

平成14年2月20日発行 毎月1回20日発行 NO.499 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

2002 2

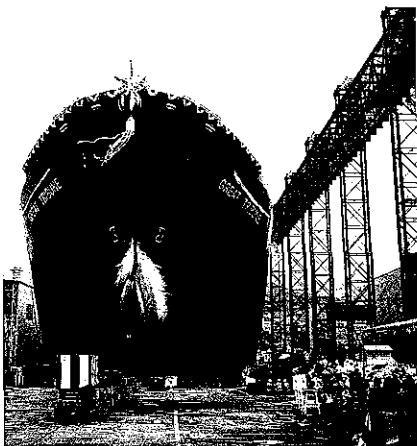
社団法人 日本船主協会



せんきょう

2

FEBRUARY 2002



提供 (株)商船三井
(船台進水方式)

■巻頭言	1
内航海運の現状について 日本船主協会副会長 大阪船舶株式会社代表取締役会長 □小谷道彦	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 密航者の早期下船を図る条約を採択 —FAL(国際海上運送の簡易化に関する1965年)条約の改正— 2. STCW95に関するPSCが6ヶ月の執行延期に —IMO第33回訓練当直基準小委員会(STW)の様様— 3. サブスタンダード船の排除に向けたアクションプランを策定 —交通に関する大臣会合の様様—	
■内外情報	6
1. 「首都圏第3空港問題について」当協会は引き続き航行安全を主張 —「第7回首都圏第3空港調査検討会」の様様について— 2. 船員対策特別委員会代表団が中国を訪問 —中国船員事情調査について— 3. 公社バースの貸付料減額措置 —神戸港埠頭公社の挑戦—	
■各種調査報告	10
リアルチャートとヴァーチャル対談で迫る —港の手続きについて(本船入港と輸入)—	
■近海ニュース	14
■近海コーナー	14
近海海運について	
■メンバーインタビュー	19
日本海運(株)第三営業部課長 □河田満喜次	
■Washington	20
■潮風情報	22
TB丸とバハマの積荷異変 上五島石油備蓄基地 バースマスター □佐野義治	
海運日誌(1月) 24	海運統計 28
船協だより 25	編集後記 32
■困み記事	
・シップ・リサイクル問題をめぐる国際機関の動きについて	9
・ノルウェー船協/香港船協が当協会と船員問題について意見交換	18
・平成13年度海運関係叙勲・褒章受章祝賀パーティーの開催	27

内航海運の現状について

日本船主協会副会長
大阪船舶株式会社代表取締役会長 小谷道彦



期待と希望を持って迎えた21世紀であるが、世界情勢は、グローバル化が一層進む経済と、民族や宗教などを背景とした対立が激しさを増す政治・社会との矛盾を抱え、混迷の度を深めている。世界同時不況の中で、日本経済は、かつて経験したことのないデフレ状況に陥り、先行きは不透明である。

当協会では、内航事業者の会員も増え、内航への取り組みに力を注いでおり、私自身、近海内航部会のメンバーでもあるので、内航海運業界の現状について述べることにする。

内航海運業界では、平成10年に規制緩和の流れの中で船腹調整事業を解消し、金融機関等からの借入500億円を基に内航海運暫定措置事業を導入した。今云うところの「痛みを伴う構造改革」である。この事業によって3年間で当初予測を大きく上回る約一千隻、重量トン数にして約110万トンに上る過剰船腹を買い上げ、特に代表的な船種である一般貨物船、一般油送船では共に約20%にも及び減船効果となった。本来ならば、これだけ大量に減船すると船腹需給がタイトになり市況は上昇に転ずるところだが、未だコスト割れの状況が続いている。この状況は、景気の低迷による荷動きの減少に加え、荷主業界の統合や合併、提携等による再編（例えば石油では4グループに、セメントは4社体制、鉄鋼も2グループに集約）によって、再編以前

の2/3程度の船腹量で輸送可能となり、船腹需要が減少したことが大きな要因である。荷主系列化され、経営基盤の脆弱な内航業界にとって、現在の状況は容易ならざる事態であり、もう一段の減船の必要性を実感している。

このような状況の中、暫定措置事業は、事業規模を500億から700億円へ増額し、過剰船腹解消の役割を担ってきたが、返済原資となる新規建造の不振と大量の買い上げが重なり、収支のバランスが崩れ始めた。この事態に対処すると共に、「満15年以上の老齢船は買い上げ対象としない」というルールにも対応するため、シンデレラプロジェクトとして政府保証枠の増額を国土交通省に要請し、昨年末に補正予算で、80億円の追加政府保証が認められ、さらに、平成14年度本予算でも同額を要請している。この暫定措置事業の円滑な運営には、収入である建造の促進が重要な要素であり、この建造促進のための制度・政策を行政に求めたい。

内航業界は多くの課題を抱えているが、船主協会の力を借りながら、内航総連合会を中心にモーダルシフトや静脈物流などの新たなソースを開発し、荷主や関係業界の理解を求めつつ、経営基盤の強化と地位向上を図るため諸事業を展開していくことが内航海運の再生への道であると考えている。



国際会議レポート

1 | 密航者の早期下船を図る条約を採択 —FAL(国際海上運送の簡易化に関する1965年)条約の改正—

ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において、2002年1月7日から11日の間、船舶の出入港に伴う税関、入出国管理、保健/検疫等の手続きの簡素化を検討する簡易化委員会(Facilitation Committee: FAL)が開催された。今会合では、密航者の取扱いがFAL条約に取り入れられ、2003年5月1日までに一定国数の異議通告がない限り発効する見込みとなった。今回の改正により、密航者の迅速な下船等、長年にわたって船長や船舶運航者を悩まし続けている問題が少しでも改善されることが期待されている。

1. FAL条約について

FAL条約(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965)はわが国が批准していないことから馴染みは薄い、「国際海上運送の簡易化に関する1965年条約」通称、

簡易化条約と呼ばれており、船舶の出入港に伴う税関、入出国管理、検疫等の海上輸送に関連した手続きおよび規則の統一化、標準化を図ることで、海上運送の不必要な遅延をなくすことを目的としている。日本、パナマをはじめIMO加盟国の半分近くが同条約を批准していないが、近年、特に電子化/IT化(EDI)等の革新的な技術の進歩を背景に、同条約の重要性が浸透していることから、批准国は増加することが予想されている。

FAL委員会の本来の作業は手続きの簡素化を検討することにあるが、一方で、密航者、不法移民、海賊等の安全保障問題も船舶の運航に遅延を生じさせるものとして取り扱っており、1月の会合では米国同時多発テロに端を発した船舶および港湾におけるテロ対策や、昨年、豪州沿岸におけるタンパ号事件に関連し、海上に

において救助された人員の取扱い等についても審議されている。

注：タンバ号事件

昨年8月にインドネシアから豪州に密航を企て遭難した438人を救助したノルウェー籍コンテナ船タンバ号が豪州政府から遭難者の上陸と同船の臨時寄港を拒否された事件

2. 密航者問題

近年、わが国では中国からの集団密航者が増加している他、コンテナ内に潜むなど一般商船を利用した密航者は増加傾向にあるが、豊かな生活を求めて貧しい国から富める国へと密航事犯は世界的に後を断たず、密航斡旋が国際犯罪組織により企てられている。

密航者の大半はパスポートなど身分、身元を証明する書類を一切所持せず、言葉も通じないことが多いことから、寄港地では厄介者扱いをされ、容易に受入れてもらえないのが現状である。わが国においては「出入国管理および難民認定法」で密航者の取扱いが規定されているが、少なくとも密航者の国籍など身元または乗船地が確認されない限り上陸させることは困難であり、また、密航者の送還費用等の負担は密航者を運んできた船社の義務とされている。この義務は出港の際に十分注意したにもかかわらず乗船されてしまった場合でも免れない、いわば無過失責任とされている。

諸外国においても同様の扱いであるため、一旦、船上に乗り込まれ、出港後に発見された場合、その処遇に乗組員は多大な労力を強いられ、密航者の身元が明確となり、どこかの国が下船を受入れてくれるまで、船内で長期間保護することとなる。さらに、船社、運航者は密航者のために運航の遅延を招くことに加え、被害者で

あるにもかかわらず船内での密航者の扱い方によっては、船長の逮捕・拘留、罰金、船舶の拘留など不当に罰せられるケースもある。密航者の迅速な下船、送還のためには船舶の所属する旗国、寄港国、密航者の国籍国等の協力、支援が不可欠であるが、旗国といっても便宜置籍船では実質的に対応機能がなく、あまり当てにはできない。一方、実質的船主国は、乗組員が自国民であって密航者により危害が加えられる恐れがある場合等を除き介入の余地はないため、大きな期待はできない。

船舶では、特にハイリスクな港に入港する際には乗り込み防止対策に万全を期すとともに、出港前および直後には船内サーチを実施している。しかし、乗組員による警戒、サーチにも拘わらず、特に港湾関係者が関与した場合など、密航を完全に防止することは困難な実状である。

3. FAL 条約改正に至った経緯

船舶を使った密航者についての取扱いに関しては、従前より国際的な検討がなされており、1957年に国際条約（ブラッセル条約）が策定されている。しかし、批准国が少なく発効には至らず、このため、国際海運会議所（ICS）等がIMOに働きかけ、ブラッセル条約の批准促進、新たな条約の策定等解決に向けた提案など継続してきた結果、1997年にガイドラインがIMO決議として採択され、密航者の取扱い、下船・送還等に関する船主・船長、各国の義務等が具体化された。しかしながら、同決議はガイドラインとの位置付けから強制力を有しないため、更に有効な国際的な文書にする方策を検討した結果、FAL条約の一部として条約化することとなった。内容的には概ねIMOのガイドラ

インに準じたものとなっているが、条約化されたことで締約国に対しては、身元の確認がなされるなど一定の条件が満たされた場合には強制力を有することになり、批准国は少ないものの、問題解決に向け、一歩前進するものと思われる。

同条約改正の骨子は以下ようになっており、関係国、関係者が密航者の下船や送還について協力することを求めている他、沿岸国に港湾の保安確保および密航者の船舶への乗り込みを防止するための対策、船主が負担する送還費用や密航者の拘留に伴い発生する費用を最小限に留めるよう求めている。なお、人権に配慮し、密航者を基本的には難民として取り扱うことがIMO決議書に比較し、より明確にされている。

FAL 条約改正の骨子

A. 一般原則

- * 国連で採択された難民に関する協定等に適合すること
- * 公的機関、港湾当局、船主・船長等の関係者は密航者の防止、送還、下船等に関し協力しあい、密航者が長期間船上に留め置かれることを防止するための対策をとること

B. 港湾当局、船主・船長による防止対策および密航者等の訴追

C. 密航者の船上での取扱い

D. 予定航路からの離路

E. 密航者の下船および送還等に伴う関係国の責務等

F. 密航者の送還等に要する費用

2 STCW95に関する PSC が 6 ヶ月の執行延期に —IMO 第33回訓練当直基準小委員会 (STW) の模様—

IMO 第33回 STW が、本年1月21日から25日までロンドンのIMO本部において開催され、緊急課題としてSTCW95条約の完全導入に伴うPSCにおける取扱い等が検討された。

STCW95条約は、本年2月1日より完全導入されるが、各国より条約要件を期日までに完全遵守することの困難性が表明された結果、次の点を内容とするIMOサーキュラーが合意され、1月25日付けで各国に回章された。

- ① ポートステートコントロール検査官に対し、2月1日から6ヶ月（7月31日迄）の間、STCW95対応の海技免状所持並びに乗船船舶の旗国による免状の承認に関する不備については、船舶の拘留を行わないよう

勧告する。

- ② ISM 証書発給機関に対し、2月1日から6ヶ月（7月31日迄）の間、STCW95対応の海技免状所持並びに乗船船舶の旗国による免状の承認についての不備を理由としたISM証書の発給停止については、これを猶予するよう勧告する。

その他、今次会合では、海技免状に関連した不法行為の防止について、水先人の訓練および資格証明書およびIMO総会決議（A.485（XII））の改正、高速救命艇（FRB）の乗組員に対する訓練方法等について審議が行われた。

3

サブスタンダード船の排除に向けたアクションプランを策定 —交通に関する大臣会合の様相—

わが国の呼びかけにより、環境にやさしい交通の実現に向け、交通に関する政策等を議論することを目的とした会合が、主要20カ国*の交通担当大臣のほか欧州委員会および国際海事機関（IMO）の参加の下、1月15～16日、東京において開催された。昨年9月の米国同時多発テロ事件以後、はじめて主要国の交通担当大臣が集まる会合となったことから、「交通とテロ対策」についても議論のテーマに追加された。

(1) 交通と環境

環境にやさしい交通の実現をテーマとして、各国が進めていく政策の基本的方向等について総括的な議論が行われ、交通に起因する環境問題に今後一層積極的に協力して取り組んでいくとするなどの共同宣言が採択・署名された。また、a) 海洋汚染の防止、b) 都市における交通と環境、c) 環境にやさしい自動車の開発・普及の3つの議題が設定され、それぞれについて共同声明が取りまとめられた。

a) 海洋汚染の防止に関しては、概略以下のアクションプランが策定され、サブスタンダード船による海上の安全と海洋汚染に対する脅威の排除を目指し、これらの実行のための着実な措置を講じていくこととされた。また、これらのプランには国際的な検討が必要なものもあり、わが国よりこの会議の報告をIMOへ提出することとされた。

- ① 旗国の条約実施状況に対する自主的なIMO 監査プログラムの早期創設
- ② 質の高い船舶に対するインセンティブス

* オーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナダ、デンマーク、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、日本、ルクセンブルグ、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、韓国、シンガポール、スペイン、スウェーデン、イギリス、アメリカ

キームの促進

- ③ EQUASIS などの船舶データベースの利用拡大および使用の推進
- ④ 国際安全管理コード(ISMコード)の実施
- ⑤ 各地域・国間でのポートステートコントロール(PSC)の運用方法の調和
- ⑥ 開発途上国の旗国としての条約実施およびPSC活動のための技術支援
- ⑦ サブスタンダード船に対する監視システムの整備

(2) 交通とテロ対策

交通に関するセキュリティの確保のため、今後、各国が連携・協調して推進すべき課題について議論が行われた。その結果、主要国の強い連携、途上国への国際協力の推進、関係国際機関の活動支持を通じて、交通に関するセキュリティを確保していくという強いメッセージを世界に発出すべきとの意見で一致し、以下を骨子とする共同声明が採択された。

「交通とテロ対策に関する共同声明」骨子

- ① 米国で発生した同時多発テロへの非難および犠牲者への追悼
- ② 国際民間航空機関(ICAO)および国際海事機関(IMO)の行動の支持および協力
- ③ 航空保安に関する国際基準の拡充・強化、監視監査計画の確立を目指す ICAO ハイレベル閣僚会議(本年2月開催予定)の成功に向けた協力
- ④ 国際的な情報交換および途上国への国際協力や関係国際機関への協力の強化

内外情報

1 「首都圏第3空港問題について」当協会は引き続き航行安全を主張 —「第7回首都圏第3空港調査検討会」の様式について—

首都圏第3空港問題について国土交通省は、「首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫武蔵工大教授）」（以下、「中村検討会」）を設置し検討を進めている。同省は、平成13年12月末、現B滑走路に平行な滑走路により羽田空港を再拡張することとする「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を取りまとめた。

これに対し当協会は、同日、安全で利用しやすい東京港であることが不可欠であるとの観点から航路は直線が望ましいこと、また、そのための新海面処分場計画の修正など、政府・東京都等に対する確かな判断を求めるため、当協会崎長保英会長コメントを発表した。（本誌2002年1月号P.4参照）

平成14年1月30日、第7回中村検討会が開催され、当協会からの委員として小澤幸夫政策委員会副委員長が出席した。

検討会では、はじめに事務局（国土交通省航空局）より、平成13年12月末発表の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」をとりまとめるに至った経緯について報告があり、続いて当協会小澤委員より、以下の通り発言があった。

「海運業界は船舶の安全運航が社会的責務であり、当協会はかねてよりこの観点から重大な関心を持って中村検討会に参画している。航空局が実施したビジュアル操船シミュレータ実験の結果についてのコメント、即ち、「（東京港第一航路は）直線が望ましいというものと、航路

の屈曲角は10度以下であれば安全である若しくは何とかなる」は、操船実務者（現役の水先人および船長）からのコメントであることを認識願いたい。そして、航路の屈曲角15度が安全であるといった方は1人もいなかったことも重く受け止めていただきたい。今後行政においては、様々な観点から総合的に判断されるのだろうが、当協会の安全に対する願いは配慮して頂きたい。」

次に事務局より、羽田空港の再拡張に関する国土交通省の今後の作業について以下の通り説明があった。

首都圏第3空港についての平成14年度予算は13億円（政府案）で、うち羽田空港再拡張に12.7億円を充当する予定である。今後の作業内容は、海上交通安全対策の検討の他、調査ボーリング、設計・施工の具体的検討、環境アセスメント、事業スキームの検討等と予定している。

また、首都圏第3空港の検討については、従来は羽田と他の候補地を横並びで比較したが、羽田再拡張が決定されたことから、これを前提としたものに見直すこととしており、検討にあたっては需要予測の精査・見直しや、鉄道アクセスの再検討などが必要である旨、航空局より説明があった。

委員から、需要予測について、平成13年9月11日の同時多発テロの影響等も検討すべきであるとの意見が出され、中村座長から今後の需要

動向を見ながら、委員の知識を駆使して検討し、第3空港の成案が出るところまで持っていくとの発言があった。

当協会は、今後も引き続き、船舶の航行安全

2 船員対策特別委員会代表団が中国を訪問 —中国船員事情調査について—

去る1月14日(月)~18日(金)の間、船員対策特別委員会の代表団が中国船主協会他を訪問、中国船員の海外派遣事情等について情報交換した。

代表団は、杉浦船員対策特別委員会幹事長を団長とする総勢6名で構成、訪問先は、中国船主協会、中国对外承包工程商会(中国外派海員協調機構)、COSCOMAN(COSCO MANNING COOPERATION INC.)、MASES(CHINA Marine & Seamen Service Corp.: 中海海員対外技術服务有限公司)等で北京、青島、大連の3か所を訪問した。

今回の訪問の目的は、船員の海外派遣が拡大しつつある中国の船員、マンニング業界の実情調査ばかりでなく、2001年暮れに調印された、中国船主協会船員委員会、中国海員組合、国際船員協会、全日本海員組合の4者による中国船員の日本関係船への派遣に関する協定の意図するところを中国側から聞くことにある。



▲当協会船員対策特別委員会代表団(右側)と中国船主協会との情報交換

確保の観点から、また、港湾の効率性を含む経済性の観点からも、鋭意意見反映に努めていくこととしている。

今回の代表団は、中国船主協会を訪問する初めての代表団であったこともあり中国側の大変な歓待を受けた。

中国の船員海外派遣の現状は、関係者の説明を総合すると、最近になって海外派遣をビジネスとして専門化し、外国企業向けの船員教育を始めており、海外船主等と協力して船員訓練を実施し、同時にその企業向けに派遣する方策を拡大しようと各方面に働きかけているようである。

また、4社協定に関しては、中国船員の日本関係船社への派遣を制限することを意図しているのではなく、これまで雑多なマンニング会社による無秩序な派遣に一定のルールを適用することで秩序を築き、日/中双方に安定的で、メリットのある派遣制度とするためであるとの説明を受けた。なお、今後については、本件を含め、この種合意を日本側と結ぶ際には、日本船主協会と十分な協議をし、双方に利益のあるものとした旨の発言を得た。

中国船主協会のトピックとしては、最近定款改正をし、外国企業の中国現地法人にも会員資格を与えるようにしたとのことである。

全般的印象として、中国は船員の海外派遣ビジネスを積極的に拡大することに意欲旺盛であり、日本との関係強化にも期待十分である。今

回の訪問はこれら中国側の意欲が理解できた点
で十分有意義なものであったと思われる。

代表団参加者（敬称略）

（団 長）

杉浦 哲 日本郵船
（企画グループ長代理）

久田 裕 日本郵船
（国際船員グループ長）

北村 和裕 商船三井
（国際船員グループ課長代理）

東海林 明 川崎汽船（国際船員チーム長）

中山 未知生 新和海運
（海務グループ船員チームリーダー）

井上 晃 日本船主協会
（船員対策室長）

3 公社バースの貸付料減額措置 —神戸港埠頭公社の挑戦—

神戸港埠頭公社は、本年1月1日からコンテナバースやフェリーバースなどの公社バース貸付料を減額した。

これは、神戸港を取り巻く厳しい情勢を冷静に踏まえた上で、神戸港のコスト競争力を高めることにより貨物集荷をより促進し、港湾における業務量増加を図る活性化施策として期間を限定して打ち出したものである。

コンテナバースについては連続2バース借受者のみを対象に、契約貸付料の約30%を減額するとともに、暫定使用を除く借受者を対象として貨物増加へのインセンティブ制度を導入した。同制度は、神戸港への集荷に貢献した借受者に対し、前年比増加した外貿コンテナ取扱個数に対して2000円/TEUを貸付料から減額するというもので、5千万円/借受者を限度としており、2001年12月から2004年11月までの取扱貨物量を対象に3年間実施される。

また、ライナーバースについては契約貸付料の約40%を、フェリーバースについては同約30%を減額する。なお、これら公社バース貸付料の減額措置は2002年1月から2005年3月末まで

が対象となる。

神戸港のコンテナ貨物取扱量の約80%を占める公社バースの貸付料減額は、コスト競争力を高める施策として今後その成果が期待されるが、その総額は年間で35億円程度が見込まれ、約3年間の時限措置で生ずる100億円規模の公社収入の減収は用地売却や港湾管理者たる神戸市からの支援でまかなわれる予定である。

公社バースの貸付料は、港湾管理者が整備運営する公共バースに比べて一般的に割高で、取扱量に拘らず定額であることから取扱量がターミナル運営費に直接影響し、また最近では貸付料が安い、『新方式』（岸壁・泊地＝国整備、埋立造成＝港湾管理者整備、クレーン等上物＝公社整備）によるバースも稼動を始め、既存バースとの不公平感も生じている。

神戸港のコスト競争力回復努力にはもちろんエールを送りたいが、時代に即応した、わが国独自の港湾像を追求する視点が今こそ、国をあげて求められているのではないかとつくづく考える。

シップ・リサイクル問題をめぐる国際機関の動きについて

1998年頃より、欧州を中心に、インド、バングラデシュ等における船舶の解撤が環境および労働者に著しい影響を与えているとの指摘が環境団体等より行われたこともあり、国際的にも対応が強く求められるようになりました。そのような背景もあり、現在次の各国際機関において船舶の解撤（リサイクル）についての検討が行われています。上記の環境団体の指摘もさることながら、解撤事業が環境と労働安全面において十分に配慮することは当然のことですが、同事業に対し今後大きな制約が加えられ大量発生が見込まれる老朽船の解撤が困難とならないように、関係者にとって合理的、かつ実行可能な方策の議論が行われることが求められます。

●IMO（国際海事機関）MEPC（海洋環境保護委員会）

IMOは2000年3月の第44回MEPCにて船舶解撤をその検討課題とすることを正式に決定、それを受けて解撤に関する情報収集を行うためレスポンスグループ(CG)が設置された。さらに、2001年4月の第46回MEPCでは、船舶解撤を第47、48、49回MEPCの主要議題とすることが合意された。3月に開催される第47回MEPCよりワーキンググループが設置され、CGが収集した情報をもとに船舶解撤に係るガイドラインの策定等に向けた具体的な検討が開始される見込みである。

●UNEP（国連環境計画）バーゼル条約

1999年の第5回締約国会議において、船舶解撤問題を技術上および法律上の両面から検討することが合意された。それを受けて、技術作業部会(TWG)において「船舶解撤の技術ガイドライン」を策定することとなり、数回の検討の後、2002年1月の第19回TWGにてガイドラインの内容がほぼ最終化された(*)。ガイドラインは、5月の第20回TWGの承認を経て12月の第6回締約国会議で採択される予定である。また、法的問題については、今後IMOと協調して検討して行くこととされている。

※船舶解撤ヤードの技術ガイドラインは、環境に配慮した解撤作業方法や解撤ヤードのレイアウト、環境マネジメント等に関するものとなっている。

●ILO（国際労働機関）

船舶解撤に携わる作業員の労働安全面での対策が立ち遅れていることからILOにおいても、2000年の「輸送機器の製造におけるグローバリゼーションの社会的・労働者的影響に関する3者（政府、使用者、労働者）会合」にて、船舶解撤における労働者の安全および健康に関する包括的指針の作成に向けて検討を進めていくこと等が結論として合意された。また、同年のILO理事会においてこの合意（結論）を支持することが決議され、2001年以降、3者が短期、中期、長期的に取り組むべき課題について検討が開始された。

●ICS（国際海運集会所）

1999年、海運業界として解撤問題に取り組んでいくためにWGを設置した。WGでは、IMOでの検討に協力し、船舶に含まれる危険物質についてのインベントリーリストを作成するとともに、解撤に関する船主としての行動指針を取りまとめ、2001年8月にこれを発表した。

当協会では、既報のとおり、これらの動きに対応するため、海運業界を始め造船業界、解撤業界さらに舶用機器業界などの関係業界とともに2000年10月「シップ・リサイクル連絡協議会」設置しました。同協議会では、船舶解撤に関して実現可能な範囲で協力していくための方策を検討している他、主要解撤国の調査を実施することとし、2001年10月、中国における船舶解撤の実情調査を行っています（本誌2002年1月号P.20参照）。

なお、以上、概要をご紹介しました船舶解撤をめぐる最近の動きについては、去る1月24日、関係者にお集まりいただき座談会を開催しましたので、本誌次号（3月号）にてご紹介する予定です。

リアルチャートとヴァーチャル対談で迫る 港の手続きについて —本船入港と輸入

「港湾」2002年1月号

(社)日本港湾協会発行

特集ワンストップサービス, から転載

円生◎今日は、港に船が入ったり貨物を輸入するときの手続きについて知りたい。

聞けばうんざりするぐらい手続きがあるんだってねえ。

四角◎船に関する部分と貨物に関する部分とに分けて話そう。まず船のほうは、

→(太黒)の流れの部分だ。船社・本船と打ち合わせた船舶代理店が少なくとも5つの役所に申請書や届出書を提出して許可をもらったりしている。現在、提出書類の太字の項目は「港湾EDI」、「Sea-NACCS」といった電子情報システムで処理できる。

円生◎貨物のほうは誰がやるんだい？

四角◎荷主が自分でやることもあるが、大抵はフォワーダーないしは通関業者が代行または代理する。→(太赤)の流れの部分を見て欲しい。コンテナ単位の輸入で港で通関される典型的なケースだが。

円生◎システムは大体つながっているのかい？

四角◎太実線の部分は「Sea-NACCS」で概ね処理可能となつてはいるが、実際にはハードコピーを添付する部分も結構多いし、荷主—フォワーダー間が使い勝手が良くつながるか、など

課題は残っている。手続きを順番に説明しよう。

輸出地で船積されると、荷主は輸出者（或いは取引銀行）との間で決済を済ませ、彼らから船積み関係書類（B/L、インボイス、パッキングリスト等）を取得する（①）。

この頃、船社は荷主（またはフォワーダー、通関業者＝以下同じ）に本船の到着予定を知らせる（②）。

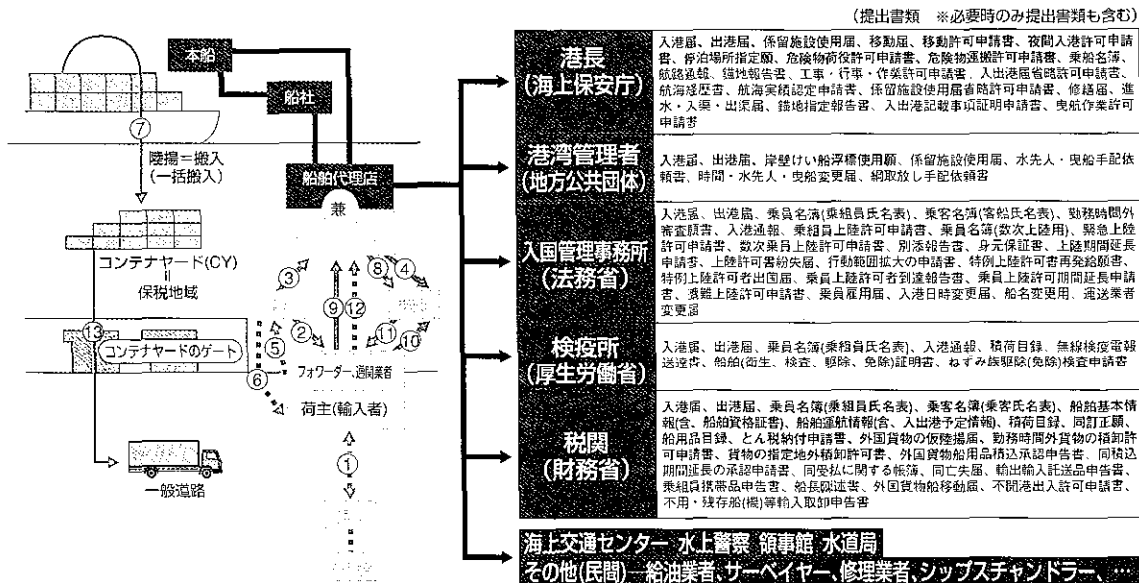
一方で、船社はCY（CYオペレーター）経由、税関にマニフェスト（積荷目録）を提出する。（③・④）。

円生◎マニフェストってなんだい？

四角◎本船の全積載貨物について積地、揚地、B/L番号別に貨物の明細、受け荷主等を記載した書類で、税関は本船入港に際してこれの提出を求め、これにより、当該本船の揚荷の全貌を把握し、貨物の取り締まりや課税を行う。荷主は、B/Lを裏書して船社に渡し、船社は引き換えに、D/Oを荷主に渡す（⑤・⑥）。

円生◎D/Oって？

四角◎デリバリーオーダー。船社の現場であるCYは、これを持参してきた人にしか貨物を引き渡さない。今日の話は全部原則的な話だけれど。



CYは、本船が入港すると、コンテナをヤードに陸揚げする。(⑦)。

そしてヤード内の「(税関に指定された) 保税地域」に、全てのコンテナを「搬入」する。

また、コンテナ番号などを詳細に記載した「卸(オロシ)コンテナ一覧表」を提出して、コンテナ(箱)自体の通関申告を行う(⑧)。

円生●陸揚げと「搬入」とは違うのかい？

四角■動作としてはひとつだね。物理的な意味の陸揚げ、すなわちヤードへの搬入は関税法上は「保税地域への搬入」でもある。関税法によると、「外国貨物は(輸入許可されていわゆる内貨になるまでは、の意)、保税地域以外の場所に置くことができない(第30条I)とある。本船が着岸するヤードは通常税関が指定する「保税地域」となっている。つまり、見た目には、船からコンテナを卸し、ヤード内に整頓設置するだけだけれど、関税法上の「搬入」行為となっているということ。税関としては全てのコンテナがちゃんと「搬入」されたことを確認し、かつ④で入手したマニフェストと照合した

りする。ちなみに、「保税」とは、輸入税の課税を留保する、それまでは納税しなくてよい、との意味であるが、まだ輸入はできていないよ、ということだ。

円生●旅行のときの成田空港の入国審査みたいなもんだね。

四角■ちょっと違うのは、その船から例えば2000本揚がった場合1番目に揚がったコンテナでも、2000本全部の「搬入」の確認がされてからでないと、「審査してくれ」と言えない。飛行機から真っ先に降りても、最後に悠々と降りても、家に帰れる時間は同じということだ。つぎにいこう。

荷主は、「搬入」がされたことをCYに確認をする必要がある(⑨)。

この確認をして、はじめて、荷主は税関に対し「輸入申告」をするのだが、このとき必要な主な書類は、B/L、インボイス、パッキングリストの3つである。これら以外には、必要に応じて、特惠原産地証明書(特惠関税の適用を受ける場合)、商品カタログ(貨物の内容を説

明する場合)、保険証書などがある。インボイスは、輸出者が輸入者に送ってくる貨物の明細書で、貨物の内容、価額、ケースマーク、船名、航海次数、積港、揚港、など重要事項が記載されている。

なお、荷主は関税を納めるにあたって Sea-NACCS による口座振替納付制度を利用することもできる。(⑩)。

税関は、「輸入許可」を(検査が必要な貨物については「検査許可」を)する(⑪)。

トラック会社が、輸入許可を得た荷主から渡された D/O を CY に提示し、貨物を引き取る(貨物を受け取った荷主は、空になったコンテナを CY に返却する)(⑫・⑬)。

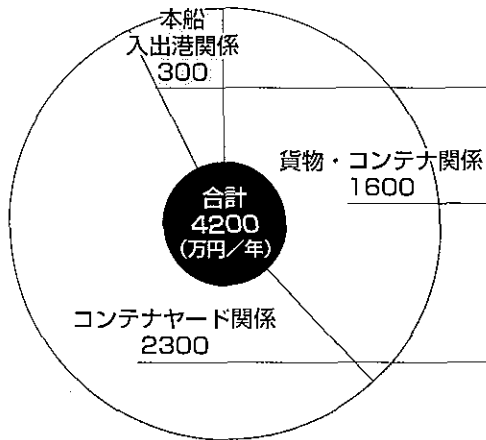
円生◎たいへんだねえ。全部でどのくらいの時間がかかるんだい？

四角△スムーズにいったとして、本船が入港着岸してから、貨物を引き取れるのは2日目の午後くらいかな。週末が絡むと3日以上かかることが多い。

円生◎ところで週末は休みかい？

四角△港湾労働者は、元旦以外の年間364日は荷役をやるとしており、CYも貨物があるならいつでもやると言っているのですが、次は、税関とか検疫の体制などが注目される課題になると言われている。税関も検疫も緊急必要なら時間外でもやってくれてはいるようだが、「臨時開庁」という言葉があるくらいだから、あくまでも例

国または港	執務時間(輸出入窓口)	電算入力化と問題点
日本	平日…08:30~17:00 土曜…閉庁 日曜・祝日…閉庁 (原則、年末は28日午前中まで、新年は4日から。)	365日×24時間「入力」は出来るが、執務時間内でないと、区分1(即時許可対象貨)を含めて一切の回答がなされない。機械による自動返信でないために、夜入れた申請は翌日の開庁時間まで待たされる。そもそも本船入港前のいわゆる「事前申告」や「事前通関」が認められず、また、全てのコンテナについて、本船からの陸揚げ、保税地域への搬入が確認されるまでは、輸入申告等に着手できないことからリードタイムが長くなっている。また、金曜日入港船については、実際上通関まで貨物が引き取れない。
シンガポール	365日×24時間開庁している。	365日×24時間稼働。 輸出入とも、本船入港前3日以内に入力しておかねばならない。通関は即時に完了する。(PORTNET、TRADENET)。本船入港前に、オンラインで通関が済むので貨物を待たせて税関に出頭するようなことはないので開庁時間がいつかということとは問題にならない。
ロサンゼルス(アメリカ)	平日…08:00~17:00 土曜…08:00~12:00 日曜・祝日…閉庁	365日×24時間稼働(ABI、AES)。 基本的にはオンラインで事前通告。全ての貨物がペーパーレスではないが、入港前申告が可能なので、開庁時間が問題になることはない。区分1貨物については機械的に許可返信がある。保税輸送についての考え方が進んでおり、港で手間取ることはない。輸入申告は入港5日前から可能。輸出については保税の観念がなくコンテナ詰はどこでも可。輸出申告書は船社経由提出されるが、入港前申告可。
釜山(韓国)	365日×24時間開庁している。	365日×24時間稼働。 事前通関が、オンラインで可能ということもあって開庁時間がいつかということとは余り問題にならない。
ロッテルダム(オランダ)	平日…08:00~23:00 土曜…08:00~14:00 日曜・祝日…閉庁	365日×24時間申告可能。(SAGITTA)。 輸 入一許可は本船入港後だが、7日前から申告可能。殆どの貨物が、揚げ後直ちに内陸の保税倉庫(民間)まで引かれそこで通関。引き取りは自主記帳で可。納税も後日。 輸 出…荷主が輸出申告書を最寄の税関で承認を受け、ターミナル経由税関に提出し、本船出港後に税関が船積み確認するだけ。
サザンプトン(イギリス)	平日…08:00~22:00 土曜…08:00~22:00 日曜・祝日…08:00~22:00	365日×24時間申告可能(CHIEF)。 輸 入一許可は本船入港後だが、4日前から申告可能。荷主が内陸の自社倉庫まで引き、そこで電算入力し原則即時許可される。 輸 出…通常内陸通関。荷主の自社倉庫で自主記帳し、本船出港後14日以内に書類提出。
ルーブル(フランス)	平日…08:00~19:00 土曜…08:00~12:00 日曜・祝日…閉庁	365日×24時間申告可能(MADT、ADEMAR、MAE)。 輸 入一許可は本船入港後だが、3日前から申告可能。欧州他地域同様、通常内陸通関。 輸 出…荷主の内陸の自社倉庫で自主記帳して月単位で税関に輸出申告するだけ。



出入港届、船舶運航情報（運航基本情報、乗組員情報、船用品情報、等）の登録・訂正、トン税納付申告、等々。

- ①船舶動静関係業務（約100万円弱）＝船舶基本情報（Voy、スケジュール等）、出入港届、等で、これを入力してあげないと、関連業者が情報を入力できない。情報提供者が入力料を支払っている典型例。（年間約500隻寄港前提）
- ②輸入関連業務（約1,300万円強）＝マニフェスト情報登録・訂正が主。（D/O年間9万件発行前提）。
- ③輸出関連業務（約200万円弱）＝船積完了登録、船積確認

CY搬入確認登録、CY搬出確認登録、卸コンテナ情報登録、積コンテナ情報、コンテナ情報照会、船積完了登録、船卸完了確認登録、等々。前二者は、単価は20円だが、東京だけで年間入力力は30万回で600万円などとなる。

ある船社のSea-NACCS使用料金支払い実績（推定）

外措置だ。ちなみに、関税法によると、「臨時開庁」というのは、行政機関の休日またはこれ以外の日の税関の執務時間外において税関が輸出入者または通関業者等の申請に応じて輸出入の許可事務等を行うために、臨時に執務する制度で臨時開庁を求めるには、臨時開庁承認手数料を納付して税関長の承認を受けなければならない（第98条I）、などとなっている。なお、外国の港は（表①）のようになっている。

円生◎外国でも休日はけっこうあるね。

四角◎だけど、注目すべきは、開庁日や開庁時間が物流にあまり影響しないような制度やシステムになっている点だ。

円生◎平成15年度には、ワンストップサービスが始まるって聞いたけど？

四角◎港湾のIT化は現在 Sea-NACCS を最大限利用する線が進められている。輸出入ならびに港湾の諸手続きをペーパーレス化しワンストップサービスを実現しようというものである。今更言うまでもないが、ワンストップサービスとは、もともとは、車で買い物に行くとき、一度だけ駐車すれば、その場所で欲しいものが全部揃って、やりたいことが全部出来る、というのが語源らしいが、それが、利用者のコンピュー

ターの一画面で出来る場合がシングルウィンドウだ。

円生◎そうすると、煩瑣な手続きもパソコンの画面に一度入力すれば済むのかい？

四角◎法制度とシステムとが領域的に重なる部分は大変便利になるだろう。また、料金面についても、先行参加者の負担は今でも大きく（グラフ）、情報の上流下流の関係者に広く参加してもらうためにはネグリジブルな料金でないといけない。シンガポールなどでは、「情報提供者からは金を取らない」という発想でほぼ完璧なシステムを完成させている。さらに、多くの人が指摘している国際標準化や手続全般の簡素化、システムのオープン性などといった課題が解決されるとそもそも真のワンストップサービスの実現にとって不可欠な「全員参加」ということが可能になるだろう。「全員参加」でないと遅れをとったままになる。

円生◎なるほど、明日からでも簡単にできそうじゃないか。

四角◎……………。

近海コーナー

近海海運について

今月号では、前回の『内航海運』に引き続き『近海海運』について紹介いたします。

近海海運＝外航海運

近海海運業とは、営業範囲を近海区域内に限定している船舶運航事業（オペレーター）と船舶貸渡業（オーナー）を総称して呼んでいます。

海上運送事業について規定している海上運送法では、「近海海運業」という定義はありません。したがって「近海海運業」の海上運送法上における位置付けは外航海運です。

船舶安全上の区分

「近海」とは一般には、極東アジアまでの海域を示していますが、法的には施行規則第1条第8項において航行区域として「近海区域」を東は東経175度、西は東経94度、北は北緯63度、南は南緯11度の線に囲まれた水域と規定しています。（図参照）

この船舶安全法における航行区域には、「近海区域」の他、「平水区域」「沿海区域」「遠洋区域」があり、区域が拡大するに応じ、船舶の航行環境（気象・海象条件、緊急時の避難・救助期待可能性など）が厳しくなることを勘案して、船体構造、救命および消防設備等を航行区域ごとに定めています。

また、この区域は、船舶職員法（※1）上の資格および定数を定める区域としても使用されています。

（※1）船舶職員法には、船舶の大きさ・航行区域・推進機関の出力に応じて、その船舶に乗り組まなければならない船舶職員の種類と人員およびその船舶職員となるための海技従事者の資格が定められています。例えば近海区域を航行区域とする5,000G/T以上・推進機関出力6,000キ

ロワット以上の船舶には、船長・機関長が三級海技士以上、一等航海士・機関士が四級海技士以上、二等航海士が五級海技士以上の資格を持っている必要があります。

近海海運の概念について過去の経緯

① 外航海運（近海海運）と内航海運が判然としていなかった時期

戦前および戦時中、わが国は、東南アジア諸国の一部を領有、統治していたことからわが国の海運企業は小型鋼船を中心に、現在の内航航行区域と区分なく同一の市場として活動していました。終戦後は、GHQ（連合軍総司令部）の下部組織である日本商船管理局によって日本船舶で100G/T以上の船舶の運航業務は一元的に管理されることとなりました。終戦後の残存船舶は、戦時下の工事簡素化建造による粗悪な戦時標準船（船標船）が多く、残る船舶も老朽の不経済船で、これら船舶が経済活動の場としていた近海市場を失ったため、内航に従事することとなり、荷動き不振もあり内航海運は深刻な不況に見舞われることとなりました。

② 近海・内航の区分（その1）

昭和24年に800G/T未満の船舶は民間還元され、25年3月の船舶運航令により、これまで判然としなかった外航・内航の区別がはじめて明確にされました。この時代では、外航船は、国際船級の保有かつ船主が外航を希望してその指定編入を受けた船舶（但し、GHQに航路毎の入出港予定地、運賃収入見込額を申告、許可が必要）で、内航はその他

の船舶というものでした。これは、外航（近海）就航の要件を備えた船舶が内航に就航することも可能とするものでした。

戦後、近海海運は外航海運の中にあつて内航海運と一対で詭対策が講じられていますが、これは、戦後、近海海運事業者が内航海運から進出してきたことや船舶が小型船であるが故に近海・内航に就航することができたことにも起因しています。

③ 近海・内航の区分（その2）

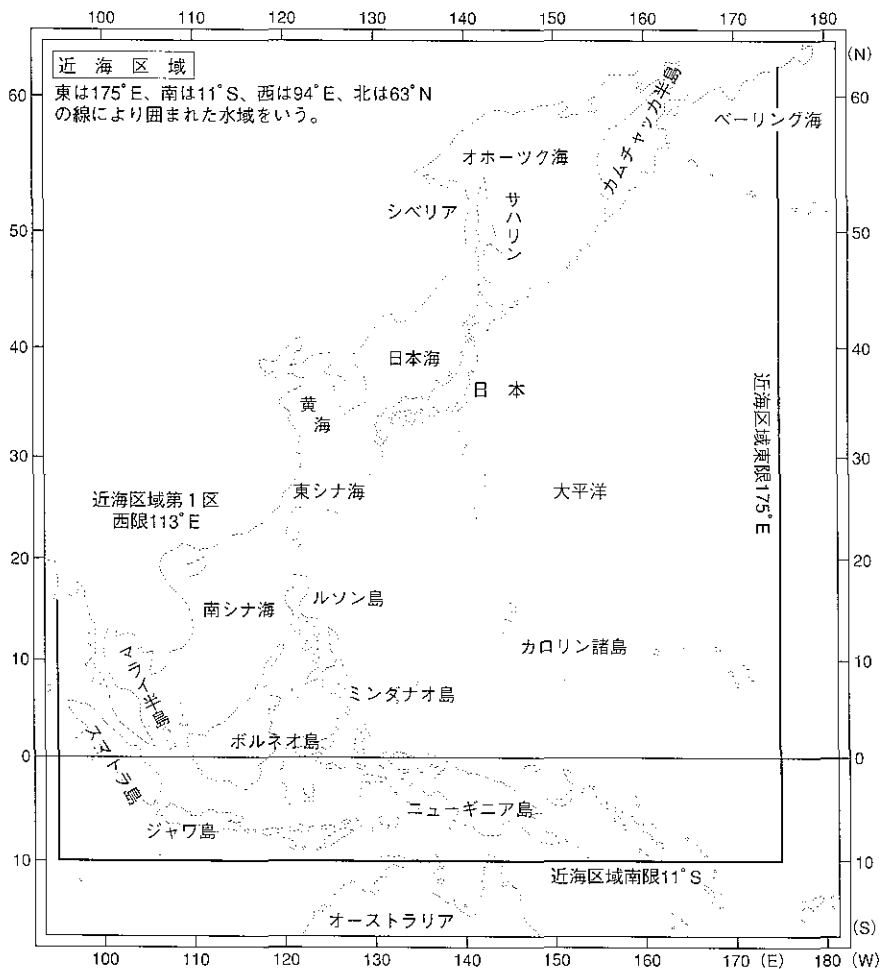
昭和39年7月に制定された内航二法（本誌2002年1月号参照）により登録（後に許可）船のみが内航に就航できるようになりました。しかし、規制のない外航（近海）船にも船舶

の要件さえ整えば内航航路に就航できる状況にあり、こうした内外併用船が昭和40年代多数就航していました。

④ 内外併用船の消滅

先に述べた通り、戦前から近海と内航は一体であり、戦後も内外併用船は少なくなかったようです。内航、近海が明確に区別されるようになったのは、内航二法成立後の40年代に入ってからです。内航海運業法(S39)によって、内航許可船（当時は登録船）以外は内航に就航できなくなりました。その後、近海の構造不況で内外併用船のメリットが薄れたこともあって、50年代にはほとんどの近海資格船が資格を内航に限定して代替建造されて

[図] 近海区域



います。

⑤ 政府による対策

過去から近海海運業界は慢性的な船腹過剰による過当競争の下で活動してきていたため、中小企業の多い同業界に対し運輸省（現、国土交通省）ではいくつかの政策を実行してきました。昭和28年には臨時船舶建造調整法が施行され、船舶の建造について、外航船腹需給の調整を行うことを目的として、造船事業者が500G/T（翌年から2,500G/T）以上または長さ50m（翌年から90m）以上で、遠洋区域または近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、建造着手前に運輸大臣（現、国土交通大臣）の許可を受けることが義務付けられました。

また、同法では、船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域または航路における船舶の需給状況からみて著しく過剰となる恐れのないことなどの基準に適合する場合は建造を許可しなければならないとしています。当時500G/T以上の船舶建造には、運輸大臣の許可が必要となっていました。500G/T未満または長さ50m未満の小型鋼船は、この法律の対象外であったため、スレスレの499G/Tの小型内航鋼船が大量建造される結果となりました。その後、昭和29年1月に法律適用下限を2,500G/T、かつ90m未満の船舶まで拡大しましたが、近海船の主要貨物である南洋材の輸入量が激減し船腹過剰が続いたことから、昭和47年以降、臨時船舶建造調整法に基づき建造規制を行っています。40年代後半から50年代に入り建造規制が継続実施されている最中、近海分野で建造許可のいろいろないわゆる2,499型船が多数建造される状況となりました。そのため、後に述べる昭和60年代の2,499以下船まで対象とした登録制による船腹需給調整へと移行する引き金となりました。

昭和47年（～49年）の規制では、12,000D/W以下の一般貨物船（2,500G/T未満は対象外）について日本籍船を建造することはみと

められず、輸出船については、本邦に配船されないことが明確なもののみ建造を許可することとしておりました。つまりこの確認のため、船舶を発注した者から日本発着貨物を積み取らない旨の確約書（当該船舶は、いわゆる「念書船」と称される）の提出を求めています。

⑥ 近海・内航の区分（その3）

この規制以降いくつかの変遷を経て昭和61年5月25日より導入された近海船登録制度により近海海運と内航海運が厳然と区別されることとなりました。

- 近海船は輸入貨物輸送協議会（※2）による「近海船用船に関する申し合わせ」（※3）に基づき12,000D/W以下の一般貨物船は同協議会の近海船委員会に登録し、日本船も輸出船もスクラップ・アンド・ビルドであれば建造可能で、スクラップ・アンド・ビルド以外は念書船のみ建造可能となりました。
- 内航船は、日本内航海運組合総連合会によるスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を実施していました。

（※2）輸入貨物輸送協議会

不定期船オペレーターで構成する任意団体。同協議会は、鉄鋼原料、一般炭、木材、塩、穀物、石油などの輸入貨物の輸送に関する輸送秩序の維持を目的として、わが国海運企業の健全な発展に寄与するため、目的達成に必要な共同行為をなすことを協定し、活動している。

（※3）「近海船用船に関する申し合わせ」

船腹過剰にある近海海運においてオペレーターの自主規制により12,000D/W以下の近海船を近海区域において運航する場合、輸入貨物輸送協議会の近海船委員会に登録することを内容としている。この申し合わせは、平成9年3月末で既に廃止されている。

以降、規制緩和等の流れから2,500G/T以上の輸出船舶の建造許可に伴う際に船舶から日本発着貨物を積み取らない旨の確約書（念書）

については、平成7年6月を目途にその念書の提出を求めないこととし、平成9年3月31日までに念書船に係わる制度全体を廃止することとなりました。ただし、臨時船舶建造調整法に基づく建造許可自体は従前どおり存続しています。

近海海運市場の特徴について

「近海船」と呼ばれる一般貨物船は、取引の実態や相手国の港湾事情等から従来3,000~4,000G/Tの小型船が多く、資金的にも技術的にも建造が容易であったことから、近海海運業は、中小企業が多数を占めていることがこの業界の特徴となっています。

一般に不定期船マーケットは変動が激しく、投機性が強いものとなっています。近海不定期船マーケットにおいても顕著で、慢性的過剰船腹になりがちな過当競争、低収益、ハイリスクな市場構造になっています。この原因として、

- ① 船舶自体小さく、零細な船主でも比較的少資本で船舶投資、保有可能。
- ② 市況が好転すると、小型船ゆえ短い工期で建造出来、容易に新規参入できる。
- ③ 船舶は15年程度使用されるが、荷動き市況は短期間で変動するので、船腹供給過多に陥りやすい。
- ④ 内航から発展した船主が多く、船主の地元の金融機関、造船所が一体となり、オペレーターが数年の用船保証をすれば、簡単に船舶を建造・保有できる

以上の状況であった。

さらに近海木材船、特に南洋材輸送船は、半ば専用船のような扱いが多くマーケットが限定されているため、20,000~40,000D/Wのハンディサイズ、60,000D/W級のパナマックスサイズのように遠洋区域への転配は先に触れた航行環境の点などからより難しいものとなっています。

近海海運の現状

80年代までは、近海不定期船マーケットは、往復航含めて南洋材が最大の太宗貨物で、最近

では、鋼材やセメント、肥料などの往航貨物が中心となっています。現在では、ロシアからの北洋材が最大(※4)の復航貨物で、次に南洋材原木、南洋材製品である合板となっています。合板の荷動き量の増加が著しいことから、合板輸送に適したツイン・デッカーが大量建造されているようです。また、復航での大宗貨物でもある南洋材の輸送需要は、我が国の住宅建築の動向や木材市況に左右され変動が激しいため、しばしば船腹需給の不均衡が発生し、運賃市況が極めて不安定な分野となっています。

東アジアの急速な経済成長は、アジア市場において定期航路のコンテナ貨物や自動車・建機の輸送の増加以外にも不定期船ドライバルク貨物や原油・石油製品の輸送需要の増加が顕著になってきています。本来の近海船輸送分野に20,000~40,000D/Wクラスのハンディサイズが往航の鋼材輸送や復航の石炭輸送に投入されるようになったり、アジア域内のパルプ輸送や重車両輸送の増加に伴う市場構造およびアジア域内の大型船が寄港できるインフラの整備充実の変化に伴い使用船舶も大型化してきています。

しかし、その一方で、東南アジア-日本間のいわゆる近海船市場といわれている近海小型船輸送によるマーケットは、往航の太宗貨物は鋼材、復航は南洋材原木、南洋材合板に限定されます。南洋材原木輸送については取引単位、船型、荷役の観点から今後も10,000D/W以下(7,000D/Wが標準的)船型が最適で現在でも中心となっています。

(※4) 北洋材輸送は、近海貨物で最も大きな割合を占めていますが、北洋材は、ロシア船が20年を超える老齢船による低運賃を武器にロシア材(C&F)の輸送をほぼ独占しています。

内航海運における規制緩和(内航船腹調整事業の廃止:平成10年5月)を見て内航船主が内航の将来を危ぶみ近海への業種転換、進出を図る動きが出ていました。同時に、中小造船所では手持ち工事量を増やすため近海船の受注に力をいれていたようです。銀行も船舶への融資に積極的で、地元の船主・造船所・銀行の三者の

利害一致したことが近海船建造ブームを呼ぶこととなりました。さらに念書船制度の廃止、輸入貨物輸送協議会における「近海船用船に関する申し合わせ」（近海船登録制度）の廃止（平成9年3月）により近海オペレーターに対する新造船船腹手当てへの抑制がなくなったことも大きな要因とされています。

近海船の歴史は、先の要因からわかるようにブームの度に多数の船が建造され、その後市況の低迷に苦しむことが繰り返されています。

それとともに、近海市場の姿を知る事も難しいものとなっています。遠洋におけるハンディサイズ、パナマックス、ケープサイズなどは、欧州の調査機関や大手ブローカー筋で公開している情報などから建造予定や船腹量、船型別船齢、成約、動静などある程度把握可能と思われる

ますが、近海船市場については情報把握が困難なものがあり、一概にはいえませんが現在の近海海運の状況は、相当船腹過剰に陥っているものと思われます。

【参考文献】

「輸入貨物輸送協議会10年の歩み（昭和56年～平成2年）」

輸入貨物輸送協議会

「輸入貨物輸送協議会20年史」

輸入貨物輸送協議会

「近海海運市場の現況調査報告」

財海事産業研究所

「南洋材輸送協定の二十年を語る」

南洋材輸送協定

「日本近海海運協会史—7年の歩み—」

財日本近海海運協会

「近海海運の実態—不定期船を中心とする—」

財海事産業研究所

「日本の近海海運」

財日本船主協会、財近海汽船協会

ノルウェー船協/香港船協が当協会と船員問題について意見交換

去る1月30日ノルウェー船協、翌31日には香港船協が当協会を来訪、船員問題について船員対策特別委員会幹事と意見交換を行った。

○ノルウェー船協

ノルウェー船協よりMr. Vatne 理事、Mr. Hough 理事が来日、協会の組織や自国の船員構成等について双方が紹介するとともに、外国人船員の労働協約等について意見交換を行い、今後も定期的に会合を持つことを確認した。

○香港船協

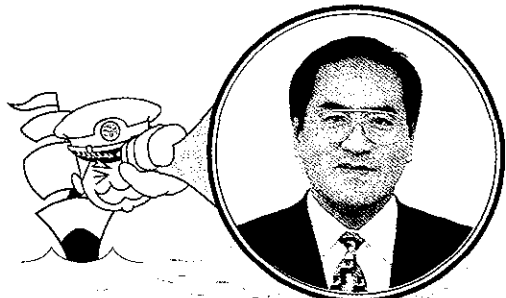
香港船協より Mr. Koo Manning Sub Committee 議長、Mr. Lam 副議長および Mr. Bowring 香港船協理事ら6名が来日、中国四者合意（中国船協会、同国海員組合、国船協および全日海）および船員の遺棄・死傷に関する補償へのITFの介入問題等について意見交換を行い今後も積極的に情報交換を行うため少なくとも年一回の定期会合を開催することを確認した。



▲左から杉浦船員対策特別委員会幹事長、当協会福島理事長、ノルウェー船協 Mr. Vante 理事、同 Mr. Hough 理事



▲左から3人目：香港船協 Mr. Koo Manning Sub Committee 議長、中央：当協会福島理事長、右から3人目：香港船協 Mr. Bowring 理事



今回、登場して頂くのは

日本海運(株)第三営業部課長

河田満喜次さん(45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？

すばり営業開発セクションであります。新規荷主、新規貨物の開拓を行っており、中長期プロジェクト案件等の推進窓口となっております。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

昨年夏に開催された海外洋上研修セミナーに参加し、多くの物流関連企業の担当者と交流を持つことができたこと、さらに、大型客船での船旅は、同じ海上輸送を携わる私にとって、未知なる体験であったことも加え、大きな収穫となりました。

3. 御社の自慢といえば？

当社の社船を含む運航船腹量は、平成13年12月末現在、45隻となっており、一般貨物船から、自動車・セメント等の専用船、特殊貨物船、およびフルコンテナ船・RO/ROコンテナ船等によるコンテナ・シャーシの輸送にいたるまで、多くの船種を有し、「運べないものはない」を基本姿勢に、日夜安全運航に励んでおります。

4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えて下さい。

ただ単に海上輸送の提供だけでなく、ドアツードアの一貫輸送を含め、多岐多様にわたる荷主ニーズに対応できる、提案型営業の確立を目指したいと考えます。

日本海運(株)の事業概要

信頼と実績を載せて21世紀を全力航行!!
日本海運は、お客様の大切なお荷物を長年に渡り、より速く、より安く、より安全に目的地まで輸送し続けている実績と信頼にお客様より高い評価を得ています。

今後もさらに日本経済・産業の発展を輸送業界から貢献し、次代に対応した新しい海上輸送の実現に取組んでまいります。

Washington便り

猛毒の大魚発見記

太公望

ワシントンへ赴任する時、会う人から必ず「あなたはどんな仕事をするの」と聞かれた。筆者はその度毎に、「ワシントンの釣り堀で日がな一日糸を垂れて、釣り堀での出来事を見定めながら、時々その中に混じる異常な魚を発見するような仕事」と答えた。

ワシントンの釣り堀は、「キャピトル・ヒル」と呼ばれている。そこには様々な種類の魚が生息している。釣りはただ糸を垂れても魚が相手をしてくれない。どのような竿がこの釣り堀では一般に使われているのか、道糸と釣針は何号か、餌は生きた虫や練り餌か、それとも疑似餌か、うきは玉うきか、それとも棒うきか、どこが駆け上がりで、どこが深みなのか、など教え上げれば切りがないほど、筆者にとって未知の世界が広がっている。機会ある毎に釣り堀に出掛けることを第一の心得とし、そこにいる太公望から釣りの技法や作法を学び、丹念に積み上げるほか解決法がないことが分かった。一人前の太公望になるには長期戦の覚悟が必要のようだ。

釣り堀大会

着任してからは、太公望との釣り談義の機会を積極的に設けた。新参の筆者が外国人という障害を乗り越えて、どれほどの人から暖かい協力の手を差し伸べてもらえるものだろうか、不安が付き纏っていた。そんな状態で筆者が釣り堀の基礎知識と作法を学ぶ日々が続いた。ある日、ワシントン・プロベラー・クラブ主催の昼食会への誘いが舞い込んだ。案内状には、9月26日「キャピトル・ヒル」の住人である Oberstar 下院議員が講演者として出席すると記され

ている。またとない絶好の機会なので、その集いに初めて出掛けてみることにした。

当日の会場には誰よりも先に顔を出し、集まり始めた人たちとの名刺交換を通じて知遇の緒を着けた。15枚ほどの名刺を渡し切ったところで、参加者が指定のテーブルに着座する時間が来た。今度は同じテーブルの全員10名に名刺を渡した。筆者の左の席に名刺不所持の御仁が座った。同氏は口頭で「海軍の提督」であることを打ち明けた。お互いに会話を交わしていると、筆者の職業が海運業であることを切っ掛けに、話題が「日米貿易問題」に発展した。提督曰く、「日米貿易は何時までも不均衡の状態が改善されず、特に完成車の海上輸送に米船社が参入できない大きな障害が存在する。GALI (Great American Lines の略称) の営業努力も阻まれている。つい先頃、これに関連する法案が下院を通過した。」その発言から充分過ぎるほどの重要情報を手にした筆者の耳には、更に続ける提督の言葉はもう届かなかった。食事が30分ほどで終わり、Oberstar 下院議員の講演が始まった。非礼の中座は避けたい筆者の尻がジリジリ焦げ出していた。

猛毒の大魚出現

一直線で事務所に飛んで帰った筆者は提督発言の真偽を見極める作業に取り掛かった。しかし、筆者の網には一匹の魚も掛からなかった。それでは埒が明かないので、先輩の太公望に調べて貰うことにした。2時間後の返事も「見付からない」であった。筆者は必ず見付かると確信して、議会関係の人脈などを駆使して調査を継続するよう、再度丁重に懇請した。その3時間後に、「猛毒の大魚発見」との報が入った。下院が前日の25日に承認した400ページはあろうかという膨大な「国防総省2002年度歳出権限

承認法案」に半ページほどの追加条項がこっそり挿入されていたのだ。手元に届いた法案の挿入条項をじっくり眺めると、改めてその毒性に腰が抜けるほど仰天した。これは天下の一大事と判断し、直ちに東京へ打電した。

米国では、大統領直轄の独立行政機関として海事関係事項を所轄する連邦海事委員会(FMC)が設けられている。下院承認法案に盛り込まれた挿入条項は、そのFMCの権限を超えて「米国船が諸外国との海上輸送で市場参入ができな場合、制限的貿易慣行が存在するとの単純な事実判断から国防総省長官がこれを然りと認定し、その報告を受けたFMCは関係国船社に罰則を課する」という内容であり、海事法令の現行運用ルールを基本から読み替えさせるという仁義なき策謀の現われでもあった。その目論みは明らかに完成自動車輸送がターゲットであった。その提案者であるWeldon議員(ペンシルヴァニア州選出・共和党)には海員組合、造船所、船社などの意向を汲んで、今までに何度も同種の法案化を画策した「前科」があったからだ。

駆除大作戦

何事も対策を講ずる時の有効な決め手は迅速且つ的確な初期動作が基本だ。東京では、協会から連絡を受けた国土交通省と協会メンバーの邦船三社がそれぞれのルートで直ちに動くことになった。国土交通省ルートでは、当地大使館アタッシェの岡西一等書記官に外交ルートでの対策を講ずるよう指令が届いた。同氏は、主に当地のCottonクラブ(日欧海運先進国の集まり)メンバー連名の「デマルシェ」(外交文書)の作成と早期提出に注力され、下院法案成立から一週間後の10月3日に抗議の外交文書が日欧9カ国およびEUの署名で国務省へ提出された。これは正に神業ともいえる電光石火の対応であった。邦船三社もワシントンの弁護士やロビイストを通じてそれぞれ駆除工作に動き出した。

その時点で上院では下院とは別の独自法案を審議中であり、それに下院条項を挿入させないよう上院への働き掛けを我々は9月27日から開

始した。10月2日、上院法案は問題条項を挿入せずに成立した。これで第一関門は無事通過した。今度は議会手続き上、双方の異なる内容の法案を統一法案化する必要があり、両院協議会の場に焦点が移った。

我々の働き掛けが次第に効を奏し、その第二関門を突破するために様々な動きが表面化してきた。日本の自動車メーカーが加入する在米国際自動車工業会もメンバー運営の工場が所在する州選出の上下両院議員の地方事務所へ草の根的働き掛けを行なった。存在と権限を無視された格好のFMCのCreel委員長が4ページに上る「怒りの名文書」を関係上院議員などに送り付けた。運輸省、商務省、国務省および法案当事者の国防総省もこぞってその導入に反対であることを議会への文書などで旗幟鮮明にした。「公正な貿易」との観点からは、穀物などの農産物輸出関係9団体、「米国荷主」の声を代表する全米産業運輸連盟などの反対趣意書が議会関係者へ続々届けられた。

猛毒の大魚を発見して駆除に立ち上がった時には、一条の細い流れが10月中旬には大河の奔流と化してアメリカ議会を飲み込む勢いとなった。両院協議会では、上院からの強い反対の意向が勝り、下院の挿入条項は統一法案から削除された。駆除大作戦は各方面からの絶大な協力を得て成功裡に終えることができた。

ある時、この作戦に陰で側面協力したWSC(世界海運評議会)のKoch会長に筆者が「アメリカは公正と正義の国。それを体現するのがキャピトル・ヒルの住人。公正とは無縁の条項がこっそり挿入されるのは一体どうしたことか」と書生論を吹っ掛けたら、同氏は、一言「Welcome to Washington!」と答えた。

今日も、二匹目の猛毒の大魚がどこかに泳いでいないか、これから釣り堀に出掛けてみようと思っている。

(北米地区事務局ワシントン事務所
所長 岡 哲夫)

第38回

潮風満帆



TB丸とバハマの 積荷異変



上五島石油備蓄基地 バースマスター 佐野義治
(元マリテックマネージメント船長)

昭和35年、20歳で三重県にある某商船学校を出でから、36年プラス少々の間有給休暇を除いては、ずっと船に乗っていた。「それがどうした」と言われても困るが、事実だからとしか言いようがない。

18歳の時、遠洋航海実習があり、練習船大成丸でシドニーへ行った。

19歳の時、社船実習でペルシャ航路のタンカーに乗った。

船長をリタイアした後2年間、検船をするため、シンガポールまで何度も乗船した。

これら前後も、ムリムリ合わせると、ピッチシ「40年間」「1年も途切れることなく」「船で」「外国へ」行っていたことになる。「それがどうした」と言われても困る。船乗りとしては、極めて常識的な半生で、これ以上の経歴をもった人は、馬に喰わすほどのことも承知している。

承知はしているが、私には他の追隨を許さない?一寸変わった記録がある。それは乗船していたこの40年間に、唯の一度も魚釣りを「したことがない」という珍記録である。(ギネスには申請もして

いないが……。)

もし、私より乗船経験が長く、且つ一度も乗船中に「釣りをしたことがない」方がおられたら、船主協会経由でお知らせ頂きたい。別に賞品を差し上げる訳ではないが、とりあえず尊敬することになっている。ちなみに、私は魚を食べる方は得意である。

さて、本題のTB丸の事を書くことにしよう。この船には、昭和62年と63年に、9ヶ月ずつ乗船した。本船は、88シリーズ(88,000dwt)のタンカーで、メキシコ湾、カリブ海、大西洋に面した、コロンビア、ベネズエラ、ドイツ、オランダ、イギリス、カナダ、アメリカ、トリニダード・トバコおよびメキシコの港がテリトリーである。

私が乗船していた時は、三国間輸送が専門で、日本にはまったく寄港しなかった。おかげで長期ナントカ手当を頂いて、懐も潤った。

潤ったけど、本船では、2年間で53回もライタリングをやられて、ホトホトまいった。

ライタリングというのは、通称ハシケ取りといわれ、沖に停泊している20万トン以上の大型タンカーに接触しては、油を受け取り米国ガルフ沿岸の港(ヒューストン、ポートアーサー、モービル、コーパスクリステイ、ニューオーリンズ、バトンルージュ他)へピストン輸送することである。

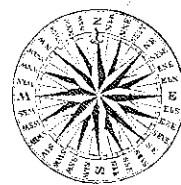
数えてみたら、本船ではパイロットが254人来た。ミシシッピー河のパイロットだけでも、66人来た。ミシシッピー河の中ですれ違う船のパイロットから、VHFで「ヨォーTB丸キャプテンサノはまだ乗ってるか?」なんてお声がかかるほどになっていた。

ライタリングの事を書いていると、とても紙面がたりない。

そこで、昭和62年の9月にバハマで積荷をした時のハプニングについて書くことにする。



7つの海のこぼれ話



あつ書きついでだから、もう少しライティングの事について書いておくが、この期間中の備船関係には恐れ入った。

TB丸の人事やメンテをしていたのは、O商船で、私はここから給料をもらっていた。チャーターは、N郵船(東京)である。N郵船がイギリスのBPに定期で貸し出し、BPがノルウェーのJAHRE(ヤーレ)に又貸して、これをアメリカのGOTOCO(ゴトコ)に又貸していた。この関係はすべてタイムチャーターである。

貸す度に少しずつカスリを取っていたものと思う。

GOTOCOの営業は、ヒューストンにあったので、私が事務所へ挨拶に行ったこともあるし、担当の営業マンが研修で、本船に数日乗船したこともあった。

備船相手は、これだけでも充分多いのに、GOTOCOが時々、シェルやエクソンにサブレット(又貸し)してくれるので、毎月300通以上のテレックスを発信していた。

日本、イギリス、ノルウェー、アメリカを同時に相手にしているため、24時間どこかがオフィスアワー

中なので、本船の昼夜に関係なく、電話とテレックスが来た。

それだけでなく、休みなしでピストン輸送をしていて、眠る間がないので、ほんの少しの睡眠時間を確保するのに必死であった。そしてこの僅かな睡眠時間中に電話がかかってくるのにはまいった。うっかり寝付いたら、電話やテレックスが来そうで、寝付きまで悪くなった。

その内、何ヶ月かすると、こんな生活にもなじんで、それなりに余裕ができ、ヒューストンでは、2~3回アストロドームへ大リーグの野球を観に行ったこともあった。まだ東京ドームが出来前だったので、ドーム内の華麗さに感動した記憶がある。

球場内に、日本人の女子高生が多数いて、「先生、これ似合う?」とか言って、ナントカグッズを持ったりしていたので、「なんじゃこりゃ」と思ったけれど、野球終了後、外へ出てみたら「AY学院高等部」と書いた観光バスが何台か並んでいたの、修学旅行だということがわかった。あの頃、アメリカへ修学旅行に行く学校は、ずいぶん進んでいたのではないかと思う。

アストロドームの修学旅行なんか、どうでも良いから、早くバハマの積荷ハブニングに話を移さなければ、本文の題名と内容が、全然合わなくなる。多分今からバハマの一件を書き始めても、紙面の都合で、手遅れということが読めてきた。なんぼ詰めても数行では書き切れない。申し訳ないが、バハマでのハブニングの件は、近い内に紹介することにする。

あの時、TB丸に同乗して、一騎当千の大活躍をしてくれた航海士の面々も、その後出世してパイロットになった者、飲み過ぎて西方浄土へ旅立った者、緊急雇用対策で退職していった者等もいるが、大半はめでたく船長に昇進し、船長協会に所属して会費を徴収されている。

オール諸兄の御安航を祈る!



11 国土交通省は、2001年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると357隻、1,389万7千総トンで、前年に比べ26隻増加、総トン数で19.9%増となった。

15 19カ国・2国際機関の大臣らが参加する交通分野の大臣会合が東京で開催された。
(P. 5 海運ニュース国際会議レポート参照)

21 国土交通省は、「都市圏間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会」(座長：加藤俊平東京理科大学教授)の第1回会合を開催し、幹線物流での環境負荷低減システム構築、モーダルシフ

トを実現するための方策などについての検討を行った。

21 25 日 IMO 第33回訓練当直基準小委員会 (STW) が開催され、船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約である1995年改正 STCW 条約について各国の履行状況が報告された。
(P. 4 海運ニュース国際会議レポート参照)

25 日 国土交通省は、次世代内航海運懇談会 (座長：杉山武彦一橋大学教授) の第4回会合を開催し、船員の配乗体制など規制の緩和について議論した。

30 日 第7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教授) が開催された。
(P. 6 海運ニュース内外情報参照)

30 日 国土交通省は、1995年改正STCW条約の完全実施を2月1日とされていたものを7月末まで延期することを発表した。

30 日 国土交通省は、船員の労務供給・職業紹介事業の規制緩和を検討する船員職業紹介等研究会のワーキンググループ (ワーキンググループ座長：野川 忍 東京学芸大学教授) を開催し、海事局船員部の規制改革案を提示した。

本誌記事訂正について

本誌2002年1月号 SHIPPING FLASH (P. 10~) にて掲載の「平成14年度海運関係税制改正・予算」の【資料2】および【資料6】に一部誤りがありました。

【資料2】平成14年度税制改正後の海運関係税制一覧

「2. エネルギー需給構造改革推進投資税制 (特別償却または税額控除)」の欄をすべて削除。これにより以降の項目番号は2~10にそれぞれ繰り上がる。

【資料6】平成14年度船員関係予算

「一般会計 国土交通省」の「II 開発途上国船員養成への協力」の平成13年度予算額64を58に、合計945を717に、また最下段の総計1,525を1,189 (いずれも単位は百万円) にそれぞれ修正。



船協だより

1月の定例理事会の様様

(1月23日、日本船主協会役員会議室にて開催)

会員異動

○社名変更

平成14年1月15日付

株式会社関西ライン(京浜地区所属)

(旧社名 関汽外航株式会社)

平成14年1月23日現在の会員数106社

(京浜地区68社、阪神33社、九州5社)

総務委員会関係報告事項

1. 平成13年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について

2. 平成14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年度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るとともに、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、24社より合計120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25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予定している。

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。

【海運講習会の予定】

日 時：3月25日(月) 09:00~15:40

場 所：海運ビル2階

一次第概略—(敬称略)

挨 拶

日本船主協会会長 崎長 保英
激励の言葉

毎日新聞論説委員・編集局特別委員 玉置 和宏
講 演

淑徳大学教授・工学博士 北野 大
日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長(広報担当) 草刈 隆郎
社会人としての心構え

マネージメントサービスセンター 三木 尚子
船長雑感

川崎汽船(株)船員グループ長 小島 茂

政策委員会／

海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.6 海運ニュース内外情報参照)

政策委員会関係報告事項

1. 平成14年度海運関係税制改正および予算について

(本誌2002年1月号 SHIPPING FLASH P.2 参照)

2. 国際船舶制度のその後の動きについて

3. 海運セミナー「不況下における海運経営」の開催



4. ICS/ISF2003年総会について
5. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 第10回中間会合の開催について

海務委員会報告事項

1. IMO 等におけるテロ対策について

(1) 国際海事機関 (IMO)

IMO は昨年11月に開催された第22回総会においてテロ等を防止するためのセキュリティ対策を議題に取り上げ、米国の資金協力により2002年2月11日から15日の間、セキュリティ対策のための中間会合を開催することとした。中間会合の審議結果は5月に予定されている海上安全委員会での検討を経て、関係条約の改正案などにまとめられ、12月に予定されている同委員会で採択される見込みである。

米国は中間会合に向けて、以下の項目に関する提案を1月15日に提出した。

- ① 自動船舶識別装置の強制搭載時期の前倒し、および運用水域の拡大
- ② 会社および各船の保安責任者の任命、船舶保安計画の備え付け
- ③ 港湾保安計画と安全性評価のための IMO ガイドラインの作成
- ④ 船員の身分証明の改善と調査
- ⑤ コンテナの保安対策 (インスペクションの強制化)
- ⑥ 船舶保安装置およびハイジャック防止装置の検討

(2) 国際海運会議所 (ICS)

ICS は米国の提案内容に関し、1月28日に予定されている Executive Committee に加え、同日の午後にもセキュリティ対策について協議し、船主側の対応を検討することとなった。

(3) World Shipping Council (WSC)

WSC は、コンテナのセキュリティ問題に関する意見書を1月17日に米国関係当局に提出した。

(4) セキュリティ対策に関する海事関係機関の会合予定

- 1月21日～25日 IMO 訓練・当直基準小委員会 (STW)
 - 1月28日 ICS Executive Committee およびセキュリティ対策会合
 - 1月29日～31日 英国および関係政府打合せ
 - 2月5日 ICS コンテナ小委員会/危険物パネル
 - 2月11日～15日 IMO 中間会合
 - 3月6日 経済産業諮問委員会 (BIAC) 海運委員会
 - 3月7日～8日 OECD 海運委員会 WG
 - 5月15日～24日 IMO 海上安全委員会
- ### 2. 交通に関する大臣会合の開催について
- (P. 5 海運ニュース国際会議レポート参照)

労務委員会委員会報告事項

1. 1. 20条特例船のPSC対策について
2. 船員保険制度問題について
3. 第1回ILO High-Level Tripartite WGの模様について

近海内航部会報告事項

1. 近海内航部会に関連する最近の問題について

外航船舶解撤促進特別委員会 関係報告事項

1. 第4回シップリサイクル連絡協議会



環境対策特別委員会関係報告事項

1. 環境セミナーの開催について
2. 交通部門における地球温暖化対策のあり方勉強会について

船員対策特別委員会報告事項

1. 外国人船員問題への対応について

陳情書・要望書等（1月）

宛先：通関情報処理センター(写)財務省関税局
 件名：Sea-NACCS 利用料金の見直しについて
 要旨：Sea-NACCS 利用料金は、Air-NACCS に比べ割高である。特に、積荷目録の登録や提出等では著しい差が生じている。こ

のため、Sea-NACCS 利用船社等の利用料金に関しては、まずは Air-NACCS 並みに引き下げるよう要望した。

国際会議の予定（3月）

IMO 第47回海洋環境保護委員会（MEPC47）

3月4日～8日 ロンドン

IMO 第45回設計設備小委員会（DE）

3月18日～22日 ロンドン

アジア船主フォーラム（ASF）Ship Insurance and Liability Committee 第7回中間会合

3月19日 香港

アジア船主フォーラム（ASF）第5回シップリサイクル中間会合

3月25日 台北

平成13年度海運関係叙勲・褒章受章祝賀パーティーの開催

平成13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賀パーティーを平成14年1月23日、日本海運倶楽部において開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。

叙勲受章者

（春季）

勲三等瑞宝章

三本 力（日本郵船株式会社元副社長）

勲四等旭日小綬章

小谷猛太郎（東京船舶株式会社元社長）

（秋季）

勲四等瑞宝章

徳田 迪夫（日本郵船株式会社元専務）

勲四等瑞宝章

中村 次雄（株式会社エム・オー・シーウェイズ元社長）

褒章受章者

（春季）

藍 綬

坂田 昇（日本郵船株式会社顧問・元副社長）

（秋季）

藍 綬

堀江 隆三（堀江船舶株式会社社長）



▲受章された方々

左から三本氏、小谷氏、徳田氏、坂田氏、堀江氏

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12月	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
8	3,851	3,518	333	▲ 8.4	▲ 2.2
9	4,163	3,118	1,045	▲ 11.0	▲ 7.9
10	4,073	3,613	460	▲ 9.0	▲ 4.6
11	3,890	3,397	493	▲ 9.2	▲ 7.9
12	3,961	3,300	661	▲ 14.5	▲ 13.5

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
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
2001	122.10	113.85	131.69
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	121.56	118.92	124.80
9	118.91	116.78	121.72
10	121.32	119.65	123.10
11	122.33	120.24	124.33
12	127.32	123.65	131.69
2002年1月	132.66	130.75	134.69

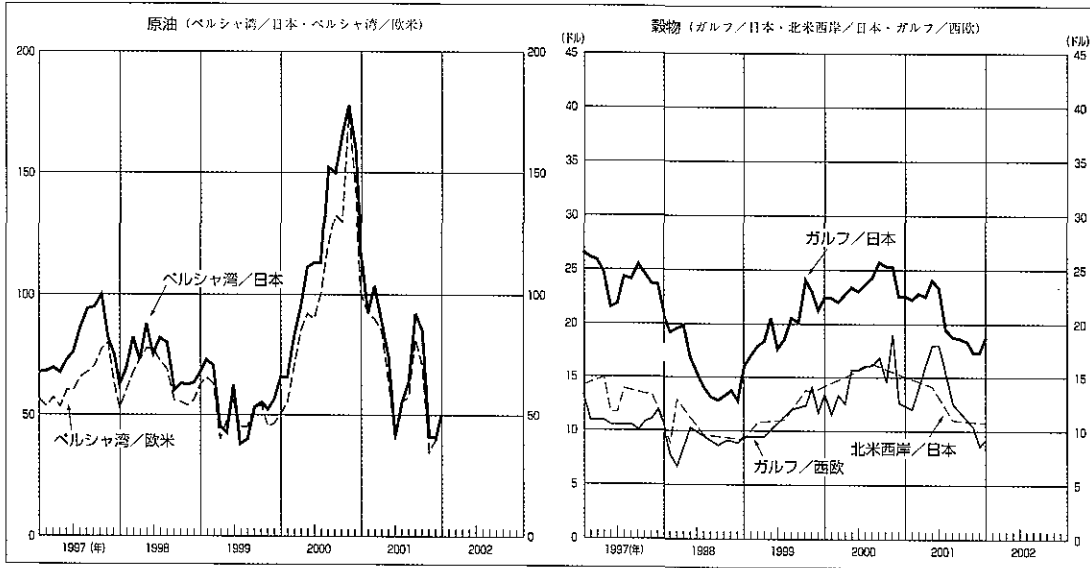
(注) 財務省貿易統計による。

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)									
				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	146,643	2,182	92,089	26,147	46,549	67,431	198	2,185	182	1,551	170,032	45,021	
2001	5	9,841	0	9,841	1,320	2,641	5,166	57	439	33	185	12,872	10,826
6	11,551	0	11,551	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	
9	11,600	955	10,645	877	3,930	5,370	23	220	225	0	10,750	867	
10	13,070	295	12,775	1,430	3,745	7,130	40	350	80	0	12,948	2,487	
11	15,396	365	15,031	1,572	4,919	7,937	0	501	67	35	16,490	1,838	
12	12,112	860	11,252	1,122	3,974	5,297	0	733	115	11	9,473	1,966	
2002	1	12,765	240	12,525	1,643	4,536	5,810	54	391	71	20	16,713	4,152

(注) ①マリタイム・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					
	2000		2001		2002		2000		2001		2002	
	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	65.00	48.00	118.00	80.00	50.00	34.75	50.00	40.00	100.50	82.50	40.00	35.00
2	65.00	54.00	92.50	86.00			55.00	45.00	92.50	70.00		
3	82.50	62.00	103.00	88.75			70.00	55.00	90.00	70.00		
4	95.00	78.00					85.00	64.00	85.00	70.00		
5	111.25	93.75	75.00	57.00			92.00	75.00	63.50	52.50		
6	112.50	96.50	41.50	38.50			95.00	80.00	40.00	35.00		
7	112.50	98.00	55.00	43.50			100.00	82.50	55.00	42.50		
8	152.50	112.50	63.15	39.00			120.00	90.00	57.50	38.50		
9	150.00	128.00	92.00	57.50			132.50	105.00	82.50	50.00		
10	165.00	113.50	85.00	40.00			130.00	105.00	70.00	37.50		
11	177.50	164.50	41.00	33.50			175.00	125.00	35.00	32.00		
12	160.00	140.00	40.50	36.00			142.50	125.00	40.00	35.00		

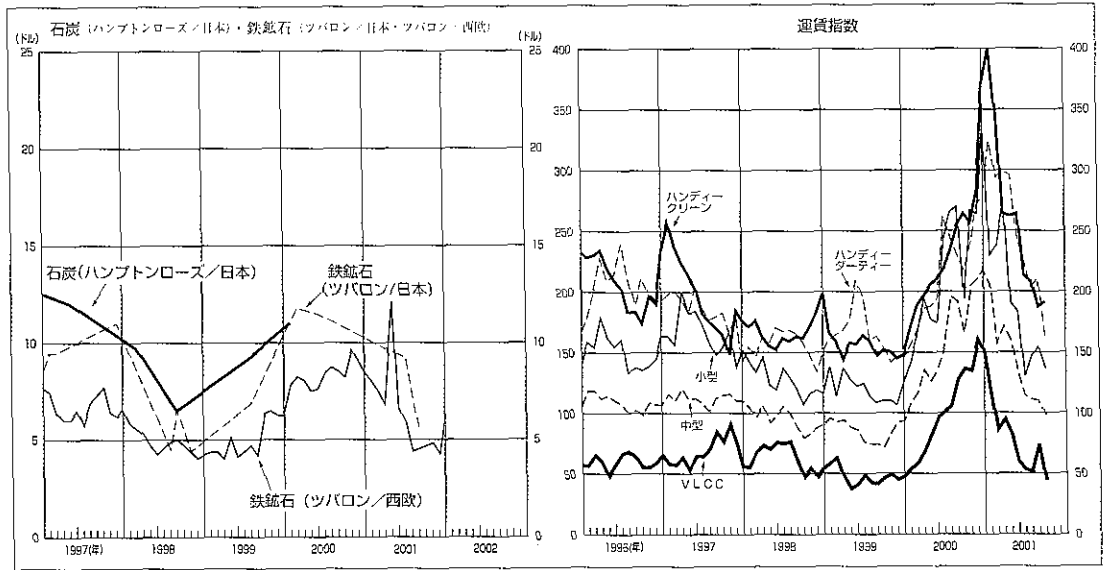
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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					
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	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	21.50	18.85	17.20	—	—	10.75	—	—	—	9.15	8.88
2	22.25	21.00			—	—			12.00	—		
3	22.80	22.70			—	—			—	—		
4	22.25	21.50			—	—			—	—		
5	24.00				14.10	13.50			18.00	14.60		
6	23.25				—	—			18.00	17.00		
7	19.50	18.75			—	—			—	—		
8	18.90	17.75			11.00	—			12.25	—		
9	18.60	17.50			—	—			—	—		
10	18.35	17.50			—	—			—	—		
11	17.25	16.75			—	—			10.35	—		
12	17.25	15.80			—	—			8.60	8.50		

(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/トン)

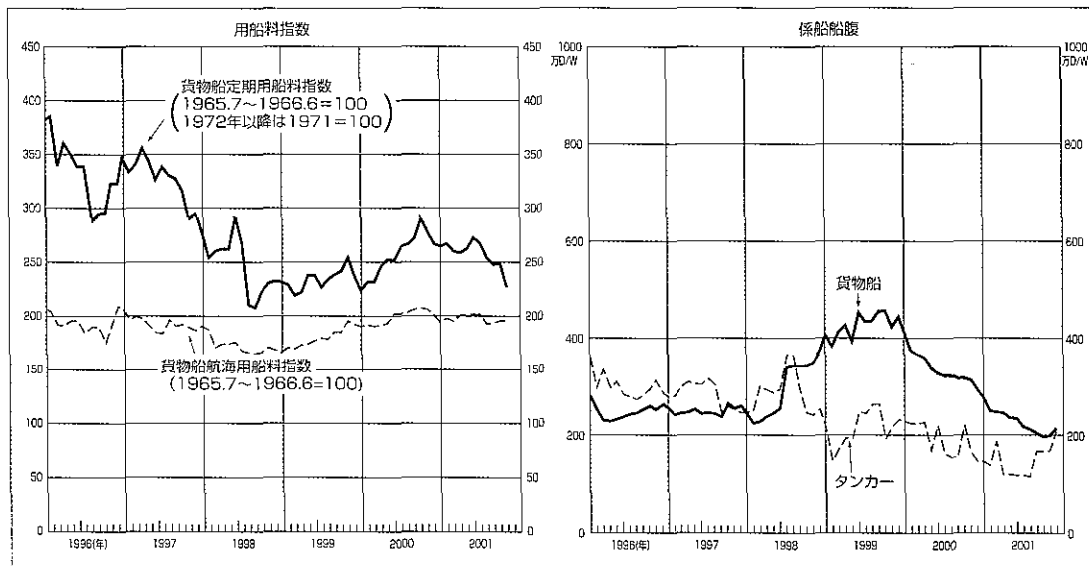
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	2001		2002		2001		2002		2001		2002	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8.45	7.20	6.30	4.40
2	—	—	—	—	—	—	—	—	8.00	6.35	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	5.85	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.85	5.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.10	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.65	6.05	—	—
7	—	—	—	—	9.20	—	—	—	5.89	4.50	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.25	—	—
9	—	—	—	—	5.40	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	4.85	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—

(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	38.3	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	109.9	153.1	244.9	261.3	215.1	52.2	114.2	130.1	223.6	213.8
8	42.3	74.3	112.9	160.0	159.1	105.5	196.5	265.5	243.4	233.9	50.8	111.3	145.0	204.3	208.2
9	41.3	73.3	108.1	162.1	147.9	128.6	190.9	269.2	229.5	254.6	73.7	110.7	153.6	210.0	187.1
10	47.0	71.3	109.8	153.6	151.3	136.2	165.1	194.1	217.3	264.9	44.1	98.4	136.1	162.8	191.6
11	49.5	82.5	110.9	141.7	150.4	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					
	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	204.0	339.0	338.0	266.0	226.0	264.0	267.0
8	189.0	196.0	165.0	178.0	203.0	192.0	289.0	330.0	210.0	233.0	267.0	253.0
9	186.0	190.0	164.0	185.0	206.0	193.0	293.0	327.0	208.0	238.0	271.0	248.0
10	176.0	191.0	165.0	185.0	207.0	195.0	294.0	316.0	222.0	241.0	290.0	249.0
11	188.0	189.0	170.0	195.0	206.0	195.0	323.0	290.0	231.0	254.0	278.0	227.0
12	211.0	186.0	168.0	192.0	200.0	200.0	323.0	294.0	232.0	237.0	267.0	267.0
平均	193.3	192.6	172.1	178.3	198.4	198.4	334.9	328.1	245.5	233.7	255.8	255.8

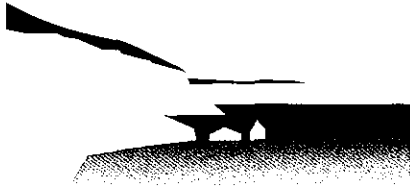
(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

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	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	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	248	1,818	2,106	35	619	1,154
9	344	3,514	4,560	50	1,507	2,631	280	2,569	3,183	40	813	1,552	243	1,745	2,032	38	868	1,667
10	355	3,544	4,576	49	1,141	1,940	292	2,618	3,185	44	1,140	2,201	237	1,682	1,965	37	863	1,661
11	347	3,332	4,248	47	1,236	2,193	289	2,574	3,135	42	877	1,644	238	1,722	1,996	38	864	1,681
12	355	3,456	4,449	46	1,293	2,308	271	2,429	2,914	40	779	1,471	243	1,820	2,147	41	1,054	2,083

(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



私は横浜のいわゆるニュータウンに住んでいる。最近、日本メーカーの販売店が撤退し、驚いたことに赤い車が並ぶ店になった。外国車の販売店は、これまでもドイツ、スウェーデン、フランス、英国と一通り揃っていた。住み始めてから7年、日本メーカーにも新規出店や撤退の動きはあった。しかし、イタリア車の販売店は初めてだ。

米国車のディーラーはといえば、唯一近所にあった店の看板はドイツ車のそれになった。社名は米国メーカーだが、販売車種は欧州子会社製というものもある。あとは並行輸入業者が扱う特殊な車が目に付く程度。

海外での日本車はどのようなのだろうか。米国では品質の良いコンパクトカーとして日本車は評価を得た後、高級車や小型SUV、そしてピックアップトラックへと進出している。昨年の乗用車販売シェアは32.8%、商用車も含めたシェアでも26.8%になった。

ところが欧州では一向に振るわない。西欧での販売シェアは10%を少し越えた程度だ。要すれば、似たような小型車を得意とする欧州メーカーが確固たる地位を確立していて、日本から輸出する小型車では採算が取れなかったのだ。

マーケティング面でも、日本メーカーは米国での成功を欧州へ展開出来なかった。とある日本メーカーの方に伺ったところによると、米国

ではジェネレーションで顧客層を捉えることが出来たそうだ。消費の太宗を占めるジェネレーションの嗜好を掴めば、売れる車種を投入することが出来たという。

ところが、欧州では同じ手法が通じない。日米欧の販売担当者が一堂に会して討論した結果、欧州でのキーワードはクラス（階級）だという。売れる車種がクラスで決まっているどころか、メーカーまで決まっている。日本車は安くもなく、高級でもなかったのだ。

その後、日本メーカーも現地生産を充実させ、本格的な進出への正念場を迎えている。現地生産が拡大することで、生産コストは下げられるだろう。さらにデザインや設計段階から欧州での車作りを始めている。そろそろ成果が出てくることを期待している。

昨年の輸入乗用車都道府県別登録実績によると、最も多いのは東京都で全国の16.3%を占め、第二位が神奈川県で10.0%。確かに外車をよく目にするように思うし、欧州車は魅力的だとも思う。欧州の人たちに日本車はどのように映っているのだろうか。

川崎汽船株式会社
情報広報グループ課長
谷 信彦

せんきょう2月号 No.499(Vol.42 No.11)

発行 平成14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

