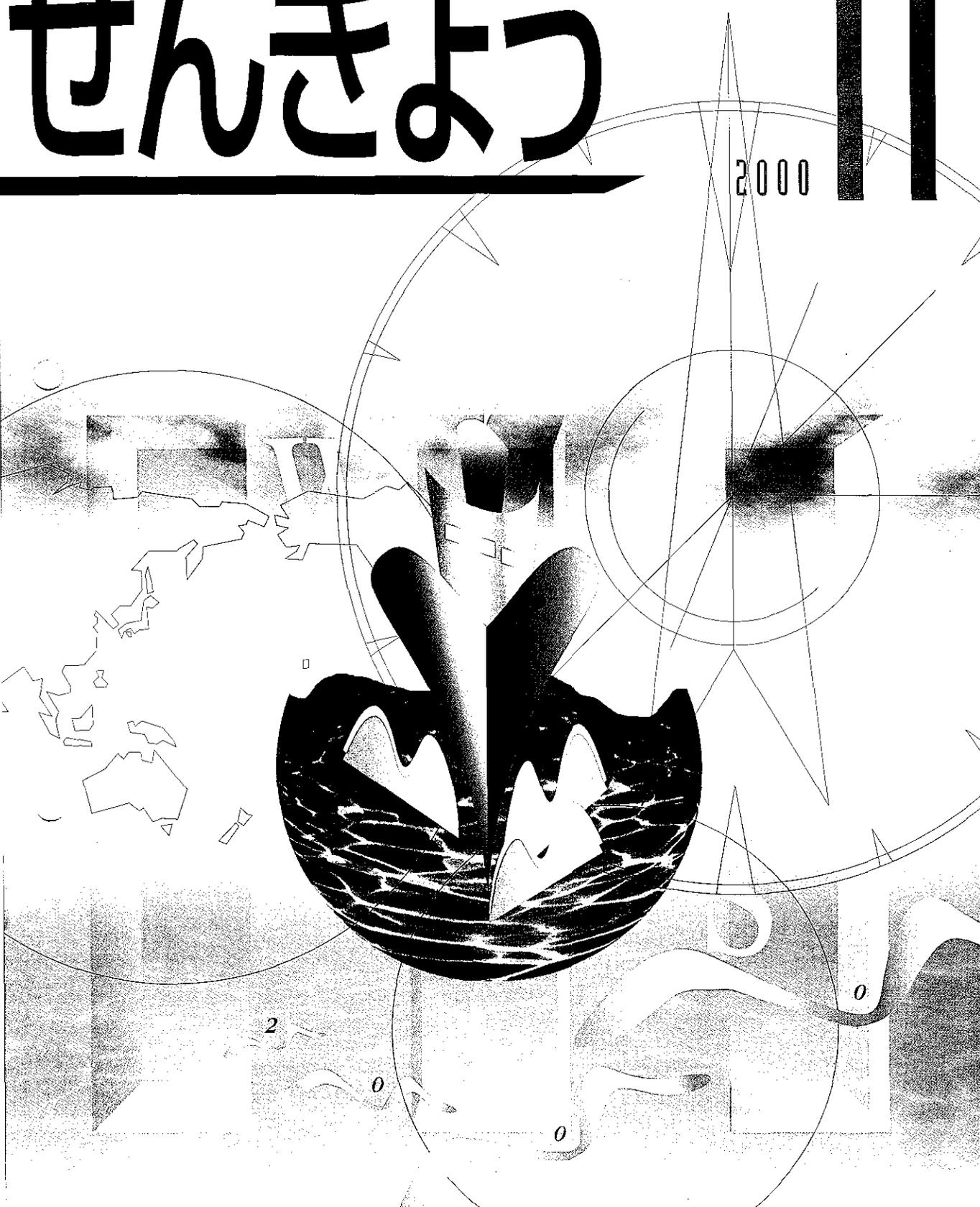


平成12年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.484 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

# せんきょう

2000



社団法人 日本船主協会



NOVEMBER

C  
O  
N  
T  
E  
N  
T  
S

**巻頭言①**

内航海運暫定措置事業の実施状況について

日本船主協会副会長 神戸船舶取締役社長 原田 弘

**SHIPPING フラッシュ②**

環境に配慮した船舶の解撤と循環型社会の構築に向けて

—シップ・リサイクル連絡協議会の設置—

**海運ニュース③**

**国際会議レポート④**

1. 油濁二条約の補償限度額の約50%引上げを承認

—IMD 第82回法律委員会の模様—

**内外情報⑤**

1. 海運関係分野のさらなる規制緩和を要望

—運輸大臣等に28項目の要望を提出—

2. わが国より有利な諸外国の償却制度

—主要海運国の償却制度について—

3. スウェーデンに入港する排ガス対策済船舶に対するインセンティブ

—スウェーデンにおける環境対策(入港料/港湾料金等の優遇制度)について—

(Environmental Differentiated Fairway and Port Dues)

**特別欄⑥**

「最近の船員諸問題について」

東京理科大学教授 加藤俊平

**寄稿⑦**

「いーじゃん」のチャレンジ

—海運のB2B サイト—

(株)いーじゃん 代表取締役社長 近藤尚武

**各種調査・報告書欄⑧**

スエズ運河・パナマ運河通航船

実態調査、回答結果について

**Kobe 便り⑨**

**潮風満帆⑩**

カピタン「ボラチョ」の初航海記

川崎汽船(株) 船長 山西康朗

海運日誌⑪ 海運統計⑫

{10月}

船協だより⑬ 編集後記⑭

# 内航海運暫定措置事業の実施状況について

日本船主協会副会長 神戸船舶取締役社長 原田 弘



内航海運業界は規制緩和の激しい流れの中で、平成9年3月の閣議決定にこたえる平成10年3月の海運造船合理化審議会内航部会の運輸大臣への報告書に基づき内航海運業界の政策の柱であった船腹調整事業を解消して、平成10年5月15日より内航海運暫定措置事業を導入し、業界の環境整備に努めるとともに、船舶の安全運航に重点をおき、荷主業界の輸送要請にこたえる道を選択致しました。以来、約1年半が経過しましたので、実施状況を述べさせて戴きます。

前記事業により平成12年9月25日現在、内航就航資格のある船舶を解撤等して交付金交付の認定を受けた船舶は840隻、対象トン数92万8,326トン、認定交付金額686億3,015万2,900円に達しました。この必要資金はご当局のご支援と運輸施設整備事業団の暖かいご理解、商工中金をはじめ市中銀行さんの暖かいご支援のお陰で確保できたものです。前記の事業に加え日本内航海運組合総連合会は自助努力により、共同事業として46隻、対象トン数4万3,579トン、認定交付金額35億3,661万5,000円の交付を行い、過剰船腹の解消に全力を挙げました。これらの実施により内航海運業界では、暫く貨物船部門

で過剰船腹解消のきざしが見えましたが、油送船業界では荷主業界の構造改善等の合理化による大幅な輸送需要の削減により、まだ過剰船腹の解消に至っていないのが現状です。

内航業界が船腹調整事業を行いながら、何故過剰船腹が発生したのか、平成3年（年央）以降の現有船腹量の推移により見てみたい。

現有船腹量の最も多い年は貨物船、輸送船とも平成6年で貨物船523.1万トン、油送船261.7万トンであり、平成3年の貨物船497.6万トン、油送船236.7万トンに比して平成6年は、それぞれ25.5万トン、25万トン増加しています。また平成11年には貨物船497.5万トン、油送船233.1万トンと平成6年に比べそれぞれ、25.6万トン、28.6万トンの減少で、平成3年から6年にかけて<sup>ほぼ</sup>略増加した分だけ減少しております。

平成3年から平成6年にかけての産業界の輸送需要の増加と一転した生産調整下の輸送需要の減退の大きさは注目されるところです。

荷主業界の需要に合わせるしか道のない内航業界の難しさの一端をご理解戴くとともにコスト割れのつづく中小貨船業者の不満を察して戴きたいと存じます。



## 環境に配慮した船舶の解撤と循環型社会の構築に向けて —シップ・リサイクル連絡協議会の設置—

1990年代の後半より、1970年代に大量に建造された大型タンカーおよびバルカーを中心に老朽船が代替期を迎え、今後世界的規模で解撤量が発生することが見込まれる。

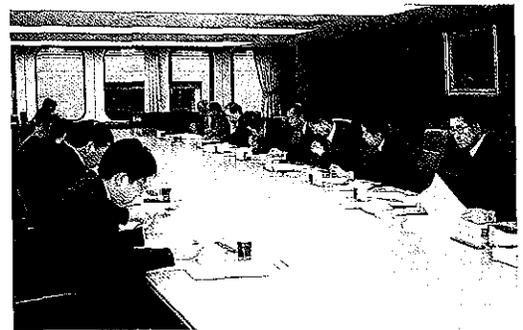
これら老朽船の解撤を促進することは、健全な船腹の需給的均衡を保ち、さらに船舶の安全運航を高め海難防止、海洋環境保全を図るためにも重要な課題となっている。

一方、世界の解撤業の現状は、豊富な労働力を背景にインド亜大陸を中心とした発展途上国が主要解撤国となっているが、鋼材需要の低迷による解撤施設、また、解撤に伴う環境および人体に及ぼす影響についての問題、解撤船舶のバーゼル条約への適用問題などが持ち上がっており、今後予想される解撤船舶を円滑に処理することは困難な状況にある。

わが国においては、環境への配慮や資源の再利用を促進する観点から「循環型社会形成推進基本法」、「再生資源の利用の促進に関する法律

(リサイクル法)」、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等の法整備が進められ、船舶の解撤についても対応が迫られている。船舶の解撤から生じる鉄材をはじめとする資材のかなりの部分が再生利用されているが、環境問題に対する一層の取組みの必要性が強まっている。

以上の状況を踏まえて、当協会は日本造船工業会および国内の解撤事業者団体である解撤企業協議会と数回の事前会合を経て、三業界が連携して資源の循環型社会の構築に向けクリーンな解撤を指向する方策を検討するため、シップ



# H I P P I N G F L A S H



・リサイクル連絡協議会を設立することを合意し、第1回の会合を2000年10月31日、海運ビルにおいて開催した。

同会合は、今次会合の議長には当協会の外航船舶解撤促進特別委員会関内旬一郎幹事長（川崎汽船）が選任され、相互の共通認識を確認するため各業界が抱える解撤問題について報告後、当連絡協議会の活動内容および運営について検討を行い、次のとおり決定した。

#### (1) 当連絡協議会の活動内容

- ① 船舶の解撤に係る各種情報の収集・発表
- ② 船舶の解撤に係る環境および安全衛生面での問題点の把握とその解決方策の検討・提言
- ③ 国内・外の解撤業界発展のための諸施策の検討・推進
- ④ 船舶の解撤問題に係る国際条約や国際機関における検討への対応・提言
- ⑤ 関係先への陳情・働きかけ
- ⑥ その他

当面の作業計画として、解撤対象船腹量・必要解撤ヤード能力の調査および検討、環境および安全衛生に配慮した適切な解撤方法の確立（アフロート・ビーチング別の解撤マニュアルの作成）、3業界共同作業による船舶の解撤から発生する危険物リストおよび処理方法に関するマニュアルの作成について検討していくこととした。

また、解撤問題に関係する国際会議等の開催に合わせその対応方針等について適宜検討することとした。

【表1】世界の解撤量推移（1992年—2000年6月）

年	実数	計千D/W
1992	361	16,457
1993	407	19,432
1994	449	22,678
1995	333	15,662
1996	477	18,394
1997	553	15,833
1998	685	23,779
1999	654	30,560
2000.1~6	221	11,407

【表2】今後見込まれる解撤対象船腹量  
(タンカー)

船型 D/W	建造年			
	1975以前		1976-80	
	No.	D/W	No.	D/W
10- 19,999	115	1,711,452	73	1,098,869
20- 29,999	145	3,743,417	61	1,617,340
30- 44,999	123	4,298,639	148	5,135,497
45- 59,999	14	734,444	48	2,726,836
60- 79,999	24	1,784,993	41	2,960,097
80-119,999	41	3,861,021	79	7,381,179
120-199,999	33	4,415,467	68	9,916,613
200-319,999	62	16,599,050	50	13,480,101
320,000+	8	3,025,340	36	14,869,878
Total	565	40,173,823	604	59,186,410

(バルクキャリア)

船型 D/W	建造年			
	1975以前		1976-80	
	No.	D/W	No.	D/W
10- 19,999	166	2,520,715	257	4,270,709
20- 24,999	82	1,902,837	157	3,644,843
25- 29,999	136	3,728,770	218	6,017,629
30- 39,999	144	4,951,843	219	7,877,961
40- 49,999	22	963,371	53	2,349,737
50- 59,999	22	1,180,605	39	2,218,854
60- 79,999	28	1,910,743	87	5,795,984
80- 99,999	1	92,855	6	495,818
100-149,999	9	1,098,316	18	2,161,985
150,000+	3	477,081	1	194,399
Total	613	18,827,136	1,055	35,027,919

## (2) 当連絡協議の運営

### ① 構成

原則として各業界から推薦された委員を以って構成することとし、検討状況に応じてオブザーバーとして関係者に参画願うこととした。今会合では予め当連絡協議会の活動内容に関する船舶解撤事業促進協会、日本船用工業会、造船基盤整備事業協会に出席願ひ、オブザーバーとして参画することが合意された（資料参照）。

また、日本海事協会より当連絡協議会への参加の申し入れがあり、次回以降、オブザーバーとして参画することも合意され、あわせて必要に応じ運輸省等、政府関係者に対して当連絡協議会への参加を働きかけることとした。

### ② 機構

当面、現メンバーによる組織を基本とし、必要に応じ即応体制がとれるようワーキング・グループなどを設置することとした。

また、会合の取りまとめ役として当協会および日本造船工業会より議長を選出し、交互に担当することとなった。

### ③ 開催頻度

年に3～4回の頻度で開催する。

### ④ 事務局

日本船主協会企画調整部および日本造船工業会企画部に置く。

### (3) その他

第2回の会合は2001年2～3月頃で開催し、国内外の解撤ヤードの能力等の実態調査について報告する予定としている。

## 資料 シップ・リサイクル連絡協議会

（平成12年10月31日）

	会社名	氏名	役職
日本船主協会	川崎汽船	関内 旬一郎	経営企画部調査役
	商船三井	城川 三次郎	営業調査室・室長代理
	東京タンカー	高橋 秀幸	総務部副部長兼総務グループ長
	日本郵船	横山 純一	企画グループ船主企画チームチーム長
日本造船工業会	石川島播磨重工業	河辺 勲	船舶海洋事業本部技師長
	住友重機械工業	竹川 正夫	船舶艦艇鉄構事業本部営業本部営業企画グループ部長
	日立造船	中桐 廣道	船舶防衛事業本部管理部副参事
	三菱重工業	天野 隆史	船舶・海洋業務部部長代理
(日造協) 解撤企業協議会	宮地サルベージ	高谷 修三	代表取締役
	山路産業	山路 宏	代表取締役
事務局	日本船主協会	植村 保雄	常務理事企画調整部長
		石川 尚	企画調整部課長
		細川 淳	企画調整部
	日本造船工業会	緑川 好浩	企画部長
		今井 義久	企画部調査役商船艦艇グループ長
		笹本 裕三	企画部

### 【オブザーバー】

船舶解撤事業促進協会	金井 紀	理事 事務局長
日本船用工業会		
造船業基盤整備事業協会	平田 純一	業務部業務課長



## 国際会議レポート

# 1 油濁二条約の補償限度額の約50%引上げを承認 —IMO 第82回法律委員会の模様—

IMO 第82回法律委員会は2000年10月16日から20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も参加した。

同委員会では、金銭的保証の提供（船客の債権を担保する制度）、燃料油による海洋汚染に対する賠償、海難残骸物の除去に関する条約案の従来からの3つの主要議題と、前回委員会の直後に開催された国際油濁補償基金の臨時総会において法律委員会での討議を要請することが決定されたのを受けて、英国等によって共同提案された「1992年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」（92CLC）および「1992年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」（92FC）の補償限度額引き上げ問題を主として討議した。

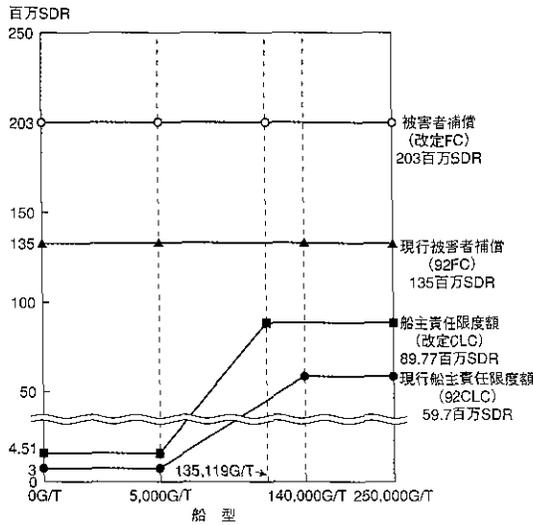
これら4つの主要議題の討議内容は以下のとおりである。

### 1. 92CLC/FC 補償限度額の引き上げ

1999年12月、マルタ籍船タンカーエリカ号（19,666G/T）がフランスのブルターニュ沖で重大な油濁損害事故を引き起こした。この事故の損害額が現状のタンカーによるいわゆる油濁補償二条約の限度額を大きく超えることが予想されることから、被害を受けたフランスをはじめEU内で現行体制の見直しが始まった。またこれに併行する形で、現行の油濁補償二条約の限度額の改定案が英国等19カ国より法律委員会に対し提出され、フランス等EU主要国もこれに合流することとなった。

会議では、英国より共同提案国を代表して改

【図】 92CLC/FC限度額の改定



定の趣旨につき、条約の規定に従い（条約には将来の貨幣価値の低下を考慮した上で、引上げを行うことができると規定されている）計算すると50.36%から79.09%の幅で引き上げが可能であると考えますが、すべての条約締結国と関係する業界と非公式に打ち合わせた結果、広範な同意を得て最速に引き上げを実現するためには、50.36%の引き上げ幅が妥当ではないかとの説明があり、また、この数字では不十分であると考えられる向きもあるかもしれないが、92CLC/FCの補償スキームのあり方については国際油濁補償基金での検討の機会も設けられており、その場を活用してはどうかとの発言があった。

引き上げ幅の検討に際しては、二条約には事故の経験、インフレーション率および保険コストへの影響を考慮すべきと規定されているが、これらの観点から国際油濁補償基金およびP&Iクラブより、主に過去の事例処理の経験に基づいた補足的説明があり、特にP&Iクラブからは補償限度額を引き上げても当面保険コストへは影響は及ばない、との発言があった。

引き上げ率については諸案あったが、議長は最終的に日本の提案に基づき、統一した数字を使用することの是非を求め、討議の結果、油濁二条約の規定に則り、統一した引き上げ率を適用し、新たな引き上げ額を次のようにすることが合意された。また、国際油濁補償基金のワーキンググループで将来の補償限度額の定期的見直しについて検討することとなった。

なお、限度額の引き上げは、2003年11月1日からの発効が予定されている。

#### 92CLC

- ・ 5,000G/Tを超えない船舶の最低補償限度額  
 現行……………3,000,000SDR  
 改定……………4,510,000SDR
- ・ 5,000G/Tを超え135,119G/T（現行140,000G/T）までの船舶の1G/T当たりの追加補償限度額  
 現行……………420SDR  
 改定……………631SDR
- ・ 135,119G/T（現行140,000G/T）を超える船舶の最高補償限度額  
 現行……………59,700,000SDR  
 改定……………89,770,000SDR

#### 92FC

- ・ 船主プラス油濁補償基金の補償限度額  
 現行……………135,000,000SDR  
 改定……………203,000,000SDR
- ・ 3カ国の油輸入量が年間6億トンを越えた場合の補償限度額  
 現行……………200,000,000SDR  
 改定……………300,740,000SDR

## 2. 金銭的保証の提供

船客に発生した損害クレームの担保方法の確立を目指して、「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」の改定が検討されているが、ノルウェーから個々の国が国内法において条約の補償額より高いか、あるいは無制限の責任を問う法律を定めることができることとし、海難事故に関しては厳格責任とし、その他の事故については運送人に立証責任が存在する過失責任とすること、それをカバーする強制保険については、1船毎とするか、1船客毎とするか検討してはどうかとの提案があった。

討議の結果、海難事故については、厳格責任を原則とすることが決定したが、海難事故以外の事故に関しては、現在のアテネ条約と異なり、運送人に立証責任を負わせる過失責任については、さらに検討のこととなった。

旅客の死傷に関する補償限度については、日本はかねてより無制限が望ましいとの提案を行っていたが、ノルウェーと日本との妥協の結果、両国共同で「締約国が自国が独自の法律を適用できることにすべき」との提案を行い、同案の文言をそのまま承認することが合意された。

強制保険の制限額設定の要素（一航海か一船客毎か）および制限額に関しては、各国よりさまざまな意見が述べられたが結論に至らず、さらに検討することとなった。

管轄権に関しても、原告の住所 (domicile) または永続的な住所 (permanent residence) が存在する国の裁判所の妥当性を巡って議論されたが、結論は出ず、さらに詰めることとなった。

またアテネ条約改定に係る外交会議の開催時期については、2002/2003年の期間での開催をIMO 理事会に勧告することが決定された。

## 3. 燃料油による海洋汚染に対する賠償

タンカー以外の船舶を対象とした燃料油漏洩による海洋汚染に対する賠償については、前回の委員会で IACS (国際船級協会連合) 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、併わせて、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が決められていたが、IACS からは協力することが不可能であるとの回答があった旨が議長から報告された。

これを除いては、前回までに条約案の内容は、条約の対象となる船舶のトン数等来年3月開催の外交会議の討議に委ねられる事項は別として、ほぼ審議を終えているので、これ以上の審議はなかった。

## 4. 海難残骸物の除去

海難残骸物の除去については、オランダから条約案は検討が進んでいることから2002/2003年の期間での採択のための外交会議開催の提案があったが、討議の結果、2004/2005年の期間での開催を目指し、今後精力的な詰めをしていくことが決定された。

また、金銭的保証を条約に取り入れるか否かがキーポイントであるとの認識から、その討議のため、P&I グループおよび IUMI (国際海上保険連合) に海難残骸物の除去に関しどのような保証が可能なのか次回法律委員会に報告書を提出するよう要請し、P&I クラブから要請に応えるべく作業する旨の発言があった。

## 内外情報

# 1 海運関係分野のさらなる規制緩和を要望 —運輸大臣等に28項目の要望を提出—

当協会は、平成12年10月31日、運輸大臣および政府の行政改革推進本部規制改革委員長等に対し、31項目からなる規制緩和を要望を提出した。これは、現在、わが国政府が実施している「新たな規制緩和推進3か年計画（平成10～12年度）」の平成12年度末改定に、わが国海運業界の意見を反映することを目的としたものである。

時代にそぐわなくなった制度や諸外国と同等の条件で国際競争を行う上での障害となっているさまざまな規制の撤廃・緩和は、わが国海運業界にとって必要不可欠であることから、当協会は平成7年3月以降、会員の意見を踏まえ、規制緩和要望を行ってきた。とりわけ外航海運業は、世界単一市場での熾烈な国際競争にさらされており、規制緩和が急務となっている。大手外航船社においては、合併などを通じた経営効率化に加え、海運市況の改善にも支えられて業績が好転したものの、中堅・中小外航船社は依然として厳しい状況を脱していない。こうした状況下、わが国外航海運が国際市場で勝ち残り、国際競争力を確保していくには、一層の企業努力はもちろん国内法制や税制面の競争条件を諸外国と同等にする、いわゆる「イコールフットディングの実現」が不可欠となっている。一方、内航海運業界においては、国内物流の大動脈としての役割を将来にわたり安定的に果たすべく、内航海運暫定措置事業を着実に実施し、船腹需給の適正化を図っている。今後、内航海

運がモーダルシフトの担い手としての積極的な役割をも果たしていくためには、構造改善などのための環境整備を行い、経営基盤を充実することが急務であり、規制緩和の重要性は増大している。

当協会は、これまで行ってきた規制緩和要望の過半数が実現、あるいは措置予定とされ、一定の規制緩和が推進されていることを評価しつつも、未だ措置されていないものや、長期にわたり検討段階に留まっているものなども多く残されているため、今後とも粘り強く規制緩和の推進を求めていく。

今回の要望のうち、制度上改善すべき項目として掲げ、当協会として規制の緩和・撤廃を特に強く求めるものは、次の3項目である。

### 1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し

円滑な国際物流を可能とする観点から港湾ユーザーの立場で、港湾関係諸税・諸料金、外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化を求めるとともに、港湾運送事業の更なる規制緩和の推進や、輸出入・入出港手続き全般の簡素化とEDI・ペーパーレス化を要望。

### 2. 船員保険の被保険者資格付与について

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった船社の雇用する船員が、船員保険の

被保険者資格を失わずにすむよう、運輸省・厚生省双方の密接な連携の下、船員法、船員保険法、船員職業安定法等の見直しを要望。

### 3. 船員職業紹介事業等の自由化

陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業や職業紹介事業等を自由化するため、船員職業安定法の改正を要望。

#### 【資料】

##### 海運関係規制緩和要望項目

\*新規項目については、参考までに（新規）と表示した。但し、要望の趣旨が継続している項目は除く。

平成12年10月31日

(社)日本船主協会

#### 1. 制度上改善すべき項目

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

① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化

船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図ること。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格

差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

本年11月施行予定の改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現

輸出入・港湾諸手続きについては、ようやく Sea-NACCS 及び港湾 EDI システムがそれぞれ稼動したところであるが、今後、貿易手続きの簡素化に向け関係各省のシステムも稼動が予定されている。

現状のこれら諸手続きは煩雑であり、かつ膨大な書類・資料の提出を要求されている。

このため、各省庁毎にシステム化を図るにあたっては、まずは現行の提出書類を徹底的に見直し、他省庁と重複する資料または単なる参考資料として提出を求めている資料については、一元化あるいは廃止する等手続きの一層の簡素化を図った上で、EDI 化・ペーパーレス化に移行すべきである。

また、通関手続きにおける現物主義をはじめとした制度自体の抜本的な見直しも図るべきである。

その上で、すなわち関係官庁等の諸手続きが本格的にシステム化された時点で、諸手続きの一括申請を可能ならしめる関係官庁等を横断するシステムの創設等、真のワンストップサービスの実現を図るべきである。（具体的な要望項目は、別紙参照）

## 2. 船員保険の被保険者資格付与について

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。このため、これまで船員保険の適用を受けていた船員も、雇用されている船社が日本籍船を持てなくなった結果、船員保険の継続ができなくなる事例が多数生じており、大きな問題となっている。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用についての船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法（船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する）などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ実現されていないことは極めて遺憾である。運輸省・厚生省双方の密接な連携の下、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

## 3. 船員職業紹介事業等の自由化

現在「船員職業紹介等研究会」において、船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准および国内法制化についての検討が再開された。条約の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化

の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、船員職業安定法を改正すべきである。

## II. 実務上改善を要する項目

### 〈船舶無線関係〉

#### 4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

主任無線従事者に対する講習は、最初の講習が選任6カ月以内、その後の講習が前回の講習終了後3年以内とされているが、船舶無線局の無線従事者は、陸上無線局とは異なり乗下船を繰り返しており、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶無線局の無線従事者に対しては、講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図ることが必要。

#### 5. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化

免許人においては無線従事者等の選解任の状況を明確に把握している。船舶においても、選任された無線従事者は無線業務日誌に記録しており（電波法施行規則第40条）、選任の現状確認が必要な場合は免許人および船舶において対応可能である。

したがって、事務手続きの簡素化の観点から、また実態的にも、選解任の現状は必要な場合に免許人または船舶へ確認することとすべきであり、選解任の都度遅滞なく文書の提出を求めることは過剰である。諸外国での状況も調査の上、より簡素な手続きを検討すべきである。

#### 6. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

三級海上無線通信士認定講習の受講には、第一級海上特殊無線技士資格取得後3年の実歴が必要とされているが、この実歴を短縮すること

が必要。

#### 7. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮

三級海上無線通信士の認定を受けるには63時間の講習が課せられており、そのうち33時間が英語の講習に費やされている。講習を受ける者は、海技士（航海／機関）の資格取得時にも英語を履修していることから、講習時間を軽減することが必要。

#### 8. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加

船舶局無線従事者証明に係る講習は、現在、7月と1月に実施されているが、この講習の開催回数を増加し、受講者の便宜を図ることが必要。

#### 9. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

船舶局の無線従事者の1人は船舶職員法上「通信長」として乗組むものであり、従来より当該船舶の電波監理等に関し責任を負う業務に従事してきた。船内の通信設備に関しては通信長の監督下であり、主任無線従事者制度の概念は船舶局の特殊性（船内の職務分掌等）から、既に浸透している状況にある。

したがって、重要通信に関する操作等特殊な通信技術操作を除けば、主任無線従事者を選任しなくとも、通信長の監督により一般乗組員にもすべての機器に関する操作が可能と思われるので、船舶の特殊性を考慮の上操作規定の見直しを行うことが必要。

#### 10. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

「無線局管理は同一（インマルサット船舶地球局、海岸地球局）の免許人が行うことが適切」

（12年1月中間公表）として、船舶地球局の免許人は船舶の運航管理者でなく全船舶ともKDDである。一方、船舶における設備は備品を含めすべて運航管理者が所有し、実質的に管理しており、KDDが免許人となり間に立つことで、手続きが煩雑となるほか、検査時に別途KDDへの費用負担が生じることなどから、船舶の運航管理者が船舶地球局の免許人となるよう見直すべきである。

なお、これまで諸外国において同様の制度が採用されているとの情報は得ていないが、各国における制度の状況も把握しておくことが必要。

#### 〈検査関係〉

#### 11. 石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定の廃止およびGPS測位記録紙の提出の簡素化

石油備蓄法により、日本領海に入域したタンカーは入港するまでの船位の記録の報告が求められており、定期的に検査機関によるGPS（Global Positioning System：衛星航法装置）の精度鑑定が義務付けられている。

しかしながら、国際条約の改正により2002年7月1日以降GPSは義務設備となり、条約検査の対象となるので、精度鑑定は不必要とすべきである。また、記録の提出についても必要なことが把握可能な範囲で簡素化すべきである。例えば、入港届と合わせ、領海に入域した位置および日時を示す部分のみをFAXにより提出することとする。記録紙原紙は船主にて保管し、疑義等あれば船主へ確認することとするなど。

#### 12. 舶用トランシーバーの型式検定制度の見直し（新規）

舶用トランシーバーについて、日本の型式検定を受けていない外国製品であっても、安価で高品質なものが生産されており、すでに外国籍

船での使用実績もある。このような製品の日本籍船への搭載が可能となるよう型式検定制度の見直しが必要。

〈港湾・海務関係〉

### 13. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の荷役許容量等の見直し

危険物の荷役許容量は、日本海難防止協会（日海防）の委員会にて内容について検討され1974年に海上保安庁通達「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」（保安第66号）として定められたものである。今日までの貨物のコンテナ化、船舶の大型化、危険物関係規則の度重なる発展的改正および危険物を収容する容器の進化等を勘案し、現行の規制内容を見直すべきである。

1998年度に日海防において行われた「船積み危険物の性状・情報管理等に関する調査研究委員会」においても同様の見解が示されている。

危険物を積載する船舶が危険物船舶運送および貯蔵規則（危規則）に基づき船舶の安全を確保することと、港則法に基づき港内の安全および秩序を維持することとは密接に関係している。危険物積載船は、国際的には危規則の基となっている IMDG コードに基づく安全対策を実施し諸外国の港に入港しているが、日本に寄港を予定している船舶については、港則法に基づく上記通達により危険物積載量が制限されることとなる。船舶の安全性が危規則および SOLAS 条約等の国際規則に基づき確保されている以上、港内の安全性について考慮すべき事項は、荷役時のハンドリング技術および岸壁に一時的に置かれる危険物の総量であると考えられ、今日の荷役時のハンドリング技術の向上および危険物貨物の速やかな搬出状況を考慮すれば、現行の

規制の緩和または簡素化は可能であると考えるので、標記要望について再度検討願いたい。

### 14. 危険物を積載したコンテナの夜間荷役およびコンテナ船の夜間入港の制限の緩和

昼間と同様の安全性が得られ難いことから、IMO Class 1 の夜間荷役および同貨物を積載した船舶の夜間入港が制限されているが、コンテナバースにおいては危険物積載の有無にかかわらず夜間荷役作業の安全性確保のための必要な照度を確保している。

また、適切な航行管制の実施、曳船等の港湾施設の改善等の状況を見ると、昼夜の安全性に格段の相違は認めがたく、実態に合わせた緩和を検討すべきである。

### 15. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について

港則法に基づく危険物荷役許可申請に対する許可基準において、原油タンカーおよび LNG / LPG 船等に対し、着棧中の本船レーダーの使用が禁止されており、本船の荷役終了後においても、着棧中にレーダーの修理等を実施した後の試運転ができない。出港操船に必要な航海計器であり、離棧後にレーダーの不調が検出されたのでは、船員法第8条に基づく発航前の検査を実施していないこととなる。勿論、荷役中のレーダー使用は、防爆性の点から禁止されることは理解できるが、荷役終了後については、ガス等の発生は考えられず、発航前の試運転を許可すること。

### 16. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

友ヶ島水道および豊後水道では平成12年9月28日付保安第73号の2により緩和されたもの

の、浦賀水道航路および伊良湖水道航路（日出1時間前から日没までの間に航路に入る）では航行安全指導によって夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦バース着岸可能時間は、ほとんどのバースが日出から日没3時間前となっており、入湾について制限を撤廃することによって、日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦バース離岸可能時間はほとんどのバースが日出から日没となっており、荷役を終了し離岸後、当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害するとともに、港内の潜在的な危険度が増加する。

バースの離岸時間制限もあり当該船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上（操縦性、航海設備）、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、上記規制撤廃による効果が大きく、早急な撤廃が望まれる。

17. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和（新規）

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう管制している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では危険物積載船に対して夜間航行制限を施しており、上記航路においても、その危険性を検証し、航行管制基準の見直しを検討するべきである。

18. 瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に係るタンカーの安全対策確約書の廃止（新規）

瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に就航する原油、液化ガスおよびその他の引火性液体

類および引火性高圧ガスを輸送するタンカーには保警管46、保警企20（昭和55年2月20日）に記載の様式に基づき安全対策確約書を作成し、管区の海上保安部署に提出することが規定されているが、その記載内容については、海上保安庁に提出が義務付けられている入港届および危険物荷役許可申請、緊急措置手引書等、その他の書式で十分に記載内容が担保されており、廃止を要望する。

19. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約（International Health Regulation）では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき締約政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。

20. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施（新規）

フィリピンは国内にコレラ汚染地域をもつ国に指定されており、同国出港後5日以内に日本に入港する船舶は、無線検疫による検疫済証交付の通知は受けられず、検疫錨地において検疫を受けなければならない。同国マニラ港とわが国には定期コンテナ航路が開設されているが、検疫の受検が船舶のスケジュール維持に負担になる場合がある。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検疫は適用されており、フィリピン出港船についても同様の措置が必要。

21. 内航船舶（沿海船）の航行可能領域の拡大  
内航船舶の航行区域（沿海区域）は、一部規

制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる事等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。また、本州～沖縄航路の一部において「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。

現在、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上している。また、モーダルシフト推進の観点から内航海運の効率的な活用が一層求められており、沿海資格船舶の直線航行が可能となるよう航行区域を見直す必要がある。

〈水先関係〉

22. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

現在、航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長）は、日本船舶及び日本船舶を所有することができる者が借入れた日本船舶以外の船舶（ただし期間よう船を除く）においては、強制水先を免除されることになっているが、期間よう船された外国船舶等、外国籍船での当該権利の行使は認められていない。しかしながら、日本人船長の乗り組む外国船いわゆる FOC 船は配乗面等実質的に日本船舶と変わらないことから、認定を受けている日本人船長の乗り組む船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。

〈保険関係〉

23. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化  
船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する

場合は、安いコストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットがほとんど生かされていない。このため日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すべきである。

〈客船関係〉

24. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより新たに15日の上陸許可が認められている。ただし、3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられない。近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

25. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

〈その他〉

26. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消、輸出通関等に係る手続きの簡素化

- ① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権

の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。

② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・運輸省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。

③ 海上運送法第44条の2に規定される2,000総トン以上の国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書(英文・和訳)の添付が求められている。運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書(英文・和訳)の提出が求められるので、その提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。

- ・日本籍船の海外譲渡届にあたり運輸省に提出する書類のうち、売買契約書
- ・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状

④ 日本籍船を日本で引き渡す場合に必要とされる書類のうち、以下の書類は作成にかなりの手間を要することから、不要なコスト増につながり、日本での引き渡しの大きな障害となっている。タイムリーかつフレキシブルな売船を可能にするため、提出書

類の大幅な簡素化を図ること。

- ・Inventory list (積荷目録)
- ・COCOM 非該当証明書

27. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの一層の簡素化が必要。

28. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされているが、この中には他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの、報告頻度が必要以上に高いと思われるもの等があり、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

以上

(別紙)

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現に関する具体的内容

1. 保税業務全般の簡素化(現物主義の廃止等)と EDI 化・ペーパーレス化
2. 輸出入手続きの簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
  - ・日本籍船の輸出通関手続きの簡素化
  - ・輸出申告許可を事後報告とする
  - ・CSC プレート付輸入(非マル関)コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
  - ・海上コンテナの内貨の輸送禁止(2回以上)の緩和または廃止
  - ・免税コンテナの再輸出期間の延長

- ・同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
  - ・空で輸入されたコンテナ（非マル関）の空での再輸出に対する免税措置の拡大
  - ・フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
- （植検関係）
- ・植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止
- （入管関係）
- ・別添報告書についての代理店の署名を認める（現在は船長署名）
3. 入出港時に提出する各種書類の簡素化と EDI 化・ペーパーレス化等
    - ・船社が申告義務者となっている港湾統計の廃止
    - ・EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
    - ・入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化
  4. EDI 化・ペーパーレス化を促進するための所要の法改正及びシステム使用料のミニマイズ化
  5. 真のワンストップサービスの実現

## 2 わが国より有利な諸外国の償却制度 —主要海運国の償却制度について—

わが国海運税制の柱である船舶の特別償却制度と特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）は、平成12年度末に適用期限を迎える。現在、当協会は、これら期限切れを迎える海運税制の延長について国会議員をはじめとする関係方面に強力な要望活動を行っている。

このうち、船舶の償却制度について主要海運国の現状を調査した。本号では、その概要を中間的に報告する。

### 1. 競争条件のイコールフットイングの必要性

わが国の外航船社は、世界単一市場における熾烈な国際競争にさらされており、その競争相手である諸外国の船社は、政府による海運助成策の恩恵を受けている。

ノルウェーや英国、オランダなどの主要海運国においては、海運産業の発展が自国経済に寄与するとの観点に立ち、かねてより海運業に対

する優遇政策が講じられてきた。これらの国をはじめとする欧州諸国の政府は、よりよい条件を求めて隣国へ海事産業が流出していくことを危惧し、近年競い合って海運の国際競争力強化を図っている。トン数標準税制による法人税の軽減措置（トン税）は、1990年代後半にオランダ・ノルウェー・ドイツ・英国へと急速に広がり、現在複数の国で導入に向けた検討が行われている。また、欧州の多くの国で船員所得税の減免をはじめとする税制の特例措置が講じられており、また、米国においては1隻あたり2億円を超える運航補助金が支給されている。

一方、わが国外航船社は合併を含む大幅な経営効率化を図るなど、自らの努力により国際競争力の確保に努めているが、世界単一のマーケットで繰り広げられる競争に勝ち残っていくためには、諸外国との競争条件をできるだけ同等のものとする（イコールフットイング）が

表 各国における船舶の償却制度 比較表 (中間取り纏め)

2000.10末現在

	イギリス	ドイツ	フランス	ノルウェー	デンマーク
船舶の償却率	定率法：25%	定率法：25%まで 定額法：8.33%	定率法：31.25%～ 12.5 % 定額法：12.5 %	定率法：20%	定率法：30%
償却上の優遇措置	〈償却不足額繰越〉 Free Depreciation ・船舶のみ、償却不足額 (使い残し) を翌年に繰越可				〈事前償却〉 Advance allowances ・船舶を発注時から2年間15%、計30%まで可
償却可能限度額	100%	船舶のトン数 (鉄の重さ) に応じて残存価額を算出	100%	100%	100%
取得後5年間の償却可能範囲	76% 定率法 (25%)	76% 定率法 (25%)	85% 定率法 (31.25%)	67% 定率法 (20%)	83% 定率法 (30%)
主な海運助成策	・トン数標準税制 ・第二船籍制度 (マン島籍) ・船員所得税免除 ・船員の派遣・帰国費補助 ・船員の訓練費補助 ・船員の社会保険料軽減	・トン数標準税制 ・ドイツ国際船舶制度 (ISR/GIS) ・船員所得税軽減 ・船員の訓練費補助	・第二船籍制度 (ケルゲレン島籍) ・船員の社会保険料軽減	・トン数標準税制 ・ノルウェー国際船舶登録制度 (NIS) ・船員所得税軽減 ・ノルウェー人船員雇用に対する賃金補助	・デンマーク国際船舶登録制度 (DIS) ・船員の所得税軽減 ・船員の帰国費補助

	米 国	香 港	シンガポール	日 本
船舶の償却率	定額法：10%	定率法：10% (外航船)	定額法 ・シンガポール籍外航船およびAIS取得船社は免税のため償却による税法上のメリットなし	タンカー (耐用年数13年) 定額法：7.6%、定率法：16.2% 貨物船 (耐用年数15年) 定額法：6.6%、定率法：14.2%
償却上の優遇措置		〈初年度一時償却〉 機械装置：60%	〈加速度償却〉 初年度および年次償却に代え、車両を除く機械設備 (船舶含む) は、年33.8%、3年間での償却可	〈特別償却〉 外航近代化船：18% 内航近代化船：16% 二重構造タンカー (外内航とも)：19%
償却可能限度額	100%	100%	免税につき税法上のメリットなし	95%
取得後5年間の償却可能範囲	50% 定額法 (10%)	76.4% 初年度一時償却 (60%) + 定率法 (10%)	免税につき税法上のメリットなし	タンカー (耐用年数13年) の場合 66% 定率法 (16.2%) + 特償 (18%) 42% 定額法 (7.6%) + 特償 (18%)
主な海運助成策	・新選航補助制度 (MSP)：1隻当たり年額2億円の運航補助		AIS: Authorized Yntl Shipping Scheme ㊦ ・AIS取得船社は外国用船も所得免税 ・AIS取得の条件は、1隻以上のシンガポール籍船を所有し、同国内での海運業費用支払が一定額以上あること	・国際船舶制度

注) 日本船主協会調べ

\* 償却可能限度額について：定率法においては、償却可能限度額に制限がない場合も、その仕組み上、決して100%には到達しないが、本表では、便宜上100%と記載した。

必要である。

## 2. わが国における船舶特別償却制度の現状

諸外国の制度と同等の措置が講じられれば、イコールフットイングが実現する。しかしながら、現在わが国では税制・政策面において諸外国と対等の条件が整備されているとは言い難い状況にある。このほど当協会は、諸外国の償却制度に関する情報を得るための調査を実施した。

現在、情報を収集しているところであり、中間的にこれまでに得られた情報を取りまとめた(表参照)。そのポイントは、次のとおりである。

- ① 多くの国で船舶の取得価格の100%までの償却が可能だが、わが国では95%までの償却しか認められていない。(わが国では

取得価格の5%は費用化(損金算入)できない)

- ② 取得後5年間の償却可能範囲を比較すると、わが国の船社が特別償却制度を利用した場合も、欧州諸国の普通償却による償却可能範囲に及ばない。(わが国では償却率が低いため、取得初年度に費用計上(損金算入)できる額が少なくなっている)

近年、租税特別措置の改廃が叫ばれているが、船舶の特別償却制度をはじめとする海運税制は日本海運の不利な国際競争条件を少しでも補い最低限の国際競争力を確保するために欠かせないものであることから、運輸省とも連携して国会議員をはじめとする関係方面に対し、現在、その維持・延長を強力に要望している。

# 3

## スウェーデンに入港する排ガス対策済船舶に対するインセンティブ —スウェーデンにおける環境対策(入港料/港湾料金等の優遇制度)について— (Environmental Differentiated Fairway and Port Dues)

スウェーデンでは、環境保護対策の一環として、船舶から排出される大気汚染物質を減少させるため、排ガス対策を施した船舶に対し入港料や港湾料金の優遇措置を実施している。

本欄では、Swedish Maritime Administration発行のパンフレット“Environmental Differentiated Fairway and Port Dues”を参考に、この優遇制度を紹介することとした。

同制度は、スウェーデンの海運当局・船主協会・港運協会の三者が1996年4月に合意したもので、21世紀初頭までに大気中に放出される窒素酸化物(NOx)および硫黄分の排出量を1996年レベルの75%にまで削減することを目標に、入港料/港湾料金に環境対策特別料金制度を導

入するものである。

これは、スウェーデンに頻繁に入港するフェリーや船舶を対象としており、触媒コンバータや他の先進技術の採用といった環境対策を導入した船については、Fairway DuesおよびPort Duesといった料金を割引くことにより、NOxの排出を押さえるとともに、低硫黄燃料油の使用を促進させることとしている。

### 新しいFairway Duesの概要

この環境に配慮した新しいFairway Duesは1998年1月1日に施行され、次の2つの料金から構成されている。

- ① 総トン数から算出される船舶の大きさを

ベースに、従来から課金されていた Light Dues に相当する部分。この料金は船舶から排出される NOx および硫黄分の量によって区分されており、環境保護対策を施した船舶に対しては割引料金が適用される。すなわち、排出レベルの高い船舶は高い料金を支払うことになる。

この料金は、貨物船に対しては年12回の入港まで、フェリーに対しては年18回までを上限とし、これを超過した場合は課金されない。

- ② 貨物に課される従来の Fairway Dues に相当するもので、船舶によって運送される貨物量をベースにしている。

#### [Fairway Dues の算出方法]

上記①で述べた NOx 排出量による Fairway Dues の算出方法は次の通り。

NOx 排出量

- ・ 12g/kWh 以上

タンカー：SEK 5.30 per unit g/t

(上限：SEK 160,000)

その他船舶：SEK 5.00 per unit g/t

(上限：SEK 100,000)

- ・ 2g/kWh～12g/kWh

NOx 排出量に比例して、次の通り課金される。

タンカー：SEK 6,000 per g/kWh

その他船舶：SEK 4,000 per g/kWh

- ・ 2g/kWh 以下

タンカー：SEK 3.70 per unit g/t

(上限：SEK 100,000)

その他船舶：SEK 3.40 per unit g/t

(上限：SEK 60,000)

\*SEK 1 (スウェーデンクローネ) = 約11円

NOx 排出量に応じて支払うことになる上記 Fairway Dues の他に、スウェーデン海運当局は、最も高い浄化性能を持つ触媒コンバータの設置を奨励するため、5年以内に支払われた Fairway Dues を還付する措置も講じている。

また、還付対象となる触媒コンバータの設置費用に対し、2000年以前に設置した場合には費用の40%を補助し、2000～2002年に設置する場合は30%を上限として補助する。

さらに、燃料油に含まれる硫黄分が、単位重量あたり客船の場合0.5%以下、その他船舶の場合1.0%以下であれば、1g/tあたり SEK 0.90の還付がある。

#### Port Dues

上記 Fairway Dues 等の優遇措置のほか、スウェーデン国内の約20の港湾において、NOx や燃料油の硫黄分削減につながる環境対策に対し、港湾料金のリベート制度を実施している。

# 「最近の船員諸問題について」

■ 東京理科大学教授 加藤俊平 ■

当協会は、京浜地区船主会を平成12年10月26日(木)に開催し、東京理科大学教授加藤俊平氏を講師に「最近の船員諸問題について」講演いただいた。国土交通省が来年1月に発足し、海上交通局と海上技術安全局が統合し海事局に集約され、船員部も同局所管となり、今後の船員行政の方向性や問題点など解説いただいた同氏の講演内容について紹介する。

## 海事局の誕生

平成13年1月、省庁再編により国土交通省が発足し、海上交通局と海上技術安全局が統合して海事局が誕生する。昭和59年7月に船舶局と船員局が統合されて海上技術安全局が誕生して以来の大幅な海事関係行政組織の再編である。

海上交通局が所掌する海上交通事業と海上技術安全局が所掌する船舶に係る造船、安全、環境、船員分野を一体的に所管し、海事行政を総合的かつ効果的に推進していくことが期待される海事局船員部は、労政課、労働基準課、船舶職員課の3課となる(教育課が室となり労政課所掌)。船員労働委員会は、船員行政独自のものとして必要であることから存続し、地方運輸局・海運監理部は、そのまま残ることとなっている。

## 船員行政を担う船員部

運輸省の船員部は現状で約100名程度のスタッフで構成されており、地方局では約400名以上携わっている。

これからの課題は、地方局の役割である。船員数推移で10年前と比べると、外航、内航、フェリーとも減少しているが、特に外航船員の減少が顕著であ

る。船員行政に対し、既存の組織をそのまま維持していく必要があるのかという問題にたどり着く。さらに、地方局は許認可等手続面と直接サービスの面が多いが、最近の情報化進展によるインターネット等の普及により、船員へのサービス機能として各地に支局が現在ほど必要なのかとの指摘もある。陸運、鉄道に対する地方局の役割と十分照らし合わせながら、海運業のニーズにあった船員行政を行うことも大切であり、当然地方局の手直しが必要となろう。

これまで船員行政(マンパワー)と海上交通行政(ビジネス)がなかなか結びついていないきらいがあった。今後は一本化するため、有機的かつ迅速にしかも立体的に海事行政に対応出来るシステムになっていくことを期待したい。また、船員行政の中でのノウハウが中心であった船員部スタッフが、これから造船、海上交通、港運など海運産業全てが入ってくる組織の中でのノウハウを身につけることが出来るのではないか。ビジネス(海上交通)の問題抜きにマンパワー(船員)は考えられない訳で、従来民間から一部の批判のあった海上交通局と船員部による船員行政のスタンスが必ずしも整合性がなかったのではとの指摘があったが、その点は相当程度解消していくのではないかと期待したい。

## 船員教育3機関の独立行政法人化とその方向性について

船員行政をとりまく行政の機構改革により、来年の4月1日から運輸省が管轄する船員教育3機関の海技大学、航海訓練所、海員学校が独立行政法人となる。

航海訓練所、海技大学、船員学校で年間約100億、スタッフは、航海訓練所約450名、海技大学約80名、海員学校約200名で構成されている。

各方面からの意見として、3機関が海運業界に対してどれだけ貢献しているのかについての指摘もある。

こうした指摘のなか、今後の方向性については、海上安全船員教育審議会教育部会の本年8月29日の答申（本誌平成12年9月号海運ニュースP.6参照）において、今後の船員教育訓練体制が提言されている。

海技大学校では、今後ますます必要性が高まることとなる航海シミュレーターを中核的課程として積極活用し、シミュレータートレーニングセンターの役割を担っていくべきである。外航海運について、外国人資格承認制度とも関連して、外国人のクオリティーを高めていくことや、パイロットのリフレッシュに活用、その他エンジン、荷役についてもシミュレータートレーニングにより船員の質の向上に資することとしていくべきである。民間機関でも独自にシミュレータートレーニングシステムを導入しており、官民による協力で我が国の海技関係者に対するトレーニング施設のすそ野を広げていくことが望まれる。

海員学校については、平成13年4月から本科を海上技術学校、専修科を海上技術短期大学とする予定である。同学校は、内航船員のトレーニングセンターとして位置づけられ、内航での大宗貨物に対応できるような船員個々人の質の向上となるベーシックな教育に加えて、タンカー、ケミカルなどにも対応できるよう若年層から取り組むことも必要となる。

航海訓練所は、来年度予算要求において、練習船銀河丸のリプレースを掲げているが、青雲丸に加え現在の練習船隊が将来にわたり必要であるかなどの議論があるなか、独立行政法人化した後のリプレースは難しいことが考えられるための措置ともみられる。ヨーロッパの船員教育では、国が練習船を持って訓練を行っているところは少なく、5、6隻の練習船隊をもつのはわが国しかない。航海訓練所が今後厳しい状況におかれるのは、商船高等教育を担う大学、高専の独立行政法人化再編成の問題である。大学、高専での商船船員教育の枠が縮小していく中、航海訓練所がどう対応すべきかこれから大きな問題

となる。今後の方向としては、内航海運の対応も重点化していくべきであり、外航ではとりわけ外国人船員のニーズが増加していくなか、こうしたトレーニングを重点化して実施していくことが必要ではないか。

訓練所における内航訓練のスタンスとしては、内航の状況を十分把握し、海員学校の学生の気質、意識についてもノウハウを持たないと十分なトレーニングができない。従来からの外航船員養成のためのインストラクターでは、内航のニーズに応えることは出来ない。

各方面の意見として、船員教育訓練3機関については、独立行政法人化を機会に、これだけの教育者がいるのだからそれぞれの業界ニーズを肌で感じ、船員訓練に当たってもらうことと、費用対効果の面も十分な自覚を持っていただきたい。

#### 今後の船員行政の在り方として

先に述べたとおり、海事局の中に船員部が置かれることにより、船員（マンパワー）とビジネスが一体的に対応できることとなる。陸の場合でも特に中小企業の労働問題は経営問題と表裏一体であり、ビジネスを抜きにした船員行政は成り立たない。

他方、船員行政の場合、船員法、労働安全衛生法、船員職安法、雇用保険法さらに船舶職員法、加えて水先法、ポートステートコントロール等いろいろな法律、国際条約の立案、実施の責任を担っている。船員というマンパワーを対象としているだけに他の機関と違った弾力性も必要とされる。

その他、外航海運の国際競争力の強化を図るという観点から国際船舶制度を導入したが、現在、外国人承認船員が配乗している国際船舶は3隻のみであるが、今後、外航業界において十分に活用していくことが望ましい。マニラで実施している外国人オフィサーの承認試験により現在約150名程度合格しており、日本籍船の中で使える体制になりつつある。今後の展開をおおいに期待したい。

内航分野では、内航海運暫定措置事業により、老朽船の解撤を促進しつつ、将来的には競争原理を導入していく中、オーナーの経営体質の改善が必要となる。このためオーナー間の協業化の動きも議論されているが、協業化に伴いマンパワー（船員）をどうしていくかが懸案となる。



# 「いーじゃん」のチャレンジ —海運のB2B サイト—

(株)いーじゃん 代表取締役社長

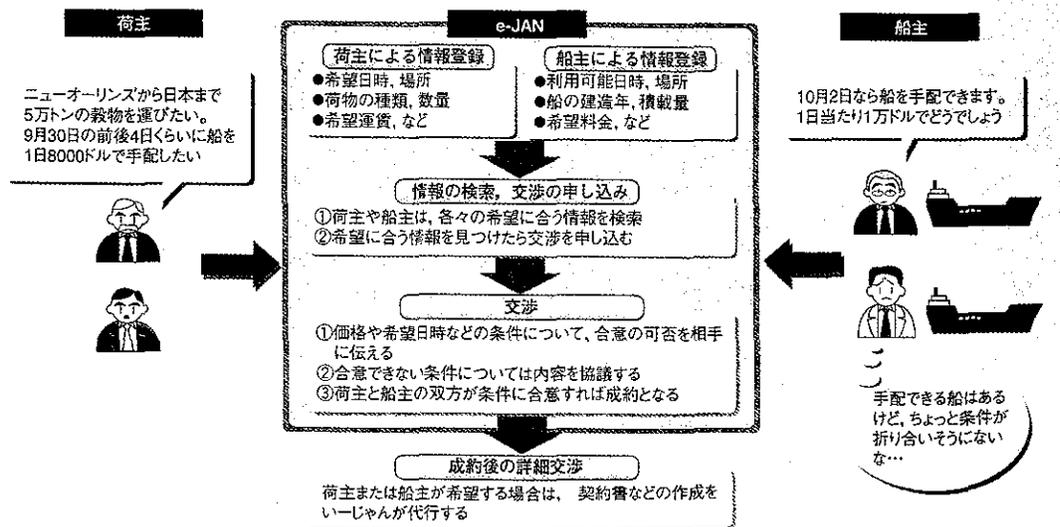
近藤尚武

IT (情報技術)、e-business などその進展は日々加速し、さまざまな業態のデファクト・スタンダード (事実上の標準) となるビジネス体系の構築が各業界焦点の急となっている。海運業界においてもITを利用した新しいビジネスモデルを構築しつつあり、各社とも実現に向け模索している。今月号では、船舶のチャーターリング (用船)・売買をインターネットにより交渉から成約までサイト上で実現するシステムによる業務を本年7月31日から開始した「いーじゃん」代表取締役社長近藤尚武氏に新サービスの概要と現状のビジネスモデルとの相違などについてご寄稿いただいた。

## はじめに

本格的なチャーターリングのB2Bサイトを目指し「いーじゃん」を開設して4ヶ月。長い伝統と複雑な商慣習に取り囲まれた海運業に、インターネットを利用したIT技術を取り入れるべく契約交渉仲介システムを開発したが、便利な道具として使いこなして頂くにはまだまだ当

方の努力が足りないと感じる今日この頃。アカデミックなアプローチよりも、実務上で試行錯誤を重ねながら完成度を高めて行く、より実証的な手法で、チャーターリング業務を手始めにサービス・コンテンツ拡充を目指している。さて、ゆうに100を超えるマリタイム・サイトの中で、生き残りの条件とは何だろうか？



【日経コンピュータ】2000年10月9日号 P.154 から転載

利用者のニーズを取り込み、絶え間なくサービス・コンテンツ改良を続けて、利用者に支持される事が成功の鍵であることは間違いない。情報は凡ゆる分野で氾濫し情報入手は益々容易になるように思える。しかし、課題は、必要な情報を必要な時に素早く抽出、分析して、判断、決断をすることである。そのような情報収集、分析、判断をサポートするツールの一つをウェブ上にて提供するサービスが求められるのかも知れない。いずれにしても、最大の物流市場であるアジア太平洋地域を基盤とする有力な荷主、オーナー・オペレーター、海運ブローカーを核として、世界の荷主業界とリンクするサイトに育てたい。

#### 事業化の発端

ある海運会社の不定期船運航担当者が、忙しすぎる毎日にウンザリしていた。

「さらに別の仕事に取り組みたいが、毎晩残業続きの生活で時間が足りない。時間的な余裕を作り出すには、はやりのITでも利用して仕事を効率的に処理する外ない。インターネットを使えばチャーターリングの仕事も効率化出来るのではないか?」と考えた。

この素朴な発想を出発点として、5人の同僚とともに練り上げた提案が事業化に結びつき、3ヵ月後に「株式会社イーじゃん」が設立された。

#### 海運関係のサイトいろいろ

既に立ち上がっているマリタイムサイトは枚挙に暇が無いが、大別するとバンカー・船用品類の調達購買業務関係、

船舶管理業務関係、マーケットなど情報提供関係等である。

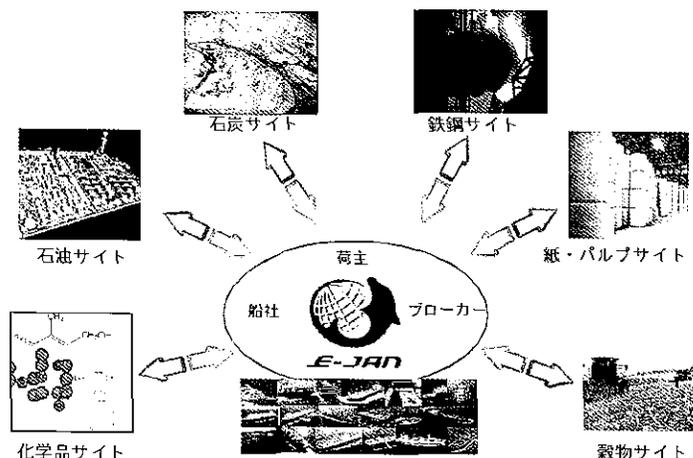
チャーターリング関係でも、実質的に用船交渉をオンラインで成約するサイトは「イーじゃん」が最初ではなかろうか。船舶と貨物の情報を掲示するサイトは幾つか存在するが、条件交渉自体はオフラインで行うというのがそれらサイトのルールなのである。

#### 「イーじゃん」の特色とチャーターリング機能

一方、「イーじゃん」は、もう一步踏み込んだチャーターリングサイトとしての発展にチャレンジしたいと考えている。

「イーじゃん」では、ドライバルクとタンカーの用船関係情報収集、契約交渉、成約までの一貫した業務がサイト上で可能となる実務的システム、もしくはツールを提供していこうと考えているのである。会員の荷主、船社、ブローカーは夫々に、貨物の種類と数量、船型、サイズ、積揚地、船積日、希望運賃などをインターネット上で「イーじゃん」に登録して交渉相手を求める。交渉相手は船舶のサイズ、期日、積

#### 産業別トレードサイトとのリンク



地などが要望に沿っていれば、運賃などの条件交渉を始め、双方の合意により契約が成立する、といった実務フローをサービスとして提供するのである。

これによる利用者のメリットは、簡単に言うと時間の節約、コントロールである。

まず、多数の船舶、貨物の中から、求める適船適貨を選別する時間をセーブできる。「イーじゃん」というサイトに船舶、貨物の情報が集まれば、情報を収集する時間が節約でき、また、コンピュータが得意とする条件検索の機能をフルに活用して、瞬時に必要とする情報、適船適貨の情報を絞り込むからである。

次に、交渉時間のコントロールである。電話によるチャーターリングとは異なり自分が自分の就業時間をコントロールしながら、業務を進めることができる。緊急のコンタクトが必要ない時には、電話に忙殺されずにPCに向って爾々と業務を遂行できるのである。

交渉システム自体は、荷主も船社も自分の基本的な契約条件を「雛形 Pro-forma」としてあらかじめ登録しておき、都度修正しながら利用、合意されない条件のみを交渉当事者がやり取りしながらついには合意に達するというもの。つまり、交渉のやり取り自体は今迄と変わらない。がしかし、PCで出来ることはPCに任せ、インターネット通信で十分な作業はインターネットで行い、浮いた時間をより時間価値の高い業務に振り向けるということである。それこそがe-Commerce時代の勝者の条件であるのでは、と考えるのである。

#### 「イーじゃん」の付帯サービスと機能の充実 —将来のビジョン—

トランプ・データ・サービス社のマーケット情報に加えて、日本海事新聞記事、冷凍船のチ

ャーターリング、S&P（売買船の交渉）等の機能を近々追加する予定である。

海運業界以外の荷主を含む多くの業界では、各産業別取引サイト（マーケットプレイス）が続々と立ち上がっている。海運業界は、エネルギー産業、素材産業、製造業などのあらゆる産業にいわば横断的に輸送サービスを提供しているのだから、ウェブ上では「イーじゃん」が各産業別マーケットプレイスの輸送部門をサポートするサービスを提供したいと考えている。また、地域的には世界海上物流の過半を占める成長市場のアジア太平洋地域に注目しており、この地域を基盤として利用者を増やし、海事関連ウェブサイトとして幅広く認知を獲得したいと考えている。

将来は、イーじゃん利用者のチャーターリング業務及びその周辺業務を効率化するために、用船交渉の前工程業務と後工程業務も「イーじゃん」のサイトで一貫して作業できるサービスを提供したい。すなわち、用船交渉に先立つ予想運航収支計算用アプリケーションの提供や、航海完了後の実算収支計算プログラム提供するといった付加価値サービスの提供である。これら一貫した業務プロセスを一つのスクリーン上で処理出来るシステムを提供して、オペレーター業務の飛躍的な効率化に貢献できれば、と考えているのである。更に言えば、チャーターパーティーの作成、早出料・滞船料の精算などのポストフィクスチャー業務も含めたネット・チャーターリングという分野でのソリューションサービスの提供を、「イーじゃん」は目指し、挑戦していこうというのである。

## 海事振興連盟平成12年度通常総会の模様

超党派の衆参国會議員および海事産業界で構成する海事振興連盟（原田昇左右会長）は、去る10月17日、平成12年度の通常総会を開催し、来年度予算・事業計画を決めるとともに、「外航海運の国際競争力強化のため、船舶の特別償却制度、特定資産の買い換え特例（圧縮記帳制度）の延長など税制上の特例措置等諸施策の実施および実効性のある国際船舶制度の確立」、「内航海運における『内航海運暫定措置事業』および『内航海運船腹適正化共同事業』の着実な実施ならびに税制改正、適正な運賃・用船料の確保、構造改善環境整備対策などの推進」などの9項目から成る決議を採択した。



▲総会で発言する当協会生田会長

また、同総会において当協会生田会長は、外航海運の現状と課題について概要次の通り発言した。

### 1. 現 状

わが国外航海運は世界単一市場の中でドルの建値での熾烈な国際競争にさらされている。わが国外航海運が国際市場で勝ち残るには、一層の企業努力はもちろんだが国内法制や税制面の競争条件を諸外国と同等にする、イコールフットィングの実現が不可欠である。

### 2. 平成13年度税制・予算

平成13年度税制改正においては、特に本年度で期限切れとなる船舶特別償却制度と圧縮記帳の延長が最重要課題である。主要海運国は償却制度をはじめ、わが国より有利な税制を有していることから、船舶の特別償却制度については、改善を求めたいところだが、財政状態等を勘案し、少なくとも船舶の特別償却制度と圧縮記帳制度を現行制度のまま存続・延長願いたい。また、財政投融资資金の確保、融資条件の維持をお願いしたい。

### 3. 国際船舶制度

本年3月、日本人船長・機関長2名配乗の国際船舶が実現した。今後、制度を円滑に推進するため、労使間で話し合うなど努力するので、引き続き運輸省はじめ関係省庁にも尽力願いたい。

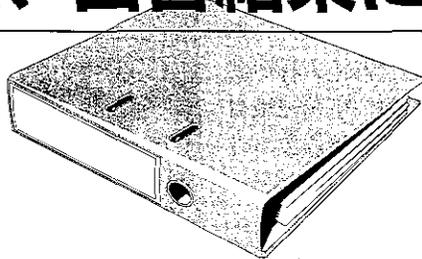
### 4. 規制緩和の推進

船員保険の被保険者資格の見直しなどをはじめ一層の規制緩和の推進をお願いしたい。また、港湾をめぐる制度全体の改善については、使い勝手のよい港湾を実現するため、輸出入・港湾諸手続の簡素化や真のワンストップサービスの実現を望む。

### 5. 海賊問題

東南アジアを中心に多発している海賊問題については、政府による「アロンドラ・レインボウ号」事件に関する捜査体制や、関係国間による国際会議開催など、その後の適時適切な取り組みを高く評価したい。現在、凶悪事件は沈静化しつつあるが、特に、マラッカ・シンガポール海峡はわが国のエネルギー資源輸送の大動脈であり、今後とも航行安全保安への取り組みをお願いしたい。

# スエズ運河・パナマ運河通航船 実態調査、回答結果について



当協会は、毎年会員各社の社船および用船(外国用船を含む)について、両運河に係る通航実態ならびに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については1999年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については1999年4月1日より2000年3月31日までとしている。

### [スエズ運河]

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は1998年比較で、おおむね横ばいであった。利用延べ総隻数は98年より約18%増加(98年：1,010/99年：1,190隻)したものの、延べG/Tでは98年とほぼ同じ(40,045千/40,200千G/T)、延べD/Wでは約4%減少(36,397千/34,858千D/W)となった。また料率の基本となるスエズ運河トン数(注①SCNT：Suez Canal Net Tonnage)ベースは約3%の増加(41,810千/43,215千トン)を示したが、LNG船等に対する割引措置の継続により、全体の通航料は前年比約1%減(198,034千/195,641千米ドル)と

なった。(表1参照)

なお、通航料率については、1994年1月1日以降、基本料率の引き上げはない。

船種別で見ると、通航料全体の約47%(通航料ベース)を占めるコンテナ船、同じく約43%を占める自動車専用船並びにタンカーが各指標とも増加したのに対し、その他の船種は通航料ベースで30%以上減少した(98年に引き続き通航実績のない鉾油兼用船は除く)。具体的には、タンカーはSCNTベースで1998年比約5%増(738千/773千トン)となり、支払通航料も約6%増(6,239千/6,535千米ドル)となった。バルクキャリアーは、SCNTベースで前年比約28%減少(3,661千/2,630千トン)となり、通航料は約35%減(11,498千/7,472千米ドル)となった。また自動車専用船はSCNTベースで前年比約6%の増加(20,159千/21,426千トン)となり、通航料は微増(83,937千/84,125千米ドル)となった。コンテナ船はSCNTベースで94年以来5年連続で増加となり、増加幅は約8%(16,280千/17,653千トン)、通航料でも約4%の増加(89,078千/92,541千米ドル)となった。また、在来定期船はSCNTベースで約

20%の減少(613千/492千トン)となり、通航料は約30%減少(5,187千/3,617千米ドル)した。(表2参照)

表1 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	△ 1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	△ 12.8	195	△ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	△ 17.6	147	△ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	△ 0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	△ 1.7	259	6.1
1999	13	1,190	40,200	34,858	43,215	195,641	△ 1.2	223	△ 13.9

注) 1999年の通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月のため、1999年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=113.91円を採った。

表2 スエズ運河通航船実態調査(1999.1.1～1999.12.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	3	92	851	1,403	773	6,595
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	63	2,792	5,260	2,630	7,472
自動車専用船	4	504	16,068	5,779	21,426	84,125
コンテナ船	3	434	19,613	21,175	17,653	92,541
在来定期船	1	70	613	879	492	3,617
その他船舶	3	27	263	362	241	1,291
合計	13	1,190	40,200	34,858	43,215	195,641

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

### [パナマ運河]

1999年度のパナマ運河利用状況は、通航船社数は98年度と変わらなかったものの、隻数、G/T等他の各調査指標は軒並み減少した。利用延べ隻数は98年度と比較して約14%減少(98年度:1,366/99年度:1,171隻)し、延べG/Tベースの減少は約8%(38,552千/35,372千トン)、延べD/Wベースの減少は約9%(41,547千/37,605千トン)となった。隻数の減少幅と比べてG/T、D/Wの減少幅が小さいのは、船型の大型化の進展によるものと推測される。また、パナマ運河トン数(注②PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでは約4%減少(38,427

千/36,714千トン)し、支払通航料は同じく約4%減(100,040千/95,642千米ドル)となった。(表3参照)

通航料率については、97～98年に2回値上げ(97年1月1日:8.2%、98年1月1日7.5%)が実施されてからは現時点まで据え置かれている。

船種別について見ると、不定期船部門のうちタンカーは延隻数(4隻)、G/T(160千トン)、D/W(242千トン)、延PCNT(242千トン)が1998年度調査と変化ないものの、通航料は約6%(6,239千/6,595千米ドル)増加した。鉱油兼用船は前年度の3隻から6隻に増加し、

PCNT ベースで100% (100千/200千トン)、通航料で約93% (240千/462千米ドル) 夫々増加した。自動車専用船とともに支払通航料総額の4割以上を占めるバルクキャリアーは、PCNT ベースで約12%減少(14,929千/13,181千トン)、通航料で約4%減少(41,731千/40,221千米ドル)となった。また、自動車専用船はPCNT ベースでは約4%増加(17,209千/17,979千トン)したものの、通航料は約1%の減少(40,101千/39,675千米ドル)した。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNT ベースで約7%減少(2,759千/2,558)、通航料で約12%の減少(8,213千/7,237千米ドル)となり、1996年度調査から3年連続の減少となった。(表4参照)

表3 パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	△ 2.5	107	△ 8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	△ 3.7	97	△ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	△ 1.1	83	△ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	△ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	△ 4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	△ 4.4	115	△ 10.2

注) 1999年の通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月のため、1999年4月～2000年3月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=120.33円を採った。

表4 パナマ運河通航船実態調査(1999.4.1～2000.3.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	1	4	160	242	122	317
鉾油兼用船	1	6	252	417	200	462
バルクキャリアー	9	534	15,940	25,063	13,181	40,221
自動車専用船	4	314	12,782	4,805	17,979	39,675
コンテナ船	2	72	3,017	2,870	2,558	7,237
在来定期船	1	19	223	254	98	648
その他船舶	6	222	2,998	3,954	2,576	7,082
合計	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642

注) 社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

注① スエズ運河トン数(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

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

注② パナマ運河トン数(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

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

# Kobe 便り

## 長江プロジェクトの現状

上海・長江交易促進プロジェクトは、阪神・淡路大震災により、甚大な被害を受けた神戸・阪神地区の復興のため、1995年10月に国の阪神・淡路復興委員会により復興特定4事業のひとつとして首相に提言されたことを発端として始まりました。

その提言の内容は、「上海経済圏・長江経済圏と阪神経済圏を結び、日中経済交流を促進するため、上海国際金融センターの形成と阪神経済圏の発展を連結するとともに、神戸港に江海専用船による直接交易を図るための港区を設置し、その背後に中国人街を整備する。」というものであります。

1996年3月に日本側の本プロジェクトの推進組織として「日中 上海・長江-神戸・阪神交易促進日本委員会（略称 日本委員会）」が組織され、具体的に検討が開始され、1997年2月には江海専用船第1号のフォーチュン・リバー号が就航し、これを受けて長江・神戸間の直航船の受け入れ基地となる神戸港交易港区が整備されました。

その後、地元が中心となって本プロジェクトを進めるために、1999年3月に、日本委員会は発展的に解散し、新たな推進母体として「日中神戸・阪神-長江中下流域交流促進協議会（略称 神戸・阪神協議会）」が7月に設立され、中国側でもほぼ同時に「中日長江中下流域-地域合作中国側委員会（略称 中国委員会）」が発足しました。

1999年11月に神戸で開催された日中双方の新たな推進組織の代表者による「日中 神戸・阪神-長江中下流域地域合作 第1回会議（神戸）」（略称 長江プロジェクト神戸会議）を経て、当初の調査・研究段階からより実務ビジネス段階に移行し、具体的な成果が期待されるようになってきました。

代表者会議を契機として、①中国側から提案された300にもおよぶ合作項目の中から、実現性の高いプロジェクトに絞って行う事業化調査の実施、②日中ビジネス情報のホームページであるニーズ伝言板「電腦 神戸・長江交易会」の開設、③新たな中国人街については検討中ではあるが、すでに神戸ポートアイランド第2期にあるキメックセンタービルへ中国地方政府経済連絡事務所を誘致、④その他神戸・阪神地域を中心とした日本企業と中国企業とのビジネス交流の場となる「中国ビジネスチャンスフェア」の開催や、日中の次代を担う青少年の相互交流や中国の研修生の受け入れなどの地道な交流活動や各種イベントが実施されております。

来る10月26・27日の両日、日中 神戸・阪神-長江中下流域地域合作第2回会議が中国・南京で開催され、あわせて10月25日には日本企業の中国におけるビジネスチャンスの拠点となる上海「神戸館」がオープンすることになっているなど、着々と成果をあげている同プロジェクトの今後の進展に注目していきたいと考えております。

（阪神地区事務局長 谷口一朗）

第23回

# 潮風満帆

## カピタン「ボラチョ」の 初航海記



川崎汽船(株) 船長 山西 康朗

「ボラチョ」とはスペイン語で酔っ払いと言う意味です。あまり有難くない小生のあだ名は、メキシコシティに在勤中、中南米諸国への出張が多く、出張先々の国の空港で厳しいボディチェック、パゲージ検査が行われた時のある行動に由来しています。同じ空港で何度も同じ事の繰り返しとあっては「私の顔も何とやら」…。同僚駐在員氏の前でこのかばんの中身は何ですかと、税関職員に聞かれワンパターンの質問に答えるのが面倒くさいので「コケイナ」と答え、びっくりした税関吏が泡を喰い、小生から酒の臭いがしたものだからお前は「ボラチョ」云々となったのだと記憶しています。以後、かの駐在同僚氏も含め皆から事あるごとに小生の事を「カピタンボラチョ」と呼ぶようになりました。ただ、今思うのは米国でかばんの中身がコカインなぞと答えた場合、まず、ジェイル行きは勿論、禁固刑は喰らっていたのでは無かろうかと思えます。メキシコ

やラテンのお国で助かったものです。

さて、本題に入ろうと思います。船長を拝命して初めて乗船した第一船は中南米、カリブ海航路の自動車専用船とばかり思っていたのですが、あにはからんや、極東/カリフォルニア航路に就航中の2800個積のフルコンテナ船でした。初めての船長と言うことで船員チームに色々と気配りして頂き、シンガポール乗船、香港を経て台湾の高雄入港まで見習い、その後、一本立ちするというスケジュールを立てて頂きました。

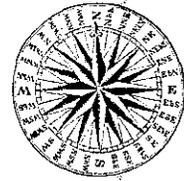
乗船前の本社での打ち合わせも無事終わり、シンガポールへ向かう航空機内では、昔取った杵柄、まずは FLIGHT ATTENDANT 嬢へキャンディの包装紙で折り紙の鶴をつくり、プレゼントしてからはシンガポール 空港に着くまでの7時間は FLIGHT ATTENDANT 嬢の至れり尽せりのサービスもあり快適そのものでした。只、悔やまれる(?) のは、年甲斐もなく××心を出し、FLIGHT ATTENDANT 嬢の香水を褒めたら、着陸寸前に薦められるままに三本も購入してしまい、300米ドル近く無駄に費やしたことでした。

シンガポール到着後、乗船の際には、前任者よりクルーの紹介を受け、引継ぎなどでアツという間に出帆となりました。乗船したものの高雄港出港までは小生はあくまでも見学者扱いですので決定権はもっておらず自分の考えと若干違うこともあり、思わず口を出しかけたり……。

そして、いよいよ、台湾の高雄港を出港する日がきました。朝早くから目を覚まし昇橋し、霧、風、防波堤付近の混雑状態とかあらかじめわかる情報を頭に入れ、これはラッキーじゃと思ってキャビンで一休み、一等航海士より代理店員、ステベが乗船したとの連絡をうけ事務室で各種書類へのサイ



## 7つの海のこぼれ話



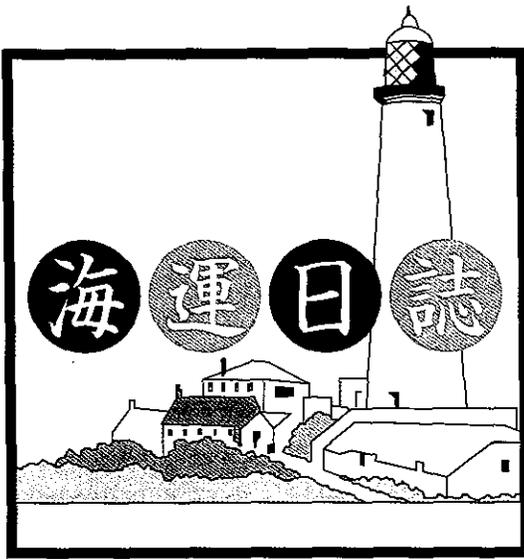
ンをすませ、パイロットが乗船、出港 S/B (スタンバイ) の部署を発令しました。一方、港の様子は早朝と大きく異なり運悪く、防波堤入り口が春霞と言うのでしょうか、ぼんやりかすんでくるし、漁船は大挙して入港して来るはで、日ごろ冷静な(?) 小生も若干泡食った次第です。それでも、最悪の場合は PILOT があるので安心していましたが、まずはじんわりと PILOT 氏に小生は初めての船長で出港するところであり、自信がないので防波堤の外側まで嚮導してもらえないだろうかとお願ひしたところ、“NO”の一声、それでもしつこく大先輩の忠告を信じ、背広の裾をつかんでお願ひするのですが、手を撥ね除けられてしまいました。チーフの頃は広いと思われた防波堤が、いざ自分で操船してみると線のごとく感じられ、隙間が無いように感じます。ここは無事防波堤通過を願って目を瞑ってエイヤー、防波堤の中央へ向けてステディ、防波堤を無事に通過後、港外の停泊船の合間を航過後 RUNG UP ENGINE (航海状態)、後はかって知ったるロングビーチへ一路ルンルンです。

復航では、北米で荷役後台湾の基隆向け出港の途につき、一回も時化ることなく予定通り、早朝 KEELUNG PILOT STATION (STN) に到着しました。ここにきて一寸先も見えない濃霧でポートが閉鎖となりましたが、完全に閉鎖しているわけではなく PILOT によれば TEMPORALY 故 DRIFTING して待てということ、事実、今霧が晴れたので FULL SPD で PILOT STN へ来い。動き出したと思ったら PORT CLOSE となったので流して待て、こういうやり取りが何回続いたでしょうか、いい加減いやになったところでやっと PILOT を乗船せしめて無事着岸しました。基隆は、潮の流れがきついのでかなりの行き脚が必要とされ、先輩諸兄が、「注意しろよ」言われたことがあらためて思い出された次第でした。入港時に代理店員に尋ねたところによれば 3 月から 4 月は霧のためよく PORT CLOSE となること等教えられましたが、船は入港しているのだからどうしようもありません。



ん。出港する時は視界は改善してはいませんでしたが、次港香港へ向かわねばならないし、霧だからと言って100マイル以上も遠道となるので台湾東回りもできません。PILOT を岸壁沖で下船せしめて防波堤へ向かったのですが、運悪く初めて職を執る船長がこれまた初めて職を執る ABS (甲板手) に指示を与えたのですが、操舵号令通りに操舵せず一番狭いところで船が思惑とは逆に回り始め、腰を抜かささんばかりでしたが、何のことはありません。舵を逆にきいただけです。まずは、怒鳴るより船の姿勢を立て直すのを第一義としました。もし、その時 ABS を怒鳴りつけたら、ますます萎縮して事故につながったかわかりません。この件以降、クルーを怒鳴らないことが小生の「座右の銘」となったことは申すまでもありません。余談ですが本船は ENGINE の調子が悪く SCHEDULE に乗せるのが精一杯だからとにかく神頼みしかないよと大先輩船長に聞かされていたわりには大過なく、定期船の使命である荷物を事故なく荷主さんに公表スケジュール通りデリバリーできたのは幸いでした。あらためて、つたない小生の如き新米船長に多大なるご協力を賜った乗り組み全員に深甚の謝意を表し初航海記としたい。





10 国際海事機関 (IMO)・海洋環境保護委員会 (MEPC) は、海洋汚染防止条約 (MARPOL) 対象船 (MARPOL 船) のシングルハルタンカーの使用年限を現行の30年から25年に短縮することで基本合意に達した。  
(本誌平成12年10月号 SHIPPING フラッシュ P. 2 参照)

10 交通エコモビリティ財団は、エコマテリアル海上輸送研究会 (委員長久保雅義神戸商船大学学長) において家電リサイクル品の海上輸送研究で内航フィーダー船による実証実験をスタートした。数度にわたり実証実験を行い年内には中間報告、来年3月には報告書を発表する。  
(本誌平成12年6月号寄稿 P. 19 参照)

12 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約を発表した。それによると135隻、660万4千総トンと前年同期と比べ隻数では2隻増加しているが、VLCCや大型コンテナ

船の増加により総トン数で38%増となった。

13 運輸省は、交通関連企業の景況感動向調査 (速報) を発表し、外航海運業 (27社) の景況感は、「良い」40.7%、「悪い」が29.6%でDI値 (良い%-悪い%) は、11.1%と前回の▲26.1%から37.2ポイント改善した。また、内航海運業 (31社) では、「良い」19.4%、「悪い」が41.9%でDI値は、▲22.5%となった。

16 運輸省は、クルーズ旅行の振興方策に関する基本方向をまとめた。内外格差のあるキャンセル料収受開始期間の前倒しや、消費者が同期間前倒しにより不利益とならないためのキャンセル保険整備を日本のクルーズ旅行の振興方策として認める方針とした。

16 ISO/TC104 (貨物コンテナ) 総会ならびに傘下小委員会会合がケープタウンにて開催され、海上コンテナの重量規格、ロードトランスファーエリアの見直し検討を行うことなどが決定された。

17 経済団体連合会は、2000年度の規制緩和要望をまとめ政府に提出した。運輸分野海運関係では、輸出入・港湾諸手の簡素化促進およびワンストップサービスの実現をはじめ8項目を要望した。  
(本誌平成12年8月号海運ニュース内外情報 P. 4 参照)

18 国際海事機関（IMO）第82回、法律委員  
日 会が開催され、油濁事故が発生した際の船  
主と荷主の責任と補償額を定めた油濁2条  
約の限度額の引き上げを採択するとともに、  
船客およびその手荷物の海上輸送に関する  
アテネ条約の改定案等について検討を行な  
った。  
（P.5 海運ニュース国際会議レポート参  
照）

19 東京商船大学（杉崎昭生学長）と東京水  
日 産大学（隆島史夫学長）はそれぞれ教授会  
を開催し、両大学統合に向けた検討に着手  
することを承認した。今後は、両大学によ  
る検討会を設置し、海運業・水産業に係わ  
る教育研究分野での共通部分の発展などを  
踏まえ統合に向けた話し合いをすすめるこ  
ととなる。

19 運輸政策審議会総合部会（部会長杉山武  
日 彦一橋大学教授）は、「21世紀初頭における  
総合的な交通政策の基本的方向」について  
運輸大臣に答申した。答申では、転換を迫  
られるわが国交通システムの現状を踏まえ、  
21世紀初頭の交通政策の基本目標に「経済  
社会の変革に対応するとともに変革を促す  
モビリティ（機動性）の革新」を設定す  
るなどの提言を行った。

20 16日から宮崎で開催されていたAPEC  
日 運輸作業部会会合が閉幕した。海運問題に  
ついて話し合う「海運イニシアチブ」（議

長国：日本）ではWTO海運交渉について  
APEC各国がWTOに意見表明することが  
呼びかけられた。

26 運輸省は、「外航船舶に係る窃盗、強盗  
日 等対策検討会議」を開催し、本年4月に開  
催した「海賊対策国際会議」（本誌平成12  
年5月号 SHIPPING フラッシュ P.2 参照）  
のフォローアップ状況について運輸省、外  
務省、海上保安庁がそれぞれ説明し、本年  
9月に東南アジアへ派遣した「海賊対策調  
査団」の報告や最近の海賊の状況、船主の  
自主警備体制などをテーマに意見交換を行  
った。

31 当協会は、運輸大臣および政府の行政改  
日 革推進本部規制改革委員会等に対し、28項  
目からなる規制緩和要望を提出した。  
（P.8 海運ニュース内外情報参照）

31 当協会、日本造船工業会、船舶解撤企業  
日 協議会は、各業界が連携し環境や安全衛生  
に配慮した解撤方法を確立し、船舶の解撤  
・再利用を通じて資源の循環型社会の構築  
を図るため「シップ・リサイクル連絡協議  
会」を設立し、第1回会合を開催した。  
（P.2 SHIPPING フラッシュ参照）



# 船協だより

## 海運関係の公布法令（10月）

- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行期日を決める政令  
(政令第463号、平成12年10月27日公布、平成12年11月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行に伴う経過措置を定める政令  
(政令第464号、平成12年10月27日公布、平成12年11月1日施行)
- ㊦ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部の施行に伴う経過措置を定める省令  
(運輸省令第36号、平成12年10月27日公布、平成12年11月1日施行)

## 陳情書・要望書等（10月）

宛 先：東京商船大学学長 杉崎昭生殿  
件 名：教育体制の改革（要望書）  
要 旨：海技技術の深度化と新しい専門技術分野に対応したカリキュラムの見直しおよび陸上職務に対応した基礎知識および語学教育の充実などの教育体制の改革

宛 先：運輸大臣、行政改革推進本部規制改革委員会委員長

件 名：海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い

要 旨：（P. 8 海運ニュース内外情報参照）

## 国際会議の予定

IMO 第73回海上安全委員会（MSC）

11月27日～12月6日 ロンドン

IMO 第5回無線通信・捜索救助小委員会

（COMSAR）

12月11日～15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9月	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
4	4,378	3,234	1,144	8.8	8.3
5	3,855	3,273	581	8.3	19.4
6	4,488	3,292	1,196	9.8	12.6
7	4,313	3,310	1,002	2.2	11.2
8	4,205	3,596	608	12.5	18.3
9	4,679	3,383	1,295	9.6	16.9

## 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
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10月	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
5	108.11	106.55	109.95
6	106.23	104.50	108.90
7	107.90	105.93	109.50
8	108.07	106.15	109.40
9	106.75	105.27	107.85
10	108.36	107.75	109.18

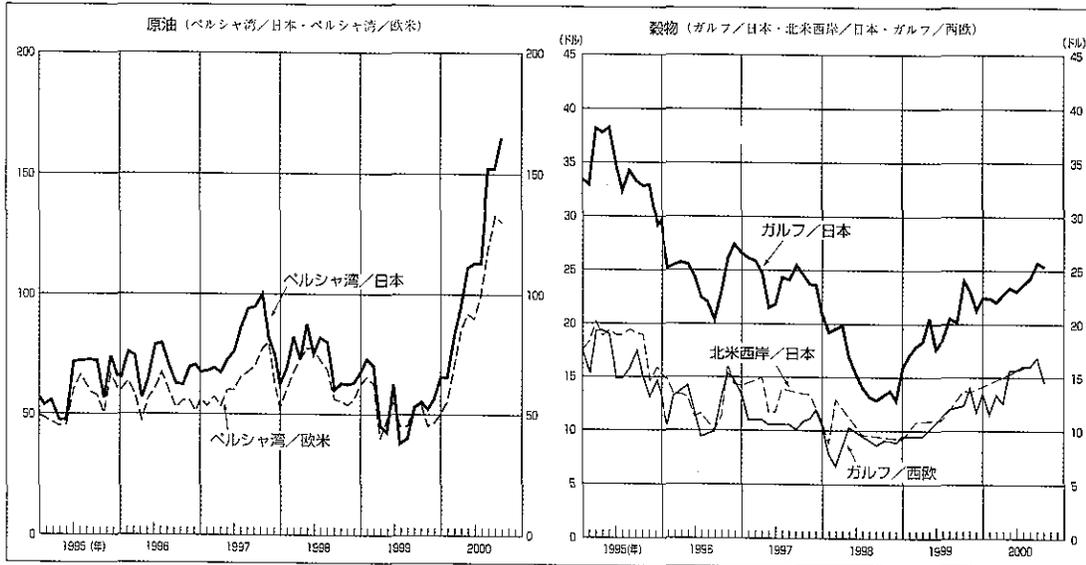
(注) 大蔵省貿易統計による。

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉱 石	スクラップ	砂 糖	肥 料	その他		
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	184,485	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
2000												
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
5	9,457	0	9,457	1,832	2,455	4,685	68	366	0	51	17,450	2,856
6	11,465	280	11,185	1,818	4,725	4,120	0	350	30	142	13,536	3,142
7	9,560	165	9,395	980	3,649	4,520	22	209	0	15	13,294	3,661
8	11,234	15	11,219	2,722	2,996	7,185	0	217	30	307	14,656	5,364
9	13,680	198	13,482	1,533	5,637	5,915	0	321	11	65	12,173	3,318
10	11,467	0	11,467	2,017	4,473	4,353	0	557	0	67	11,171	2,878

(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	111.25	93.75	77.50	69.00	47.50	33.50	92.00	75.00
6	75.00	62.50	62.50	45.00	112.50	96.50	77.50	56.50	55.00	37.50	95.00	80.00
7	82.50	74.75	38.00	—	112.50	98.00	72.50	65.00	45.00	36.75	100.00	82.50
8	80.00	60.00	40.00	36.00	152.50	112.50	68.50	52.50	45.00	36.00	120.00	90.00
9	60.00	44.00	52.50	45.75	152.50	128.00	56.00	40.00	52.50	43.00	132.50	105.00
10	62.50	52.50	54.50	48.00	165.00	113.50	55.00	51.50	53.75	45.00	130.00	105.00
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	—	—

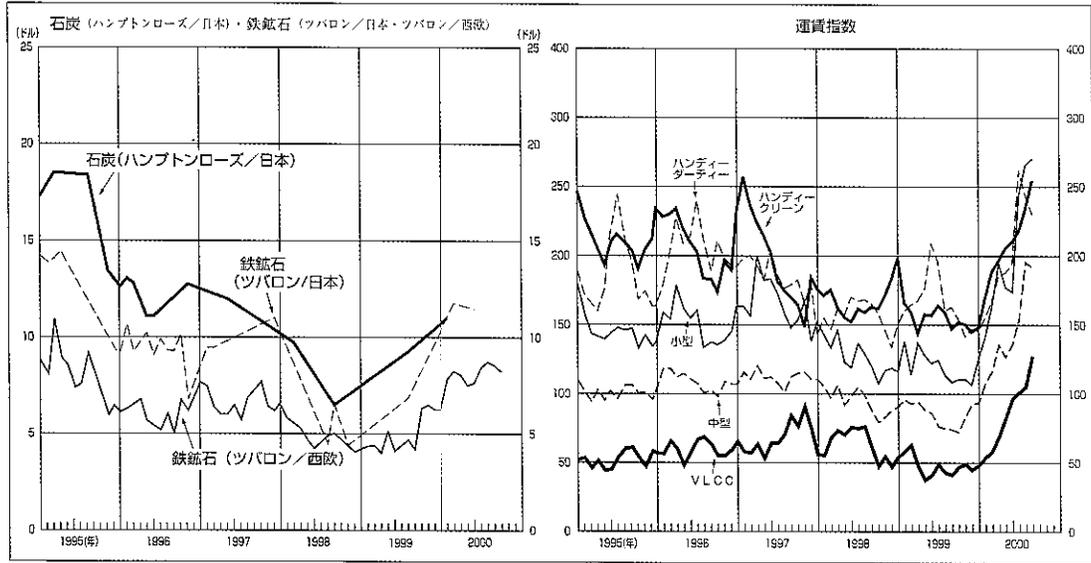
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

#### 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	23.35	21.85	—	—	—	—	—	—	—	15.69
6	17.60	15.50	23.00	—	—	—	—	—	—	—	—	15.68
7	18.50	16.00	—	—	10.95	10.80	—	—	—	—	—	16.00
8	20.50	18.60	24.25	23.45	—	—	16.13	15.75	12.00	—	—	16.00
9	20.10	19.85	25.75	24.50	—	—	—	—	—	—	—	16.80
10	24.00	21.70	25.25	24.50	13.85	13.00	—	—	12.30	—	14.50	14.40
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)

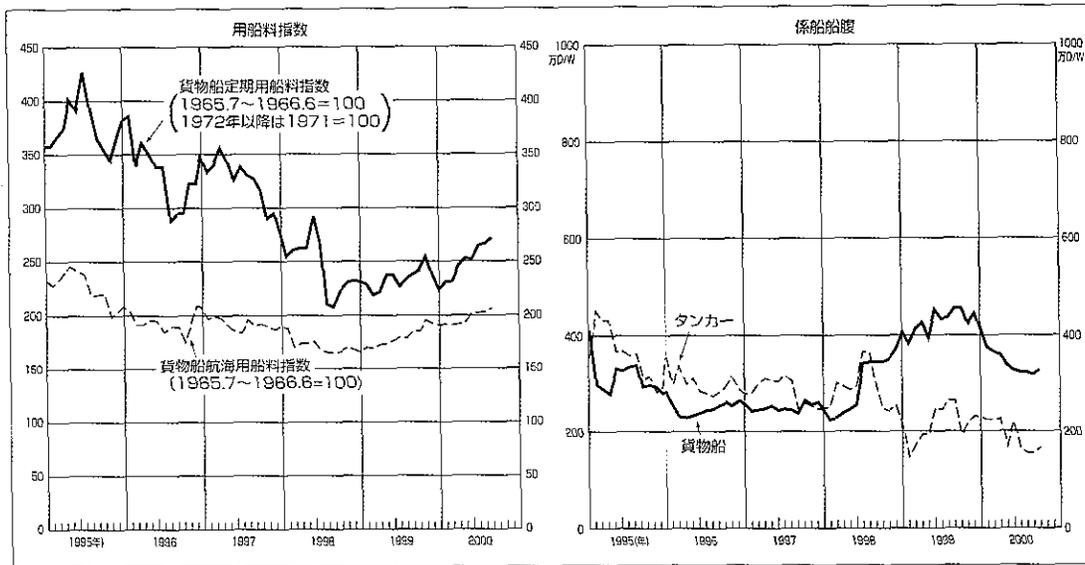
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1999		2000		1999		2000		1999		2000	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	3.50	6.25	6.00
2	—	—	11.00	—	—	—	—	—	4.40	3.75	7.85	5.00
3	—	—	—	—	—	—	11.75	—	4.45	3.45	8.20	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4.00	3.50	8.05	7.25
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5.05	4.60	7.50	6.90
6	—	—	—	—	—	—	11.50	—	4.10	2.20	7.60	6.70
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20
8	9.25	—	—	—	6.85	—	—	—	4.70	4.40	8.70	7.20
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.20	8.55	6.65
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	8.20	8.00
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	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8
5	70.3	91.8	122.1	156.6	153.1	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3
6	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0
7	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1
8	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9
9	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ㊦VLCC:15万トン以上 ㊧中型:7万~15万トン ㊨小型:3万~7万トン ㊩H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ㊪H・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	191.0	377.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0
5	245.0	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	402.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0
6	239.0	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0	390.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0
7	230.0	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0	426.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0
8	218.0	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0	391.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0
9	220.0	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0	364.0	293.0	327.0	208.0	238.0	271.0
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	

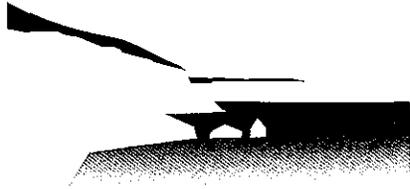
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

### 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	305	2,773	3,381	43	914	1,698
6	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194
7	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639
8	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552
9	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552
10	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	289	2,668	3,273	43	878	1,665
11	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415	347	3,332	4,248	47	1,235	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



政府の発表によれば、日本経済は長い助走期間を脱しテイクオフしたとのことである。ただし、車輪の格納にはもう少し時間を要するとのコメントが付されてはいるものの、景気は回復基調にあるとのことである。

一方で、最近の新聞・テレビは、金融・生損保の統合、合併、提携、破綻のニュースを『烏が泣かぬ日があっても……』と言うが如く頻繁に伝えている。あわせて、金融投資機関の危機に連動するかの如くゼネコン・マリコンの倒産、救済、債権放棄要請等が紙面を賑わしている。

かつてのバブル期における報道は、国内外への不動産投資、株価の上昇、企業のM&A、新規事業の開発等が中心であったが、この時期の主役は、金融・生損保に代表される投資機関でありゼネコン・マリコンであった。

バブル期におけるメディアは、日本経済に一流の称号を与え、その強靱さは世界経済上昇の牽引車であるが如きの論調であったように記憶している。しかしながら、低迷を続ける現在は、規制緩和策の運動性および制度の欠陥等による構造上の脆弱さに言及し、それがあたかも官民共に先見性に乏しく変革に対応する体制の構築を怠ったことに由来しているかのような印象を与える論調に変わってきている感がある。

世論のリード役であるメディアは事実を正確に伝えることが使命であることは自明の理であ

るが、過去と現在における情報の伝達内容を比較すれば、その姿勢の変節振りに違和感を覚えることがある。

長期ビジョンを持たぬままバブルに浮かれたツケは、社会経済構造を激変させ、その負の成果としてのリストラは、市民一人一人の生活まで変えてしまい、史上空前の失業率を現出させ、大いなる教訓を与えてくれた。

新聞・テレビに代表されるマス・メディアには遠く及ばないものの、情報伝達手段としての機関紙編集に携わる者としては、流れに迎合することなく、予断を持たずに事実即した情報を正確に伝えることに努力したいと思う。

三洋海運  
営業部副部長  
齋藤 寛

せんきょう11月号 No.484(Vol.41 No.8)

発行 平成12年11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

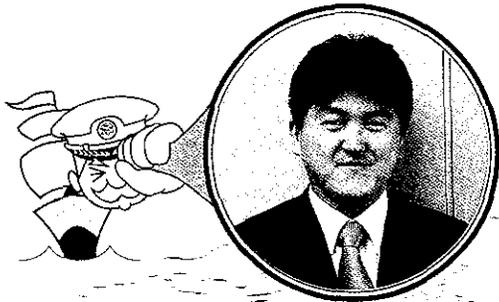
製作 株式会社タイヨーグラフィック

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 20 回



今回、登場して頂くのは

近海郵船(株)定航部営業課課長代理

**武永 雄**さん(35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？

定航5航路の運営・統括、関東地区の営業、ブッキング、輸送にかかわるトラックの手配などが主な業務です。

それぞれラインマスター、ブッキング仕舞の担当者、営業担当者で分担してやっています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

はじめて進水式に出席し、支綱が切断された瞬間その荘厳さに感動を覚えました。我が社にとっても、お客様にとっても文字通り「宝船」となるよう、進水する船を見ながら心を引き締めました。

3. 御社または、御社の船舶の自慢といえば？

社員みんな人が良い。酒豪が多い…。

それが良い時と悪い時がある。全社一丸、良い方向に向かって頑張っています。

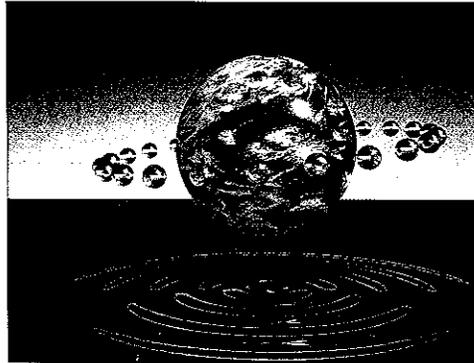
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

入社以来定期航路畑にずっと従事して来ましたが、貨物の動きに合わせて配船する不定期船、荷主様のニーズに直結した船舶を提供する専用船部門の勉強もしてみたいと思っています。

## 近海郵船(株)の事業概要

当社は大型 RORO 船を中心とした定期船部門とセメント・紙・自動車部品などの専用船部門を二大柱とし、国内物流需要に即応した安全確実・コストダウンを実現する輸送会社です。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association

**JSA**

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