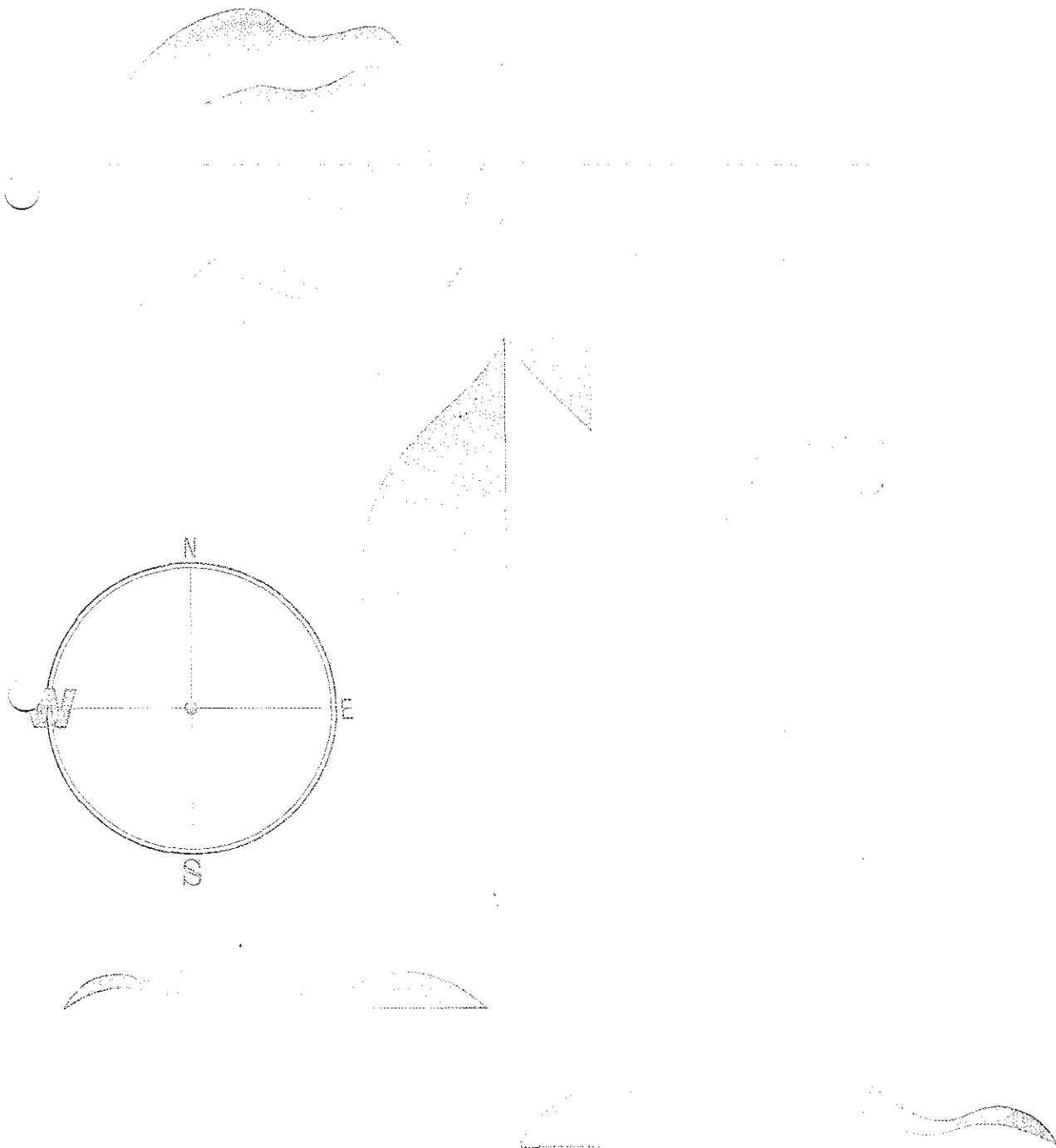


平成11年10月20日発行 毎月1回20日発行 No.471 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999 10



船協月報/1999年10月号 目次

◎巻頭言

起業家精神★日本船主協会常任理事
三光汽船取締役社長●川井卓雄—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 総合的環境対策の策定に向け、初会合を開催—— 2
—第1回環境対策特別委員会の開催—
2. 両国船協の相互理解と共存共栄の関係を確認—— 4
—第5回日台船協会談の様態について—

◎海運ニュース

国際会議レポート

「海上人命安全条約」第V章の全面改正に関する実質的な審議を終了
2002年7月1日の発効を目指し海上安全委員会での検討に付託—— 6
—IMO 第45回航行安全小委員会 (NAV45) の模様—

◎寄稿

米国籍コンテナ船社が無くなる日★商船三井営業調査室
室長代理●城川三次郎—— 11
—Maersk による Sea Land の買収—

◎話題を追って

石炭の需要増により不定期船市況も堅調に推移—— 15
—電力業界の動向が今後の海運市場に与える影響について—

◎ London 便り—— 18

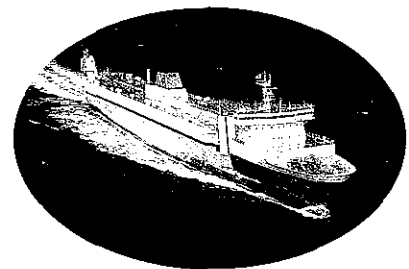
◎潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話 —

蠅螂の斧—— 20

★元大同海運・ジャパンライン船長●南 義光

❖海運日誌★9月—— 23 ❖船協だより—— 25

❖海運統計—— 28 ❖編集後記—— 32



超高速貨物フェリー「ほっかいどう丸」

起業家精神

日本船主協会常任理事
三光汽船取締役社長 川井貞雄



1年ほど前のことになりますが、三菱総合研究所の牧野昇氏は産経新聞の社説である「正論」欄に「自主意識を欠いた経済人の罪」という一文を載せておられます。その論旨とすることは、日本のここ数年来の企業の開業率が4%であるのに対して、廃業率は4.5%、すなわちネットでは企業数が0.5%減少しているが、これに対する米国では、ほぼ同時期の開業率が約14%、廃業率が約12%なので、ネット2%の企業数の増加が見られるとすることで、現在の両国経済の明暗の要因を指摘するものでした。

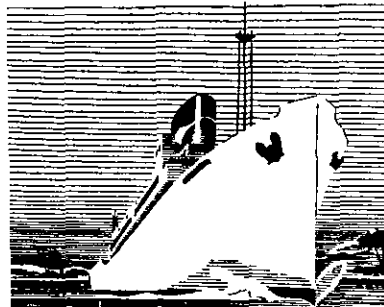
日本経済が好調で、ライジング・サンと呼ばれていた、1970年代から1980年代にかけての経済成長期には、開業率が7%前後、廃業率が4%ぐらい、従ってこの頃は日本でも約3%ぐらいの企業数の増加があり、これに反してこの頃の米国のネット廃業率は数パーセントあったとの事で、これもまた、日米両国経済の当時の事情の一端を説明するものと思われる。更にこの事は、新規事業を立ち上げる“起業”の国全体の経済に与える重要な役割を強調するものでした。

しかも、自主意識が要求されるのは、国ばかりでなく個々の企業についても同様です。企業内企業として、その企業にとっての新分野の開拓を奨励している会社もある様ですが、これも単に収益性のみならず、会社全体に与える活性化ムードの効果も併せ考えられているのでしょう。

日本政府にもこの“起業”の重要性を意識し、何等かの対策を検討する動きがあると伝えられていますし、またこれを勧奨する資金、税制面での支援策も必要とされるでしょうが、これは自主の意識と意欲の問題であることから、政府の施策を云々する前に経済人としての自覚が要求されているのかも知れない。

しかし、残念なことに、日本の現状を見るに、“自主意識を欠い”ているのは、何も経済人だけではなさそうである。

外交政策、景気対策、学校教育、其の他もろもろの分野において、自主精神の欠落が指摘されているが、そうなると問題の所在は深刻で、国のあり方の根幹にかかわるものであり、経済の対外的低迷は単にその現象の一面にすぎないものかも知れない。



1. 総合的環境対策の策定に向け、初会合を開催 —第1回環境対策特別委員会の開催—

当協会は、平成11年7月28日開催の定例理事会で環境対策特別委員会の設置を決定した（本誌平成11年8月号P.2シッピングフラッシュ参照）が、同特別委員会は、平成11年9月16日に第1回会合を幹事会と合同で開催した。

同会合では、

- ・当協会関係各委員会におけるこれまでの環境問題への取り組みの報告、
 - ・今後の検討事項の審議
- が行われた。

経団連環境自主行動計画への対応

○海務委員会・工務委員会

IMOにおける環境問題の検討

- ・有機スズ含有船底防汚塗料（TBT）規制問題

- ・バラスト水排出規制問題

- ・大気汚染防止問題

○タンカー部会

海上災害防止センターを通じての効率的な流出油防除体制の整備

○法務保険委員会

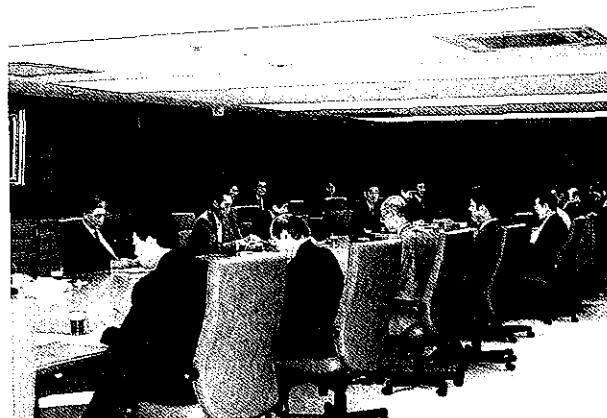
(1) 関係各委員会におけるこれまでの環境問題への取組事項

当協会におけるこれまでの環境問題への取組事項について関係各委員会からそれぞれ報告がなされた。主要項目は以下の通りである。

○政策委員会

サブスタンダード船排除の推進
環境関連の税制措置等

○政策委員会・工務委員会（合同）



油濁関係条約等による汚染事故等に係る
船主の責任・補償問題

○外航船舶解撤促進特別委員会
船舶解撤問題共同検討委員会（日本造船
工業会と共同）の活動
アジア船主フォーラムを通じての活動
ICS Ship Recycling WG への対応

○総務委員会
環境保全に資する費用等の拠出

(2) 今後の検討事項

引き続き、環境対策特別委員会は、環境問
題に対し総合的に対応する組織として設置し

たものであり、個別の環境対策は関係各委員
会で引き続き積極的に推進することを確認し
た上で、同委員会としては今後下記事項を検
討していくことが決定された。

- ① 環境対策に係る報告書の作成（これまで
の対策・今後の課題を含む）
- ② 業界としての環境行動方針・行動憲章の
策定
- ③ 国内外関係団体への働きかけ
- ④ 環境シンポジウム（平成11年度内予定）
の開催
- ⑤ 経団連環境自主行動計画への対応（継続
的対応）

【資料】 環境対策特別委員会および幹事会メンバー

環境対策特別委員会

	氏 名	協 会 内 役 職	会 社 役 職
委 員 長	生田 正治	会 長	商船三井取締役社長
副委員長	松永 宏之	副会長／タンカー部会長／外航船舶解撤促進 特別委員会委員長	東京タンカー取締役社長
委 員	崎長 保英	総務委員会副委員長	川崎汽船副社長
委 員	芦田 昭充	政策委員会副委員長（政策担当）	商船三井常務取締役
委 員	山口 嗣二	政策委員会副委員長（国際担当）	日本郵船専務取締役
委 員	太田 彰	タンカー部会長会社：海上災害防止センター 運営検討委員会委員長	東京タンカー常務取締役
委 員	上江洲由亘	工務委員会副委員長	日本郵船取締役
委 員	町野 視治	海務委員会副委員長	商船三井常務取締役
委 員	十時 克行	法務保険委員長指名の委員	三光汽船常務取締役
委 員	原田 弘	近海内航部会長	神戸船舶取締役社長

環境対策特別委員会幹事会

	氏 名	協 会 内 役 職	会 社 役 職
幹 事 長	五十嵐 誠	政策幹事長	日本郵船企画グループ長代理
幹 事	羽飼 猛	広報幹事長	日本郵船広報グループ長
幹 事	鈴木 修	国際幹事長	商船三井定航部計画室長
幹 事	石田 隆丸	海務幹事会副幹事長	日本郵船運航技術グループ長代理
幹 事	羽田 知所	新造船幹事長	商船三井技術部長
幹 事	納 泰男	タンカー部会委員（タンカー部会長会社）	東京タンカー総務部部长
幹 事	関内旬一郎	外航船舶解撤促進特別委員会幹事長	川崎汽船経営企画部調査役

第2回委員会は、幹事会の検討を経て、明2000年1月までの間に開催する予定としている。

なお、委員・幹事は資料の通りである。

2. 両国船協の相互理解と共存共栄の関係を確認 —第5回日台船協会談の様相について—

題記会談が1999年10月5日に日本（静岡県川奈）で当協会主催で開催された。当協会からは生田会長はじめ9名が、台湾船協からはLin会長をはじめ9名が出席した。（出席者は資料2参照）

会談では、冒頭、生田会長より9月に発生した台湾大地震について、お見舞いの言葉が述べられた後、両国海運の現状と展望や、米国／EUおよび国際機関（OECD、WTO等）における海運問題等につき友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

両協会は今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を2001年に台湾で開催することが合意された。

会談で採択された共同声明は資料1の通りである。

【資料1】

1999年10月5日

第5回日台船主協会談共同声明

1. 第5回日台船主協会談が、1999年10月5日（火）、日本（静岡県伊東市川奈）で開催された。これは、1997年の第4回会談（於：台中市）に続くもので、友好的な雰囲気の中、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。
2. 会議の冒頭、日本側から今回の台湾大地震について心からのお見舞いの言葉が述べられ、

台湾側からは、復興に向けた国民の一致した努力が続けられているという力強い発言があった。

3. 会談では、アジア・米国・欧州の各経済が、基本的に健全または回復基調にあることが留意され、特にアジア経済の回復が、同地域の海上輸送量の回復に繋がることへの期待が示された。

4. 両協会は、そうした世界経済への認識の下に、本年5月に施行された米国海運改革法（OSRA）の影響や、その後も進行している海運業界の再編問題など、世界の海運情勢や台湾海峡航路の発展を含む両国海運の現状について意見交換を行った。

5. 両協会は、米国の港湾サービスユーザーフィー法案がメンバー船社に与える影響について、強い懸念を表明した。

6. また、各国政府における競争政策の運用と、船社の商業活動に対する政府介入の問題を今後も注視していくことが合意された。
7. WTO海運サービス自由化交渉については、自由かつ公正な船社活動を世界的に保証する基盤を確立するため、同交渉の成功を期待することで一致した。また、両協会は、台湾がWTOへの加盟申請を行っていることを支持

した。さらに、本年10月下旬に日本で予定されている OECD 海運委員会と非加盟諸国とのワークショップに台湾が出席することに対し、歓迎の意を表明した。

8. また、両協会は、環境問題への積極的な対応が重要であることを確認し、船舶の安全運航の徹底と地球環境の保全に向け、サブスタンダード船の排除を始めとする最大限の努力を行っていくことを確認した。

9. また、海賊行為が世界的に増加傾向にある実状に重大な懸念が表明された。両協会は、関係各国政府に適切な対策を要請すると共に、海上での自衛を強化することの重要性を認識し、万一船舶が被害にあった場合は、関係当局への遅滞無き通報を励行することで一致した。

10. 両協会は、今回の会談が、相互理解と共存共栄の関係をさらに深める上で非常に有意義であったことを確認し、次回会談を2001年に台湾で開催することを合意した。 以上

【資料2】 第5回日台船主協会会談 出席者
(台湾側出席者)

氏 名 NAME	役 職 TITLE	
	台湾船主協会 NACS	会 社 COMPANY
Steve S. S. Lin 林省三	Chairman 会 長	Chairman, Evergreen Marine Corp.
Ting-Huei, Chen	Standing Board Director	Chairman, Yangming Marine Transport
Yao-Fon, Loh	Standing Board Director	Chairman, Uniglory Marine Corp.
Chao-Hon Chen		Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
Po-Ting Chen		Vice Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
George J.Y. Hsu	Standing Supervisor	Vice Chairman, Evergreen Marine Corp.
Chin-Shyen Chen	Director	President, Ta-Ho Maritime Corp.
Bob H.L. Hsu	Secretary General	
Su-Ying Huang	Manager	

(日本側出席者)

氏 名	役 職	
	日本船主協会	会 社
生 田 正 治	会 長	商船三井社長
草 刈 隆 郎	副 会 長	日本郵船社長
新 谷 功	副 会 長	川崎汽船社長
太 田 健 夫	副 会 長	飯野海運社長
松 永 宏 之	副 会 長	東京タンカー社長
和 田 敬 司	理 事 長	
小 林 求	会 長 秘 書	商船三井経営企画部副部長
園 田 裕 一	企画調整部副部長	
笠 原 永 子	企画調整部	

海運 ニュース

国際会議レポート

「海上人命安全条約」第V章の全面改正に関する実質的な審議を終了
2002年7月1日の発効を目指し海上安全委員会での検討に付託
—IMO 第45回航行安全小委員会 (NAV45) の模様—

国際会議レポート

「海上人命安全条約」第V章の全面改正に関する実質的な審議を終了 2002年7月1日の発効を目指し海上安全委員会での検討に付託 —IMO 第45回航行安全小委員会 (NAV45) の模様—

国際海事機関 (IMO) の航行安全小委員会第45回会合 (NAV45) が平成11年9月20日から24日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、1995年から継続して検討が進められきた航行安全に関する設備の搭載要件等を規定した「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約) 第V章の全面改正、船舶の航路指定・船舶通報制度、および航行の安全に関する設備の性能基準の策定等について審議が行われた。

主な審議結果は次の通りである。

1. SOLAS条約第V章の全面改正について

第V章は航行安全に関連した幅広い内容を含んでいるが、今次全面改正の特徴は、搭載が義務づけられる航行設備機器の機能要件化であり、現行強制設備の機能要件化とその搭載基準の見直し及び新規航行設備の船舶自動識別装置 (Automatic Identification System: AIS) および航海データ記録装置 (Voyage Data Recorder: VDR) 等の追加的搭載について検討が行われ、

一部適用船舶および適用期日等については、来年5月に開催予定の第72回海上安全委員会 (MSC 72) での検討に委ねられたが、実質的な検討が終了した。

新 SOLAS 条約 V 章は、MSC 72 での承認および来年12月開催予定の MSC 73 で採択が予定されており、2002年7月1日の発効予定である。

MSC 72 での検討に委ねられた適用船舶および新規設備である AIS および VDR の搭載基準に関する審議概要は以下の通り。

(1) 適用船舶 (1 規則の 4)

わが国からの昨年5月に開催された MSC 71 への「小型船、内航船、および現存船への適用は慎重にすべきである」とする提案とその提案に基づく MSC 71 からの同様趣旨の指示により、本規則の適用について検討が行われ、わが国は、「総トン数150トン未満の国際航海に従事する船舶及び総トン数500トン未満の内航船については、主官庁の裁量で一部規則を免除する」提案を行い合意された。また、ペルーから漁船についても同様に主官庁

の裁量とする提案があり米国等が支持したが、漁船については MSC 72でその適用を検討することをわが国から提案し了承された。

なお、主官庁の裁量で免除することが可能とされた船橋デザイン、航行システム及び装置の配置、船橋手続きに関する原則(15規則)、機器の維持管理(16規則)および電磁気適合性(18規則)から AIS 等航行設備機器の搭載基準を規定する20規則を含む29規則の水先人の移乗設備については、改正 SOLAS 条約を国内法に取り込む上では、その適用範囲を十分に検討する必要性がある

(2) AIS (Automatic Identification System) の搭載要件 (20規則1.5bis)

AIS は、船舶の船名、位置、速力及び針路等の情報を、船舶の航行管制を行う陸岸局および他船へ自動的に送信し、他の船舶から受信した情報を、輻輳海域での航行管制および他船との衝突回避に役立てるためのシステムで、船対船、船対陸に幅広く利用された場合、衝突・座礁事故防止等に役立つ設備である。しかしながら、新規の設備でありその設置の負担が大きく、AIS 情報の機密保持の手段、他船から得られた情報の表示法およびその利用法等、どの様に利用することが適切であるか等の運用要件が十分に検討されていない。また、この情報を航行管制に役立てる陸上施設の整備状況についても IMO で明らかになっていないことなど問題点も残されている。そのため、わが国は、この設備を強制要件とすることは時期尚早であると主張し、運用要件を AIS の搭載を義務化する前に十分に検討することを条件に、搭載船舶については、条約発効(2002年7月1日)以降に建造される全ての旅客船および総トン数300トン以上の船舶とし、②その導入については、AIS を

有効に機能させるため、船種、船の大きさによる段階的導入を行わないこと、および③現存船については、設置負担の観点から2008年7月1日までの搭載とし6年の猶予期間を設けること、また、④GMDSS の導入手法と同様に、2008年7月1日以降2年以内に廃船にする船舶については、主官庁の承認によりその適用を免除することができるよう主張した。

以上のわが国提案に対し、運用要件の検討の必要性については、ICS (国際海運集会所)からも、AIS 情報の信頼性と正確性、船員に対する作業負荷および AIS 情報の国際海上衝突予防規則 (COLREG) の位置づけ等について検討すべきことが提案され、米国を始め多数の国の支持が得られたことから、次回 NAV 46の作業計画として「AIS の運用要件に関する指針の策定」を加え、条約発効[2002年7月1日]までに運用要件に関する諸問題に対する対策について検討することが合意された。

また、搭載要件については、米国より現存船に対し、船舶の大きさ及び船種により2005年7月1日までの3年間で段階的に搭載を義務づけるフェーズイン方式が提案され、カナダ、およびドイツ等欧州各国が支持したことから、我国からも同様に、現存の内航船に最大の猶予期間6年(2008年7月1日まで)を与える船舶の大きさ及び船種によるフェーズイン方式を提案し、日本提案をベースに[]付きで MSC 72での検討に付すことが合意された。しかし、一部現存船タンカーについては、わが国主張の[2004年7月1日]までを[2003年7月1日]と修正する米国案に対し、ドイツを始めとする欧州各国の多くの支持があったことから[2003年7月1日]とされ、わが国は当該規定案(.1.2.1)について

留保した。

なお、船舶を搭載期日以後2年以内に廃船にする場合の主官庁による適用免除については、[]で同様に MSC72の検討に付されることとなった。

規則案（仮訳）は次のとおり。

1.5 bis : Automatic identification system (AIS)

.1 国際航海に従事する総トン数300トン以上のすべての船舶、国際航海に従事しない総トン数500トン以上のすべての船舶、およびすべての旅客船は AIS を搭載しなければならない。その適用は次のとおり；

.1.1 [2002年7月1日]以降に建造された船舶；（は搭載しなければならない）

.1.2 [2002年7月1日]より前に建造された国際航海に従事する船舶は、；

.1.2.1 すべての旅客船とタンカーは、[2003年7月1日]以前に

.1.2.2 総トン数50,000トン以上のすべての船舶は、[2004年7月1日]以前に

.1.2.3 総トン数50,000トン未満で10,000トン以上のすべての船舶は、[2005年7月1日]以前に

.1.2.4 総トン数10,000トン未満で3,000トン以上のすべての船舶は、[2006年7月1日]以前に

.1.2.5 総トン数3,000トン未満で300トン以上のすべての船舶は、[2007年7月1日]以前に；また、

.1.3 [2002年7月1日]より前に建造された国際航海に従事しないすべての船舶は、[2008年7月1日]以前に

[.2.1.に規定される搭載期日の後、2年以内に廃船をする場合は、当該規定の適用を

主官庁は免除することができる。]

.3 AIS は、適切に整備された海岸局、他の船舶及び航空機に船舶識別、船種、船位、針路、速力、航海状態及びその他安全に関連する情報を自動的に供給し、かつ、船舶を監視・追尾し、沿岸施設と情報交換することができること。なお、この規定は、国際的な合意、規則または航海情報の保護に関する基準により適用しない場合がある。

(3) VDR (Voyage Data Recorder) の搭載要件 (22規則)

VDR は、1994年に発生した Ro-Ro 旅客船“エストニア号”の事故を契機に、海難事故の原因を究明するため、船舶の針路、速力および船橋での会話等を記録する設備として、欧米を中心として提案された。このように VDR は、当該設備を装備した船舶の安全性向上に直接寄与するものではない2次的な装置であることから、わが国は、搭載を義務づける船舶を新造の国際航海に従事する Ro-Ro 旅客船に限定すべきと主張した。また、自国の領海内での事故調査については、自国の責任の下で行われるべきものであり、内航船については主官庁の判断により VDR の設置を決定し、条約で強制化すべきでないことを主張し、ロシアを始め韓国、チリ、ブラジル、中国等から支持を得た。

また、リベリアからは、1980年に沈没してから十数年経ってようやく東シナ海で潜水艇により発見されたダービシャー号を例に、VDR の回収の可能性について、また、その回収はだれが行うのか等の疑問が投げ掛けられるとともに、VDR から得られた情報の利用については、海難の発生に伴う訴訟に繋がり、法的ルール作りが必要であるとの意見が

出された。

また、カナダは旅客船にのみを、また米国は、海難が発生した場合の人命および海洋に与える影響を考慮して、Ro-Ro 旅客船に新造の旅客船および危険物積載船を含めるよう提案した。

一方、オランダを始めとする欧州各国等多くの国は、国際航海に従事する船舶に限定することについては支持する一方で、Ro-Ro 旅客船および旅客船を含む、総トン数3,000トン以上のその他貨物船にも段階的に2009年までに適用するフェーズイン方式の現行規則案を主張した。

これに対しわが国は、このままでは次回 MSC72で本規則が採択されるために必要な 2/3 以上の合意が得られない状況が想定され、VDR そのものが棄却される可能性があることを説明し、第一段階では、新造の国際航海に従事する Ro-Ro 旅客船に限定し、その他の船舶については各国の判断で適用し、その効果等の情報をもとに IMO でその他の船舶への適用について検討を続け、必要があれば新 V 章を改正する旨の決議を採択するよう提案した。その結果、提案そのものは採択に付されなかったが、現行規則案に対するその他の反対意見も踏まえ、過半数に満たないものの、わが国をはじめとする多くの意見として、国際航海に従事する船舶のうち①新造の旅客船 (Ro-Ro 旅客船を含む) は [2002年 7 月 1 日] までに②現存の Ro-Ro 旅客船は [2002年 7 月 1 日] 以降の最初の検査までに、③Ro-Ro 旅客船以外の現存旅客船は [2004年 1 月 1 日] までに搭載すること、また、その他総トン数3,000トン以上の貨物船への搭載については反対である旨、および総トン数 3,000トン以上の貨物船への適用については、

多くの支持もあることを MSC72に報告することとされ、総トン数3,000トン以上の貨物船への適用についての規則案全体を[]付きとし MSC72での検討に付すこととなった。

規則案抜粋 (仮訳) は次のとおり。

22規則: Voyage Data Recorder (VDR)

- 1 事故調査を補助するため、国際航海に従事する船舶は以下のとおりの基準で VDR を装備すること。
 - .1 [2002年 7 月 1 日] 以降に建造される旅客船 (Ro-Ro 旅客船を含む)
 - .2 [2002年 7 月 1 日] より前に建造された Ro-Ro 旅客船は [2002年 7 月 1 日] 以後の最初の検査までに
 - .3 [2002年 7 月 1 日] より前に建造された Ro-Ro 旅客船以外の旅客船は [2004年 1 月 1 日] 以前に
 - .4 [2002年 7 月 1 日] 以降に建造された総トン数20,000トン以上の貨物船は [2004年 1 月 1 日] 以前に
 - .5 [2002年 7 月 1 日] 以降に建造された総トン数3,000トン以上20,000トン未満の貨物船は [2006年 1 月 1 日] 以前に
 - .6 [2002年 7 月 1 日] より前に建造された総トン数20,000トン以上の貨物船舶は [2007年 1 月 1 日] 以前に;そして
 - .7 [2002年 7 月 1 日] より前に建造された総トン数3,000トン以上20,000トン未満の貨物船は [2009年 1 月 1 日] 以前に]

2. 航路指定および船舶通報制度

- (1) チリの Iquique 港および Punta Arenas 港へのアプローチ用分離通航方式
原案どおりで承認された。MSC 72 (2000年 5 月開催予定) で採択、採択の後 6 ヶ月後に導入予定。

- (2) ベルーの PAITA BAY 港、PUERTO CAL-
LAO 港、PUERTO SAN MARTIN 港、およ
び PUERTO ILO 港へのアプローチ用分離通
航方式

原案どおりで承認された。MSC 72で採択、
採択の後 6 ヶ月後に導入予定。

- (3) 中国の山東岬 (Chengshan Jiao Promon-
tory) 沖水域における分離通航方式と強制船
舶通報制度

中国は強制分離通航方式を提案していたが、
当該分離通航帯の設定海域付近は中国の領海
外も含めると十分広く、分離通航帯を強制航
行とした場合、領海外の自由航行権が阻害さ
れることから、あくまで推奨分離通航方式と
して、また、当該分離通航帯と陸岸との間の
沿岸通航帯が十分な水域が確保されていなか
ったため、通航帯を北東方向にシフトする等
修正を加え、特別通航規則の記載については、
COLREG の 10 規則にすでに規定されている
ことから削除し承認された。また、強制船舶
通報制度については、一部通報内容、通報方
法等について修正を加え承認された。MSC
72で採択、採択の後 6 ヶ月後に導入予定。

- (4) 米国カリフォルニア沿岸沖の総トン数300
トン以上の船舶および危険物積載船の推薦航
路

米国からは、総トン数300トン以上の船舶
に対する南北 2 本の航路、および危険物積載
船の航路 (南北同一) の提案がされたが、危
険物積載船の安全確保のため、危険物積載船
の航路についても同様に南北 2 本とする修正
を加え承認された。MSC72で採択、採択の
後 6 ヶ月後に導入予定。

- (5) イギリス海峡およびドーバー海峡における
航路標識 (EC 1 及び EC 3) の撤去と SAN-
DETTIE 灯船の灯質の変更

原案どおりで承認された。世界時間の2000
年11月30日0000時に実施することを合意。本
件については MSC での了承を得て回章する
こととした。

- (6) 総トン数150トン以上の船舶に対するキュ
ーバ北方沿岸の Matanzas および Cardenas
間への避航水域の設定

原案どおりで承認された。MSC72で採択、
採択の後 6 ヶ月後に導入予定。

3. 航行安全設備および機器の性能基準

性能基準とは、航行安全の観点から IMO に
おいて策定される航行安全設備の性能に関する
要件で、SOLAS 条約第 V 章において規定され
る航行安全設備および機器については、その基
準を満足するものでなければならない。

今次会合においては、次の航行安全設備の性
能基準案およびその改正案について承認された。
なお、本性能基準案の発効予定日は、改正 HSC
コードの発効予定および改正 SOLAS V 章の発
効予定にあわせて、2002年 7 月 1 日とされた。

- (1) 高速船のための夜間暗視装置

High Speed Craft (HSC) の夜間衝突予防
のための海面上障害物監視装置

- (2) 昼間信号灯

船舶の昼間および夜間における船舶間およ
び船舶および陸上との情報の交換に利用する
信号灯

- (3) 船速距離計 (性能基準の改正)

自動衝突予防援助装置 (ARPA) の性能基
準の改正に合わせて、対地及び／または対水
で前方向の船速および距離情報を与える装置

米国籍コンテナ船社が無くなる日

—Maersk による Sea Land の買収—

商船三井営業調査室
室 長 代 理

城川三次郎

デンマーク船社 Maersk（マースク、A.P. Moller）による Sea-land（シーランド）の買収が発表された。手続き等が、順調に運ばば、本年11月には Maersk-SeaLand という新しい船社が誕生する事になる。一昨年の Lykes（カナダ資本の CP Ships に買収）、APL（シンガポールの NOL に買収）に続き、米国の歴史ある定期船会社が外国企業に、またしても買収されることとなった。この結果、米国籍の定期船会社は Crowley や Farrell といった比較的小規模なものだけとなる。Sealand という同社の商号は買収後も “Maersk-SeaLand” として残ることとなるが、世界で初めてコンテナ海上輸送を行った、輝かしい歴史を持つ同社の買収は極めて感慨の深いものがある。

業界第1位の船社が5位の船社を買収することで、新しい “Maersk-SeaLand” は運航船腹量55万 TEU を超える超巨大船社となる。（図表—1 参照）第2位の Evergreen（台湾）との差が二倍以上と言うガリバー的な規模の船社の誕生は、その大きさのインパクトもさることながら、アライアンスを主軸に進んできた定航海運業界の流れや米国の海運政策に様々な影響を与

図表—1

世界のコンテナ船、会社別運航船腹量

船 社	運 航 船 腹 量	
	隻 数	TEUs
Maersk-Sea-Land	226	550,000
Maersk	156	341,115
P&O Nedilloyd	108	252,638
Evergreen	78	235,036
Cosco	160	220,542
Sea-Land	85	207,993
MSC	119	199,658
APL	69	193,370
NYK	68	146,572
Hanjin	47	144,327
MOL	64	125,913
ZIM	59	113,099
Hyundai	34	110,873
CMA-CCGM	58	103,212
OOCL	39	93,323
K-Line	46	93,257
Yangming	37	91,985
Hapag-Lloyd	27	88,012
DSR-Senator	29	87,736
UASC	57	84,965
Cho-Yang	27	55,026

出所：Lloyd's Maritime Information Services
Data

える事が予想される。

1. アライアンスに投じられた一石

・アライアンスの評価

1998年の再編成を経て1年半。主要航路において各アライアンスは安定的に運営されているように見受けられる。意思決定に際してのメンバー間の調整という面でやや非効率な面があるにせよ、サービスレベルの向上を単独で行うのに比べて格段に効率的・経済的に行うことを可能にしたアライアンスの利点は、そのマイナス面を補って余りあるものがある。

事実、本年5月に行なわれたアライアンス船社主要15社に対するアンケート調査（注）によれば、8割以上の船社が現状のアライアンス、船社提携に満足しており、2000年においてもそこに留まるという見込みが表明されている。アライアンスに対して“やや不満である”としている船社もその理由を見ると、運賃値下げ競争が収まらないといった本来アライアンスに対して望むべくもない部分への不満であり、総じての満足度は非常に高いと言えるだろう。

発足後1年半の時点の評価としてはほぼ予想通りのものとなったが、今後のアライアンスによるコスト合理化がどこまで浸透するかは、ターミナル、システムの共有化やコンテナシャーシの共同運用等、一歩踏み込むと後戻りできないハードルを乗り越える必要がある。この複雑な利害関係を調整し得る信頼関係を今後メンバー間で構築していく事が出来るかどうか、又、

その調整に耐え得る体力を各メンバーが維持しているかどうか、それがアライアンス路線を維持発展させるか企業買収による統合へ進むかの鍵となるはずである。

（注）海事産業研究所「最近の定航海運トピックスに関するアンケート調査」

・“Maersk-Sea-Land” 誕生の意味するもの

この文脈から今回の買収を見るとどうなるだろうか。アライアンスに対する影響と言う面で、この買収は大きな意味を含んでいる。

A.P. Moller の定航部門担当パートナーである Ib Kruse氏は今回の買収を「我々にとって意味のある自然な進化」と評したと報じられている。（Lloyd List, 99. 7. 23）同社と Sea-Land は1996年以来アライアンスを結成、サービスの向上とコストの合理化を追求して来たわけであるが、その延長線上に“自然な進化として”今回の買収があると言うわけである。

アライアンスに比べて、買収による単一の経営体が意思決定のスピードにおいて勝っている事は言うまでもない。又、前述の通り、ターミナルやシステムの共有・共同使用等を通じてのコスト合理化、つまりアライアンス効果を突き詰めて行くと、最終的には個々の会社の利害を超えて設備の廃棄等を行う必要に迫られる局面に遭遇する。これらの利害をアライアンス内でのどのように調整して行くかと言う点に関しては極めて困難なものがあるのも事実である。

今回の買収劇の理由として Sea-Land の利益

率が親会社のCSXを満足させるレベルではなかったという点や、Sea-Landが他のアライアンスに参加する船社に買収された場合のデメリットを防衛するという面が指摘されている。しかし、A.P. Mollerとしてはアライアンスによる合理化を徹底するためにパートナー船社を買収し、過剰設備の廃棄等に関わる極めて困難な利害調整の壁を克服する事に最大の意義を見出していると思えてならない。

・さらなる業界再編はあるか？

今回の買収劇はアライアンスの限界を象徴するものであり、今後主要船社間の買収を通じた統合化が進むと見るのはいささか早計ではあろう。NOLによるAPL買収の例を見るまでもなく、買収に伴う莫大な有利子負債の償却はおしなべて利益率の低い定航船社にとっては過大な負担となり経営を圧迫する事が予想されるし、国家を代表するような海運会社の買収にはさまざまな制約が考えられるからである。

しかし、規制緩和が進展し企業買収に関する制約や資金調達方法が容易になり、“Maersk-Sea-Land”というガリバー船社の業績が好転すれば、NOLのAPL買収後の苦しみを見て二の足を踏んでいた主要船社が、買収による経営基盤の強化を図る動きを見せる事は多いに予想できる。

昨今の日本金融界の合併・統合化の動きを見るまでも無く、グローバリズムの進展に伴う規制緩和の動きは、企業の競争力・収益力の強化

を否応無しに迫るものとなった。従来、日本の産業は厚い規制の壁に守られた“島国”の中で成長してきた。その厚い壁により高コスト体質が許されてきたために、これらの動きに出遅れてしまった感は否めない。今後金融やエネルギー部門の規制緩和の進展とともに、競争力強化のための合併・統合は急激に進むものと思われる。

日本の規制緩和がもたらした競争力強化のための合併・統合の急進展を、ここで世界の定航海運界に直接敷衍するつもりは無い。しかし、海運同盟と言う競争制限的なシステムが1984年の米国海事法改定以来、徐々に弱体化し北米関係の同盟においてはついには休止、解散を余儀なくされてしまった大競争時代とも言われる現在、高コスト体質の船社は淘汰され、買収・合併により、より強力で高い収益力を獲得した企業のみが生き残ると言うのも自然の流れではある。

ここ数年、世界の定航海運界はアライアンスと言う戦略的企業間提携を主軸に、競争力の強化を競ってきたわけであるが、そこからさらに一歩踏み込んだ今回の買収が、その流れに投げられる大きな一石となることだけは確かであろう。

2. 米国海運政策に対する影響

さて、アライアンスに対する影響はさておき、今回の買収により、自国船保護のためにとられてきた、米国の海運政策が見直される可能性が

強くなってきた。

米国籍船に対する助成措置の骨格を成すものは従来の ODS (Operation Differential Subsidy; 運航差額補助) に代わり、1996年に成立した Maritime Security Act of 1996に基づく運航補助制度 (Maritime Security Program; MSP) である。運航補助制度は、自国船の外国船に対する競争力を確保し、有事の際に軍事目的に転用できるの海上輸送能力の確保と自国船員の保護を目的としたものである。運輸長官が認めた米国籍船47隻に対して、1隻あたり年間約210万ドルを支給する形になっている。

一昨年の Lykes、APL の買収に際しては、買収後の新会社が米国に設立した船舶の保有会社から船舶をチャーターする形で、運航補助を受け取れる仕組みとした。今回も、同じようなかたちで新しい “Maersk-SeaLand” は運航補助を受け取れることを計画していると報じられている。

海事法の改定により、競争原理の徹底を定航海運に迫る一方で、安全保障の見地から運航補助を自国船に対して行う米国の海運政策は、そもそも矛盾を含んだものである。競争原理の徹底が結果的には新たな雇用を生み出すとする立場に立ちながらも、雇用を確保するために補助を行うことは原理的には相容れない政策であるからである。しかし、自国船が存在し安全保障上有効であるとの認識がある限りは、その綻びもそれ程目立つものではなかったと言えるであろう。事実、湾岸戦争の軍事物資の輸送におい

て、米国商船隊の貢献は大きく評価されているところでもある。

しかし問題は、今回の買収により、運航補助を受ける47隻のうち半数以上の31隻が米国外の船社によって支配されるところにある。新会社によって運航される対象船が、米国籍を維持し、米国船員を配乗しつづけたとしても、過半数以上が外国船社に実質的に支配されている船隊により有事の際の安全保障は確保されるのか、疑問無しとせずとの声が米国内で起きている。今後、自国船とはなにか、安全保障上必要な輸送力は如何にあるべきか、との議論が展開されることになろうと考えられる。

日本と同様、米国においても海運に関する認識はおしなべて低いようである。健全な財政と好景気のおかげで、この運航補助やその他の保護措置 (内航海運の保護や造船資金の債務保証等) はあまり国民的論議を呼ぶことは無かった。しかし今回、Sea Land という、ビッグ・ネームの船社が買収されることで、米国の海運助成制度を始めとした海運政策が見直される可能性が出てきたわけである。

米国内における海運に対する認識、関心が高まると言う面では好ましいことではあるが、それが始まるのは米国籍の主要外航船社が実質的に無くなる日であると言うのは、なんとも皮肉なものである。

石炭の需要増により 不定期船市況も堅調に推移

—電力業界の動向が今後の海運市場に与える影響について—

本誌平成11年7月号では、電気事業連合会小泉氏執筆による「今後の電力需給の動向と燃料」を掲載したが、そうした電力業界の動向が海運市場にどのような影響を与えるかについて、(株)商船三井高橋義和石炭船部長に話を伺った。

(1) 日本向け電力用海外一般炭の需要動向

Ans. エネルギー源の中で石炭の地位を整理すれば、他の電力用燃料に対する優位性として、①豊富な埋蔵量、②経済性、③供給の分散、④開発の容易性、⑤調達の利便性等からして、特に石油と比較して価格の変動が少ないということが考えられ、小泉氏もその記事中でおっしゃったように、「化石燃料の中で最も経済性に優れている」と言えると思います。しかし、その反面環境特性では、二酸化炭素排出量で石炭を10とすると、石油8、LNG6と劣っているため、環境問題との絡みで環境コストを幾等計上しなければならないのか、そのコスト如何により今後の計画に大きなインパクトを与える要因になるのではないのでしょうか。

(2) 石炭輸送の現状

Ans. 世界のドライバルクの貨物別輸送量は表1のようになっているわけですが、この10年間の輸送量の伸び率を見ると、バルク貨

物全体が19%増となっている中で、一般炭だけ見てみるとその伸び率は77%増と著しい伸びを示しており、今後もこの傾向は続くと思われます。その背景には、アジア地域における石炭火力発電計画が、この数年の通貨危機による経済の停滞で遅れはあるものの、2次産品の生産が大きくアジアにシフトしている現状、また、最近のアジア

表1 世界のドライバルクの貨物別輸送量
(百万トン)

	GRAIN	IRON ORE	COKING GOAL	STEAM COAL	OTHERS	TOTAL
1989	235.1	372.8	163.8	161.4	369.8	1,302.9
1990	226.8	351.5	164.3	180.3	364.9	1,287.8
1991	237.0	364.4	173.1	200.0	361.1	1,335.6
1992	239.3	331.5	163.5	211.9	366.8	1,313.0
1993	228.1	359.0	164.1	204.5	397.5	1,353.2
1994	226.7	384.3	164.5	220.7	423.6	1,419.8
1995	234.3	407.7	171.8	250.3	440.1	1,504.2
1996	232.1	396.2	172.3	264.2	441.7	1,506.5
1997	241.3	433.6	181.7	275.2	453.0	1,584.8
1998	241.9	411.9	170.2	285.2	442.0	1,551.2

Source: MSI

Note: Others only Include cargo carried in bulk.

経済の立ち直りから、今後電力需要はますます大きくなると思われるため、特に安価な石炭火力の選択は続くと考えられます。

一方、欧州向け石炭輸送量が伸びる要因は、各国政府の石炭業に対する公的助成の削減による国内炭価格上昇により、電力用燃料は、輸入炭にシフトするか、LNG等その他の燃料になるかですが、ドイツでは輸入炭の増量を図っています。これはアジアの石炭需要落ち込みの中でFOB価格が低下したオーストラリア炭の購入増に良く現れています。

(3) 電力輸送の主体

Ans. 日本の電力業界における電力用一般炭の需要予想は、小泉氏執筆の記事(表2参照)によると、COP3(気候変動枠組み条約第3回締約国会議)の京都議定書の(温室効果ガスの削減)数値目標というファクターを加味しておかなければなりません、2008年度には1998年度推定実績の約5割増しのおよそ8,200万トンとなることが予想されています。

電力炭は国内炭の競争力低下のため、ほとんどは海外炭に依存せざるを得ないので、新規の大型石炭火力発電所の立地は臨海となり、従って石炭輸送はそれぞれの港湾設備に対応して行われます。

表2 所要燃料

(10電力・卸電気事業者・卸供給事業者その他)

種 別 \ 年 度	1998年度 (推定実績)	2003	2008
石 炭 (万 t)	4,728	7,183	8,236
L N G (万 t)	3,574	3,855	3,767
石 油 (万 kl)	2,463	2,604	2,547

主な発電所の最大入港可能船型は表3の通りですが、基本的にはパナマックス型から150型で、90型が主力となるでしょう。

(4) 船腹需給

Ans. 安定輸送の確保と同時に経済性を求められている電力業界にとって、また石炭火力の電源に占める比重が大きくなっていく中で、今後石炭火力はこれまでのようなベース電源だけでなく、ミドル電源、あるいはピーク電源(資料参照)的な役割を担う必要が出て来ると思われます。そうなれば、量の上で石炭の弾力的購入が必要となり、引いてはそれが今までの中長期の専用船・

表3 最大入港可能船型

	DWT	(MT /LT)	LOA (M)	DEAM (M)	DRAFT (M)
苫 東	9万トン級		250.00	43.00	12.60
能 代	89,999	L T	240.00	43.00	12.72
酒 田	76,500	L T	230.00	36.00	11.80
相 馬	89,999	L T	240.00	43.00	12.60
原 町	89,999	L T	240.00	43.00	12.60
常陸那珂	139,999	L T	280.00	47.00	16.30
七 尾	92,785	L T	249.00	43.00	12.72
富山新港	92,785	L T	280.00	43.00	12.50
敦 賀	92,785	L T	280.00	43.00	12.72
碧 南	90,000	M T	250.00	43.00	11.80
三 隅	89,999	L T	235.00	43.00	12.72
橋 港	149,999	L T	275.00	47.00	12.72
竹 原	88,000	M T	240.00	43.00	13.72
松 浦	149,999	L T	280.00	47.00	16.30
松 島	86,068	M T	240.00	38.00	14.00
峇 北	69,999	L T	225.00	32.00	13.00
具志川	76,500	L T	230.00	36.00	12.72
石 川	80,000	M T	225.00	36.00	10.00

専航船の比率を50%より低減させる可能性が強くなると考えられますが、中長期の専用船・専航船はこれまでと同様、今後も経済性からしてトン当たりの建造コストが最小となる各発電所の最大船型でカバーされるのではないのでしょうか。

また短期（1年以内）のCOA（Contract of Affreightment：長期船積み契約）及びSPOTについては、その50%強がパナマックスの市況でカバーされるとして、単純な机上の計算ですが、1998年度の電力用一般炭4,700万トンの50%が市況に出たとして360航海、1隻で年間10航海輸送可能とすれば、36隻が必要であり、2008年度の所要

表4 バルクキャリア現有船腹量の推移

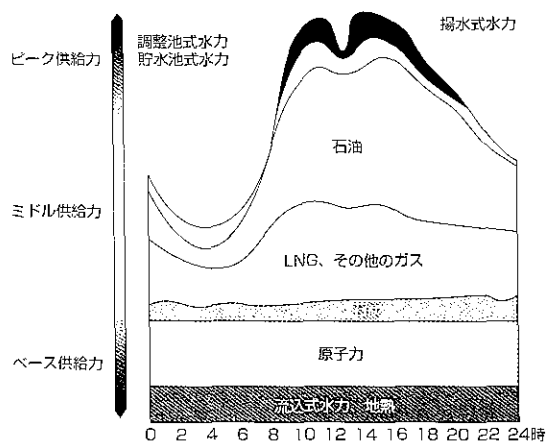
船型 (千 DWT)	1995年末		1997年末		1999年7月末	
	隻	百万 DWT	隻	百万 DWT	隻	百万 DWT
10—30型	2,091	46.8	2,268	49.6	2,188	48.0
30—50型	1,534	58.6	1,768	69.6	1,769	70.4
50—80型	895	57.5	980	64.7	1,017	68.0
80—100型	33	2.8	47	4.1	41	3.6
100—150型	252	33.3	214	29.0	191	26.3
150型以上	153	28.5	261	46.3	288	50.9
計	4,958	227.5	5,538	263.3	5,494	267.2

出所：DREWRY

燃料として見込まれている8,200万トンと同じように計算すると、630航海、63隻が必要となります。なお、世界のパナマックスの船腹量の推移は表4の50—80型の欄の通りで、市場としては十分成熟しておりますので、その時の市況如何にはよりますが、適度な船腹の供給はあり、備船料の高低は別として、電力業界にとって安定的な船の調達が可能と思われます。

1999年7月末現在で1,017隻のパナマックスの市場に、今後10年間の電力用一般炭の需要が増えることによる27隻の需要増が、備船料率にどの程度の影響を与えるかは説明が難しいところですが、この需要増以外の要因の方が圧倒的に影響が大きいと考えるのが順当でしょうし、全般の需給の分析の中で説明されるべきだと思います。

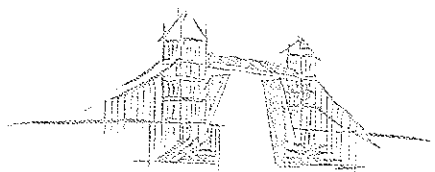
資料：電源の組み合わせ（イメージ図）



電源設備を供給力の面から見ると、1) つねにはば一定の出力で運転するベース供給力、2) 需要の変動に対応して稼働し、主にピーク時に必要な供給を行うピーク供給力、3) 両者の中間の役割を持つミドル供給力、の3つに大別されます。ベース供給力には原子力、石炭火力、流込式水力、地熱を、ミドル供給力にはLNG・石油火力を、ピーク供給力には石油火力、調整池式・貯水池式水力、揚水式水力をそれぞれあて、つねに安定した電力供給を行っています。

（出所：電気事業連合会「電気事業の現状1998—1999」）

London 便り



本誌平成11年4月号で御紹介したトン数税制が英国においても導入する事が決定しました。大蔵大臣の命を受けたワンマン諮問委員会であるロード・アレキサンダーの答申書が提出され、労働党政府がこれを受け入れる事を表明したからです。この答申書が発表された8月12日の英国の海事関連業界は、一寸した興奮状態でした。業界紙ばかりではなくタイムスとガーディアンとかいった高級紙も「ここ20数年来の快挙である」「船員出身のプレスコット副首相は海運界のヒーローとなった」或いは「英国海運のルネッサンスである」と言った調子です。ついには「英国海運にとってヴァイアグラに相当するトン数税制は——」といった記事も出る騒ぎです。

英国船舶職員組合にいたってはロード・アレキサンダーを古のアレキサンダー大王になぞらえる程のはしゃぎぶりです。勿論それには理由があって、既にトン数税制が導入されているオランダやノルウェーと異なり、英国の制度にはこの優遇税制を受ける場合、条件として自社船に乗り組む職員15人につき1名の訓練生を3年間に涉って採用する必要があるからです。英国の場合、日本と違ってまず船社が訓練生を採用し、その後商船学校に送りこむわけで、船社に採用してもらわねば乗船実習の機会もありません。船社に代わり、各種の団体が船員志望者に奨学資金を提供する制度はあり、この場合この団体が船社と取り決めを行い乗船研修の場も提供します。いずれにしても「始めに採用ありき」ですから、船社に採用を義務づけたのは組合にとって大きな勝利と言えるのかも知れません。

過去四半世紀の間に英国の商船は1600隻強、

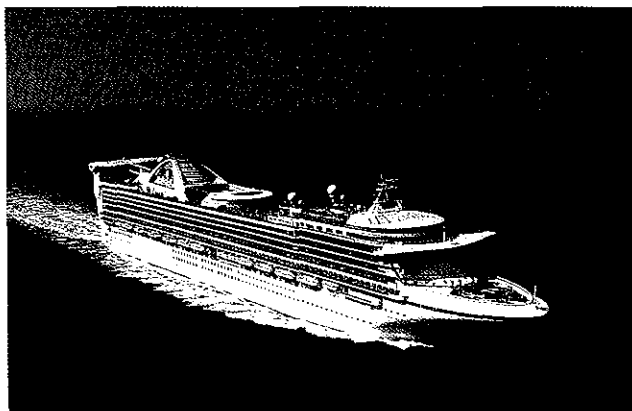
5千万DWTからわずか250隻弱、230万DWTに落ち込み、船員も亦6万人強から1万8千人弱となっしまい組合の危機感たるや相当なものがあります。

勿論商船学校や各種の教育訓練施設も訓練生の増えるのは大歓迎で、過去数年間の訓練生の減少により施設も縮小を余儀なくされていた為、訓練生が大幅に増える事により受け入れが困難になるのではないかと危惧されましたが、インタビューに応じたグラスゴー海事大学の学部長は胸を張ってどんな御要望にも応じますと言いました。

船主側はどうでしょうか。かつて運輸大臣と共同でタスク・フォースの議長を務め長らくこの優遇税制導入のキャンペーンの先頭に立ってきたP&Oの会長であるロード・スターリングはトン数税制導入のニュースを聞くや、支配下にある50隻以上の外国籍船を英国旗に戻す、訓練生も倍増すると言明しました。50隻の中にはプリンセス・クルーズの旗艦とも言うべき現在世界最大のクルーズ客船グランド・プリンセス号(109,000GT 現在リベリア籍)も含まれているとの事ですから、いやがうえにも興奮は高まりました。

又、ジェームス・フィッシャー・グループの会長で昨年の英国船協の会長であったコップ氏はトン数税制キャンペーンの先頭に立った人ですが、トン数税制により来期の業績は大幅に改善するとの見とおしを発表し、同社は絶対にトン数税制を採用すると言明しました。

さて、冷静といわれている英国人をかくも興奮させたトン数税制について少しみてみましょう



グランド・プリンセス号

う。この税制については現在のところアレキサンダー答申書しか出ておりませんので、これによる事にします。

4月号でも説明しましたが、トン数税制と言うのは、従来の法人税に換えて課税所得を運航船舶のトン数をベースにした固定率によって決めるもので、船社は営業利益やキャピタルゲインに関わり無く、その運航船腹の規模に応じ一定の税を払う事になります。これにより船社は長期的な経営計画を立てやすくなると共に、課税率によっては相当な節税になるわけです。英国で導入しようとしているトン数税制は今まで最も成功した例と言われているオランダの税制に倣ったもので、草案で提案されている課税率は

純トン数	100純トン数/日当たりの課税所得
1— 1,000	£0.60 (約108円)
1,001—10,000	£0.45 (約 81円)
10,001—25,000	£0.30 (約 54円)
25,001以上	£0.15 (約 27円)

となっています。

こうした数字に基づき船社毎に自社の長期的な戦略をたて、トン数税制を取るか従来の法人税を取るか決めるわけです。オランダの場合多くの船社がトン数税制を採用しているといえます。

このように熱狂的に迎えられたトン数税制ですが、少し落ち着けばまだまだ細部を詰めなければならない問題が出てきます。その一つが未払い償却 (BALANCING CHARGE) の問題です。この取扱いに関する明確な規則が出来ないと本当に船社に有利になるかどうか判明しないといえます。

訓練生の採用の義務は英国で始めて取り入れられたものですが、これは船主はともかく組合を始め海事関係団体のもっとも大きな目標であったわけで、訓練生を増やし優秀な英国人船員の海技の伝統を継承し、海事関連産業の世界のセンターであるマリタイム・ロンドンを支える人材を確保するという大義名分があります。訓練生の採用は商船学校における座学や乗船研修中の費用など船主が負担するわけですが、訓練生の養成期間中は Smart スキームと呼ばれる訓練補助費が政府から支給されますし、この訓練生との契約関係は養成コース終了時に満了し、その後は雇用の義務はありません。しかし何といっても若い前途有望な青年を採用して3—4年にわたって教育訓練するわけで、雇用の義務が無いと言っても教育訓練が終わればそれで終わりと言うわけにはいかないと思われます。又人を採用し監督し教育訓練を施すのも費用もかかれば管理の負担もかなりあると思います。

先日のICS (国際海運集会所) の理事会で、英国の代表でビピーラインの社長が、トン数税制を説明するにあたり、「この税制の thorny point (トゲ) は訓練生採用の義務である」と言ったのが心に残りました。良心的であればあるほどやはりいろいろな意味で負担にもなるのでしょう。

ともあれ関係者の長年の熱意が実って英国海運再生への道が力強く踏み出したのは喜ばしい事です。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

第10回

潮風満帆



かまきり

蠅螂の斧



元大同海運・ジャパンライン船長 南 義光

西風が吹き続ける冬の北太平洋を、アメリカ西岸から日本へ、コンテナ船で横断航海を行うのは、余り楽なものではない。

日本到着までに後2日を残すだけの、野島埼から真東の位置でその異変は生じた。

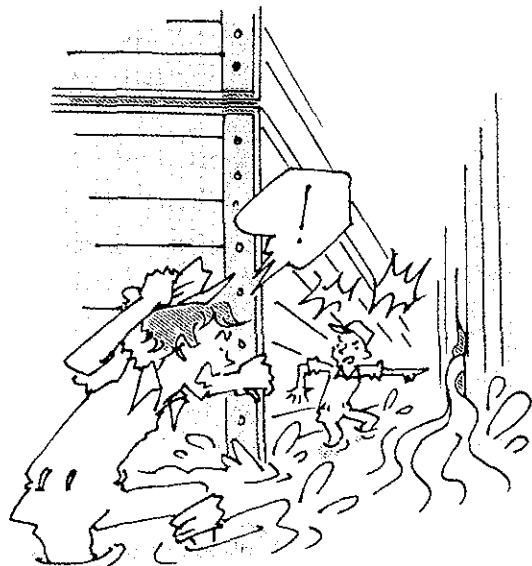
サロンでの朝食が終わるか終わらない時に、甲板部から1番船艙浸水が報告された。直ちに各部へ総員部署配置を命じる。

艙内通路を走って現場に行き、1番艙の右舷側外板部に亀裂の発生を認めた。

昨夜遅くなって、風波が一段と強まりうねりも高くなったので、機関の回転数を落とし、船体の受ける衝撃を少なくして安全運航に努めていた。

いろいろ思い返すが、厚く頑丈な外板にひびが入るようなことは考えられない。

だが現実には、1番艙内に満々と水が入っている。どうして、どうして、と疑問が空回り。



何はともかく、右舷側に破孔が発生しているのだから、風とうねりの噛み付いてくる舷を左にするべく、船首を右転させた。

機関室にも現況を説明して、舵が効く最低の回転数まで下げて速度を落とす。

甲板部には1番艙のビルジウェル(※)からの排水が、可能か否かのテストを命じる。

10年前に当社の鉱石積専用の巨大船が、同じ海域で沈没したことも脳裏に蘇って来た。

その当時、北太平洋の魔の海域と恐れられ、SOSを発した船で、その後その海域で船影を見ることがなかった、と伝えられていた。

陸地では日本列島が一番近いが、北西から真西に至る方向から吹き付ける風は、高波となり大きなうねりとなって本船に襲いかかるので、脇目もふらずに前進するのは難しい。

風波を船尾側から受け、船体衝撃を弱めて走する方法がないこともないが、太平洋の全航程に近い長距離を再び戻らなければならない。帰心矢の如き乗組員の士気を殺ぎ取ることにもなりかねない。

どの方法を採用するのが最良の途であるのか、皆目見当が付かない。

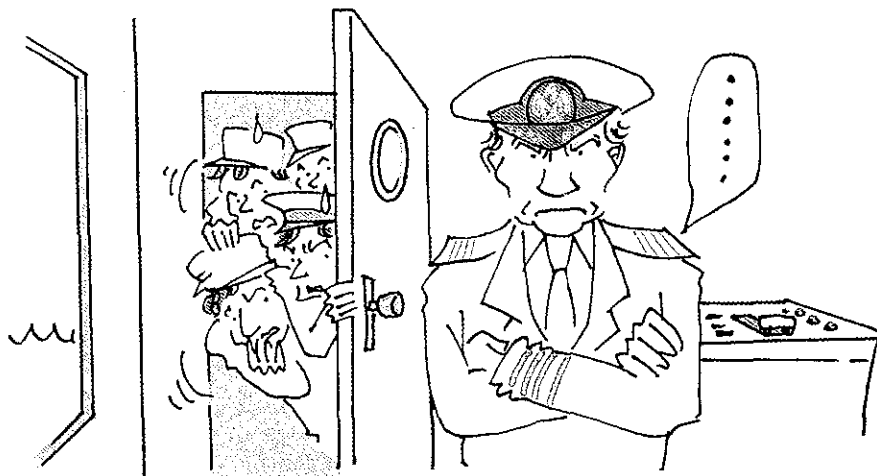
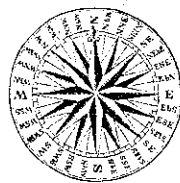
間もなく、艙内の海水のポンピング・アウトが可能、と報告された。

よし。その状態ならば、死滅へ引き摺り込もうとする悪魔と、吾々が信じ吾々を加護して下さる善神との綱引きは、ほんの僅かかも知れないが、善神の霊力が優っているらしい。

吾々は精神面でも一致団結して、人事を尽くして天命を待つ。それ以外に活路はないと腹を括った。

本社には事故発生とその後の状況の進展を逐一報告し、航空機による救援を先延ばしにして貰

7つの海のこぼれ話



いながら、本船の自力航行に徹した。

その後の調査で、1番艙右舷外板の溶接部が水平方向に約7メートル切烈し、フォア・ピーク・タンク(船主部バラストタンク)にも縦約4メートル破孔という鉤裂きが生じ、合計約800トンの海水を呑み込んでいたことが分かった。

よくぞ沈まなかったものだ。神のご加護以外に考えられない。

ここで船長が弱気を出しては罰が当たろう。

高さ20メートルを越し波長200メートル前後のうねりの大時化の中を、本船のスピードを調整して、うねりと本船の縦横動の周期とのバランスを取り、衝撃を極小にするのは難しい。

ジェットコースターに乗っているように、トット、トットとゆっくり上昇して行き、一番高い所で止まったような感じがした後、人間に恐怖心を起こさせ、それを楽しむかのように、逆とんぼを打って下降する。

コースターと違うのは、船はその下がり切った時に大きな衝撃を受け、船体折損の危険を生起させることであると共に、この運動の繰り返し、いつまでもいつまでも続くことである。

その時点から先の船長の行動は、乗組員の興味を痛くそるものだったらしい。

操舵室前壁の窓枠に両肘を突き、双腿を開いて船体縦横動と衝撃に対して調子を取りつつ、前方の海を一心不乱に見詰めているのだから。

乗組員は代わる代わる船橋に顔を覗かせる。

今朝は振り向いてもくれなかった。沈没の危険が迫っているんじゃないか。

今日は笑顔だった。危険は去ったらしい。

今夜は食事を大分残した。又危なくなったらしいぞ。

2日目には風の方も連吹に息切れしたか、一時期少しばかりうねりが小さくなったので、椅子に腰掛けて仮睡した。15分ばかりだったらしいが、船長が休息を取るくらいだからもう大丈夫だ、と宣伝して回る者もいたと聞く。

後で聞いた話だが、船長の一挙手一投足が、乗組員の不安感に火を付けたり、生への希望を燃え上がらせたりしたらしい。

石に寄り付いても、船の沈没を避け、尊い乗組員の命を守り、併せて貨物の損傷を少なくすることに腐心した。20数名の乗組員に多くの家族のいることは、一刻も頭を離れなかった。

左舷側から風とうねりを受けて走るので、船首は北海道を向いたり、千島を指したりもした。

風とうねりの強さを見て反転し、船尾から追いかけるように南下もした。

広い太平洋を大きくジグザグ・コースを取りながら、その時その時の時化の強弱を見極めつつ、少しずつ、まさに1歩1歩を日本に近付けて行った。

事故発生から6日後に、何とか仕向港・東京に着くことができた。

神のご加護とそれを支えた乗組員の士気の結集品揚があったればこそと感謝した。

(※ビルジウェル―船内に溜まった汚水を溜める船底部分にあるくぼみ)

「船協海運年報1999」の刊行について

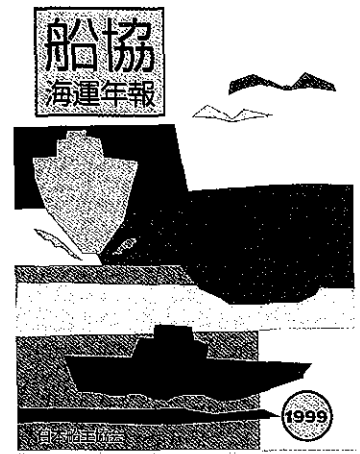
当協会では、毎年、当協会の業務活動報告を通じて世界およびわが国海運の動向を記録した「船協海運年報」を作成しておりますが、今般、1999年版を刊行いたしました。

1999年版では、新たに各章ごとの概略を示した「この章のポイント」(下記参照)というコーナーを設けております。

ご希望の方は、当協会総務部広報室(TEL: 03-3264-7181 FAX: 03-5226-9166
e-mail: pub-office@jsanet.or.jp)までお問合せ下さい。

「船協海運年報1999」—各章別ポイント—

1. 海運政策
 - ・国際船舶への日本人船・機長2名配乗体制実現に向けて外国人承認制度の具体的な運用方法が固まる。
 - ・当協会は国際的に同等の競争環境を実現するため、関係省庁に規制緩和を要望。
 - ・1999年度税制改正において、船舶の特別償却制度が現行のまま2年間延長。
2. 国際関係
 - ・第8回アジア船主フォーラムを、当協会の主催にて、1999年5月24日に東京で開催。
 - ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外に係る海上運送法の一部改正が、1999年7月23日より施行。
 - ・個別S/Cの締結を可能とするとともに、その内容を非公開とすることなどを骨子とする1998年米国外航海運改革法が、1999年5月1日より施行。
3. 法務保険
 - ・船客の死傷等の場合の船主の賠償責任に関する強制保険制度等についてのIMOにおける検討の進捗状況。
 - ・新アレスト条約が国連外交会議において採択。
4. 物流システム
 - ・次期SEA-NACCS稼働予定日(1999年10月12日)が決定。
 - ・港湾関係諸手続きの電子情報化(EDI化)の進捗状況。
 - ・国際貨物コンテナ所有者コードに係る国内登録機関事務局業務について。
5. 港湾関係
 - ・米国行政府が発表した港湾サービスユーザーフィー制度法案に対し、CENSAを通じ反対を主張。
 - ・パナマ運河のパナマ政府への返還に先立ち、運河委員会との意見交換。
 - ・運政審が港湾運送事業の規制緩和に関する最終答申。
 - ・1999年5月28日、FMCが日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置規則を撤回。
 - ・港湾審に「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」が諮問。
 - ・安教審が1999年7月より横浜港の強制水先対象船型(除危険物船)を3,000トンに引き上げる旨の中間答申。
6. 海上安全と環境保護
 - ・東南アジア海域を中心に組織化、武装化及び凶悪化した海賊事件が多発。
 - ・1998年8月31日、北朝鮮が弾道ミサイルを発射。当協会は、運輸大臣及び外務大臣に対し再発防止の要望書を提出。
 - ・1998年10月22日、京葉シーバースで官民合同流出油防除訓練を実施。
 - ・船底塗料やバラスト水管理規制などの環境問題に関する検討進む。
 - ・経団連環境自主計画にCO₂削減目標10%を提出。
 - ・コンピュータ2000年問題がクローズアップ。
 - ・1999年2月1日からGMDSSが完全実施。
7. 船員労働
 - ・ホワイトリスト審査(1995年STCW条約)の進捗状況。
 - ・安教審が船員教育内容に関し、甲機両用教育の廃止等を盛り込んだ中間答申。
 - ・1998年5月27日、船舶職員法の一部改正法が公布。
 - ・船中労に、国際船舶制度に係る船員関係法規の一部改正が諮問。
8. 内航海運
 - ・1998年5月に導入された解撤等交付金制度と建造等納付金制度を柱とする「内航海運暫定措置事業」の進捗状況。
9. 調査および広報
 - ・各国の定航大手船社を対象とした海運経営者マインド調査を実施。





9月

1日 運輸省は、邦船社の運航する外航船舶に対する海賊襲撃事件防止策を検討する官民対策会議の第3回会合を開催した。会合では、当協会が策定した海賊被害防止対策の指針等について話し合われた。

(本誌平成11年8月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

2日 運輸省は、学識経験者らをメンバーとする「国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース」の初会合を開催し、海上運送法改正後の運賃制度のあり方等について意見交換を行った。

6日 運輸省は、今年8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で18隻・57万9000総トンで、前年同月に比べ、10隻減、総トン数は61.2%減とそれぞれ減少した。

16日 当協会は、環境対策特別委員会の初会合を開催した。

(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

24日 IMO 第45回航行安全小委員会 (NAV45) が9月20日からロンドンで開催され、SOLAS条約第V章の全面改正案等が審議された。

(P.6 海運ニュース-国際会議レポート参照)

28日 運輸省および当協会をはじめとする海運事業者団体等が参加する「船舶運航に関する2000年問題対策官民連絡会」の第3回会合が開催され、わが国海運業界における同問題への対応はほぼ完了し、航行安全確保に支障のないことが確認された。

28日 運輸省は、内航海運活性化事業推進委員会の初会合を開催した。いわゆる「モデルシフト」を進める際の具体的な課題や改善策の検討をするため、実態調査を行うことを決定した。

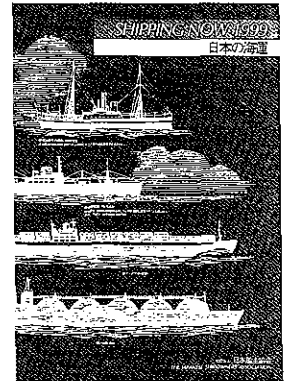
パンフレット「SHIPPING NOW 1999 日本の海運」の刊行について

当協会では、毎年、日本の海運の果たす役割と重要性を広く一般に理解いただくための広報パンフレット「SHIPPING NOW 日本の海運」を発行しており、今般、1999年版を刊行致しました。

このパンフレットは、わが国の経済と暮らしを支えて活躍する日本の海運の姿を写真やグラフを主体に分かり易く説明・紹介したもので、オビニオンリーダー層を中心に幅広い配布を予定しております。

ご希望の方は、当協会総務部広報室（TEL：03-3264-7181 FAX：03-5226-9166 e-mail：pub-office@jsanet.or.jp）までお問合せ下さい。

なお概要（本文の一部抜粋）は以下の通りです。



「SHIPPING NOW 1999 日本の海運」——概要（本文の一部抜粋）——

●【豊かさの原点を支えるシーロード】 地球社会と調和する21世紀の海運を目指して

……海の道を通じて運ばれる貨物の量は膨大です。1998年の世界海上荷動き量は50億7,000万トンに上ります。さらに周囲を海に囲まれた日本の場合、エネルギーや食糧、工業原料などほとんどの貿易物資が船で運ばれ、その量は8億3,112万トン、世界の海上荷動き量の16.4%に達します。……

●【暮らしを運ぶ】 船が支える生活輸入大国日本

……食料品以外でも、繊維原料の綿花や羊毛は100%が輸入依存。建材や紙の原料の木材も約80%を輸入しています。化学繊維やプラスチックの原料の石油もほぼ100%が輸入依存です。衣料品から家庭用品、本やノート、マイホームまで、その原料のほとんどを私たちは輸入に頼っているわけです。……

●【エネルギーを運ぶ】 産業と暮らしの血液を運ぶ海のパイプライン

……多様なエネルギーをバランスよくミックスし、限りある資源をより有効に活用することは、21世紀に向けての私たちの大きな使命です。日本の海運はそうした要請に応え、LNG、LPG、石炭、石油製品など多様な輸送ニーズに対応する新鋭の専用船を整備し、高い信頼性と安定した輸送力で、産業と暮らしの血液とも言うべき日本のエネルギー供給を支えています。

●【産業を運ぶ】 国際分業の時代を支えるグローバルネットワーク

……こうした変化を背景に、近年、海運に対してよりグローバルできめ細かなサービスの実現が求められています。それは原料・部品の調達から生産、販売、さらに最終消費者まで、物と情報の流れをトータルにシステム化し、必要な物を必要な時に必要な場所へ確実に輸送できる、海運を中心に統合された高度な物流システムの実現です。……

●【日本の海運の現況と課題】 日本商船隊の国際競争力強化をめざして

……そうした動きを通じて、近年、日本商船隊の中核を占めるようになったのが、日本の海運会社が海外子会社を通じて外国籍の船を所有し、それを運航する形態——いわゆる仕組船です。こうした船舶は、国際水準のコスト競争力を確保しつつ、メンテナンスや船員の配乗など運航管理面において日本籍船と同様の信頼性と安全性を実現しており、日本商船隊の国際競争力強化の面からも、またわが国の暮らしと経済に対する安定した輸送力の供給という面からも大きな意義をもっています。……

●【地球環境との共存を求めて】 環境に優しい安全な運航を目指して

環境負荷の軽さという点からみて、船は最も優れた輸送機関です。海洋という天然の輸送ルートを使う船舶は、道路や線路を必要とする陸上輸送機関のように、自然に手を加えることをほとんど必要としません。また一度に大量の貨物を運ぶことで、単位貨物当たりのエネルギー消費量は極端に少なく済みます。これは同時に単位貨物当たりでみた場合の窒素酸化物や二酸化炭素の排出量も相対的に少ないことを意味します。……人類のかけがえのない資産である海との共存——21世紀に向かう地球社会の一員として、環境に優しい安全な運航を目指し、日本の海運はこれからも大きな努力を注いでいきます。

●【内航海運の活躍】 日本列島を結ぶ物流の大動脈

……輸送トンキロ（輸送量×距離）で見れば、わが国の国内貨物全体の42%が内航海運によって運ばれ、そのうち80%以上が石油製品、非金属鉱物、金属、セメント、砂利・砂・石材、機械、石炭といった産業に不可欠な品目によって占められています。その活躍ぶりは、まさに日本の暮らしと産業を支える国内物流の大動脈と言うにふさわしいものです。……

●【ニューテクノロジーへの挑戦】 先端技術が切り開く21世紀の海運

高性能マリンレーダーやECDIS（電子海図情報表示装置）、自動航行機能をもつオートパイロット、航海情報と警報をグラフィック画面で集中監視するブリッジモニター——多彩な装置群を人間工学的に配置したIBS（統合ブリッジシステム）には、最新の電子技術やコンピュータ技術によってインテリジェンス化された高度な航行支援機能が満載されています。……

●【日本商船隊の安全と信頼を支えて】 日本商船隊の高度な海技を世界に伝える

……そこでクローズアップされてくるのが、日本商船隊の信頼性を支える優秀な外国人船員の育成です。近年、そうした観点から、日本の海運企業が海外で船員訓練施設を運営する動きが活発化しており、さらに国際的な船員不足に対応して、日本を始めとする先進海運国が、中国や旧ソ連圏に船員供給のルートを拡大する動きもみられます。……



9月の定例理事会の様様

(9月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

会員異動

○退 会

平成11年8月31日付

有村産業株式会社(京浜地区所属)

平成11年9月22日現在の会員数121社

(京浜地区所属78社、阪神35社、九州8社)

政策委員会関係報告事項

1. 第5回日台船主協会会談について

(P.4 シッピングフラッシュ2 参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 米国港湾サービスユーザーフィー制度について

(1) HSF 法案は、本年5月26日に、下院に上程されたが、その後審議は進んでいない。米国の荷主団体や EC 等、或いは国会議員も法案に強く反対しており、10月29日に閉会となることもあり、年内に成立する可能性は極めて低い、と考えられるが、米国行政府が利用者負担との基本方針を明らかにしている以上、船協としては、現在行なっている CENSA を通じての反対運動を基本にしながらも、更に、様々なチャネルも使って、粘り強く活動を続けてゆく必要がある。

(2) 邦船社/船主協会の本件についての従来からの基本的スタンスは：

- ① 港湾は、物流インフラの根幹として国家・地域経済の発展に資する公共財産で

あり、費用については、基本的には国家予算から全額充当されるべきである。

- ② HSF は、米国における水路・港湾の浚渫、開発、運営、維持管理の莫大な投資や費用を、国際商船運航会社に負担させようとするものであり、船社経済に大きな影響を及ぼすのみならず、自由貿易を阻害するものである。

というものであるが、今後、運輸省(外航課)などとも歩調を整えてゆくことや、米国通商代表部(東京)などに対し、反対の意思表示を展開してゆくことを想定して、上記「基本的スタンス」を確認しつつ、

- ③ 真のユーザーフィーの在り方について、ユーザー等の意見を聴き、慎重な議論をするよう、強く要望する。

ということを明示しながら反対を続けてゆくことについて現在、事務局にて、検討中である。そもそも、ユーザーが負担すべき料金というのは、極めて限定的であるべきであり、ユーザーである船社にとっての、最大限負担可能な範囲等について、フィーの使途、負担者の妥当性等についての議論ぬきの立法は断固受け入れられない、というものである。

尚、③についての、より具体的な議論の内容については、今後、CENSA や EC の意見も踏まえ、邦船社等の意見の集約をはかってゆくこととしたい。

海務委員会関係報告事項

1. 海賊防止対策について

(本誌平成11年9月号 P.6 シッピングフラッシュ参照)

工務委員会関係報告事項

1. 2000年問題への対応について

環境対策特別委員会関係報告事項

1. 第1回会合（幹事会合同）の開催
（P.1 シッピングフラッシュ1 参照）
2. 経団連環境自主行動計画への対応について
経団連では、地球温暖化問題等への取り組みとして、各業界団体による環境自主行動計画を取り纏めており、毎年見直しが行われている。本年は第2回目の見直しとなるが、政策委員会および工務委員会では、これに対応するため、昨年同様、会員会社に対し運航船舶における燃料消費量等の調査を実施した。その結果、昨年度と比較して輸送貨物量が若干減少し、燃料消費量が微増となったものの、1990年度に対する1998年度の輸送貨物量（トン）当たりのCO₂排出量は10.1%減であった。

当協会は、1990年度に対する2010年度の輸送単位当たりのCO₂排出量を10%削減する目標を同自主行動計画に盛り込んでいるが、この検証や解析を行っていくためには、継続的に各種

データを蓄積していく体制を確立する必要があることや、輸送単位の指標に「トンマイル」を用い輸送効率の面で実態を反映できるようにするため、当業界としての今後のデータ収集方法や調査項目の内容等について、関係委員会・幹事会において早急に検討することとしている。

海運関係の公布法令（9月）

- ⑨ 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法施行規則等の一部を改正する省令
（運輸省令第41号、平成11年9月30日公布、平成11年10月1日施行）

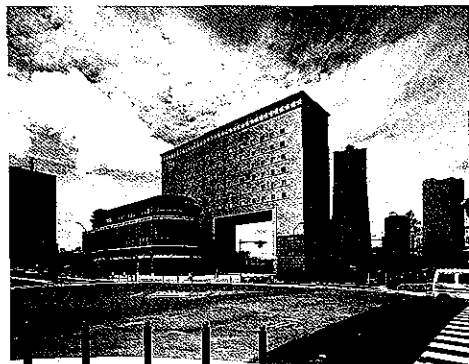
国際会議の開催予定（11月）

- IMO 第21回総会
11月15～26日 ロンドン
ASF 船員委員会第5回中間会合
11月22～23日 ホーチミン
ASF 第6回航行安全委員会
11月29日 ジャカルタ

「ナビオス横浜」がオープン

本年10月9日、横浜の「みなとみらい21」新港エリアに、横浜国際船員センター「ナビオス横浜」がオープンしました。

このナビオス横浜は、国際化著しい船員労働環境をとりまく今日の要請に応え、全ての国の船員が廉価で利用できる施設として、当協会をはじめ、神奈川県、全日本海員組合等の支援のもと、財団法人日本船員厚生協会が横浜市との共同事業として完成させたものです。



 NAVIOS YOKOHAMA

愛称の“ナビオス”は、ポルトガル語のナビオ＝船とオアシスの合成語で、広くたくさんの方々にご利用頂ける場として、親しんでもらえるようにとの思いが込められています。（一般の方も利用できます）

施設概要：シーメンズクラブ（バー・ラウンジ）、和・洋
135室、会議室、宴会場、レストラン
場 所：JR桜木町駅より徒歩8分
ご予約・お問合せ先：045-633-6000

当協会制作の壁新聞を全国小学校社会科研究協議会全国大会で配布

当協会は、広く国民各層に対して海運の役割や重要性についての理解を深めることを目的とした広報活動を行っておりますが、特に効果的広報という観点から学校・学生向け広報を重要視しております。

今般、その一環として主にコンテナ船の役割や重要性を説明するために平成10年度に全国小学校社会科研究協議会の監修を受

けて制作した壁新聞を、来る平成11年11月5～6日にかけて岐阜県で開催される同協議会全国大会（約3,000名の小学校の先生方が参加予定）にて配布し、今後の授業に役立ててもらう予定です。

当協会としては、学校・学生向け広報に関しては今後も充実したいと考えております。



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
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
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年 8 月	4,014	3,121	892	2.0	▲ 3.0
9	4,597	3,054	1,542	3.9	▲ 9.1
10	4,381	3,015	1,366	▲ 5.7	▲ 14.8
11	3,682	2,789	893	▲ 12.8	▲ 11.8
12	4,129	2,714	1,415	▲ 12.2	21.7
1999年 1 月	3,451	2,692	759	▲ 10.6	▲ 22.0
2	3,594	2,657	937	▲ 12.2	▲ 5.7
3	4,305	2,995	1,310	▲ 6.2	▲ 10.6
4	4,023	2,979	1,044	▲ 7.4	▲ 4.6
5	3,561	2,733	828	▲ 11.9	▲ 3.2
6	4,096	2,918	1,178	▲ 5.7	▲ 6.8
7	4,219	2,970	1,249	▲ 7.5	▲ 8.6
8	3,738	3,036	702	▲ 6.9	▲ 2.8

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

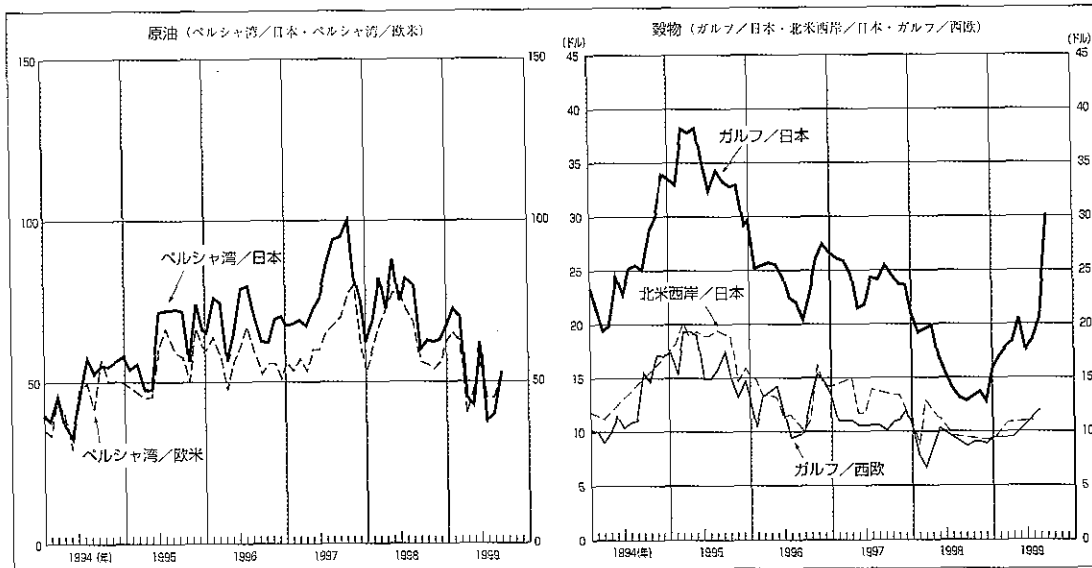
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年 9 月	134.59	131.05	139.80
10	121.30	114.25	136.75
11	120.58	115.30	123.65
12	117.54	115.30	122.70
1999年 1 月	113.18	110.35	116.20
2	116.66	112.15	121.75
3	119.78	117.45	123.35
4	119.81	117.95	121.95
5	122.11	120.15	124.32
6	120.90	118.12	122.20
7	119.86	115.20	122.65
8	113.40	110.82	115.60
9	107.57	104.48	110.93

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)									
				穀 物	石 炭	鉄 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
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	46,876
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
1998		186,197	1,712	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	1	15,953	430	15,523	2,843	8,269	3,751	74	305	100	181	11,843	1,632
	2	16,103	0	16,103	3,246	6,794	5,544	110	227	62	120	12,167	2,146
	3	12,092	0	12,092	2,739	4,524	4,374	0	247	79	129	13,860	4,963
	4	11,149	25	11,124	2,451	3,793	4,357	0	183	340	0	12,153	2,575
	5	10,200	0	10,200	2,878	3,512	3,446	0	130	182	52	9,512	2,041
	6	11,616	0	11,616	2,511	3,672	4,944	0	262	105	122	11,112	1,419
	7	14,862	0	14,862	3,300	4,515	6,538	0	241	268	0	13,944	2,807
	8	10,474	127	10,347	1,996	4,198	3,620	0	360	113	60	10,669	8,523
	9	12,268	0	12,268	1,766	4,538	5,528	0	242	194	0	14,098	3,209

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	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	66.25	62.00	62.00	50.00	67.50	60.75	56.50	52.00	52.50	42.50	62.50	51.00
2	66.50	58.50	69.00	60.00	72.50	59.50	52.50	47.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	69.00	58.00	82.00	67.50	70.00	51.00	57.50	50.50	67.50	55.00	62.50	42.50
4	67.50	46.50	72.50	65.00	45.00	35.00	52.50	45.00	72.50	55.00	40.00	33.50
5	72.50	61.50	87.50	69.00	42.50	37.75	59.50	45.00	77.50	69.00	47.50	33.50
6	76.50	65.50	75.00	62.50	62.50	45.00	60.00	52.50	77.50	56.50	55.00	37.50
7	86.75	68.50	82.50	74.75	38.00		65.00	50.00	72.50	65.00	45.00	36.75
8	94.00	85.00	80.00	60.00	40.00	36.00	67.50	65.00	68.50	52.50	45.00	36.00
9	94.50	72.50	60.00	44.00	52.50	45.75	70.00	60.00	56.00	40.00	52.50	43.00
10	100.00	89.00	62.50	52.50			77.50	70.00	55.00	51.50		
11	82.00	75.00	62.00	47.50			80.00	65.00	53.75	44.00		
12	75.00	49.50	62.75	48.00			62.50	42.50	56.50	43.75		

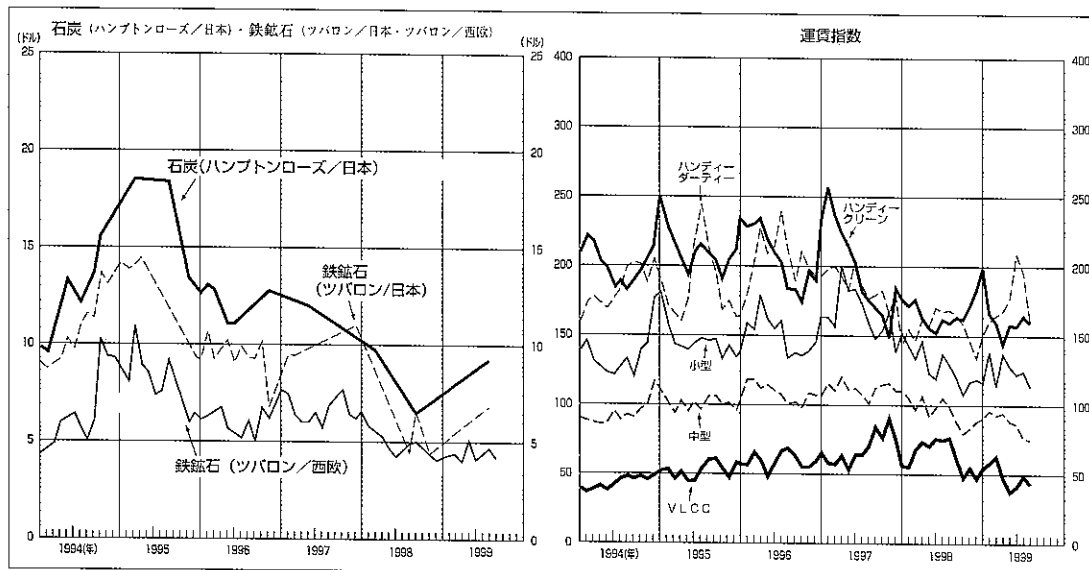
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・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			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	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	21.25	19.00	16.00	13.25	11.50	9.00	9.15		10.75	9.00	9.50	9.00
2	19.00	16.50	17.00	14.25	8.75				7.90	7.50		
3	19.50	17.50	18.00	15.25	12.85	11.50	10.75	9.30	6.75			
4	20.00	16.00	18.35	14.25							9.50	
5	17.00	15.50	20.50	16.50					10.50	7.50		
6	15.35	13.70	17.60	15.50								
7	14.00	13.00	18.50	16.00	9.75		10.95	10.80				
8	13.00	12.50	20.50	18.60							12.00	
9	12.75	12.70	20.10	19.85					8.50			
10									8.75			
11	13.75	12.75							8.75	7.50		
12	12.85	12.25							8.50	6.75		

(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 (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)

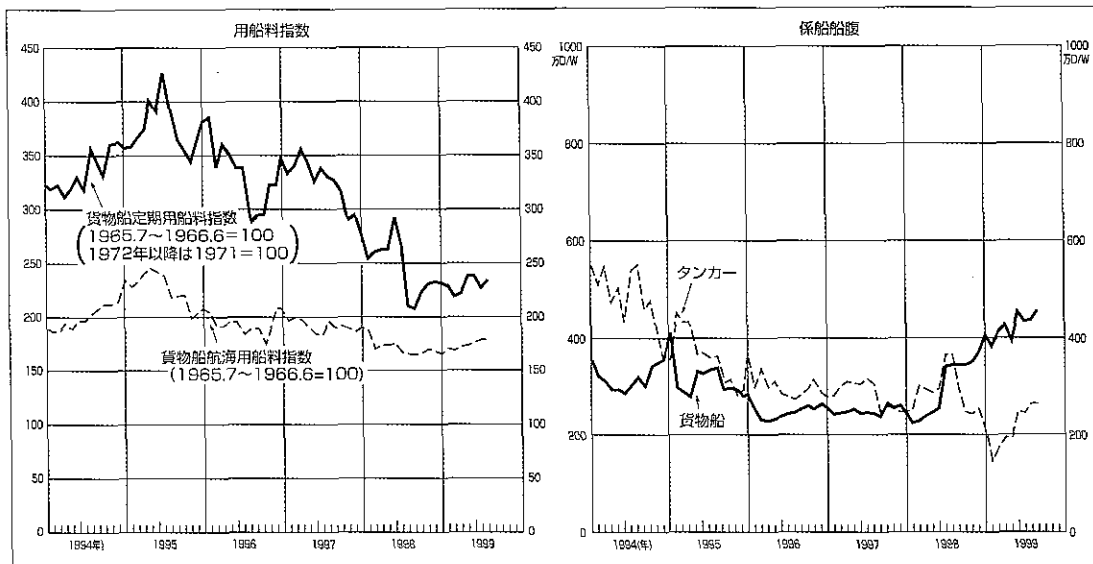
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	5.05	4.60
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	4.10	2.20
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	9.25	—	4.50	—	6.85	—	4.80	3.25	4.70	4.40
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	—	4.20	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	4.50	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.15	—	—	—

(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。

7. タンカー運賃指数

月次	タ ン カ ー 運 賃 指 数														
	1997					1998					1999				
	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C	VLCC	中 型	小 型	H・D	H・C
1	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9
2	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	151.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7
3	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3
4	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2
5	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3
6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3
7	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5
8	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	—	—	—	—	—
10	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	—	—	—	—	—
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	—	—	—	—	—
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	—	—	—	—	—
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	—	—	—	—	—

(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 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=ハンディークリーニング: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディークリーニング: 全船型。



8. 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					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0
5	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0
6	198.0	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0	360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0		349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		335.4	375.5	334.9	328.1	245.5	

(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航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1997						1998						1999					
	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	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125
2	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720
4	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943
5	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926
6	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485
7	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443
8	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639
9	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631
10	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479						
11	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415						
12	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528						

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

連日の猛暑がようやく終る気配のところへ、日本近海で次々と発生した大型台風が襲来する様子はやはり異常気象の現れではないかといささか気になる。それにしてもこんなに長い間暑かった夏はあまり記憶にない。先日、ニュースで南極から巨大な氷塊が流れ出したと報じられていたが、これなども地球規模での温暖化が進んでいることを実感させられる。大気中のCO₂の増加か、はたまたオゾン層の破壊が進んでいるせいか、いやな兆候に思える。

猛暑とは言え、エアコンを長時間点け放しにして電力を消費するのは、あとで高い電気代を請求される怖さもさることながら、資源の浪費と地球温暖化に思いめぐらすと、日頃の生活の場でも自制すべきことのひとつとして心掛けなければならない。電力需要増と共に

編集後記

火力・原子力が大きな割合を占める日本の発電は、輸入資源に頼るところがますます大きくなっているようだ。自然環境を守る論議が高まり、水力発電用ダムもこれ以上建設の余地がなくなっている現状を考えれば、最近改めて目が向けられた感のある風力発電のような自然のエネルギーを利用しない手はなかろう。北欧諸国が相当量を風力発電で賄っている状況に比べ、我が国のそれは辛うじて認められる程度でしかない。台風のような過剰な風エネルギーは発電には御し難いかもしれぬが、四方海に囲まれている条件下にあればこそ、もっと風力エネルギーの利用が図られても良いのではないかと

思う。

今後売電事業が活発になると予測されている中、風力発電コストが40～50%割高ではコマーシャルベースにのりにくいであろうし、電力会社による買電に頼るのも限度があるから、設備は公共投資として、得られた電力は公共施設用に優先して買い上げるとか差額負担をするとか国の施策としてもっと真剣に検討されるてしかるべきではないだろうか。我が国が地球環境保全についても先進国であるとの評価を高めていく上で、実際にやることはまだまだ多いと思うのだが。

川崎汽船

総務部情報広報室長

大滝 光一

せんきょう10月号 No. 471 (Vol. 40 No. 7)

発行◆平成11年10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

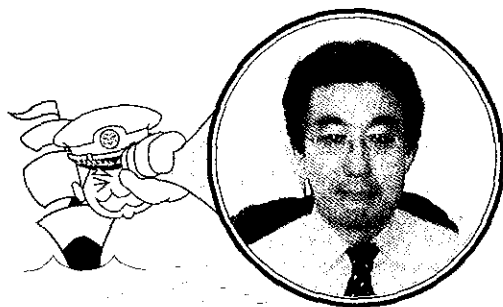
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (総務部広報室)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

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)



今回、登場して頂くのは

第一船舶㈱取締役営業部長

金森正一さん(51歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

内航一般貨物船の引合・運航業務と総務・経理部門の統括業務。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

4年前、神戸市東灘区で大震災を経験。ボランティアの計らいで、約3カ月間、三田市に他家族と同居しながらの会社通勤が忘れ得ぬ思い出。

3. 御社または御社の船舶の自慢といえは？

セメントタンカー6隻と石灰石専用船1隻、計7隻の船舶管理と船員配乗を主業務とし、特に新型荷役機械搭載船への対応を含めて、運航会社殿並びに荷主殿より全幅の信頼を得ている。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えて下さい。

いかなる立場になっても常にチャレンジ精神と謙虚さを忘れず仕事に励みたい。

第一船舶㈱の事業概要

セメント撒積ならびに石灰石専用船の保船管理と船員配乗を行い、運航会社に貸渡すことを主業とするかたわら、一般内航貨物船営業における取扱貨物の多様化を図っている。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



<http://www.jsanet.or.jp/>