

平成12年5月20日発行 毎月1回20日発行 No.478 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2000

5

社団法人 日本船主協会



MAY

C
O
N
T
E
N
T
S

巻頭言①

内航労働協約改定交渉を振り返って

日本船主協会常任理事 堀江船艇取締役会長 堀江隆三

SHIPPINGフラッシュ②

海賊対策に国際連携強化

—海賊対策国際会議の様相—

座談会③

船社間協定に対する独禁法適用除外制度について

—わが国コンテナ海運・荷主業界のプロフェッショナルは語る—

NECDジスティクス 国際事業部営業エキスパート 山藤 卓

日本荷主協会 常務理事 河村輝夫

川崎汽船 コンテナ船務兼部担当役員付理事・部長 黒谷研一

商船三井 定航部計画室長 鈴木 修

日本郵船 定航マネジメントグループ長 清水裕幸

司会 日本船主協会 企画調整部副部长 園田裕一

海運ニュース④

国際会議レポート⑤

1. 海賊問題、「エリカ号」事故など活発に議論

—ISF/ICS 総会、マニラで開催—

2. 燃料油による海洋汚染に対する賠償に係る条約採択に向けて進展

—IMO 第81回法律委員会の模様—

3. わが国提案の老齢タンカーの検査強化が合意

—IMO 第43回設計設備小委員会(DE)の模様について—

内外情報⑥

1. 外・内航ともにベアゼロで決着

—海員春闘の様相(2000年度労働協約改定交渉)—

2. 2000年港湾春闘の様相

3. 50年ぶりの大改正で、港湾行政改革への第一歩

—港湾法の改正について—

寄稿⑦

海運界における環境マネジメントシステム ISO14001

財団法人日本海運協会 品質システム審査室長 岩元 勝

各種調査・報告書欄⑧

将来の職員不足を懸念

—BIMCO/ISF 船員需給調査—

London 便り⑨

潮風満帆⑩

セイシエル諸島とマグロ

日本郵船船長 小暮宣彦

海運日誌⑪ 海運統計⑫

{4月}

船協だより⑬ 編集後記⑭

巻頭言

内航労働協約改定交渉を振り返って

日本船主協会常任理事
堀江船舶取締役会長

堀江隆三



一洋会並びに内航労務協会と全日本海員組合との平成12年度労働協約改定交渉を振り返って、私の感想を述べたい。

景気の低迷が長期にわたって続き、われわれ内航業界では主要荷主が合理化をますます強化し、資本系列の枠を越えた企業合併やライバル企業との業務提携による事業基地の閉鎖・統合等を余儀なくされた。そのため輸送量の減少、輸送距離の短縮及び運賃単価の引き下げ等が大規模に行われ、企業収支が悪化の一途をたどる中、協約改定交渉が始まった。

2団体所属会社では、陸上社員のリストラや賃金カットを既に実施しているところが多く、同じ会社の従業員である本船乗組員だけを聖域にすることは到底許されないとして、「経験加給の減額」を申し入れた。ツーゼロ提案はこれまでもあったが、実質ベースダウンを提案したのはこれが始めてである。

交渉は双方の主張が平行線を辿ったまま3月31日の協約失効日を迎え、双方が要求を撤回し、4月5日未明双方ともが「忍び難きを忍ぶ」かたちで大筋合意に至った。合意内容で特筆すべきは「賃金体系のあり方、船員制度、配乗体制などについて別途協議会を設置し、総合的に協議する」という項目が盛り込まれた点である。

経済が右肩あがり維持出来る時代には、年令が増えれば上がるという給与体系もそれなりに意味をもっていたと思うが、内航海運においては今後も右肩下がりの続くことが現実視される時代であり、現在の給与水準と体系を踏襲する限り、各社が配乗している船舶の代替建造はコスト競争にさらされ絶望的である。

また、内航船員の組織率は2割程度と言われ、残り8割の未組織船員は組織船員に比べコストで20万円以上低い。その上家族船員となると、法律で定められている労働時間や最低賃金の適用を受けず、さらに低いコストで運航することが出来ることになる。

荷主は組織船員であろうと未組織船員であろうと、自分の荷物を目的地まで安全に安く運べれば良い訳で、2団体所属会社と言えども、生き残るためには船員制度の見直しや配乗体制の総合的な整備の他に、給与体系を再構築しコストを下げることも避けて通れない状況にある。

これから組合と内航船員にふさわしい給与体系のあり方や、船員制度、配乗体制等について総合的に協議することになるが、内航海運の健全な発展のために真に実のある協議の場となることを切に希望する。



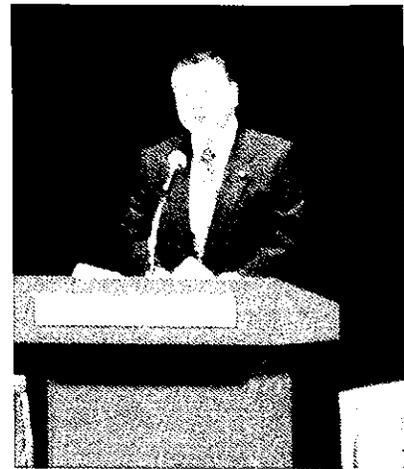
海賊対策に国際連携強化 —海賊対策国際会議の様—

昨年10月に発生したアロンドラレインボー号ハイジャック事件を契機として、11月のアセアンサミットにおける小渕前首相の提唱により開催されることとなった海賊対策国際会議が2日間の日程を終え、4月29日閉幕した。

当会議では、シンガポール（3月7～9日）および東京（3月28～30日）でそれぞれ開催された準備会合（本誌平成12年4月号P.2シッピングフラッシュ参照）において検討、合意された対策が最終化され一連の会議の成果として参加16ヶ国・地域によって採択された。これにより、船舶の航行と乗組員の安全を確保するため、アジアの各国が力を合わせて、犯罪の抑止のために官民一体となって取組むことが合意された。

27日の会議は森喜朗総理大臣および江崎鉄磨外務総括政務次官の挨拶から始まり、アジア16ヶ国・地域の海上警備機関の代表が、海賊・海上武装強盗対策に関する国際協力・連携の必要性と可能性について検討した。

28日は、海上警備当局と海事政策当局がそれぞれ会合を持った後、午後の合同会合において、



●あいさつする森首相

一連の会議の結果が総括され、それぞれ“アジア海賊対策チャレンジ2000”、“東京アピール”および“モデルアクションプラン”として発表された。また、当協会の草刈隆郎副会長は、今回の会議の結果、船側の自衛策と適切な通報の励行が警備当局等における取締りに役立ち、海賊及び武装強盗の防止に効果を発揮することを期待する旨発言した（資料参照）。

H I P P I N G L A S H

1. “アジア海賊対策チャレンジ2000”の概要

- (1) 有効な対策を確保するため、可能な限り相互協力・連携を推進・強化していく。
- (2) 24時間機能する「海賊・海上武装強盗対策情報連絡窓口リスト」を利用して、海賊・海上武装強盗関連情報の交換を関係する参加国の海上警備機関間で迅速に行う。
- (3) 船舶から迅速な通報があれば、海上警備機関が時機を失することなく必要な対応をとることが可能となり、それらの通報のデータを分析することにより、効果的な対策をとる。
- (4) 最近のハイジャック事件に関し
イ. 自国沿岸海域における取締りの強化
ロ. 海賊・海上武装強盗の発生情報を受けた場合の措置等として、
 - ①被害船舶・者の支援、②停船及び逮捕、③関係国との連携、④捜査共助、⑤連携活動の推進、⑥技術協力
- (5) 本会議のフォローアップを含めさらなる協力・連携を推進するため、専門家による会合を定期的に開催する。

2. “東京アピール”および“モデルアクションプラン”の概要

- (1) ハイジャック等、凶悪かつ組織的な事件を念頭に置いた船側の自主警備策（位置通報システム技術の導入等）の実施及び強化
- (2) 事件発生時に沿岸国／寄港国が迅速・的確な措置がとれるよう、被害を受けた船舶から沿岸国／寄港国の関係当局への報告を徹底させるた

めの環境の整備

- (3) 被疑者の的確な訴追を遂行するための沿岸国／寄港国による法的枠組みの整備
- (4) 関係機関が一体となった的確かつ機動的な対応をとるための体制の構築
- (5) 国際的な情報連絡、連携を促進するべく、従来からの外交ルートを通じた情報連絡とともに、専門的知見を有する各国の関係機関が、相互間の情報連絡窓口を設定しこれを活用することにより、総合的な情報ネットワークを形成
- (6) 船舶の自主警備策の強化や、関係機関による行方不明船舶の早期発見に資するべく、海賊及び船舶に対する武装強盗事件に係わるデータを共有・活用

この東京アピールに基づくモデルアクションプランでは、海事政策当局及び民間海事関係者がとるべき具体的アクションが、①自主警備策の充実、②当局に対する報告、③各国政府内部の諸機関間の連携、④国際的な情報連絡網の確立、⑤情報の分析の各項目毎にまとめられた。

なお、本会議において海事政策当局同士の連絡窓口リストが作成されるとともに、船舶が事件が発生した場合の通報先リストが最新化され議場配布された。



◎海賊対策国際会議オープニングセッションの様相

【資料】

船舶に対する海賊および武装強盗の防止 へ向けて

2000年4月28日

日本船主協会 副会長 草刈隆郎

船舶に対する海賊および武装強盗の防止を共通の目的として、アジア各国から参加されている各国海上警備機関、海事政策当局および国際海事機関の代表者の皆様、並びに今回の会議のために準備をされた日本政府関係者のご努力に対し、私は日本船主協会を代表して敬意を表するとともに、厚く御礼を申し上げます。

皆様ご既承のとおり、海運は世界の貿易物資の輸送を通じ各国の経済の発展と人々の生活に貢献しておりますが、最近、特に東南アジアの水域において船舶に対する武装強盗およびハイジャック事件が増加している事実は真に憂うべきことであります。

船舶に対する海賊および武装強盗という犯罪行為のために、国際貿易の第一線で活躍している多くの船員が危険にさらされ、現実に

殺され負傷しています。また、これらの事件の大部分は犯人が逮捕されず、いわば野放しにされています。このような状況を改善し、船舶の航行と乗組員の安全を確保するため、アジアの各国が力を合わせて、犯罪の抑止のために官民一体となって取り組むことが合意されましたことは誠に意義深いものがあると考えます。

今回の一連の会議を通して私ども民間海事関係者は、まず、船舶における自衛手段の徹底と事件が発生したときの当局への迅速、確実な通報を行うべきことを確認致しました。船側から適切な通報を行うことにより、海上警備機関をはじめとする関係当局において、それを取締りや犯人の捜査、検挙等に役立てて頂けるものと確信しており、船舶に対する海賊および武装強盗の防止に効果を発揮することを強く期待いたします。

関係の皆様のこれまでのご努力に改めて御礼申し上げ、今回の会議の結果が今後の対策として実ることを切望し、お礼の言葉に代えさせていただきます。 以上

船社間協定に対する独禁法適用除外制度について

—わが国コンテナ海運・荷主業界のプロフェッショナルは語る—

外航海運企業による運賃同盟や、太平洋航路安定化協定（TSA）など協議協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題が顕在化している。今月号では、この問題の今後の動向などについて、荷主、船社の方々にお集まり頂き、率直な意見交換をして頂いた。

司会 このところ外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度についての議論が米国議会やOECDで行われています。本日は、この問題について、コンテナ航路運営に深く携わっている船社の方々と、こうした海運サービスのユーザー側である荷主業界の方々にお集まり頂き、率直な意見交換をして頂きたいと思います。

黒谷 まず船社側から始めさせて頂くと、日本では長年、協定と荷主が対話をしています。根本的な問題は、独禁法適用除外の海運カルテルなどが持つ問題はどこかという点と、協定と荷主がいろいろ対話をしていたら、協定の弊害よりむしろ功もあるという面も出てきているのかなという点です。今日はそうした功と罪の部分を洗い出すことができれば、大変有り難いと思っています。

河村 海運カルテルの功罪といったとき、功というのは海運産業にとっての功であって、貿易業界にとっての功でないことがあるんですね。

出席者 （順不同・敬称略）

NECロジスティクス 国際事業部営業エキスパート

山藤 卓

日本荷主協会 常務理事

河村 輝夫

川崎汽船 コンテナ船事業部担当役員付理事・部長

黒谷 研一

商船三井 定航部計画室長

鈴木 修

日本郵船 定航マネジメントグループ長

清水 裕幸

司会 日本船主協会 企画調整部副部長

園田 裕一

（平成12年4月27日開催）

そこら辺が荷主の側から見たとき、カルテルの功罪の評価で、難しいと思います。

私どもから見ますと、小さな罪のほうがすぐ目についてしまう。では、何が功なのかとなると、それは非常にベーシックなものですから列挙するのが難しくなってきます。けれども、日本の貿易と海運がこれだけ発展してきているということについては、日本における海運カルテルの大きな功だと思っています。

外国の荷主と船社との関係を日本のそれと比べると、日本は何と幸せな国かなという感じがつくづくします。ヨーロッパや、この前もソウルであったESCAPの会議（※1）に行っても、「えっ？」とびっくりするような発言があります。

つまり、船社側が「我々は貿易産業の下請け産業ではない」というようなことを言ったり、「船社が値上げを導入しようとしたときに、海上運賃のディテールを荷主が余りにも詮索し過

座談会

ぎるのはアンフェアだ。例えば、車を買うときにタイヤが幾らだ、パーツが幾らだとこんなこと聞くか」と言って満場の拍手を得ている(笑)。
清水 今日はとても良い機会なので、メリット・デメリットを思いつくままに挙げたら、「えっ? こんなこともあったんだね」というのが出てくるかもしれませんね。

河村 私ども、デメリットというときに、ある特定の航路の、ある特定の船社グループの行為が、あたかも海運同盟の仕組みがすべてそうであるかのように思い込んでしまっている面があるんですね。

例えば、「ある航路でこんなことがあった」というと、海運同盟というのは皆がそういうことをするのだと思ひ込みます。「海運同盟」と言うときに、実務を知っている人たちは、日本に三十幾つ輸出航路だけでもあることをご存じですが、知らない人は、同盟というのが一つあって、それに荷主が牛耳られていると思ひ込んでいます。世界にそういったグループが三百もあるということも合わせ、特に利用者側には訴えていかないと誤解を招くのではないかと思います。

独禁法適用除外制度は本当に必要か?

司会 ここにお集まりの方々は、独禁法適用除外問題について、最近ある業界紙上で夫々の立場からの意見交換を交互に連載されていましたが、このことも含め、山藤さんいかがですか?

山藤 私の視点と言いますのは、皆さんの視点とちょっと違うかもしれません。

私は協定の現状を肯定的に見ているつもりです。私がある業界紙に書かせて頂いたエッセンスというのは、「本当に独禁法の適用除外に基づいて今の体制は支えられているのか?」という発想なんです。

要は、本当に適用除外で守られているのだったら、競争は制限をされているという感じになるのではないかと。ですが、実際はそうではなくて競争が存在すると私は思っています。そのこ



◎山藤 卓氏

とを肯定的に見た場合、現状は独禁法の適用除外に守られてある訳ではないのではないかと思います。

そもそも、独禁法の適用除外によってある業界を守っていきこうというのは非常に古いといえますか、それは競争のない時代、市場が熟していない時期のことだと思いますが、今の外航定期船市場は市場が熟しており、もはや「適用除外」を外したとしても、今の体制を維持できるのではないかと考えています。

黒谷 今の山藤さんのご発言は、少なくとも日本・アジアからヨーロッパと北米というメイン2大航路を念頭に置くと、適用除外の擁護論者である船社側から見ても実態は既にそうになっており、その意味では「賛成です」ということだと思うんですね。

昔は同盟で船社をまず拘束する。その結果としてお客様を拘束するというようなこともありました。月間配船数を決めるとか、あるいは「この国に行くにはここに寄って行かなくてはいけない」とか。ところがこういう根本的な部分は、今やおっしゃっている競争というか、サプライ/デマンドに委ねられています。そういう意味で、同盟だ、協定だということにこだわらなくても、すでに自由競争になっている。私どもはそのネジを戻して、昔で言う独禁法適用除外を夢見るというつもりは全然ない。ただ、運賃に付帯する部分について船社が話し合いをし、そ

の過程で利用者たる荷主とのグループ対グループの話し合いができる体制を維持した方が、より効率的な定期船サービスを提供できるのではないだろうか。ここの「オーシャンフレートを含むその他の条件を船社間で話し合う」という部分が、協定の優越的地位の濫用(以下「濫用」)になるのか、それとも独禁法適用除外にして認めて良いのか。この辺が政府も含め、全体で基準ができ上がってない状況です。

山藤 おっしゃるとおり、その辺の見方というのは違いますし、特にアメリカとヨーロッパでだいぶ差があるようです。ただ、アメリカも業者間協調、あるいは価格カルテルの形式を取っていても、合理的な理由が揃っている場合、合理的原則、ルール・オブ・リーズンといえますか、そういうものがあれば、協調などをもって直ちに違法ではないという解釈もあるようです。

EUの方も適用除外するのに、例えばEUの経済的利益や消費者利益の向上に寄与するか、あるいは必要最小限の協調であるとか、そういう条件が整えば、同業者が協調したり話し合いを持ったからといって、それを全面的に否定するというわけではないという解釈も出ているようです。

日本の場合には、競争を実質的に制限することは禁止という解釈のようで、言い方は違っても、独禁法の適用除外をしているから許されている協定だということに見る必要は必ずしもない。逆に言うと適用除外がなくても認められる協定だってあるのではないかと、というのが私の観点です。

ただし、カルテルや協定を野放しに放置しておいてはどのような方向にいくかわからないから、なんらかの監視システムが必要でしょう。その監視システムを機能させるものとしてはユーザーとの話し合い、対話ということと、クリアなガラス張りでの情報交換ということが大切だろうなと思っているわけです。

司会 適用除外制度で認められていても、ある一線を超えれば独禁法の完全適用になるわけです。

山藤 そうですね。

変貌していくカルテル

司会 国によっては、同業者がただ集まっても違法になるのかもしれませんが。その辺でどこか国際的に共通の認識ができれば、それが一番いいのだろうなと思いますが。

鈴木さん、いかがですか。

鈴木 やはり国による違いという点、特に今回のOECDの事務局提案(※2)のベースになっていると思われるEUの考え方というのが、私の感じではコンテナ海運の現状に即応していないという印象を持っています。というのは、EUのトラディショナルな考え方というのは、運賃同盟は是である。ここでいう運賃同盟とは、まさに独禁法でいうところのカルテルです。統一タリフを持って統一価格を設定して、それに何らかの強制力を持たせる。それを是とする背景としては、やはり盟外との競争が存在する。

ただ、今やヨーロッパでも統一タリフというものが実施されてないわけです。だから、実態として同盟そのものがいわゆるカルテルではない。ところが、EUの視点からいくと同盟と盟外という非常にトラディショナルな考え方がある。だから、同盟と盟外が同席する協議協定は悪なんだという理屈にどうしてもなっていくわけです。

しかし、いわゆるトラディショナルなカルテルというのは、少なくとも主要な市場においては、ほとんど存在しないというのが私の感じですが。ただ、ではそれなら独禁法適用除外はいいのかというと、国によってそれぞれ船社が二社集まって立ち話したら、独禁法の疑いを持たれるというところもあるわけで、やはり一定の枠組みの中で、話し合いや決定などをガラス張りにクリーンにしながら、もう少し使いやすい建設的な仕組みというのを作れるのではないかと。当然、監視システム、あるいは濫用防止のための法的な枠組みというのが存在した上で、そういう仕組みが作れるのではないかと考えて

座談会

います。

河村 カルカッタ同盟ができてから125年ですか。その間、カルテルがうまく機能した期間というのはわずかしかない。何十年は多分ないのでしょね。ほんの短い間だけがうまくいったのだと思います。

たまたま荷動きが良くて、往復航の荷動きバランスが非常に良くて船会社の春が続きますと、やはり新規参入が出てきますから、そこで同盟の中でも競争が起こるし、往復航のバランスが違えば、そこですぐどんな同盟でも滅茶苦茶な競争になる。一番顕著な例は、さしものTSA(※3)も、同じようなメンバーで、同じ議長の同じ事務所で作っていながら復航は滅茶苦茶じゃないか。もし、TSAのような協定が非常に強固なカルテルとして機能するのであれば、WTSA(※4)だって同じように運賃が高くなっていくはずなのに。復航は全く別の生き物のような感じがしますので、競争というのは同盟の中にも協定の中にもあるんだ、こういうふうには思っております。

黒谷 それ、私が言おうと書いていたんですよ(笑)。「同じ船社が同じメンバーでやっているのに、ちゃんと競争があるんだからカルテルは「濫用」してないんです」と言おうと書いていたのに……(笑)。

河村 船社の方は、カルテルがせつかくあるのだからうまく使いたいと当然思うでしょうね。私どものほうから見ると、協定なり、同盟による何がしかのメリットがあるとすれば、多少のところは大目に見てもいいという気がします。

では、どういうメリットがあるのか。俗に航路の安定といいますが、99年5月、北米航路で運賃がポンと50%上がったのも、あそこにちゃんと北米同盟があったわけです。同盟があって、さらにTSAがその後ろにあって、それでも50%の運賃が上下する。これは、その前に大幅に下がっていたからだとということでしょうけれど。

もし、運賃の安定が利用者にとっても望ましいのであれば、下がるのも上がるのもある程度グラデュアル(穏やか)であるべきだ。まあ、



◎河村輝夫氏

あの大幅値上げというものは、「海上運賃がこれ以上下がったらどうしようもない切羽詰まった段階にきたからの現象である」というふうにしかり思えないのですけれども。

カルテルがしっかりしていたら、あのような値上げは、古典的な説明から言えないはずですね。でも、下がったり上がったりしたのはやはり自由競争があった裏返し証拠だと思えます。

山藤 そういう状況から考えますと、まあ、現に競争状態が圧倒的な力で抑制されてしまう状況があれば、これはいけないわけですが、現実の問題として、そもそも外航海運業というのが世界的なグローバルなものですから、各国の協調によって1つの解釈を持てば、何も独禁法の適用除外という問題を持ち出さなくても、各国の考え方をすり合わせておくことによって解決できるのではないかと。

私は船社と電機メーカーの財務諸表を調べ、いわゆる総資産に占める固定資産の割合、いわゆる固定比率ではなくて、総資産に占める固定資産の割合というものを見てみたんですね。日本郵船と商船三井と川崎汽船の3社、それからたまたま私は電機メーカーですので、日立、東芝、NECというところですね。そうすると、最近では船社の平均値が64%、電機メーカーが41%となりました。ところが、固定資産に占める有形固定資産の割合ということで見ると、船社

が48%、電機メーカーが44%、あるいは97年ですと船社が45%、電機メーカーが46%と、むしろ電機メーカーのほうが多いぐらいで、有形固定資産の多い施設産業だからカルテルで守らなくてはならないという理屈は通らない。

電機メーカーですと完全な競争にさらされて痛いほど痛めつけられて、日本で事業が成り立たなければすぐに外に出て行かざるを得なくなってしまうわけです。しかも、重い設備を持って外に出て行く。絶対額で言いますと、船社の固定資産の3社平均でいきますと1社当たり3,590億円。それに対して、電機メーカーは1兆5,000億円ですよ。

比率では若干船社のほうが大きいかもしれませんが、電気メーカーは絶対額としては大変な金額をもって事業運営をしているわけで、そういった中で船社だけが設備産業だから守らなくてはいけないんだ、という理屈はもう成り立たないのではないかと。

では、国益の安全論で船団を持たなくちゃいけないかということになると、アメリカでさえ船社を外国資本に買われてしまって、自国船社は実質的にないような状況にある。そうなると、もうほとんどカルテルで守らなくてはならないという理由はないのではないのでしょうか。

司会 山藤さんがカルテルとおっしゃっているのと、船社サイドのカルテルと言っているのと違っているような気がします。船社側は昔の意味でのカルテルだとは全然思っていない、違う概念でとらえているのではないかと。

先ほど河村さんが「カルテルをもっとうまく使いたいと船社が思っているかもしれませんが」とおっしゃいましたが、カルテルを昔の意味での運賃を拘束するような格好で使いたいと思っている船社は、多分もういないのではないかと思います。

幅広い国際的合意があれば…

黒谷 主題からちょっとずれますが、外航海運というのは100年前から基本的に国際海運です



◎黒谷研一氏

ね。それに対して、国内法である独禁法適用云々ということ自身が馴染まない論ではないかとも考えます。

山藤 私もそう思います。ですから、国内的な「独禁法の適用除外」ということを持ち出すまでもなく、国際的な合意さえできていればいいのではないかと。そんな感じがします。

黒谷 ただそうしますと、船社はカルテル行為をしないわけですから、個別の荷主と個別の船社の話し合いや交渉だけになって、それは米国のNITリーグ(※5)が主張しているように、すべては個別の船社と荷主の力関係で決まるんだというロジックになる。これが本当に日本を含むアジアの利用者なり、船社なりが目指す原則なのか、これも、去年OSRA(※6)ができたばかりで、これまでの125年の歴史を一挙に、99年5月1日をもって全部そちらに方向転換することが、本当にあるべき姿なのかというのは、答がまだ出ていないのではないかと。そうしたことを念頭に置きつつ、今までのようにカルテルは競争制限的な集団であるという見方から脱皮して、もう少しの間は船社と荷主の対話を続けていくという形が望ましいのではないかと思います。そのためには、船社間協定をカルテルというよりも団体として認識してもらわないと、荷主との話し合いが成り立たなくなります。

日本で行われている、荷主協会と協議協定な

座談会

どとの話し合いというものが、むしろ世界のモデル・ケースとならないのかな、というところをえています。

河村 今の黒谷さんのお話を、2つの局面に分けて敷衍したいのですが、1つは、独禁法を適用するのは大体荷主国で、独禁法で海運カルテルの行動を縛って自国の貿易を保護している。カナダとかオーストラリアとか、海運の弱い国は、荷主国としての法律がいろいろあります。ところが、日本の場合は海運と貿易が結構バランスよく発達してきているので、日本の法律体系や今までの荷主と船社との慣行にしても、荷主だけがいる国や船社だけがいるような国とはちょっと違う。今、大きく分けると、ヨーロッパのようなやり方のところ、それから全く特殊な法体系を持っているアメリカ、そして、日本を中心とするアジアと。荷主の考え方も、それぞれの国や地域で海運業の発展の度合いに応じていろいろ違ってきます。

2番目の切り口としては、アメリカでは、タリフ運賃の値引きというのは絶対にいけないことになっている。ここに1つの大きなドクトリンがありますので、他の地域と物の考え方がどうしても違っている。なんで荷主と船会社との個別の自由な契約であるサービスコントラクトをFMC（米国連邦海事委員会）に届けなければ

いけないのか。

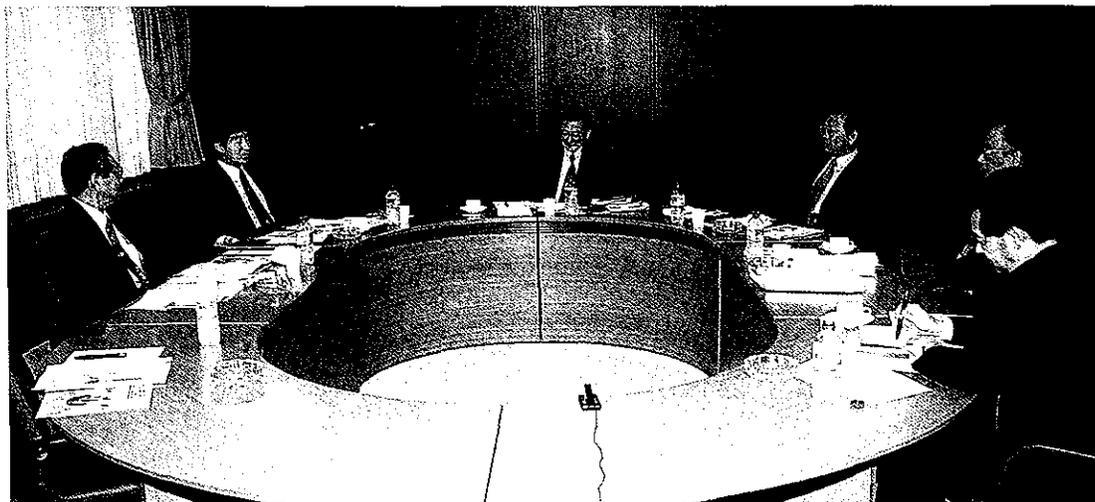
値引きは、絶対いけないというアメリカ流の正義感から誰かが何かを監視しなければいけないのだ、こういう物の考え方をする国と、ヨーロッパは別にタリフがあっても、値引きしても著しく違法とは言われません。日本も、不公正な方法でなければ、実勢運賃が違法とはされません。東南アジアにおいても、またしかり。

この違いをよく理解しないで独禁法問題を話していても、なんかカラ回りするばかりで。結論から言いますと、それぞれの商慣習なり法律のルールに従った今までの商慣行がありますので、これを尊重する形で落ち着くところを目指していかないと、一本のグローバルスタンダードを求めることは難しいと思います。

競争制限的な協定とは？

司会 この前、荷協がアンケートをされて会員の意見を取られていましたが、その中で、同盟、協定、アライアンスそれぞれについて意見を聞かれていましたね。

河村 荷協のメンバーが、今実感していることをくみ取るのが目的だったのです。しかし、アライアンスなり、コンソーシアムについての評価が思ったよりちょっと違う。競争制限的であ



るととらえている人が意外に多い。これは、よく説明すればわかることだとは思いますが。例えば、川崎汽船と COSCO が同じ船と一緒に運航しているのはおかしい。同盟と盟外が一緒にやっているのは競争制限的であるととらえていて、その中で大変激しい競争があるのだということについてはあまりご存じない人が多いですね。

鈴木 我々の意識の中に、もう今さら昔の「同盟と盟外」というのはないんですね。あの人たちが同盟で、この人たちが盟外という……。

黒谷 もうそろそろ、同盟は同盟という単語を使わないという時代かもしれないね。

鈴木 価格を話し合うフォーラムだけれども、それはもう同盟、いわゆる昔の同盟ではないということですね。

清水 今回の OECD 問題について EU が言っているのは「EU の法律は全然変える気はありません」ということだと思いますけれども、同盟に対する EU の基本的なコンセプトというのは、いわゆる旧同盟というか、古いままのイメージの同盟のコアの部分が残っているんでしょうが、実社会はそれからとっくに先に進んでいるという部分があるのですね。

だから、私達も今ここで話しているけれど、いわゆる古い意味での同盟というのは実態として存在していませんし。これは合意事項でも何でもないんだけど、共通の認識になっています。例えば航路の安定、それから運賃の安定。これは船社側から見ても、荷主側から見ても、あるに越したことはないわけです。製品を輸出して製品を輸入する。あるいは、もっと進んで日本の製造業界による海外生産の兵站として海上輸送部門がベルトコンベアになっているところを考えると、安定輸送、安定価格というのがいいに決まっているというのは、荷主にも船社にも同じことだと思うのです。

船社から言うと、共通タリフがあろうがなかろうが、船社間で話をできるフォーラムがあった方が、そうした状況を実現するために必要なんだと言ってきているわけです。



◎鈴木
修氏

山藤 私の言いたいことは、今までだって自由に競争をやってきたのであれば、何も適用除外なんていう理屈を持ち出さなくてもいいんじゃないだろうか。これまで価格がアップダウンを繰り返してきた、大きなレベルでドカンと下がった、あるいは1,000ドルも一挙に上げたというのは、恐らくは協定の中で競争があり、そして話し合いがあろうがなかろうが、お互いに切磋琢磨して、例えばどん底のところまで価格が落ちてきてしまった、これを戻さなければ船社だって生きていけないというようなところから出てきたものであって、何も独禁法適用除外という問題を持ち出して、それによって守られてきたとかいう問題ではないのでしょうか？

OECD における議論と期待

清水 それは、まさに私たちが今度の OECD ベーパーに対してどうやって反論を作っていくかと考えたときの、3つのポイントの一つでした。

1つ目は、協定の個別審査は大変な弊害があるということ。

2つ目は、同盟なり協定というのは過去に不公正なことをやって、本当に利用者に迷惑をかけてきたのだろうかということ。いやいや、そんなことはない、参入障壁もないし、プライスもそれなりに動いてきました、競争的でした、

座談会

◎清水裕幸氏



開放性もありましたと言える。

3番目が、まさに今、山藤さんがおっしゃったことで、だったら、協議・協定などというものを独禁法適用除外の下でやっけていても、積極的な意味が社会的に何もないじゃないかということになる。これに対して僕らはどう答えようか、どう船社側の立場を主張していこうかという問題でした。そこで私なりに頭に飛来したものは、よくよく見ると95年から96年にかけて、例えば日本/北米の運賃が一挙に1,000ドル近く下がって、ずっとボトムで張りついていたが、98年にまず300ドル戻って、それから99年、900ドル戻したということで、95年より前のレベルにやっと近づいた。品目によってはこのレベルを超えた、まだ届かないものもあるという状況で大事件だったのですが、もう少し長期的に見ますと、基本的には2,500ドル近辺で過去15年から20年間ずっと安定してきている。

95年から99年にかけての大事件がフォーカスされ過ぎて、そんなに乱高下するなら協定なんて要らないじゃないかということになるけれど、もう少し長いレンジで見ると安定価格・安定輸送が行われてきた。それは、何らかの価格のガイドラインがあったからに違いないからではないか。例えば、一般の消費者がお店に行けば、価格が書いてあるわけです。そこから交渉して5%引きだ、10%引きだ、自動車でも電気製品でも交渉するわけでしょう？定期船の場合は、

タリフというものがあるにしても、今は例えばTSA的なところで、運賃にしても、他のサーチャージにしても、ガイドラインとして持っている。それを船社が勝手に押し付けるのではなくて、実質的にはお客さんの団体と対話をしていくということで透明性をより高めていけば、船社と荷主という、本来パートナーである両者の関係がより良い方向に向かうのではないかと、というのが3つ目のポイントです。だから、やはり協定が一切認められなくなると利用者側も船社側も困るのかなというのが我々の結論です。鈴木 私が、山藤さんの記事で一番印象に残ったのは、「独占禁止法の目的の真髄は自由競争によるダイナミックな経済効率を求めることにあり」という点です。

そして山藤さんは今、要は自由競争もあるんでしょう、経済効率を高めるために努力もしているんでしょう。そういう中で、今や同盟も協定も価格カルテルという状態ではないわけでしょう。それを、どうして独禁法というカルテルを取締まる鏡に照らして議論されようとするんですかとおっしゃっている。装置産業だから価格カルテルによって守られなくてはいけないみたいな議論はもう止められたらどうですか。もっと違う次元の議論をされたらいいんじゃないですか？というのが山藤さんのポイントと理解しました。

私も、まさにそのとおりで感じています。司会 そのような考え方を世界中で認めてもらえるのであれば、そうしてもらいたいと思いますね。

鈴木 OECD の場で、果たしてそういう議論になり得るかどうか、というのが1つのポイントですね。

山藤 一番初めに申し上げたように、ヨーロッパ、アメリカ、日本の3極で協定の是非について解釈の違うところがあるのですが、外航海運は、グローバルな業界の筆頭なようなものです。ですから、これはやはり国際的なコンセンサスというものを作っていく必要がある。そうした中で、船社間の話し合いやガイドラインのよう

なものが合理の原則に叶うんだという国際的コンセンサスができ、そしてその合理を踏み外すことのないような仕組みが作られるべきであって、荷主も船社も独禁法をお互いに勉強し合って、「こういうようなことであるならば独禁法に抵触しない仕組みだ」というような合意を作り上げられるのではないかと思うのです。そういう世界的な共通認識を作り上げる努力というのをこれからみんなでやっていって、そうした中で適用除外を外していく。その中においては、カナダで提案されているサンセット条項のような考え方、即ち時間をかけて徐々になくしていくという方向、こういうのが大切ではないのかなという気がします。

OSRA と電話交換システム

河村 OSRA になって荷主が一番心配したのは、船会社ごと、荷主ごとの勝手気ままないろいろな契約ができるのではないかということでした。つまり、さっき清水さんがお話しされた電気製品を買うときのオープンプライスのようなものを持ってきて、店渡しの値段だとか、家まで持ってきて配線してくれる値段なのか、空の段ボールをどうしてくれるのか、これを一々交渉するとなると、何か1つの標準がないと荷主としては非常にやりにくくなる。

まあ実際に蓋を開けてみたら、前年の契約書になぞるような形になった。一遍にガラッと新しいものにはならなかったことで、大幅な値上げにもかかわらずルールがある程度安定し、荷主・船社両方にとってのメリットだったと思います。

荷主協会の運賃委員会の北米部会で、99年夏前に北米同盟が活動を停止した時にフリーディスカッションをやった。すると「やはり話し相手はあったほうがいいんだよな」と、皆本音が出てきました。

それまではTSAという団体が、北米同盟の陰に隠れて操っている疑似カルテルである、こういうふうに悪口を言っていたのですが、やは



◎(司会) 園田裕一

り1社1社が1つ1つの船会社と話していたら大変だと思いますね。荷主団体とTSAのような協議協定が話をしたからといって、全部のことを話せるわけではないのですが、何かそこで1つのスタンダードのようなものができて、気に入らない人はまた個別の話をすればいいと思う。何かをスタンダーダイズするということのためにも、少なくとも日本の荷主協会の会員は、カルテルだとか、独禁法違反だとか、そういう言葉以前に業界同士の話が必要だという認識を持っています。

山藤 今の河村さんのお話ですけれども、私はNECで電話屋出身なものですからそういう発想は自分たちのシステムの中でよくわかるのです。電話交換システムというのは、例えば、東京の人と大阪の人がうまく話せるのも交換局というのを通して話せるわけです。

もし、当事者が1本1本電話線をつないでいたら、当事者の数 $N \times (N - 1)$ を2で割っただけ本数が要るんです。それがどれだけ大きな数かという、例えばたった100人の人の電話加入の場合を考えた場合でも、自由に加入者間の誰とでも電話が掛けられるためには 100×99 を2で割った4,950本の電話線を敷設しなければいけないのですが、これが1千万加入者を考えたら、それこそ気が遠くなる電話線を張り巡らさなくてはならなくなる。ところが、そこに、交換局を1つ置くことによって、今の例では、

座談会

たった100本敷くだけで皆それにアプローチしてうまく回線がつながるわけです。

まさに同じような発想で、1つの話を纏める団体がないと本当に収拾がつかなくなるというような感情を私も持ちますね。市場を乱すものとしての協定ではなく、ある社会的な合理性を追求するのに、話し合いの局ができるということがお互いのメリットなんだという合理の原則ができてくると思います。

河村 でも、そのためには独禁法の適用除外制度がないと、現状では船社の方は話できません。私どものいまのスタンスとしては、荷主協会と同盟ないしは船社グループとの間で合意や交渉があるわけではなく、あくまでも協議をし、共通の理解を得るといことです。

ただ、この共通の理解も10年、20年と続きますと、1つの慣行なり、ルールに近いものになってきます。日本の場合は法廷に持ちこんだり、政府の介入があるよりも、当事者間で物事を解決しようという社会的な風土がありますから、今の協議慣行が続くことが、日本の貿易業界にとってメリットがあると思います。そのためには、どうしても船社は独禁法適用除外制度が必要だということなら、荷主の利益を害さない歯止めのルールが昨年7月の新しい海上運送法にできましたので、私どもとしては、現在の適用除外制度の下でこれからも今までのような関係を続けていきたい、こんなふうに乗っているのが日本の荷主の大方の意見といえるでしょう。

日本における荷主と船社の関係を世界へ

黒谷 そこでちょっと思ったのは、ユーザーである荷主の意見を一番汲み上げるのは、ナショナルラインの存在というのか、やはりその地域に本拠を置いてより広く意見を聞ける能力がある船社がいるというのものがけっこう大事なことかなと感じます。

これは、何も日本の荷主と日本の船社の話をしているだけではなくて、むしろ、アジアなん

かを見ていて、その辺を上手に、その国の事情を察知していい意味でのフィードバックができる耳を持っている。そういう船社がいないと、いま河村さんがおっしゃったようないい関係というか、船社と荷主とが健全な会話をしていくというのはかなり難しいかもしれません。

鈴木 今回の日本の荷主と船社の関係というのは非常に健全だという気がするし、これをアジアの他の国にもいろいろな形で展開していくべきではないかなという気がします。

清水 先程鈴木さんが、山藤さんのおっしゃったような考え方でいいなと言われましたが、全くそのとおりだと思います。理想としては、例えば各国の独禁法がどうのこうのというのではなく、例えば国連のようところで国際的な基準を決めて、それに照らして不公正か否かを考える。各国の歴史を背負った独禁法ではなくて、独禁法を持っている国なんてむしろ例外なんでしょうから、そんな例外的な国の法律をベースに考えるのではなくて、国連みたいところで規範を持つ。そこで、船社が異常なことをしたら、何らかの措置がありますよといったものができれば、独禁法だ、あるいはその適用除外だなどという議論はいらないと思うんです。

ただし、これに関係する船社、荷主、政府の三者が世界中で余りにも多種多様なので、夢を見るわけにはいかない。ただ日本では荷主協会と船社の団体がここ数年間、あるトライアルをしてきた結果、なかなかうまくいっていますよということを世界に知らせていくのは大変重要です。ずっと先かも知れないが、日本の慣行が世界的慣行になることを追求する。ただ、そうは言っても世の中一挙に変わるものではないので、今なにも届け出しないで運賃などの話をすると、船社側は独禁法上、大変なリスクを感じるので、適用除外を申請せざるを得ないという段階なのかなと思います。

山藤 そうですね。若干の言葉使いは違って私も同じような感じを持っています。国連がいいのかどうかわかりませんが、将来方向としては、そういう世界的な場での合意・了解の中で

船社間協定を認め、荷主との協議をやればよい話で、それぞれの国内法で国際グローバル業界を律するということが非常に不自然に思われます。

今、清水さんがおっしゃったように、一挙にその方向に変えるということはできないと思いますから、漸進的に世界の意見統合というものを協力して作り上げていく努力が必要ではないかと思います。

河村 荷主に対する法的支援という観点から申し上げますと荷主国であるカナダやオーストラリアには、荷主の団体と海運同盟が値上げの時などに協議をしなければいけないという法律があるわけです。荷主国は同盟憲章条約（以後「同盟コード」）（※7）に基づいてこういう法律がいち早くできたわけですけど、海運国には、こういう法律はなく、同盟コードの世界的な普及は成り立ちませんでした。

しかし、同盟コードが全く陳腐化し、今頃になって、同盟コードでいっていた協議慣行が日本でここまで意味あるものになってきたというのは極めて皮肉な感じがします。ただ、アジアの荷主団体は、協議慣行がきちんとでき上がれば自分たちとしては大変満足。何も独禁法適用除外なんてややこしいことを言う必要もない。これは、荷主と船会社のビジネスだから、その中できちんとした話し合いができれば、それで充分ですよという態度です。

それで、私は日本の船社にアジアの荷主のことも見てやってくださいよとお願いしているわけです。運賃の高い・安いはともかくとして、真面目な話をすれば、彼らは話に乗ってくると思います。

黒谷 おっしゃるとおりですね。しかしそうするに当たっては私自身の経験から言っていくつか問題があるのです。1つ目は話し合いをする場に出ていった船社を荷主が商売上不利益に扱わないこと。

2つ目は、当事者が出てくること。荷主も船社も、当事者能力のある人同志の話し合いが非常に欠如している。CAF(通貨変動割増)も BAF

(燃料油割増)もその内容を十分説明できない人間が船社側から出てきたり、荷主側も全部FOB(本船渡し)で出荷している人が出てきて、船社がどんな誠意を持って話をして、値上げになることはみな反対。これでは話し合いにならない。

こうした点が解決されて対話が生まれれば、アジアの荷主協会のメンバーが持っている誤解や不満というのはかなりの部分解消できるんだろうと私は個人的に信じています。今はまだその辺で完全にそういう条件が整っているとは思えない。だからと言って、ほっといていいとは思わないので、その辺をどう整備していったらいいのか。やはり船社側が協定をしているわけですから、船社側にアクションを起こす義務はあるのでしょうか。

山藤 当事者能力がない、という話ですがね、結局、それも最初の中はざくしゃくする面は多いだろうと思いますが、日本でも最初のうちは同盟と荷主という対決の場的なムードがあったと思いますが、やはり関係者の努力によってお互いの責任ある発言が醸し出されてきたのだと思います。

結局、アジアの荷主協会でも話し合いをしていくうちに、おのずと責任のある発言というのが醸成されていくのではないかという気がします。一度に、合理的な発言が期待できるというものではないという気がします。

河村 ESCAPでも話したのですが、荷主側からコストデータを出せとか、透明性を求める限りは、それをジャスティファイされるならば払うという覚悟がない限りはやってはいけないんですね。値上げは絶対駄目だと言うんだったら話し合わなければいいわけで、話し合うということは、応じた限りはどっかお互いの共通点を見出していった建設的な話し合いをしなければならない。

山藤 そもそも競争原理の働く中で、コストを聞いて支払うという考え方自体が自由競争の前提を崩している。誰にいくら払うかは、競争の中での選択の問題ですからね。

座談会

そうではなく、話し合いの場として、お互いの信頼関係を醸成するための情報や意見交換というようなことでしたら荷主と船社との対話が充分意味を持つのだろうと思います。

司会 そろそろ終りに近づきましたが、山藤さんのおっしゃっていたのは、要するに船社と荷主の話し合いは必要だとお考えだし、そのためには船社側にそれなりの団体がないとできないでしょう。ただ、その団体の存在を許すかどうかという時に独禁法の適用除外がないといけないかということ、そうでない考え方もあるのでしようというお話だったと思います。

山藤 そうですね。

司会 そうした考え方が認められるようになっていけばいいのですが、どうもすぐには認められないでしょうから、しばらくは現在の適用除外制度の下でしか話し合いができないということになりますね。

山藤 その認識は私も持っております、現実重視主義で物事を見たいと思っておりますので。すぐにということではなくて、将来方向としてはそういう内容の国際的なコンセンサスを持つということが大切なのではないかと感じています。

司会 そういう方向でOECDなどでの話が進んでいくと、船社にとっても荷主にとっても好ましい状況になるだろうと思います。

それでは、本日はどうもありがとうございました。

(※1) ESCAPの会議

ESCAPとは国連アジア太平洋経済社会委員会 (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) のことで、アジア太平洋地域の経済社会開発を目的とした様々な活動を行っている。2000年4月17日、18日、ESCAPと韓国海運研究所 (KMI) の共催により韓国ソウルにおいて、アジア地域における海事産業者間の交流促進を目的とした「船主、荷主、港湾の地域フォーラム」が開催された。

(※2) OECDの事務局提案

OECD (経済協力開発機構) では各分野にまたがる規制改革プロジェクトの一環として、1999年5月に船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し案が事務局より提出された。同案は2000年5月にパリで開催されるOECD海運委員会と同競争法政策委員会の合同ワークショップで議論されることが合意されている。

(※3) TSA

太平洋航路安定化協定 (Transpacific Stabilization Agreement)

(※4) WTSA

太平洋航路西航安定化協定 (Westbound Transpacific Stabilization Agreement)

(※5) NITリーグ

米国最大の荷主団体 (National Industrial Transportation League)

(※6) OSRA

1999年5月1日に施行された米国外航海運改革法 (Ocean Shipping Reform Act) のこと。改正法により船社間協定の独禁法適用除外制度自体は維持されたが、加盟船社が荷主と個別サービス・コントラクト締結に対する制限を禁止した。OSRAの施行により、北米航路では運賃協定が休眠状態あるいは解散に至るなど、同航路の状況は大きく変化した。

(※7) 同盟憲章条約

定期船同盟の行動に関する諸規範を定めた条約で発展途上国および欧州諸国が加入しているが米国や日本は加入していない。

当協会、OECD 事務局へ意見書を提出

— 船社間協定に対する独禁法適用除外問題について —

船社間協定に対する独禁法適用除外問題の動きについては、本誌2000年4月号P.5およびP.9で既に詳細に述べられているが、当協会は、同問題を討議するために5月25日、26日にパリで開催されるOECD海運委員会と同競争法・政策委員会の合同ワークショップに向け、OECD事務局案についての反対意見書を提出した。

同案では、協議協定については一切適用除外を認めず、同盟についても個別に審査をした上で適用除外とするか判断するとしており、当協会意見書では、事前の個別承認制度の弊害を指摘するとともに、同盟と協議協定を区別することは困難であり等しく適用除外制度の対象とするよう訴えている。

日本船主協会意見書(要約)

1. 協定に対する事前個別承認

① その弊害

- ・協定の事前個別承認を行うことが現実的でないことは、84年海事法以前の米国の状況を見れば明らかである。当時FMCによる個別承認が行われていたが、協定やその変更が承認されるまでに平均448日を要したとの記録が残っており、これに伴うコストも高額なものであった。
- ・現在、協定は日米欧をはじめ多くの国々で様々な方法によって独禁法適用除外とされているが、共通しているのは、協定発効前に政府の承認を必要としないことである。
- ・仮に協定の事前個別承認が導入され、協定の発効までに長時間を要するようになれば、船社はそうした協定を必要としたトレードの変化に的確に対応することができなくなり、その結果荷主は不安定な運賃に悩まされたり、合理化されたサービスを得ることができなくなる。

② 事前承認に際しての基準

- ・事前承認の基準は、“公益に反しないこと”や“貿易振興に資すること”など抽象的にならざるを得ず、実施前の協定をこのような基準に照らして適・不適を議論するのは困難である。また、同じ協定でも国によっての判断が異なれば協定を実施することはできなくなる。

③ 各国の法制の尊重

- ・定期船海運の活動を規制する上で、国際的整合性が重要なことはOECD事務局ペーパーも認めているが、現在、事前個別承認制は日米欧いずれにおいても導入されておらず、適用除外法の最近の見直しにおいても現行制度の存続が決められたばかりであり、各国の法制を国際的に尊重することが重要である。

2. 同盟と協議協定

- ・OECDペーパーは、同盟は事前個別承認を行い、協議協定については適用除外を認めないとしているが、同盟と協定を区別して定義することは困難であり、当協会はその必要はないと考えている。同ペーパーでは、同盟の長所として“完全な競争環境においては欠落する安定かつ品質あるサービスを提供すること”をあげているが、協議協定も同様であり、どちらも等しく存続が認められるべきである。
- ・荷主業界は、翌年の運賃動向を予測し得ることを必要としており、協議協定において市場動向についての情報を船社が共有することにより、荷主の意向を踏まえて運賃水準を決めたり、将来の船舶投資やサービス改善を計画できるようになる。

3. 結論

- ・OECD加盟国の大部分が実施している現在の海運法制は抑制ある政府規制であり、こうした体制が維持されるべきである。
- ・事前個別承認制度は、いかなる協定に対しても認められるべきではなく、協議協定は、同盟と同様に適用除外制度が適用されるべきである。
- ・一部のOECD加盟国では、貨物留保や運航補助のような競争制限的法令が未だに存在しており、OECDは、こうした施策の撤廃を強く求められるところである。 以上



国際会議レポート

1 海賊問題、「エリカ号」事故など活発に議論 —ISF/ICS 総会、マニラで開催—

国際海運連盟 (ISF: International Shipping Federation) の理事会・年次総会が2000年4月11日、そして国際海運会議所 (ICS: International Chamber of Shipping) の理事会・年次総会が4月12日に、マニラにおいて開催され、当協会からは和田敬司理事長らが出席した。

船員労働問題に関する各国の船主協会の国際組織 ISF の総会・理事会には、21ヶ国の船主協会が参加した。今回は、世界最大の船員供給国であり、かつ、IMO のホワイトリストの審査で注目されているフィリピンで開催されたことから、IMO のホワイトリストのパネル審査の進め方について熱心な議論が行われた。また、海賊問題への関心も高く、当協会より、最近のハイジャック事件の動向および東京他で開催されたアジア地域の当局間の国際会合の様相について説明を行い、各国の積極的評価を受けるところとなった。また、国際労働機関 (ILO) の海上労働条件に関する条約に関連して、ISF の船員

雇用労働条件に関する長期的行動方針について討議が行われた。

一方、国際海運の安全、環境、船舶解撤、法務保険等をはじめ、船員労働問題以外の、広汎な分野を討議する各国の船主協会の国際組織 ICS の総会・理事会には、16ヶ国の船主協会が参加した。昨年12月にフランスの海岸で起きた「エリカ号」のタンカー事故を契機として、仏政府およびヨーロッパ委員会がシングル・ハルタンカーの早期締め出しを始めとする、ドラスティックな規制案を一方的に打ち出し、いま世界的な関心を呼び起こしていることから、今回の会議でもこの問題に議論が集中した。ヨーロッパ各国 (フランスを除く) の海運業界は、欧州委員会による一方的な地域的取り極めの考え方に批判的見解を述べた。当協会としては、和田理事長より、海運活動の国際性に鑑みて、世界各地域で異なった基準が決定されることは好ましくないこと、また、この結果、海運市場が

歪められる懸念があることから、IMO の場で国際的統一基準として検討する必要があることを強く主張した。また油濁補償限度額の大幅引き上げの構想に関しては、エリカ号事件の油濁損害の調査の進展を十分見極めた上で検討する必要があること、また現行の92年 CLC/FC(※)は、厳格責任制度に基づき、タンカー船主、荷主、保険業界等のバランスの上に立脚した制度であり、その改正については、様々な要素を総合的に勘案して慎重に検討する必要があることを指摘した。

ISF 及び ICS の総会では、ノルウェーのウエストファル・ラーセン会長が再任され、2001年の総会は英国のバースで開催されることが決定

された。

両年次総会は基本的に、両団体の本部を置いている英国と英国以外の国において1年交替で開催されてきているが、本年はフィリピン船主協会の創立50周年に当たり、同船主協会の招請もあり、マニラにおいて開催された。4月11日の夜には、フィリピンのエストラダ大統領の臨席の下、両総会出席者全員が招かれて、フィリピン船主協会の創立50周年の祝賀会が開催された。

(※) CLC-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

FC-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

2

燃料油による海洋汚染に対する賠償に係る条約採択に向けて進展

—IMO 第81回法律委員会の模様—

国際海事機関 (IMO) 第81回法律委員会は2000年3月27日から31日の間ロンドンのIMO本部で開催され、谷川久成蹊大学名誉教授をはじめとする日本政府代表団には当協会からも参加し、会議に出席した。

IMO の法律委員会では1996年10月開催の第74回委員会以降、主要議題として、(1)燃料油による海洋汚染に対する賠償、(2)金銭的保証の提供 (船客の債権を担保する制度)、(3)海難残骸物の除去に関する条約案の3つを取り上げてきたが、1999年10月に開催された第80回の委員会において、(1)の燃料油による海洋汚染に対する賠償の議題が他の議題に比べて審議が進んでいることから、本議題を優先して審議し、2000/2001年の期間 (biennium) に外交会議を開催して、本件に関する条約を採択することが合意されている。(本誌1999年11月号P.9海運ニュース参照)

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

この合意に基づき、今会期においては、燃料油による海洋汚染に対する賠償の議題を優先して審議し、その結果、外交会議に審議を委ねるべき問題点を除いては条約案の内容につき合意をみ、来年の前半に会期1週間の外交会議を開催することを本年6月開催の第84回IMO理事会に諮ることとなった。

各議題の討議内容は次の通りである。

1. 燃料油による海洋汚染に対する賠償

本議題の討議のベースとなったのは、オーストラリア等10カ国から提出された「燃料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案」(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)であり、提案国を代表してオーストラリアより、本条約案は第80回委員会の議論を反映したものである旨の説明があった。

本議題に関し委員会ではまず条約案でペンディングとなっている問題点を項目毎に検討した。特に、大きな問題点として前回の委員会での最終的な合意をみなかった、強制保険を誰が付保すべきかに関しては、オーストラリア等の提出した条約案にある「船舶の登録されている所有者」(registered owner of a ship)と日本が提案した用船者等を含んだ「船主」(shipowner)について討議が行われたが、結局日本提案を支持したのはドイツのみで、デンマーク、韓国、バヌアツ等の国が原案を支持したので、「船舶の登録されている所有者」とすることで本件は決着した。

また、キプロスおよびマルタから概略次の通り提案が行われた。

- (1) 燃料油による海洋汚染に対する賠償を担保する強制保険を付保していることの証明を政府に代わって、団体あるいは機関が行い得ること
 - (2) 政府は強制保険に関する情報を他の国の政府、団体あるいは機関から得ることのオプション
 - (3) 政府は自国へ入出国する船舶を実際に訪船しないで証明を得ること（具体的には電子情報手段による証明確認）のオプション
- 本3提案に関しては、英国、オーストラリア、韓国等が支持を表明し、特に反対意見もなかったことから、原案を修正して採用することが決定した。

さらに強制保険の対象となる船舶に関して、次の通り意見の交換が行われた。

英国からは300G/Tが適当との意見が提出され、本案についてはオーストラリア、カナダ、米国等の支持を得た。一方バヌアツからはこの数字では低すぎるとして、バンカー容量が500トン以上の船舶とすべきとの意見があり、バハマ、パナマ、中国等の支持を得た。その他、香港からは3,000G/T以上に該当するバンカーの

容量を持った船舶とすべきとの意見表明があった。本件日本政府からは、この場での発言は控えて、外交会議で態度を表明したい旨見解が示された。

討議の結果、IMO事務局が国際船級協会連合(IACS)にバンカー容量とグロストンとの関係についての検討を行い、合わせて、持続性燃料油が使用されるような船舶の最低のグロストンを示すよう依頼することとし、その他の条項とともにしかるべき修正を加えた条約案を外交会議での審議に委ねることが決定した。

なお、本条約案の責任制限額が1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する1996年改正議定書(96 LLMC)等に基づいていることから、その他本議題に関連して、英国等6カ国からは、96 LLMCの批准または加入を勧めることを盛り込んだ「責任の制限に関する外交会議決議案」(Draft Conference Resolution on Limitation on Liability)が提出された。

2. 金銭的保証の提供

議論のベースとなったのは、ノルウェーから提案あった「1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約を改正する〔〕年議定書」(Protocol of [Year] to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974)であるが、同国からブランクとなっている旅客の死傷に関する責任を担保するための強制保険または金銭的保証は旅客1人につき35万SDRとするのが適当と考える旨の意見の表明があった。

日本政府からは、従来主張しているとおり、航空輸送に関する1999年モントリオール条約に基づき、旅客の死傷に対する海上運送人の責任に関する原則について、一定額までは厳格責任とし、当該一定額以上については無制限の過失責任とすべきとの提案を改めて行った。

本提案に対し、スウェーデンが、航空輸送と海上輸送とを区別することは困難であり、日本の提案を議論する用意がある旨の発言があり、フランス、韓国、スイス等がこれを支持したが、英国、中国、ロシア等大半の発言国がノルウェー案を支持した。このため、本件についてはさらに検討を続けることとした。

また、強制保険または他の金銭的保証の限度額に関して、ノルウェー案では「1 運送当たり」(per carriage) となっているのに対し、日本から「1 事故当たり」(per incident)、また、P & I クラブからは「1 船ごと」(in respect of each ship) とすべきとの提案を行った。本件について英国、オーストラリア、中国等多数の国がノルウェー案を支持したものの、日本から、ノルウェーの提案では限度額がどのように1 運送当たりの船客に対して適用されるのか明確ではないと指摘したことから、ノルウェーからはこれに留意する旨発言があった。

責任限度額の数字に関し、デンマークよりモントリオール条約のように無制限の責任を認めることは実際的ではないとの発言があり、また P & I クラブも、無制限な保証を行うことは不可能である旨と述べ、さらに、IUMI (国際海上保険連合) も同趣旨の発言をしたことから、次回の法律委員会 (本年10月開催) で本議題を

集中的に審議することが合意された。

いずれにせよ、責任限度額に関しては、本議題に関して開催を検討している外交会議で決定することとしている。

なお、本議題に関連して、昨年10月開催された、船員の死傷、遺棄に対する責任および賠償に関する IMO/ILO 専門家会議 (日本からは赤塚当協会欧州地区事務局長が ILO 代表の一人として出席) の模様につき報告がなされた。

3. 海難残骸物の除去に関する条約案

コレスポンデンス・グループを代表してオランダより、前回の委員会に提出された条約案に関してなされた討議の結果、(1)船骸、防止措置、および危険の定義、(2)危険な船骸除去の権利と義務、(3)船骸についての報告および位置確認、(4)船骸の位置確認、標示、除去に対する金銭的保証、(5)貨物からの負担等について進展がなされたので、法律委員会で討議を進めて、2002/2003年の期間に本条約の採択を目的とした外交会議を開催することを勧告することができるようになるのを希望するとの意見が表明された。しかし、席上デンマーク、バハマ、ポーランドから条約案に修正を加える必要性について詳細にわたる発言があったことから、次回法律委員会において再度鋭意審議することとした。

3 わが国提案の老齡タンカーの検査強化が合意 —IMO 第43回設計設備小委員会 (DE) の模様について—

IMO 第43回設計設備小委員会 (DE) が平成12年4月10日から4月14日まで、ロンドンの IMO 本部において開催された。その主な審議内容は次のとおりである。

1. 老齡油タンカーの検査強化

わが国は、平成9年1月のナホトカ号事故の

原因は船体強度の大幅な低下であり、これまでに①板厚測定報告書への「板厚衰耗限度」の記載、②船体構造の健全性に関するポートステートコントロール (PSC) の強化を提案し実施されることとなっているが、さらに、タンカーに関して船舶の縦強度を旗国検査時に評価し、一定基準以上の強度を保つこととする総会決議A.

744 (18) (ばら積み運搬船とオイルタンカーのための検査強化プログラムに関する指針)の改正を提案した。

今次会合では、縦強度の衰耗限度について日本提案の15%が10%に修正され、合意された。内容は以下のとおり。

- * 国際航海に従事する長さ130m以上のタンカーに対し
- * 船齢10年を超える定期検査時に、縦強度に関する船体の状況の評価し
- * 必要に応じ切替・補強を行った上でフランジ断面積の減少が建造時の10%を超えないこと、または縦強度が建造時に要求される強度の90%以上を維持すること

さらに、本件は、緊急案件として次回海上安全委員会 (MSC、本年5月開催予定) へ送付することが合意され、早ければ2002年7月1日にも発効する見通しとなった。

2. 船上におけるアスベストの使用禁止

これまでの同小委員会および防火小委員会 (FP) における審議を踏まえ、現存船および新造船へのアスベストの新規使用を原則禁止する条約改正案が作成され、承認のため次回 MSC

へ送付されることとなった。

また、現存船に既に設置されているアスベストの取扱いについては、船主に対するアスベスト管理に関するガイドラインを作成することとされた。

なお、条約改正案中、例外として「高温または高圧の液体循環ポンプの水密ジョイントおよびライニング」へのアスベストの使用が認められているが、この高温/高圧についてはそれぞれ「350℃以上」、「70気圧以上」とすることとされた。

3. 救命設備の評価・試験手続きに関する報告様式の作成

救命設備の評価・試験手続きに関する報告様式については、国際的に統一されたフォームの作成を目的に、強制要件である救命設備 (LSA) コードおよび決議 MSC.81 (70) (救命設備の試験方法) の内容を踏まえ審議が重ねられ、今次会合において最終的に取り纏められた。本報告様式は MSC サーキュラーとして回章することとされ、承認のため次回 MSC (本年11月開催予定) へ送付されることとなった。

内外情報

1 外・内航ともにベアゼロで決着 —海員春闘の模様 (2000年度労働協約改定交渉)—

2000年度の労働協約改定交渉は、景気低迷が続く中、外航、内航ともに厳しい経営環境の下での交渉となった。

このような状況下、当協会加盟会社が構成員となっている外航労務協会および内航二船主団体 (内航労務協会および一洋会) と全日本海員組合との労働協約改定交渉は3月3日より開始

され、外航が3月31日に、また内航は交渉が難航し4月5日に合意に達した。この結果、最低基本給の改定では、外航は緊急雇用対策時以来13年ぶりに、また内航は2年連続で定期昇給のみのベースアップゼロで決着した。なお、内航の臨時手当は、前年を0.4割下回る内容で妥結している。

今年の春闘の妥結結果は下記のとおりであるが、特筆すべき事項として、外航労使は、労働協約第115条（本人基本給）第1項を改定し、「会社と組合が別に定めた基本給制度による賃金を本人基本給という。」と定めた。これによって、これまでは中央で決定された最低基本給に連動させていた本人基本給を、各船社と組合支部による交渉で決定できることとなり、各社毎の個別交渉に移行した。

また、内航労使は、賃金体系のあり方、船員制度、配乗体制などについて別途協議会を設置し、総合的に協議していくことを合意した。

1. 外航労務協会の妥結結果

- (1) 最低基本給（標準船員）
 - ・ベースアップ……………なし
 - ・経歴加給（定昇）……4,650円（2.01%）
- (2) 本人基本給
 - ・各社個別交渉とする。
- (3) 家族呼び寄せ費
 - ・支給回数を年2回から年3回に改定する。
 - ・航空機の利用については、実際に利用し

た場合に支給する。

2. 内航二船主団体の妥結結果

- (1) 最低基本給（標準船員）
 - ・ベースアップ……………なし
 - ・経歴加給（定昇）……5,100円（2.14%）
- (2) 年間臨手
 - ・41.0割

3. 他団体の妥結結果概要

その他の海員春闘における賃金関係の妥結結果は、全内航、大型カーフェリーともに2年連続で、定期昇給のみのベースアップゼロとなった。

一方、陸上産業では、日経連が4月19日現在でまとめた妥結状況によると、主要業種・大手167社の妥結額平均は6,512円（2.01%）となっており、集計の中間段階ではあるが、昨年の同一企業の妥結実績と比較すると、金額で464円減（0.16%減）となり、過去最低の賃上げ率となった昨年、一昨年を更に下回る状況となった。

2 2000年港湾春闘の様相

1. 春闘の争点

2000年度の港湾春闘では目前に迫った規制緩和に関連した要求が中心にすえられ、最大の争点は規制緩和が実施される主要12港を対象とした「船内・船側沿岸労働者の基準賃金制度」（「あるべき賃金」に基き40歳水準で基準内月額賃金355,400円）の設立であった。これは規制緩和によって料金自由化となれば、当然、事業者間競争で料金下げが予想されるので制度賃金を定めることによって最低必要な労務コストを明確にし、これを無視したダンピングを防ぐのが狙いとされていた。全国港湾はこれを今春闘最

大の課題と位置づけ、春闘内での決着を図る為、この問題だけでのストライキ実施もありえるとの姿勢を貫いていた。

2. 交渉経過

2月22日に開催された第1回中央団交では、例年通り、組合側（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）から使用者側（日本港運協会：日港協）に「2000年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」が提出された。その組合側の要求は、
1. 産別制度賃金の改定（特に基準賃金制度の

設立)、2. 規制緩和対策、3. 交代制就労の導入、4. 産別協定の順守と各港毎の労働協約の整理・締結、5. 事前協議制度の協定改定、の5項目であった。

第一回中央団交では冒頭、組合側より要求内容の趣旨説明があり基本的な考え方として港湾の制度問題は二者協議にて解決を図っていく事、また雇用・職域を守るため重大な決意を持って臨んでいるとの発言がなされた。また、産別制度賃金の改定については検数・検定労働者の産別賃金は従来、個別賃金交渉終了後に産別確認していたが、今回は同時決着が必須である事、また、ターミナル・ゲート業務弾力化の問題については各港で議論されている作業終了時間の見直し論議が組合側の意向を汲んでいない事、更に今回の春闘要求は継続協議として持ち越したくない事などの考え方が示された。これに対し、使用者側からは、厳しい経済環境の中で要求書内容について今後慎重に検討していきたい旨説明あり、次回の団交で質問等を含め、使用者側の考え方を出していきたいとして第一回の交渉を終えた。3月7日に開催された第二回中央団交では組合側要求に対する使用者側の考え方が示され、それに対する組合側の意見・考え方が出されるにとどまった。更に3月22日に開催された第三回団交では使用者側より要求項目全般にわたっての回答が示されたが、組合側は内容的に評価できるものではないとして、それ以上の進展は見られなかった。その後、4月6日に開催された第四回中央団交でも使用者側回答になんら進展が見られず、交渉は決裂するに至った。

一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については、2月28日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し15,000円の賃上げを主たる内容とした要求書を提出した。

3月8日には船経協と港荷労協による第一回船内統一賃金交渉が開催されたが、第一回目の交渉では港荷労協側の趣旨説明のみで終わり、3月24日に開催された第二回船内統一賃金交渉でも具体的な回答がなされず進展はなかった。更に4月7日に開催された第三回船内統一賃金交渉に於いてもなんら進展なく、同日、港荷労協より船経協宛てに争議予告通知が出されるに至った。

かかる状況下、全国港湾は第三回中央団交後の4月7日に拡大幹事会を開催し検討したが方針が定まらず、4月11日に戦術会議を開催し48時間（4月20日～22日）の時間内ストが決定され、使用者側に通告された。また港荷労協より船経協宛に全国港湾と同内容の争議通告が出されるに至った。

その後、かかる事態を打開しストを回避するため14日に労使小委員会が開催され、18日に第五回中央団交が設定された。また、同日開催された第四回船内統一賃金交渉に於いて昨年度と同額の1,000円の賃上げが使用者側から提示されるに至ったが組合側はこれを不満として交渉は決裂したが、第五回船内統一賃金交渉が18日の第五回中央団交後に設定されるに至った。

18日は第五回中央団交が13時30分から始まり制度問題は15時45分に下記内容で労使が合意に達し妥結し、全国港湾はスト指令を解除した。また第五回船内統一賃金交渉も予定通り始まり、17時25分頃2,000円の賃上げにて妥結し、港荷労協もスト指令を解除した。

3. 今春闘の労使合意の主な内容

- 1) 賃金
 - 2,000円の賃金値上げ(昨年度は1,000円)
- 2) 制度
 - (1) 産別制度賃金については個別賃金交渉終了後に①あるべき賃金協定、②検数・

検定労働者の標準者賃金、③産別最低賃金、を「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。

なお、産別最低賃金の法定化については6カ月以内に結論を得る。

- (2) 時間外労働等の算定基礎分母を162より160に変更。
- (3) 規制緩和対策については「セーフティネット構築協議会(仮称)」を設置(期限1年)し、港湾運送の規制緩和に伴う、港運事業及び港湾労働の安定化方策を構築するため悪質業者の参入、料金ダンピング防止及び労使が必要と認める課題について協議する。
- (4) 規制緩和に係る各拠出金に相当する港湾運送料金の分割支払については、ユーザー及び関係者の協力を得て日本港運協会の責任において実施する。
- (5) 交代制就労の導入については原則としては交代制導入に向けて努力する。具体的な問題については、労使政策委員会で協議する。

4. 総括

今春闘の最大の争点であった主要12港の「基準賃金制度」の設立については、使用者側にとっては全く受け入れ難い要求であったため、交渉妥結に向けて難航が予想されたが結局、規制緩和対策として新たに労使双方で構成する「セーフティネット協議会」を設置(期限1年)の上、港湾運送の規制緩和に伴う課題について随時協議を続けていくことなどにて合意に達することができた。その結果、船社運航船に荷役拒否等の影響を全く与えずに春闘を終結した意義は大きく、これまでの港湾春闘の歴史の中では異例と言えよう。

【資料】

2000年港湾春闘の交渉経過

- 2月15日～16日 全国港湾第35回評議員会開催。
2000年度春闘方針及び制度要求内容を決定。
- 2月22日 第一回中央団交。組合側から2000年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。
- 2月28日 港荷労協が船経協に対し、15,000円の値上げを主な内容とする賃金値上げ並びに労働条件改善に関する要求書を提出。
- 3月7日 第二回中央団交。組合側要求に対する使用者側の考え方を説明し、組合側はそれに対しての意見、考え方を示した。
- 3月8日 第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。
- 3月22日 第三回中央団交。使用者側より要求項目全般に対して回答。
- 3月24日 第二回船内統一賃金交渉。使用者側より全要求項目に対して回答するも賃金に関する回答については時間的に猶予を求めた。
- 4月6日 第四回中央団交。進展なく交渉決裂。
- 4月7日 第三回船内統一賃金交渉。進展なく交渉決裂。争議予告通知が出される。全国港湾拡大幹事会を開催するも方針定まらず。
- 4月11日 全国港湾より交渉決裂に伴う48時間(20日～22日)の時間内スト通告が出される。また、港荷労協より同内容の争議通告が出される。
- 4月14日 全国港湾/日港協労使小委員会開催。第五回中央団交を18日とする旨、合意。
第四回船内統一賃金交渉。1,000円

の有額回答でも組合は不満として交渉は再度決裂。

4月18日 第五回中央団交。制度問題につき仮協定書を締結し、スト指令は解除さ

れた。

第五回船内統一労使協議会。2,000円の賃上げにて仮協定書を締結し、スト指令は解除された。

3 50年ぶりの大改正で、港湾行政改革への第一歩 — 港湾法の改正について —

「港湾法の一部を改正する法律」(改正港湾法)は、本年3月31日に成立、4月1日から施行された。昭和25年に制定されて以来、50年ぶりの大改正である。尚、これに伴って、港湾法施行令並びに施行規則の一部も同日付で改正、施行された。

今回の改正は、港湾審議会の答申「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」(平成11年12月17日)の中で指摘された、様々な課題を踏まえつつ、それらを今後の港湾行政において具現化していこうという第一歩であり、全国的、広域的な視点からの港湾の効率的な整備、「重要港湾」の絞り込みと、その上での港湾整備事業に対する国庫負担割合の増加、環境尊重施策の重視等が骨子となっている。

主要な改正点は、次の5点である。

① 港湾の分類の明確化 9 — 「重要港湾」の定義は、旧法においては、「国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」とされていたが、改正法では、「国際海上輸送網の拠点となる港湾その他国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」とされた。また、「特定重要港湾」の定義は、旧法においては「港湾管理者が、重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾で政令で定めるもの」とされていたが、改正法では、「重要港湾のうち国際海

上輸送網の拠点として特に重要な港湾で政令で定めるもの」とされた。今回の新しい定義に基づき、改正施行令により、石狩、大湊(青森)、福井、八幡浜(愛媛)、青方(長崎)、水俣の6港が従来の「重要港湾」から、「地方港湾」に格下げされた。

② 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し — 特に「重要港湾」について、国が行う直轄事業(岸壁、航路等の工事)については、国庫負担を、従来の5割から5.5割に引き上げられた。その一方で、小規模施設の工事については、5割から4.5割へ引き下げられることとなる。

③ 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取組み — 港湾の開発、利用等に関し、運輸大臣が定める基本方針に、経済的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携確保に関する基本的な事項を追加する。

④ 港湾に関する環境施設の充実

⑤ 港湾における放置艇対策の充実

既報の通り、戦後のわが国の港湾行政の在り方と課題についての抜本的な見直しが、港湾審議会にて行われ、昨年(平成11年)12月17日、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」(答申)が運輸大臣宛に出された。この中で、

〔イ〕 全国的・広域的視点からの取組みの強化

[ロ] 透明性・効率性等の向上

[ハ] 地域の主体的な取組みの支援と強化

[ニ] 環境の保全・創造のための取組みの強化

という4つの柱を21世紀の行政の課題として掲げているが、船社にとって特に関わりが深いのは前2者である。この答申の背景には、従来の港湾整備の路線（わが国の経済高度成長にあわせて、公共投資の一環として、多くの港湾をいわば量的に造っていかうという路線）から、「海陸を結ぶ物流拠点としてわが国の効率的・効果的な物流構造の構築に資するとともに、グローバル社会の中における国際港湾としての競争力の保持・増強を求めてゆく」という路線に、国が主体性をもって、変換してゆくという決意がある。ここには、広域的調整の重要性、重要

度の高い施設へ重点的投資をすることの重要性、コンテナターミナルの「公共方式」と「公社方式」の適正な役割分担の見直しの必要性、などについても具体的に触れられており、ここに謳われている内容が、今後の港湾行政に具現化されてゆく筈である。

今回の、改正港湾法は、港湾行政の改革の第一歩として高く評価できる。今後は、予算や行政の執行（或いは、追加的必要立法）においても、国が、中枢国際港湾の競争力強化、再整備を主体的に推進し、答申の内容を果敢に具現化されていくことを期待する。当協会としても、今後とも、港湾審議会をはじめ、運輸省との意見交換の場等を通じて、積極的にユーザーニーズを反映させてゆくこととしたい。

フィリピンのホワイト・リスト審査のため、東京において IMO 有識者パネル会議開催

去る4月25日、26日の両日、フィリピンに対するいわゆるホワイト・リスト審査のためのIMO有識者パネル会合（IMO Competent Person Panel Meeting）が東京で開催され、STCW 95に照らして、同国の船員教育訓練体制、資格証書の発給システム等が適切に検討された。これには、フィリピン政府関係者も出席し、国内事情を説明した。

この結果はIMO事務局に報告されたが、現状、全般に審査の作業が遅れているため、本年5月17日から開催されるIMO第72回海上安全委員会（MSC 72）でのホワイト・リストの発表は延期され、早くとも本年11月27日から開催予定のMSC 73になると観測されている。



●パネル会合の様相



海運界における環境マネジメントシステム ISO 14001

財団法人日本海事協会
品質システム審査室長

岩元 勝

1. はじめに

地球環境問題への国際的な関心を受けて、環境マネジメントシステム (EMS: Environmental management systems) の国際規格 ISO 14001 が 1996年9月に発行され、既に、4年になろうとしている。日本は、ISO 9000s への対応の遅れを教訓に ISO 14001 規格に対しては、迅速に対応し、わずか一ヶ月後の1996年10月には、ISO 14001 の日本規格として JIS Q 14001 を発行した。その後、1997年4月に京都国際会議を開催し、地球環境問題 (温室効果ガスの排出量削減) に対する日本の積極的な取り組みを世界にアピールした。

一方、海運界においては、海洋環境保全のため IMO の海洋環境保護委員会 (MEPC: Marine Environment Protection Committee) で、海洋汚染防止条約 (MARPOL 73/78 条約) が採択され、Annex I、II、III、IV、V が、VI を除き、1986年以降順次に発効している。更には、船舶からの大気汚染防止条約 (MARPOL 条約附属書 VI) 及び有機スズ系船底防汚塗料の使用禁止等も発効の予定となっている。

日本海事協会 (Quality NK) は、ISO 9000s の審査登録に加えて1998年より ISO 14001 審査登録の業務を行っており、現在、海運会社の船舶運航管理における ISO 14001 の審査登録を行い

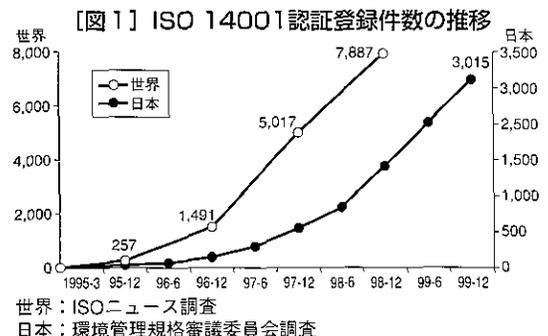
つつある。この機会に、海運界における EMS の概要について紹介する。

2. 世界・日本における ISO 14001 認証取得の推移

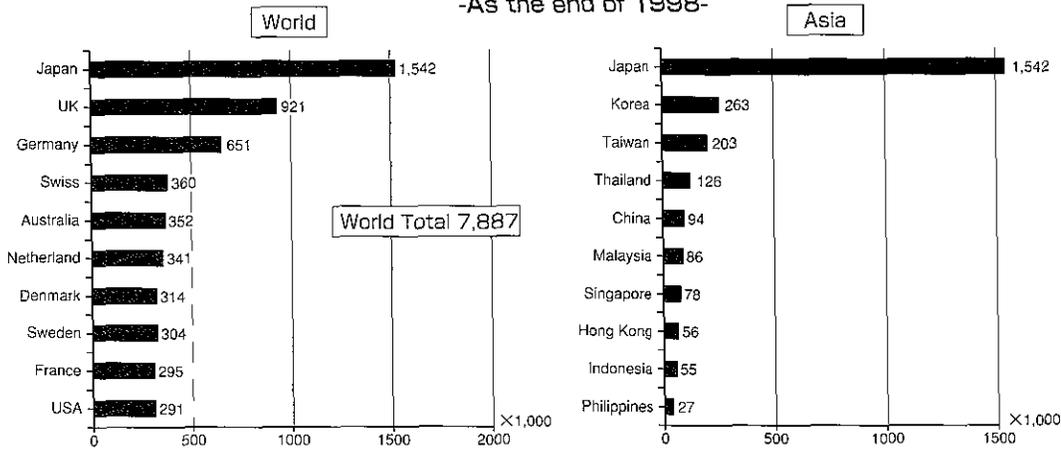
ISO 14001 の認証登録件数は、世界・日本の企業において増加の傾向を示し、世界で約8,000件、日本で約3,000件と報告されている。(図1参照)

これらの傾向を1998年における国別データと比較すると、日本は世界のトップで、次いでイギリス、ドイツ、スイス、オーストラリア、オランダの順となっている。また、アジアにおいては、日本、韓国、台湾、タイ、中国の順となり、日本が環境問題に積極的に取り組んでいることが分かる。(図2参照)

一方、海運界における ISO 14001 の認証取得は、長年に亘る海洋汚染防止条約等の法規制が



【図2】 ISO 14001 Certification
-As the end of 1998-



出所：ISO 中央事務局データ

充実しているせい、国内においては2000年4月現在、内航タンカーを運航する海運会社1社のみの登録審査が完了し、海外においても数件（イギリス、スウェーデン、アメリカ、韓国の海運会社）しか報告されていない。取得船の船種は、油タンカー、ケーブル敷設船、自動車運搬船等で、取得の傾向としてはISO 14001、ISO 9002及びISM Code（国際安全管理コード）を同時に取得するケースが報告されている。

3. 海運界におけるEMSの動向

海運界におけるISO 14001取得の傾向は、上記で述べたように電機、自動車等の他産業に比べると初期の段階であるが最近、環境保全の観点から以下の活動が報告されている。

1) 国際海運会議所（ICS：International Chamber of Shipping）は、1999年第3版として、ICS Environment Code（A code of practice-shipping and the environment）を刊行し、海運業界が長年に亘り、海洋・大気環境保全の問題に取り組んできたことを報告し、「ICS環境マネジメント方針10箇条」を表明した。

- 2) 日本船主協会は、経団連が主唱する「環境自主行動計画」に積極的に参画し、1999年7月に環境対策特別委員会を設置し、2000年3月には海洋環境シンポジウムを開催した。
- 3) 運輸施設整備事業団は、内航船のCO₂排出量を2000年以降10年間で10万トン削減すべく、船型改良による推進効率の改善、低燃費主機関の開発、省エネ機器の開発等エコシッ プ化の検討を開始している。
- 4) エコマテリアル海上輸送研究会は、2001年4月発効の家電リサイクル法対象4品目（TV、洗濯機、エアコン、冷蔵庫）から生じたりサイクル貨物の内航海運による低コスト、効率的で環境に優しい海上輸送システムを3カ年計画で検討中である。
- 5) スクラップ船から排出される有害廃棄物（アスベスト、PCB、重金属等）が、スクラップヤードの環境破壊を生じているとの国際的な批判が高まり、IMO、MEPCの“Ship Recycling Working Group”は、その対策の検討を開始している。具体的には、船舶の建造時に本船上の有害物質を包含する船用品等

の明細 (Material Passport) の提出義務、スクラップ回航前に有害物質、廃油等を撤去する等の案が検討されつつある。

6) 1999年12月に、日本からフィリピンに船積輸出されたコンテナに大量の有害廃棄物が発見され、有害廃棄物の国境を越えた移動を規制するバーゼル条約違反となり、日本へ再送還された。更に、2000年4月に日本からコンテナで船積輸出された、在日米軍施設のPCBを含む有害廃棄物がカナダや米国で荷揚げを拒否され、日本へ再送還された。今後、出入港通関時の有害廃棄物貨物の確認検査及びグリーンピースによる監視が、一層強化されることになる。

7) HELSINKI COMMISSION-Baltic Marine Environment Protection Commission は、2000年1月1日よりバルト海の港に寄港する400GT以上の船舶に対し、船内で発生した廃棄物 (Waste Oils, Waste Noxious Liquid Substances, Sewage, Garbage) の港湾処理費を船のサイズに応じて徴収する規定を定めた。廃棄物の海洋投棄を防止するためバルト海の港から出港する船は、全ての廃棄物を陸揚げすることが要求される。

機関室で発生する廃油については、廃油を有効に処理する設備を有し、図面が承認されていれば“no-special-fee” systemの規定が適用され、この処理費が減額される。

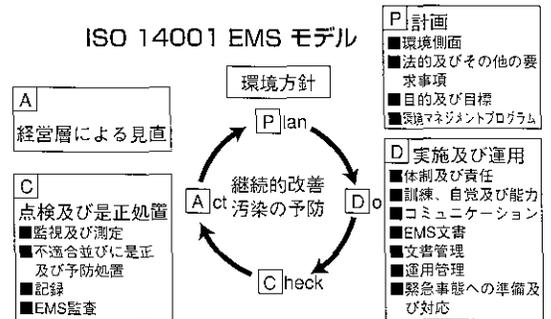
8) ドイツのハンブルグ港では、最近、開催された“Green Ship Conference”において、ISO 14001の証書を保有するGreen Shipに対しport chargesを3%減額するシステムを検討中で、更に、欧州各国にも波及する可能性があるとしてLRリストで紹介されている。

9) 船舶の防汚塗料の使用による有害影響に関してはMEPCの審議で、有機スズ系船底防汚塗料を2003年1月1日以降船舶に新たに塗布することを禁止する条約が採択された。

10) バラスト水中の有害海洋性生物の移動に伴う自然環境問題に関して、現在MEPCで規則案について審議中である。

4. ISO 14001EMS 国際規格の概要

1) 審査登録に適用される、ISO 14001の規格要求事項は、以下により構成される。



2) ISO 14001規格の本質的要求事項を、以下に示す。

① 著しい環境側面を特定し、重点管理する。

② 本質的要求事項

■法的要求事項の遵守

■継続的改善と汚染の予防

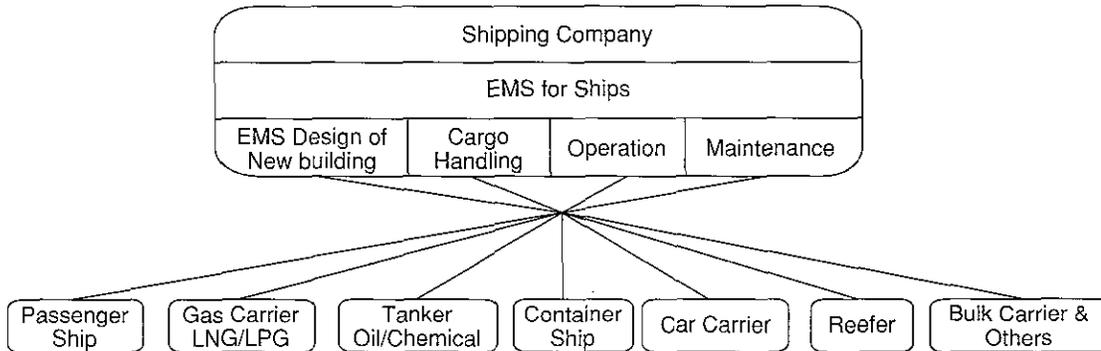
■目的・目標管理

■組織活動の透明化 (情報公開)

■その他要求事項 (各国における港湾特有の要求事項、民間団体が作成する行動規範等)

3) 環境側面の特定、環境目的及び目標の設定
海運におけるISO 14001のEMS構築において最も重要な作業は、環境側面の抽出に始まり、環境リスクの評価、最後に、著しい環

[図3] ISO 14001 for Shipping



環境側面 (SEA) を特定することである。以下に、その手順の概要を示す。SEAが特定されると、更に、その中から重要な項目を環境目的とし、計画を伴う具体的な目標を立てて継続的改善を行いながら管理する。

目的、目標の管理項目には、必ずしも設備投資は要求されていないので新造船計画時の検討課題として、とりあえず“監視・測定”の対象に止めることも可能である。

但し、世の中の環境をめぐる動向はかなり流動的である為、法規性の変化は常に把握して対応する必要がある。

5. 海運におけるISO 14001規格の適用

海運におけるEMSの適用は、海運会社または船舶管理会社に対し、所有または、管理する船舶の運航管理（運航、荷役、保守・整備）が対象となる。環境側面については、船種、船齢、貨物及び航路によって異なる。（図3参照）

法的要求事項は、海洋汚染防止条約（MARPOL 73/78）、船舶からの大気汚染防止条約等が船種、船齢、貨物及び航路により異なり適用される。

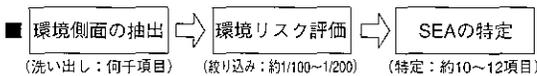
運航における活動（サービス）、環境側面及び環境影響の具体例を以下に示す。

① 油による海洋汚染

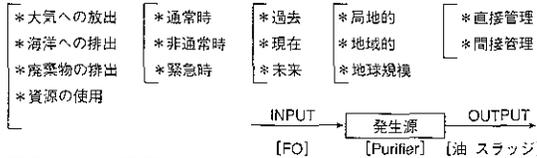
(MARPOL 73/78 Annex I)

活動 (サービス)	環境側面	環境影響
入・出港及び離・着岸	岸壁接触による岸壁、荷役設備、船体の破損	漏油による海洋汚染 火災・爆発による大気汚染
荷役準備・荷役 (油タンカー)	Hose、Pipe Line の接続不良、Mooring の不良 Valve 誤操作、監視不良及び計測器具不良	漏油による海洋汚染 Tank Over Flow による海洋汚染 火災・爆発による大気汚染
停泊・航海中	衝突、座礁 船体劣化 ・機関室の漏油、 ・Bilge、ケミカル ・Bunkering	漏油による海洋汚染 火災・爆発による大気汚染 船体破損による海洋汚染 誤操作による海洋汚染

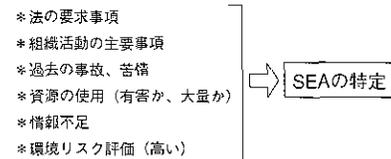
著しい環境側面 (SEA)



■環境側面の抽出方法



■環境リスク評価方法

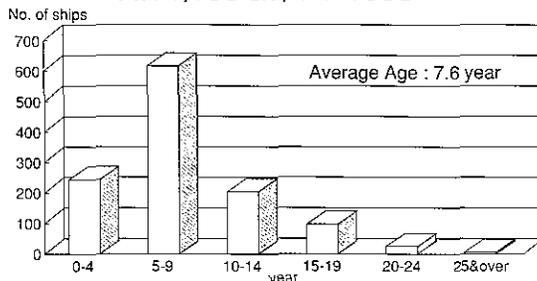


油タンカーによる海洋汚染事故

老齢油タンカーの折損、座礁による重油流出は最大の海洋汚染事故である。最近では、1997年1月の“ナホトカ”（船齢27年、約6,200kl流出）及び1999年12月の“エリカ”（船齢24年、約10,000kl流出）による重油流出事故がある。現在、欧州では、老齢油タンカーの運航規制、検査の強化、船体構造のダブルハル化等が検討されつつあることは周知のとおりである。

欧州において運航されている油タンカーの平均船齢は17年（Fair Play 誌）と報告されているが、一方、日本周辺海域で運航されている内航油タンカー及び日本に寄港する原油タンカー及び石油製品タンカーの平均船齢を調査したところ約8年と報告され、日本周辺海域を運航する油タンカーは、欧州に比べ船齢においてかなり安全性が高いことが分かる。（図4参照）

【図4】 Age distribution of Crude Oil Tankers visiting Japanese Ports
-Total 1,156 ships in 1998-



Source : Japan Maritime Research

② 廃棄物

(MARPOL 73/78 Annex I - V) (Annex IV: 未発効)

活動 (サービス)	環境側面	環境影響
停泊・航海中	機関 Bilge, Waste oil の船内焼却処理	大気汚染
	Bilge 及び Tank 内 Sludge の陸揚げ	
	Garbage (Plastic 等含む) の処理	海洋汚染
	Sewage の処理	

③ 大気汚染物質

(MARPOL 73/78 Annex VI : 未発効)

活動 (サービス)	環境側面	環境影響
停泊・航海中	・主・補機・補缶からの排気ガス ・地球温暖化物質の排出 (CFCs, Halons, CO ₂) ・Cargo Oil Tank の Gas free	大気汚染
	騒音・振動の発生	

④ 天然資源の消費

活動 (サービス)	環境側面	環境影響
停泊・航海中	主・補機関・主・補缶の FO 消費	資源の消費
	主・補機関の LO 消費	
	主・補機関の冷却水の消費	
	Tank Cleaning 水 及び生活水の消費 船用品の消費	

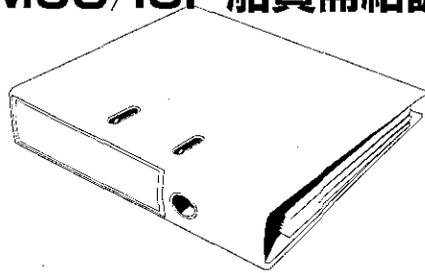
6. おわりに

世界及び日本の海運界における ISO 14001 の認証登録は開始されたばかりであるが、上記で述べたように地球環境保全に関しては、IMO MEPC で採択された海洋汚染防止条約、審議は完了し発効要件待ちの大気汚染防止条約、審議中の有機スズ系船底防汚塗料の禁止条約、Ship Recycling 等を通じて積極的に活動中である。今後は、これらの国際条約の法規制に加えて ISO 14001 による船舶の運航管理及び新造船における環境に優しい新設計のエコシップを日本から世界に発進したいものである。新設計においては、1980年代に日本で開発された6隻の帆走機船による風力利用、燃料電池等のクリーンエネルギーが活用されることを期待したい。

各種調査・報告書欄

将来の職員不足を懸念

—BIMCO/ISF 船員需給調査—



ボルチック国際海運協議会（BIMCO）およびISFは、1990年より5年ごとに船員需給に関する国際的な調査を実施しており、この度2000年の調査結果「BIMCO/ISF 2000 Manpower Update」を発表した。以下に同調査の内容を紹介する。

はじめに

「BIMCO/ISF 2000 Manpower Update」は、1990年および1995年の調査結果をも考慮に入れて、これまでの商船船員に関する国際的な需給調査の中では最も広範な調査と考えられる。また、英国のWarwick大学の学術的な分析に、国際的な使用者側の実務経験と海事専門家の見解を十分に加味し、想定される状況変化に対して必要な対応策を講じるために、次の二つの主要な調査結果を提示している。

- ① 2000年における世界的な船員の需給状況
- ② 今後5～10年間の予測

需給状況の現状

今回報告書の世界全体の船員供給数は、殆ど全ての主要な船員供給国から、最新の政府統計値を収集することにより推定したものである。この調査結果から、2000年における全世界の船員供給数は、職員が40万4,000人、部員は82万

3,000人と推定される。職員の供給については、北米、西欧および日本等の経済協力開発機構（OECD）諸国は引続き最重要な供給国であるが、極東地域がその重要性を増し、特に部員については際立った最大の供給地域となっている。世界全体の船員需要数は、1990年および1995年の調査のために開発されたコンピュータ・プログラムを用いて、夫々の国の現在の配乗基準・予備員率の他に、世界の商船隊の隻数、サイズおよび船種における変化をも十分に考慮して推定した。

その後、この“生の推定値”に、約200船社からの広範な提供資料により、世界の商船隊の動向を反映させて推定した。これらの資料には、船員の採用基準、国籍および年齢構成、および1995年から2000年の期間に陸上職業に移った者の推定数が含まれている。この結果として、2000年の世界的な船員需要数は、職員が42万人、部員は59万9,000人と推定した。

下記の通り、世界の商船隊に配乗すべき職員については、控えめな推定としても1万6,000人（全雇用人数の4%）の不足を示し、部員については、国際的に要請される能力基準に照らして疑問は残るものの、引続き著しい過剰状態にあることを示している。

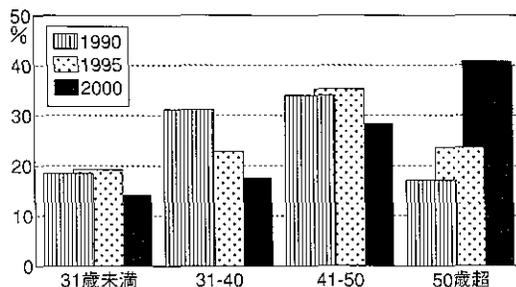
船員の採用水準は、海運界がアジアの経済危機に影響された1999年に若干落ち込んだものの、1990年代を通じては実績として増加している。全体的な訓練の増加は、概ね、海上職から離れた職員数に見合った分に一致しているように思われる。一方、1995年から2000年の期間、世界の商船隊における船舶数は年率1.0%で増加しているが、多くの船員配乗を要していた老朽船の減少もあり、職員の需要増は、1995年調査で予測されたほど大きくはなかった。結果的に、2000年の全体的な船員需給のアンバランスは1995年の状況に近似している。

但し、船員の余剰国から不足国への補充の妨げとなる、異なる文化・言語、国際化の経験不足、あるいは船籍と船員国籍との間の国籍制限等の障害を考慮すると、予測される不足職員1万6千人は、実際にはもっと深刻である。

2000年の船員需給状況 (千人)

	供給	需要	過不足
職員	404	420	- 16
部員	823	599	+ 224

【図1】 職員の年齢構成：OECD諸国



今後の需給バランス

本報告書の主要点として、将来の世界的な需給バランスの一連のシナリオを下記の通り提示しているが、過去10年間の実績を参考に、世界の商船隊における年率約1%の船舶数の控えめな増加予測、および過去5年間における新入/退役船員の水準維持に基づいて想定されている。本調査プロジェクト運営委員会は、海事専門家の見解を考慮に入れた、最近10年間における実状分析に基づく、現実的な指標であると確信している。

明らかなメッセージは、訓練が増加せず、また、退役・離職する船員に対して何等かの対応策が講じられないならば、幾分控えめな推定をもってしても、現在の穏やかな職員不足は悪化するということである。

船員の需給バランス

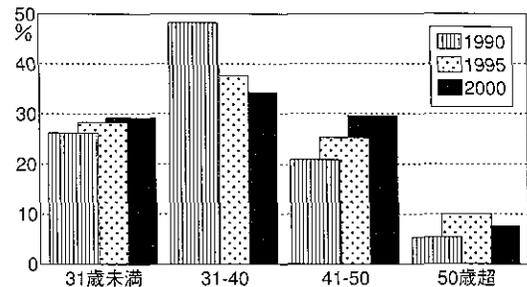
	2000年		2010年	
	過不足(千人)	%	過不足(千人)	%
職員	- 16	- 4	- 46	- 12
部員	+ 224	+ 27	+ 255	+ 30

報告の主要点

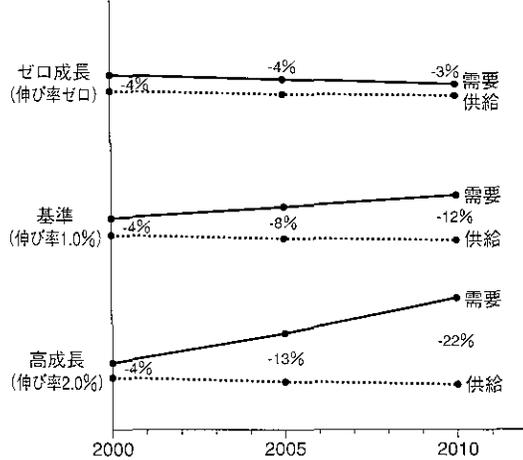
① 変化する船員の国籍

今回報告は、船員供給の中心が引続き、欧州、日本および北米といった伝統的な海運国から、極東、インド大陸および東欧の国々に移っていることを明示している。現在、世

【図2】 職員の年齢構成：極東諸国

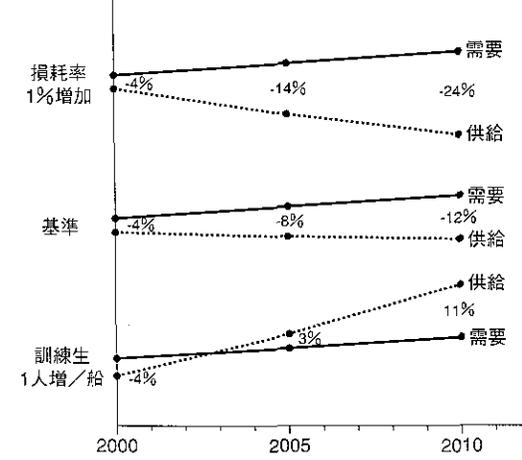


【図3】 船舶職員の需給ギャップ：商船隊の伸びの影響度



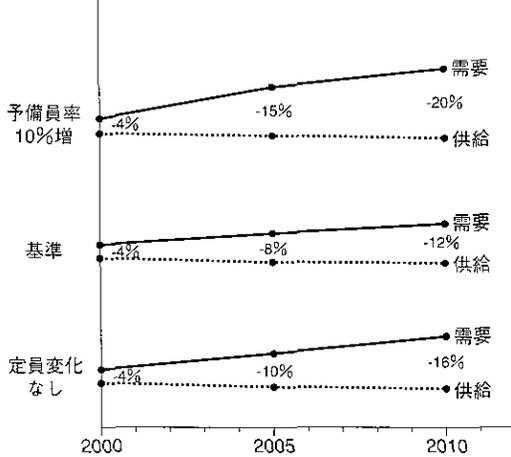
出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

【図5】 船舶職員の需給ギャップ：供給事情の影響度



出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

【図4】 船舶職員の需給ギャップ：配乗事情の影響度



出所：BIMCO/ISF推計、コンピュータ試算に基づく。

界全体に占めるOECD諸国の船員は、1995年当時の約31.5%に対して約27.5%であり、OECD諸国の若い職員は間違いなく実質的に減少しているが、これは歴史的には回避不可能な現象とも考えられる。

② 新規船員の増加とその改善

幸いに、職員訓練生の数は、1995年当時の職員13人に対して1人から、10人に対して1

人に改善されており、新規船員の補充と訓練の全体的な水準は目覚しく上昇している。特に、OECD諸国に採用された訓練生の実質的な増加により、訓練中の職員候補生の数は世界的には増加しているようである。但し、本報告書は、良質な職員に対する今後の需要増に適應するために、新規採用水準の更なる増大の必要性を示し、職員の採用・訓練水準が職員10人に対して1人から、7人に対して1人の割合（1隻当たり1.5人）に増大する必要性を提示している。

③ 増加する将来の船員需要

過去10年間、商業貿易に従事する船舶数は年率約1%ずつ増加している。これは船員需要の同様の増加をも示唆する訳だが、実際はそうではない。職部員双方に対する全体的な需要水準は、概ね変化なく、寧ろ、近代化船の少数定員の結果、僅かに減少しているかもしれない。然し、本報告書は、将来、この状況が逆転する可能性を示している。就労時間、規程のような国際法の影響、あるいは追加訓練や休暇増による予備員率増大の可能性を勘

案すると、今後の要員減少の見込みは殆どない。従って、今後、世界的な商船隊の控えめな増加予測であっても、船員の離職数が減少しないならば需要増となるであろう。

④ 離職船員の削減の必要性

将来、採用・訓練の水準を増大させる必要性は、換言すれば、他の産業に職を求めて離職する船員を減少させる必要性を意味する。このことは、本報告書が、訓練生の約30%が訓練未了で失敗していることを指摘しているように、特に職員訓練生について当てはまり、職員訓練生に対する選定の基準・認識の見直しの必要性を示している。職員に昇進可能な教育と能力を備えている部員のための昇級訓練を、職能见直しと有能職員の供給増の手段として考慮している国も見受けられる。

⑤ 高齢化する OECD 諸国職員への依存

世界の商船隊は引続き、欧州、北米、日本およびその他のOECD諸国に多くの職員を依存している。然し乍ら、これらの職員の40%が50歳を超え、18%が55歳を超えており、その殆どは船機長のような上級職員である。十分に訓練・経験を積んだ代替要員がなく、彼らの退職による業界の影響は深刻である。海事専門家には、5年から10年の間に殆どの上級職員がアジアや東欧の船員供給国の船員になるであろう、とする本報告の予測を疑問視する向きもあるが、本報告書も状況がもっと複雑になる可能性をも示唆している。

⑥ アジアの船員による上級職員

本報告書データは、OECD諸国の船員と異なり、極東やインド亜大陸の職員には50歳を超えて海上職に留まろうとするものが殆ど存在しないことを示している。必ずしも、これが唯一の理由とは言えないが、これらの国の船員が上級職員として現れない理由の説明に

はなる。新たな船員供給国においても、同様の傾向性が予想され、また、年齢構成もOECD諸国の形に近づいていくことが予想される。最近10年間における年齢構成の変容についての分析は、アジアにおいて特に、この傾向性が著しいことを示しており、引続き職員が50歳程度で退職するならば、アジアの国の職員がOECD諸国の上級職員に自動的に取って代わるとの推測は当たらないかもしれない。

⑦ 改正 STCW 条約の影響

STCW95により要求される新しい能力水準は2002年まではフルに発効せず、また事実、この影響が十分に現れるのは今後5年以降であろう。IMOによる、条約に規程された基準に適合していると見做される国のホワイトリストの公表は遅れているが、ホワイトリストに漏れた国が発給する免状を所有する船員が雇用されなくなる、という懸念が実際に問題化する可能性がある。多くの国が訓練水準を改善した実績があり、この調査の質問に対して、殆どの海事専門家も、能力水準が全体的に改善されていると認識している。

⑧ 資料改善の必要性

1990年および1995年の調査報告は、船員供給に関する各国政府資料の改善の必要性を強調し、参考例を示して、多くの国における船員需給に関する資料不足を明らかにした。この調査の主要目的は、一国ごとの分析より寧ろ、船員の需給状況についての国際的な展望を提示することであるが、訓練生を増やすための会社・国家レベルにおける自主努力の必要性をも示している。但し、正確かつ信頼出来る需給資料がなければ、その示された自主努力も的を得ないことになりかねない。

社会科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」第3作が完成

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教材用ビデオを制作しておりますが、今般「海運の工夫・技術シリーズ3地球環境と海運」が完成しましたので、お知らせします。

このビデオは、平成8年に完成した第1作「エネルギー資源」、平成10年に完成した第2作「コンテナ船」に続くもので、海運の地球環境保全に向けた取り組みを分かり易く説明した内容になっています。また、小学校高学年および中学校向けのビデオ教材として文部省の選定も受けています。

ご希望の方は、FAX (03-5226-9166) または e-mail (puboffice@jsanet.or.jp) にて、当協会総務部広報室までお問合わせ下さい。



地球環境と海運



「第10回海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

当協会では、平成3年度より毎年、「海の日」および「海の旬間」行事の一環として「海のシンフォニーファミリーコンサート」を開催しておりますが、本年度につきましても広く一般の方々から3,000名を無料招待し、以下のとおり開催することと致しました。

海の日制定5周年を迎える年に記念すべき10回目を迎えることとなる今回は、オーケストラの壮大なシンフォニーによる「海」にちなんだ名曲の数々に、ピアノによる珠玉の名曲などを織り交ぜた多彩なプログラムとなっています。

日時：平成12年7月8日(土) 17:00開場 18:00開演
場所：NHKホール(東京渋谷区)

観覧ご希望の方は往復ハガキに、①郵便番号・住所②氏名③電話番号④希望人数(本人を含む)⑤それぞれの方の年齢を明記の上、以下の宛先までご応募下さい。6月24日の消印有効です。
なお、応募者多数の場合は抽選となりますのでご了承下さい。

〈応募宛先〉

〒150-0047 東京都渋谷区神山町5-5 NRビル

「海のシンフォニーファミリーコンサート」事務局C係 (Tel: 03-3466-5188)

London 便り

カサブランカにあるモロッコ高等海事学院を訪れました。これはモロッコ唯一の商船大学で、4年制で1学年25名(航海科10名、機関科15名)です。この学院には1996年から商船教育全般の向上を目的として、簡単に言えばIMOのSTCW条約に規定されている要件を完全且十分に満たしている国の一つとしていわゆるホワイト・リストにモロッコが載る事を目的として国際協力事業団(JICA)のプロジェクトが入って入ります。プロジェクトには、航海科関係の教育訓練専門家である大前氏をリーダーとして機関科教育の専門家である須藤氏が航海訓練所から、そして業務調整の専門家として渡辺氏がJICAから派遣されモロッコで奮闘して居られます。

具体的な活動としては、この学院の保有する或いは遂行する教育機材・カリキュラム・指導要領などでは不十分であり、自助努力にも限界がある為、学院の教官に対する技術移転、カリキュラムの改定、テキスト作成、施設機材の整備などだそうです。

その昔の欧州航路で

は欧州の帰りにカサブランカでPotash(酸化カリウムの鉱石)を積む事があり、私も2~3度寄港しましたが上陸した覚えも無く、カサブランカと言えば私の中では何ととっても古今の名作、映画「カサブランカ」と一体となっています。映画の中でのリックの格好の良いセリフにしびれ、バーグマンの憂いを含んだそれこそヨーロッパの伝統と文化の中でしか生まれて来ないような美貌に心を奪われ、ここがアラブの国であり砂漠の国である事をすっかり忘れていました。

大前さんによるとモロッコは勿論、砂漠の国であるが、運輸面では島国といわれているとの事です。北側はジブラルタル海峡を挟みヨーロ



▲モロッコ高等海事学院

ツバと対峙し、東のアルジェリアとの国境は実質閉鎖されており、西は厄介な西サハラ問題を抱え、南はアトラス山系を超えサハラ砂漠が広がっており、この為貿易の98%を海上輸送に依存しているとの事でした。しかし約50隻のモロッコ籍船と3000人の船員による自国商船隊の輸送比率は20%と低く、何とかこれを質量と共に向上させようというのが緊急課題との事でした。

私が訪れたのは、旧知の神戸海技専門学院講師の岡田さんがケミカルタンカーの専門家として短期派遣される機会を捉え学内で海運に関するセミナーを開催する事になり、私も講師の一員として招待された為でした。少々残念だったのは、学期末の試験が終わった後で学生達は殆ど帰郷しており直接彼らに接する事が出来ない事でした。大前さんの話によるとここの学生は約50倍の競争率を勝ち抜いた優秀な青年で、中には医学部や他の大学を中退して受験する学生も珍しくないとの事でした。

この為セミナーは学内の先生方やモロッコの実業関係者/港湾関係者等約80名を対象とするかなり専門性の高いセミナーとなりました。私は「IMOとSTCW条約」と題してごく簡単にIMOの歴史や組織、活動状況に触れると共にSTCW条約が採択された背景、それにともなうホワイト・リスト方式の採用、ホワイト・リストに記載する為に各国の商船教育訓練等の評価を行うにあたり何がポイントなるかなどのお話をしました。御存知の如くモロッコの第2公用語はフランス語ですから、私が英語で話すのを学院の英語の先生がフランス語で通訳するわけです。予め原稿を渡しておきましたが、いざ

喋るとなると時計を睨みながら、省略したり言葉不足したりでかなり原稿から逸脱してしまいくらいの程度理解してもらえたか自信は有りませんが、かなり突っ込んだ質問が幾つかありホワイト・リストに関する関心の高さを伺わせました。ズバリ「モロッコはホワイト・リストに載るかどうか」と言う質問もありました。ホワイト・リストの目的は世界の各国の商船教育訓練等を少なくとも条約の要求する最低水準まで上げる為には何処に問題があるかを明らかにし、必要であればIMOを通して技術協力をしようというもので、大学入試のように国々を選抜するものには有りません。一浪か二浪をする国があるかも知れませんがいずれはホワイト・リストに載るでしょうし、載らなければなりません。国全体のシステムの一つとしてもっとも重要視されるのが資質基準システムです。教育訓練は長期に継続して行われるもので入試のような一発勝負ではありませんから、常に一定の水準を維持するシステムが必要だと言ったような事を答えました。

私の話が何かの御役に立ったかどうかはわかりませんが、遠いアラブの国で風俗も習慣も違う社会で、フランス語と英語を駆使し又教育機関で仕事をしているので学生との交流も大切に、学生の為の昼休み・放課後を利用した水泳訓練とか日本語教室も運営していると言う大前、須藤、渡辺長期派遣専門家の皆さんの地道な努力が早い機会に報われる事を心から祈りました。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

第17回

潮風満帆

セイシエル諸島と マグロ



日本郵船船長 小暮宣彦

セイシエル諸島をご存じでしょうか?インドとマダガスカルの間で浮かんでいる珊瑚礁の島です。青い海と白い砂浜が美しく、地上に残された最後の楽園の一つ。観光資源が唯一の産業で、リゾート地として、特に欧州で人気があります。映画「エマニエル夫人」にも登場したので、ご存じの方も多いかも知れません。珊瑚礁に囲まれた島なので沢山の魚がいますが、今回は、珍しい「マグロの釣り方」をご披露したいと思います。

私の乗船したV号は全長168mの在来船。姉妹船3隻で、セイシエル最大のマヘ島のビクトリア港に隔月に寄港しています。揚げ荷は、ベニヤ板と自動車など。1999年2月某日、本船は予定通り水先人を乗船させて岸壁に向かいました。珊瑚礁に囲まれている港内は、水が澄んでいて、小魚の泳ぐ姿を見ることができます。海を埋め立てて造った岸壁は1つしかなく、1度に3隻が着岸するのがやっと。本船は、岸壁の前面で回頭して2隻の漁船の間に、ようやく着岸することができました。本船の後方にいたのは、焼津のA漁船。「あの漁船は、水と食料の補給のために着岸している」水先人が教えてくれました。「しめた」と、私は心のなかで思いました。思えば数年前。場所は中米、メキシコのアカブルコ。ここは、観光地や支倉長政の寄港地として有名です。しかし、我々船乗りにとっては「うねり」の大きな場所として、悪名の高い港でもあるのです。太平洋のうねりが、まともな港内に侵入してきて船体を動揺させ、繫留ロープを切断するのです。うかうか部屋にも居られず、甲板上を見回っていると、日本の漁船が目に入りました。

「小さな漁船で、日本を遠く離れてさぞや大変であろう」私は、酒と週刊誌を差し入れしました。すると、そのお礼に「マグロ」を一匹戴いた経験があ

りました。ここでも早速、A漁船を訪船する事にしました。週刊誌はありましたが、残念ながら酒は税関にシールされてしまっている。「こんな事なら、日本酒を1本出しておくのだった」と悔やんだが後の祭り。週刊誌と、うまい具合に残っていたスポーツ新聞を持参する事にしました。

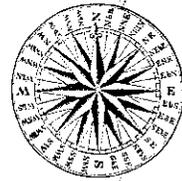
A漁船の甲板上には誰もいませんが、とにかく大声で呼びかけてみました。「こんにちは」。「おーい。上がって来いよー」船橋から返事があったので登っていきました。

遠洋漁業では、船橋が日本人の溜り場となっているらしく、素足で4人が車座になっていました。既に漁船にも国際化の嵐が吹いていて、A漁船はインドネシア人との混乗。乗組員は外地交代で、乗船期間は日本人でも1年半。船が日本に帰るのは、4年毎の定期検査の時だけであるということでした。

「週刊誌を持ってきました」私が手渡す。「1年振り



7つの海のこぼれ話



の週刊誌だ。何をお礼にしようか。そうだ、マグロを持っていきなよ」漁労長は、半身ではあるが2mもある、美味しそうなマグロを倉庫から出してくれました。こうして、当初の目論み通り「マグロ」の半身引き下げて帰船しました。これが「エビでタイを釣る」、いや「週刊誌でマグロを釣る」方法であります。

予定通り「マグロ」が確保出来たので、荷役で忙しい甲板部には悪いが上陸してみました。岸壁から町の中心まで、徒歩で15分ばかり。ヨットハーバーや公園、そしてきれいな砂浜などをブラブラ歩く。スクールが多いので、水が豊富で植物が生き生きしている。ハイビスカスやブーゲンビリアなどの花も咲き乱れ、将に地上に残された楽園の一つでした。

散歩から帰って驚きました。「船長、他の船からマグロを持ってきました」舷門当直のフィリピン人のA/Bが話しかけてきました。「そうだよ。私が日本の漁船から貰ってきたのだ」

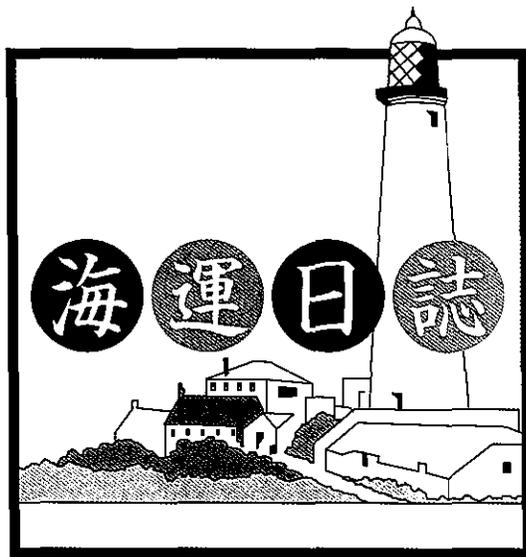
「船長それは違います。チョッサー(一等航海士)が2匹受け取っていました」どうも話がおかしい。とにかくチョッサーに話を聞こうと、事務室に駆け上がる。「チョッサー、マグロがどうかしたのかね?」「船長、前のスペイン船からマグロを2本担いできたので、ビールとタバコと交換しました」「おー、それは上出来だ」私はニコリして答えました。

このような訳で、セイシェルでは、都合2本半のマグロを釣り上げる事ができました。早速、フィリピン人のコックに、マグロの刺身を造らせました。最初は美味しかった刺身が、何故か2回目から不味いのです。調理方法を調べると「1匹丸ごと解凍して刺身を作り、残った部分はまた冷凍保存している」事が解りました。刺身を食べる習慣の無いフィリピン人のコックなので仕方はありませんが、冷凍

と解凍を繰り返しては、味が落ちて当然です。日本人の乗組員は、私を含めたった4人。1回に食べる刺身の量も高が知れています。マグロを冷凍したままで、細切れにしないと、何時までも不味い刺身を食わせられてしまうことになります。「何か良い方法はないか?」チョッサーと2人で知恵を絞りました。マグロは2mもある大物です。一寸やそとの包丁では歯がたちません。

「そうだ、鋸で切ろう」船には大工部屋があり、大工道具一式が揃っています。早速、錆びた鋸を取り出して、大急ぎで研いで半身のマグロに挑戦してみました。最初は調子良く切れたマグロも、10cm程切れ込むと、二進も三進もいかなくなりました。2人とも汗だくになって、ようやく細切れにする事ができました。しかし、これは焼津の漁船から貰った半身のマグロ。スペイン船から受け取った、1本丸ごとのマグロを切り刻む気力はもはやありません。取り敢えず、丸ごと冷蔵庫に入れて帰りました。

この問題は、横浜停泊中によりやく解決する事ができました。嫌がるステベ(荷役業者)を掴み倒して、チェーンソーを借用。これで冷凍したマグロを切ろうとしたのです。回転しているチェーンソーの歯をマグロに当てると、おが屑ならぬマグロの削節が見る間に山となって、面白いほど簡単に切れましました。これらの美味しいマグロは、日本人の胃袋を6カ月間も満たしてくれたのです。



- 4 92年油濁補償基金の臨時総会等が、ロンドン／
 6 国際海事機関 (IMO) 本部で開催された。同総会ではエリカ号事件を受けて、
 日 補償限度額の引き上げが提案され、本年秋の IMO 法律委員会で検討されることとなった。
- 10 運輸省は、1999年度の新造船建造許可実績を
 日 発表した。それによると、295隻、988万8,000総トンで、隻数では前年度実績を12隻上回ったものの、大型コンテナ船やVLCCが減少したことで、総トン数は6年ぶりに1,000万総トンを下回った。
- 11 国際海運連盟 (ISF) は、マニラで理事会
 日 ・年次総会を開催した。
 (P.18海運ニュース-国際会議レポート1参照)
- 12 国際海運会議所 (ICS) は、マニラで理事
 日 会・年次総会を開催した。
 (P.18海運ニュース-国際会議レポート1参照)
- 13 運輸省は、1999年度にわが国が実施した
 日 ポートステートコントロール (PSC) において、362隻の船舶に航行停止処分を課したことを発表した。

- 14 IMO は、第43回設計設備小委員会 (DE)
 日 を開催し、タンカーの縦強度規制強化問題等について審議した。
 (P.21海運ニュース-国際会議レポート3参照)

- 17 アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP)
 日 と韓国海運研究所 (KMI) は、ソウルでアジア地域における海事産業者間の交流促進を目的とした「船主、荷主、港湾の地域フォーラム」を開催した。

- 18 2000年港湾春闘が妥結した。
 日 (P.23海運ニュース-内外情報2参照)

- 19 日本船舶輸出組合は、1999年度の輸出船
 日 契約実績を発表した。それによると、288隻、1,097万2,000総トン、船価合計は8,695億円で、過去20年間で2番目の高水準となった。

テクノスーパーライナー (TSL) 実用化法案が、参議院本会議で可決成立した。

- 28 わが国政府は、東京で海賊対策国際会議
 日 を開催した。会合ではアジア各国が、船舶の安全航行と乗組員の安全を確保するため、一致協力して海賊事件防止のために取り組んでいくことを合意した。
 (P.2 SHIPPING フラッシュ参照)

運輸省は、高度道路交通システム (ITS) の実現に向けた「21世紀の交通運輸技術戦略」の報告書をまとめた。これをもとに21世紀初頭の運輸技術審議会で運輸技術開発のあり方を諮問する予定で、船舶版カーナビや他船を自動回避するシステムなど「海のITS」実現を目指す。

- 29 政府は、平成12年春の叙勲受章者を発表
 日 した。当協会会員会社関係では、根本二郎日本郵船会長が勲一等瑞宝章を受章された。



船協だより

海運関係の公布法令（4月）

- ㊦ 運輸施設整備事業団法の一部を改正する法律
(法律第47号、平成12年4月26日公布、平成13年3月1日施行)

- ㊧ 電気通信事業法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第27号、平成12年4月6日公布、平成12年5月1日施行)

国際会議の予定（6月）

IMO 理事会

6月12～16日 ロンドン

ICS シップ・リサイクリング・ワーキンググループ

6月16日 ロンドン

IMO 第5回ばら積み液体及びガス小委員会
(BLG5)

6月26～30日 ロンドン

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
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
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
1999年3月	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
9	4,271	2,887	1,383	▲ 7.1	▲ 5.5
10	4,132	2,962	1,170	▲ 5.7	▲ 1.8
11	3,889	3,224	664	5.7	15.6
12	4,273	3,148	1,124	3.4	15.8
2000年1月	3,511	2,990	521	1.8	10.9
2	4,136	2,956	1,179	15.1	11.1
3	4,702	3,593	1,108	9.2	19.7

(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)

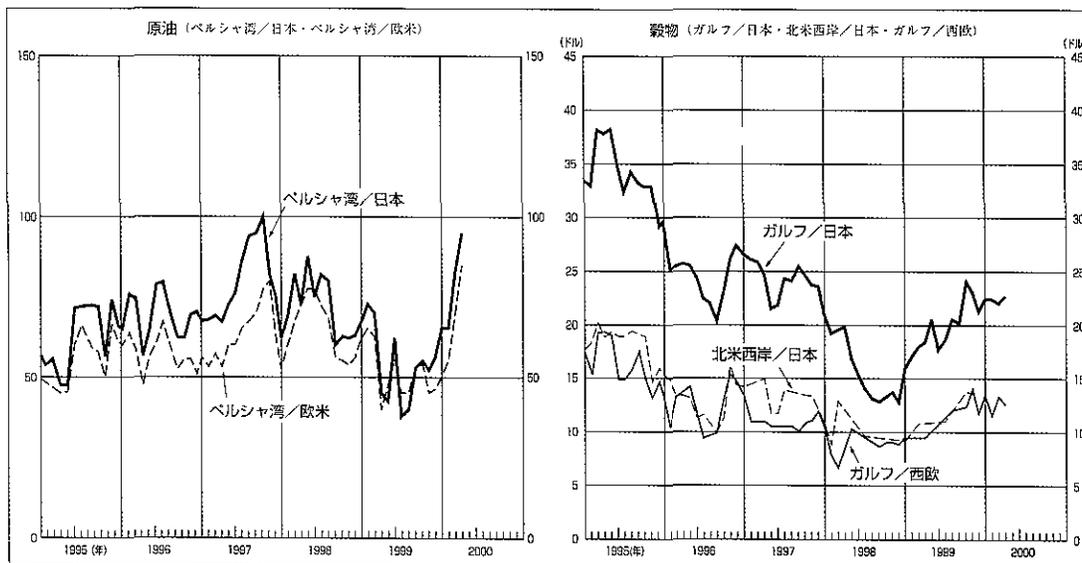
年月	年間平均 (円/100ドル)	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1999	113.91	111.28	116.40
1999年4月	119.81	117.95	121.95
5	122.11	120.15	124.32
6	120.90	118.12	122.20
7	119.86	115.20	122.65
8	113.40	110.82	115.60
9	107.57	104.48	110.93
10	105.97	104.05	107.95
11	104.96	102.50	106.35
12	102.68	102.15	103.50
2000年1月	105.16	102.50	106.85
2	109.34	107.35	111.70
3	106.71	105.30	109.20
4	105.48	104.20	106.55

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	鉱石	スクラップ	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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	141,321	1,304	150,481	30,686	56,184	57,309	235	3,274	1,709	1,082	149,734	39,581
1999 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
10	11,472	140	11,332	1,669	3,926	5,253	0	332	134	18	14,862	4,146
11	12,575	140	12,435	2,720	4,545	4,474	19	445	122	110	14,174	4,215
12	13,021	442	12,579	2,570	3,897	5,480	32	300	10	290	11,540	1,905
2000 1	15,207	150	15,057	2,519	4,409	7,687	0	297	0	80	14,345	4,202
2	15,283	215	15,068	3,401	5,275	5,934	0	381	7	70	14,768	3,559
3	10,644	0	10,644	2,722	3,387	3,835	30	454	55	161	17,142	5,697
4	11,857	254	11,603	2,721	3,108	5,165	30	334	0	245	19,137	4,700

(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					
	1998		1999		2000		1998		1999		2000	
	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	62.00	50.00	67.50	60.75	65.00	48.00	52.50	42.50	62.50	51.00	50.00	40.00
2	69.00	60.00	72.50	59.50	65.00	54.00	60.00	45.00	65.00	50.00	55.00	45.00
3	82.00	67.50	70.00	51.00	82.50	62.00	67.50	55.00	62.50	42.50	70.00	55.00
4	72.50	65.00	45.00	35.00	95.00	78.00	72.50	55.00	40.00	33.50	85.00	64.00
5	87.50	69.00	42.50	37.75			77.50	69.00	47.50	33.50		
6	75.00	62.50	62.50	45.00			77.50	56.50	55.00	37.50		
7	82.50	74.75	38.00				72.50	65.00	45.00	36.75		
8	80.00	60.00	40.00	36.00			68.50	52.50	45.00	36.00		
9	60.00	44.00	52.50	45.75			56.00	40.00	52.50	43.00		
10	62.50	52.50	54.50	48.00			55.00	51.50	53.75	45.00		
11	62.00	47.50	52.00	44.00			53.75	44.00	45.00	40.00		
12	62.75	48.00	56.00	47.50			56.50	43.75	46.25	40.00		

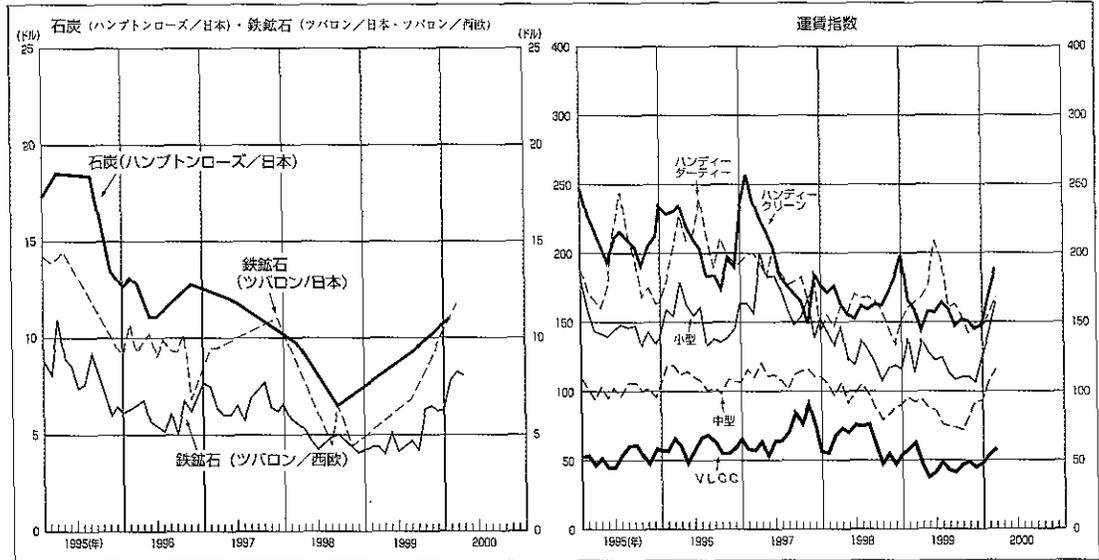
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・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			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	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	16.00	13.25	22.50	21.25	9.15		—		9.50	9.00	13.20	11.50
2	17.00	14.25	22.50	20.00	—		—		—		11.50	11.10
3	18.00	15.25	22.00	21.00	10.75	9.30	—		—		13.20	
4	18.35	14.25	22.75	22.00	—		—		9.50		12.50	
5	20.50	16.50	—		—		—		—		—	
6	17.60	15.50	—		—		—		—		—	
7	18.50	16.00	—		10.95	10.80	—		—		—	
8	20.50	18.60	—		—		—		12.00		—	
9	20.10	19.85	—		—		—		—		—	
10	24.00	21.70	—		13.85	13.00	—		12.30		—	
11	23.00	22.00	—		13.60		—		14.00 11.75		—	
12	21.25	20.75	—		—		—		11.75 11.50		—	

(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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

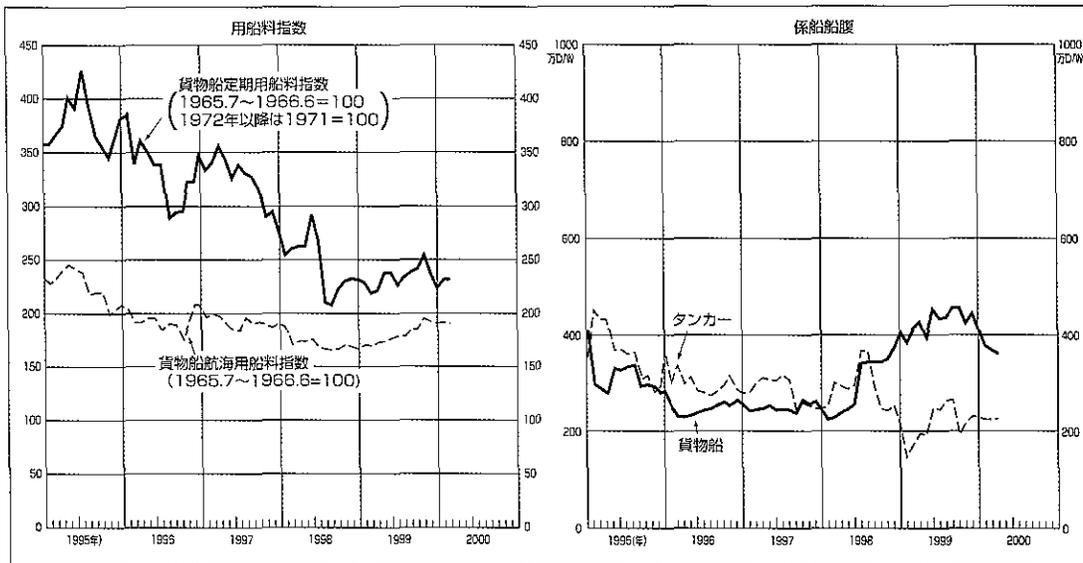
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	—	8.20
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.10	2.20	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40	5.75	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも8万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														
	1998					1999					2000				
	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	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4
2	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9
3	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4
4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	—	—	—	—	—
5	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	—	—	—	—	—
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	—	—	—	—	—
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	—	—	—	—	—
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	—	—	—	—	—
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	—	—	—	—	—
10	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	—	—	—	—	—
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	—	—	—	—	—
12	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	—	—	—	—	—
平均	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	—	—	—	—	—

(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-NEWS-INTERNATIONAL 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・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 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					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0
2	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0
3	229.0	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0
4	243.0	192.0	197.0	173.0	172.0		377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0		402.0	350.0	342.0	262.0	238.0	
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0		390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0		426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0		391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0		364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	
10	221.0	176.0	191.0	165.0	185.0		355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0		344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0		374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3		375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	

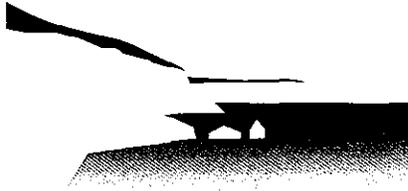
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1998						1999						2000					
	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															
1	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292
2	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221
3	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221
4	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257
5	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926						
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485						
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443						
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639						
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631						
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940						
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193						
12	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308						

(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ズによる。

編集後記



前回この編集後記を書いたのは、29年ぶりの営業部門から管理部門への異動後すぐだったと思うが、もう5月の連休である。小生の属する総務・企画グループは名前のとおり本体は無論、グループの企画・運営の立案から社員のよろず相談所的な機能も持っている各営業部門の裏方である。若葉マーク運転中にもかかわらず会計制度の変更に伴う新しい対応を求められ決算、株主総会等となかなか思ったとおりに車は進んでくれず地図片手の運転に代えて高性能なカーナビが是非欲しいなと思う今日この頃である。本当に！

今迄とはかなり仕事の環境も違うため、何か健康管理が必要と思ひ昨年秋から始めたのがWALKING。自宅の廻りはまだかなり自然が残っており、5年程前に雑木林を禁猟区にしてからとみに渡り鳥をはじめ野鳥の姿が見られるようになった。おおげさにいえば自然観察が出来る……BIRDWACHERも確かに増えている。

そんな休日を日記風に綴ってみると

3月某日晴れ、風少し強し。

今日は某新聞主催の手賀沼半周、10 KMのWALKING大会である。近所のご夫婦と共に参加。参加者は地元の住人だけではなくかなり広範囲な所から参加しており同好の志が多いようだ。手賀沼大橋の手前で草団子を購入し、手賀沼公園内の志賀直哉の碑を横目で見ながら一休

み。1時間40分の行程であった。

4月某日晴れ、桜満開

利根運河公園で花見。この利根運河は明治時代初めに利根川から江戸川への水運を興す為に作られたが鉄道の開通（多分常磐線）により流通は衰退したとのこと。両岸には雑木林が残り野鳥が多い。公園の屋台でクレープを購入。

5月某日晴れ、初夏のようである。

再び利根運河。往復14 KMで2時間30分の行程であった。連休のせいか今日は家族づれのサイクリングが多い。雉がつかいで雑木林から川岸に飛ぶのを見た。妻に「首の廻りが赤い映えのあるほうが雄だ」と教えたらとたんにカミサンよりキツイ一言（本人の名誉の為内緒。）

途中で何時も一息入れてはいるが、競技ではないので廻りの自然を楽しみながら気の向くままに歩くには経験上、多分1 KMを10分以上かけて歩くのが丁度合うようである。本当の事を言えばそれ以上で歩くとカミサンと一緒に来てくれない。これを書きながらカミサンにおーい今週はどうする？と……。

まあ最近ではゴルフに代えて週末のWALKINGが小生の安上がりな健康管理法である。

飯野海運

総務・企画グループリーダー

愛葉光彦

せんきょう5月号 No.478(Vol.41 No.2)

発行：平成12年5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

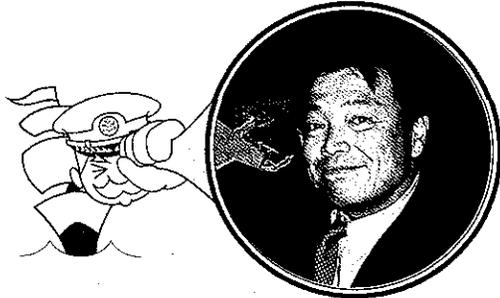
製作 株式会社タイヨーグラフィック

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)

訪ねある記

船会社の仲間たち

第 14 回



今回、登場して頂くのは

宝洋海運産業(株)経理部課長

篠原 正さん(41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？

経理業務全般を担当しています。

とかく経理は地味で暗いイメージをいだかれているようなので、「明るい経理」を目指していますが、あまり明るいとこれまで数字を扱う関係上、逆に心配されてしまい、このへんのバランスが難しいところです。要するに気を遣って働いております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

入社間もなく乗船研修で船上から見た丸い水平線、そして夜間航海中、降って来そうで手の届きそうな満天の星、今でも脳裏に焼き付いた感激のシーンでした。

会社生活の中とは違うかな？

3. 御社の自慢といえは？

船員、社員が入社したら途中で辞めない会社。

従って女性船員（現在3名）も…。

居心地良くて甘いのかも…、自慢になりませんか？

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

会計ビッグバン。グローバルスタンダードと大きく経理業務が様変わりしております。乗り遅れてはと必死で勉強しております。更に大所高所より物を見、判断、決断が出来るよう頑張らなくてはと思っています。

宝洋海運産業(株)の事業概要

日本郵船系の内航海運業者で、セメント専用船3隻を有し、太平洋セメント(株)の製品の国内輸送を行っている。また、港湾曳船業を展開、主として京浜港において港内曳船業務、進路警戒業務などを行っている。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

JSA

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