本船輸送量 B	5,289	4,246	3,646	2,980	1,931		532	421	516
	外国用船輸送量 C	34,402	34,632	36,878	35,781	36,234		8,587	9,559	9,498
	積取比率 I B/A	6.2%	4.7%	3.8%	3.1%	2.0%		2.4%	1.8%	2.0%
	積取比率 II (B+C)/A	46.4%	42.7%	42.5%	39.8%	40.3%		40.4%	43.1%	38.9%
輸入	海上貿易量 A	699,877	704,867	733,088	756,835	757,930	182,247	190,379	193,921	194,464
	日本船輸送量 B	188,379	183,557	170,401	152,735	143,696	36,765	34,201	36,551	31,447
	外国用船輸送量 C	311,798	322,628	342,966	377,194	389,920	92,516	96,098	102,953	99,258
	積取比率 I B/A	26.9%	26.0%	23.2%	20.2%	19.0%		20.2%	18.0%	18.8%
	積取比率 II (B+C)/A	71.5%	71.8%	70.0%	70.0%	70.4%		70.9%	68.4%	71.9%
貨物船積	海上貿易量 A	397,312	403,154	414,170	437,747	436,818	109,935	111,031	110,849	111,468
	日本船輸送量 B	101,976	93,753	87,528	73,867	67,312	16,637	16,350	17,566	13,828
	外国用船輸送量 C	179,088	190,256	207,304	241,841	241,887	59,826	60,472	63,515	62,840
	積取比率 I B/A	25.7%	23.3%	21.1%	16.9%	15.4%		15.1%	14.7%	15.8%
	積取比率 II (B+C)/A	70.7%	70.4%	71.2%	72.1%	70.8%		69.6%	69.2%	73.1%
うち鉄鉱石	海上貿易量 A	113,635	114,484	116,090	120,435	119,205	29,854	30,209	30,409	30,234
	日本船輸送量 B	49,971	46,638	46,916	38,700	33,921	8,533	8,509	8,821	6,703
	外国用船輸送量 C	36,087	43,809	46,773	62,610	62,426	15,816	15,862	16,054	19,468
	積取比率 I B/A	44.0%	40.7%	40.4%	32.1%	28.5%		28.6%	28.2%	29.0%
	積取比率 II (B+C)/A	75.7%	79.0%	80.7%	84.1%	80.8%		81.6%	80.7%	81.8%
うち石炭	海上貿易量 A	111,162	113,896	117,133	126,179	129,416	31,379	34,186	32,327	31,951
	日本船輸送量 B	42,343	38,999	33,586	29,703	29,543	7,224	6,927	7,723	6,250
	外国用船輸送量 C	56,796	62,401	75,143	88,855	91,573	21,816	23,692	24,241	22,771
	積取比率 I B/A	38.1%	34.2%	28.7%	23.5%	22.8%		23.0%	20.3%	23.9%
	積取比率 II (B+C)/A	89.2%	89.0%	92.8%	94.0%	93.6%		92.5%	89.6%	90.8%
うち木材	海上貿易量 A	38,827	38,215	38,532	40,312	39,636	10,170	9,919	10,267	10,544
	日本船輸送量 B	3,614	2,742	2,308	1,908	1,221	288	285	305	210
	外国用船輸送量 C	30,115	29,137	29,608	32,251	32,934	8,221	7,861	9,049	7,716
	積取比率 I B/A	9.3%	7.2%	6.0%	4.7%	3.1%		2.8%	2.9%	3.0%
	積取比率 II (B+C)/A	86.9%	83.4%	82.8%	84.7%	86.2%		83.7%	82.1%	91.1%
油送船積	海上貿易量 A	302,565	301,713	318,917	319,089	321,112	72,312	79,348	83,072	82,996
	日本船輸送量 B	86,402	89,804	82,873	78,868	76,384	20,128	17,851	18,985	17,619
	外国用船輸送量 C	132,710	132,372	135,663	135,353	148,033	32,690	35,626	39,438	36,418
	積取比率 I B/A	28.6%	29.8%	26.0%	24.7%	23.8%		27.8%	22.5%	22.9%
	積取比率 II (B+C)/A	72.4%	73.6%	68.5%	67.1%	69.9%		73.0%	67.4%	70.3%
うち原油	海上貿易量 A	214,928	219,042	231,950	229,240	222,653	49,261	55,038	58,554	57,816
	日本船輸送量 B	71,806	75,352	67,911	65,184	63,468	17,321	14,455	15,538	14,641
	外国用船輸送量 C	118,680	118,310	120,918	119,702	126,693	27,904	30,123	33,342	31,180
	積取比率 I B/A	33.4%	34.4%	29.3%	28.5%	28.5%		35.2%	26.3%	26.5%
	積取比率 II (B+C)/A	88.6%	88.4%	81.4%	80.7%	85.4%		91.8%	81.0%	83.5%

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品には LPG、LNG を含む。④積取比率 I…日本籍船積取比率
積取比率 II…日本籍船+外国用船積取比率

2. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区分	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1996			1997	
							4～6	7～9	10～12	1～3	
輸出	定期船	38,587	53,413	39,494	31,370	21,301	17,177	3,946	4,604	4,914	4,813
	不定期船	62,295	51,653	42,404	31,243	21,819	22,288	6,793	5,627	4,918	6,129
	合計	103,433	107,255	83,599	64,307	44,956	40,567	10,992	10,443	10,110	11,263
輸入	定期船	46,711	51,246	37,092	34,454	27,269	19,358	4,370	4,986	4,784	5,617
	不定期船	170,031	155,870	129,454	109,084	86,235	80,690	20,574	18,900	20,306	16,371
	合計	379,268	355,232	277,704	247,704	238,845	218,473	54,260	52,185	54,838	48,869
三國間	定期船	56,600	69,040	50,674	45,143	36,787	29,593	7,122	7,610	6,520	6,004
	不定期船	26,955	22,362	15,914	13,361	10,878	8,190	2,303	1,881	1,873	2,169
	合計	92,606	96,902	74,186	62,856	51,408	39,236	9,711	9,728	9,119	8,897
合計	定期船	141,897	173,700	127,259	110,967	85,357	66,128	15,437	17,201	16,218	16,434
	不定期船	259,281	229,886	187,772	153,688	118,933	111,169	29,671	26,408	27,097	24,669
	合計	375,306	359,390	277,704	247,704	238,845	218,473	54,260	52,185	54,838	48,869

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

(注) ①ソリタム・リサーチ社資料による。②品目別はシソノルもの合計。③年別は暦年。

区分	年次	シソノル											合計
		連続航海	航海	穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	定期用船	
航海用船	1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,721	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
	1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
	1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,676
	1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
	1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
	1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
	1997	18,593	495	18,098	3,981	6,811	6,009	62	325	860	50	15,317	5,356
	1997	14,137	368	13,769	3,640	4,009	5,605	50	67	286	112	12,265	2,976
	1997	15,398	250	15,148	3,796	4,442	6,280	187	192	166	85	10,048	2,910
	1997	19,759	0	19,759	4,751	7,354	6,306	198	430	602	118	17,717	3,840
	1997	18,055	79	17,976	4,523	6,174	5,941	126	482	650	80	11,408	1,677
	1997	17,005	480	16,525	2,931	6,131	6,707	58	309	341	48	10,804	2,438
	1997	19,702	145	19,557	3,817	8,258	6,609	57	306	374	136	11,623	2,140
1997	16,514	370	16,144	4,700	4,253	6,403	30	234	299	225	8,507	2,557	
1997	15,078	130	14,948	4,536	4,226	5,617	144	162	233	30	11,540	2,943	

5. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

(注) 通関統計による。

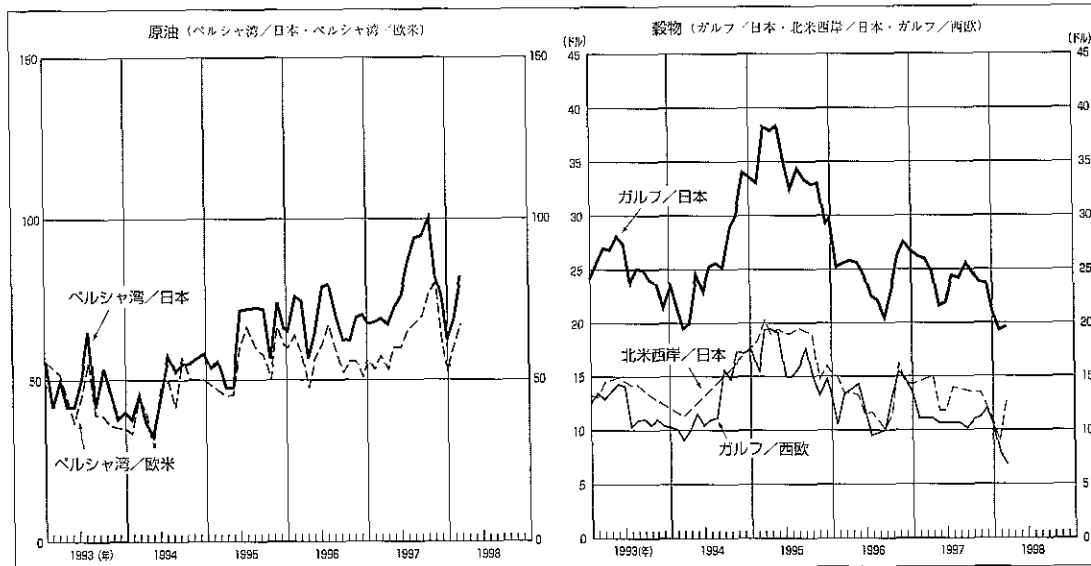
年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	▲10,870	4.0	3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1997年2月	3,990	3,309	680	10.1	11.1
3	4,540	3,740	800	10.5	25.0
4	4,426	3,619	807	21.5	8.7
5	4,102	3,370	731	20.5	6.1
6	4,119	3,160	959	12.5	7.8
7	4,281	3,442	839	11.9	3.5
8	3,936	3,217	719	13.9	3.5
9	4,423	3,359	1,063	14.2	8.5
10	4,645	3,540	1,105	17.3	1.1
11	4,224	3,162	1,062	6.5	▲4.1
12	4,705	3,468	1,236	12.9	5.4
1998年1月	3,660	3,474	385	9.0	▲2.6
2	4,094	2,815	1,278	2.6	▲14.9
1985	288,54	200,50	88,04	32.0	32.0
1990	144,81	124,30	20,51	30.4	32.0
1993	111,19	100,50	10,69	3.8	3.8
1994	102,24	96,45	5,79	4.0	3.8
1995	94,06	80,30	13,76	9.6	16.8
1996	108,79	98,05	10,74	13.9	7.8
1997	121,00	111,35	9,65	13.9	7.8
1997年3月	122,64	120,15	2,49	10.1	11.1
4	125,51	122,60	2,91	10.5	25.0
5	118,99	113,80	5,19	21.5	8.7
6	114,20	111,35	2,85	20.5	6.1
7	115,16	112,60	2,56	12.5	7.8
8	117,90	115,50	2,40	11.9	3.5
9	120,75	118,80	1,95	13.9	3.5
10	121,06	119,95	1,11	14.2	8.5
11	125,27	121,63	3,64	17.3	1.1
12	129,47	127,00	2,47	6.5	▲4.1
1998年1月	129,45	125,25	4,20	12.9	5.4
2	128,69	125,30	3,39	2.6	▲14.9

3. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

4. 対米ドル相場場の推移(銀行間相場)

年月	年間(月間)平均	最高値	最低値
1990	144,81	124,30	160,10
1993	111,19	100,50	125,75
1994	102,24	96,45	109,00
1995	94,06	80,30	104,25
1996	108,79	98,05	110,31
1997	121,00	111,35	131,25
1997年3月	122,64	120,15	124,38
4	125,51	122,60	126,90
5	118,99	113,80	127,15
6	114,20	111,35	116,33
7	115,16	112,60	118,30
8	117,90	115,50	119,42
9	120,75	118,80	122,50
10	121,06	119,95	122,20
11	125,27	121,63	127,70
12	129,47	127,00	131,25
1998年1月	129,45	125,25	134,30
2	128,69	125,30	132,05



6. 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					
	1996		1997		1998		1996		1997		1998	
	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	67.50	57.50	66.25	62.00	62.00	50.00	58.00	52.50	56.50	52.00	52.50	42.50
2	75.00	67.50	66.50	58.50	69.00	60.00	65.00	55.00	52.50	47.50	60.00	45.00
3	72.50	67.50	69.00	58.00	82.00	67.50	57.50	47.50	57.50	50.50	67.50	55.00
4	55.00	46.00	67.50	46.50			47.50	39.00	52.50	45.00		
5	64.75	51.50	72.50	61.50			55.00	42.50	59.50	45.00		
6	79.50	65.00	76.50	65.50			62.50	52.50	60.00	52.50		
7	79.75	69.00	86.75	68.50			67.00	57.50	65.00	50.00		
8	70.00	65.00	94.00	85.00			60.00	55.00	67.50	65.00		
9	64.50	56.00	94.50	72.50			52.50	49.50	70.00	60.00		
10	63.00	55.00	100.00	89.00			55.00	43.75	77.50	70.00		
11	69.00	58.75	82.00	75.00			55.00	50.00	80.00	65.00		
12	69.50	60.00	75.00	49.50			50.50	47.50	62.50	42.50		

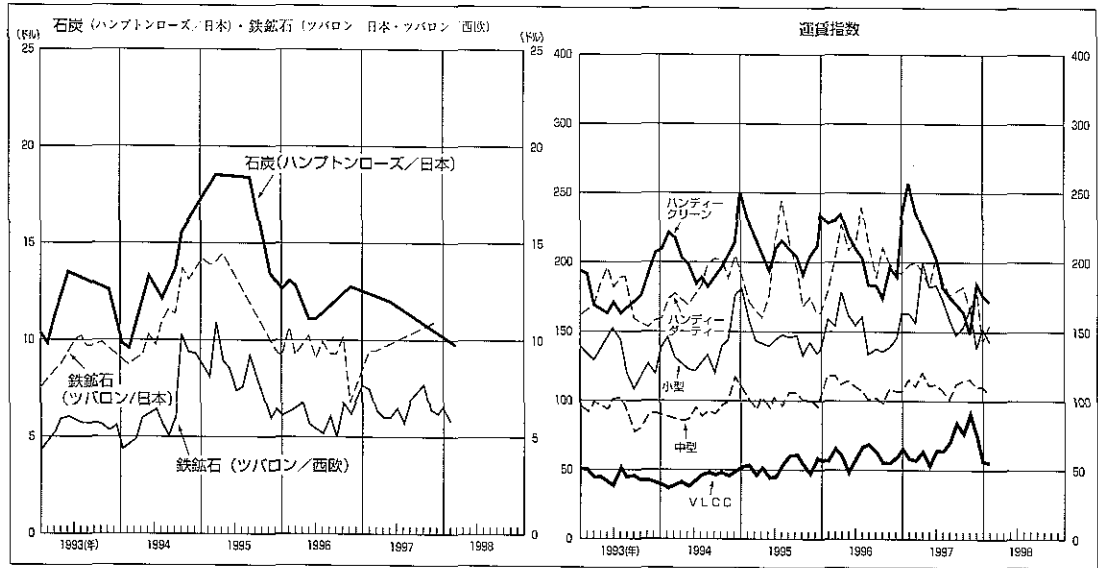
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

7. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	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	26.85	23.80	21.25	19.00	14.25	13.40	11.50	9.00	13.00	12.25	10.75	9.00
2	26.00	24.60	19.00	16.50	—	—	8.75	—	11.00	—	7.90	7.50
3	25.75	23.50	19.50	17.50	—	—	12.85	11.50	—	—	—	6.75
4	24.85	20.95	—	—	15.00	13.25	—	—	11.00	—	—	—
5	21.75	20.25	—	—	12.00	—	—	—	10.50	—	—	—
6	22.10	19.90	—	—	12.05	11.75	—	—	—	—	—	—
7	24.50	21.75	—	—	14.00	12.10	—	—	—	—	—	—
8	24.35	21.50	—	—	—	—	—	—	10.50	10.25	—	—
9	25.50	22.00	—	—	—	—	—	—	10.15	10.00	—	—
10	24.60	21.70	—	—	13.50	12.60	—	—	11.00	9.50	—	—
11	23.75	19.00	—	—	13.25	12.25	—	—	11.30	10.00	—	—
12	23.50	19.75	—	—	—	—	—	—	12.00	9.80	—	—

(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。



8. 石炭（ハンプトンローズ/日本）・鉄鉱石（ツバロン/日本・ツバロン/西欧）（単位：ドル）

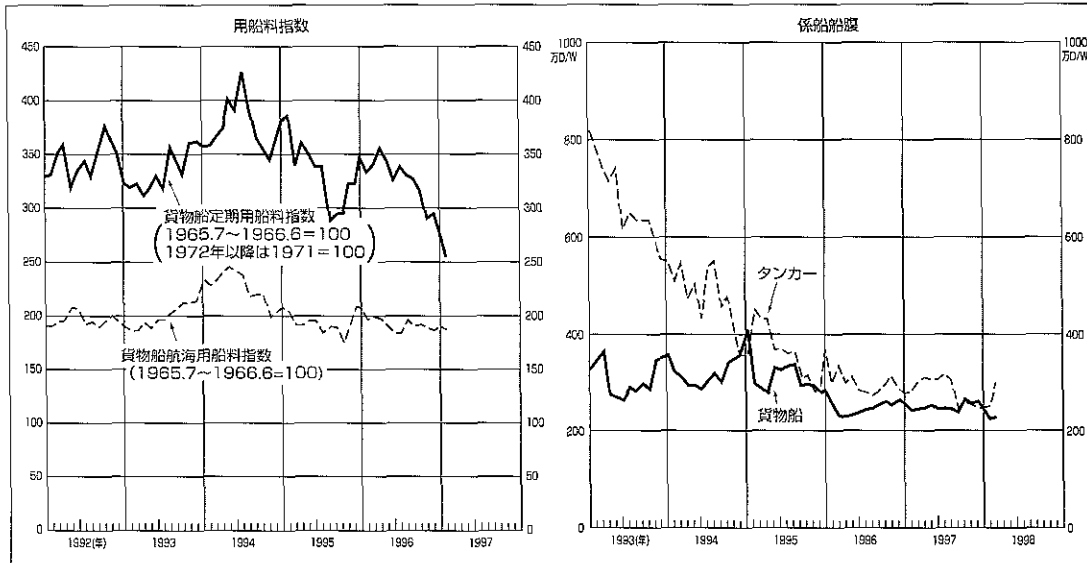
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	—	—
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	5.80	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.45	5.90	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	6.95	5.80	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	7.25	5.95	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.70	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	—	—	—
12	—	—	—	—	11.00	7.80	—	—	6.15	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも10万D/W以上15万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。

9. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1996					1997					1998				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	
1	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0
2	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4
3	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	—	—	—	—	—
4	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	—	—	—	—	—
5	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	—	—	—	—	—
6	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	—	—	—	—	—
7	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	—	—	—	—	—
8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	—	—	—	—	—
9	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	—	—	—	—	—
10	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	—	—	—	—	—
11	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	—	—	—	—	—
12	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	—	—	—	—	—
平均	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) 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発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



10. 貨物船用船料指数

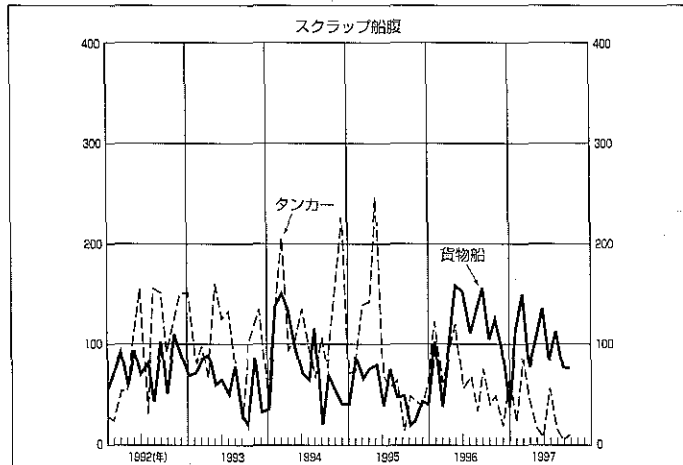
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0
2	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0
3	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0		327.0	324.0	366.0	339.4	341.0	
4	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0		356.0	310.0	377.0	363.0	354.0	
5	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0		366.0	318.0	402.0	350.0	342.0	
6	209.0	198.0	239.0	195.0	184.0		319.0	334.0	390.0	339.0	326.0	
7	206.0	198.0	230.0	186.0	183.0		335.0	320.0	426.0	339.0	338.0	
8	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0		346.0	360.0	391.0	289.0	330.0	
9	196.0	208.0	220.0	186.0	190.0		328.0	349.0	364.0	293.0	327.0	
10	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0		351.0	333.0	355.0	294.0	316.0	
11	196.0	212.0	198.0	188.0	189.0		372.0	363.0	344.2	323.0	290.0	
12	200.0	219.0	209.0	211.0	186.0		349.0	367.0	374.7	323.0	294.0	
平均	196.3	199.8	226.1	193.3	192.6		341.5	335.4	375.5	334.9	328.1	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

11. 係船船腹量の推移

月次	1996						1997						1998					
	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	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466
2	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492
3	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066
4	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101						
5	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060						
6	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052						
7	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160						
8	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031						
9	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474						
10	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591						
11	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532						
12	238	2,087	2,626	53	1,705	2,856	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



12. スクラップ船腹量の推移

月次	1996						1997						1998					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			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	28	329	459	10	390	769	34	240	353	12	328	631	28	274	383	8	337	664
2	40	594	968	7	382	798	28	564	1,014	11	620	1,211	50	720	1,138	12	119	222
3	51	426	602	11	643	1,313	23	241	368	9	329	619	81	955	1,507	24	452	855
4	27	433	751	11	700	1,392	50	577	941	15	477	903	30	488	764	9	207	418
5	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207	41	674	1,032	4	93	180
6	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568	70	849	1,352	10	58	78
7	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646	46	517	829	11	311	568
8	36	318	408	12	331	651	39	786	1,312	4	145	290	46	695	1,113	4	97	172
9	21	274	410	4	66	124	64	1,012	1,565	12	402	789	42	533	766	6	25	43
10	22	131	143	8	244	491	44	654	1,064	4	179	356	56	594	756	8	60	102
11	27	165	200	6	223	420	59	863	1,259	8	237	461						
12	28	223	364	9	202	340	48	664	987	8	107	199						
計	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997	520	7,831	13,166	120	4,064	7,880						

(注) ①ブレーメン海運経済研究所発表による。1.300G/T 300D/W以上の船舶。②乾貨物船は兼用船、搬積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。③タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。④四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統 計 資 料 名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃(穀物)
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃(石炭・鉄鉱石)
3. わが国航船腹量の推移	○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況	○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移	○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移	19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場の推移	20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況	21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃(原油)	22. 内航海運の主要品目別輸送実績

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

予報によれば、今年は春の訪れが早く、桜の開花も例年より早いという。桜と云えば誰しも気に入った場所の一つや二つはあるのではないだろうか。私の場合、自宅から徒歩で約20分、世田谷通りに程近い砧公園がそれである。ここは、以前東京都の所有するゴルフ場であったのだが、広大な敷地に整然と植えられた何百本の桜が咲き誇り、シーズン中は実に見事な景色を楽しませてくれる。

さて、私事で恐縮であるが、ここ数年私は3月中旬になると受験生にも似た妖しい胸騒ぎを覚えることになる。というのは、私は趣味で油絵を描いているのだが、ちょうどこの時期は上野の都美術館に作品の搬入を終え、審査の結果を待っている時期に当たるからである。今年の作品の構成は独り善がりではなかっただろうか、色彩のバランスはとれていただろうか、

編集後記

主役は主役としての存在感を表現できただろうか等々、既に自分の手元を離れた絵についての不安が脳裏をよぎることがある。

縁がありここ数年応募している公募展の名は「三軌会」と云う。出品している方々は、プロの画家を始めとして、高校の美術の先生、美大の学生、会社員、主婦等、職業は様々である。会のメンバーである会友、会員とは異なり、私を含む一般の応募者は入選して初めて展示を許されることになる。選外となれば速やかに作品を引き取りに行かねばならない。持ち込んだ作品の良し悪しだけで判定されるなかなか厳しい世界である。

ところで、私の場合は筆が遅い方なので作品を仕上げるのに数カ

月を要することが多い。先ず、モチーフを決め、構成を練り、ようやく構図が固まる。エスキースを作り、修正を経て、キャンパスに木炭でデッサンする。次に、一度モノクロで描き、下塗りをし、塗り込みを重ねてやっと完成にこぎつけることになる。サインを入れる瞬間は、とうとうここまで来たかと思う充足感に満たされる時でもある。

上野公園で桜の蕾がほころび始める頃には、今年も三軌展が開催されているはずである。私も“桜咲く”の通知を受け取り、ほっとした気持ちで展覧会に出かけたいと願うばかりである。

飯野海運株式会社

総務グループ

総務チームリーダー

佐條吉男

せんきょう 4月号 No. 453 (Vol. 39 No. 1)

発行◆平成10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 (総務部広報室)

編集・発行人◆大西章敬

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)

付・海運日誌 (平成9年1月～平成10年3月)

[1月]

- 1日 パナマ運河通航料改定、8.2%の引き上げ。
- 2日 島根県・隠岐島沖北東約100kmの日本海でロシア船籍のタンカー「ナホトカ」が沈没、大量の重油が流出。(2月号P.4 囲み記事参照)
- 17日 IMOの第5回旗国小委員会が13日からロンドンで開催され、旗国による条約実施の支援に関するガイドラインについて合意。
- 21日 日本の港運慣行に対し米国連邦海事委員会(FMC)が提案している制裁措置問題で、当協会および日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船の日本船3社は制裁の回避を求める意見書をFMCに提出。
(2月号P.2 シッピングフラッシュ参照)
- ◎ 国際海運会議所(ICS)は、横置き水密隔壁と二重底に関する統一規則を船齢15年以上の現存バルカーに遡及適用させることで合意した国際船級協会連合(IACS)に対し、基準が厳しすぎるとして見直しの要請を決定。
- 22日 当協会は、「ナホトカ」号事故を受け、会員会社に対する運航船(タンカー)の自主点検の要請を決定。

[2月]

- 1日 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW条約)の1995年改正条約が発効。
- 5日 官公労使からなる「将来の船員教育に関する検討会」は、今後の船員教育のあり方に関する中間報告をまとめた。
- 13日 日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)の国際船舶制度推進調査委員会第8回会合が開催され、運輸省が同委員会の取りまとめの骨子案を提出。
(3月号P.9 シッピングフラッシュ4参照)
- 14日 IMOの第40回設計設備小委員会(DE)が10日からロンドンで開催され、ROROフェリー安全性強化のための、船内通報装置の性能基準などについて審議。
- 19日 1971年国際油濁補償基金(IOPCF)の第52回理事会が18日からロンドンで開催され、ナホト

カ号事故による損害については、確定された補償額の6割までの暫定的な支払い権限を事務局長に付与するとの事務局長提案を承認。

- 26日 FMCは、日本の港運慣行に対する制裁措置の発動を決定。4月14日より日本船3社が所有または運航する船が米国の港に寄港するごとに10万ドルの課徴金を課すと発表。
(3月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

[3月]

- 7日 アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第4回中間会合が台北で開催され、トレード安定化に向けアジア船社が実際の行動を起こしていくことを確認。
(3月号P.4 シッピングフラッシュ2参照)
- 12日 全国港湾労働組合協議会(全国港湾)と全日本港湾労働運輸労働組合同盟(港運同盟)は、全国主要港湾で12日始業時からの24時間ストを決行。
- 13日 OECD造船部会が12日からパリで開催。OECD造船協定を唯一批准していない米国が今後議会に提出する実施法案は協定の内容に修正を加えたものとなるとの見通しを示したため同協定の発効の目処は立たず。
- 14日 第113回船員制度近代化委員会が開催され、船員制度近代化調査検討専門委員会において検討されてきた船員制度近代化についての報告書を了承。
(4月号P.4 シッピングフラッシュ2参照)
- ◎ IMO第39回海洋環境保護委員会(MEPC)が10日からロンドンで開催され、船舶からの大気汚染防止に関する国際海洋汚染防止条約(MARPOL条約)新附属書案を審議。
(4月号P.22海運ニュース1参照)
- 16日 全国港湾と港運同盟が、日曜荷役拒否を決行。
- 18日 FMCの制裁措置問題で、第3回4者協議(運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会)が開催され、事前協議改善で中間合意。
- ◎ 海上安全船員教育審議会水先部会は、平成9年度の水先人適正員数について審議。前年度比5名減の521名。

（4月号P.26海運ニュース4参照）

21日 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会が開催され、国際船舶制度の拡充策に関する取りまとめ方向について審議。

（4月号P.8 SHIPPINGフラッシュ3参照）

28日 政府は、規制緩和推進計画の平成8年度末の改定を決定。

（4月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

◎ FMCの制裁措置問題で、日本船3社は連邦巡回控訴裁判所に対し、同制裁の無効などの申し立てを行った。

31日 日本船舶保険連盟は、1996年4月の改正保険業法施行に伴う元受料率協定廃止を受け解散。

◎ FMC制裁問題で中間合意書に関係4者が署名。

◎ 全国港湾と港運同盟は、31日からの夜間荷役拒否を執行。

【4月】

1日 運輸省は、大規模地震対策施設の整備方針を決定。2010年を目標に、全国177港で358の耐震強化岸壁を整備。

3日 政府の総合物流大綱が閣議決定。

◎ 運輸省は、健全なマンニングのあり方に関する調査研究会が取りまとめた報告書を公表。

11日 FMCの制裁措置問題で、日米海運協議が合意に達し、覚書に署名。日本船3社への制裁措置が9月4日まで延期に。

（5月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

◎ IMOの第2回ばら積み液体と気体物質に関する小委員会（BLG）がロンドンで開催され、有害物質の汚染分類の見直しについては、次回海洋環境保護委員会（MEPC）にて必要性を検討することを決定。

14日 シンガポール船社のネプチューン・オリエン・ライズ（NOL）は、米船社のアメリカン・プレジデント・ライン（APL）の親会社 APL リミテッドの全株式を8億ドル強で取得すると発表。

16日 運輸省は、船長・機関長二人配乗実現と若年船員確保のための教育スキーム構築について検討する第1回実務者検討会を開催。

18日 OECD海運委員会が17日からパリで開催。（5月号P.25海運ニュース2参照）

21日 1971年国際油濁補償基金第3回臨時総会および第53回理事会ならびに1992年国際油濁補償基金第2回臨時総会が開催され、ナホトカ号事故の補償は1971年基金については、支払認定額の60%の補償を継続し、1992年基金も同様の措置

を了承。

25日 IMO第75回法律委員会が21日からロンドンで開催され、船主の第三者責任に係る金銭上の保証の提供につき審議。

（6月号P.26海運ニュース1参照）

【5月】

1日 係留施設使用料の12時間制が、八大港および酒田、大船渡、釜石、宮古、久慈、清水、田子の浦、御前崎、博多港等で導入。

（5月号P.26囲み記事参照）

12日 第6回アジア船主フォーラム（ASF）がシンガポールで開催され共同コミュニケとASFロゴマークを採択。

（6月号P.14 SHIPPINGフラッシュ2参照）

15日 政府は、「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（69CLC）と「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」（71FC）を1年後の1998年5月15日に廃棄することを決定。

（6月号P.37海運日誌参照）

16日 外航海運大手5社は1997年3月期決算を発表。競争激化による北米航路などコンテナ船部分の赤字拡大や不定期船市況の下落にもかかわらず、自動車船部門の好調、円安や合理化が寄与し、前年に続き業績が回復。

30日 海運造船合理化審議会海運対策部会が開催され、「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」と題した報告書を取りまとめた。

（6月号P.8 SHIPPINGフラッシュ1参照）

◎ 日本港運協会は、全国港湾と港運同盟が3月10日以降中断されていた日曜荷役の6月1日からの再開を了解した旨、運輸省に報告。

【6月】

4日 第3回アジア海運フォーラムが韓国で開催。

6日 IMOの第68回海上安全委員会（MSC）が5月28日からロンドンで開催。バルクキャリアに対する一連の安全対策が合意され、11月のSOLAS条約締約政府会議において採択の見通し。（7月号P.30海運ニュース1参照）

18日 当協会は、創立50周年記念式典に引き続き、第50回通常総会を開催。新谷功会長の任期満了に伴い新会長に河村健太郎・日本郵船社長を選任。（7月号P.1特別欄参照）

20日 流出油防除体制総合検討委員会（委員長・徳田敏士前東大農学部教授）は、中間報告をまとめ、同日開催された運輸技術審議会総合部会に提出。

- 23日 FMCの制裁措置問題で、米連邦海事局(MARAD)のグレイコフスキー次長が運輸省をはじめとする関係者と意見交換。事前協議制度改善に向け7月末までに関係者間で最終的な結論を出すよう改めて要請。
- 24日 P&Oネドロイド・コンテナ・ラインは、同社が提携しているグローバル、グラントの両アライアンスを構成する船社に対し、サービスをグラント・アライアンス(日本郵船、ハバクロイド、NOLが形成)に集約する意向を伝えた、と発表。

[7月]

- 2日 東京湾を航行中のVLCC「ダイヤモンド・グレース」(約260,000D/W)が船底接触し、1,556kl(推定)の原油が流出。
(7月号P.43囲み記事、8月号P.13囲み記事参照)
- ◎ 古賀誠運輸相は、海上安全船員教育審議会水先部会に、「水先制度の今後のあり方」を諮問。
- 16日 運輸省海上交通局は、平成9年度「日本海運の現況」(海運白書)を発表。
(8月号P.2特別欄参照)
- 18日 IMO第43回航行安全小委員会(NAV)が14日からロンドンで開催され、SOLAS条約第5章の全面改正などを審議。
(8月号P.24海運ニュース1参照)
- 22日 ザ・グローバル・アライアンスを構成する大阪商船三井船舶、APL、OOCLの3社と現代商船は、1998年初から太平洋航路で、協調配船と相互スペース交換を行うことで合意したと発表。
- 23日 当協会は「タンカー輸送の総合的安全対策」をまとめ、運輸省海上交通局長ならびに海上保安庁警備救難部に報告。
- 24日 当協会港湾協議会と外国船舶協会は、事前協議制度の改善に向けた提案を取りまとめた。日本港運協会と港湾労組との現行の二者・二者協議について、当面は同制度を維持していくが、段階的に新方式へ移行するよう求める内容。
- 31日 米上院の通商科学運輸委員会は、84年米国海運法改定法案「オーシャン・ SHIPPING・リフォーム・アクト1997」を本会議に提出。
(10月号P.28ワシントン便り参照)

[8月]

- 1日 将来の船員教育に関する検討会の第3回会合が開催され、今後の船員教育のあり方について最終報告を取りまとめた。
(9月号P.16海運ニュース参照)

- 25日 古賀誠運輸大臣は、「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について」港湾審議会に諮問。
(10月号P.15海運ニュース2参照)
- 27日 運輸省は平成10年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表。税制改正要望事項として、今年度末に期限切れとなる国際船舶の登録免許税の優遇措置の延長・拡充とともに、二重構造タンカーの特別償却制度の対象に外航タンカーを追加し、特別償却率を引き上げること等を要求。
(予算は9月号P.2 SHIPPINGフラッシュ、税制は10月号SHIPPINGフラッシュ参照)

[9月]

- 2日 ドイツの鉄鋼・エンジニアリング大手プロイサックは、ドイツの海運・旅行大手ハバクロイドの発行済み株式の99%を取得すると発表。
- 4日 FMCは、日本の港運慣行の改善を求め、制裁措置規則を現地時間午前零時をもって発動。
(9月号P.23囲み記事参照)
- 5日 日本船3社は、米コロンビア地区巡回控訴裁判所に対し、「制裁規則の仮差し止め命令」を申請。
- 11日 第二次橋本改造内閣が発足し、運輸大臣に自民党の藤井孝男氏が就任。
- 25日 米コロンビア地区連邦巡回控訴裁判所は、日本船3社による「制裁規則の仮差し止め命令」の申請を否認。
◎ 73/78MARPOL条約締約国会議がロンドンで開催され、船舶からの大気汚染の防止に関する新附属書を採択。
(10月号P.13海運ニュース1参照)
- 26日 IMO第40回海洋環境保護委員会(MEPC)が15日からロンドンで開催。バラスト水の規制および管理に関するガイドラインの見直しについては新しい総会決議案が最終化され、1997年11月開催の総会にて採択される見込み。
(10月号P.13海運ニュース1参照)
- 30日 当協会は、東京湾中ノ瀬西側海域を北航する大型船(タンカー)の標準的進路法を策定。
(10月号P.8囲み記事参照)

[10月]

- 9日 「水先人の免許要件に関する検討会」第3回会合が開催。水先人の免許要件の一つである船長履歴を現行の3年から一定程度短縮する方針などを盛り込んだ中間報告を取りまとめた。
- 16日 米連邦海事局(MARAD)はNOLによるAPLの親会社APLリミテッドの買収を承認。

17日 日米両国政府は、10日から開催されていた政府間協議において、日本の港運慣行である事前協議制度を改善することで大筋合意。

◎ IMO 第76回法律委員会が13日からロンドンで開催され、船主の第三者責任に係る金銭上の保証の提供等を審議。

（11月号P.12海運ニュース1参照）

21日 当協会は、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、日本外航客船協会と連名で総会屋との絶縁宣言を行った。

（12月号P.32囲み記事参照）

24日 1971年国際油濁補償基金第20回総会および1992年国際油濁補償基金第2回総会が20日からロンドンで開催。ナホトカ号事故に対する補償金支払いに充てるため、新たに約130億円の拠出金の追加徴収を決定。同事故に対し総額196億円の補償金の支払いが可能に。

28日 運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会は、現行事前協議制度の改善に関する四者合意に達した。

[11月]

6日 APLを買収したNOLは、日本郵船などが構成する「グランド・アライアンス」を脱退し、大阪商船三井船舶、現代商船と新アライアンスを結成することで合意したと発表。

7日 海運大手5社は、1997年度9月中間決算を発表。円安や合理化が寄与し、揃って経常増益に。5社合計の売上高は前年同期比6.4%増の8,897億円、経常利益は234億円（同16.9%増）。

11日 海上安全船員教育審議会は、運輸大臣に「水先料金体系の見直し」について答申。

（12月号P.20海運ニュース1参照）

13日 FMCは日本の港運慣行の改善を求めて日本船3社に課していた制裁措置の停止を発表。

17日 アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員会第4回中間会合が香港で開催。アジア船舶保険市場の設立、P&I保険関係事項等につき検討。（12月号P.23海運ニュース3参照）

20日 海上安全船員教育審議会は第2回船舶職員部会を開催し、船舶職員制度見直しの今後の検討方向の基本的な考え方を了承。

（12月号P.9 SHIPPINGフラッシュ参照）

21日 全国港湾と港運同盟は、24時間ストライキを全国52港で実施。

26日 当協会は、定例理事会において「日本船主協会 企業行動憲章」を採択した。

（12月号P.32囲み記事参照）

28日 IMOの第20回総会が17日からロンドンで開

催。21日に行われた理事国選挙で日本は理事国に再選。

◎ IMOの海上人命安全条約締約国会議が24日からロンドンで開催。バルクキャリアの安全措置に関する条約改正案が採択。

（1月号P.19海運ニュース1参照）

[12月]

1日 アジア船主フォーラム（ASF）航行安全委員会第4回中間会合がタイで開催され、バルクキャリアの安全問題や国際安全管理（ISM）コード等について審議。

（P.20海運ニュース2参照）

◎ 第3回次期海上システム開発推進協議会が開催され、次期Sea-NACCS（海上貨物通関情報処理システム）の対象業務の詳細仕様等が確定。（12月号P.15寄稿参照）

◎ 日本郵船、ハバクロイド、P&Oネドロイドは、「グランド・アライアンス」体制を改組し、新たにOOCLとMISCを加えた5社で新アライアンスを結成することで11月28日に基本協定に正式調印したと発表。

4日 政府の行政改革委員会規制緩和小委員会は、港湾運送事業における事業免許制・料金認可制を需給調整規制を廃止した許可制、届け出制にそれぞれ改めること等を盛り込んだ最終報告書をまとめ、本委員会に提出。

12日 「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律（対抗立法）」の一部を改正する法律が、参議院本会議で可決、成立。19日に公布され、即日施行。

（1月号P.7 SHIPPINGフラッシュ3参照）

◎ IMOの第42回防火小委員会が8日からロンドンで開催され、海上人命安全（SOLAS）条約改正等を検討。

◎ 運輸技術審議会が開催され、同審議会の下部組織である流出油防除体制総合検討委員会が取りまとめた検討概要をもとに審議を行い、「今後の油防除体制のあり方について」の最終報告を取りまとめた。

16日 自民党は平成10年度の税制改正大綱を発表。海運関係税制では、二重構造タンカーの特別償却制度の対象拡大（外航船舶）および国際船舶の登録免許税の軽減措置を現行内容で延長すること等を決定。

（1月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

25日 平成10年度政府予算案が閣議決定。海運関係では、若年船員養成プロジェクト8,600万円の

ほか「物流基盤整備」枠全体として財政投融资450億円等が認められた。

（1月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

【1月】

26日 米国政府は同国の新規則に基づき、米国入港の外航船に対して国際安全管理（ISM）コードの資格情報を24時間前に米国沿岸警備隊（USCG）へ知らせる事前協議制度を開始。

27日 海運造船合理化審議会内航部会は、1997年から2001年度まで5年間の内航適正船腹量を策定し、藤井孝男運輸大臣に答申。運輸省は、同部会に1998年度から船腹調整事業を廃止し、新たに内航海運暫定措置事業を実施する案を示した。

28日 運輸省は東京湾等輻輳海域における大型タンカー輸送の安全対策に関する検討委員会第5回会合を開催し、最終報告を取りまとめた。

30日 1985年8月13日に会社更生法の適用を申請し、再建を進めてきた三光汽船の更生手続が完了。

【2月】

13日 パナマ運河公社は、水源であるガッソ湖の渇水により、3月12日からの15年ぶりの喫水制限強化を発表。

17日 海上安全船員教育審議会は、1997年10月2日に諮問された「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の1995年の改正等に対応する船舶職員制度のあり方について」取りまとめを行い、藤井孝男運輸大臣に答申。

（3月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

20日 当協会は個別法による独禁法適用除外制度の見直し問題につき、現行制度維持を求める要望書を運輸省および公正取引委員会に提出。

（3月号P.5 囲み記事参照）

◎ 全日本海員組合と外航労務協会は、船員政策協議会常任理事会を開催し、日本人11人配乗の近代化P船を中心とする日本人フル配乗船を段階的に混乗化することで合意。

23日 アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会第1回中間会合が台北で開催され、船舶解撤促進等について検討。

（3月号P.20海運ニュース1参照）

28日 東京地裁は、三光汽船の更生手続き終結を決定。

【3月】

6日 海運造船合理化審議会内航部会が開催され、船腹調整事業の解消に伴い必要となる施策とし

て内航海運暫定措置事業の導入を盛り込んだ報告書を取りまとめ、藤井孝男運輸大臣に提出。

9日 アジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）の第5回中間会合が香港で開催。

（4月号P.12 SHIPPINGフラッシュ3参照）

20日 港湾審議会管理部会が開催され、コンテナターミナルの整備や管理運営のあり方について取りまとめ、藤井孝男運輸大臣に答申。

（4月号P.36囲み記事参照）

25日 東京MOUとパリMOUは、24・25日の両日、バンクーバーで初の大員・次官による関係級の合同会議を開催し、連携強化についての閣僚宣言を採択。

26日 海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、神戸港において300G/T以上の船舶に義務付けている水先人乗船の規制を、1998年7月から1万G/T以上に緩和するよう藤井孝男運輸大臣に答申。

（4月号P.34海運ニュース2参照）

27日 日本郵船と昭和海運は、1998年10月1日を目前に対等の精神で合併することに基本合意し、合併覚書を締結。

◎ 港湾管理者・港長に係る各種書類のEDI化推進検討調査研究会が開催され、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続きの情報化（EDI化）の基本方針を承認。

（5月号P.22話題を追って参照）

◎ シミュレーター船員訓練システム調査検討委員会は、第3回会合を開催し、中間報告をまとめた。

31日 政府は、新たな規制緩和推進3か年計画（1998～2000年度）を閣議決定。外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題については、同制度に係る手続規定を整備することとなり、海運関係分野の規制緩和も盛り込まれた。

（1月号P.2・10 SHIPPINGフラッシュ1・2参照）

◎ 米政府は「米国通商代表部（USTR）の外国貿易障壁報告」を発表。

◎ 外国籍船に対する初の日本開発銀行融資が行われることとなった。

◎ （社）日本コンテナ協会がわが国のコンテナリゼーションの進展等を図る目的を概ね達成したとして解散。これに伴い当協会は業務の一部を引き受ける。

（4月号P.41船協だより参照）

* FMC 関連記事は現地時間

会 員 紹 介

会社名：東慶海運(株)

(英文名) TOKEI KAIUN LTD.

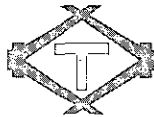
代表者(役職・氏名)：取締役社長 長谷部安俊

本社所在地：愛媛県越智郡波方町波方2263-8

資本金：10百万円

設立年月日：1964年11月11日

従業員数：海上15名 陸上6名 計21名



所有船状況	遠洋・近海・ <u>沿海</u>	1隻	496%	1,332%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%

主たる配船先：国内

事業概要：1964年九州から阪神、東海方面に石炭を主とした輸送を行っていた、社長個人の経営会社を資本金700万円で株式会社を設立して鋼船貨物船を建造し、石炭輸送を主に日本沿岸を運航しておりましたが、1988年より豊益海漕(株)に貸渡し東北方面と紀州の間をチップを主貨物として定期用船され現在に至っております。

当協会会員は136社。
(平成10年4月現在)

会社名：東興海運(株)

(英文名) TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

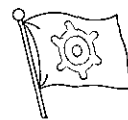
代表者(役職・氏名)：取締役社長 井高 大介

本社所在地：神戸市中央区明石町32 明海ビル

資本金：48百万円

設立年月日：1935年7月10日

従業員数：海上12名 陸上118名 計130名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%
運航船状況	<u>遠洋</u> ・ <u>近海</u> ・沿海	25隻	—%	317,000%

主たる配船先：北米、東南アジア、カナダ、中近東他

事業概要：東興海運は1935年、故・井高岩一郎船長により創立され、現在毎月50隻50万%とフリートを有し、主に鋼材、プラント、また雑貨等の輸送に長年の実績により関係筋から高い評価をいただいております。

その他、穀物、肥料、木材等の撒積輸送にも従事、各方面での要望にお応えしております。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association