

世紀船

社団法人日本船主協会

2

2001

巻頭言①

コンピュータへの対応
日本船主協会常任理事 第一中央汽船取締役社長 稲田正三

シットアウト②

東京湾のシーレーンの安全確保は絶対条件
— 首都圏第3空港問題について —
— 環境影響について —

海運ニューズ③

国際会議レポート④

1. 海技免状の不正取得の調査報告

— IMO 第32回訓練当直基準小委員会 (32STW) の模様 —

2. 2005年に統合ILO海事条約採択へ

— ILO 最低賃金の改定などILO 第29回合同海事委員会 (JMC) の模様について —

3. 海運政策をめぐる様々な問題につき議論

— OECD 海運委員会の模様 —

内外情報⑤

1. 暮らしを海と世界に結びみなとビジョン・国と

地域のパートナーシップによるみなとづくり
— 「新世紀港湾ビジョン」とりまとめ —

寄稿⑥

新世紀へのクリエイティブ

— 日本とシンガポールの新時代における連携のための経済協定について —
日本郵船 経営企画グループ長 井口善人

各種調査・報告書欄⑦

当協会会員会社の1999年度設備資金借入状況

Washington 便り⑧

潮風扬帆⑨

恵まれた船出

日本郵船 船長 (在ロンドン) 清水 昇

メンバー訪ねある記⑩

海運日誌⑪ 海運統計⑫

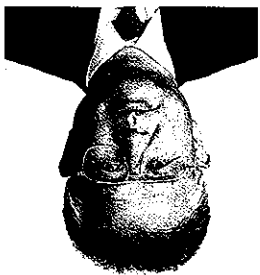
【1月】
船協だより⑬ 編集後記⑭

囲み記事

海洋環境シフトボシムの開催について⑮
2000年6月30日現在の日本籍外航船舶の船隻量について⑯
平成12年度海運関係叙勲・褒章受章状況一覧ページの開催⑰

巻頭言

キューンエーへの対応



日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長
稲田正三

半世紀前、まだ環境問題に対する世間の関心

は低かった。例えば工場の煙突や蒸気機関車は

モクモクと黒煙を吐き、これが産業の活力の証

の感さえあった。

この半世紀で世界の人口は24億人から60億人

へと増加し、さらに産業の発展とともに人々の

消費が増大し、この結果生じた廃棄物が地球の

自浄能力を越える状況となってきた。オゾン層

の破壊、地球温暖化による海水面上昇等人類

が始まって以来の地球規模での危機が現実のもの

となっており、冷戦が過去のものとなった現在、

環境問題を最も重要な安全保障と捉える意見も

あり、21世紀は地球規模での環境保全が人類の

大命題となることは間違いない。

環境への配慮という面では、海難事故につい

ても同様であり、メリアの発進により事故の

詳細が直ちに伝播されることにより、世間の注

目をあびることが多い。

特に衝突、座州座礁といった事故については、

油タンカーの原油流出はもちろん、一般貨物船

においても汚染物質となる燃料油の流出を伴う

ケースが多く、周辺地域に多大な影響を及ぼす。

こうした海難事故の7割以上はキューンエ

ラーに起因している。乗組員の国際化が進む中

で、優秀船員の供給不足による海技技術の低下

が危惧されている現在、キューンエーをい

かにして防止するかが大きな課題となっている。

このキューンエーのタイクとして、ユッカ

リミア、記憶ミ入、間違い、違反等が挙げられ

るが、これらは周囲の状況に左右される面もあ

り、事故防止策の検討においては、クルーの就

労環境に焦点をあてた考察も必要である。旧運

輸省船員部がまとめた汽船部門における船員の

災害発生状況（平成10年度：職務上休業4日以

上）を見ると、船員災害発生率は全陸上産業の

3倍、建設業と比べても2倍と、高い値を示し

ており、就労環境、手順等に更に改善の余地が

あるように思える。こうしたクルーの災害事例

について、各社間の情報の共有化をはかり、就

労環境、手順等の整備を進めることも、海難事

故防止の一助となっていくのではないかと

考えている。

キューンエーをどう防ぐか、今日まで様

々な方策が採られてきたが特効薬的なものはな

い。昨今、情報技術の発達により船舶に対する

陸上からの管理が容易となってきたが、事故防

止の基本はやはり現場を知ることである。船舶

に対する点検を通して規則、マニュアル、機器

設備、クルーの資質、作業環境等について詳細

に把握し、過去の事例に照らし、ハード、ソフト

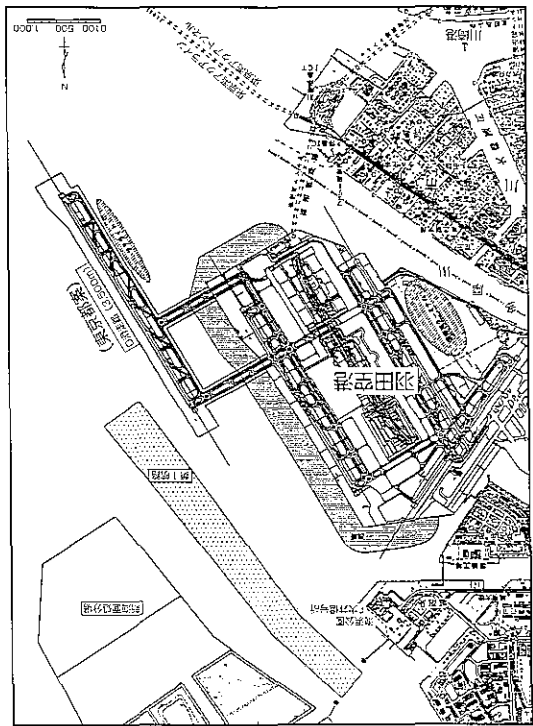
両面から徹底したチェックを行い、不安な要

素を確実に取り去ることと事故は大幅に減少す

ると確信する。繰り返し指導し、周知、徹底し

ていく地道な対応が事故防止には最も効果的で

ある。



【図-1】 羽田空港の再拡張案 (東京都案)

羽田空港の再拡張案の構造は、水郷環境への配慮、小型船舶の航行ルートの確保から、核構方式を考えている。

いくためには、諸外国の主要空港に引けとらないような国際空港を首都圏に整備していくことが不可欠であり、また国民生活の基盤整備の視点からも極めて重要である。

(2) 東京湾内の港湾の重要性

東京湾は、わが国の中心である首都圏における経済活動と国民生活を支えるエネルギー資源、工業原材料および生活物資等を運ぶ海上輸送路としての重要な役割を担っている。東京湾は外航コンテナ船の主要港である東京港/横浜港を有し、コンテナ船の入港隻数はこの2港で年間延べ8,800隻(このうち東京港は270万TEU)となっている。また、小型船を含めた船舶の延べ入港隻数をみると東京、横浜、千葉、川崎の主要4港で年間約19万2千隻(このうち東京港は3万5千隻)に上り、これらの船舶

による物資の安定輸送がわが国の経済発展

と国民生活の基盤となっている。

(3) 東京湾における船舶航行の現状

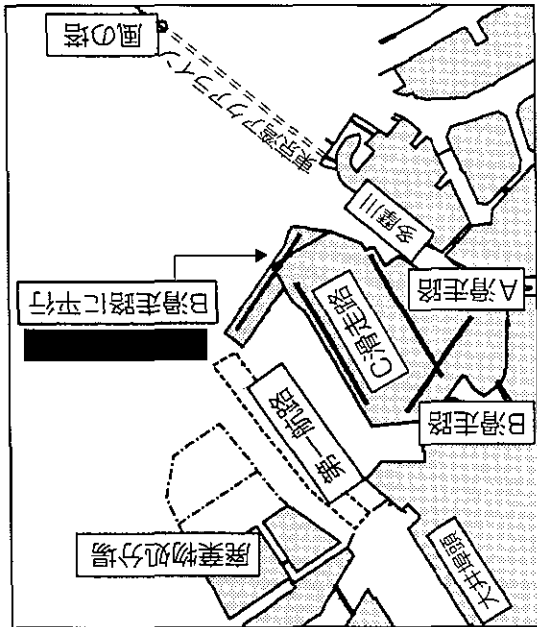
極めて重要な海上輸送路である東京湾の現状は、湾内各地の埋立の進行や東京湾横断面道路の建設等により、船舶の安全航行の面から既にかなり狭隘な状態にあり、その一例を示すと以下のとおりである。

① 船舶の交通量

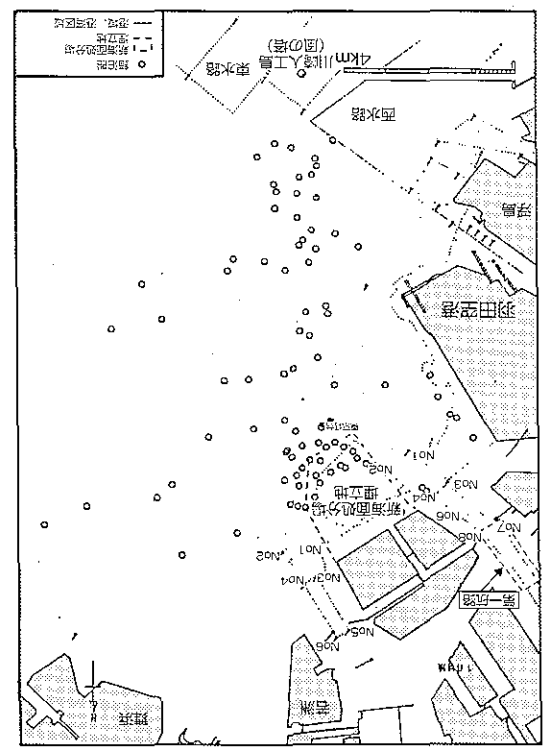
羽田空港周辺を航過する船舶は1日当たり1,000隻弱に上り、特に朝・夕に混雑のピークがある。その航跡は図-3に示すとおりであり、6,000TEU積の大型コンテナ船から100ト未満の小型船まで種々雑多な船舶が航行している。

② 停泊船

東京湾沖合いの通常時の錨泊船は70隻以上にのぼり、図-4のように広範囲の錨泊地を必要としている。また、台風の際のため多数の船舶が岸壁を離れて港外



【図-2】 羽田空港再拡張案



【図-4】錨泊船の位置

(平成6年2月28日：24時頃)

② 東京湾奥新空港構想 (図-6 参照)

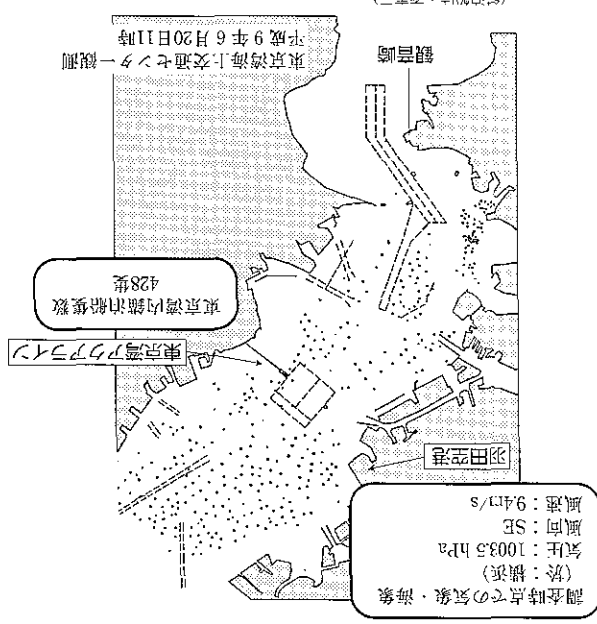
1. 東水路北側において東京湾へ向かう大型コンテナ船は、他船との衝突の危険を避ける必要から新空港南側の進入面および水平表面下に入り第一航路へ向かう場合が多くあり、コストがこれらの制限表面にかかる惧れがある。

2. 新空港の建設のためおよび南北に設定される進入表面により、船舶に必要な錨泊地が減少する。

3. 台風が来襲し、避難勧告が出されれば、船舶は沖合で避泊することとなるが、そのための避泊地が不足する。

(5) 技術革新

航空整備に当っては、今後のわが国の経済発展や技術革新のイノベーションに伴う、将来のさらなる船舶の大型化、輸送量の増



【図-5】平成9年台風7号来襲時東京湾内避泊船状況

大も念頭に入れておく必要がある。

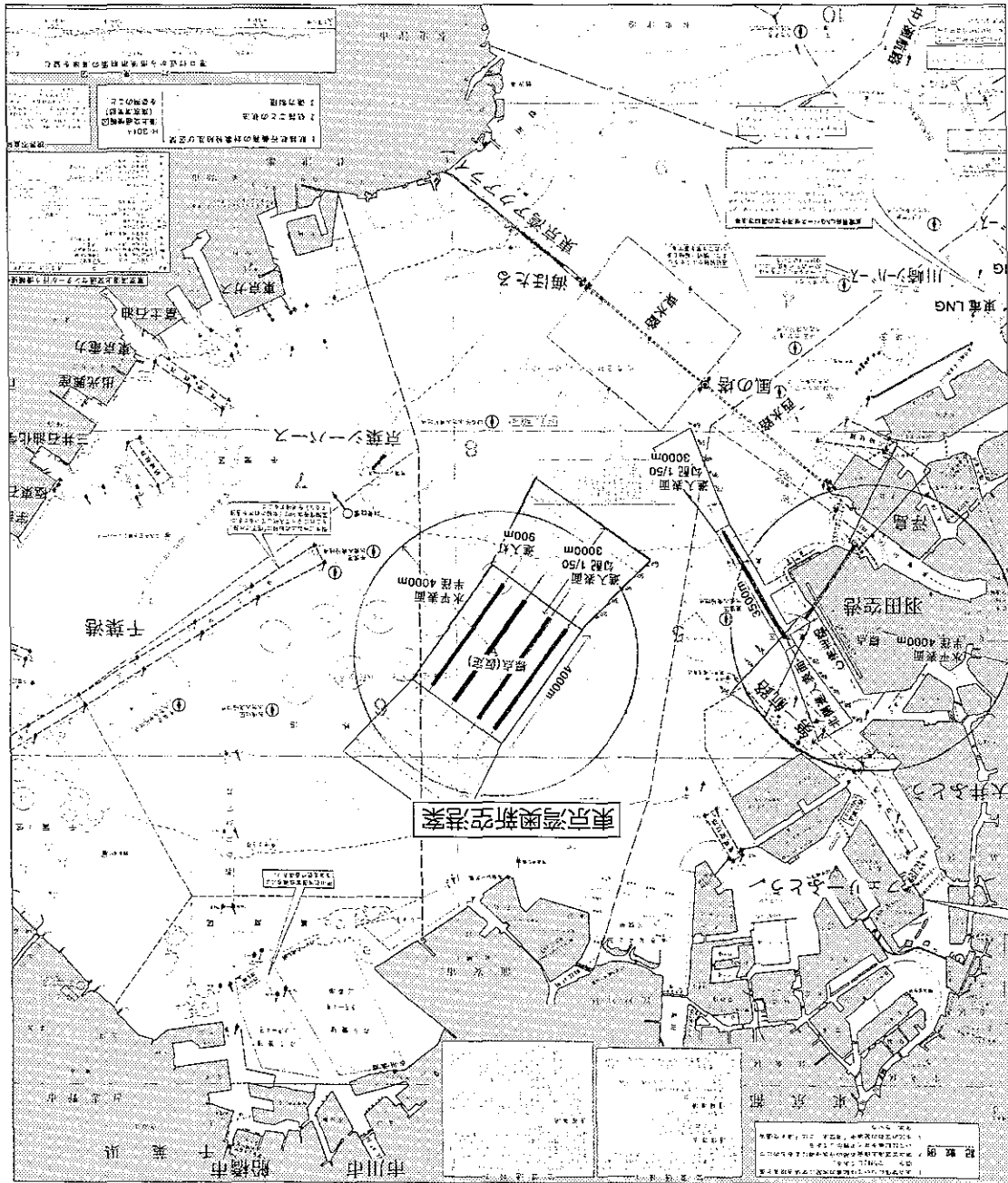
たとえば、コンテナ船の場合、わが国外航コンテナサービスが開始された1960年代後半は750TEU積のコンテナ船からスタートしたが、現在では大井埠頭に6,000TEU積の船舶が入港している。既に8,000TEU積のコンテナ船が航航していることとあり、さらに12,000TEU積のコンテナ船も既に発注されている現状から、将来的には15,000TEU積程度は想定しておくことが必要で、その大きさの比較は図-7に示すとおりである。

空港整備の検討に当たり、これらの要点が盛り込まれない場合には、将来的には東京湾への大型コンテナ船の入港取り止め、横浜港への集中等の事態が充分予想され、さらに、それに伴うコストを誰が負担するのか等の問題が生じる可能性がある。

(6) 海上輸送と空港整備の両立

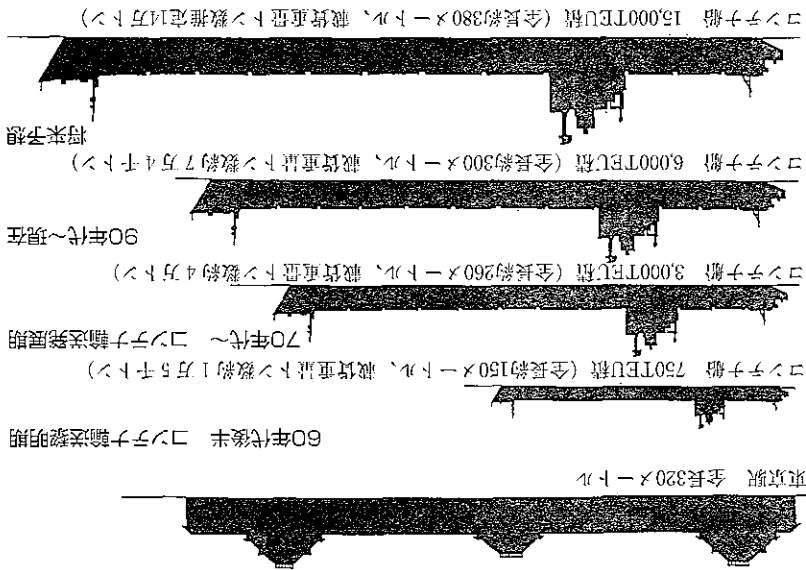
首都圏空港整備に関しては、以上のよう

に問題が多くあるため、従来のように空港の位置および構造を決定した後に事後的に船舶航行への影響を検討するのではなく、空港の整備計画を決定する以前に、湾内の具体的な空港整備の計画内容を決定して行く必要がある。



【図-6】 東京港北部における羽田空港再拡張案および湾奥新空港案

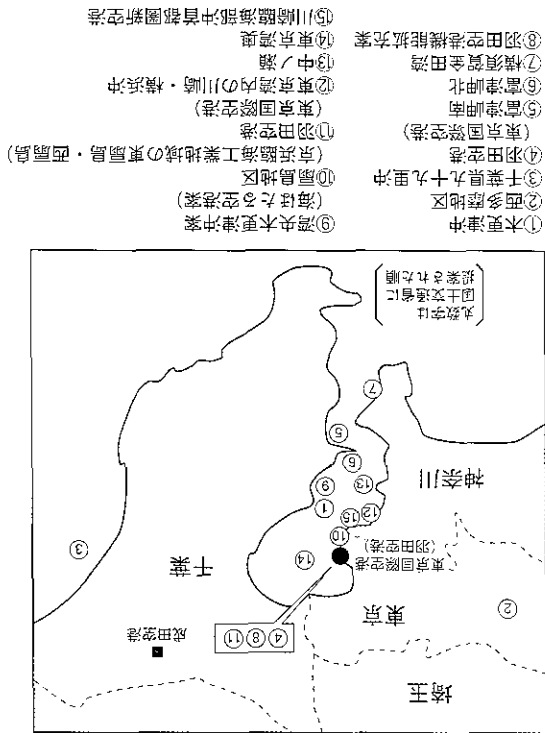
【図-7】 コナナ船の全長比較



3. 今後の動き

国土交通省は、首都圏第3空港調査検討会において、空港候補地の提案を募集していたが、1月26日、その応募状況を図-8のとおり公表した。これらの提案は、航空局によるヒアリング等を経て、これまで提案された羽田空港再拡張等とともに検討され、平成13年度中に空港候補地として絞り込まれる見通しである。

【図-8】 首都圏第三空港候補地



- ①木更津沖
- ②西多摩地区 (海はたろ空港案)
- ③千葉奥九十九里沖
- ④羽田空港
- ⑤東京国際空港
- ⑥富津岬南
- ⑦横須賀金田湾
- ⑧羽田空港機能拡充案
- ⑨東京湾奥
- ⑩島田地区 (海はたろ空港案)
- ⑪島田地区 (千葉県海工業地域の東側・西側島)
- ⑫羽田空港
- ⑬東京国際空港
- ⑭東京湾内の川崎・横浜沖
- ⑮東京湾奥
- ⑯川崎臨海部沖首都圏新空港

また、空港整備に伴う湾内船舶交通の安全確保のための対策を講じることとなった場合には、国民経済の上からも海上輸送活動の中断が許されないことを念頭に置き、これらの対策を空港整備に先んじて完成させる必要がある。計画立案に当たっては周到な準備が必要となることも忘れてはならない。(7) むすび

海運業界としては、海上輸送および東京湾のシーレーンの安全確保は空港整備を検討する場合の不可欠の前提条件と考えており、国民経済の上からも絶対条件であって交渉しうる条件ではないと考えている。また、将来のイノベーションも盛り込んで、船型および航空機の大型化にも対応できる先見性のある空港整備が必要であり、このような観点から、空港候補地は海上にのみ限定するのではなく、陸上も含め広く候補地を求め、検討すべきと考える。

一層の環境対策を推進

—環境憲章について—

当協会は、平成13年1月開催の理事会において、環境対策特別委員会を検討してきた「日本船主協会 環境憲章」を採択し、一層の環境対策を進めていくこととなった。

当協会は、平成11年7月に環境対策特別委員会を設置、同年9月に開催した第1回会合で、同委員会の検討事項のひとつとして当協会の「環境憲章」を策定することを決定した。

このため、同委員会の下部組織である幹事会を中心に、会員会社のほか、他業界の企業・団体の環境憲章に関する動向を調べるなど準備を進めてきた。

同時に、海運業界における環境問題の現状と対応および今後の課題等についての整理を行ない、憲章に海運の特徴を折り込むことに努めること、また、当協会全体としての環境対策の推進とともに実施主体である会員会社の取り組みを支援することを基本方針とした。

以上の経緯を経て、環境問題に対する基本姿勢を「環境理念」として冒頭に掲げ、次に環境保全に関しての具体的な取り組み内容を列挙した「行動指針」を憲章の構成とすることとし、幹事会にて案を作成、委員会の討議を経て、平成13年1月の理事会で正式に承認、採択された（巻末参照）。今後、当協会はこの環境憲章に基づき一層の環境対策を推進していくこととした。

本誌記事訂正について

本誌平成13年1月号シドントグラフィック(P.4)にて掲載の「平成13年度海運関係税制改正・予算」に一部訂正がありますので、以下のとおりお知らせします。

資料2 平成13年度税制改正後の海運関係税制一覧(P.6)

6. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)

制度の概要		適用期間
正	※ 船舶から船舶 ※ 内航船舶から減価償却資産	昭45.4.1～平18.3.31 昭59.4.1～平18.3.31
誤	※ 船舶から船舶 ※ 内航船舶から減価償却資産	昭45.4.1～平15.3.31 昭59.4.1～平15.3.31

※本文の記述どおり、特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)は現行内容にて5年間延長となりましたので、適用期限は平成18年3月31日となります。

の委員が官・労・使の3者で構成されている
合同海事委員会(JMC)は、ILOのほとんど
の条約と23の勧告が採択されている。

備など海上労働のほとんど全てをカバーする30
れまで労働時間、雇用条件、社会保障、居住設
は1996年に開催された。この総会において、こ
ほぼ10年に1回の割合で開催されており、前回
要に応じて随時開催されることとなっているが、
係る最高議決機関は、ILO海事総会であり、必
した部門として取り扱われている。海上労働に
ついてはその特殊性から陸上労働とは別に独立
く海上労働も対象となっているが、海上労働に
また、ILOの活動分野は、陸上労働だけでな
場で審議を行う独特の形態が採用されている。

含めた三者構成とされ、官・労・使が対等の立
は政府代表に加え、使用者代表、労働者代表も
が政府だけで構成されるのに対して、ILOだけ
年には国連の専門機関となった。他の国際機関
設立され、1945年に国際連合が成立すると翌1946
際機関の一つで第一次世界大戦後の1919年に創
ILO(国際労働機関)は、最も古くからある国

2

2005年に統合ILO海事条約採択へ

—ILO最低賃金の改定などILO第29回合同海事委員会(JMC)の様相について—

5. 水先人の訓練および資格証明ならびに総会
決議A485(XII)の見直し
29STWにおいて国際パイロット協会(IMPA)
および国際独立タンカー船主協会(INTER-
TANKO)より水先人の訓練、資格証明および運

望もあり、また実情に即した訓練を維持するた
めに文書の更新や改正、編集、これらをフキロ
一するガイドラインの作成などについて検討を
することとした。

船主側より、多くのILO条約が時代遅れの
ものになり、現実を反映していないこと、さら
に技術的な詳細基準を含んでいるILO条約が多
く批准の妨げになっていること等の理由を挙

1. ILO条約の見直しについて

振りのこととなった。
今回開催された第29回JMCは、1月22日か
ら26日までジュネーブのILO本部において開
催され、各議題について以下の通り決定した。
なお、船主側は、当協会を含む20名の正メソバ
ー、4名の副メソバーおよび7名のオブザーバ
ーが出席し、船員側は、全日本海員組合を含む
20名の正メソバー、4名の副メソバーおよび30
名のオブザーバーが出席した。

等も含めて勧告を行ったのは、1991年以来10年
を開催されたJMCでは、最低賃金の見直しのみ
勧告することを主な任務としている。1996年に
報告することを主な任務としていた。1996年に
て、海事総会等の招集、日程、議題等について
表者)で構成され、ILO理事会の諮問機関とし
働者)側の代表それぞれ20名(議長のみ政府代

用手順(業務)に関する総会決議A485(XII)の
見直しが提案され、44NAV、45NAV、STW31及
びNAV47で検討し、訓練および資格証明部分
は附属書1と運用手順(業務)は附属書2とし
分け、STWでは附属書1を検討することとし
ている。今回附属書1について国際パイロット
協会(IMPA)からの提案は各国の支持を受け
たが、運用手順の附属書2を次回NAVで検討
のち合わせてMSCに報告することとした。

トランプ協議に委ねられた結果、以下の内容で最

終合意が図られた。

・2001年1月1日～12月31日：435US\$ 据え置き

・2002年1月1日～12月31日：450US\$

・2003年1月1日～12月31日：465US\$

なお、2004年1月からの最低賃金については、

465US\$をベースに2001年1月以降を算定対象

期間とする改定算式により算出された参考数字

を使用することとし、この際、2001年1月時点

における参考数字402US\$も考慮することとな

った。

また、船員側より提出された、ILO 最低賃金

に係る統一解釈についても、トランプ協議に委ね

られた結果、通常の作業時間、最小有給休暇お

よび時間外賃金の算出方法を含む月間最低賃金

に関する指針 (Guidance) を労使各グループお

よびILO事務局を含む合同WGにおいて検討

し、船主、船員および旗国、寄港国政府に対し

て勧告することが合意された。

今回の最低賃金協議に当たっては、船主側は、

統一解釈の検討に反対するとともに、ILO 最低

賃金の改定は労使交渉 (negotiation) ではない

という基本原則を踏まえ、ルールに基づく算出

結果 (402US\$) をそのまま適用すべきことを

繰返し主張したのに対して、船員側は、統一解

釈 (買金総額) を行うことは、前回のJMC (1996

年) において既に合意されていること、また、

最低賃金の引き下げなり据え置きは断固認めら

れないとし、ルールに基づく算出結果に加えて、

算定対象期間における4%/年の生産性向上

分を加味した470US\$を2002年1月1日から適

用するよう主張して困難な協議となった。

結果的には合意内容に見る通り、ルールは尊

重されることになったものの、限りなく労使交

渉に近い形で妥協が図られた。この背景には、

昨年のITF (*1) / IMEC (*2) による Bench-

mark (FOC 船に乗組む AB 船員の基準賃金)

交渉において、従来の AB 船員の Total Wage

(1200US\$) を2001年1月より毎年50\$ずつ4

年間にわたって引き上げること (2004年1月よ

り1400US\$) とした合意結果が極めて強い影

響を及ぼしていることは否めない。

今般の合意内容に対する欧州の各船主協会の

反応としては、ギリシヤ、キプロス等の一部を

除き、1998年から2001年まで4年間据え置かれ

たこと、また2002年、2003年の引上げ額 (各15

US\$) がITF の Benchmark 引上げ額との比較

において妥当な範囲であるとして、概ねこれを

評価している模様である。

一方、当協会を含むアジアの各船主協会、特

に今回の最低賃金の引上げがそのまま自国籍船

の船員賃金に影響するインド、フィリピン等の

船主協会には不満の残る結果となった。今回の

決定は、世界的な船員賃金の底上げという意味

においては、間接的な船員費の上昇をもたらす

可能性があるものの、日本籍船に乗組む外国人

船員の賃金については、今回の合意によって直

接的な影響を受けることは無いものと思われる。

* 1) ITF : 国際運輸労働者連盟 (International Trans-

port Workers' Federation)

・世界中の570の運輸労働 (132カ国、500万人)

から組織される連合体で、海運、水産、港湾、

陸運、航空などの労働を傘下に治めている。ITF

の定める Benchmark を満足しない船舶に対し

ては、荷役のボイコット等を行うことで知られ

る。

* 2) IMEC : The International Maritime Employers'

Committee

・欧州を中心に34の船主、船舶管理会社が加盟し、

40カ国、4万人を超える船員を雇用している。

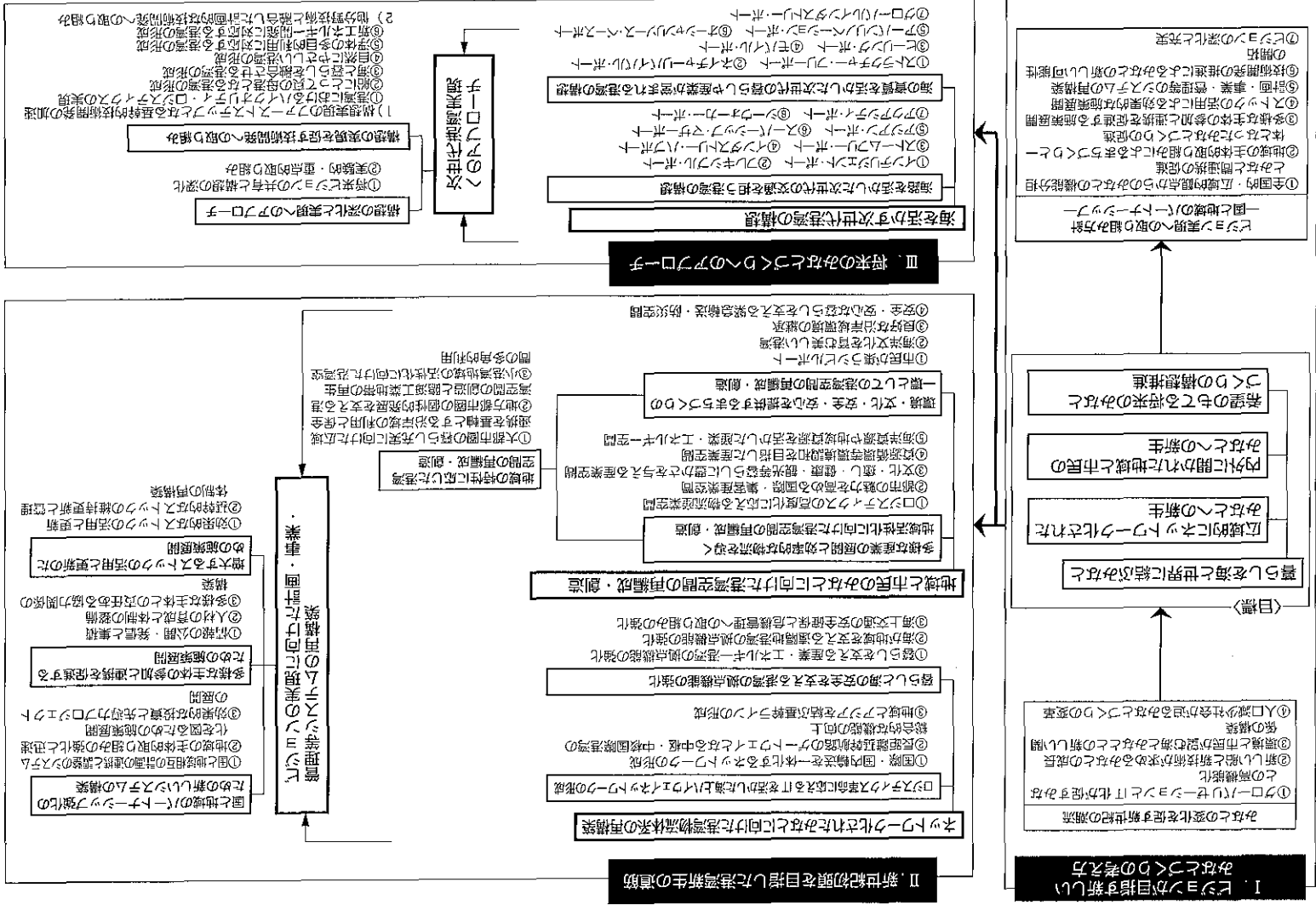
フィリピン、インドおよび東欧諸国の海員組合

との間で、賃金を含む労働協約交渉を行ってお

り、昨年はITF との間でFOC 船に乗組む AB

船員の Benchmark に関する交渉を行った。

「暮らしを海と世界に結びみなととビショ」の構成





新世紀へのグローバル

—日本とシンガポールの新時代における連携のための経済協定について—

日本郵船

経営企画グループ長

井口 寿人

日本・シンガポール新時代経済連携協定 (The

Japan-Singapore Economic Partnership Agree-

ment: JSEPA) の締結に向けて両国間の交渉が

とって初めて二国間自由貿易協定 (FTA) であ

り、政府としても WTO 体制を補完する今後の

二国間協定のモデルケースとするべく意欲的に

取り組んでいる。産業界も概ねこの動きには賛

同しており、著者が参加した外経済団体連合会、

自由化タスクフォースも今回の協定交渉で取り

組むべき課題について提言を取りまとめている。

ここでは、日本と世界の貿易協定の歴史を整

理しつつ、JSEPA が海運業に与える影響につい

て考えてみたい。

貿易協定の歴史

第二次世界大戦前、報復関税の相次ぐ引き上

げが一つの原因となって世界経済の停滞が起き

たことへの反省から戦後1948年に GATT (関税

貿易一般協定) が誕生し、以降「自由・多角・無

差別」の原則のもと8回にわたる一般関税交渉、

ラウンド交渉が行われた。1986年から1994年ま

で行われた8回目の交渉～GATT ウルグワイ

ラウンドの終了にあたって、合意された諸協定を

実施・運営・管理をする国際機関として WTO

(世界貿易機関) が設立され、それまで GATT

の担っていた機能が WTO に引き継がれた。

WTO 協定では WTO の任務、組織、地位など

が規定され、閣僚会議を少なくとも2年に1度

は開催することや、物品・サービス・知的財産

権等の貿易に関連する理事会、各種委員会を設

けることがうたわれている。海運業に関連する

ものとしては、WTO 協定附属書の項目として

ある。現在では139の国と地域が WTO に加盟

しており、近々加盟が予定されている中国を始

め、加盟国はこれからも増える予定である。

WTO 体制下では自由・多角・無差別の原則

の下、世界全体の立場から多角・包括的な自由

化交渉が行われてきた。この多角主義

(Multi-lateralism) は一定の成果をあげてきた

ものの、近年では各国の意見の調整が困難を極

め、合意に時間がかかりすぎる弊害が目立って

きている。実際、1999年シトルで行われた第

3回 WTO 閣僚会議はフシタラシク措置の

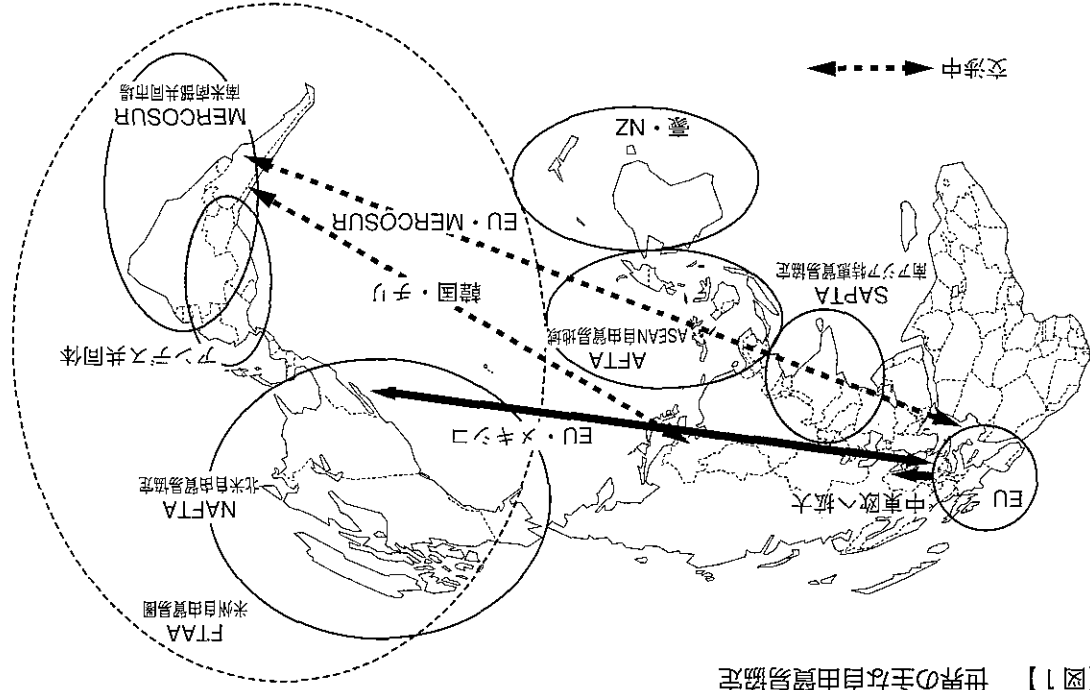
乱用防止などをめぐって各国間調整が難航し会

議は決裂しており、また1996年の GATS にお

ける海運分野の交渉も複合一貫輸送の取扱いで

米国の意見の一致が出来ず、結果として何一つ

合意が出来ていない状況となっている。



【図1】 世界の主な自由貿易協定

殊に米国は国益への配慮から、交渉において、しばしば硬直的な態度をとりWTOの多角的貿易自由化交渉に後ろ向きとなっていた。しかしグローバル化が急速に進む中では、より即効性、実効性のある自由化の取組みが求められる。そこで、多角的交渉の硬直の事態を打開する方策として利害対立の少ない部分を優先して自由化を実現する方法が模索され、二国間主義(Bilateralism)に基づく自由貿易協定(FTA)や地域経済協定(RTA)が各国の間で締結されはじめたのである。二国間・地域協定の多くはWTOルールの中で締結されており、協定の範囲内での通関もルール化されている。少数国間RTAによる経済のブロック化を懸念する意見はあるものの、WTOもバイラテラルなFTAあるいはRTAが一足飛には難しい世界的自由化への取組みを補完するものであるとの考え方を支持している。現在ではWTO加盟国の9

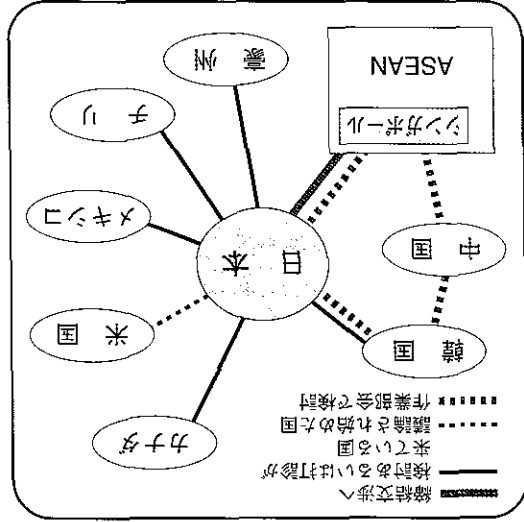
制以上が何らかの二国間・地域協定を締結しており、WTOに通関されているだけで120以上あり、RTAの代表的なものとしては欧州連合(EU)、北米自由貿易協定(NAFTA)、南米南部共同市場(MERCOSUR)、アセアン自由貿易地域(AFTA)など自由貿易圏があり、二国間FTAとしては第一号の米・イスラエルをはじめ豪州・ニュージーランド、現在交渉中の韓国・チリなどがある。

日本の方針転換

従来の日本の政策は、農業分野などで国内意見調整に問題を残しながらも、大方針はWTO体制のもと世界レベルの多角的交渉を優先するというもので、その意味で日本はWTOの優等生的存在であった。しかし前述の二国間・地域協定のFTAが興隆する中で、気がつけば主要国中FTAを締結していないのは日本、韓国、中国、

台湾など非常に限られた国・地域のみ、という状況になっていた。国内の識者からも「グローバル化の中で一國の経済は小さすぎるが、世界経済は一体化するには大きすぎる。数カ国という経済統合の単位が重要になってくる」などの意見が相次ぎ、交渉再開の目処が立たないWTO新ラウンドに代わる自由化への取組みとしてFTAが目されるようになったのである。

日本・シンガポールFTA
前置きが長くなったが、日本・シンガポールFTAである。世界からの孤立化を危惧する日本にとって、1999年にシンガポールのユー・チヨクトン首相から小淵首相になされた二国間FTA検討の提案は渡りに船であった。日本にとってシンガポールとはどのような国であるのか。ASEAN諸国の中で在留邦人が最も多く(約2.4万人)、貿易相手先として輸出7位・輸入15位、直接投資では対外5位・対内11位と、深い関係がある。国民一人当たりGNPが日本5位、対して6位という類似性があり、なにより日本にとってセシナイな農業分野での競合が少ないため、包括的自由化合意への障害が小さくないという交渉上の利点が見込まれる。また、日本と対照的な民族・言語・宗教の多様性があり、世界でもトップレベルの先進性(国の競争力調査では日本が劣後)を持つ「存在感のある小国」であることも初のFTAを締結する相手国として十分魅力的である。早速、政府の要請により(日本・シンガポール共同検討会合)が結成された。経国連でも自由化タスク・フォースにより産業界の立場での検討が行われ、その提言内容も共同検討会合の議論に反映されている。



【図2】 日本をめぐるFTA締結の動き

最終的に検討会合報告書は2000年9月に政府に上申されたが、今年の交渉はこの報告書の内容に沿って行われ、年末までの協定締結を目指すこととなっている。

日・シン時代経済連携協定 (JSEPA)

共同検討会合報告書では二国間・地域経済協定が増加している現状を踏まえつつ、日本・シンガポール共にWTOの多角的貿易体制を重視していること、および両国が持つ共通の課題・目標を確認した上で、今回の協定で合意すべき内容を示している。ここで注目すべき点は従来の「自由貿易」協定ではなく「新時代経済連携」協定と名付けられたことに要約されている。関税引下げ・撤廃が中心の伝統的な自由貿易協定から、一歩踏み込んだ新しい時代の包括的経済連携の協定であるとの意味が込められているのである。IT革命とグローバル化・サービスの中でコスト削減によりト・モノ・カネ・情報の内容も自由な交流を実現する。また、継続的な協定の

見直しと改善によって環境変化にスピーディーに対応できる体制を作る。これらが世界から様々な投資を呼び込むダイナミズムを産み、両国の競争力の維持向上と同時にWTO多角的貿易体制の強化にも貢献する。このように財・サービスに留まらない人や情報まで含めた経済活動全般にわたる連携を強化する協定が、次代のモデルともなるべき「新時代経済連携協定」の目指すものなのである。交渉対象となる具体的内容は「資料」のとおりであるが、東京の銀座とシンガポールのオーチャードストリート姉妹提携検討なども提案されている。

外航海運への影響

次にJSEPA締結によるビジネス環境への影響はあくまで交渉で決まる内容次第だが、外航海運業に関わるものについて見てみたい。

早くから国際競争にさらされてきた外航海運業界においては国際ルールが概ね確立しており、日・シとも海運政策の方針は「海運自由の原則」に則っている。そのため現状でも日・シ両国海運業の自由化は非常に進んでいるといえる。

JSEPAにおけるサービス分野交渉はGATSでの交渉経緯を踏まえることとなっているが、1996年GATS海運分野交渉の際に日本船主協会が国内船社に行ったヒアリングではシンガポールの側面として次のような問題が指摘された。

① 海運補助業務 (カーゴハンドリング・タグポートなど) への参入規制

② 海運補助業務参入における一部国 (韓国・中国・ベトナム) に対する優先的措置の保留

③ 政府調達貨物の自国籍船社優先 など

これらのうち、自由化障壁としての度合いが

比較的高いものは②一部国優先であるが、これを除くと両国の方針に大きな隔たりは無い。ちなみに、日本は純粹な内航海運(カボタージュ)を交渉対象から除外することを主張しており、GATSでも主要な国々から一定の理解を得ている。海運分野の自由化障壁はシンガポール同様日本側にも存在するが、日・シ双方の柔軟な交渉をもつてすれば決して超えられない壁ではなさそうだ。現状の自由化度合いを考えあわせる点と、海運分野に対する固有の影響は最小限に留まるものと思われる。

ここではむしろ包括的な経済連携による人材・投資交流の活発化がもたらす分野横断的な効果に注目するべきであろう。金融や情報・通信分野での自由化や技能の相互認証(一方の国の資格などを相手国でも同様に認めること)などが進めば、日・シ各々の持つ得意分野を活かしたダイナミックな経済発展が期待できる。シンガポールが有するIT利用・法制度活用の先進性はコロンチナ取扱量世界第2位を誇るPSAの運営に現れているし、日本が貿易立国としての豊富なビジネスノウハウを持つことは日本商船隊が世界の総海上輸送の14%を担っている事実からも明らかである。これらが有機的に連携してシナジー効果が発揮されれば日・シ双方の海運業にとって大きな利益となるはずだ。

IT活用に関しては、電子貿易文書交換システム(FTDES)の創設なども交渉対象になっており貿易手続の簡素化が交易の拡大をもたらすことも期待される。

JSEPA交渉ではこのような分野横断的な効果の大きい金融・情報・通信、専門サービスなど先進的成長分野の自由化に力点を置くことが既に合意されている。

日本への期待

貿易自由化が、旧時代の政治・軍事力に代わる平和・繁栄実現の新しい枠組みであることは今や論をまたない。財・サービスの交易に支えられた世界的連携はこれからも益々強化されるであろう。世界の均衡ある発展のために海運の果たす役割も大きい。

日本経済はバブル崩壊後「失われた10年」の後遺症に苦しんでいるが、世界経済の重要な一角を占めていることは今でも変わりはない。世

界の国々は日本が国内の問題を早期に解決し、本来の底力を発揮して世界に貢献することを期待している。今回交渉が開始されたシンガポールのを始めとして、複数の国々から FTA・RTA 締結の打診があることもその証左だ。真に関わられた国として他の国々と連携を深め、世界の貿易体制の中で求められる役割を担うことが、新世紀日本が歩むべき道であり、わが国にとって最初の二国間協定となる JSEPA が、それに向けてたツライクスルーとなることを期待したい。

【資料】日本・シンガポール経済連携の内容

(1) 自由化・円滑化

(A) 関税：関税の自由化の検討。

WTO ルールを考慮しつつ、特定品目のセシナイピライに対応。

(B) 原産地規則：必要性に合意。

第三国からの迂回貿易を防止するための原産地規則策定。

(C) 貿易関連手続：税関手続きの簡素化・効率化、貿易手続きの電子化の検討等。

(D) 相互承認：相互承認協定 (MRA) の検討。

(E) サービス：サービスの自由化を協定に盛り込むことを支持。

WTO ルールへの整合性確保のため幅広い分野を対象とすることに合意。

(F) 投資：他国のモデルとなる模範的な投資ルールの策定に合意。

(G) 人の移動：専門家の移動及び熟練労働者の雇用及び訓練の円滑化の重要性を認識。

(H) 競争政策：必要性について合意。

反競争的行為に対処するための競争政策の枠組みを構築する。

その他、非関税措置、アノチタソピソク・セーフガード、知的財産、政府調達等についての取組。

(2) 二国間協力

(A) 金融サービス：規制監督、資本市場の連携、第三国への技術協力等における協調について議論。

これらの分野について通貨・金融当局間の議論が有意義であることに合意。

(B) 情報通信サービス：以下の分野の取り組みを進めることを勧告。

・個人データ・プライバシー保護に関する協力

・電子商取引関連法制

・情報通信分野での競争確保のための規制協力

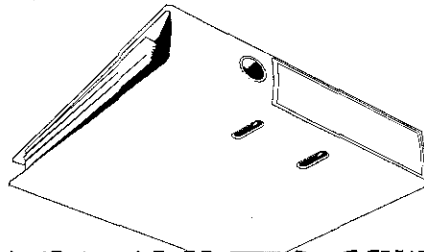
・電子政府 等

(C) 科学技術：生命科学及び環境技術の分野での連携の可能性を検討することに合意。(情報交換、共同研究等)

(D) 貿易・投資促進：JETRO とシンガポール貿易開発庁による、貿易・投資ミッションやビジネス

セミナーの共同開催、アータベース共有等の協力の検討に合意。

当協会会員会社の1999年度 設備資金借入状況



当協会では、毎年会員会社の設備資金（船舶関係）借入状況を調査しているが、1999年度の借入状況についても会員全113社（2000年10月現在）を調査対象とし、該当船舶を有するとの回答があった会社5社について集計を行った。

合計（表1）をみると、1999年度未借入残高は、前年度に比し3.2%減の4,359億円となっており。このうち政府系金融機関は2,739億円（対前年比4.6%減）であり、市中金融機関等は1,620億円（同0.7%減）となっている。借入先の構成

【表1】合計

借入先	借入金		借入残高		増減額		増減率(%)	
	1998年度末	1999年度末	1999年度末	1999年度末	1998年度末	1999年度末	1998年度末	1999年度末
借入金	273,016,508	28,276,458	39,859,652	261,433,314	△11,583,194	△4.2	60.6	60.0
政府系金融機関	160,900	19,100	141,800	△19,100	△11.9	0.0	0.0	0.0
中小企業金融公庫	3,830,276	732,385	3,630,991	△199,285	△5.2	0.9	0.0	0.8
日本政策投資銀行	10,145,502	1,424,458	8,721,044	△1,424,458	△14.0	2.3	2.0	2.0
その他の	28,276,458	39,859,652	261,433,314	△11,583,194	△4.2	60.6	60.0	60.0
計	287,153,186	42,035,595	273,927,149	△13,226,037	△4.6	63.8	62.8	62.8
民間	45,376,558	9,621,622	43,987,136	△1,389,422	△3.1	10.1	10.1	10.1
長期信用銀行	6,770,207	6,487,546	27,610,080	282,661	1.0	6.1	6.3	6.3
日本興業銀行	27,327,419	6,770,207	27,610,080	282,661	1.0	6.1	6.3	6.3
新生銀行	17,036,275	1,461,415	15,566,604	△1,469,671	△8.6	3.8	3.6	3.6
市	62,314,685	14,905,957	67,395,797	5,081,112	8.2	13.8	15.5	15.5
都市銀行	1,890,340	50,000	388,520	△1,551,820	△17.9	0.4	0.4	0.4
地方銀行	22,362,505	4,458,939	19,735,809	△2,626,696	△11.7	5.0	4.5	4.5
備前銀行	19,466,387	5,827,939	22,990,824	3,524,437	18.1	4.3	5.3	5.3
生命保険	398,000	0	118,000	△118,000	△29.6	0.1	0.0	0.0
海上保険	0	0	0	0	-	0.0	0.0	0.0
外国資本	0	0	0	0	-	0.0	0.0	0.0
造船所	0	0	0	0	-	0.0	0.0	0.0
延私	11,395,926	196,449	5,549,472	6,042,903	△5,353,023	△47.0	1.4	1.4
その他	163,204,401	36,125,222	161,984,289	△1,220,112	△0.7	36.2	37.2	37.2
計	450,357,587	64,934,780	435,911,438	△14,446,149	△3.2	100.0	100.0	100.0
合計	450,357,587	64,934,780	435,911,438	△14,446,149	△3.2	100.0	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-

(注) 1. 調査対象113社のうち、該当船舶を有する報告会社5社の集計である。
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。
3. △印は減少を示す。

借入金 1998年度末 1999年度末	借入金 1999年度 新規借入額	返済額 1999年度 借入残高	借入残高 1999年度末	借入残高対前年比		増減額 増減率(%)	借入金 1998年度末 1999年度末
				借入残高対前年比	借入残高構成比(%)		
48,999,307	8,433,708	2,065,200	55,367,815	67,719,850	4,744,765	6.0	38.4
日本政策投資銀行	48,999,307	2,065,200	55,367,815	67,719,850	4,744,765	13.0	38.1
中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0
商工中金	533,100	732,385	3,630,991	8,721,044	1,424,458	5.2	3.0
その他	3,830,276	1,424,458	0	1,424,458	0	14.0	7.9
計	62,975,085	8,966,808	4,222,043	67,719,850	4,744,765	7.5	48.9
13,239,436	3,890,216	2,712,817	14,416,835	17,198,850	2,781,999	8.9	10.0
長期信用銀行	13,239,436	2,712,817	14,416,835	17,198,850	2,781,999	16.6	8.0
日本興業銀行	9,853,822	3,772,182	2,139,236	11,486,768	1,632,946	7.7	8.0
新生銀行	3,385,614	118,134	573,581	2,930,067	455,547	13.5	2.0
都市銀行	27,350,658	15,372,496	7,705,382	35,017,772	7,667,114	28.0	21.3
地方銀行	1,897,150	50,000	386,000	1,543,150	336,000	17.9	1.1
信託銀行	11,015,019	265,574	1,706,281	9,574,312	4,440,707	13.1	6.6
生命保険	8,175,537	5,477,439	12,882,154	4,706,617	4,706,617	57.6	8.9
損害保険	398,000	0	118,000	280,000	118,000	29.6	0.2
外国資本	0	0	0	0	0	0.0	0.0
造船所	0	0	0	0	0	0.0	0.0
その他	3,654,930	70,000	926,290	2,798,640	856,290	23.4	1.9
計	65,712,730	25,125,725	14,325,592	76,512,863	10,800,133	16.4	53.0
128,687,815	34,092,533	18,547,635	144,232,713	15,544,898	5,845,889	12.1	100.0
合計	128,687,815	34,092,533	144,232,713	15,544,898	5,845,889	15.4	-
全体に占める割合(%)							

(単位：千円)

【表3】 日本政策投資銀行融資船(外航)以外の新造船

借入金 1998年度末 1999年度末	借入金 1999年度 新規借入額	返済額 1999年度 借入残高	借入残高 1999年度末	借入残高対前年比		増減額 増減率(%)	借入金 1998年度末 1999年度末
				借入残高対前年比	借入残高構成比(%)		
221,558,521	19,472,750	36,763,572	204,264,699	204,264,699	17,290,822	73.0	73.0
日本政策投資銀行	19,472,750	36,763,572	204,264,699	204,264,699	17,290,822	7.8	72.1
中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	0.0	0.0
商工中金	0	0	0	0	0	0.0	0.0
その他	0	0	0	0	0	0.0	0.0
計	221,558,521	19,472,750	204,264,699	204,264,699	17,290,822	7.8	73.0
31,652,842	4,341,406	6,630,947	29,363,301	29,363,301	2,289,541	7.2	10.5
長期信用銀行	31,652,842	4,341,406	29,363,301	29,363,301	2,289,541	6.6	5.8
日本興業銀行	17,253,927	2,998,025	4,128,640	16,123,312	1,130,615	6.6	5.6
新生銀行	13,386,051	1,343,381	2,299,895	12,429,537	956,514	7.1	4.4
都市銀行	31,963,331	4,053,073	6,437,011	29,579,393	2,383,938	7.5	10.4
地方銀行	11,190	0	2,520	8,670	2,520	22.5	0.0
信託銀行	11,187,776	1,466,669	2,649,648	10,004,797	1,182,979	10.6	3.6
生命保険	5,840,000	0	901,000	4,939,000	901,000	15.4	1.9
損害保険	0	0	0	0	0	0.0	0.0
外国資本	0	0	0	0	0	0.0	0.0
造船所	0	0	0	0	0	0.0	0.0
その他	5,231,780	0	3,624,580	1,607,200	3,624,580	69.3	0.6
計	85,886,919	9,861,148	20,245,706	75,502,361	10,384,558	12.1	27.0
307,442,440	29,333,898	57,009,278	279,767,060	279,767,060	27,675,380	9.0	100.0
合計	307,442,440	29,333,898	57,009,278	279,767,060	27,675,380	9.0	-
全体に占める割合(%)							

(単位：千円)

【表2】 日本政策投資銀行融資船(外航)

次に、外航船への日本政策投資銀行融資(表2)を見ると、1999年度末借入残高は、前年度末に比べ9.0%減の2,798億円であり、借入金全体に占める割合は64.2%と依然高いものとなる。

は、日本政策投資銀行からの借入が全体の60.0%を占め、次いで都市銀行および新生銀行(旧長期信用銀行)3行からの借入がそれぞれ全体の25.6%となっている。

ている。
 また、上記以外の新造船融資(表3)を見る
 と、1999年度末借入残高は前年度に比し12.1%
 増の1,442億円となっており、改装・買船等、そ
 の他融資(表4)の1999年度末借入残高は、前
 年度に比し16.3%減の119億円となっている。

【表4】 その他(改装・買船)

借入先	借入金		増減額		増減率(%)	
	1998年度末	1999年度末	1999年度末	1998年度末	1998年度末	1999年度末
借入金	2,461,680	370,000	1,800,800	1,800,800	△ 26.8	17.3
政 府	160,900	0	141,800	141,800	-	1.1
中 小 企 業 金 融 公 庫	0	0	0	0	-	0.0
商 工 中 心 金 庫	0	0	0	0	-	0.0
そ の 他	0	0	0	0	-	0.0
計	2,622,580	370,000	1,942,600	1,942,600	△ 25.9	18.4
関 連 機 関	484,280	277,280	207,000	207,000	△ 57.3	3.4
長 期 信 用 銀 行	219,670	219,670	0	0	△ 100.0	1.5
日 本 興 業 銀 行	264,610	57,610	207,000	207,000	△ 21.8	1.7
新 生 銀 行	0	0	0	0	-	0.0
日 本 債 権 信 用 銀 行	0	0	0	0	-	0.0
都 市 銀 行	3,000,696	763,464	2,798,632	202,064	△ 6.7	21.1
地 方 銀 行	159,710	103,010	156,700	3,010	△ 1.9	0.0
信 託 銀 行	5,450,850	631,680	5,169,670	281,180	△ 5.2	38.3
生 命 保 険 会 社	0	0	0	0	-	0.0
損 害 保 険 会 社	0	0	0	0	-	0.0
外 国 債 権 信 用 銀 行	0	0	0	0	-	0.0
そ の 他	2,509,216	126,449	1,637,063	872,153	△ 34.8	17.6
計	11,604,752	2,774,036	9,969,065	1,635,687	△ 14.1	81.6
合 計	14,227,332	3,824,016	11,911,665	2,315,667	△ 16.3	100.0
全体に占める割合(%)	3.2	2.3	2.7	0	-	-

(単位：千円)

1. 新規運輸補助制度の更新

現行の新規運輸補助制度 (Maritime Security Program = MSP) は、国家安全保障の観点から軍事的有用性のある近代的で効率的な外航商船を平時と有事の両方において維持する目的の下、MSP対象船となる見返りに他国籍船より割高である米国籍船の運輸コストを部分的に相殺する補助金を提供するものである。この制度は、2005年に期限切れであるが、近時、国防総省が独自の貨物輸送船隊を拡充したため、同制度の更新について説得力がなくなっている。米国籍船を対象にしたMSPの更新に対する支持もAPL, Lykes, Sea-Land, Crowley American Transport, Farrelの米国籍船が外国船社に売却されてしまったことにより弱まってしまった。現行のMSP補助金の2/3は外国船社のために船舶を運輸している米国籍船に支給されている。この補助金の最大の受益者は米国の海員組合であり、同

米国の会社は自社所有の外国籍の海員組合はMSPが2005年に期限切れとなってもMSPの代替としての新制度が導入されるものと考えているようである。こうした、MSPに取って代る制度案の提出に向けた活動が今年始まると思われる。

2. 海運税制改革

かつて、米国の会社は自社所有の外国籍の海員組合が得た収入が本国 (米国) に送金されるまで、その収入に対する税金は繰り延べ支払いが可能であったが、1986年の租税改革法 (Tax Reform Act) 施行により繰り延べ支払いが禁止されたため、外国籍の海員組合を所有する米国の会社は悪戦苦闘してきた。

米国の会社はかつて世界船隊の25%以上の船腹量を保有していたが、今では5%に落ち込んでしまつた。米国籍海員組合が所有する外国籍の会社からの海運産業の税収は1975年以前の年間9000万ドル (現在の価値で2億5000万ドル) から1999年には5000万ドルに落ちってしまった。もし議会が米国の所有する外国籍の会社からの収入について税金の繰り延べ支払いを認めていたならば、APLは逆にNOLを買収していたかもしれない。ブッシュ大統領が減税を経済戦略の最重要課題にする約束している。米国の海運産業は、長い間求めてきた税法の改正実現を主張し

第107回米国議会における海運関連法案の行方

第107回米国議会 (2001年、2002年) においても数多くの海運関連法案が提出されると予想されるが、米国籍海運業界にとって主要な問題については、次のような観測が支配的のようである。

組合はMSPが2005年に期限切れとなっても

Washington (東京)

ていくことが予測される。

米国海運会社が望む税制については、①特別償却制度が挙げられ、船主が船舶を建造した場合、その当該年度に船価の100%を償却可能を認めること。②現行法では、米国籍船の船主が所有船の保守、修繕を海外の造船所で行った場合、一定額の課徴金を政府に納入しなければならぬが、この課徴金をCCF基金(Capital Construction Fund=資本形成基金：1970年商船法に基づき創設された。この制度は一定額の積立金について連邦税支払いの繰り延べを認める事により、船舶の建造、取得、修理を行うための資本を蓄積する上で船舶運航者を助成する制度である。)に積立て、将来の新規建造への充當を認めること。③米国籍船に乗船中の米国人船員の所得に対する課税方法については、海外にある米国の会社に勤務する米国人給与所得者と同一の扱いである一定の年収までの所得は免税とする特別措置を適用すること等である。

3. ショーンズ法の改正

1990年代、共和党員で元FMC委員のロフ・クオーナル氏は1920年ショーンズ法(1920年米国商船法(The Merchant Marine Act of 1920)：国内の2地点間の貨物輸送を行う船舶は「米国内建造」、「米国人船員配乗」、「米国人所有」との要件を定めたもの。)の廃止または修正を試みたが、海員組合、造船所、国防関係者、議会の反対に会い、成功しなかった。クオーナル氏は現在、Freight desk.comの社長をしており、運輸問題担当としてツッシュ政権移行チームの一

員に指名されている。しかしながら、同氏の往年のショーンズ法改革運動が復活するようにならぬことを望む。

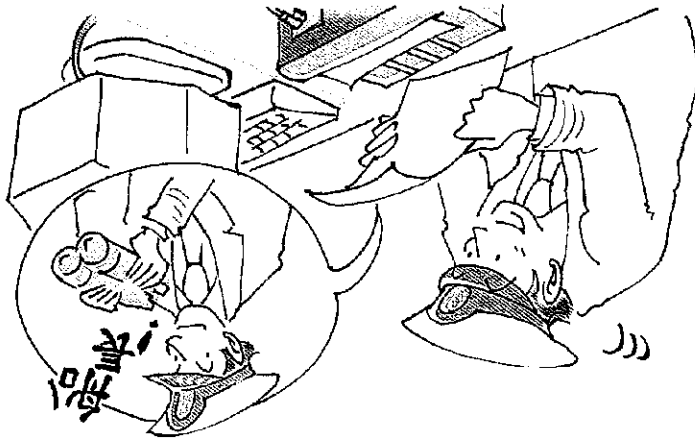
4. 独禁法適用除外制度の廃止問題

前下院ハイ司法委員長が船社間協定に対する独占禁止法適用除外の廃止を求める法案を再度提出することが予想されるが、誰もこのような法案が議会を通過するとは考えていないし、ツッシュ新政権が現行制度の変更を押し進めるようなことはない模様である。

5. 港湾維持税の代案

ツッシュ新政権が大幅な減税策を打ち出しており、今年中に減税法案が議会を通過し、この法案が現行の港湾維持税(Harbor Maintenance Tax: HMT)を廃止する手段となる可能性がある。港湾維持税が廃止されても(輸出貨物に対する税は既に廃止)、その財源が、直ちに国庫から補われるという方向に行くかどうかは、政権が変わった直後でもあり予断を許さないところである。一方、昨年までに港湾維持税の代案となるはずであった商船から料金を徴収する港湾サービス使用料(Harbor Services User Fee)案(本誌平成11年5月号P.2参照)が再度浮上してくるかどうかが不明であるが、可能性は非常に少ないようである。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)



お酒に目がない、山の初心者である私とはよくお話を
して頂き、金魚の糞よろしく私はH船長の後に従
い、船長としての仕事の見習いをさせて貰いまし
た。丁度シエツ機でパイロット副操縦士に就きに
離着陸をさせるようにH船長は私にアソカーの打
ち方やパイロットの扱い方、それに伴うエンジンの
使い方などを実際にやらせてくれました。これがど
んなにその後の船長としての私の糧となったことか。
「H式操船術」を体得した私は既に船長の気分
でした。しかし、乗船前に配乗担当者からは「本船
では一航で」ということを聞いていたので、「次の船
からか」と観念していました。

アソツ後ろにあるアソツクスが本店からのメッ
セージを打ち始めました。なんと、それは船長交代
を命じる「交代電報」でした。電文を目を凝らして
よく読むと「H船長は揚地である火力発電所の岸
壁で下船し、私が繰り上がり船長職をとれ」と書
いてありました。季節も巡って雪国にも遅い初夏が
訪れたので航海の難易度も低くなり、会社もひとつ
私に船長をやらせてみようと考えたのでしようか。兎
も角、私は「よし、やろ」と勇んだのでした。

それは私が乗船して2航海目の復航のこと
でした。6年半に及んだ陸上勤務から久しぶりに
海上復帰し、最初の船ということで、会社は私を下
位教職の一等航海士として石炭運搬船N丸に
乗船を命じました。

このN丸は東北地方日本海側のとある石炭炊
火力発電所へせっせと燃料となる石炭を運ぶこと
を生涯の使命として生まれてきた船でした。私は
既にこの年より5年前の陸上勤務中に船長の辞
命を会社よりもらっていて、「なんで船長で乗せてく
れないんだろ」と心中穏やかではありませんでし
た。永い陸上勤務中のアソツクスがあったにせよ、
「航海の天才」を自負している私としては早く船長
として乗船したくてたまりませんでした。

乗船のためにくさんの日本海側の火力発電所
(岸壁はその前にある)へ赴いたときは辺り一面皚
々たる雪でシベリアからの季節風が吹き寒くて、港
外まで帰ってきた本船は強風とうねりのため入港
できず、私は2日間雪深い町のホテルで待機した
のでした。「まあ、いいか」という感じで。

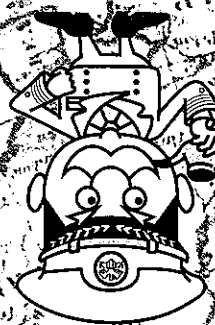
乗船した本船の船長は大先輩のH船長。山と



日本郵船 船長(在ロソド) 清水昇

廣まられた船出

潮風満帆



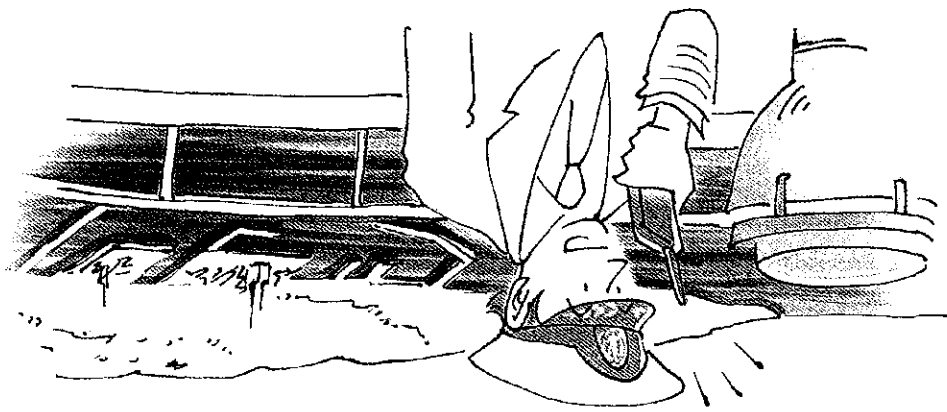
第26回

無事に火力発電所の岸壁に到着し、日船長は未練を残しつつ本船を後にしました。旨い酒、魚、人情豊かな雪国の町に思いを残しての下船であったと思います。

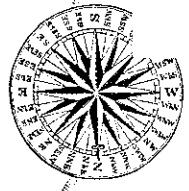
新船長となった私の周囲は「鉄壁のサポート」で守られていました。

本船では
 O機関長:若いのが有能。特にSMS(セイトライネージシステム)に詳しい。英語のカタオケが得意。
 一航海後にベテランのK機関長と交代。
 K一等航海士:私の後任。ベテラン。石炭荷役のプロ。英語のカタオケができる。
 I一等機関士:ベテラン。カタオケ「月火水木金」が得意。
 金「が得意。
 T通信長:超ベテラン。本船の顧問的存在。カタオケもシブイ。
 T司厨長:旨い日本食を作ってくれました。カタオケも上手い。
 Fリビエリクニ:仕事はまあまあ。カタオケはスコ1。
 火力発電所の岸壁では
 Sバースター(調査役):先輩船長(我が社より出向)。面倒をよく見てもらいました。
 代理店責任者A氏:我が社出身、苦勞人で木目細かい世話をお願いする。船長は大助かり。
 他にも本船の荷役を担当する会社に我が社甲板部出身の監督が数名おり、揚荷役は元より、本船の係船索の調整にも気を配ってくれました。
 パイロット船長:我が社の先輩船長で長崎の出

向先で旧知の仲。
 火力発電所内の理髪店Kさん:理知的美人の理髪師さん。毎航、入港後に散髪してもらうのが楽しみでした。お元氣ですか。因みに、この地方では散髪のとさ耳掃除してもらえます。
 このように周囲の人々に恵まれた上、米処、酒処であり、旨い魚が食べられる雪国の町は永い航海に疲れた船乗りが栄養を補給し、銳氣を養うには言うこのないところでした。
 出帆です。エンジンは順調、ゆくりと係留索を解き放った本船はKパイロットの嚮導のもと遠き通るような日本海に出て行きました。パイロットさんが下船したあとは、船影一つ無い日本海を徐々に機関の出力を上げながら積地であるオースタリアのフボットポイントに向け最初の関門である津軽海峡へ向直しました。私はというと、取り敢えずピルことなく、徐々に小さくなる火力発電所のある町を眺めながら「恵まれた船出しに感謝したのでした。それから3航海が夢のように過ぎて行きました。船長の仕事にもある程度慣れ、多少の困難もあったことはあったのですが、本船、港、本店および船舶管理会社の関係者からなる「鉄壁のサポート」に守られて何となく自信もふつと醸し出されてきた頃でした。
 神は人にそう永い快樂は与え賜わない。3航海と音をたて、船長交代のメッセージを打ち出しました。



7つの海のこぼれ話



2000年6月30日現在の日本籍外航船舶の船腹量について

当協会は、毎年6月30日現在の日本国籍を有する100総トン以上の鋼船（漁船および雑船を除く）の実態調査を行っているが、2000年度における日本籍外航船舶の船腹量（2,000総トン以上）について、表の通り、取りまとめた。

隻数ベースで見ると、99年度には154隻あったものが、2000年度においては134隻で、20隻の減少となり、G/Tベースでは前年比1,184,762G/T減（同11.6%減）、D/Wベースでは同2,287,978D/W減（同13.8%減）となった。

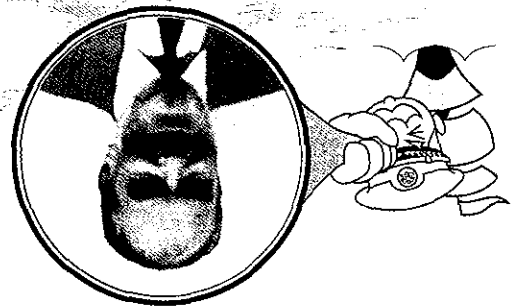
船種別で見るとG/T、D/Wベース共、油送船の減少が最も著しく、それぞれ前年比973,944G/T減（同20.3%減）、同1,747,567D/W減（同20.7%減）で、減少船腹量全体に占める減少量はG/Tベースで82.2%、D/Wベースで約76.3%となっている。

他の船種についても、押並べて減少傾向を見せている一方で、ING船においては、前年比2隻増加し、G/Tベースで同222,292G/T、D/Wベースで同144,680D/Wの増加となった。

以上

2,000総トン以上の外航船

船種別	1999年		2000年		増減	構成比(D/Wベース)	構成比(D/Wベース)	重量トン	重量トン	平均隻数	平均隻数			
	隻数	重量トン	隻数	重量トン										
(1) 油送船	41	4,809,310	33	3,835,368	-8	9.7	46.5	9.7	10.6	12.2	-1	-97,183	-197,091	-11.4
(2) 鉱油兼用船	0	0	0	0										
(3) 鉱油兼用船	0	0	0	0										
(4) 鉱石専用船	8	884,212	7	787,029	-1	10.6	150	10.6	12.2	11	-1	-97,183	-197,091	-11.4
(5) 鉱/炭兼用船	6	533,329	6	533,329	0	7.2	10	7.2	10	10	0	0	0	0
(6) 鉱/搬兼用船	7	550,728	6	510,565	-1	7	10.3	7	10.3	-1	-40,163	-65,707	-6.1	
(7) 石炭専用船	15	821,284	14	770,359	-1	9	7	9	7	-1	-50,905	-87,221	-6.3	
(8) ニッケル専用船	0	0	0	0										
(9) ポークサイト専用船	0	0	0	0										
(10) 搬船	3	78,172	2	49,183	-1	0.5	4	0.5	4	-1	-26,989	-46,681	-36.1	
(11) 穀物専用船	0	0	0	0										
(12) 木材専用船	0	0	0	0										
(13) チップ専用船	0	0	0	0										
(14) 自動車/搬兼用船	0	0	0	0										
(15) 自動車専用船	19	423,330	16	381,351	-3	1.6	13.5	1.6	13.5	-3	-41,979	-43,258	-15.5	
(16) 鋼材専用船	0	0	0	0										
(17) テメント専用船	0	0	0	0										
(18) コークス専用船	0	0	0	0										
(19) 石灰石専用船	0	0	0	0										
(20) 石灰石専用船	0	0	0	0										
(21) 土砂運搬船	0	0	0	0										
(22) 冷凍・冷蔵運搬船	11	56,277	8	42,804	-3	0.3	6.6	0.3	6.6	-3	-13,473	-15,264	-26.2	
(23) 化学薬品船	0	0	0	0										
(24) L P G船	5	221,648	5	221,648	0	1.7	9.6	1.7	9.6	0	0	0	0	0
(25) L N G船	19	2,031,843	21	2,254,135	2	10.2	7.6	10.2	7.6	2	222,292	144,680	10.9	
(26) コルコナテナ船	18	790,915	16	712,508	-2	4.9	12	4.9	12	-2	-78,407	-72,353	-9.2	
(27) 一般貨物船	2	84,011	3	157,516	1	0.3	0.3	0.3	0.3	1	73,505	73,505	0	
(28) 旅客船	0	0	0	0										
(29) その他特殊船	0	0	0	0										
計	154	11,283,039	134	10,098,277	-20	9.3	100	9.3	100	-20	-1,184,762	-2,287,978	-13.7	



今回、登場して頂くのは

国際エネルギー輸送(株)船長・船舶部主席海務監督
キース・ジョシ ヲトボナイさん
(55歳)です。

1. 所属部署の業務は主にご
どのようなものでしょうか？

I am the company's advisor for enriching the international confidence in "International Energy Transport" (IET), and my job description encompasses all aspects of Ship Management aboard our fleet of manned vessels, with special emphasis on safety and auditing. I am also responsible for updating, and improving the companies safety management systems. This year I start a new project of unifying the companies SMS with our sister ship management company in Singapore.

2. これまでの会社生活の中で
一番の思い出といえば...？

Being the only European in the office my best memory was the day I realised that despite my different culture, I had been accepted by my work colleagues, and my views and knowledge had been recognised at a company meeting.

3. 御社の自慢といえば？

I am proud to be part of a ship management team that is highly respected by oil majors, and has had the foresight to realise that for survival in this very competitive business they must broaden their outlook, by taking on an international image, focusing on quality, and cost control.

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。

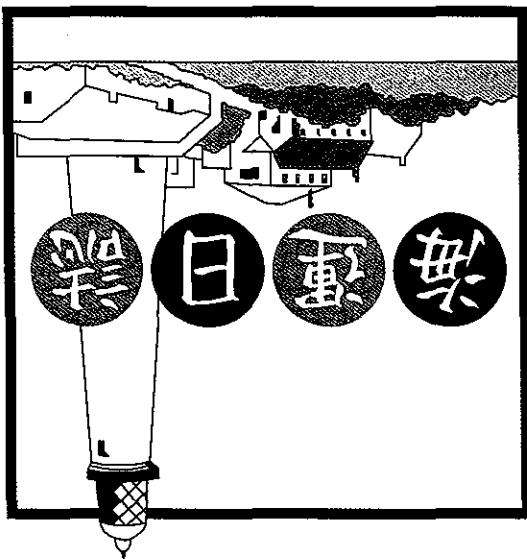
My immediate challenges are to assist IET in broadening their horizons, and improving safety on board, and complete the unification process successfully, allowing me to progress in this field.

国際エネルギー輸送(株)の事業概要

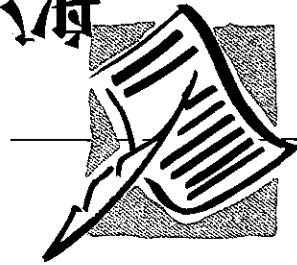
原油、メタン、LPGなど各種タンカーの船舶管理に特化している。
特化・専門化した高品質の船舶管理技術を世界的に競争力あるコストで提供している。

- 17 日本船舶輸出組合は、2000年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は301隻、1456万1千総トンで、前年同期に比べ64隻増加、総トン数は67%増加した。
- 23 国土交通省航空局は、第3回首都圏第3空港調査検討会(座長：中村英夫武蔵工業大学)を開催し、羽田空港に4本目の滑走路を建設する羽田拡張案を明らかにした。同会合に特別メンバーとして参加した当協会生田会長は、空港整備の前提条件として船舶航行安全の確保が不可欠であるとの見解を示した。
- 24 当協会は、「日本船主協会環境憲章」を決定した。(P.25シッピングラッシュ参照)
- 26 経済協力開発機構(OECD)は、1月24~26日にかけて海運委員会(MTC)と貨物責任制度に関するワークショップを開催した。(P.14海運ニュース国際会議レポート参照)
- 29 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会(第2回)」を開催し、公社方式の課題や問題点を中心に議論を交した。
- 29 92年国際油濁補償基金第5回臨時総会等が、1月29~30日にロンドンで開催された。欧州油濁補償基金(COPE Fund)に関する欧州委員会の提案について概要説明が行われ、3月開催のW.G.において現行補償体制の見直しについて検討することが確認された。

- 1 中央省庁の再編で運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の四省庁が統合し、国土総合的な整備や交通政策の推進を目指す新しい中央官庁、国土交通省が発足した。
- 6 海事政策分野では、海上交通局と海上技術安全局が統合し、海事局となることで海運・造船・船員の各分野が関連する横断的な政策課題を一元的に推進していくこととなる。
- 10 国土交通省は、2000年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると331隻、1159万2千総トンで、前年にくらべ55隻増加、総トン数で19.5%増となった。
- 15 国土交通省の「リサイクル輸送システム」の開発・構築に関する調査検討委員会(委員長：長峰太郎 流通経済大学教授)は内航船による家電リサイクル品の輸送実証実験を開始した。今回の調査は、家電リサイクル物流で、指定取引先場所からリサイクル工場間の輸送をトラックから海上輸送に促すもので、運送コストや安全性などのメリットを収集した。
- 15 国土交通省海事局船員部は、フリビエ・マニラで日本人船長・機関長2名配乗の



船協だより



1月の定例理事会の模様

(1月24日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○退会

平成12年11月30日付

平和汽船株式会社(京浜地区所属)

平成13年1月24日現在の会員数112社

(京浜地区73社、阪神34社、九州5社)

総務委員会関係報告事項

1. 当協会におけるIT化推進について

2. 平成13年度海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年

より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人

としての門出を祝すとともに、海運人として必

要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施

している。

先に行った調査の結果、19社より総合職63名、

一般職9名、合計72名の受講予定者があり、昨

年同様、本年度も総合職と一般職合同で、来る

3月26日(月)、海運ビル2階大ホールにおいて開

催することとし、講師および演題については次

の通りとしている。

なお、昨年同様、本年度も受講料として、当

協会会員は参加一人につき1,000円を、また、会

員以外については従来通り3,000円を、各参加

会社毎に徴収することとしている。

[海運講習会の子定]
日時：3月26日(月) 09:00~15:40
場所：海運ビル2階

一次第概要(敬称略)

挨拶

日本船主協会会長 生田 正治

激励の言葉

東京大学大学院教授 石 弘之

講演

国際ビジネス
コンサルタント
ジョージワールズ

日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長
(広報担当)
崎長 保英

社会人としての心構え

マネージメント
サービスマン
三木 尚子

船長雑感

日本郵船(株)運航技術
グループ長代理 石田 隆丸

政策委員会関係報告事項

1. 平成13年度海運関係税制改正および予算に

ついて

(本誌平成13年1月号P.2シッピンググラフィック

シユ参照)

2. 国際船舶制度のその後の動きについて

3. フリタイルムシヤパン研究会について

4. ASFシッピング・エコノミクス・レピ

ュー・コミットイ(旧トロード安定化委員会)

第8回中間会の開催について

題記委員会(委員長は生田正治当協会会長)

は、これまで7回の中間会を毎年開催して

いるが、その第8回会合を2001年2月19日にイ

1. 近海内航に關連する最近の問題について
 1月12日に開催された当部会において、平成13年度海運関係制改正・予算、首都圏第3空港問題、船協環境憲章、海洋環境シモジウム、近海内航関連の調査等について検討を行った。
 平成13年度海運関係制については、大蔵省は船舶の特別償却制度、特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)を廃止するとの、極めて厳しい内容の整理案を示したが、巻き返しの要望を強力に行い、内航関連では、船舶の特別償却制度に關し内航二重構造タクシーの償却率が1%減(19%→18%)となったものの、特定資産の買

近海内航部会関係報告事項

1. ASF 船員委員会の模様について
(本誌平成12年12月号 P.16参照)
2. ILO 最低賃金問題 (ILO JMCへの対応) について
(P.11海運ユース国際会議レポート参照)
3. 船員職業紹介等研究会の模様について
4. IMO ホワイトリストの公表について
(本誌平成13年1月号 P.11参照)
5. 船員保険をめぐる状況について
(本誌平成13年1月号 P.14参照)

労務委員会関係報告事項

1. 首都圏第3空港問題について
(P.2シビッククラッシュ参照)

海務部委員会関係報告事項 (港湾物流委員会合同)

同シボスシフ・パリで開催することとなった。同会合では、世界経済の現状や今後の見通し、定期船/不定期船/タクシーの状況などに ついて率直かつ建設的な意見交換を予定してい



1. 環境憲章について
(P.7シビッククラッシュ参照)
2. 海洋環境シモジウムの開催について
(P.22冊み記事参照)
3. 環境対策特別委員会の今後の活動内容について
1. 部会について

外航労務部会関係報告事項

環境対策特別委員会関係報告事項

こととした。
 近海内航船舶社を対象とし、現下の経営環境や各社の抱える問題点、船協の活動に期待すること等について面談方式による調査を第三者機関に委託し、今後の近海内航部会の活動に資する
 船協環境憲章については、環境対策特別幹事会にて決定された憲章案について検討を行うとともに、海洋環境シモジウムについては、パネリスト等シモジウム内容につき検討を行つた。
 近海内航船舶社を対象とし、現下の経営環境や各社の抱える問題点、船協の活動に期待すること等について面談方式による調査を第三者機関に委託し、今後の近海内航部会の活動に資することとした。

報告があった。
 首都圏第3空港問題については、当協会が昨年12月に運輸省(現国土交通省) 関係局長および海上保安庁長官に対し、新滑走路の候補地の選定にあたっては船舶航行の安全の確保を大前提として適切に対応願いたい旨の要望を行ったこと、また、内航総連も同様の要望を提出する予定であることを踏まえ、部会としても本問題の重要性を認識し、海運業界として、まともに対応していくことを確認した。

について前年度と同額の210億円が認められた等施設整備事業団の借入金に対する政府保証率に關係予算は、内航海運暫定措置事業に係る運輸など、概ね現状制度が維持された。また、海運換特例(圧縮記帳制度)が現行通り延長される



国際会議の予定 (3月)

IMO 第44回設計設備小委員会 (DE44)

3月5～9日 ロンドン

International Ballast Water Treatment Sympo-

sium & Workshop

3月26～30日 ロンドン

平成12年度海運関係叙勲・褒章受章祝贺パーティの開催

平成12年度に海運関係で叙勲・褒章を受章された方々を招いた祝贺パーティを平成13年1月24日、日本海運クラブにおいて開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。

叙勲者

(春季) 勲一等瑞宝章 根本 二郎 (日本郵船会長)

(秋季) 勲二等瑞宝章 石井 和夫 (商船三井名誉顧問)

勲三等瑞宝章 石川 浩 (日本郵船特別顧問)

勲三等瑞宝章 五月女真彦 (第一中央汽船相談役)

褒章受章者

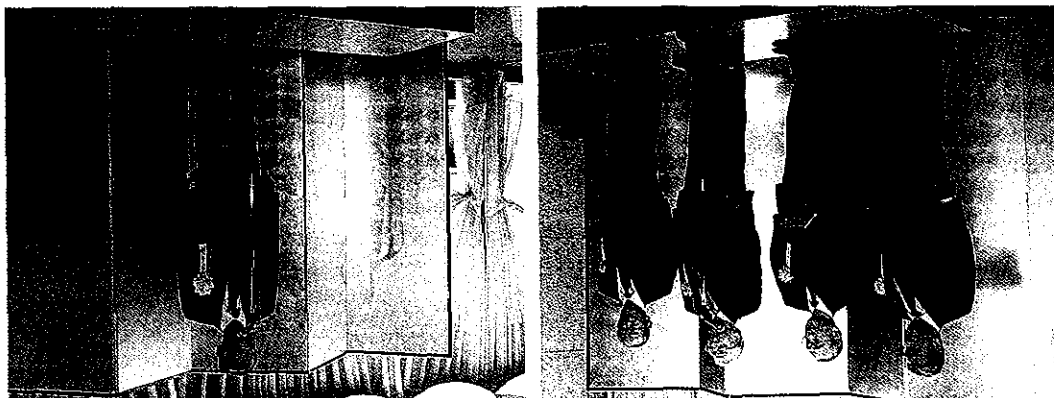
(秋季) 藍

綾

川本

洋

(川崎汽船特別顧問)



▲受章された方々 (左から川本氏、五月女氏、石川氏、石井氏) ▲祝辞を述べる当協会生田会長

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
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1999	47,557	35,204	12,352	▲ 6.1	▲ 4.0
2000	51,657	40,915	10,741	8.6	16.0
1999年12月	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
10	4,476	3,786	690	8.3	27.8
11	4,283	3,687	596	10.1	14.3
12	4,626	3,810	816	8.2	20.9

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
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
2000	107.77	102.50	114.90
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
11	108.89	107.15	111.25
12	112.20	110.45	114.90
2001年1月	117.10	113.85	119.25

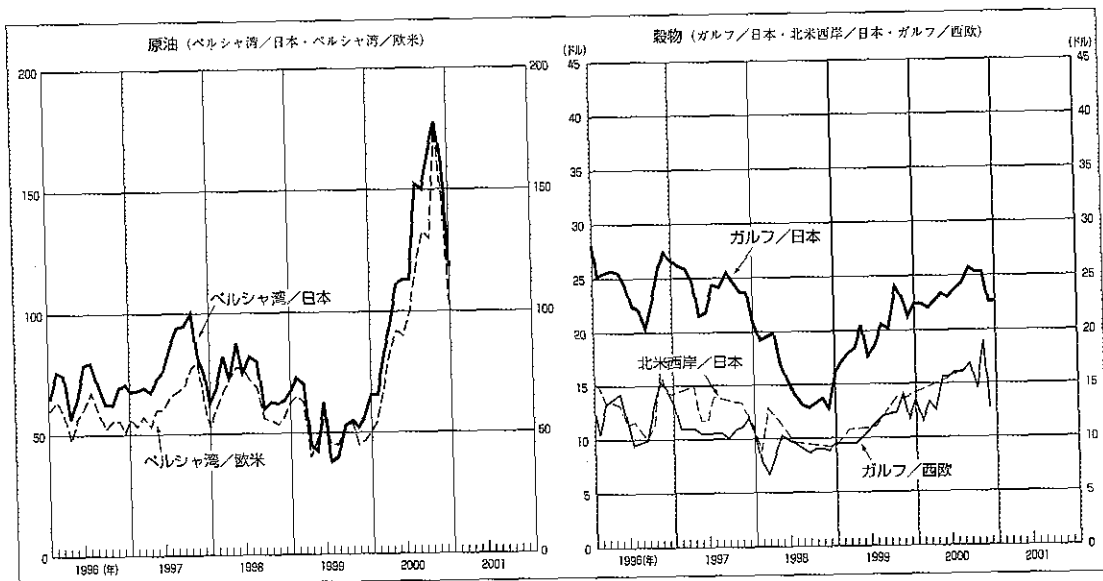
(注) 大蔵省貿易統計による。

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 GLE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		
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	
2000	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	
11	17,175	535	16,640	2,195	3,760	9,919	48	556	15	147	12,302	3,692	
12	9,614	370	9,244	1,687	2,675	4,113	0	534	34	201	10,058	1,952	
2001	1	17,729	210	17,519	1,815	6,803	7,070	79	1,481	206	65	11,664	3,840

(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					
	1999		2000		2001		1999		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	67.50	60.75	65.00	48.00	118.00	80.00	62.50	51.00	50.00	40.00	100.50	82.50
2	72.50	59.50	65.00	54.00			65.00	50.00	55.00	45.00		
3	70.00	51.00	82.50	62.00			62.50	42.50	70.00	55.00		
4	45.00	35.00	95.00	78.00			40.00	33.50	85.00	64.00		
5	42.50	37.75	111.25	93.75			47.50	33.50	92.00	75.00		
6	62.50	45.00	112.50	96.50			55.00	37.50	95.00	80.00		
7		38.00	112.50	98.00			45.00	36.75	100.00	82.50		
8	40.00	36.00	152.50	112.50			45.00	36.00	120.00	90.00		
9	52.50	45.75	150.00	128.00			52.50	43.00	132.50	105.00		
10	54.50	48.00	165.00	113.50			53.75	45.00	130.00	105.00		
11	52.00	44.00	177.50	164.50			45.00	40.00	175.00	125.00		
12	56.00	47.50	160.00	140.00			46.25	40.00	142.50	125.00		

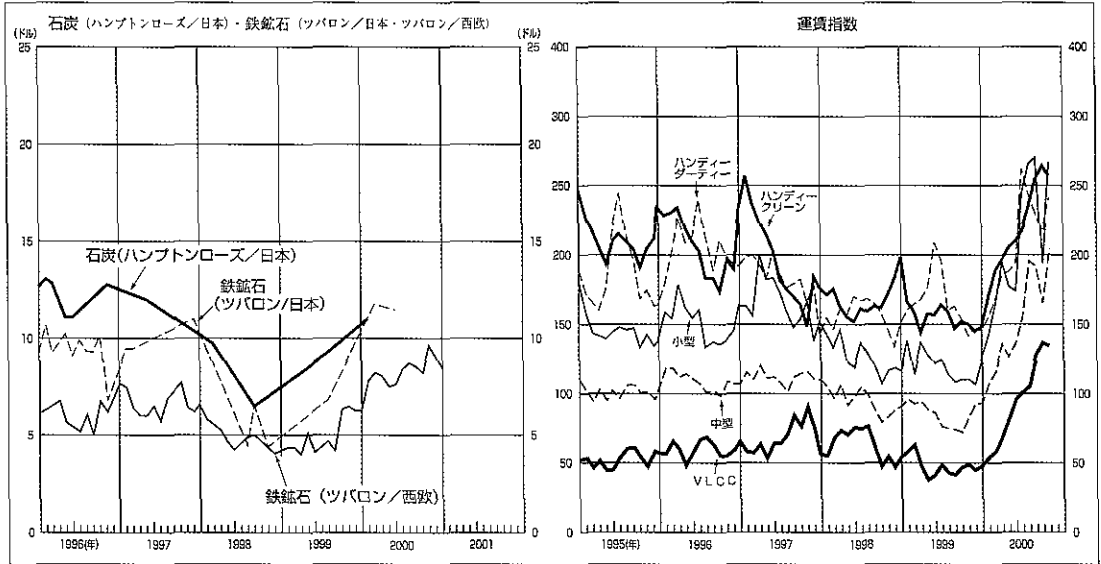
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	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	22.50	21.25	22.50	21.50	—	—	—	—	13.20	11.50	—	—
2	22.50	20.00			—	—	—	—	11.50	11.10		
3	22.00	21.00			—	—	—	—	13.20			
4	22.75	22.00			—	—	—	—	12.50			
5	23.35	21.85			—	—	—	—	15.69			
6		23.00			—	—	—	—	15.68			
7		—			—	—	—	—	16.00			
8	24.25	23.45			16.13	15.75			16.00			
9	25.75	24.50			—	—	—	—	16.80			
10	25.25	24.50			—	—	—	—	14.50	14.40		
11	25.25	22.85			—	—	—	—	19.00	13.25		
12	22.50	20.85			—	—	—	—	12.60	12.25		

(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)

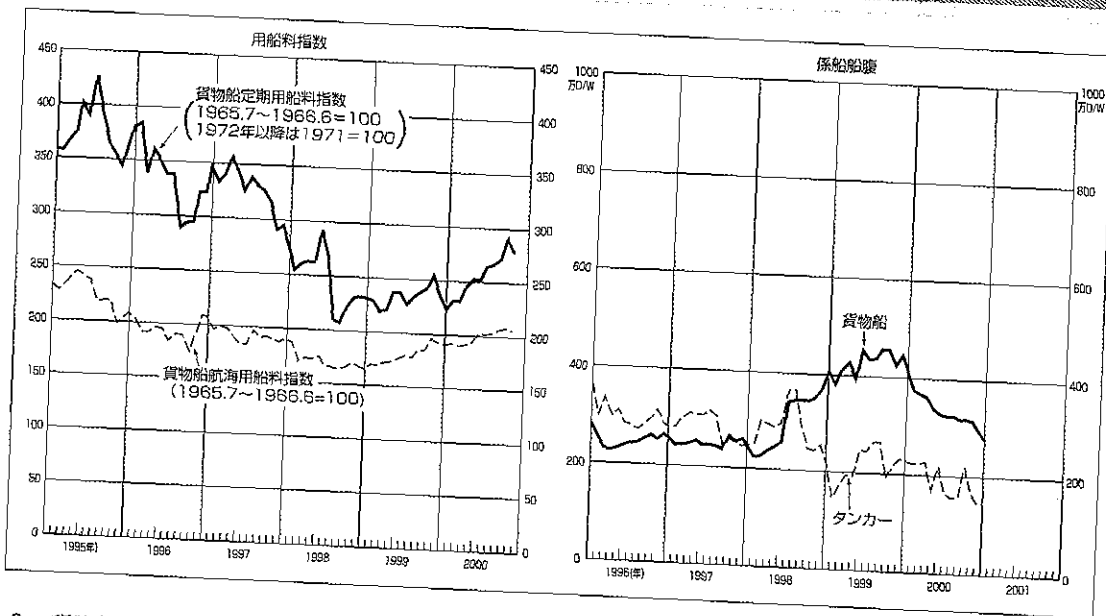
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2000		最高	最低	2000		最高	最低	2000		最高	最低
	最高	最低			最高	最低			最高	最低		
1	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20	
2	11.00	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	—	—	
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	—	
4	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	—	—	
5	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	—	—	
6	—	—	—	—	11.50	—	—	7.60	6.70	—	—	
7	—	—	—	—	—	—	—	8.42	7.20	—	—	
8	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	—	—	
9	—	—	—	—	—	—	—	8.55	7.13	—	—	
10	—	—	—	—	—	—	—	8.20	8.00	—	—	
11	—	—	—	—	—	—	—	9.65	8.25	—	—	
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(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	155.1	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	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9
11	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8
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 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	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	207.0	355.0	294.0	316.0	222.0	241.0	290.0
11	198.0	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0	344.2	323.0	290.0	231.0	254.0	278.0
12	209.0	211.0	186.0	168.0	192.0	206.0	374.7	323.0	294.0	232.0	237.0	278.0
平均	226.1	193.3	192.6	172.1	178.3	206.0	375.5	334.9	328.1	245.5	233.7	278.0

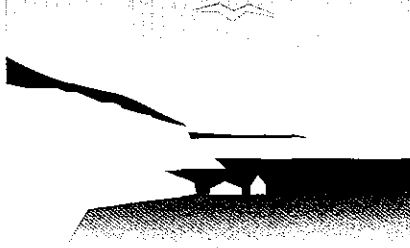
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(シッピング・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1999						2000						2001					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125	333	3,252	4,134	46	1,265	2,292	265	2,354	2,775	41	784	1,477
2	317	3,094	3,830	47	907	1,487	313	2,984	3,758	46	1,192	2,221						
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221						
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257						
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698						
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194						
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639						
8	341	3,407	4,377	51	1,512	2,639	286	2,622	3,224	40	813	1,552						
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552						
10	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201						
11	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	289	2,574	3,135	42	877	1,644						
12	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308	271	2,429	2,914	40	779	1,471						

(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



今回で編集後記は2回目となります。確か前回は小生にとって入社29年目の初めての異動が営業部から管理部で業態の違いによる戸惑い、趣味でもあるゴルフでhole in oneがでたこと、週末のかみさんとの散歩を日記風に書いてみましたが……。

ともかく異動後の1年半を振り返ってみると、仕事に関しては自分自身の明確な考えに基づき対応したというよりも、新会計制度導入という強力エンジンに引っ張られて、うまく船の流れに乗せるべく社内・グループ間の整合性・調整を取るのにやっきだったと云える。ゴルフはどうも進歩がない、保険付保金額を上げたが皆様に記念品をお配りするような機会に恵まれず(当然のことで何度もあるはずがない)、同伴者に喜ばれるゴルフでチョコレートばかり贈呈している。散歩、これだけは変わらず週末に天気良ければかみさんと二人で四季の移り変わりを楽しんでいると言うところか。

ここ半年ばかりの小生の新たな変化と言えば：新会計制度導入による決算も何とか軌道にのり、昨年秋以降の久方ぶりに船社に訪れたタンカー・不定期船の好況・円安の助けを借り、何とか確固たる見通しを得るべく社内・グループの舵取りを考える時間を与えられたと思っている。最近それは幸運な二度目のhole in oneをしたような気持ちになっているが、とは云え営

業を始めとして全社的な理解・強力なくしてはこのhole in oneをスコアカードに記載出来ないで、チョコレートですむなら何枚でも差し上げたいと思っている。まあ少しずつ管理部門の水に馴れて来たとも云えるかな？

週末に“おおこれはいいな”とはまり込んでいるのが近隣にある健康温泉巡り、と言っても自宅から車で30分以内に4ヶ所ある擬似温泉です(その内2ヶ所は冷泉を沸かしているようです一泊にもあるのです)。手軽に草津・箱根etcが楽しめます。特にハマり込んでいるのが薬草湯で38度位の低温でゆっくり何度も入るのです。効能は何々と書かれています何が何よりも気分転換には最高です。些か年寄りくさいと思われるかも知れませんが、見ていると若い人にも人気があるようです。是非皆様も如何ですか。

最後に3回目の編集後記を書くことになるかな？ その時に備えて時々備忘録のページを書き足すことにしようと思っています。

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2月号 No.487(Vol.41 No.11)

発行 平成13年2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)

日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運航技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

