

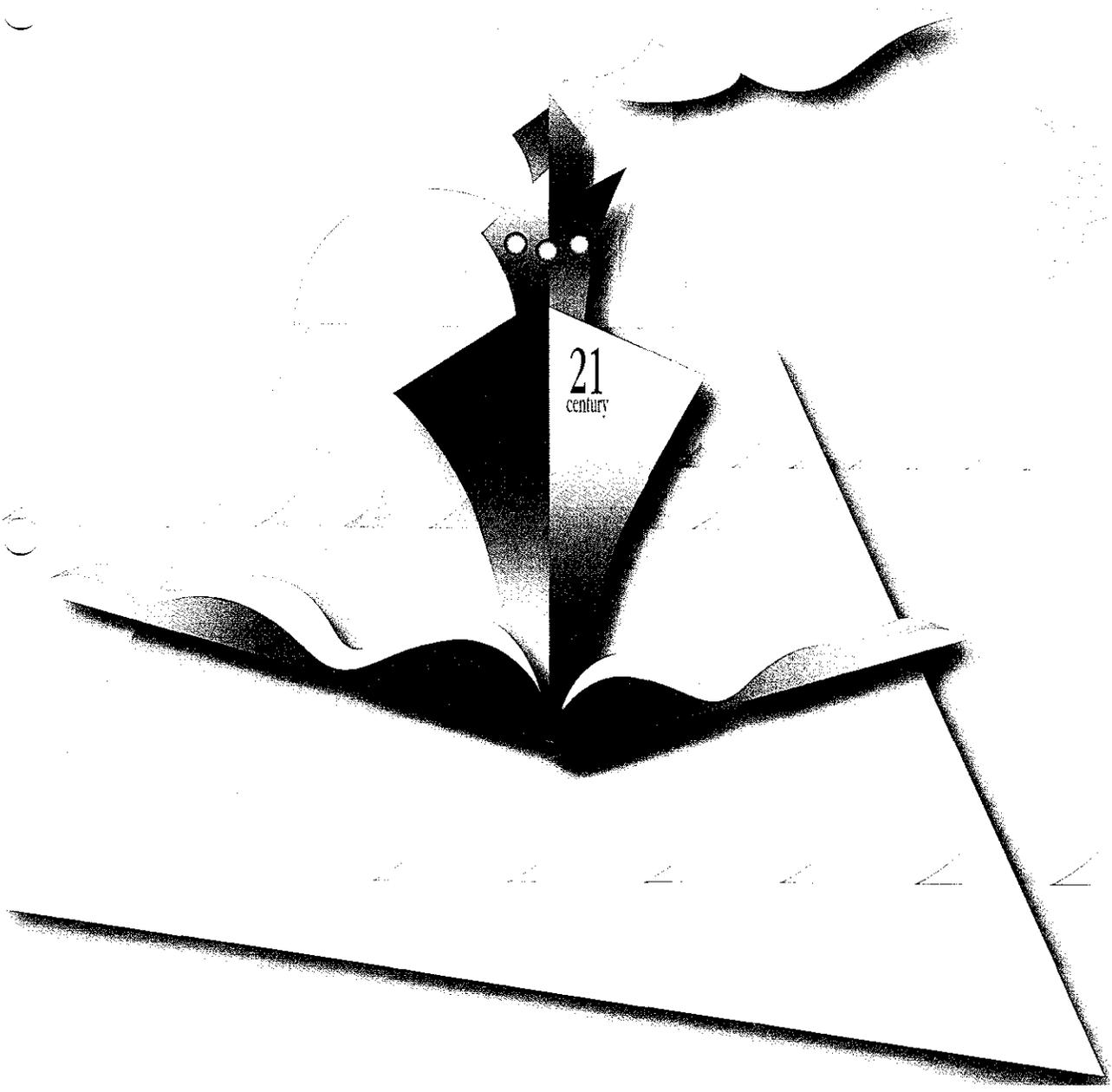
平成13年9月20日発行 毎月1回20日発行 No.494 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2001

9

社団法人 日本船主協会

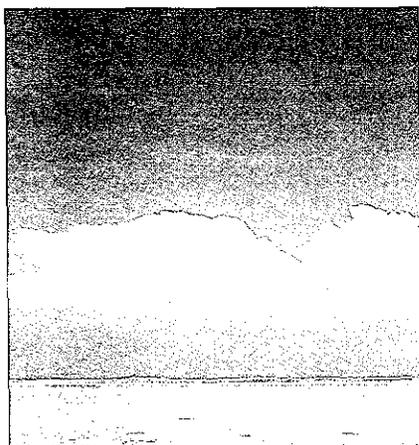


21
century

せんきょう

9

SEPTEMBER 2001



巻頭言		1
プール運航について 日本船主協会常任理事 三光汽船株式会社代表取締役社長 松井 毅		
海外情報		2
1. 政府の予算概算要求まとまる —平成14年度海運関係予算概算要求について—		2
2. ICS (国際海運会議所) / ISF (国際海運連盟) 2003年総会を日本で開催へ —ICS / ISF の概要と当協会との関係—		
3. インドネシア設標船、海賊に襲われる —マラッカ海峡協議会の事業で海賊事件に遭遇—		
4. 公海上で海賊対策訓練 —海上保安庁、巡視船「しきしま」を東南アジアへ派遣—		
5. 海賊事件凶悪化の一途 —国際海事局 (IMB) 発表、2001年前半期の海賊事件について—		
6. 2000年のポート・ステート・コントロール実施状況 —パリ MOU、東京 MOU および米国海岸ガードの年次報告書より—		
Washington		14
各種調査報告		16
日本造船業が直面する国際環境の変化に関する調査研究 —韓国・中国造船業の経営、技術等の比較—		
南米航路		22
エビ・カニ考 東京水先区パイロット 元商船三井船長 小出 豊		
CPA = 100		24
積本海運産業(株)船舶部次長兼工務課長 古瀬通孝		
海運日誌(8月) 25	海運統計 28	
船協だより 26	編集後記 32	
読み記事		
・社会科教師を対象に横浜および神戸で見学会を開催		27
・JSA 2001-2002PROFILE の刊行		27

プール運航について

日本船主協会常任理事
三光汽船株式会社代表取締役社長

松井 毅



もともとプールは、不定期部門において独立船主が強力な荷主に対して運賃・用船料の交渉力を保持する目的で、お互いの協調・協力が必要との観点から発生したものと思われるが、ノルウェー船主 KLAIVENESS 社が主宰するプールなど若干のものを除けば、多くは失敗に終わっているようだ。しかし、ここ1~2年を見るに、VLCCのTANKERS INTERNATIONAL、CAPE SIZE BULKERのCAPERS INTERNATIONALなどいくつかのプールが設立され業界を賑わせている。当社も最近KLAIVENESSのプールに参画したが、これは「競合するだけでなく協調できる箇所はお互いに協力すべし」との考えに立ってのことである。

タンカー市況は2000年初めから上昇に転じ、一時は1991年の湾岸戦争当時を凌ぐ好況を呈するに至ったが、その要因のひとつとして2000年2月に結成された欧州6船主によるTANKERS INTERNATIONALの存在があげられている。このプールは、当初31隻の規模からスタートし、今年6月に51隻、2003年初めには新造船を加え61隻の規模になると報じられている。VLCCの全隻数は凡そ450隻、内約210隻がフリー船といわれているのでプールの規模は今年6月で24%、2003年初めでフリー船の規模に大きな変化がないとすれば約30%の比率となる。一方CAPERS INTERNATIONALも規模を拡大中で、某大手の参入が実現すれば80~90隻

に達するという。250~260隻のフリー船に対する比率ではこれも約1/3となる。

しからばプールは将来どのように展開されるであろうか？ 独立系オーナーを中心としたヨーロッパの船主団は、グローバル化によりますます巨大化していく荷主の要求に対応するためにプール規模を活用して、スポット市場、定期用船市場或いはCOA市場にまで進出し、より安定的且つ採算の上がるビジネスの獲得を目指すであろう。

それに対して日本の海運界では、長年の実績により国内大口荷主からの絶大な信頼を得て、国内向けの貨物のほとんどを日本船社が引き受けている。このような環境下では内外の船主と船舶をプールしてリスク、メリットを共有しようという考えには馴染みにくいのではないだろうか。国際的な合従連衡の中で極限の合理化を目指す荷主が、我々船社に何を要求するかを敏感に察知し、俊敏に対応することの必要性は論をまたない。しかし、その中で船社間の熾烈な競争を避けお互いの生き残りを図ろうとすれば、協調は不可欠でプールは積極的な選択肢のひとつであろうが、現状の規模では若干弱勢で、更なる拡大を要するのではないだろうか。

ともあれ、どのプールにせよ将来の帰趨を占うことは難しいが、上述の観点からその消長の鍵は日本海運界が握っているような気がしてならない。



内外情報

1 政府の予算概算要求まとまる —平成14年度海運関係予算概算要求について—

国土交通省は、平成13年8月末に平成14年予算概算要求事項を決定し、財務省に対して要求を行った。

概算要求事項のうち、海運関係事項の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運関係

- ① 国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）

国際船舶制度に関連し、若年船員の養成・確保を図るため、シミュレーター等を活用した座学研修や乗船実習などに4,498万円を要求している。

- ② 国際船舶制度推進事業費補助

国際船舶制度を円滑に実施、拡充していくための推進事業費補助として346万円を要求している。

- ③ 財政投融资（日本政策投資銀行融資）

外航船舶を含む海運関連施設を対象とし

た、海運貿易物資安定供給のための融資枠として368億円、うち、海運事業者が投資する外航船舶等への融資枠として341億円（新規建造分は228億円、昨年度からの継続分は111億円、研修施設等2億円）を要求している。

また、融資条件については、現行金利および融資比率の維持を要求している。

(2) 内航海運対策

- ① 財政投融资（日本政策投資銀行融資）

運輸施設整備事業団が内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の推進のために行っている船舶の共有建造について、平成14年度は事業規模を440億円（前年度比：62億円減）、事業支出予算を466億円（前年度比：25億円増）とし、このうち、自己資金89億円を除く377億円を財政投融资資金として要求している。

② 内航海運活性化のためのシンデレラ・プロジェクト

運輸施設整備事業団が内航海運組合総連合会に貸付する資金を銀行から借り入れる際の、財務大臣による政府保証枠として認可されるもので、前年度保証枠の210億円から、平成14年度は390億円まで拡充して要求している。

平成15年4月以降は船齢15年超の船舶が交付金の対象から外れ（いわゆるシンデレラ・プロジェクト）、平成14年度以降の解撤増加による交付金支出増加が見込まれることから、今回は保証枠を拡充しての要求となった。

③ 次世代内航船の研究開発

環境負荷の少ない次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発のため、構造改革特別要求枠として7億8千万円を要求している。

(3) 船員対策関係

① 国土交通省関係（一般会計）

離職船員の雇用促進を図るため、職業転換等給付金の支給、技能訓練事業等を実施するとともに、貿易物資の安定輸送体制の整備を図るため、外航海運の国際競争力の強化等に向けた国際船舶制度の拡充等を行うこととしている。

具体的施策としては、離職船員の雇用促進を図るために、船員離職者職業転換等給付金に7億7,700万円、離職船員のうち未就職者を対象とした技能訓練事業の補助をおこなうための船員雇用促進対策事業費補助金として4,200百万円を要求している。

② 厚生労働省関係（船員保険特別会計）

来年度の予算概算要求については、現在（9月12日）のところ発表されていない。

(4) その他

構想改革特別要求枠として、物流の効率化等の観点から、海運分野のEDI化に関する調査・研究費「ITの活用による海運の効率化・活性化」に1億円を要求している。

2

ICS（国際海運会議所）／ISF（国際海運連盟）

2003年総会を日本で開催へ

—ICS／ISFの概要と当協会との関係—

当協会は、日米欧をはじめ30カ国以上の船主協会が加盟する国際船主団体であるICSとISFそれぞれの2003年総会を日本で開催することとした。これは、2001年5月9・10日に英国・バースで開かれた2001年総会において、日本での2003年総会開催につき正式要請があり、先般、この要請を受諾することにしたものである。

当協会は、2001年6月の通常総会において、「国際問題への適切な対応」の一環として、「国際団体・機関での積極的活動」と「国際的な動

向に適切に対応した海技・労務体制の整備」をそれぞれ決議しており、2001年度事業計画の「国際問題への対応」の項では、「各種国際団体・機関の活動に積極的に参加し、関係者との相互理解促進や共通認識醸成に努める。」としている。2003年のICS／ISF総会の日本開催は、こうした方針を具体化する活動の一環である。

具体的な日程と開催地については今後関係方面と調整の上、決定することとなる。

ICSとISFそれぞれの概要と当協会との関係

は次の通りである。

1. ICS: International Chamber of Shipping
(国際海運会議所)

航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し海運業界の利益を代表し、主としてIMO(国際海事機関)に対応する国際団体。

2001年9月現在の会長は、ノルウェーのWestfal-Larsen Shipping社のRolf Westfal-Larsen(ロルフ・ウエストファルラーセン)氏。

加盟国は、34カ国/地域の36船主協会(フィンランド、ギリシャは2船主協会加盟)で、アジアからは日本、香港、シンガポールの各船主協会が加盟。(資料1参照)

当協会は、ICSの前身であるISC(International Shipping Conference:国際海運会議*)に、1921(大正10)年11月の発足時点で加盟している。当時の記録には、「国際船主会議は英國海運會議所の主唱により、一九二一年(大正十年)十一月初めて倫敦に於て開催されたるものにして、會議に上程さるゝ議題は海事法規の統一に關するもの大部分を占め、尚進んで一般海運諸問題の國際的解決を促進せんとするに在りたり。

(中略)本會議は萬國海法會、國際法協會、國際勞働總會、國際商業會議所等諸團體の活動に密接なる關係を有し、常に各國船主の意嚮を國際的に表示する役目を果せり。當協會は第一回會議以來毎回代表者を出席せしめ、日本船主の



▲ロルフ・ウエストファルラーセン
ICS/ISF 会長

立場に於て討議に参加し來れり。」(日本船主協會沿革史/1936年)と紹介されており、ISCが総合的国際船主組織として発足し、当時から当協会がその重要性を認識し、積極的に参加していたことがわかる。

なお、ISCは第二次世界大戦後の1948(昭和23)年に現在のICSに改組され、当協会は1957(昭和32)年4月にICSに加盟した。

(*:ISCには「国際船主会議」若しくは「国際海運同盟」との訳例もあり)

2. ISF: International Shipping Federation
(国際海運連盟)

海上労働問題全般にわたる検討・処理を目的とし、主としてILO(国際労働機関)において海運業の使用者を代表する国際団体で、1909(明治42)年設立。

現在の会長は、ICSと同じくノルウェーのウ



【資料1】ICS・ISF 総会開催国 (1981~2003)

	ICS	ISF
1981	英 国	ベルギー
1982	英 国	英 国
1983	英 国	ノルウェー
1984	英 国	日 本(東京)
1985	英 国	イタリヤ
1986	英 国	フィンランド
1987	英 国	米 国
1988	英 国	ギリシャ
1989	スウェーデン	
1990	英 国	
1991	フランス	
1992	英 国	
1993	英 国	
1994	スペイン	
1995	キプロス	
1996	英 国	
1997	豪 州	
1998	英 国	
1999	オランダ	
2000	フィリピン	
2001	英 国	
2002	ノルウェー	
2003	日 本	

【資料2】ICS・ISF 加盟国 (2001年5月現在)

ICS (34カ国/地域の36船協加盟)	ISF (34カ国/地域の34船協加盟)
オーストラリア	オーストラリア
オーストラリア	オーストラリア
バルバドス	バルバドス
ベルギー	ベルギー
—	ブラジル
ブルガリア	ブルガリア
カナダ	カナダ
チリ	チリ
—	中 国
クロアチア	—
キプロス	キプロス
デンマーク	デンマーク
フィンランド(2船協加盟)	フィンランド
フランス	フランス
ドイツ	ドイツ
ギリシャ(2船協加盟)	ギリシャ
香港	香港
—	インド
アイスランド	—
アイルランド	アイルランド
—	マン島
イタリア	イタリア
日 本	日 本
—	韓 国
クウェート	クウェート
リベリア	リベリア
ルクセンブルグ	—
メキシコ	メキシコ
オランダ	オランダ
ニュージーランド	ニュージーランド
ノルウェー	ノルウェー
パキスタン	パキスタン
—	フィリピン
シンガポール	—
スペイン	スペイン
スウェーデン	スウェーデン
スイス	—
トルコ	—
英 国	英 国
米 国	米 国

エストファルラーセン氏。

加盟国は34カ国/地域の34船協で、アジアでは日本、中国、香港、韓国、フィリピンの船協が加盟している。(資料1参照)

当協会は1957(昭和32)年5月に加盟した。

ICSとISFの総会は、1988年までは個別に開催されていたが、1989年以降は同時開催(同一開催場所でICS、ISF総会を1日ずつ連続して開催)することとし、開催地は原則として英国とそれ以外の国で交互となっている。(資料2

参照)

ICS 総会は日本では初の開催となり、アジア地域でも2000年のマニラに次いで2回目。ISF

総会は日本では2回目の開催となり、アジア地域では1979年の香港、1984年の東京、2000年のマニラに次いで4回目の開催となる。

3 | インドネシア設標船、海賊に襲われる —マラッカ海峡協議会の事業で海賊事件に遭遇—

わが国が重要な海上交通路として大きな恩恵を受けているマラッカ・シンガポール海峡は、インドネシア、マレーシア、シンガポールの三か国に囲まれた長さ約1200km、最狭部約3.7kmと航路幅が狭く、潮流の変化が激しい上に、浅瀬が点在しているために航海の難所である。また、近年、通行船舶の増加、航行形態の多様化、地球環境問題への意識の高まり、国連海洋法条約において利用国の協力に関する規定が設けられたこと等状況が大きく変化してきている。

一方、わが国では、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じ、同海峡の航路整備のための水路測量、統一海図編纂、潮汐潮流観測、航行援助施設の整備とその維持管理や浅瀬の除去、設標船の寄贈など多岐にわたる協力を沿岸三か国に行っている。

同協議会は、昭和40年代にIMO(国際海事機関)が同海峡の水路測量と航行援助施設の必要性、分離通行方式の採用を決議したこと、これを受けた海峡三か国からわが国に協力の要請があったことを背景として、昭和44年4月1日、船舶の航行の安全を確保するために、マラッカ・シンガポール海峡における航路整備の促進を図ることを目的として、政府および当協会をはじめとする海事関係団体により設立されたものである。また、同協議会の事業の一つである航路標識の整備は、新設および更新が日本財団、維持管理は当協会をはじめ日本海事財団、石油連盟、日本損害保険協会および日本造船工業会

の拠出金により、海峡沿岸国への援助事業として実施されている。

本号では、本年7月13日、この維持管理事業である航路標識の見回り点検作業に従事するインドネシア設標船 Karakata が、海賊事件に遭遇したため、この模様についてマラッカ海峡協議会事務局長 福木哲朗氏に寄稿いただいた。

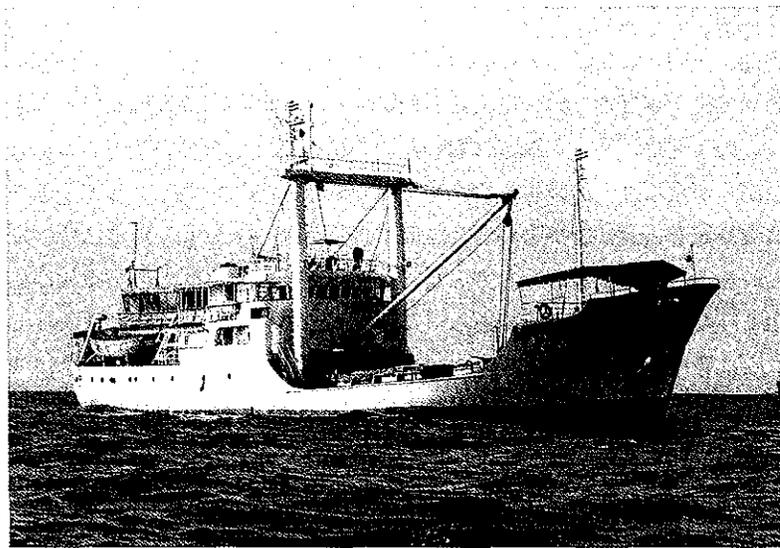
なお、同氏は事件発生前に現地へ赴き、インドネシア人の技術指導のため同設標船に事件翌日に乗船する予定であった。

マラッカ海峡協議会 事務局長 福木哲朗
事件のあらましは次のとおりである。

スマトラ (Sumatera) のデュマイ (Dumai) 基地からシンガポール沖インドネシア領ビンタン (Bintang) 島のタン・ピナン (Tg. Pinang) 基地に見回り点検作業用の資機材を積み込みに向かっていたデュマイ基地所属の設標船「Karakata (569GT)」は、2001年7月13日03:30頃マラッカ海峡とシンガポール海峡の境に位置するイユ・ケシル (Iyu Kecil) 灯台 (Brother Light) 沖で海賊に襲われた。海賊は13名から成り、船長の首とわき腹に刀を突きつけて脅し、乗組員を全員縛り上げ、通信機器、双眼鏡、GPSおよび所持金を奪い逃走したが、03:40頃一人残って操船していた海賊を、自力でロープをはずした乗組員が取り押さえた。

海賊船は「Karakata」のレーダーでカリマン (Karimun) 島方面に逃げたことが確認されたが

通信機器を奪われているためカリマン島のタン・バライ(Tg. Balai)まで行き、07:00頃 Harbor Policeに通報した。取り押さえられた賊の自供により、海賊のうち5名は08:50頃島内の自宅にいる所を逮捕され、7名はバタム(Batam)島方面に逃げた模様。バタムからバラワン(Belawan)やジャカルタ(Jakarta)方面に逃げると予想される



▲インドネシア設標船 Karakata

出口は警察により押さえられているとの事であったが、その後、捕まったとの情報はない。

この事件で賊に逆らった乗組員の一人が、頭部と右手に怪我をしてタン・バライの病院に入院したが深刻な状況でなく、手当てを受けた後、デユマイに帰った。

逮捕された賊の自供によると、賊は設標船を中国の貨物船と間違え、船尾から乗り込んだようである。(ちなみに14日我々が乗船したとき

「Karakata」は、デユマイ出航直前に乗組員による外板塗装を施され、後部船名を塗りつぶされ消えていた。)「Karakata」はこの事件の後16:30まで Harbor Policeの事情聴取を受け、14日の01:00頃タン・ピナンに到着した。深夜にもかかわらず資機材を積み込み我々との約束の時間にシンガポールに入港した。この事件を通して私は設標船の乗組員が実に適切な行動をとり、賊に対処し、また業務に対する責任を示したこ



とに頭が下がる思いだった。その後、「Karakata」の船名を明確に書き、航海当直以外にも見張りを立て、予定どおりの作業に入った。

この事件は、幸運（海賊に襲われたのは不運だが）が重なり人的被害も少なく、盗られた通信機器等も警察に証拠物件として既に押収されているが、以前から危惧していたことが現実起こったというのが実感である。この設標船のように襲っても収穫の少ない乗組員の多い（35名）政府船などどう考えても海賊の標的になるとは思えないというのが極めて常識的な見方であろう。しかしながら、この船の行動は海峡に点在する30余箇所の標識を一基一基点検しながら夜間は海上に停泊しているわけで、一般航行船のように出来るだけ明るいうちに海峡を通過するとか、極力スピードダウンしないようにして海賊の襲撃を避ける等ということは全くやらない。また、舷は低く、ボートからロープも梯子も使わずに侵入が可能である。しかも、海賊銀座のフィリップチャンネル付近にでも夜間悠々とアンカーして当直も立てず皆で寝ており、いつ襲われても不思議はない状態である。

これは問題だと思い、夜間見張りくらい立てたらどうかと船長に提言したことがあるが、何を言っているのかくらいの反応だった。私が心配しているのは、一般的には大丈夫だろうが、賊が間違っただけで乗り込んで来ないという保証はないということだ。賊は、乗り込んだからには、「間違いました。御免なさい、失礼します。」で

帰ってくれるわけではなく、少しでも金目の物は盗りたいだろう。最悪の場合、収穫が少なければ人質という手もあり、まして、日本人が乗っていることが判ればなおのことである。一般の感覚として、件の船長の反応や、日本においても、たまにそのような懸念を示しても真面目な反応をする人は見られず「襲われるわけないよ、襲うことはあっても」と冗談で終ることが多かったが、実際にこうした海賊事件が発生しているのである。

ただ、当事者としてはまず起こりえないだろうが、万一の場合には所持金、パソコン、カメラなどは直ぐ与え、命だけは守りたい、というのが自分で出来るせめてもの危機管理であると覚悟はしていた。

今回の事件は不運なことではあったが“災い転じて福と成す”の喩えどおり、これまでなかなか理解されなかった海賊事件に対する危機管理の必要性が理解される機会となり、また、設標船側では具体的に体制を立て直すこととなった。

インドネシア海運総局からは3時間毎に位置を報告するよう指令が来ることとなった。この事件以後の設標船の行動はそこまでしなくてもと思われるほど海賊行為に対する気のつかいようとなった。

この状態が喉元すぎても忘れられないよう、ただ祈るばかりである。

4 公海上で海賊対策訓練 —海上保安庁、巡視船「しきしま」を東南アジアへ派遣—

マラッカ海峡を中心に東南アジアで多発する海賊事件に対処するため海上保安庁は、本年度から大型巡視船を東南アジア海域に派遣し、海

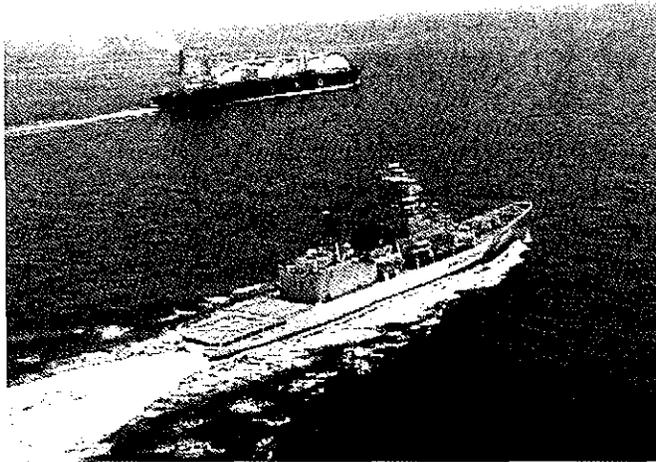
賊対策訓練を実施することとしている。本年度中は4回実施する予定で、各国の沿岸警備隊と意見交換を重ねながら共同訓練を行う予定とし、

第1回目の訓練として7月23日に第三管区海上保安本部（横浜）のヘリ搭載の大型巡視船「しきしま」をシンガポールに派遣した。

巡視船の派遣は、1999年10月にマラッカ海峡で海賊に襲われた「アロンドラレインボー号」事件を契機として、同年11月の日本・ASEAN首脳会議で、故小淵首相の提唱により「海賊対策国際会議」が開催され、巡視船の相互訪問、連携訓練の実施をはじめとする国際協力・連携が合意されたことによる。

大型巡視船「しきしま」の訓練は、7月23日に横浜海上防災基地を出港、途中シンガポールに寄港し、同国海上警備機関と意見交換したほか、沿岸国からの海賊情報の収集活動を行うなど、所要の業務を実施した。

また、7月31日には、日本時間の正午から午後1時40分にかけて、南シナ海の公海上で、日本郵船所有のLNG船AL KHOR（アル・ホール）号と初めて官民連携による海賊情報・搜索訓練を展開した。



▲公海上での訓練（手前は「しきしま」）

訓練では、「アル・ホール」が海賊に襲撃されたとの情報を海上保安庁が入手し、直ちに東南アジア周辺海域に派遣されている「しきしま」に対し、「アル・ホール」の搜索を指示するとともに、同情報を日本郵船、当協会海務部、国土交通省海事局外航課に伝達した。巡視船「しきしま」は、搭載しているヘリコプターを「アル・ホール」の搜索に発進させ、同船を発見後、上空を旋回、乗組員、船体の無事を確認して「しきしま」に帰還した。



▲公海上での訓練（手前は「アル・ホール」）

事務局からのお願い

海賊対策に関しては、わが国政府は引き続き東南アジア諸国への働き掛けを続けていくこととしており、その面からも実態の把握が不可欠です。会員各社におかれましては、引き続き、海賊が発生した場合の通報の励行につき、ご協力お願いします。また、報告を忘れていた事件がありましたら、必ず当方宛連絡して下さい。

（担当者：中川、斉藤）

TEL：03-3264-7177

FAX：03-3262-6767

e-mail：mardiv@jsanet.or.jp

5 海賊事件凶悪化の一途

—国際海事局(IMB)発表、2001年前半期の海賊事件について—

この程発表されたIMB (International Maritime Bureau: 国際海事局) 海賊情報センターの報告によれば、2001年1月1日から6月30日の間に報告された海賊事件(未遂を含む)は165件と若干昨年同期を上回り、過去最悪の記録となった。

銃で武装した海賊は35件(前年同期17件)であり、1月にインドネシア籍貨物船が、6月にはインドネシアのスマトラ島アチェ特別州沖で

マレーシア籍タンカーがハイジャックされている。

発生海域では依然インドネシアが最多発海域となっており、マラッカ海峡等東南アジア海域全体で発生した件数は全体の半数以上にも上る。

(注) IMB: マレーシアのクアラルンプールにある国際商業会議所(International Chamber of Commerce: ICC)の下部組織

6 2000年のポート・ステート・コントロール実施状況

—パリ MOU、東京 MOU および米国コーストガードの年次報告書より—

各国政府は、ポート・ステート・コントロール(PSC: 寄港国による監督)の実効性を高めるため、それぞれの地域においてPSCに関する覚書(Memorandum of Understanding)を締結し、各国協調して実施している。欧州では1982年7月に「パリ MOU」が、また、アジア・太平洋地域では1993年12月に「東京 MOU」が締結されたが、その後6つのMOU(地中海、黒海、インド洋、ラテンアメリカ、カリブ海、西・中央アフリカ)が設立されている。

今般、パリ MOU、東京 MOU および米国コーストガード(USCG)は、PSCに関する2000年の年次報告書を発表しているが、その概略は以下のとおりである。(詳細は各ホームページご参照)

なお、パリ MOU の加盟国は現在19ヶ国(ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オラン

ダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、英国)、東京 MOU は17ヶ国(豪州、カナダ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)である。

パリ MOU (www.parismou.org)

- 検査件数は前年比0.9%増の18,559件、検査を受けた船舶は前年比110隻増の11,358隻。拘留された船舶は前年比80隻増の1,764隻、検査件数に対する拘留率は9.50%となった。1995年のピーク(11.21%)から1998年に9.06%まで減少したが、それ以降は微増傾向にある。船種別に見ると、拘留船舶の約8割が一般乾貨物船であり、拘留率も唯一平均を上回り突出している(12.85%)。
- 前回報告書に引き続き、旗国のパフォーマンス

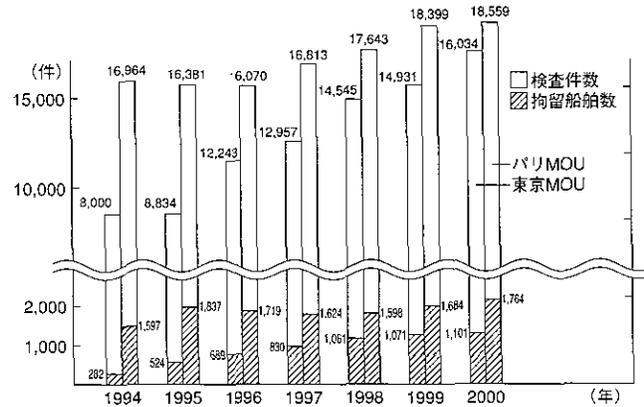
スに関するブラック～グレイ～ホワイト・リストを掲載。日本籍は90回の検査を受け拘留1で、前年に続きホワイトリストに掲載。パナマ籍はブラックリスト、リベリア籍はホワイトリストに掲載。

- 2000年に拘留された船舶1764隻のうち、拘留すべき欠陥が船級に帰すると考えられるものは390隻(22%)。
- 指摘された欠陥の数は前年比12%増の67,735件。例年同様、救命設備、防火設備、航行安全および安全一般に係るもので全体の5割以上を占めるが、SOLAS (注①) および MARPOL (注②) 条約に定める設備の操作などに係る未習熟等の operational requirement に関する欠陥が昨年に比較し14%増加しており、PSC 検査官の人的要因への関心が高いこと示している。
- エリカ号事故に鑑み、2000年には、船齢15年以上の総トン数3,000トン以上のオイルタンカーに対し、構造上および運用上の安全に関する集中キャンペーンを3ヶ月間実施。その結果、検査件数205のうち47%で欠陥が発見され、23隻が拘留された。
- EQUASIS (注③) の活用により、PSC の結果が関係者に入手可能となり、透明性の向上に寄与。

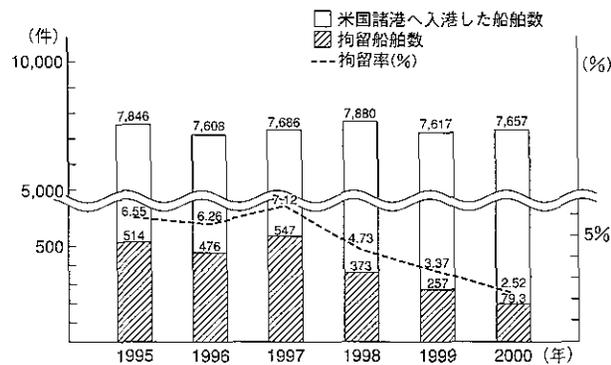
(注①) SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea) : 国際海上人命安全条約。航海の安全を図るため船舶の検査、証書の発給などの規定を設け、船舶の構造、

表1 2000年PSC実施状況

(1) 東京MOU、パリMOU



(2) 米国コーストガード



設備、救命設備、貨物の積み付けに関する安全措置等の技術基準を定めた条約。

(注②) MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) : 国際海洋汚染防止条約。海洋汚染の防止を目的に、船舶の構造や汚染防止設備等の技術基準を定めている。

(注③) EQUASIS (European Quality Shipping Information System) : 船級協会の検査記録、PSCでの航行停止処分履歴等のパリMOU、東京MOU、USCG、P&I等から提供された情報を集約した情報システム。(ホームページ上で公開 www.equasis.org)

表3 種類別欠陥数

欠陥の種類	東京MOU	パリMOU	USCG
Ship's certificates and documents	2,602 (4.5)	3,465 (5.1)	15 (2.5)
Certification and watchkeeping for seafarers	739 (1.3)	1,179 (1.7)	18 (3.0)
Crew and accommodation (ILO 147)	695 (1.2)	1,963 (2.9)	7 (1.2)
Food and catering (ILO 147)	410 (0.7)	1,031 (1.5)	1 (0.2)
Working spaces (ILO 147)	251 (0.4)	678 (1.0)	—
Lifesaving appliances	11,774 (20.1)	10,942 (16.2)	93 (15.7)
Fire safety measures	8,758 (15.0)	8,789 (13.0)	104 (17.6)
Accident prevention (ILO 147)	472 (0.8)	1,506 (2.2)	6 (1.0)
Safety in general	7,331 (12.5)	9,243 (13.6)	75 (12.7)
Alarm signals	179 (0.3)	330 (0.5)	1 (0.2)
Carriage of cargo and dangerous goods	523 (0.9)	836 (1.2)	3 (0.5)
Load lines	4,381 (7.5)	3,816 (5.6)	29 (4.9)
Mooring arrangements (ILO 147)	603 (1.0)	878 (1.3)	1 (0.2)
Propulsion and auxiliary machinery	1,602 (2.7)	3,671 (5.4)	43 (7.3)
Safety of navigation	7,066 (12.1)	8,055 (11.9)	7 (1.2)
Radiocommunications	2,573 (4.4)	2,638 (3.9)	5 (0.8)
MARPOL-Annex I	3,784 (6.5)	4,875 (7.2)	32 (5.4)
Oil, chemical tankers and gas carriers	119 (0.2)	212 (0.3)	12 (2.0)
MARPOL-Annex II	35 (0.1)	71 (0.1)	—
SOLAS related operational deficiencies	1,991 (3.4)	1,132 (1.7)	79 (13.3)
MARPOL related operational deficiencies	967 (1.7)	618 (0.9)	1 (0.2)
MARPOL-Annex III	15 (0.0)	31 (0.0)	—
MARPOL-Annex V	75 (0.1)	742 (1.1)	—
ISM related deficiencies	719 (1.2)	929 (1.4)	60 (10.1)
Other deficiencies	771 (1.3)	105 (0.2)	—
Total	58,435(100.0)	67,735(100.0)	592(100.0)

注) 1. USCGは、拘留された船舶において指摘された欠陥数
 2. ()内は構成率(%)

Washington便り

世界の歴史を創った「独立宣言」

独立宣言の誇り

去る6月末にワシントンへ着任して間もなく、今年で独立宣言公布後225年目に当たるアメリカ独立記念日の式典の一部始終をテレビで見る機会を得た。そこには、民主党のゴア大統領候補とフロリダ州の選挙区で最後まで大統領選を争い、その去就が世界の耳目を集めた共和党のブッシュ大統領が当然その式典に出席していた。大統領は壇上でイギリスが怒りそうな文句を並べ立てた上で、「アメリカ独立宣言の精神が掛け替えのないアメリカとアメリカ人の財産である」と高らかに宣言した。彼の背後には、声楽隊が控え、アメリカの独立に纏わる声楽が黒人の歌手を中心に披露された。ここまで見て来て、ワシントンの何処で式典が執り行われているのか、極自然な関心からテレビ画面をジッと眺めた。不覚にも、そこはワシントンではなく、1776年7月4日に独立宣言が公布されたフィラデルフィアであった。そういえば、当時、ニューヨークでイギリスの大艦隊を相手に苦戦を強いられていた植民地軍司令官ジョージ・ワシントンの下に、「独立宣言書」の報告が届くまでに馬車で5日間を要したという話を思い出した。その年にワシントンの植民地軍はイギリス艦隊に敗退する。

真理への洞察力

1776年という年は軍事的にアメリカが決して誇れる年ではないが、世界に冠たる「独立宣言」の崇高な精神が遥かにそれを超えているということが、当日のテレビ画面からも滲み出ている。

独立宣言の誇りを高く掲げるアメリカ人の自負心が、アメリカという新大陸に建設された国家連合（合衆国）にとっての共通の基盤であることを得心させられた。また、民族的輻輳化の様相を益々強める現在のアメリカ社会が横断的な絆をお互いに確認する日でもあるのではないかと、この思いも深くした。独立宣言がその後、フランス革命や各地の植民地独立運動など、世界の歴史に与えた政治的影響は皆さんも周知のところである。独立宣言の一節が、新世紀を迎えた今も色褪せることのない、人間本位の精神を高らかに謳い上げているが、当時のリーダー達に真理への深い洞察力がなければ、このような傑作は生まれ出なかったであろう。

曰く、「すべての人間は生まれながらにして平等であり、創造主によって一定の奪いがたい権利を与えられ、そのなかには生命、自由、および幸福の追求が含まれていることを、われわれは自明の真理であると信じる」と。

独立への戦争革命

この独立記念日のテレビ放映のお陰で、仕事柄こちらの弁護士と顔を合わせた時の「話しの端（つま）」として話題の幅が広がった。ただ単に「独立戦争」というと、「親」から離れて「子供」が独り立ちするという類の歴史的な区切りといった響きがある。もっといえば、「恩を忘れた親不孝者」という含みも感じなくはない。そこで、ある弁護士に彼の解釈を問い質して見た。「アメリカ人にとって独立戦争とはどんな意味を持つのか」という筆者の問い掛けに対して、「それは確かに当初親離れ戦争の様相

がなくはなったが、歴史が雄弁に物語っているように、その内実はアメリカ革命（American Revolution）と呼ぶに相応しいものだ。独立戦争と呼ぶよりは、革命戦争であるとするアメリカ人は少数派ではないと思う」とのご宣託があった。純日本人である筆者は「革命」という言葉に一種独特の響きを感じてしまうが、その弁護士は事も無げに「Revolution」という言葉を口にした。「革命」という感覚は筆者の想像を超えたアメリカ人の歴史認識である。公式には、「Independence Day」といっているから「独立記念日」だが、アメリカ人の意識からすれば、「革命記念日」と呼んでも何も不思議ではないことになる。

情報戦略

当時のアメリカは13の地域に区分されたイギリスの植民地で、イギリス人が中心に入植していた。イギリスの過酷な植民地課税政策が親離れ戦争の端緒であった。これを独立の気運へ導いた、トーマス・ペインという印刷工の存在があった。彼はイギリスに見切りをつけてアメリカに渡った後、「ペンシルバニア・マガジン」の編集者になると、「独立宣言」公布の半年前に50ページからなる「コモン・センス」という小冊子を世に送り出した。瞬く間にこの本の存在が巷間に知れ渡り、植民地軍の兵士にも浸透して行った。そこで、彼は自分の地位を生かして増刷を重ね、50万部を売り切ったと伝えられている。「新世界の創造は君の手中に在り」という一節を読んだ人々の心に一旦染み込んだ「独立有理」が増幅して世論を形成した。遂にイギリスに対抗する「団結と独立」という大きな人の輪が出来上がった。人口が少ない当時の植民地・アメリカの50万部は、回し読みされたことを考慮に入れれば、このたった一冊の本は今風のマスメディアという他なく、情報がイギリス軍に対抗する強力な心の大砲となった。ル

ネッサンス期ヨーロッパの三大発明の一つ、「活版印刷術」の威力が新大陸で遺憾なく発揮されたのだ。

冷静沈着な戦術

イギリス出身の祖先を持つリーダー達は、祖国大英帝国の実力を正しく認識しており、祖国に真正面から対抗して勝利できるとは少しも考えていなかった。その一つの戦略として、「独立宣言書」起草委員会の重鎮で長老格のベンジャミン・フランクリンが何度も欧州の土を踏み、大英帝国包囲網工作に専念した。遂に世界の政治潮流がイギリスと対峙する植民地軍に味方する方向で動き出した。アメリカの外交手腕がイギリス包囲網を形成することに成功したのだ。これだけでは、まだ十分ではない。ジョージ・ワシントンの巧みで冷静沈着な戦略性は、植民地軍の指令官として初めて発揮された。ワシントンの率いる植民地軍は、イギリス軍からの壊滅的打撃の回避を第一義として「兵力温存」と「長期戦」の戦法に徹した。ワシントンは時が味方すると読んだのである。フランクリンの国際包囲網戦略とワシントンの持久戦戦法が車の両輪となって植民地軍を独立の勝利へと導いた。

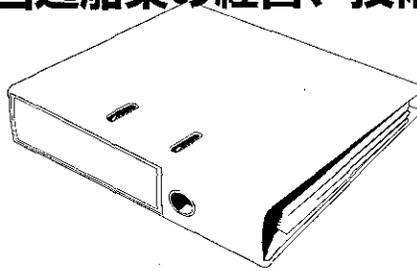
独立記念日の式典の話しから随分脱線してしまっただが、世界の歴史を紐解けば、本稿で取り上げた「独立宣言」を源流とするアメリカの「普遍性」が世界の形成に大きく関与し、新世紀においても、「独立宣言」の精神は、その「自明の真理」から猶、無縁の人達と国家に対して益々存在感を増している。アメリカは「独立宣言」を永久に箱入りさせない限り、その負託に応える責任がある。

（北米地区事務局ワシントン事務所
所長 岡 哲夫）

各種調査・報告書欄

日本造船業が直面する国際環境の変化に関する調査研究

—韓国・中国造船業の経営、技術等の比較—



当協会は、世界造船市場での主要供給者である日本、韓国、中国の造船業が急激かつ大きく変化しつつあることから、今後の世界の造船市場の動向を把握することを目的として、(財)海事産業研究所に調査を委託し、このほど調査報告書がとりまとめられた。

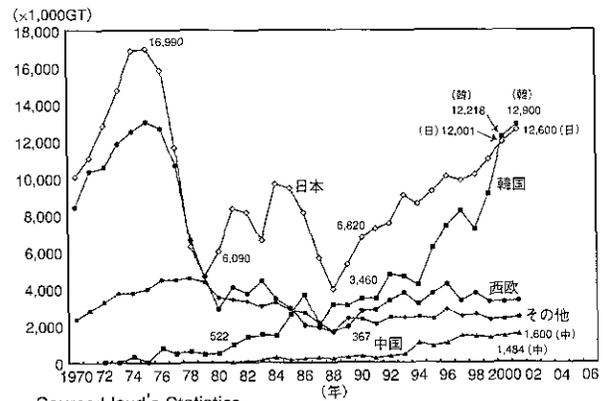
このため本号では、調査報告書の概要について紹介することとした。

1. 目的

2000年代にはいって韓国が新造船量で日本を凌駕し、世界最大の造船国となり、また、中国も近年急激に建造設備能力を増強し造船量を増大している。このように、国際環境が変化している世界造船市場の今後の動向を展望する場合、韓国、中国の動向が大きな要素となっている。

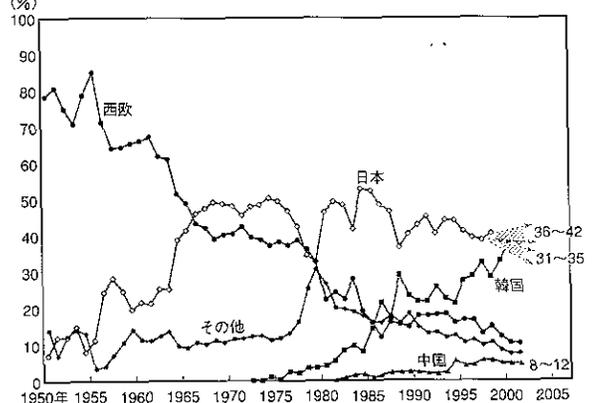
そこで、現在、著しく変化している世界の造船市場の実情を把握するため、特に韓国と中国の造船業の現状、経営、技術力、

主要地域別の新造船竣工量地域別推移



Source: Lloyd's Statistics

世界の造船竣工量の地域別構成比(%)の推移



関連産業、造船政策等について調査検討し、両国の造船業の問題点等を抽出するとともに、将来の動向について取り纏め、海事関係者への今後のご参考に供するものである。

2. 調査結果概要

〔韓国〕

(1) 経営体質の改善

1998年の経済危機以降、韓国は巨額な負債を伴う企業構造の改善や財閥解体等の大規模な産業構造改革を実施した。造船業においても業界の経営不振や倒産などの経営環境の悪化が顕在化したため、1999年と2000年を通じて、積極的な対策が行われ、財閥系の大手造船会社では、造船部門の縮小、財閥からの分離といった抜本的な対策が講じられた。さらに韓国の各大手造船会社は、大幅な経営合理

化を行うとともに、人員削減や賃金据え置き、そしてコストダウン対策や合理化改善等を推進し、価格競争力を強化した。

(2) 非価格競争力の向上

他方、韓国造船業が低船価の新造船を多量に受注したことによる過去数年間の建造実績の増大は、多大な学習効果をもたらし、技術力や生産性も飛躍的に向上して、1990年代初頭と比較すると生産性は約2倍となる程の非価格競争力を向上させている。このことは、国際的な韓国の造船における技術・品質・納期等の評価となり、受注に大きな影響を与えている。

(3) 価格競争力

特に2001年現在、為替水準が120円/ドル、1,300ウォン/ドルでは、韓国の日本との船価差は、約15%程度安いと推定される。このよ

【資料3】 韓国の造船政策と経営/技術力と生産性上の問題点

	過 去	今 後 の 問 題 点
政 策	<ul style="list-style-type: none"> 造船設備の増大、助成。 輸出産業の振興。 船用関連製品の自給率増大。 特に、主機、補機の国産化。 	<ul style="list-style-type: none"> IMF資金の造船業支援問題に関するEUのWTO提訴。 過剰設備の処理は民間企業の自主的調整に。 財閥解体、企業の集約化。 有利子負債率の縮小(500%→200%以下)。
経 営	<ul style="list-style-type: none"> 倒産した大宇、漢拏の復活。 中手造船所の復活、小手造船所の不況。 設備投資資金の返済負担。 ウォン安による収益の回復。 	<ul style="list-style-type: none"> 分社化、造船会社としての分離独立。 造船部門の売上割合を減少し、経営の多角化。 ウォン高によっては収益に問題が。 今後のコスト高、賃金高への対応。
技 術 力	<ul style="list-style-type: none"> 豊富で安い労働力(日本の5分の1の賃金)。 建造実績の増大による技術力の向上(経験の累積増加)。 主機を含めた関連工業の発達(欧州からの技術導入)。 	<ul style="list-style-type: none"> 技術と品質は今後も向上。 LNG船や、クルージング船などの高付加価値船に注力し将来の建造対象。 船型や機関を含めたトータルシステムとしては、問題あり。 船用工業製品は付加価値製品を日本や西欧からの輸入。
生 産 性	<ul style="list-style-type: none"> 5年以前には日本の1/3であったが、近年は2/3へ向上。 ブロック数の削減。 ドック期間の短縮。 	<ul style="list-style-type: none"> 機関や艀装関係を除いて、生産性は日本と同等へ。 CAD/CAM, CIMSの拡大。 従業員数の減少、しかし、削減に対して強力な組合問題あり。
備 考	世界的な海運における老朽船の排除にともなう代替建造期に合致して、全般的な新造船需要が増大した(1990年代)。	船齢25年のタンカーを初めとする老朽船の代替建造需要は2000年前後の山をすぎるので新造船需要は今後減少傾向へ(2010年頃まで)。

うな為替を主要因とする価格競争力を背景に、韓国造船業は、各船種の新造船受注量を大幅に増加し、2000年と2001年には連続して世界最大の受注量、竣工量を確保している。

(4) 経営の悪化

一方、韓国造船業は、老朽タンカーの代替建造需要を当て込んで建造設備能力を急激に拡大したことによる仕事量を確保する必要上、無理な低船価の大量受注をしているので、材料や賃金上昇による経営採算の悪化が今後懸念される。

そして、現在一時的に人員を増加させているが、再び人員削減や過剰設備の顕在化等も考えられ、今後のウオン高を考慮すれば、韓国造船業の価格競争力の低下も有り得るであろう。

(5) 船用関連工業製品の問題

韓国はカーゴ・ポンプ、大型プロペラ、ク

ランク軸等付加価値の高い一部の船用機器製品の供給を日本や欧州に依存しているため、現在の造船多量受注の状況では、世界的に関連資材の供給量不足の問題もあり、新造船の工期の遅れなどが懸念される。

(6) 高付加価値船の建造

特に、最近、予想以上の多量のLNG船手持ち工事量を有しているが、特殊な高付加価値船であるだけに、海外から多くの機資材を輸入しなければならず、今後の機資材不足や生産管理に問題が出てくるであろう。

以上、韓国造船業は、1990年代になり建造実績を蓄積することにより、技術、品質において、現在は世界に認められる水準に達し、低船価を武器に新造船受注を増大しており、今後もこの傾向は続くであろう。しかし、将来、顕在化する可能性がある多くの問題をはらんでいる。

【資料4】 日／韓・主要造船会社別の造船竣工量比較推移

(単位：千総トン)

造船会社	日本					韓国					
	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年 (見込み)	造船会社	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年 (見込み)
三菱重工	1,253	1,420	930	1,329	1,562	現代重工	3,087	2,510	2,946	3,404	4,400
石川島播磨	686	729	700	1,070	1,060	大宇造船	2,061	1,918	2,164	2,052	2,750
日立造船	658	533	748	756	797	三星重工	1,559	1,282	1,959	2,379	2,700
川崎重工	417	656	446	442	622	三湖重工	595	791	808	691	450
三井造船	629	199	765	729	902	韓進重工	337	615	307	393	1,100
日本鋼管	494	654	580	691	757						
住友重機	555	415	269	763	465						
7社計	<46%> 4,692 (61%)	<47%> 4,606 (65%)	<43%> 4,438 (54%)	<48%> 5,780 (64%)	<51%> 6,165 (54%)	5社計	<98%> 〔7,639〕 (100%)	<96%> 〔7,116〕 (100%)	<95%> 〔8,184〕 (100%)	<94%> 〔8,919〕 (100%)	<93%> 〔11,400〕 (100%)
中小手 その他計	<54%> 5,457	<53%> 5,278	<57%> 5,806	<52%> 5,299	<49%> 5,836	中小手 その他計	<2%> 〔159〕	<4%> 〔333〕	<5%> 〔451〕	<6%> 〔562〕	<7%> 約818
合計	<100%> 10,149 (138%)	<100%> 9,884 (120%)	<100%> 10,244 (141%)	<100%> 11,079 (121%)	<100%> 12,001 (98%)	合計	<100%> 7,380 〔7,798〕 (100%)	<100%> 8,227 〔7,449〕 (100%)	<100%> 7,250 〔8,635〕 (100%)	<100%> 9,157 〔9,481〕 (100%)	<100%> 12,218 (100%)

注：各社発表値、日本造工、韓国造工、ロイス統計（合計）など各種資料から

() 内は韓国を100とした場合の割合を示す (%)

< > 内は日本あるいは韓国のそれぞれの合計を100とした場合の国内の構成を示す (%)

[] 内は韓国造工の数値

合計の数値はロイス統計2000年版を採用したが、韓国中小手その他計については合計との整合性がないので記入せず。

*大宇重工は2000年5月から大宇造船工業へ

*三湖重工は漢陽重工が倒産し、改名した（三湖造船所）

〔中国〕

(1) 政策の変化

中国の造船業は、「改革・開放」政策へ転換した1980年以降、着実に発展し、1990年代後半には輸出船建造量を急増させて世界第3位の造船国にまで成長した。

現在、「国輪国造（自国船は自国で建造）」の方針に従い、外航船の自国建造が更に推進されるため、中国の新造船建造量および世界の造船市場に占めるシェアは、中長期的には増加するものと考えられる。そして現在7%前後のシェアを2010年頃には10%から15%のシェア確保を目標に、造船量の増大を促進するだろう。

WTO加盟に備えて、産業全般について改革を行い合理化、近代化を図っているが、造船業においても、競争政策を導入して船舶工

業総公司を南北2つの公司に分割して受注・生産活動を個別に行い、また、各造船所が相互に集約し、合理化、効率化を図っている。

(2) 技術の問題

VLCC等一部の船種については、設計、生産について日本や韓国から技術導入しているものもあり、生産性、工程管理、品質管理、技術管理そして原価管理等の総合的な生産管理に不備な点が多く、技術力、経営力の面では、日韓のような水準には未だ至っていない。

(3) 船用工業製品

船用工業製品に関して、一般の汎用品は、国内で調達可能であるが、大型船や特殊船用の一部の船用機器については、技術、品質の面で未だ国際水準に至らない点もあり、日本や欧州からの輸入に頼っている状況にある。特に、輸出船に関しては、主要な機器（主機・

【資料5】 中国の造船政策と経営／技術力と生産性上の問題点

	過 去	今 後 の 問 題 点
政 策	<ul style="list-style-type: none"> 旧総公司の北方／南方集団への2分割。 各造船工場の近代化。 造船量の増大は、輸出船の指向も。 大型船建造設備の調整（計画の一部停止）。 	<ul style="list-style-type: none"> 自国船の自国内建造（COSCOを主体に船腹量の増大）。 不良企業の倒産促進。 集団化、民営化への移行促進。 高付加価値船を狙う。 21世紀初頭に世界の10～15%シェアを目標。
経 営	<ul style="list-style-type: none"> 設備の近代化。 従業員の縮小（旧公司26万人を17万人へ、とくに定年退職者の今後の対応）。 	<ul style="list-style-type: none"> 生産管理や原価管理システムの確立を。 従業員の削減（間接人員の減少）。 生産形態の改善（生産管理、工程管理など）。 大型船建造に注力。
技 術 力	<ul style="list-style-type: none"> 国営企業であり、自国船が主体であったため技術水準は、まだ不十分。 高齢化（平均年齢42歳、韓国35歳、日本43歳）。 CAD/CAM, CIMSは未だし。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の退職。 新技術や工作機械の導入（水中プラズマ切断機）。 船用工業製品は、未だ国際的に不備のため、輸出船の場合、船主指定により日本や欧州製品を輸入。
生 産 性	<ul style="list-style-type: none"> 既存設備は一部を近代化したが、まだ旧態然としているため、生産性は日本の1/5～1/7。 90年代に入って、改善努力して生産性を向上中。 	<ul style="list-style-type: none"> ブロック数の削減、設備の近代化などで対応。 近代化された大型船建造ドックが稼働し始めれば、大幅に向上する。
備 考	<p>建造量の増大によって逐次技術力や生産性は増大するが、韓国に較べて、その速度は遅い。</p>	<p>生産管理や財務管理が近代化されていないことが問題。一部、中国の発展をおそれ、過大評価しているが現実には2010年以降でないと国際化に至らない。</p>

補機、荷油ポンプ、航海計器、制御関係等)を船主が海外製品を指定する為、海外製品を輸入し搭載することが多いので、国産化率はあまり高くない。

(4) 近代化への対応

中国造船業の課題として、過剰人員の削減、老朽化した既存工場の集約・移転に加えて、工程管理の徹底等による生産性の向上、舶用工業の育成の3つがあげられる。今後の大型船や高付加価値船分野への進出の成否は、これらの課題の克服をした上で、国営企業の改革、企業経営をいかに近代化できるかにかかっている。

(5) 今後の造船能力の増大

現在、VLCCドックの新設、既存設備の改造等により建造能力を拡大しているが、これらの設備が計画どおり稼働すると、自国船の建造需要を上回る建造能力となり、造船市場に影響を及ぼすことは、当然考慮すべきであ

ろう。

したがって、中国は今後、VLCCの建造量増大やLNG船等の建造も考慮しているが、現状から判断すると種々の問題点や改善すべき課題が多く、急激な進展は難しいと思われる。しかしながら、動き始めると巨大であるだけに、その動向は充分注目しておく必要がある。

以上の様に、中国は、21世紀において、韓国に次いで世界の造船大国になることを計画しているが、国家管理の造船企業から将来民営化に移行するとしても、いかにして国際的な近代企業に変化できるのか、解決すべき多くの問題を処理する必要があり、その対策には、今後数年はかかるものと考えられる。

〔日本〕

(1) 日本造船業の構造転換

日本の造船業は、経営資源の有効活用を図

【資料6】 新造船竣工量の船種別建造国の割合

(1998~2000年央まで2.5年間、DWTベース)

(単位：%)

船種	日本	韓国	中国	西欧	その他
原油タンカー	36	60	1	2	1
石油製品タンカー	23	39	15	5	18
石油化学製品タンカー	36	11	2	37	14
LPG船	58	10	14	14	4
LNG船	39	58	0	3	0
散積貨物船	64	19	7	1	9
一般貨物船(一層甲板)	26	1	14	39	20
一般貨物船(二層甲板)	16	13	45	21	5
冷蔵運搬船	82	12	6	0	0
コンテナ船	29	28	5	21	17
RO/RO船	0	0	0	100	0
自動車運搬船	54	22	0	17	7
フェリー	28	3	0	55	14
クルーズ船	3	1	0	96	0

資料：Drewry "Shipbuilding Annual Review" から作成。

注：数字を○で囲ってあるものは最大の割合を持つ地域を示す。%は、世界合計を100とした割合(シェア)を示す。

り国際競争力を維持するために、大手造船兼業会社は、今後造船部門を分離統合して7社から5グループへ、そして、さらに3社グループ体制とする集約化に取り組んでいる。将来、大手は、高技術船（新形式船舶、IT技術を含む高度なシステムを利用した船舶等）の建造への特化、設計・生産管理・技術開発等のエンジニアリング分野の開発と注力化等を促進し各社・グループの経営資源に則して経営戦略に転換していくであろう。

中手の専門造船会社は、各社の得意の専門船種・船型分野に特化して、その分野での競争力の強化をさらに追求していくこととなるだろう。

(2) 今後の役割

日本の造船業は斜陽産業ではなく、成熟産業として、当分の間、韓国と対等に競合できる唯一の造船国として存在し、世界の時流として造船量等においては韓国に凌駕されたとしても、質的にレベルの高い船種の建造と利益の増大を考慮した経営体質に変化していくものと考えられる。

〔まとめ〕

韓国との為替等の外部要因による建造コスト差を、日本が従来のような技術や生産性の高さや向上のみではカバーできない状況となっている。また、高付加価値船といわれる LNG 船を近年、韓国で大量に建造するように変化してきたことに象徴されるように、技術、品質、納期

等のいわゆる非価格競争力面での格差が小さくなっている。

韓国造船業は、ウォン安を背景とした低価格競争力を武器に世界最大の造船国の地位を占めるに至ったが、今後、ウォンの対ドル為替高、EU・韓国造船摩擦、賃金やコストの上昇、過剰設備等多くの課題を抱えている。このため、今後の経営環境の変化いかんによっては、さらなる造船企業の合理化、建造量の減少、過剰設備等の対策も必要となるだろう。

中国造船業に関しては、WTO 加盟等の不確定要因もあり、今後の動向を予測するのは難しいが、中国造船業の造船能力増大傾向が世界の造船市場に影響を与え始めているのは事実であり、経営や技術力等に問題はあるものの、今後とも同国の産業政策の行方や造船動向を注目の必要がある。

今後の造船業は、各造船所が得意な船種船型に特化して建造するように変化していくと考えられるため、その動向を把握するためには、国単位ではなく、各企業・グループ単位（韓国であれば財閥、中国は公司・集団）での動向や戦略（財務、営業、技術開発、投資等）について把握しておくことが必要であろう。

そして、世界の造船市場においては、日本、韓国、そして中国の三大アジア造船国が主供給者としての役割を担うという構図が今後数年続くものと考えられる。

第33回

潮風満帆

エビ・カニ考

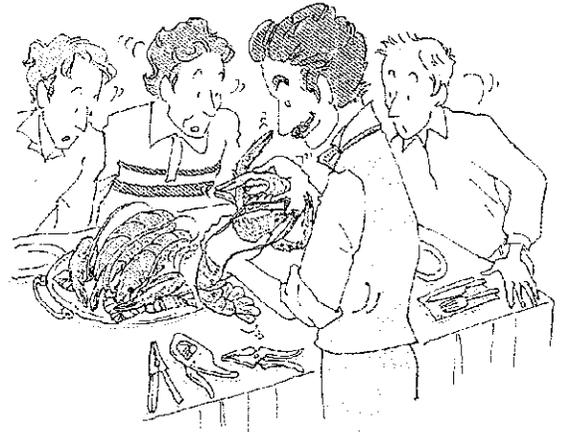


東京水先区パイロット 元商船三井船長 小出 旻

大抵の日本人はシーフードが好きで、中でもエビ・カニの類には目が無い人が少なくないと思う。私もその一人でありエビ・カニの類が大好きである。これまでに賞味したエビ・カニの数は相当なものだが、30余年にわたる船乗り生活のおかげで世界各地でのエビ・カニにまつわる思い出も多い。その内の幾つかを紹介しよう。

①リスボンのロブスター(イセエビ)

まだ6船倉三島型の貨物船が健在だった頃、地中海航路のリスボンはアルカンタラ・ドックに3、4日は着岸して荷役がされていた。当時リスボン港では、日本からの雑貨を揚げた後大理石のブロックを下荷に、その上にコルクのボールを積み取るのが主であった。積み荷の監督は簡単なので、夜ともなると当直員だけを残してほとんどの乗組員が上陸した。私も仲間と連れ立って旧市街のアルファマ地区に出掛け、レストラン兼酒場のような大きな店に入った。まず、地元の白ワインと周りの客が食べていた茹でた巻き貝を、次いでイセエビを注文した。テーブルの上には大理石で出来たコースターの様なものが置いてあるので巻き貝の口を下にしてコツコツと打ちつけていると、貝の中身がすりと出てくる。これをつまみにワインを飲んでいたらイセエビが運ばれてきた。一緒に歯医者の治療に使うような金物の道具がジャラジャラと並べられる。イセエビを注文した客は周りにはいないので、金具類の使い方が分からぬまましばらくはさみの身を手でもぎって食べ、残りをそのまま脇に置いていたらウエイターが来て何かいろいろ言うのだが、ポルトガル語で訳が分からない。そうこうするうちに件のウエイターは歯医者の治療具を様々に使いこなし、頭の部分や細い足一本一本からま



で実に器用に身を取り出してくれた。

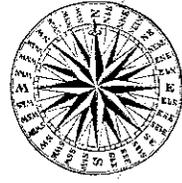
後で勘定書を見ると白ワインと巻き貝はメチャクチャ安かったがイセエビは相当高値であった。これでイセエビを注文する客が少ないのと、注文したエビは徹底的に食べ尽くすのに得心がいった。

この頃のポルトガルは、西アフリカの植民地アンゴラが独立戦争を始めたため、これを抑えこもうと大量の兵員を投入していた。本船のリスボン停泊中もそうした艦船が多く家族等に泣きの涙で見送られながら続々と出港していった。当然経済は逼迫しており、庶民の生活は慎まやかなものとなるざるを得なかったのだろうが、今、飽食の日本にいて結婚式の披露宴で食事の半分が残される等と聞くと、あるとき徹底的に食べ尽くしたイセエビと歯医者の治療具のような金具類を思い出すのである。

②サヴァナのカニ(ワタリガニ)

私は接待されるのが大好きだ。ところが逆の立場は大の苦手である。ましてや相手が外国人で英語の話をしながら飲食してもてなすなどご免こう

7つの海のごぼれ話



むりたい。ところがそうせざるを得ない事態に陥った。

A自動車会社が米国で現地生産をすることになり、テネシー州スマーナに生産工場を建設し始めた。かなりの資材、機械類が日本から運ばれ、これらはコンテナ船でサヴァナ港に陸揚げされ、ここからスマーナに陸送された。この輸送がスムーズに行くよう監督するのが、当時ニューヨークに駐在していた私の任務になった。

こうして内陸部のテネシー州スマーナには何度か出向くことになり、A自動車会社の現地輸送担当者との打ち合わせも多かった。そうこうしているうちに彼らがコンテナ船からの荷揚げや、内陸輸送への接続現場を見たいと言い出した。現場を案内するのはこちらの専門だから良いが、海辺へ来てもらう以上はこちらが接待せざるを得ない。さて困ったぞ、どうしよう。

当日サヴァナにやって来たのは4人。コンテナ船、ターミナル、トラックデポなどを回った後、私が案内したのは、サヴァナ河々口にあるその名もシュリンプ・ファクトリー。海なしのテネシー州から遠来の客を港町に迎えてもてなすにはシーフード料理しかあるまい。

まず、一人一バケツの蒸しオイスター、次いで香辛料をまぶした茹でたワタリガニがテーブルに積み上げられ、全員が木槌を持ってテーブルに敷かれた新聞紙の上でカニを叩いては、黙々と小さな

身を口に運ぶ。これは私の目論見が見事に的中し、手も口もとても忙しくて会話をするどころではない。

会話によるエンターテインメントの必要もなく随分間を持たすことはできたが、彼ら曰く too much work no meat. ただし、いわば山の中から初めて海辺へ出て来たような方々だったから、この体験は大いに喜ばれ、また私も労せずして首尾よく面目をほどこされた次第であった。

③プリクサムのカニ

欧州航路では、日本船はノースシー・パイロット（主に英国人とオランダ人が主である）を乗船させるのが通例である。文字どおり北海諸港を、それぞれ船長の片腕として約一週間の航海を共にしてくれ、ラスト・ポートとして英国またはルアーブルに寄らなければ、ドーバ海峡を通り抜けてプリクサムの沖でポートに下船する。

彼らとの話のなか、北ヨーロッパの人々のシーフードのイメージは、我々日本人のようにエビ・カニがメインではなく、まずタラのようなものである。確かに北ヨーロッパの海岸は遠浅の砂浜が多く、ロブスターやカニの棲息地ではないのかもしれない。だがさてよ、英国の海岸には結構岩場がありそうだが。と言うことで、ある時英国人のノースシー・パイロットに聞いてみるとはたせるかな、プリクサムの漁港で岩ガニが水揚げされているという。今回パイロットはプリクサム下船と決まり、コレコレとばかり彼の下船予定通知に加え、カニ \$ 100分迎いのパイロット・ポートに積み込むよう依頼する。

プリクサムの沖でパイロット・ポートとランデブー。まず依頼しておいたカニの袋を引き上げ、交代にパイロットが下船。ずいぶん大きな袋で重い。数えてみると約50匹。サンフランシスコのフィッシャーマンズ・ワーフの看板にあるダンジネスクラブを小ぶりにしたような形である。早速その晩見事な色に茹で上げたカニを賞味しながら欧州からの帰航を祝した。思いがけず入手したカニとまたその安さに、もちろん味にもしごく満足させられた次第であった。



丸ごと訪ねある記

船会社の仲間たち

第 30 回



今回、登場して頂くのは

枅本海運産業(株)船舶部次長兼工務課長

古瀬通孝さん(44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？

工務、海務の全ての業務に携わっておりますが、特に新造船監督から始まり運航船管理、最終はスクラップ、売船までの長期的船舶保守および船用品発注から海外修繕ドック監督等広範囲の船舶管理を担当しています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

1993年、英国 Falmouth での初めての海外修繕ドックです。
3シフト作業、発注から価格協定までの行程等、日本とは異なる工事の進行方法に驚き、また異国語での打ち合わせの難しさを痛感させられました。

3. 御社の自慢といえは？

本年12月就航予定のプロダクトタンカーを含め、PCC、コンテナ、リーファー、バルカーとバラエティーに富んだ船隊を擁し、それぞれの分野でトップレベルの船舶運航・管理を提供できることです。

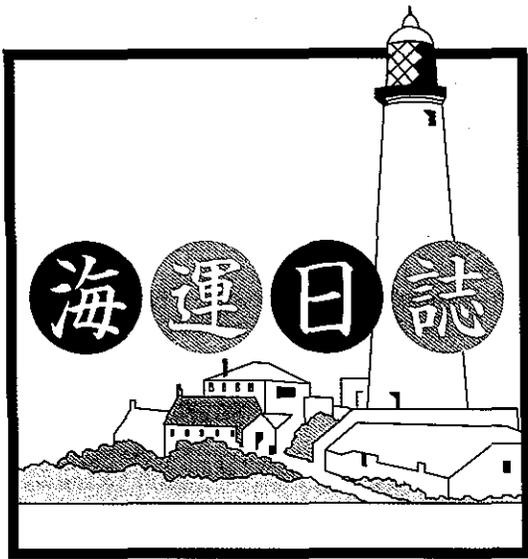
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

IT化が社会標準となっている今、複雑な船舶保守をより効率良く安全で確実に実行でき、なおかつ機械的処理にのみ頼らず、現場を確実に把握する現場主義とコンピューター処理の調和を計りながら船舶管理をコンピューター化できるよう考えていきたいと思っております。

枅本海運産業(株)の事業概要

明治4年創業以来130年の伝統を継承する独立外航オーナー。

国内外のオペレーターとの用船契約の下、自動車専用船、冷蔵運搬船、コンテナ船、撒積運搬船を所有・運航しており、目下、新たな船種であるプロダクトタンカーの竣工に向け社員一丸となって取り組んでいるところです。



8 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線
 技士第一回養成課程が、財団法人無線協会の
 主催により、マニラにおいて開催された。
 (本誌2001年8月号海運ニュース内外情報
 P.16参照)

3 「東京国際空港再拡張による船舶航行影響
 調査検討会(座長:岩井 聡 東京商船大
 学名誉教授)第2回会合が開催された。
 (本誌2001年8月号海運ニュース内外情報
 P.12参照)

6 国土交通省は、2001年7月分の新造船建造
 許可集計結果を発表した。それによると、
 国内・輸出船合計24隻、83万7千総トンで
 前年同期と比べ2隻増加し、総トン数で2.4
 %減少した。

8 国際海運会議所(ICS)は、「船舶リサイク
 ルの行動指針」をまとめた。環境や労働者
 保護について海運、造船、解撤業界などに
 一定の責任があるとし、船主自身が合理的
 に取り組める行動を示した。

9 米国連邦海事委員会(FMC)は、邦船3社
 /米船2社に課してきたレポート内容を変
 更するとともに新たにその他9社に対しても、
 わが国港湾の規制緩和の状況などをレ
 ポートすることを課した。これまでFMCは
 邦船3社/米船2社に対して1999年8月以
 降定期的にレポートを課してきた経緯(4
 回)がある。

10 当協会は、首都圏第3空港問題に関し、空
 港候補地選定にあたっては、船舶航行の安
 全確保について十分なる検討が必要である
 こと等を内容とした会長コメントを発表し
 た。

20 国土交通省は、地球温暖化防止に向けた自
 己行動計画(ボランタリープラン)の第2
 回フォローアップ結果を発表した。当協会
 の計画については、輸送単位(トン)当
 たりのCO₂排出量を1990年度を基準として
 2010年度に10%削減するものであるが、省
 エネ設備・運転技術の採用などの対策をと
 った結果、1999年度で既に15%の削減を達
 成した。

29 国土交通省は、6月の造船造機統計速報を
 発表し、これにより今年上半期の造船43工
 場の竣工量がまとまった。それによると竣
 工量は148隻(前年同期比11隻増)、総トン
 数は584万8千総トン(同1.1%増)となっ
 た。

29 国土交通省は、2002年度予算の概算要求を
 まとめた。
 (P.2海運ニュース内外情報参照)



船協だより

公布法令（8月）

- ③ 船舶の通常の活動に伴い生ずる汚水であって海洋において処分することができるものの水質の基準を定める省令の一部を改正する省令
(国土交通省令第116号、平成13年8月6日公布、平成13年8月6日施行)

- ③ 港則法施行令の一部を改正する政令
(政令第269号、平成13年8月10日公布、平成13年9月10日施行)

- ③ 港湾労働法施行令の一部を改正する政令
(政令第272号、平成13年8月10日公布、平成13年9月10日施行)

- ③ 港則法施行規則等の一部を改正する省令
(国土交通省令第119号、平成13年8月21日公布、平成13年9月10日施行)

国際会議の予定（10月）

- IMO 船舶における有害な防汚システムの規制に関する国際会議
10月1日～5日 ロンドン

- IMO 第83回法律委員会
10月8日～12日 ロンドン

- 92年国際油濁補償基金第6回総会
10月16日～19日 ロンドン

- 第6回日台船主協会会談
10月29日～30日 台北

社会科教師を対象に横浜および神戸で見学会を開催

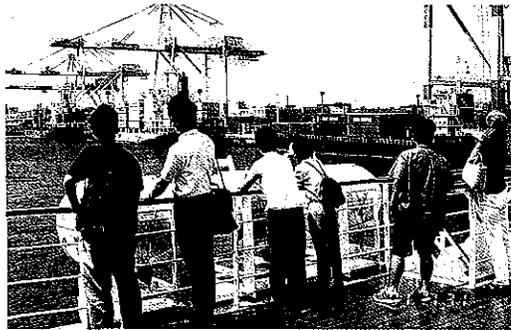
当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも多く取り上げていただくことを目的として、実際に現場を視察するなどの見学会を石油連盟と共同で毎年開催しております。今年度の見学会は、7月31日横浜において東京都小学校社会科研究会の先生方約80名、また、8月21日には、神戸において、神戸市小学校教育研究会社会科部の先生方約60名の参加を得て開催しました。

横浜の見学会では、横浜市海事広報艇「はまどり」に乗船し、横浜港内のコンテナ船や自動車専用船などの荷役風景および日石三菱精製(株)石油精製工場の見学などを行いました。

また、神戸では台風の接近にもかかわらず、多くの参加者を得て、NYK コンテナターミナルの見学会や海運のPRビデオの上映等を行いました。参加した先生方からは、海運業界や石油業界の役割や重要性などが実感できたとの好評を得ました。



▲日石三菱精製(株)石油精製所で説明を受ける先生方



▲横浜港内からコンテナターミナルを見学する先生方

JSA 2001-2002PROFILE の刊行

当協会の事業内容や組織などについて分りやすく紹介した「JSA 2001-2002」を刊行いたしました。全文に英訳を付し、豊富な写真織り込んだパンフレットとなっております。

入手ご希望の方は、下記までお問い合わせください。

〈問い合わせ先〉

社団法人日本船主協会 総務部広報室

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181

FAX 03-5226-9166

E-MAIL pub-office@jsanet.or.jp



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
2000年 7月	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
2001年 1月	3,625	3,721	520	3.2	24.4
2	4,199	3,320	879	1.5	12.3
3	4,921	4,006	914	4.7	11.5
4	4,331	3,669	662	▲ 1.1	13.3
5	3,816	3,739	76	▲ 0.9	14.1
6	4,138	3,379	758	▲ 7.8	2.6
7	4,036	3,617	419	▲ 6.4	9.2

2. 対米ドル円相場推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
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 8月	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
2	116.07	114.90	117.25
3	121.12	117.30	124.60
4	123.83	121.55	126.45
5	122.07	119.20	123.90
6	122.04	119.15	124.60
7	124.64	123.24	125.80
8	121.71	119.35	124.80

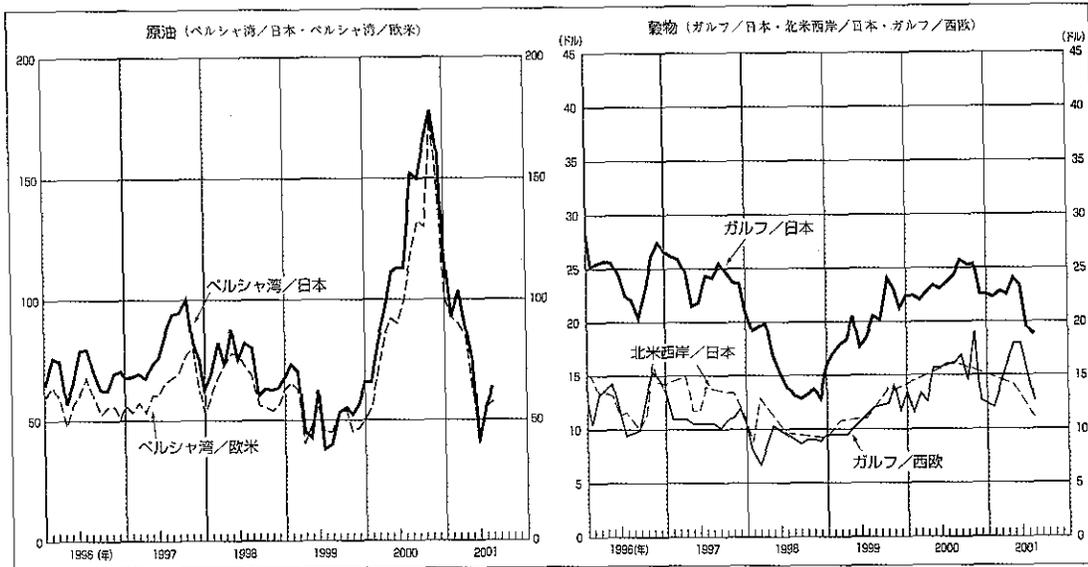
(注) 財務省貿易統計による。

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		
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 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
2	13,821	150	13,671	2,161	3,574	7,435	0	389	0	112	14,061	3,859
3	10,776	200	10,576	1,401	3,983	3,938	103	997	38	116	15,616	3,689
4	11,490	28	11,462	895	4,365	5,580	0	375	8	239	12,856	2,388
5	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826
6	11,550	0	11,550	825	4,356	5,528	0	744	45	53	12,895	3,818
7	12,973	0	12,973	1,593	5,155	5,361	145	558	161	0	10,334	1,223
8	13,646	0	13,646	1,778	4,879	6,365	25	501	0	98	10,195	1,654

(注) ①マライタイム・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	92.50	86.00	65.00	50.00	55.00	45.00	92.50	70.00
3	70.00	51.00	82.50	62.00	103.00	88.75	62.50	42.50	70.00	55.00	90.00	70.00
4	45.00	35.00	95.00	78.00	—	—	40.00	33.50	85.00	64.00	85.00	70.00
5	42.50	37.75	111.25	93.75	75.00	57.00	47.50	33.50	92.00	75.00	63.50	52.50
6	62.50	45.00	112.50	96.50	41.50	38.50	55.00	37.50	95.00	80.00	40.00	35.00
7	38.00		112.50	98.00	55.00	43.50	45.00	36.75	100.00	82.50	55.00	42.50
8	40.00	36.00	152.50	112.50	63.15	39.00	45.00	36.00	120.00	90.00	57.50	38.50
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	—	—

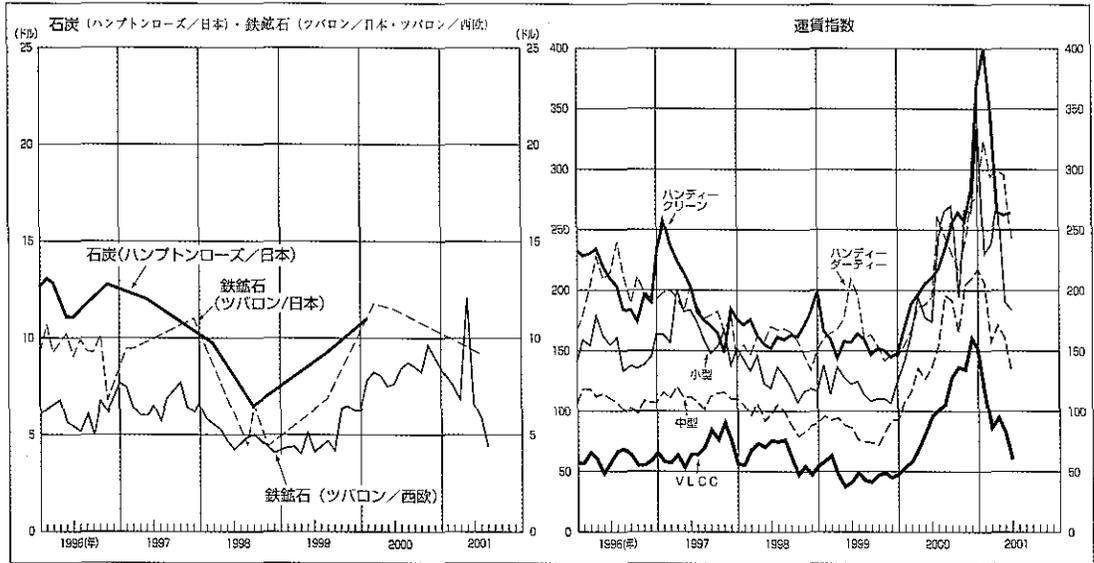
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル/トン)

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	22.25	21.00	—	—	—	—	11.50	11.10	—	12.00
3	22.00	21.00	22.80	22.70	—	—	—	—	—	13.20	—	—
4	22.75	22.00	22.25	21.50	—	—	—	—	—	12.50	—	—
5	23.35	21.85	—	24.00	—	—	14.10	13.50	—	15.69	18.00	14.60
6	—	23.00	—	23.25	—	—	—	—	—	15.68	18.00	17.00
7	—	—	19.50	18.75	—	—	—	—	—	16.00	—	—
8	24.25	23.45	18.90	17.75	16.13	15.75	—	11.00	—	16.00	—	12.25
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／トン）

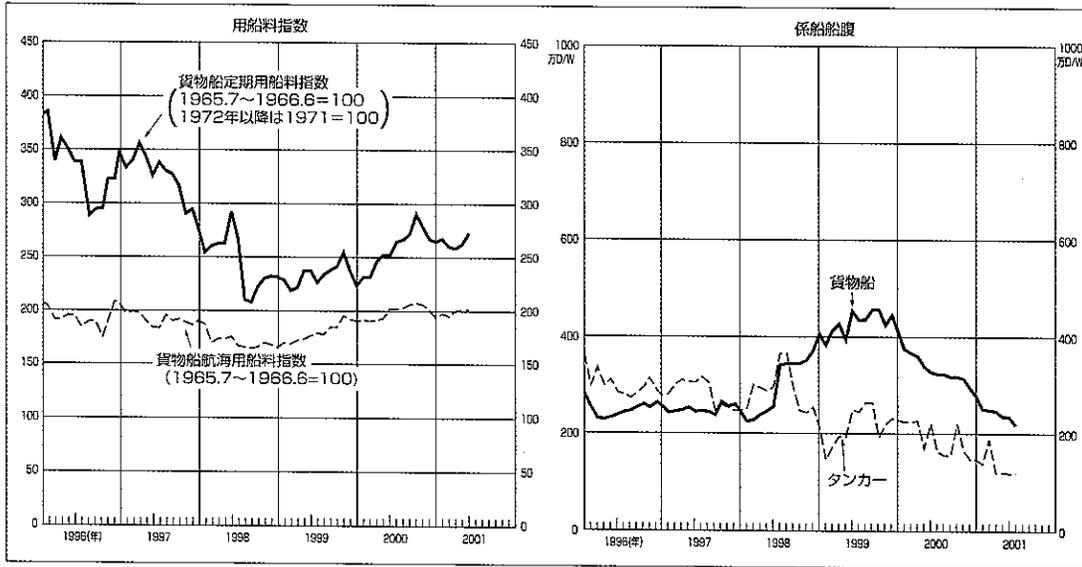
月次	ハンブトンローズ／日本(石炭)				ツバロン／日本(鉄鉱石)				ツバロン／西欧(鉄鉱石)			
	2000		2001		2000		2001		2000		2001	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.25	6.00	8.45	7.20
2	11.00	—	—	—	—	—	—	—	7.85	5.00	8.00	6.35
3	—	—	—	—	11.75	—	—	—	8.20	—	7.50	5.85
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.05	7.25	6.85	5.75
5	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.90	12.10	—
6	—	—	—	—	11.50	—	—	—	7.60	6.70	6.65	6.05
7	—	—	—	—	—	—	9.20	—	8.42	7.20	5.89	4.50
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8.70	7.20	4.40	4.25
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														
	1999					2000					2001				
	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	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9	48.0	92.8	126.2	145.9	148.4	151.8	217.3	346.3	277.4	371.0
2	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7	53.3	107.8	141.1	154.3	169.9	117.2	205.8	230.5	322.9	400.2
3	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3	58.3	115.7	163.7	167.3	189.4	86.7	158.4	238.9	294.7	347.8
4	48.8	93.9	136.7	167.5	144.2	69.6	134.9	195.7	185.6	196.8	94.1	171.3	272.0	299.0	264.4
5	37.8	88.13	128.2	176.6	158.3	81.4	126.9	177.4	187.0	205.3	81.4	160.3	190.5	295.7	262.7
6	40.7	85.8	121.4	209.9	157.3	95.8	135.6	174.1	194.3	210.0	60.7	132.3	182.8	242.2	264.1
7	49.4	75.7	124.0	196.3	164.5	100.9	153.1	244.9	261.3	215.1	—	—	—	—	—
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	—	—	—	—	—
9	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	—	—	—	—	—
10	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	135.2	165.1	194.1	217.3	264.9	—	—	—	—	—
11	49.5	82.5	110.9	141.7	150.1	134.3	204.7	267.0	240.9	257.8	—	—	—	—	—
12	44.8	91.2	106.3	146.9	144.1	160.1	209.8	264.6	272.0	283.1	—	—	—	—	—
平均	48.0	84.60	118.9	165.8	158.4	97.6	152.8	206.9	208.2	219.1	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万~15万トン ⑥小型:3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ターティ: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					
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	207.0	209.0	189.0	166.0	190.0	193.0	380.3	347.0	277.0	231.0	222.0	264.0
2	202.0	197.0	186.0	170.0	191.0	198.0	386.6	332.0	254.0	229.0	231.0	267.0
3	192.0	199.0	171.0	169.0	190.0	195.0	339.4	341.0	260.0	219.0	231.0	260.0
4	192.0	197.0	173.0	172.0	191.0	200.0	363.0	354.0	262.0	221.0	246.0	258.0
5	196.0	190.0	173.0	173.0	193.0	206.0	350.0	342.0	262.0	238.0	252.0	262.0
6	195.0	184.0	175.0	176.0	202.0	205.0	339.0	326.0	292.0	238.0	251.0	272.0
7	186.0	183.0	167.0	179.0	202.0		339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0		289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0		293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	
10	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0		294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0		323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0		323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4		334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	

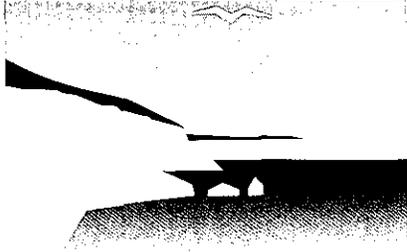
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	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												
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	259	2,194	2,497	39	739	1,382
3	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720	310	2,949	3,680	46	1,192	2,221	258	2,174	2,489	40	971	1,883
4	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943	312	2,921	3,599	46	1,172	2,257	256	2,127	2,463	39	647	1,203
5	303	3,114	3,949	49	1,174	1,926	305	2,773	3,381	43	914	1,698	247	2,063	2,379	38	645	1,199
6	328	3,503	4,535	50	1,387	2,485	299	2,690	3,269	42	1,127	2,194	243	2,031	2,341	37	644	1,196
7	329	3,374	4,345	50	1,363	2,443	291	2,630	3,225	41	865	1,639	236	1,837	2,173	37	644	1,196
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



蝉の声がいつしか鈴虫の声に代わり、今年は猛暑だと言っていたうだるような熱帯夜も今は夢のようだ。東京では今年7月24日に日中の最高気温が摂氏38.1度を記録しており、体温を超えた空気の中へ外出しアスファルトの上で信号待ちでもしようものなら即刻熱射病死してしまいそうな狂気の沙汰であった。子供の夏休みが終わり、9月に入ってからは、とても涼ぎやすい涼風の吹く秋の夜を過ごすことが出来るようになった。熱帯から温帯へと変わり行く季節の中でしみじみと日本の秋を感じるのである。

数年前に、熱帯それもほぼ赤道直下のシンガポールへ出張したことがある。そこで領事をしてきた日本人の旧友に再会し、その時伺った奥方の感想が今思い出される。この町はルールも厳しく、治安が良い上に清潔で、花も年中咲いていてとても美しいけれど、年中同じ気候でだんだんうんざりしてきた、と。四季を巡る温帯地域で生まれ育った人々にとって季節の変化が無いと言うのは、自分自身を保持して行く上で精神的にも肉体的にも相当な負担として影響することであろう。したがって当社でも海外駐在員には3年経過時にリフレッシュのため帰国休暇が与えられている。

逆に、強烈な暑さや、寒さが続く地域で生まれ育った人々は非常に強靱な耐久力を養われるのだろう。そんなところでは文化や習俗がまる

っきり反対になる。日本では他人が座っていたところにすぐ座るのは、生暖かくなんだか気持ち悪くて敬遠され勝ちである。人の座布団を裏返してから使ったりする。ところがインドでは、座っていた人が立ち上がるや否や競ってその場所に腰を下ろそうとするそうである。日光や熱気に当たらず、最も冷えたところなのである。しかし、即座にはそんな感性や習俗の違いは理解できない。

日本人の国際進出は益々広まっている。中でも海運は最も古くからの国際産業であると言われている。海運人は努めて英国が築いた商事共通ツールとしての英語や海運慣行の習得に専心してきた。しかしそれらに従うだけで果たして国際化がなせるのであろうか。それぞれの気候や風土や文化を理解し、その差異を認識した上で、たとえば強靱な主張に屈せず、他方ではしなやかな感性に譲歩しながら、互いに合意できるものを捜し求めるという基本的姿勢を身につけなければ、われわれは真の国際人、国際企業には成れないのではないかと、そんな危惧の念が残暑の去り行く夜半の脳裏をかすめたりするのである。

新和海運株式会社

総務グループ次長総務・法規保険チームリーダー

森 均

せんきょう9月号 No.494(Vol.42 No.6)

発行 平成13年9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)

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

