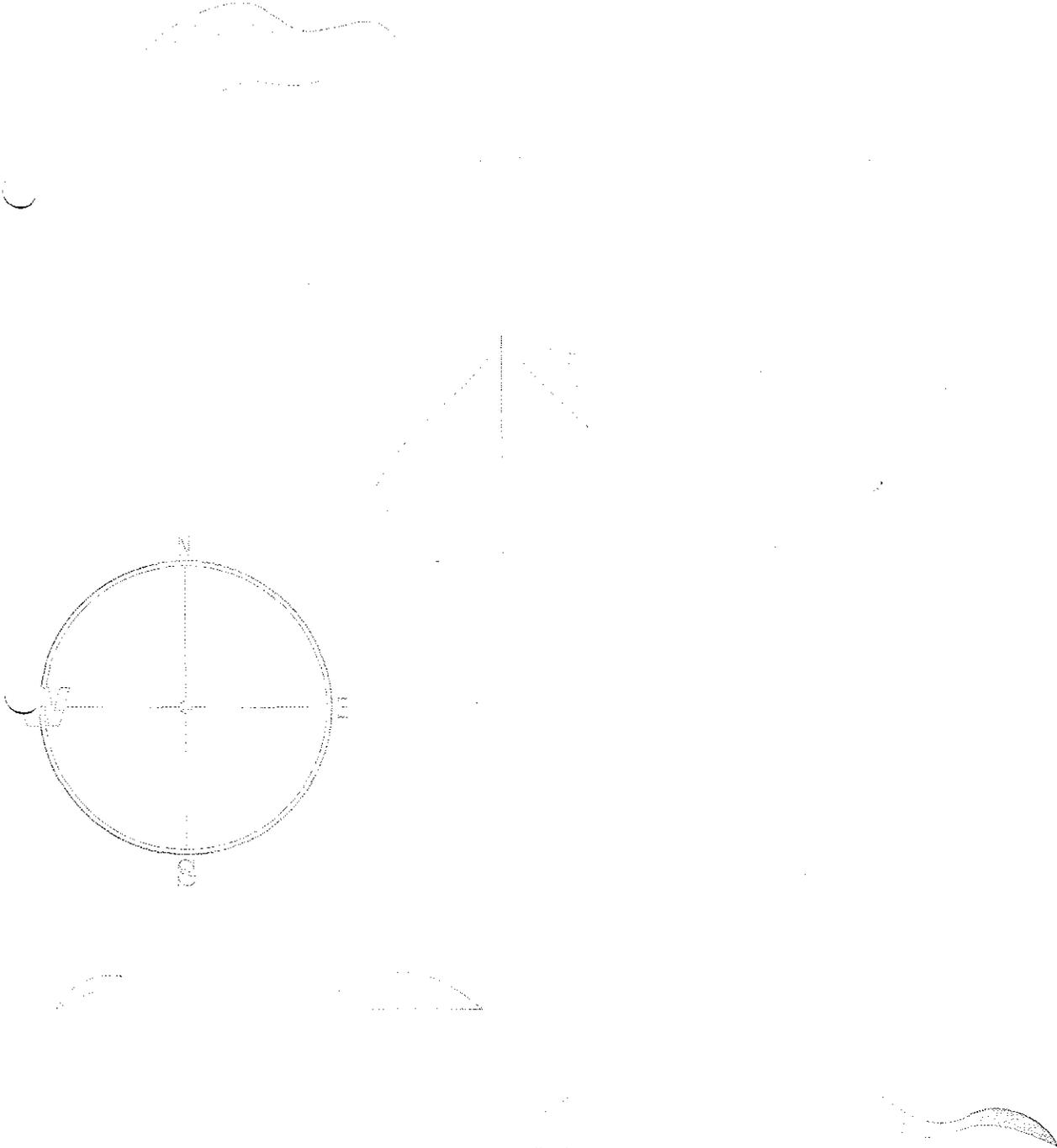
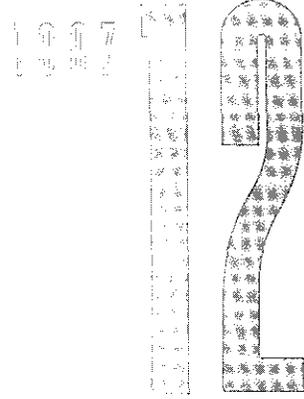


せんきょう



船協月報/1997年12月号 目次

◎巻頭言

日本外航海運の50年を顧みて★日本船主協会副会長・乾 英文——1
乾汽船取締役社長

◎座談会

船協創立50周年記念・歴代会長座談会「日本海運50年の航跡」——2

★大阪商船三井船舶 最高顧問・永井典彦 ★日本郵船 相談役・小野 晋
★大阪商船三井船舶 相談役・近藤鏡雄 ★川崎汽船 相談役・熊谷 清
★司会 当協会常務理事・大西章敬

◎ SHIPPING フラッシュ

外国人船員に対する我が国海技資格付与の方向性固まる——9

—海上安全船員教育審議会船舶職員部会の模様—

◎特別欄

海運界のこの一年★日本郵船調査グループ 調査第一チーム長・和田好夫——12

◎寄稿

次期 SEA-NACCS について★大阪商船三井船舶 情報システム室長・伊藤丈夫——15

◎随想

塩飽諸島周辺の古い話★(財)琴平海洋会館専務理事・多田春芳——18

◎海運ニュース

1. 水先料金体系の見直し——20
—第51回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—
2. ナホトカ号事故補償のための拠出金追加徴収を決定——21
—1971年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1971)第20回総会/
1992年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1992)第2回総会の模様—
3. アジア船舶保険市場設立についての検討の継続を確認——23
—アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険委員会第4回中間会合の模様—
4. アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第3回中間会合の模様——24

◎ Washington 便り——25

◇1997年の海運界10大ニュース——26

◎業界団体を訪ねて

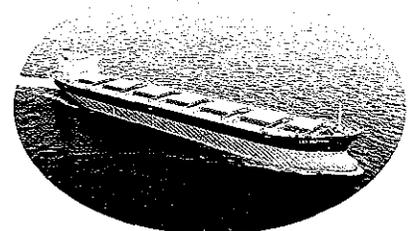
—訪問団体 日本船舶代理店協会——28

◎海運雑学ゼミナール★第33回——30

◇いわゆる総会屋等との絶縁宣言および
企業行動憲章について——32

❖海運日誌★11月——34 ❖船協だより——35

❖海運統計——36 ❖編集後記——40



石炭専航船「LILY FORTUNE」

日本外航海運の50年を顧みて

日本船主協会副会長 乾 英文
乾汽船取締役社長



当協会は本年6月で創立50周年を迎えた。当協会の歴史は即、日本海運の戦後の歴史である。

日本の海運界は戦争により船舶という唯一の生産手段の80%を失い、残存船舶は戦時中に急造された劣悪な戦標船という不経済船ばかりであり、加えて戦時補償を打ち切られたため、いわばゼロからの再出発であった。戦時中の船舶運営会という国家管理が引き続き、しばらくは国際市場への復帰が遅れ、船主経営基盤の弱体化をもたらした。

民営還元（昭和22年）後、資本充実のため計画造船制度によって船舶建造資金を調達し、船腹の充実を図った。計画造船と利子補給を根幹とした海運再建は、まずは成功であった（昭和28年）。これは国家として貿易物資の安定輸送及び外貨を獲得し国際収支を改善したいという目的に合致したものであった。その後、世界的な船腹過剰で慢性的不況が続いたため、海運集約となった（昭和39年）。高度経済成長に対応する船舶の建造と過当競争を排するためのグループ化を図ったもので、わが国の海運史上、古今未曾有の類を見ない大規模な国家助成であったが、一方では、海運業に対する国の規制であった。

船員費を中心とする諸経費の上昇や急速な円高により、日本船の国際競争力は次第に低下していった（昭和40年代後半～昭和50年代）。船員コストの軽減策として、船員制度の近代化によって少数日本人船員の配乗が実現した。

日本人船員による近代化船という、いわば純血主義の合理化には限界があり、外国籍へのフラッキングが防止できない状況が顕著になった（昭和60年代）。そこに日本船に外国人船員を混乗させる方策が考えられた。海外貸渡方式による混乗、いわゆる新たな観点に立った混乗近代化船のスタートである（平成2年）。既にこの段階では仕組船とチャーターバック船による外国用船が大きな比重を占めるところまできていた。

日本籍船の海外流出、これに伴う日本人船員の減少の趨勢は引き続くものと思わざるをえず、わが国外航海運は産業の空洞化を通り越して、いわば真空化の方向をたどっている。この状況を打開しようとして、日本籍船を維持していくために、諸外国の海運制度、政策を参考にして「国際船舶制度」が設けられ、一部制定された（平成8年）。乗出しの形態の諸問題について官公労使において早期実現に向けて種々議論されているところである。

50年の節目に当たり、外航海運会社の船舶の保有形態、船員関係に絞ってざっと見てきたが、時代時代の国家の状況、海運界に対するニーズ等によって大変な変遷があったことは驚くばかりである。常に国際競争と真正面に立ち向かわざるをえない業界にとっては、競争条件面で諸外国との格差を可能な限り是正していくため、国内問題のみならず国際的にも時代を先取りした先見性と自由な経営活動の重要性を痛感するところである。

船協創立50周年記念・歴代会長座談会 「日本海運50年の航跡」

出席者(敬称略) ()内は当協会会長就任期間

永井 典彦 大阪商船三井船舶 最高顧問(昭和52~54年)

小野 晋 日本郵船 相談役(昭和54~56年)

近藤 鎮雄 大阪商船三井船舶 相談役(昭和56~58年)

熊谷 清 川崎汽船 相談役(昭和58~60年)

司会 大西 章敬 当協会常務理事

(平成9年11月4日開催)

1 船協会長時代を振り返って —昭和50年代の日本海運の指導者として—

大西 当協会は今年50周年を迎えました。この記念すべき年を締めくくるに当たり、本日は昭和50年代に会長をなさった4人の方にお集まりいただきました。

まず、永井さんに、船協会長と社長職とを兼任されたご苦勞話などをお伺いしたいと思います。

永井 会長時代(昭和52~54年)には、自分の時間の70%を船協の会長職に取られてしまい、社長の仕事には30~40%しか時間が取れなかったのです。

もう1つは、皆さんも同様かもしれないけれども、会長としてやるべきことと、自分の会社の利害関係とが必ずしもマッチしないことがあるわけです。やはり、会社の利益をある程度犠牲にしても業界のためにやらなきゃならなかったというのは辛かった。

大西 昭和50年代は、高度成長に乗って順調に

来ていた日本の海運が、円の変動相場制への移行やオイル・ショックなどで競争力が減退し、状況が大きく変わった時期でした。いろいろ大変な時期に皆さん方に会長を務めていただいたことになると思いますが。

永井 僕の時もいわゆる円高で、175円まで上がって、それから200円台まで戻ったと思うけど……。185円になった時は、本当にもう慌てました。

熊谷 360円からグーッと上がった時だから、大きなショックでしたね。

小野 為替問題は、本当に大きいですからね。

大西 そうですね。200円切るんだって、「まさか」なんて言っていましたけど、本当に180円台まで行きましたからねえ。

小野 永井さんの時はオイル・ショックの後遺症と円高との境目で、大変な不況でした。それで、昭和54年に利子補給が復活したんです。

大西 外航船舶緊急整備対策で、3年間の政策ですね。

ところで、タンカーによる石油備蓄(昭和52年)は、画期的な政策だったと思いますが。

永井 あれで海運界全体が助かった。余剰タンカーが稼いでくれたし、船腹が少なくなったので運賃も上がり、二重の意味で海運界に非常にプラスになったと自負しています。当時、日本の松永君が「漂泊したらどうか」と言ってきて、「そんなことできるのか」と言ったら「大丈夫だ」と言うわけです。よく検討したらできるんですね。硫黄島の西側は航路はないし、支障はないからそこでやろうと。船は浮いていますから、流される。それを1日ごとに天体観測で、もとに戻すんです。

熊谷 これで大変助かったんでしょね。あの船が動いていたらどうなるか……。

近藤 僕の時代にはそういった問題はなかったですね。

大西 3部門同時不況と言い出したのは、皆さんの頃でしたか。

永井 僕のとときは定期航路がよくて、それから、自動車専用船もまあまあ。タンカーとトランパーは駄目だった。だから、三重苦じゃなかった。

小野 僕が会長の時代（昭和54～56年）に言い出したのは「三重苦」で、「3部門同時不況」はもう少し後、近藤さんの時代で、昭和57年頃ですね。

大西 アメリカで新海運法が成立したのは昭和



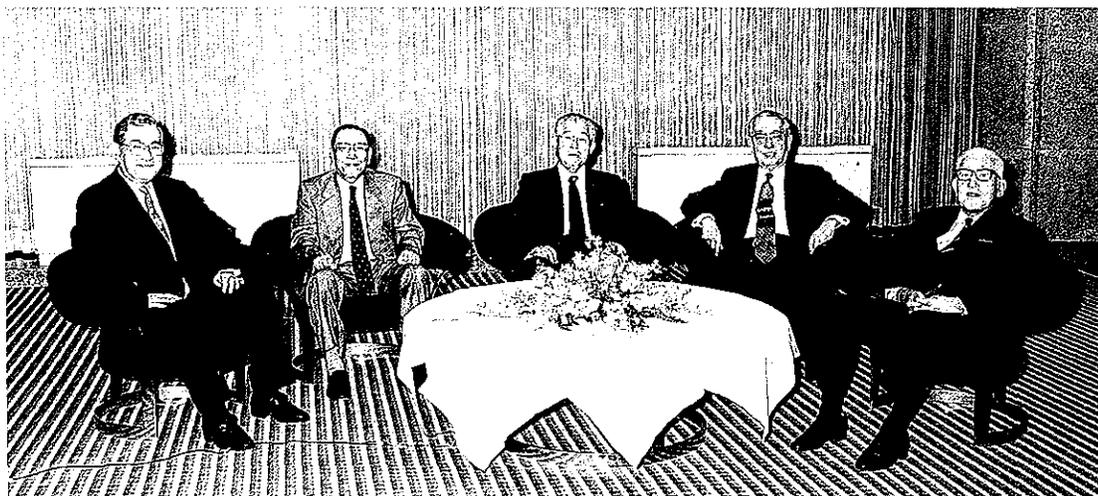
永井典彦氏

59年ですから、その頃から定期航路は収益が低下してきました。翌年、集約体制が解除になって、「もう自由にやりなさい」ということになりましたね。

小野 僕の時代から集約の解除を言っていて、熊谷君がまとめたのだから、彼はパイオニアですね。

大西 また、昭和50年代は、仕組船が増えていった時代です。日本人の乗組員を減らしながら何とか国際競争力を維持しようと、船員制度近代化をやりました。

小野 集約が終わりようやく企業らしくなってきた、そこで国際競争力の問題が出てきた。永井さんのときから、一船別の競争力が問題にな



ってきました。企業の競争力も問題だけど、一船ごとの競争力がなくなった原因を突き詰めていくと、船員費になる。そうするうちに、今度は企業としての競争力が駄目になりました。

大西 熊谷さんが会長の時代（昭和58～60年）は、日本籍船と仕組船を総合した商船隊の競争力が問題になりましたね。

熊谷 船員の問題は出ていました。近藤さんの頃（昭和56～58年）から尾を引いていたのかも知れません。データを全部出した。それを見ると、当然のことですが、もう競争力が全然ないんですね。仕組船の話も出て、近代化船をつくるということになったわけです。

大西 昭和53年に「日本海運の意義」、「日本海運の国際競争力」という海造審海運対策部会の小委員会報告を發表しました。本答申は昭和55年に出ています。船員制度近代化委員会が昭和54年にできて、実験船の運航を通じて新しい船員制度について考えていくことになりました。

小野 そのテーマが定員削減。あの頃は40何人乗っていたから、今の人から見るともう想像もできませんね。熊谷さんの後の宮岡さん時代（昭和60～62年）から雇用船員削減の問題になったんですよ。

熊谷 私の時代は「船員の削減」とは言っていない。集約の成果がだんだんと上がってくる一方で、陸上では組織の簡素化・合理化、海上では船舶の大型化、定員減少を進めていました。円高も進み、どうしても人員過剰が表面化してくることになります。各社の船隊を、裸傭船、自社船、仕組船、外国傭船で構成すると言って、仕組船という言葉が堂々と使いはじめたんです。

永井 海造審が結局そういったことを答申に盛り込みました。

大西 非常に微妙な表現でそれを匂わせてあるんです。「トータルで競争力を考えるんだ」ということになったわけです。

近藤 仕組船を認知してもらったのが、日本の



小野 晋氏

船腹量の増強に役立ちましたね。

大西 昭和60年になりますと、秋のG5から、当時240～250円していた円が135円ぐらいまで高騰しましたね。それでドル・コスト化を進めるというので船を外国籍にして、余剰船員の問題が出てきた時期です。皆さんはその頃は会社の会長をしておられた時期でしょうか、第一線から引かれて、どのようにご覧になっておられましたか？

小野 企業として、一船ごとの競争力なんか問題にならなくなった時代ですね。

大西 昭和50年代は船から下りた船員さんたちを、会社の中に抱え込んでいるような状態が続きました。

近藤 緊雇対（緊急雇用対策）を思い起こせば、海務の部長、担当役員がよくやってくれたという感があります。後に、他の人から黙々と人員削減していたと聞きました。彼らには今でも感謝の念が強いですね。あれほど嫌な仕事を、よく耐えてやってくれたと思う。

大西 自分たちの仲間だから、辛かったでしょうね。熊谷さんは当時の情勢をどう捉えていらっしゃいますか。

熊谷 当社では、緊雇対の陸上版が20年前からスタート、海上でも12～13年前から正式に始めました。現在では15年前と比べて陸上では半減、海上・陸上全体では約4分の1程度まで減員し

ています。やはり情においては忍び難いものがあつたとしても、全体の再生のための懸命の努力でした。

しかし、資金面から見ると大変なんですね。当社として正直言って既にフラフラなんですから。15～16年かけたと言うものの、総計数百億円もお金を必要とし、しかも100円そこそこの円高の真っ最中ですから大変なプレッシャーであったことは間違いのない事実です。今後さらに抜本的な合理化問題はそれなりにあるでしょうが、会社経理上の店費・船費の負担から見て大きな高い山はとりあえず越えたと言えるのではないのでしょうか。

私は、海運各社はその限り相当身軽になっているし、気分的にも資金的にも余裕が出てきていますから、各社とも今後決算に反映されるはずだと信じております。

2 海運界の魅力を語る

—海運会社を志望したあの日から—

大西 さて、話をグッと戻して、皆さん、戦前に海運会社へお入りになったわけですが、海運業界の魅力をお聞かせいただけますか。

永井 僕は、三井物産船舶部へ入りました。船舶部は、物資部とか砂糖部とか、鉄鋼部とかと同じ1つの部だったんですよ。その1つの部が、当時、郵・商・三井と言われたぐらい大きかったんだね。だから、三井物産というのは大変な会社でしたね。船舶部が昭和17年に独立して「三井船舶」になったわけです。

だから、僕もそういう意味では海運会社を志望したということなんですね。まだ戦争が始まる前だったですから世界的な貿易もあつたし、交流もあつた時代でした。世界を相手にした産業だったんですよ。非常に男らしい。

大西 小野さんはいかがですか。

小野 私の学生時代には、資本主義の論争があ



近藤鎮雄氏

りました。昭和の初めから10年頃のことです。何か日本の中でワイワイやっていて、皆外国のことはあまり見ていなかった。僕は、海というより外国へ行きたくて郵船会社へ入ったというのが正直なところですよ。現実に海の商売をやってみて、一番いいのは自由なことですね。最近盛んにグローバリゼーションとか言っていますが、初めからそうでした。

それに、海運というのは広くて浅いんですよ。とにかく世界の現象の何にでも首を突っ込むし、知っていなければいけない。ただ、深くなくてもいいんですが……。苦勞も随分あつたけど選択としてはよかつたと思います。

大西 近藤さんは、昭和18年に入社されましたね。その頃は、だいぶ様子が変わっていませんか。

近藤 太平洋戦争が緊迫した状態でしたけど、それと就職とは関係ないですね。もちろん、僕らの時は、就職してもすぐ軍隊に行くんだから、どうでもいいというような気持ちが強かつたです。帰れたらこれ幸いでして、この会社にずっと勤めるとはまず思っていませんからね。

僕も、小野さんと同じく、狭い国内でひしめき合うのは嫌で、世界を舞台にして仕事をしたいという念願がありました。そうなると、当時は船会社か商社しかないんです。

両方受けたら「大阪商船」が先に決まったの



熊谷 清氏

で入ったんです。当時、船会社とか商社に入るのは、大体ボヘミアン的な傾向の人が多いんですよ。

大西 熊谷さんも同じような動機でしたか。

熊谷 僕は、昭和16年の末の入社です。普通なら17年の3月のところが、9月10日頃に学校に行ったら、「おまえらは12月に卒業や」というわけです。

大西 繰り上げですか？

熊谷 そう、17年3月が16年の12月に卒業です。

僕は下手なサッカーをやっていましたから、関西大学リーグが10月にあって、11月になったら試験をやると言うし、親父はもう死んでいませんし、正直言って何が何だか分からないままでしたね。それに12月の末にやっと繰り上げて卒業したら、2月1日に篠山の連隊に入営ということまで決まっているんです。

大西 随分早い時期に、外国に駐在しておられますね。

熊谷 初めて海外駐在に出たのは昭和26年です。まだ国交がなくて、パスポートがあるのに指紋など取られましてね。昭和27年、サンフランシスコ講和会議の時、僕はサンフランシスコに居りましたよ。当時の吉田総理が来てね。

大西 あの頃はまだまだあまり商社なども駐在員を置いていなかったんでしょうね。

熊谷 はい。あの時、サンフランシスコ駐在員

でおられたのは、僕の記憶だと私の他に日本人は2人だけでした。

大西 永井さんも、昭和29年にロンドンに行かれたんですね。

永井 ええ。その頃、ロンドンには日本人が百何人しかいなかったんですよ。海運界はもう欧州同盟の競争をやっていたから、その関係者はたくさんいましたけれども。銀行は東銀と三井だけ営業をやっていて、商社も本当に少なかったですね。

大西 近藤さんは、いかがですか。

近藤 僕もニューヨークに3年いたんですよ。昭和33年ぐらいに行ったので、随分後です。

大西 近藤さんは、会長秘書もやっておられますね。

近藤 福田が船協会長のときね、1年やりました。

大西 各社がちょうどよくなった時期ですね。整備計画が順調にあって、復配体制に入って…。

近藤 やっと、集約の効果が表れはじめた頃ですよ。

大西 そうですね。あの頃は荷物の伸びに合わせてどんどん船を造りました。

近藤 昭和40年～50年ぐらいまでが一番船が伸びた時代ですよ。日本の船腹量が英国を凌駕したのは昭和45年ですよ。あの頃、「いや～、UKを抜いたか」と。

熊谷 船員も、どんどん増えてね。当社も一時は4,000人もいたんです。

近藤 当時はね、船台を抱えることと、船員をたくさん持つことが、商売につながったんです。

小野 船員も何も青田狩りでしたね。

近藤 僕が会長秘書をしていた頃のことで思い出すのは、船員が足りないものだから、「何とか商船学校つくってくれ」という陳情です。大学じゃなくて、地方の商船高専ですよ。それで、どんどんできたんです。

熊谷 全然今と逆なんですね。

近藤 それが、もう十何年かしたら、「もう、要らん」と言うことになる。

小野 とにかく、高度成長期に船を大型化して大量建造したものだから、船員が足りなくて船員の採用計画なんかないんです。来る者は全部採用したわけですからね。

近藤 あまりにも変化が激しいですね。世界的な趨勢に対応しないと生きていけない。

永井 海運界っていうのはそういう点、計画性が足りない。ブームが来るとワースト船を造るんです。当時は、船を発注してから完成するまで1年半ぐらいかかったんですが、1年半後にどういう状態になっているか誰も知らない。それでも、とりあえず造る。そういう点が雑だと思ったこともありますね。日本は造らなくても、世界のどこかは造っているなら、我々だけがじっとしているわけにいかないというような気持ちがあって造るのです。

大西 日本はもちろん世界的にも経済が伸びたから、海上荷動き量が増えてきたんでしょうね。

小野 僕はある意味では、オイル・ショックがあってよかったと思うんです。あれで、安定成長に戻した。オイル・ショックの後遺症というのは比較的早く片付いたけれど、今度のバブルは、きっかけがないからドラドラいっている。むしろ、バブルの終わり頃に、昭和の初めのような恐慌的な株の暴落とかが起こればよかったと思うんですよ、個人的には。

3 将来の日本海運に対する提言

—みずからの経験に照らして—

大西 おっしゃるとおり、バブル以降、経済の様相がおかしくなってきました。河村会長は、今年6月の就任挨拶で「貿易は世界的に伸びていること、日本海運を取り巻くインフラストラクチャーが非常によいこと、海・陸ともに優秀な人材を抱えていることを挙げ「日本の外



大西章敬

航海運を悲観的に考えていない」とおっしゃいました。

最後に皆さんから、日本海運の将来についてご意見を承りたいと存じますが。

永井 僕は非常に悲観的に考えているのはコンテナです。再びまた昔のような定期航路の秩序を守って、採算に合うようなサービスができるようになるのか。各社コンテナでは損をしているはずですから、根本的な対策を考えていく必要があるのではないかと思います。

タンカーとか不定期船、自動車専用船については、まあやっているとはいえないですか。最近、自動車専用船の新造船がどんどん出てきているから、少し心配ですが。

大西 学習効果がないのかもしれませんが。

永井 やはり一番心配なのは定期船だと思いますよ。昔の在来定期航路は、本当によかった。コンテナは、定期船を破壊した。海運のロマンを破壊してしまったんです。現役の方々に定期船の問題を一生懸命考えてもらいたいと思います。

大西 小野さんは、いかがですか。

小野 コンテナ輸送についていえば、海運の性格が物流に変わっていったように思うんです。だから、やはり総合物流の一環として海運を考えるような時代が来ると思いますよ。

大西 近藤さん、いかがですか。

近藤 僕は、日本の海運ほど、諸外国の海運に比べて恵まれたステータスにある船会社はないと思うんですよ。鉄鋼原料がこれだけ日本にどンドン入って来る。原油、LNG、LPG、木材チップ、そして自動車の輸出。実に豊富な荷物があるし、各業界も日本海運との関係を喜んでくれている。こんな関係は、世界のどこを探してもありませんよ。

コンテナ船の赤字をなくし、恵まれた状況を生かしてもう少し配当できるようにならなければいけない。それにもっと財界においても活躍するべきです。配当しない業界は一人前じゃないですから。

この赤字をなくすのに謙虚に参考にしなければいけないと思うのはP&Oのことなんです。

熊谷 P&Oですか。

近藤 はい。以前P&Oが150年史を送ってくれまして、その中に、コンテナリゼーションに対する会長の考えが出ています。「コンテナはいかん、海運の衰退だ。こんなものが出てきたら海運はマズプロダクションみたいな仕事になってしまう」とね。香港とか台湾、韓国等がまだ出てきていない時代に、いち早くそういうことを見抜いていたんです。

実際、英国はコンテナ事業を一つの会社でずっとやってきています。我々が赤字になっているときでも、彼らは赤字なんか出したことありません。そればかりか、P&OCL（コンテナ会社）は継続して多い時は百数十億、悪い時でも50億の利益をずっと出してきています。妙な競争はしないし、妙な所には配船しない。要するに、昔からの儲かる所だけでしかやっていないんです。彼らが集まっていい知恵を出しているからでしょうね。僕は、そういうところを見習って欲しいんですよ。そうすれば、こんな赤字は避けられたんじゃないかと思うんです。OOCLにしても、そう。

永井 コンテナ部門を全部、各会社から取って、

OOCLに固めたわけですね。

近藤 要するに、 SHIPPINGの本質を見極めていっていると思うんですよ。

熊谷 僕もコンテナ航路については、永井さんはじめ皆様方のご指摘の通りですね。今年から1～2年かけて多数の大型新造船の投入が続くとしたら、一層暗澹たる気持ちになってきます。3～4年前までのあの破壊的な状況にならないよう、お互いに自制を重ね、国際的な協調によって何とか最悪の事態が避けられることを祈るばかりです。

今後は、人間をどう有効に使うかがますます大切になってくると思います。人件費は国際的には対抗できません。海・陸とも、日本人をもっと合理的にうまく使うことを考えないと国際競争力は出てきませんし、したがって収益力も極めて不安定なものにしかありません。

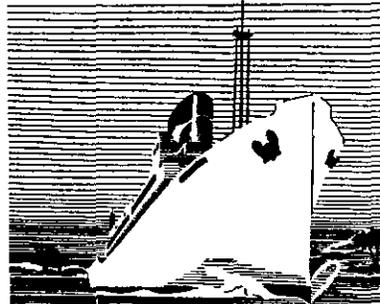
小野 そこで船協の問題になるんだけど、やはり国民経済と海運というのをどう取り扱うかというのは、真剣にこれから考えていかなければならない問題です。

海運も、日本経済のグローバル化に沿って、徹底して空洞化していけば、どこの船会社にも対抗できるわけで、日本の国籍を離れればいいことになる。しかし、日本海運が日本国籍を離れていいか。これはやはり日本全体で考えるべき問題です。僕がかねがね言っているのは、セカンドレジスターをつくって日本人船員と、最小限度の危機管理とを考える時期が来ているのではないかと思うのです。

もうひとつ、船協にとって大事な仕事は、海運のPRだと思いますよ。僕の時も、オイル・ショックの後、油がなくなったら大変だという堺屋太一さんの「油断」という本がベストセラーになりましたので、船も同様ということで「船断」シリーズを組んで活発に広報しましたよ。

大西 いろいろ有益なお話をありがとうございました。

SHIPPING FLASH



外国人船員に対する我が国海技資格付与の方向性固まる —海上安全船員教育審議会船舶職員部会の模様—

運輸大臣は、1997年10月2日、海上安全船員教育審議会船舶職員部会（委員長 谷川久 成蹊大学教授 資料1参照）に対し、「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の1995年の改正等に対応する船舶職員制度のあり方について（資料2参照）」諮問を行った。さらに、国際船舶の原則船・機長2名配乗体制を実現するための方法についても、併せて諮問されている。

同日開催された海上安全船員教育審議会第1回船舶職員部会、および11月20日に開催された第2回部会における審議の結果、資料3のとおり、船舶職員制度見直しの今後の検討方向の基本的な考え方が了承された。その骨子は概略次のとおりであり、これに沿って1998年2月頃を目処に運輸大臣に答申を行うことになっている。

なお、同部会には、当協会会長をはじめ、豊田労務委員会副委員長も専門委員として参画している。

1. 改正STCW条約で新たに義務づけられた甲板部職員に対する無線資格の受有への対応について

船員の新たな海技資格制度、技能・訓練等についての国際的基準を規定した1995年改正STCW条約は1997年2月1日に発効しているが、実質的に5年間の経過措置が設けられている。このため、各国政府は新制度を満たすための所要の手続を2002年2月1日までに行うこととなっている。（本誌1995年8月号P.23・1996年7月号P.22参照）

これに伴い、我が国においては、新たに義務づけられた甲板部職員の無線資格受有に関しては、国際航海に従事する船舶の甲板部職員には第1級海上特殊無線技士以上の受有を、また、国際航海に従事しない船舶の甲板部職員については第2級海上特殊無線技士以上の資格の受有を義務づけることとして船舶職員法等、所要の法改正を行う。

2. 国際船舶制度における外国人船員に対する我が国海技資格の付与について

本年5月に取りまとめられた海運造船合理化審議会海運対策部会の報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」（本誌1997年6月号P.8参照）に盛り込まれた国際船舶にお

ける原則日本人船・機長2名配乗体制を実現するための、外国人船員への我が国海技資格の付与方法等については、STCW条約締約国が発給した資格証明書受有を前提とした承認制度を創設する方向で検討を進める。

【資料1】

海上安全船員教育審議会船舶職員部会 委員

- | | |
|--------|------------------------------|
| 生明 登 | 全国漁業協同組合連合会
常務理事 |
| 井出本 栄 | 全日本海員組合副組合長 |
| 稲富精之助 | (社)日本船舶機関士協会会長 |
| ○加藤 俊平 | 東京理科大学教授 |
| 河村健太郎 | (社)日本船主協会会長 |
| 川村 赳 | (社)全日本船舶職員協会専務理事 |
| 菊地 剛 | (社)日本船長協会会長 |
| 岸 ユキ | 女優 |
| 久々宮 久 | 東京商船大学学長 |
| 高橋 幹治 | (社)大日本水産会常務理事 |
| 田付茉莉子 | 恵泉女学園大学教授 |
| ◎谷川 久 | 成蹊大学教授 |
| 土井全二郎 | 日本海洋調査会代表 |
| 廣瀬 好宏 | (社)日本海員掖済会会長 |
| 古川長四郎 | (社)日本旅客船協会副会長 |
| 真木 克朗 | 日本内航海運組合総連合会理事 |
| 森繁 泉 | (社)日本マリナー・ビーチ協会
専務理事 |
| 森下 典子 | ノンフィクションライター |
| 豊田 耕治 | (社)日本船主協会労務委員会
副委員長〔専門委員〕 |
| 宮脇 哲也 | 全日本海員組合
中央執行委員〔専門委員〕 |

◎：部会長、○：部会長代理

【資料2】

1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）の1995年の改正等に対応する船舶職員制度のあり方について（諮問第34号）

平成9年10月2日

（諮問理由）

人命喪失及び環境汚染を引き起こしている最

近の事故の多くが人的要因に起因していることを考慮して、平成7年7月、「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」が改正され、甲板部職員に無線資格の受有が義務づけられる等資格要件の変更が行われた。

また、日本籍船の国際競争力を高めるための方策として平成8年度に創設された国際船舶制度については、外国人船員に対する我が国海技資格の付与等の実施に向けて検討を進めることが指摘されているところである。

さらに、小型船舶操縦士に係る資格制度についても、プレジャーボートの普及に伴い、資格取得に関するニーズが多様化している。

以上の他、近年の各般の状況の変化にも適切に対応していくため、船舶職員制度のあり方について諮問するものである。

【資料3】

船舶職員制度見直しの今後の検討について

平成9年11月20日

海上安全船員教育審議会船舶職員部会
外国人船員の一層の活用、小型船舶操縦士資格に係るニーズの多様化等、改正STCW条約の発効その他の海技資格制度をめぐる近年の各般の状況の変化への適切な対応を図っていくための船舶職員制度の見直しについて、今後、以下の方法で引き続き検討を行うこととする。

1. 外国資格受有者関連

外国人船員の船舶職員としての受入れを図っていくため、条約締約国の発給した資格証明書を受有している者については、免許を取得しなくても、必要な能力の確認を受け承認を受けた場合に、指定された就業範囲内において船舶職員として乗り組むことができることとする制度を、改正STCW条約による条約締約国の資格証明書の承認制度にも即して、創設する方向で

検討を進める。

2. 小型船舶操縦士資格関連

近年増加している水上オートバイ、フィッシングボート等を用いたレジャーに対応した資格の付与が行えるよう、航行区域を限定した五級小型船舶操縦士の資格を創設し、試験内容についても航行区域等に見合ったものとする他、小型船舶操縦士の免許に際しての**弁色力に関する身体検査検査基準を満たさない者であっても浮標色の識別能力がある者については、航行時間を昼間に限定した免許を付与することができる**こととする方向で検討を進める。

3. STCW 条約対応関連

(1) 甲板部職員に対する無線資格の義務づけ
既存免許者を含め、条約期限である平成14年2月1日以降は、一定の船舶の甲板部職員は電波法に基づく無線従事者の資格を有していなければならないこととする（国際航海に従事する船舶については第一級海上特殊無線技士以上の資格、国際航海に従事しない船舶については第二級海上特殊無線技士以上の資格）方向で検討を進める。

(2) 無線部職員の資格要件の変更

平成14年2月1日より、海技士（通信）及び海技士（電子通信）の海技免状について、更新に必要な乗船履歴要件の変更を行うとともに、失効要件としての、連続した5年以上の期間に係る業務不従事等を廃止する方向で見直しを進めることとする。

(3) 上記の他、STCW コードに従った試験・免許講習科目の見直し、乗船履歴の見直し、海技免状の様式の変更等を行うとともに、新様式の海技免状の発給は条約期限の3年程度前から行うこととし、併せて、条約期限までの間において新免状への引換えが可能となるような措置等を講ずる方向で検討

を進める。

4. その他の事項

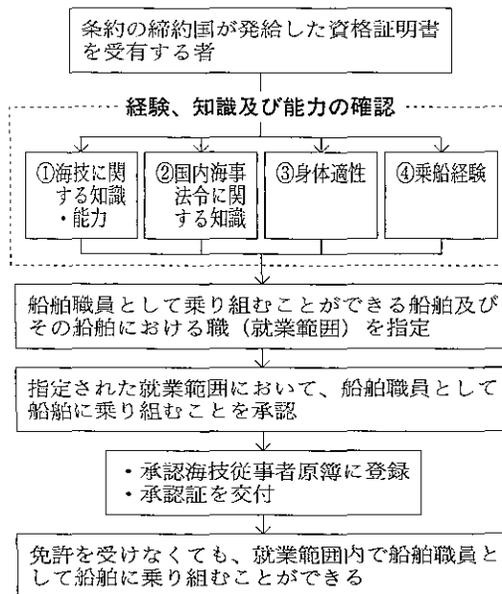
(1) 海技士（航海）、海技士（機関）等の大型資格についての免許取得のための年齢要件を18歳以上に引き下げるとともに、船長及び機関長については従来の年齢要件（20歳以上）を維持する方向で検討を進める。

(2) 受験者の負担軽減等の観点から、海技士（機関）の資格についての試験を受ける者が当該資格と同一又はこれより上級の機関限定資格の受有者である場合には学科試験の一部を免除することとする他、試験科目・講習カリキュラムのスリム化等も図る方向で検討を進める。

(3) その他、条約改正への対応部分以外の乗船履歴の見直し等、その他の船舶職員制度のあり方についても検討を進めることとする。

【図】

締約国資格受有者に対する承認のフロー



海運界のこの一年

日本郵船 調査グループ 調査第一チーム長 和田 好夫

海運界のこの一年を総じてみると、激動、とまではいかないまでも地殻変動に見舞われた年であった。

日本の海運界としての耳目を集めた出来事はFMCによる日本港湾問題改善への圧力のための、日本船社に対する課徴金問題であったろう。他方、世界の海運界に目を転じてみると、定期船・不定期船業界のそれぞれに構造的な変化の緒が認められた。

まず定期船業界を眺めてみると、世界のコンテナ船隊は、本年末には約3,300隻、420万TEUへさらに膨れあがったものと推計される。その中でいくつかの注目すべき船社の統廃合が行われている。例えば

- ・ Hanjin が DSR-Senator の筆頭株主になるべく行った株式取得、
- ・ CP による Lykes や Contship の買収、
- ・ Hapag Lloyd が Preussag に売却された

ことなど名のある船社の買収話だけでもいくつかすぐに思いあたる。また歴史ある船社の一つであるアイルランドの Bell Lines の倒産は、海運業の産業基盤が緩んでいることを実感させる出来事であった。

しかし、中でも定期船業界に最も大きなインパクトを与えたのは、NOL による APL の買収であった。M&A においては往々にして小が大をのむということがあり得るが、これはまさにそのケースである。今回の買収により、コンテナ船運航隻数が76隻（20万TEU）、総売上げ高が40億ドルを超える世界最大級の船社が登場

することとなった。また、この買収がコンソシアムの枠組み変動のきっかけともなったのである。

このニュースに接して大きな驚きを感じた海運関係者の方々も多かったことと思う。私たちの驚きとは、

- ・ 今回の買収は APL の経営陣がブローカーに身売りを持ちかけたのが始まりであるが、APL は自ら身売りをしなければならないほど困っていたのか、という驚き、
- ・ 買収価格の825百万ドルは株式の市場価格に比し高額であり、NOL のキャッシュフローと比べても大きな価額であることの驚き、
- ・ 米国船社の APL が、米国とは近い関係にあるシンガポールとはいえ、外国企業である NOL に売られたというメンタルな面での驚き

であったろうかと思う。

NOL は1996年でみると売上げ高が約1,598億円の大企業であるが、3期連続の減益で、純利益は前年比半減の約17億円に留まっている。売上げ高の75%をライナーに依存する同社にとって、ライナー各航路での運賃下落が相当な打撃となったようである。この数字から考えても、NOL にとって、この買い物がいかに大きな投資であったかが窺える。

NOL はこの買収により、

- ・ オペレーションの効率化、
- ・ 情報システムの合理化、
- ・ コンテナ運用の改善、
- ・ 内陸コストの低減、

・ターミナル費用の削減

などで年間少なくとも130百万ドルの運航コストの削減が期待できるとしている。

他方、NOLの買収価額を年間のコストに引き直してみると、下記のコストが推計される。

- (1) 825百万ドルの内、船舶・コンテナ・陸上機器など NET EQUITY の部分が528百万ドルあり (64%)、各アイテムの残存耐用年数から推計して、年間約57百万ドルの償却コスト、
- (2) 商権評価分が322.2百万ドルあり、これを10年償却と推定 (シンガポールは英国系故、日米の基準の5年より甘い償却が許される) すると年間約47百万ドルのコスト、
- (3) 仲介手数料を2%とすると、買収価格825百万ドルに対して1,650万ドルの手数料となり、10年償却とすると、年間240万ドルのコストとなる。

すなわち、はじめの10年間は年当たり1億640万ドル、その後の5年間は年当たり5,700万ドルがNOLの新たなコスト負担であるが、それを上回るYieldを期待したということであろう。

この買収により、11月にはNOL (将来にわたり定期航路ではAPLのトレードネームを使用) はNOLの船隊・サービスを旧グランドアライアンスから引き上げ、商船三井および現代商船と共に新たなアライアンスを結成する旨表明した。

同時にNOLの船隊が抜けてしまった旧グランドアライアンスは、1998年初から新たに加わるNedlloydおよびOOCL、MISCの船隊を加えて、新たなサービスの改編を行うに至っている。

来年は運賃修復の世界的気運もあり、少し落ち着いた年になって欲しいものであるが、三大航路以外の中・小型船を主として使用するトレードにおいては、競争的状况は予断を許さず、厳しい一年になるかもしれない。

不定期船部門の市況は、ドライは年初BFI 1513からスタートしたものの一年を通して例年のような季節変動もほとんど見られず、弱含み

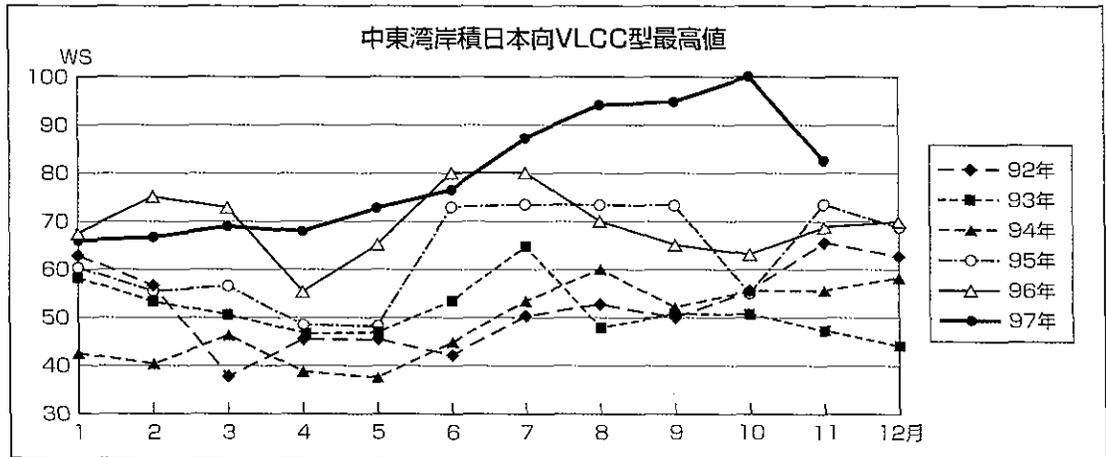
で推移した。ケーブルサイズは全般に好調を保ったものの、パナマックス、ハンディサイズは新造船の供給圧力にさらされ低迷した。需要面は鉄鉱石、発電用石炭が堅調に増加してきたが、夏以降の通貨下落によるアジア経済の変調で、年間では増加基調だが年後半にかけ増加率は若干下方修正となった。

今後について概観してみると、ケーブルサイズはアジアの若干の下方修正はあるが依然需要が底堅く、また欧米の鉄鋼需要も伸長が期待でき、引き続き市況の牽引役を果たすと思われる。パナマックスは1998年は97年よりも竣工船は少ないと予想されるが、依然として供給圧力が残り一般炭需要との綱引きとなろう。これを打破する要因としては、エルニーニョによる穀物作柄の偏在が生み出す荷動き増加が挙げられる。これがどの程度になるかが今後のドライ市況の一番の注目点である。ハンディサイズは竣工船が多く市況は厳しいものとなろう。

一方、タンカーについては、読みが当たったからと言ってほとんど当たり前というほど、本年の需給は予測が容易であった。VLCCの新造船供給が10隻、290万DWTと限定されていたことが最大の原因である。VLCCは船台が日韓に限定されており、年初予定されていたとおりデリバリーされたわけである。今後についても1999年までは、新造船供給予測はあまり狂わないと思われる。

なじみやすいPG/日本で言えば次の図のとおりで、WSは7月末80、8月末90を経て直近10月末では100の水準にまで達し、その後多少の調整局面を迎えている。今後も新造船の供給船腹量は限定されるが、一方の解撤は市況好調の下ではなかなか進まず、ギリシャ、北欧船主の船舶の大半が25年を超えて運航されるものと予想される。両方を考慮に入れて、来年も本年同様需給は締まった状態が続き、WSで言えば平時においては最高のレベルをつけることも期待できる。

市況好調の原因は船腹の需給が締まっていることにつきるが、多少の説明を試みたい。



PGにおけるVLCCの需給状況は、月間70～80隻の成約が続いており、対する船の供給がギリギリの隻数であるところに需給のタイト感がある。昨年と比較してPGでの成約は月間約10件多く、この需要の底上げによるものが大きい。このような状況下、1997年秋は北海油田での故障が多く、欧米地域の輸入先が一時的に西アフリカ、PGにシフトされた。もともとタイトなところに追加の需要が加わるのだから逼迫感が増幅される。こういう状況もWS100をつける要因となった。

また、PG/韓国、日本への輸送に当てられる船腹は、船齢の若い90年代建造船が大半を占めている。このモダンベッセル指向が需給逼迫状況をさらに後押ししているもう一つの要因である。

一方、韓国、台湾を中心に軽質、低硫黄分原油の需要が強く、西アフリカ/アジアの原油輸送のルートが定着してきている。これはブレントに連動しているアフリカ原油とアジアのドバイ原油の値差が縮小したため、アジアの需要家にとってアフリカ原油が多少の輸送賃をかけてもトータルでみて割安になったことに起因する。モダンベッセルの観点で言えば、PGと同様に西アフリカ/韓国もモダンベッセルの占める割合の高い航路となっている。

さて、今後の石油そのものの需給を見てみると、当面量的には十分と言われているが今後の

注目点を以下列挙する。

- (1) 中期的、2000～2005年位にかけては、北海油田の生産ピーク後をにらみ、今からイラクの復帰が噂されている。しかし、イラクが輸出も可能となるそこそこの生産量、たとえば600万B/Dまで戻すには、今後200～300億ドルの資金と5年の歳月が必要と言われており、外資導入も含めた制裁解除のスケジュールが今後現実のものとなるのかどうか注目していきたい。
- (2) 一方、最近新聞に取り上げられない日が少ないほど盛況である中央アジア油田については、輸送パイプラインの方向に注意を払いたい。西方の黒海・地中海方面なのか、米国のイラン経済制裁の部分緩和で南方へ出るのか、また東方の中国へ敷設されるのかいずれのルートが早期に実現化されるのかがポイントとなる。

いずれにしろ、アジアの需要は現在約1,300万B/Dあり、今後も年6%前後の伸びが予想される。中期的にはアジアばかりでなく欧米諸国もPG、中央アジアからの輸入に依存する比率を高める可能性も秘めている。今後の長距離輸送への転換によるトンマイルの増加と、タンカー船主の節度ある新造船発注を期待し、来年もマーケットを見ていきたい。

次期 SEA-NACCS について (次期海上貨物通関情報処理システム)

大阪商船三井船舶
情報システム室長

伊藤丈夫

海外諸国では、北米・欧州・豪州・アジアなど、既に多数の国で、輸出入税関手続きのシステム化が進められており、ペーパーレスと迅速な税関手続きが実現しています。

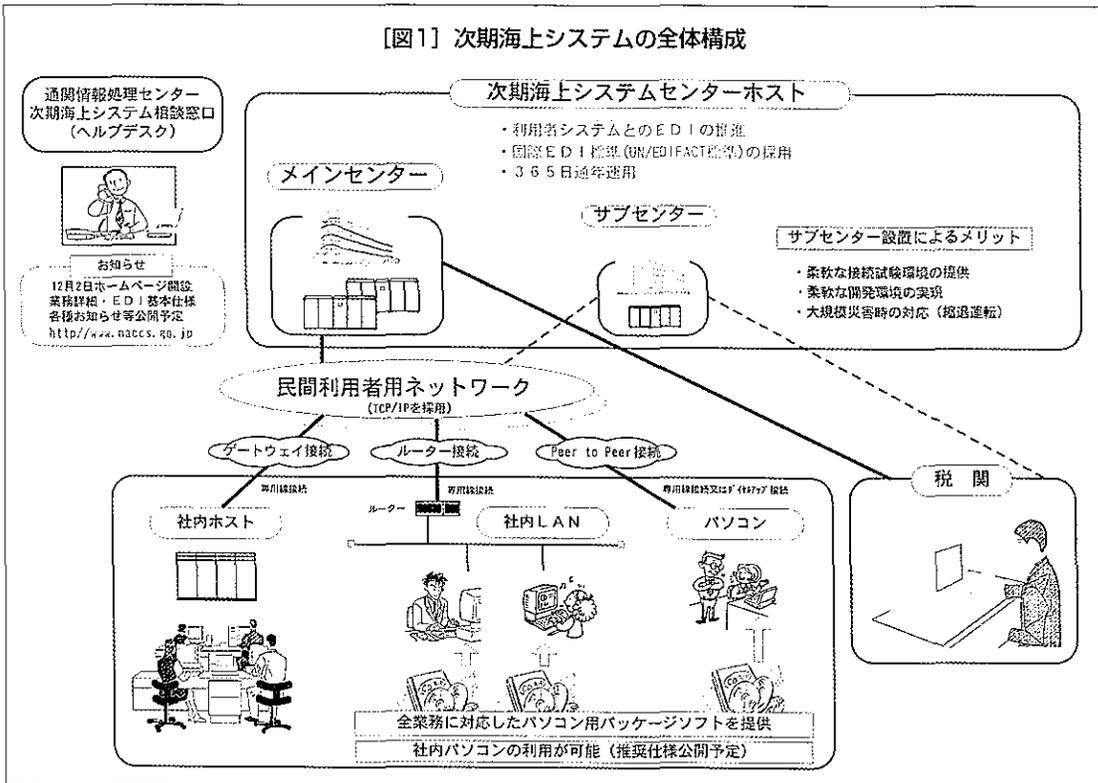
我が国においても、輸出入通関などの手続きを迅速・的確に処理するため、1991年10月に、大蔵省の主導で、海上貨物通関情報処理システム、SEA-NACCS (SEA-NIPPON AUTOMATED

CARGO CLEARANCE SYSTEM) が導入され現在に至っています。

現在の SEA-NACCS は、輸出入通関手続きのみを対象にしているため、税関、通関業、銀行のみが参加し、海運業は対象になっていませんでした。

大蔵省は、対象業務の拡大を図るため、1995年に、次期SEA-NACCSに向けた検討を開始し、

【図1】次期海上システムの全体構成



1999年10月の稼働を目標に、具体的な検討が続けられています。

この次期SEA-NACCSは、現在の輸出入通関手続きに加えて、輸入は本船入港・貨物の船卸しから荷主の貨物引き取りまで、輸出は貨物の保税地域搬入から船積み・本船出港まで、と、輸出入にかかわる一連の税関手続き業務を対象としたもので、従って、対象業者も、新しく、船社（含む船舶代理店）、保税蔵置所（ターミナル等）、混載業者（CFS等）が加わる予定です（図1参照）。また、1999年10月の稼働の時点では、コンテナ船を対象に始められますが、安定稼働後は、在来船にも対象を拡大して行きたいというのが、大蔵省の意向です。

当協会では、次期SEA-NACCSの検討にあたり、当初より、代表委員が「次期海上システム開発推進協議会」に参画し、船社側の要望を反映させるべく活動して参りましたが、さる12月1日開催された協議会において、次期システムの詳細設計が決定され、今後は稼働に向け開発が始まることとなります。

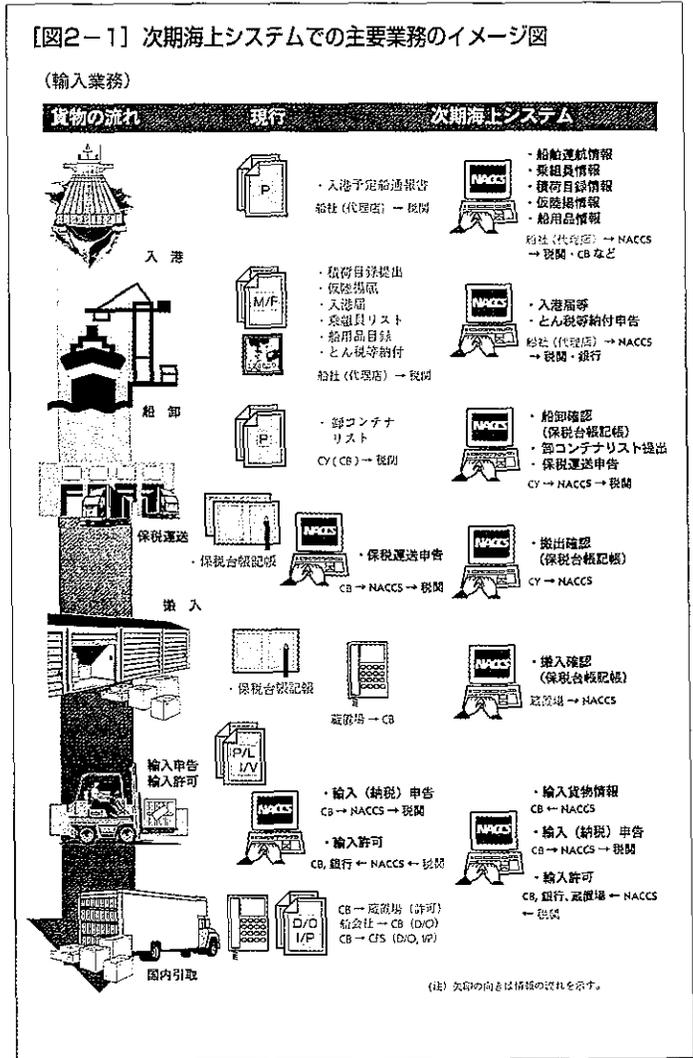
次期SEA-NACCSが、現在のものと大きく異なるところは、3点あります。

まず、対象業務の大幅な拡大です。船社が対象になることにより、現在、本船入出港、輸入マニフェスト提出、搭載確認などの手続きにあたっては、船社あるいは船舶代理店は、直接税

関に出向く必要がありますが、これらの大部分はコンピュータを通じて、ペーパーレスで処理できるようになるなど、税関手続き関係の大幅な省力化と迅速化が期待できます。

輸入手続きを例にとると（図2-1参照）、まず、船社が税関に申告したマニフェストの情報を、通関業者が直接輸入申告業務に役立てることができるようになります。また、船卸し後、一括搬入とともに自動的に輸入申告が起動されるなど、従来より迅速な荷渡しが可能になりま

【図2-1】次期海上システムでの主要業務のイメージ図



す。船社・ターミナルに、都度、問い合わせをしなくても、通関業者は必要な情報をSEA-NACCSを経由して入手できるようになります。

トン税の支払いも、次期SEA-NACCSでは、自動振り込みが可能になるなど、船社あるいは船舶代理店の省力化も図れます。

第2点は、EDI (Electronic Data Interchange) 方式が認められるため、各社とも、自社内システムで持っているデータをそのままSEA-NACCSに伝送することで、必要な申告

が可能になります。例えば、輸入マニフェストは膨大な情報量がありますが、船社ならびに船舶代理店は、これを再入力することなく、SEA-NACCSに伝送することができます。

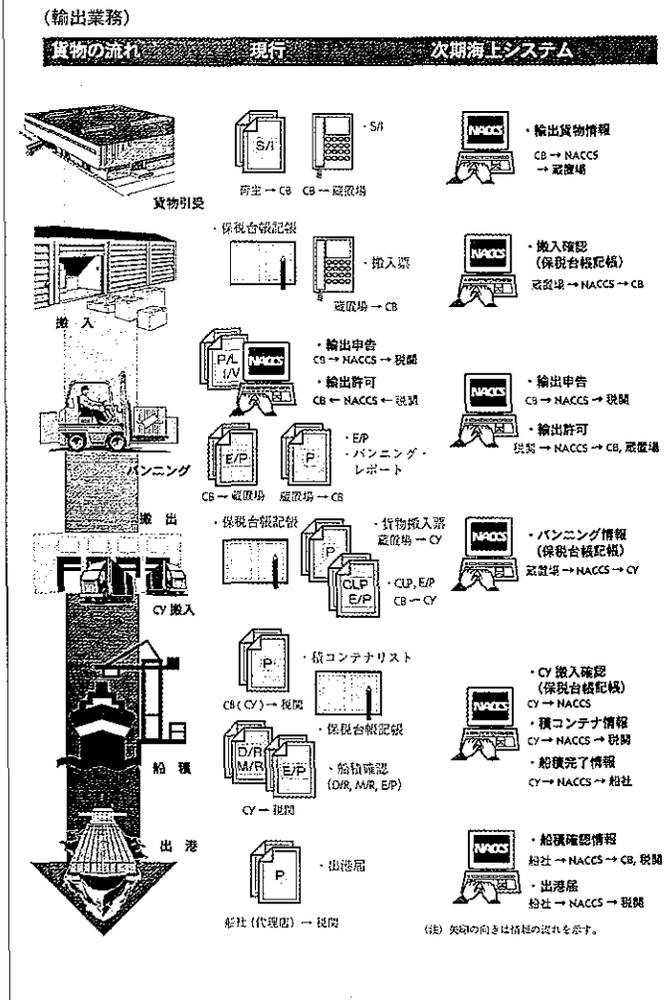
さらに、その伝送フォーマットは、国際標準であるUN/EDIFACTが採用されます。UN/EDIFACTは、世界各国で採用されている国際標準であり、外船社にとっても参加が容易になるものと期待できます。

一方、運輸省港湾局でも、1999年10月のSEA-NACCS稼働に歩調をあわせるべく、港湾手続きのシステム化に向けた検討が、地方の港湾管理者と共同で始まりました。また、海上保安庁（港長）関係手続きについても、検討を開始しています。いずれも港湾手続きをペーパーレスで迅速に行い、日本の港湾を国際競争力のあるものにして行こうというものです。残念ながら、現時点では、

法的規制により、SEA-NACCS 等他省庁とのデータの共有ができないなどの問題も残されています。

日本の港湾の国際競争力の低下が、種々指摘されており、1997年4月4日に閣議決定されました「総合物流施策大綱」にも、ワンストップサービスによる港湾関係諸手続の迅速化が謳われているように、今後、関係省庁に対して、横断的なデータの交換を可能にするよう働きかけて行くこととしています。

[図2-2] 次期海上システムでの主要業務のイメージ図 (輸出業務)



随想



しわく 塩飽諸島周辺の古い話

(財)琴平海洋会館専務理事 ◆ 多田春芳

倉敷市児島の景勝鷺羽山から眺めた瀬戸に浮かぶ島々（塩飽諸島）の端麗な容姿は、瀬戸大橋の近代的な白い橋梁と吊索の曲線が良くマッチして、素晴らしい調和を保った絶景であります。チャートを見ればおわかりのように、瀬戸内の本土側から四国へ突出した部分が児島半島で、元は名前通り島であったわけですが、備前の三大河川である高梁川・旭川・吉井川から運ばれた土砂の堆積や人力による干拓が進められて現在の半島になったものと思われます。地理的に見ても備讃瀬戸の中程にあり、瀬戸内を航行する帆船にとって重要な中継点でした。

半島の南端に位置する下津井は、旧幕時代、備前藩の門戸であると同時に西海航路の起点となっていました。大阪からの西航順路は明石—室津（相生）—牛窓—下津井で、順風ならば下津井まで3、4日で到着し、この間隔の港は「十里港」と呼ばれていました。そして、航路は更に「伊予の地乗り」、「安芸の地乗り」、「伊予の沖乗り」と呼ばれた3つの航路に分かれ西進したのです。特に対岸の丸亀とを結ぶ航路は、金

比羅参詣の重要な道筋となっており、下津井は児島田の口港と共に四国渡海場として栄え、琴平・海の科学館には当時の実物大のこんぴら百石船が展示されております。明治43年、国鉄宇野・高松間の連絡船航路が開通する迄は、本四架橋のルート通り、下津井と丸亀は渡海の重要な拠点でもあったわけで、繰り返す歴史の因縁めいたものを覚えずにはいられません。

前述の児島田の口港について一言説明いたしましょう。ここは由加山連台寺への門前港として栄えた港町で、金比羅詣でを済ませた者は、この由加山に参らねば「片参り」として御利益が半減するとされたものです。江戸時代には、池田藩の庇護もあり繁栄を極めたと伝えられており、文化財も多く所蔵されています。同港の波止場上り口には、大鳥居と阿吽の唐獅子一対が金比羅宮と南北線上に設置されているのが見られますが、この大鳥居の南面すなわち由加大権現の北面には金比羅宮に向かって金比羅大権現の扁額が掲げられており、海を隔てた両権現の入口を一つの鳥居で兼ねる「両神鳥居」と呼

ばれる他には見られない珍しいものです。

さて、鷺羽山より眺める多島美は瀬戸の絶景と称されており、この周辺の島々の殆どが讃岐に入るのも不思議ですが、それにまつわる伝説に「管野彦九郎の樽流し」があります。この海域は明石、鳴門海峡からと関門、豊予海峡から入ってくる東西の潮流の合流点でもあり、島も多く潮の流れの複雑な所から「潮湧く」という言葉が生まれ、好漁場でありました。それが今では塩飽と呼ばれているわけですが、好漁場であった故に昔から讃岐と備前の漁師がその境界をめぐる争いが絶えなかったと聞いております。讃岐は親藩松平、備前は外様の池田ですから讃岐には勝ち目なく、そこで、児島の名主で秀才の誉れ高い管野彦九郎を大庄屋格に抜擢して江戸に上らせました。時は享保年間、大岡越前守も境界を決める樽流しの裁きに加わったと言われている。テストの樽流しでは備前有利に樽が流れましたが、本番では予想に反して讃岐有利に流れ「貴殿は潮流のことをよくご存じない、潮流は刻々に変わっている。もう小半刻遅かったら貴殿有利に流れたであろうに——、約束だから異存あるまい」と解決したと語り継がれています。

塩飽諸島について歴史的な経緯をお話しますと、幕府の水軍御用の見地からか、諸藩の治政から外され、「人名制度」の自治権が与えられ、本島に勤番所が設けられました。その後年寄4名による合議制がとられ、明治維新まで約300

年に及ぶ特殊な自治体制が続いたのです。これは瀬戸内水軍の主力であった村上水軍が織田方に味方せず、一方、塩飽水軍は秀吉の軍略に組み込まれ海上戦力として西国攻略に功を上げたことに端を発します。これにより村上水軍は衰退し、塩飽水軍は続く豊臣・徳川に対する方策の宜しきを得て動乱の時代をうまく生き抜き、秀吉の天下において「塩飽検知1,250石の知行を650名の水夫に領地させる」という朱印状を受けました。家康もこれを継承して朱印状を与えたのは、やはり幕府が塩飽水軍を水軍の主力として温存せざるを得なかったためと思われる。勿論島民は人名制度により自治権は与えられたものの常時幕命に従っていたわけですが、徳川の治世には華々しい戦は特になく、島原の乱の武具の輸送、肥後熊本の加藤家取り潰し等に軍船を出動させた外は、おおむね幕府の御用船として廻船輸送の任に当たったものと思われる。特に長距離輸送についての操船運航技術は極めて優れていたようです。江戸時代に海運の中核的存在であったことは間違いなく、幕末の米国との通商条約批准書交換のため、太平洋を横断した咸臨丸水夫50人中35人が塩飽水夫であったことは、見逃すことができません。

こうしたことから、明治の海運勃興期に、塩飽諸島周辺に商船学校が相次いで創設され、シーマン育成の揺籃の地となったのも歴史的に必然であったと思われます。

参考著書／郷土史家・角田直一氏ほか

海運 ニュース

1. 水先料金体系の見直し
—第51回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—
2. ナホトカ号事故補償のための拠出金追加徴収を決定
—1971年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1971)第20回総会/1992年
国際油濁補償基金(IOPC Fund 1992)第2回総会の模様—
3. アジア船舶保険市場設立についての検討の継続を確認
—アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第4回中間会合の模様—
4. アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第3回
中間会合の模様

1. 水先料金体系の見直し

—第51回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

第51回海上安全船員教育審議会水先部会が平成9年11月11日に開催され、次の事項について審議が行われた。

1. 水先料金体系の見直し

昭和62年3月に運輸大臣より諮問された「水先料金体系の見直し」について、資料のとおり答申案が承認された。

この水先料金体系の見直しについては、平成4年5月に設置された運輸省、当協会、日本パイロット協会の3者構成による「水先料金問題検討委員会」(三者委員会)において検討され、本年10月7日同委員会の結論が出されたが、今回の答申はこれに沿った内容での答申となった。

本答申では、夜間割増制度の見直しを図り、約18億円の引き下げを行う一方、多層甲板船割増の適用拡大、待機料の改定等料率の引き上げも行っており、総体的に、水先料収入全体の約5.3%の引き下げになる見込みである。これらは平成10年度首から実施することが適当であるとしている。

なお、今後、投抜錨料金や「基本額」と「加算額」の関係等料率引き上げを含んだ事項を検討していくことが指摘されている点、当協会として慎重に対応する必要がある。

2. 水先制度の今後のあり方

水先部会では本年7月8日に出された運輸大

臣諮問「水先制度の今後のあり方」を受けて、同部会の下に「水先人の免許等に関する検討会」、「水先区の設定等に関する検討会」および「水先人の身体検査基準に関する検討会」の三つの検討会を設置して検討を行っているが、11月11日開催の水先部会では、このうち「水先人の免許等に関する検討会」より、水先人の将来の需給に鑑み船長履歴3年間を一定程度短縮すること、供給源の拡大について更なる検討を行っていく必要があること等が中間報告された。

これら3つの検討会へは当協会も委員として参画し、意見反映を図っている。

3. 規制緩和推進計画

平成9年度を以って終了する政府の規制緩和推進計画では、水先関係として「水先料金体系の見直し」および「水先業務の効率化」が盛り込まれているが、前者については上述のとおり措置することとし、後者については水先人会との連絡協議会における協議を通じ、複数の水先人会へオーダーする場合の窓口の一元化および同一湾内等における水先艇の共用化等を図ることとしている旨、事務局(運輸省)より報告が行われた。

【資料】

水先料金体系の見直しについて(答申)

1. 日没1時間前から日出1時間後まで間にお

いて水先をする場合に適用される夜間割増料金については、日出後1時間及び日没前1時間を割増適用時間帯からはずし、日没後から日出前までの時間帯を含んで行われる水先業務につき割増料金を適用することが適当である。

2. 多層甲板船割増については、PCC（自動車専用船）及びRORO船以外の多層甲板船にも制度の適用を拡大することが適当である。
3. 帆により運航する船舶の場合の料金は、機関により運航する船舶と同一の料金とし、料金体系の簡素化を図ることが適当である。
4. 別表3の運航区分中に「当分の間」の措置として割増料金が設定されている東京水先区京浜港東京区第2区、東京湾水先区京浜港横浜区第3区及び同港千葉区第2区について、港湾事情の変化等にかんがみ、所要の料金額の見直しを図ることが適当である。
5. 水先開始地点で待機後約定時刻から1時間を超えて水先業務が開始されたときに収受される待機料については、収受の要件、料金加

算システム等について料金体系を見直し、乗船後又は水先開始地点で待機後約定時刻から30分を超えて水先業務が開始されたときは30分ごとに5,400円を収受する制度とするとともに、船内における業務の中断等についても同様の制度を設けることが適当である。

6. 上記の見直しは、平成10年度首から実施することが適当である。
7. 4により措置するもの以外の運航区分の割増料金、料金設定の基礎となるきょう導距離、乗下船実費、冬期割増料金、投抜錨料金、水先料金の「基本額」と「加算額」の関係、大型船二人乗りの場合の料率、港内転錨料、遠距離遞減制等、今般措置を行わない事項に係る料金体系の見直しについては、引き続き関係者間で検討を続けていくことが適当である。
また、各水先人会においてその使用基準表が定められているタグボートの使用隻数等についても、各地区毎に、水先人会、地区船主協会等の関係者間で、協議を行っていくことが適当である。

2. ナホトカ号事故補償のための拠出金追加徴収を決定

—1971年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1971)第20回総会／

1992年国際油濁補償基金(IOPC Fund 1992)第2回総会の模様—

1. 1971年国際油濁補償基金第20回総会

題記会議は、1997年10月21日から24日の間ロンドンのIMO本部にて開催された。

参加国は50カ国（正式メンバー37カ国、非メンバー13カ国）で、他にICS（国際海運会議所）、国際P&Iグループなどの民間オペレーターが参加し、議長はC.Copplani氏（フランス）が務めた。わが国からは以下が参加した。

成蹊大学教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	瀧口 敬二
運輸省海上交通局長	吉田 昭二
日本内航海運組合総連合会副会長	立石 信義
石油海事協会専務理事	常木 徹
当協会関連業務部係長	小尾 進一

議題は多岐にわたったが、主要議題の審議概要は以下のとおりである。

(1) 事務局長報告

事務局長（M. Jacobsson）より、1998年5月15日を以て1971年国際油濁補償基金（「71年基金」）のメンバー国の3分の1が1992年国際油濁補償基金（「92年基金」）のみの体制に移行すること、今後、新規加入国は直接92年基金に加入する可能性が高い等の理由から、71年基金のメンバーは漸減する見込みであることが報告された。また、いくつかの国が受け取り油量の報告を怠っていることにつき懸念が表明され、事務局長は引き続きこれらの国に対し報告を提出するよう督促することと

- なった。
- (2) 第55回理事会（本総会に先立ち開催）からの報告

[Haven号クレーム]

本件については、本年4月の第3回臨時総会において、イタリア政府/UK P&I/71年基金間でグローバルセトルメント案（本誌平成8年12月号P.24参照）の範囲内で合意できるような協議が継続されているが、それ以降は目立った進展がないことが事務局長より報告された。一方、英国代表より、UK P&Iは71年基金が示したグローバルセトルメントに向けた条件内での解決案をイタリア政府に提示したことが報告された。また、イタリア代表より、同国政府はUK P&Iからの解決案を受け入れる可能性を前向きに検討する旨の発言があった。

- (3) 理事会メンバー国の選出

次のとおり選出された。

71年基金条約第22条(b)に基づき選出された国（大拠出国）

フランス、インド、イタリア、日本、オランダ、韓国、英国

71年基金条約第22条(a)に基づき選出された国（沿岸国）

アルジェリア、ベルギー、コロンビア、デンマーク、ギリシア、マレーシア、モロッコ、ポーランド

- (4) 事務局運営費用の92年基金との分担

1998年からの92年基金との合同事務局運営費用については、71年基金より60%、92年基金より40%それぞれ負担することとなった。

- (5) 次回総会

次回総会は1998年10月26日～30日に開催されることとなった。

2. 1992年国際油濁補償基金第2回総会

題記会議は、1997年10月22日から24日の間ロンドンのIMO本部にて開催された。

参加国は51カ国（正式メンバー12カ国、オブ

ザーバー28カ国、非メンバー11カ国）で、他にICS（国際海運会議所）、国際P&Iグループなどの民間オブザーバーが参加し、議長はC. Copplani氏（フランス）が務めた。わが国からの参加者については上記71年基金総会と同様である。

議題は多岐にわたったが、主要議題の審議概要は以下のとおりである。

- (1) 事務局長報告

事務局長(M. Jacobsson)より、今後は1992年基金のメンバー数の増加が予想されること、1998年5月16日以降、92年基金は固有の事務局を持ち同事務局が71年基金の業務も所管すること等が報告された。

- (2) 92基金関係クレーム

[ナホトカ号クレーム]

一つの油濁事故に対する92年基金の補償最高限度額は1億3,500万SDRであるが、ナホトカ号事故に関するSDRの邦貨換算日を同事務局の補償に関する決議がなされた日である1997年4月17日とすることが決定され、この結果ナホトカ号事故に対する基金の補償限度額は231億6,451万5千円となった。また、同事故損害の補償金支払いに充当するため71年基金と合わせ6,500万ポンド（71年基金より3,500万ポンド+92年基金より3,000万ポンド……日本円換算で約130億円 1ポンド=約200円で換算）の拠出金を新たに徴収することが決定された。

なお、既に決定されている示談決着額の60%までを暫定的に支払うことができる権限の事務局長への委任については現行通りとすることとなった。

- (3) クレーム処理機関の設立

92年基金のクレーム処理機関については、これまでの総会決定に基づき、92年基金メンバー数が25カ国に達した日の後の総会において「理事会」として設立されることが再確認された。（現在のところ、92年基金メンバー数が25カ国に達するのは、フィリピンにお

る92FC（油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約）発効予定日である1998年7月7日とされている）また、総会は92年基金理事会の役割と構成に関する決議（1992 Fund Resolution N5）およびその手続規則（Rules of Procedure for the Executive Committee）を採択した。

(4) クレームマニュアル

事務局は92年基金/71年基金合同のクレームマニュアルを作成することとなっていたが、

同マニュアルが1996年12月に正式発行されたことが事務局長より報告された。

(5) 事務局運営費用の71年基金との分担

前述のとおり、1998年からの71年基金との合同事務局運営費用については、71年基金より60%、92年基金より40%それぞれ負担することとなった。

(6) 次回総会

次回総会は1998年10月26日～30日に開催されることとなった。

3. アジア船舶保険市場設立についての検討の継続を確認

— アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第4回中間会合の様態 —

題記会合は1997年11月17日に香港で開催された。今回の会合には香港（議長）・インドネシア（副議長）・中国・台湾・日本・韓国・フィリピン・マレーシア・シンガポールの合計9船主協会代表および中国・香港・日本・韓国の保険会社が出席した。

当協会からは、日本郵船法務保険グループの堀内秀人保険チーム長および当協会関連業務部係長小尾進一が出席した。

今回の主要議題は、前回同様、1) アジア船舶保険市場の設立、2) P&I 保険関係事項であった。

各議題の検討概要は以下のとおりである。

1. アジア船舶保険市場の設立

議事に先立ち、議長より概略以下のとおり発言があった。

アジア船舶保険市場設立の目的は、欧州を始めとする海外保険市場への依存からの脱却、アジア船主の有する相当規模のトン数およびアジア船主が支払う保険料の有効利用、アジア海運業界としての保険分野における発言力の向上等である。

これまで ASF 船舶保険委員会とコンサルタ

ント（英国大手保険ブローカー Sedgwick）は、アジア保険市場設立のための調査を行ってきた。今回会合ではアジア船舶保険市場設立に向けた将来の方向性につき、合意を形成したい。

これに続き、コンサルタントよりアジア船舶保険市場設立に向けた提案が行われ、会合では同提案を含めたアジア船舶保険市場設立全般につき意見交換が行われた。その結果、船舶保険委員会はアジア船舶保険市場設立の目的を再確認し、1998年5月開催予定の第7回 ASF 総会に対し新保険市場設立につき、さらに検討していくことを勧告することとなった。

2. P&I 保険関係

国際 P&I グループ内の一部協定に対する EU 競争法適用除外問題を巡り、現在同グループと EU 委員会の間で協議が行われており、これに関し船舶保険委員会は国際 P&I グループに対する支持を再確認した。

会合は上記を盛り込んだ共同プレスリリースを採択して終了した。

4. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会 第3回中間会合の様相

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第3回中間会合が1997年11月10日、フィリピン・マニラにおいて開催された。本会合には9カ国の船主協会からの代表者の他にアジア地域の船員教育訓練機関等の関係者がオブザーバーとして参加し、当協会からは河村会長の代理として豊田労務委員会副委員長(日本郵船常務取締役)が参加した。

会議は、主催者であるフィリピン船主協会 C. Salinas 会長、Li Shanmin 議長 (中国船主協会) の挨拶に引き続き、事務局である香港船主協会 Mr. K.Koo により議事が進められた。

本会合では主に1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約の1995年改正条約 (以下、改正 STCW 条約) に関する ASF メンバー各国の取り組み状況、特に主要船員供給国であるフィリピンおよび中国の取り組みの現状と見通しについて、関係者から詳しい説明と活発な議論があった。当協会は、アジア諸国に多くの外国人船員を依存している日本海運界の現状に鑑み、アジア各国政府の改正 STCW 条約への対応に重大な関心を表明するとともに、将来の船員不足は深刻な問題であり、ASF としてもさらに情報の収集および注視・検討があると発言し参加者の賛同を得た。

また、会議終了後のレセプションの席上、フィリピンの Mr. Enrile 運輸通信大臣より、フィリピン政府の改正 STCW 条約への対応は1998年8月までに IMO の White List 記載の手続きが行えるように作業中である旨の力強い発言があった。

なお、本会合の Joint Press Release の趣旨は以下のとおりである。

1. 本会合出席国においては、改正 STCW 条約への対応が着実に準備されている。中国、

インドネシアは既に IMO へ White List 記載の申請を行ったところであり、他の参加国においても1998年初頭には申請する予定である。

2. フィリピン政府が、大統領令により MARINA (海事産業庁) を改正 STCW 条約の実施を所管する行政機関と指定して以来、実施計画が策定され精力的に推進されている。既に6つの商船学校で改正条約に則った教程が導入され、1999年度までに全ての船員養成学校に拡大される。一方、CHED (高等教育委員会) により組織された監視チームが全ての船員養成学校の評価を行い、基準に満たない学校は廃止させることになる。このような取り組みから、フィリピンは1998年8月までに White List に記載されるであろう。
3. 改正 STCW 条約に係わる共通の問題は、船員供給国における有能なインストラクターおよび試験官の不足であり、IMO や先進海運国の支援を必要とするところである。
4. 船員不足問題については、将来起り得る不足人数等の統計の収集を行い、次回会合に先立って検討する。
5. 改正 STCW 条約対応の訓練記録簿に関し、統一フォーマットを採用するようメンバー国各政府に推薦する。
6. ASF 船員委員会第4回中間会合は、1998年秋東京で開催することとなった。

Washington 便り

FMC コミッショナーの紹介

FMC (米国連邦海事委員会) は日本の港運問題解決のため定航3社に対し制裁措置を発動し、150万ドルの課徴金を徴収しましたが、この制裁措置の発動と課徴金の徴収を決定した4人のコミッショナーの経歴を紹介します。人種的には一人が白人、一人が黒人、二人が中国系です。年齢は委員長が1957年生まれということが分かっているだけで、残り三人の生年月日は一般には公表されていません。委員長が最年少です。

1. Harold J. Creel Jr.

(ハロルド・J・クリール・ジュニア) (委員長)

1994年からFMCコミッショナーを務めていたが、1996年2月5日、FMC委員長に昇格就任。FMCに入る前は、1989年10月から1994年10月までの5年間、上院通商・科学・運輸委員会商船小委員会(現在は廃止)の上級法律顧問を務め、委員長、小委員長、民主党議員に対し海運に関するアドバイスをしていた。更にその前は、商務省国立海洋大気局(National Oceanic and Atmospheric Administration)で絶滅の危機に瀕した海洋生物に関する法律問題と同局の法律権限を実施する規則の作成を担当。

生まれはサウスカロライナ州のフローレンス。1975年、James E. Byrnes Academy 卒業後、同州スパルタンブルグにあるWofford Collegeに進み政治学を専攻。1979年、同校卒業後、サウスカロライナ大学法学部に入学。1982年、同大学を卒業し、ニューオーリンズに移り、海事法を専門とする弁護士事務所就職。(FMCの存在を一般の米国人に知らせた人)

2. Ming Cheng Hsu (ミン・チェン・シュウ)

1990年4月、ブッシュ大統領から前任者の残りの任期につき最初のコミッショナー指名を受ける。続いて1991年7月、新たに5年の任期で再指名を受ける。政府、民間双方の国際貿易・商業分野において幅広い経歴をもつ。ニューヨークのRCA (Radio Corporation of America) 国際貿易部門の副社長を務め、国際マーケティングと国際企画を担当。1982年、前ニュージャージー州知事 Thomas H. Kean 氏より同州の特別通商代表および同州政府の国際貿易部の担当理事に任命される。1990年にFMCコミッショナーに指名されるまでの9年間、ニュージャージー州でKean政権に仕えた。RCA およびニュージャージー州政府在職中、欧州、ロシアを含む世界20カ国以上へ使節団を引率して歩き回った。

1970年代初頭から中国へは30回以上商用で出張。

FMCコミッショナーとして、ブリュッセル、ロンドン、シンガポール、香港、上海、北京、そして米国の多くの都市において、海事産業団体を対象に講演を行っている。国際ビジネスと貿易に精通する作家・コンサルタントとして、また講演者として、米国の数多くの全国ネットワークの、あるいは地方局のテレビ番組に出演している。大統領、国防長官、商務長官、通商代表からの指名を受けて、多くの連邦諮問委員会の委員を歴任。さらに、国際貿易における功績により数々の賞を受賞。

中国の北京生まれで米国に帰化。アジア各地で生活を送る。1930年代後半、シンガポールの Raffles Girls School に通学。米国の首都にあるジョージワシントン大学を最優秀で卒業。同大学優等学生交友会の会員。ニューヨーク大学においては国際法に関する特別研究費を受給 (Penfield Fellow for International Law)。1983年2月、ジョージワシントン大学より交友会功績賞を受賞。1988年5月、Ramapo College (ニュージャージー州) から、そして1989年5月、Kean College (ニュージャージー州) から法学博士号が授与された。(同コミッショナーから頂いた名刺の裏面には中国語で「美国連邦航運管理委員会 首席委員 徐陳敏」と書いてあった。中国の女性としても小柄で、クリール委員長とは親子ほどの身長差がある)

3. Joe Scroggins, Jr.

(ジョウ・スクロギンズ・ジュニア)

1994年6月27日就任。FMCに入る前の4年間はタンパ港(フロリダ州) 港務局の Senior Deputy Port Director を、その前はヒューストン港務局の Director of Planning を4年、そして Director of Facilities を5年間務めた。その前は、ヒューストンにある John McMullen 社の上級運輸アナリスト。更にその前は、同じくヒューストンにある CONOCO 社のエコノミスト。キングズ・ポイントにある米国商船大の卒業生。Military Sealift Command (軍海上輸送指令部) と US Lines の船舶に三等および二等メイトとして乗船。現在チーフメイトの免許を所有。下船後は母校で学部長補佐を務める。ハーバード大学大学院で経営学修士号を取得。商務省の銀メダル功績賞を受賞。同省の特別功績賞も受賞。(黒人で年齢は印象として50歳代)

4. Delmond J. H. Won (デルモンド J. H. ワン)

1994年8月から現職。1990年から1994年まで州知事の指名によりハワイ州の土地再区画に関するハワイ土地利用委員会のコミッショナーを務め、同時にハワイにおける海事関係問題についてコンサルタントや、Hawaii Pacific Industries の副社長を務めた。1977年から1990年まで、Hawaiian Tug & Barge Corp. および Young Brothers, Ltd., でさまざまな地位につき、主に経営計画・戦略、予算を担当。ホノルル生まれ。ハワイ大学で工学理学士号と経営学修士号を取得。(中国系ではあるが中国語は喋れない。年齢は40歳代後半の感じ)

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)

1997年の海運界10大ニュース

1. 日本近海でタンカーによる油流出事故が重なり、タンカー安全問題に対する社会的関心が高まる

1月2日、島根県・隠岐島沖の日本海で、ロシア船籍のタンカー「ナホトカ」が沈没、大量のC重油が流出した。また、7月2日には東京湾を航行中のVLCC「ダイヤモンド・グレース」が船底接触し、原油が流出した。当協会は、輻輳海域等における事故再発防止のための航行安全対策をはじめとする22項目からなる「タンカー輸送の総合的安全対策」を取りまとめ、関係各委員会で鋭意検討を行っている。これらの対策のうち「VLCCの自主通航路」については、9月の当協会理事会で決定した後、会員に周知するとともにパンフレットを作成し、外国船舶や小型船舶にも協力を要請した。

2. 米連邦海事委員会（FMC）による日本船3社への制裁措置の発動

わが国港湾慣行の改善を求めているFMCは、9月4日、改善が達成されていないとして日本船3社に対し、課徴金10万ドル（米国への1航海毎）の制裁措置を発動した。これについて日米政府間にて協議が行われた結果、11月10日に至り、事前協議制度の改善等の最終合意がなされた。但し、9月4日以降、既

に発生した課徴金については、3社とFMCが交渉した結果、これ以上の混乱を避け、輸送責任を果たすため3社苦渋の選択により、150万ドルを支払った。

3. VLCC 運賃が高騰、10月下旬には PG-日本でワールドスケール（WS）100を突破

7月下旬、中東ガルフ積み日本向け VLCC 運賃が WS80を超えたのを機にタンカー運賃は高騰を続け、10月には同航路でついに WS 100を突破した。アジアを中心とした原油需要増による船腹需要の増大および韓国での船齢によるタンカーの入港規制の実施などの良質船志向の高まりが、運賃高騰の背景にあるとみられる。

4. 海運造船合理化審議会海運対策部会が「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」について報告書をまとめる

5月に取りまとめられた海運造船合理化審議会海運対策部会の報告書において、わが国外航海運の国際競争力を確保するため、国際船舶においては日本人船・機長2名配乗体制とすることなどが盛り込まれた。その後、これを実現するための施策として外国人船員に対する海技資格付与等の実施と船員の教育訓練スキームのあり方についてワーキンググル

ープでさらに検討が進められ、船舶職員法改正案と関連予算案の骨格が固まった。

5. 外航大手5社の3月期決算・9月中間決算は円安や各社の合理化が寄与し、業績が回復

外航大手5社の1997年3月期決算、および1997年9月中間決算は、円安や合理化が寄与し、揃って経常増益となった。

6. 船員の新たな海技資格制度の構築及び技能・訓練についての国際的な基準を定めた1995年改正STCW条約が発効

近年大型船、特にタンカーの重大海難事故が相次ぎ、その事故原因の多くがヒューマン・エラーによるものと言われており、人的要因が重要視される中で、新たな海技資格制度、技能・訓練等についての国際的基準を構築するため、1978年STCW条約を全面的に改正した1995年改正条約が、2月1日発効した。

7. IMOは現存バルクキャリアに対する構造要件の強化を含む一連の安全対策を採択

1980年代後半から1990年にかけて大量のバルクキャリアの全損事故が発生したことから、IMOにおいて単船側構造のバルクキャリアの安全対策についての包括的な検討が続けられてきた。この結果、現存および新造のバルクキャリアに対して、新たに水密隔壁および二重底等の強度要件、積み付け計算機の搭載などを義務付けるSOLAS条約の新第Ⅷ章が採択された。

8. コンテナ定期船分野における合併や提携が活発化し、世界的な業界再編に動く

コンテナ定期船分野においては、戦略的・包括的国際提携（アライアンス）が形成されていたが、さらに、国境や既存アライアンスの枠組みを超えた大型合併や買収(M&A)が活発化し、特にアジア有力船社NOLによる伝統的米国船社APLの買収は、世界の海運界に大きな衝撃を与えた。こうした動きにより、従来のアライアンスの枠組みの大幅な再編が発表された。

9. 八大港が係留施設使用料を24時間制から12時間制に変更、全国各地に広がる

八大港（東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州）が係留施設使用料の12時間制を導入。これに追随するかたちで、その他18の特重・重要港湾においても12時間制が導入された。この結果、これらの港では係留時間が12時間以内の船舶については、従来より料金が25%低減された。

10. IMOは船舶からの大気汚染の防止に関する73/78MARPOL条約の新附属書を採択

燃料油中に含まれる硫黄の上限値、ディーゼルエンジンより排出される窒素酸化物の上限値の設定、ハロンおよびフロンを含むオゾン層破壊物質の大気への放出禁止などを主な内容とする73/78MARPOL条約の新附属書VIが採択された。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 日本船舶代理店協会

設立 昭和41年（1966年）8月1日

沿革 船社の支店、出張所等出先機関の設置されていない港湾においては、邦船社、外国船社ともに、その船舶の入出港事務を取り扱う機関の必要上、港湾荷役、運輸、倉庫、曳船、通船、船食業者等が、本業に付随するサービスの一つとして、船社からその代理店業務を引き受けるようになったのが、船舶代理店の生い立ちである。

戦後経済の急成長とともに、わが国海運も急伸展を遂げ、全国各港には定航貨物船を始め、大型化したタンカー、専用船、コンテナ船、特殊船が入出港し、また一方、港湾の円滑な運営、安全確保、公害防止等の面から、諸法令規制が強化され、それに伴って港湾関係諸業務の分業化が進み、代理店の行う諸官庁関係業務、諸手配業務、調整の作業がますます複雑多岐にわたり、従来の片手間仕事では追い付かなくなった。

すでに全国11地区の港湾に設立されていた、船舶代理店会等を統一して、業界の健全な発展を図り、海運貿易に寄与しようとする機運が高まり、昭和41年8月

1日、中央機関として「全国船舶代理店中央連絡協議会」が発足、会長に高嶋四郎雄氏（前伊勢湾海運会長）が就任し、日本港運協会第七部会へ団体加入した。その後昭和43年8月1日、日本港運協会から独立して「全国船舶代理店協会」と改称して会長に芦沢一吉氏（元大東運輸社長）を推し、加入会員404社となった。その後地区、会員が、沖縄を除く、全国各港を網羅するにおよび、昭和49年1月1日「日本船舶代理店協会」と再改称、今福正文氏（元中国海運、島本海運相談役）を会長に選任、さらに平成2年12月現会長竹内浩之氏（大興産業顧問）が選任され今日に至る。

組織 会長 竹内浩之、副会長14名（各地区会長）、常任理事4名、監事1名、専務理事（事務局）1名。



▲名古屋港

会員は14地区（北海道、東北、日本海、
鹿島、千葉、東京、神奈川、清水、伊勢
湾、大阪、兵庫、中国、四国、九州の各
地区）463店社。

所在地 東京都中央区築地2-7-11

港運会館内

意義と目的 船舶代理店業とは、船社の所有船、
用船、および運航受託船等が、特定の港に入
出港する時、その船社との代理店契約に基づ
き、当該港に於ける船社業務の一切を代理代
行することを業とする事業をいう。

当会は船舶代理店業務に関する調査研究、
啓蒙宣伝、および各種情報の交換を行い、こ
の業界の健全な発展を図り、船舶のためには
円滑な入出港、船体・乗組員の安全、貨物の
受渡事務等に努め、延いては、船舶のQUICK
DISPATCHと運航コストの効率化を図るべ
く、不断の努力を傾注する使命を帯びている
ものである。

代理店の種類と業務内容

1. 船主運航代理店

- (1) 船主事務—本船の入出港手続、動静通知、
郵便物受渡、食料消耗品および資材補給、
修繕幹旋協力、傷病船員の治療、療養、送
還、海難救助、船舶の定期消毒
- (2) 運航事務—貨物受渡代行、船荷証券、荷
物受取証発行ならびに回収運賃收受、荷役
手配監督、必要資材の補給。

2. 定期用船者代理店

受取、返船、オフハイヤー事務、委託者、
定期用船者の利益擁護。

3. 航海用船者代理店

本船入出港代理店と、船主(含定期用船主)
代理店の二本立て。

4. 船主代理店

管理、監督、監視、顧問。

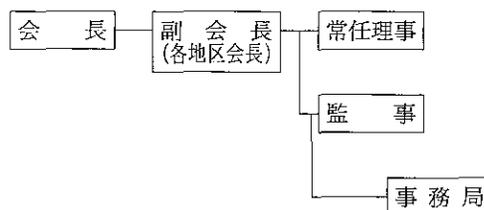
関係官庁

1. 税関関係（大蔵省）＝船舶の入港検査、密
輸出入防止、とん税の支払。
2. 検疫関係（厚生省）＝船舶の入港検査、疫
病潜入防止。
3. 入管関係（法務省）＝船舶の入港検査、密
入出国防止。
4. 船員関係（運輸省）＝船員の行政関係。
5. 海上保安関係（保安庁）＝港則法順守、海
洋汚染防止、海難防止、外国船舶に対するわ
が国法順守方啓蒙。
6. 港湾管理関係（各港湾都市）＝港湾秩序の
維持、諸港湾料金、入港料徴収。

終わりに 近代代理店業は、その業務の複雑高
度化、社会的公益性、国際性から、一瞬の怠
慢、躊躇、遅滞も許されない厳しい性格を持
つに至り、高い信用度、業務の完璧性と専門
の知識技能とを兼備した、実力ある企業が行
うべき業種である。

船は早朝、深夜を問わず、日曜、祭日にも
関係なく入出港するので、代理店の仕事は3
Kだといわれているが、各人は日本海運のみ
ならず世界の海運業の一端を担っているとい
う自負心と誇りを持って、黙々と働いている。
魅力のある職場とステータスの向上をめざし
て、これからも、船がある限り、港がある限
り、船舶代理店業は機能し続ける。

組織図



海運雑学ゼミナール 第93回

世界を驚かせた自動化船 「金華山丸」の処女航海

船橋から主機を直接操縦するブリッジコントロール方式と、機関部の監視や制御を機関室下段のコントロールルームで集中的に行う集中監視制御方式を採用した世界最初の自動化船「金華山丸」が竣工したのは1961年。日本が世界に先駆けたこの技術的快挙は、その後の世界の海運・造船界に大きな影響を与えた。

当時の海外での反響の大きさを物語るこんなエピソードがある。金華山丸が処女航海でパナマ運河を通過した時、船橋から直接主機を操縦するのを見て驚いた水先案内人がニューヨークに電信を入れた。

この情報はまたたく間に米国連邦政府の上層

部に達し、ニューヨークに到着した金華山丸を、時の国防長官が急きょ見学に訪れたのである。現地の新聞は、これを見て世界初の自動化船入港と書きたてた。

そのニュースがさらに世界に配信されて、逆に驚いたのは日本のマスコミだったという。日本国内ではほとんど注目されなかった9,800重量トンの外航ディーゼル貨物船に秘められた画期的な技術は、当時の日本からみれば圧倒的な技術先進国のアメリカで、真っ先にスポットライトを浴びたわけである。

それまで自動化船にさほど積極的ではなかった欧米各国でも、金華山丸に刺激されて自動化船の建造意欲が盛り上がり、1964年には、世界初の夜間機関室無当直を実現したデンマーク船主向けタンカー「セルマ・ダン」がわが国で竣工。さらに1969年には日本初の夜間機関室無人化船（M0船）「ジャパン・マグノリア」も竣工し、夜間機関室無人化は世界の趨勢となる。

金華山丸は、低船価・短納期を武器に戦後わずか10年で世界のトップの座に躍り出た日本の造船業が、技術力でも遂に世界の頂点に立ったことを示した金字塔の一つといえよう。

2002年の完成をめざす マレー半島横断 原油パイプライン

マラッカ海峡は、中東・欧州などと東アジアを結ぶ海上輸送路の要衝だが、狭く浅瀬が多いうえに1日数十隻もの大型タンカーが行き交う海の難所でもあり、航行過密による接触事故や海洋汚染も懸念されている。そのマラッカ海峡の混雑緩和を日指して現在進められているのが「マレー半島横断原油パイプライン計画」だ。

この計画を推進するのは民間団体の日本国際協力機構（JAIDO）で、日本の海運会社を含む民間企業4社と、マレーシアおよびタイの国営



石油会社や州政府など地元の企業・団体が参加。2002年までにパイプラインによるマラッカ海峡の代替原油輸送ルート完成を目指す。

パイプラインは、マレーシア北西部のケダ州アロスターとタイ南部のサイブリ間を結び、全長は約190キロメートル。すべて地中に埋設され、パイプライン両端には、日本および東アジア諸国からの無償供与または無償貸与の形で、極東の6日分の消費量に相当する1,000万キロリットルの原油貯蔵基地を建設する。

輸送能力は1日にマラッカ海峡を通過する原油量の約20%に相当する200万バレル。輸送コストは、VLCCでマラッカ海峡を通過した場合とほぼ同程度とみられている。

マレーシア政府も、事故による海洋汚染の防止やタイとの国境地帯の地域開発に貢献すると高く評価。日本と新興アジア地域を結ぶ民間ベースの経済協力の試みとしても大きな期待が寄せられている。

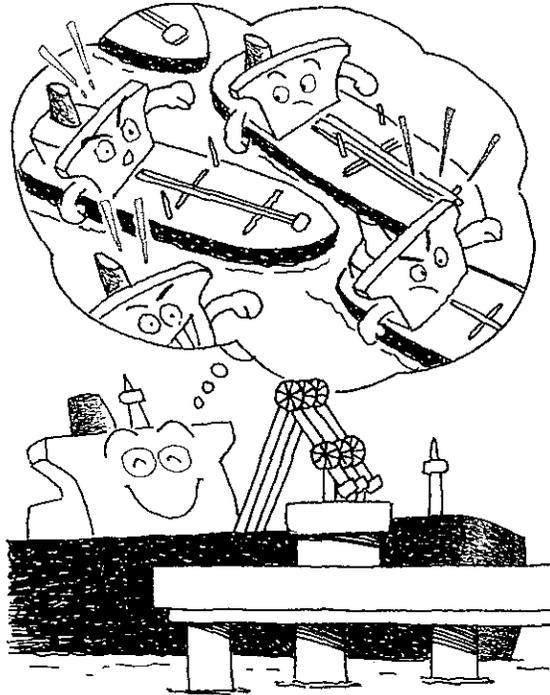
時代によって変わってきた「パイロット」の意味

船の世界で「パイロット (pilot)」といえば、通常は港湾や狭水道などで、船長を補佐して船を安全に導く、いわゆる水先案内人を指す。つまり船の恒常的な乗組員ではなく、特定水域のエキスパートとして必要なときだけ乗船してその任にあたるのがパイロットだ。

しかしパイロットという言葉がこうした意味に定着したのは18世紀頃といわれ、それ以前は、船の乗組員として航海全般の指揮をとる者を指し「船長」「航海長」などに相当した。現代の用例では航空機のパイロットがこれに近い。

このことを示す好例が、1600年に豊後に漂着し、のち徳川家康に重用されたウィリアム・アダムス (三浦按針) の場合だ。

彼はオランダの東洋派遣艦隊の1艦「リーフデ号」の乗組員で、職務はパイロット。出発地のオランダから乗船し、はるばるマゼラン海峡を抜け太平洋を越えて日本にやってきた。この



場合のパイロットが、一時的に乗船した特定水域の案内人ではなく、航海全体の指揮をとる船長もしくは航海長を指したことはまちがいない。

彼が称した日本名の「按針」には「針路を按ずる (占う、推察する)」といった原意があり、こちらも航海の指揮者、すなわち当時のパイロットとほぼ同義といえる。

一方、現代のパイロットに相当する、特定地域の水先案内を業とする人々も古くから存在した。紀元前10世紀の古代フェニキアの海港タニアには、港内の水先案内人がいたと伝えられ、古代のギリシャにもやはり水先案内を業とする人々がいたという記録が残っている。

バスコ・ダ・ガマをアフリカ東岸からインドのカリカットまで導いたアラブの航海者イブン・マージドも歴史に残る水先案内人の一人だ。

日本の江戸時代にも、関門海峡には「関落 (せきおとし)」「付船 (つけぶね)」、新潟には「水戸教 (みとおしえ)」という水先案内人がいた。

呼び名はともかく、未知の水域や困難な水域の航行にその地の専門家の知識を借りるという習慣は、安全航海のための知恵として、海運の歴史同様古くから存在したわけである。

いわゆる総会屋等との絶縁宣言および 企業行動憲章について

最近におけるいわゆる総会屋等に対する一連の不正供与事件の発生に伴い、政府は総会屋等の排除対策を効果的かつ総合的に推進するため、総会屋対策のための閣僚会議を設置し、「いわゆる総会屋対策要綱」の申し合わせを行った。

運輸省はこれを受けて、平成9年9月16日海上交通局長名をもって当協会会長宛にいわゆる総会屋等の排除に万全を期されたい旨、文書をもって要請を行った。同要綱に掲げる要請は概略以下のとおりである。

- ① 企業経営者の意識改革
- ② 業界団体による協議会の開催
いわゆる総会屋等対策に係る情報交換、連携強化のための協議会の開催。
- ③ 企業行動規準の策定
いわゆる総会屋等に対する企業の基本的な姿勢、心構えを含んだ企業行動規準の策定。
- ④ いわゆる総会屋等との絶縁宣言
各業界ごとにいわゆる総会屋等との絶縁宣言を行い、商法違反等いわゆる総会屋等に不正な収益をもたらすことになるおそれのある、ア. 金品の供与、イ. 寄付金・賛助金の供与、ウ. 情報誌の購読等の行為を行わないことを申し合わせること。
- ⑤ 警察との連携強化
- ⑥ 絶縁のための専門組織の設置（各企業に設置）
なお、経団連からも「当面の総会屋等への

対応策について」として、各業界団体長によるトップレベルの協議の場を設置するなど経団連としての取り組み事項を定めるとともに、業界団体への要請事項として、業界団体ベースの連絡協議会の設置と行動指針の作成を要請してきた。

当協会では、これらの動きに対し、9月30日開催の総務委員会・定例理事会にて、当協会としての今後の対応につき検討を行った結果、以下のとおりとすることとした。

- ① 協議会の設置については総務委員会がこれに対応することとして新たに設置しない。
- ② 総会屋からの絶縁宣言についてはこれを行う。
- ③ 企業行動規準については、策定することとし、総務幹事会で検討の上、総務委員会・理事会で審議決定する。
- ④ 絶縁宣言の宣言文作成と宣言方法については会長一任とする。
- ⑤ 内航等他団体と連名での絶縁宣言を検討する。

上記決定を受け、10月21日付で当協会、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、日本外航旅客船協会と連名にて総会屋との絶縁宣言を行い、運輸省・警察庁および経団連へ手交すとともにプレスリリースした。また企業行動規準についても検討を重ね、11月26日開催の定例理事会において「日本船主協会企業行動憲章」として承認され、プレスリリースするとともに、運輸省、経団連へ報告した。

平成9年10月21日

いわゆる総会屋等との絶縁宣言について

社団法人 日本船主協会
日本内航海運組合総連合会
社団法人 日本旅客船協会
社団法人 日本外航客船協会

我々海運業界団体は、かねてより企業行動の適正化に厳しく努めてきたが、最近、いわゆる総会屋等に対する不正利益供与事件の発生により、企業行動のあり方があらためて問われている事態に鑑み、この際さらに厳正に総会屋等の排除を図るため、下記の通り宣言する。

記

1. 商法違反等いわゆる総会屋等に不正な収益をもたらすこととなるおそれのある、金品の供与はもとより、寄付金・賛助金の提供、情報誌の購読等の行為を行わない。
2. 総会屋等から不当な要求等があった場合には、速やかに警察当局に連絡するとともに、適切な指導と支援を要請する。

以上

平成9年11月26日

日本船主協会 企業行動憲章

四面海に囲まれた資源の乏しいわが国は、海上貿易に依存する度合いが極めて大きい。海運業は、これら物資を安定的かつ効率的に輸送するとともに国内物流の大動脈としても国民経済上重要な使命を担っている。また、国際物流の重要な担い手として、国際社会の発展に寄与していかなければならない。

われわれは、このような海運業に課された役割を十分に認識し、時代の変革に対応しながら、内外の経済・社会に貢献していくため、ここに「日本船主協会 企業行動憲章」を定める。

1. 海運の社会的責任と公共的使命の達成
海運に課された社会的責任と公共的使命を十分認識し、良質な輸送サービスを通じて内外の経済・社会の発展に寄与する。
2. 船舶の安全運航の徹底
内外の安全基準に基づき、船舶の安全対策の充実・強化を図るとともに、安全運航の徹底に努める。
3. 地球環境の保全
環境問題への取組は企業の存在と活動に必須の要件であることを認識し、海洋汚染防止を始めとし、地球環境の保全に積極的に努める。
4. 諸法令の遵守
あらゆる法令を遵守し、社会的規範にもとることのない誠実かつ公正な企業活動を遂行する。
5. 反社会的勢力との対決
市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力および団体とは、断固として対決する。
6. 社会とのコミュニケーション
企業情報の積極的かつ公正な開示をはじめ、広く社会とのコミュニケーションに努める。

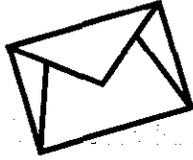
この憲章およびその精神の遵守にあたっては、経営トップが、率先垂範して周知徹底を図り、本憲章に反するような事態が発生したときには、経営トップ自らが問題の解決にあたり、再発の防止に努める。

以上



11月

- 6日 米船社アメリカン・プレジデント・ライン (APL) を買収したシンガポール船社ネプチューン・オリエント・ラインズ (NOL) は、日本郵船などが構成する「グランド・アライアンス」を脱退し、大阪商船三井船舶、現代商船と新アライアンスを結成することで合意したと発表した。
- 7日 海運大手5社は、1997年度9月中間決算を発表した。それによると、円安や合理化が寄与し、揃って経常増益になった。5社合計では、売上高は前年同期比6.4%増の8,897億円、経常利益は234億円 (同16.9%増) となった。
- 11日 海上安全船員教育審議会は、運輸大臣に「水先料金体系の見直し」について答申した。(P.20海運ニュース1参照)
- 13日 米連邦海事委員会 (FMC) は、日本の港湾慣行の改善を求めて日本船3社に課していた制裁措置を停止すると発表した。(現地時間)
- 17日 アジア船主フォーラム船舶保険委員会第4回中間会合が香港で開催され、アジア船舶保険市場の設立、P&I 保険関係事項等につき検討を行った。(P.23海運ニュース3参照)
- 20日 海上安全船員教育審議会は第2回船舶職員部会を開催し、船舶職員制度見直しの今後の検討方向の基本的な考え方を了承した。(P.9 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 21日 全国港湾労働組合協議会 (全国港湾) と全日本港湾運輸労働組合同盟 (港運同盟) は、民間労使協定である事前協議制度への行政当局の不当介入阻止ならびに港湾運送事業に対する規制緩和反対等を掲げ、24時間ストライキを全国52港で実施した。
- 26日 当協会は、定例理事会において「日本船主協会 企業行動憲章」を策定した。(P.32囲み記事参照)
- 28日 IMO の第20回総会が17日からロンドンで開催され、21日に行われた理事国選挙で日本は理事国に再選された。
- ◎ IMO の海上人命安全条約締約国会議が24日からロンドンで開催され、バルクキャリアの安全措置に関する条約改正案が採択された。



11月の定例理事会の様様

(11月26日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

政策委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度のその後の動きについて
(省略)
2. 平成10年度税制改正要望活動について
(省略)
3. 第4回日台船主協会会談について
(11月号P.2 シッピングフラッシュ参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. FMC 制裁問題について
港湾運送事業の免許制及び事前協議制度を通じた港湾慣行の改善を求めて、米国連邦海事委員会(FMC)は、1920年米国商船法第19条に基づき、無実の第3者である日本郵船、商船三井、川崎汽船の日本船3社に制裁規則を制定したが、改善が達成されていないという理由により、本年9月4日以降、3社のコンテナ船が米国に寄港する毎に10万ドルの制裁金を実質課すにまで発展した港湾慣行改善問題は、10月20日、ワシントンで開催されていた日米海運協議に於いて、概要以下の内容の改善を図ることで実質合意を見た。
 - (1) 現行事前協議制度の簡素化、透明性の確保を図ること
 - (2) 現行事前協議制度に代わる「別方式」の制度を併設するとともに、日本政府は法令に許す範囲内で最大限の支援を行うこと
 - (3) 港湾運送事業に基づく免許の発給期間の短縮(2ヵ月)を図ること上述のように、両国協議が合意しているにも

かかわらず、その一方でFMCは、日本船の米国の港への入出港禁止、通関の拒否等の制裁強化措置を脅しに9月分の制裁金400万ドルの支払を不当に求め続けてきたため、事態收拾を最優先に日本船3社は150万ドルを支払う苦渋の決断を行うに至った。

この問題について、日本政府は今回のFMCの一方的な制裁措置が、日米友好通商航海条約を明らかに違反したものであるとの判断から、米国政府に対し、同条約に基づいた条約協議を現在申し入れており、一方、邦船社としても、引き続き制裁措置の無効について訴訟を継続することとしている。

現在、日米間で合意された内容に添い、事前協議の改善に関し運輸省、日港協、外船協とで国内合意が形成され、具体的実施に向けての協議が行われることとなっているが、日本船3社に対するFMCの制裁措置が“停止措置(SUSPEND)”扱いという観点から鑑みると、その実施状況によっては依然予断を許さない状況に置かれている。

2. 水先料金体系の見直し等について
(P.20海運ニュース1参照)

労務委員会関係報告事項

1. 国際船舶制度における外国人船員への海技資格の付与の方法について
(P.9 シッピングフラッシュ参照)
2. アジア船主フォーラム船員委員会第3回中間会合の様様について
(P.24海運ニュース4参照)

国際会議の開催予定(1月)

- ICS 理事会
1月22日 ロンドン
- IMO 第29回 訓練・当直基準小委員会(STW)
1月12日～16日 ロンドン
- IMO第41回復原性、満載喫水線及び漁船小委員会(SLF)

「楽しいシップウォッチング」の刊行

当協会は、小・中学生を対象に船や港を分かりやすく紹介した「楽しいシップウォッチング」というパンフレットを作成いたしました。空から見た港をモデル化した「船と港のミニ百科」や、全国の港を紹介した「全国シップウォッチングガイド」、「船のいろいろ」といった内容となっております。

入手ご希望の方には、無料にてお送り申し上げますので、下記までお問い合わせ下さい。

〈問い合わせ先〉 (社)日本船主協会 総務部広報室

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
TEL 03-3264-7181 FAX 03-3264-7354

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
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1996年11月	3,968	3,298	671	10.1	12.5
12	4,169	3,290	878	4.0	13.5
1997年1月	3,549	3,549	0	17.2	19.7
2	3,991	3,301	689	10.1	10.8
3	4,540	3,727	812	10.5	24.6
4	4,427	3,615	812	21.5	8.6
5	4,101	3,369	732	20.4	6.1
6	4,119	3,187	931	12.5	8.7
7	4,281	3,443	837	11.9	3.5
8	3,936	3,214	722	14.0	3.5
9	4,424	3,358	1,065	14.2	8.4
10	4,647	3,544	1,102	17.3	1.3

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

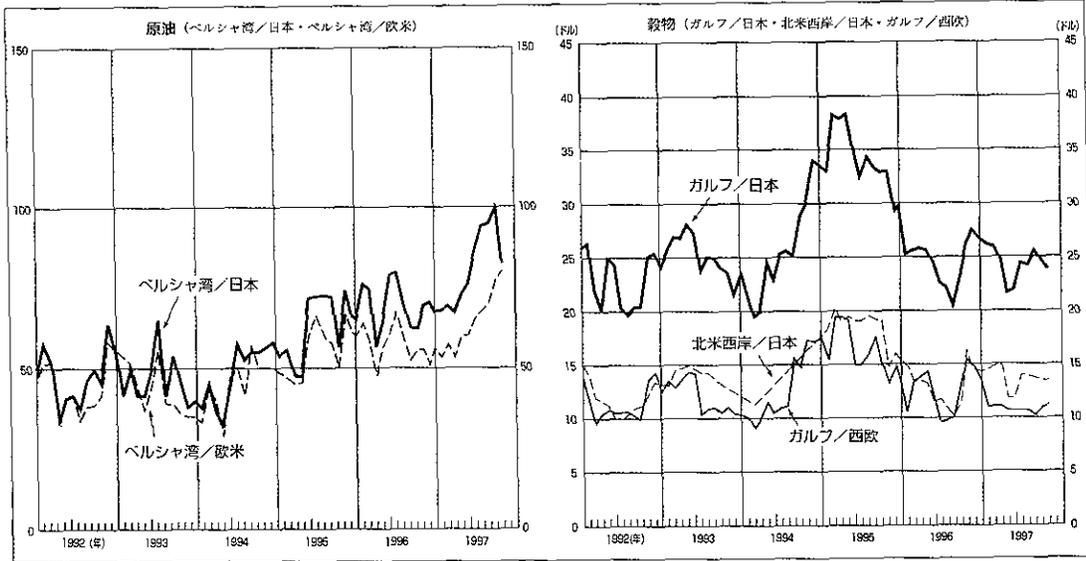
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1996年12月	113.81	112.20	116.00
1997年1月	118.02	115.35	122.00
2	123.01	120.78	124.68
3	122.64	120.15	124.38
4	125.51	122.60	126.90
5	118.99	113.80	127.15
6	114.20	111.35	116.33
7	115.16	112.60	118.30
8	117.90	115.50	119.42
9	120.75	118.80	122.50
10	121.06	119.95	122.20
11	125.27	121.63	127.70

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	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次													
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131	
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530	
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003	
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876	
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061	
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815	
1997													
3	15,657	360	15,297	3,319	5,729	5,321	77	143	638	70	12,759	5,226	
4	18,469	264	18,205	5,068	6,047	5,591	74	433	992	0	13,764	4,161	
5	15,639	0	15,639	3,486	6,377	4,710	163	89	753	61	11,201	2,822	
6	14,075	55	14,020	3,575	4,471	4,889	21	593	448	23	16,613	3,138	
7	18,593	495	18,098	3,981	6,811	6,009	62	325	860	50	15,317	5,356	
8	14,137	368	13,769	3,640	4,009	5,605	50	67	286	112	12,265	2,976	
9	15,398	250	15,148	3,796	4,442	6,280	187	192	166	85	10,048	2,910	
10	19,759	0	19,759	4,751	7,354	6,306	198	430	602	118	17,717	3,840	
11	18,055	79	17,976	4,523	6,174	5,941	126	482	650	80	11,408	1,677	

(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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	1995		1996		1997		1995		1996		1997	
	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	60.00	54.50	67.50	57.50	66.25	62.00	50.00	47.50	58.00	52.50	56.50	52.00
2	55.50	49.50	75.00	67.50	66.50	58.50	49.00	41.00	65.00	55.00	52.50	47.50
3	56.00	51.00	72.50	67.50	69.00	58.00	47.50	42.50	57.50	47.50	57.50	50.50
4	47.50	44.50	55.00	46.00	67.50	46.50	45.00	40.00	47.50	39.00	52.50	45.00
5	47.50	42.50	64.75	51.50	72.50	61.50	45.00	40.00	55.00	42.50	59.50	45.00
6	72.50	54.00	79.50	65.00	76.50	65.50	57.50	45.00	62.50	52.50	60.00	52.50
7	73.00	63.50	79.75	69.00	86.75	68.50	67.50	55.00	67.00	57.50	65.00	50.00
8	73.00	63.50	70.00	65.00	94.00	85.00	59.00	55.00	60.00	55.00	67.50	65.00
9	72.50	60.00	64.50	56.00	94.50	72.50	58.00	42.50	52.50	49.50	70.00	60.00
10	53.75	50.50	63.00	55.00	100.00	89.00	50.00	42.50	55.00	43.75	77.50	70.00
11	73.00	52.50	69.00	58.75	82.00	75.00	62.25	45.00	55.00	50.00	80.00	65.00
12	68.25	60.00	69.50	60.00			60.00		50.50	47.50		

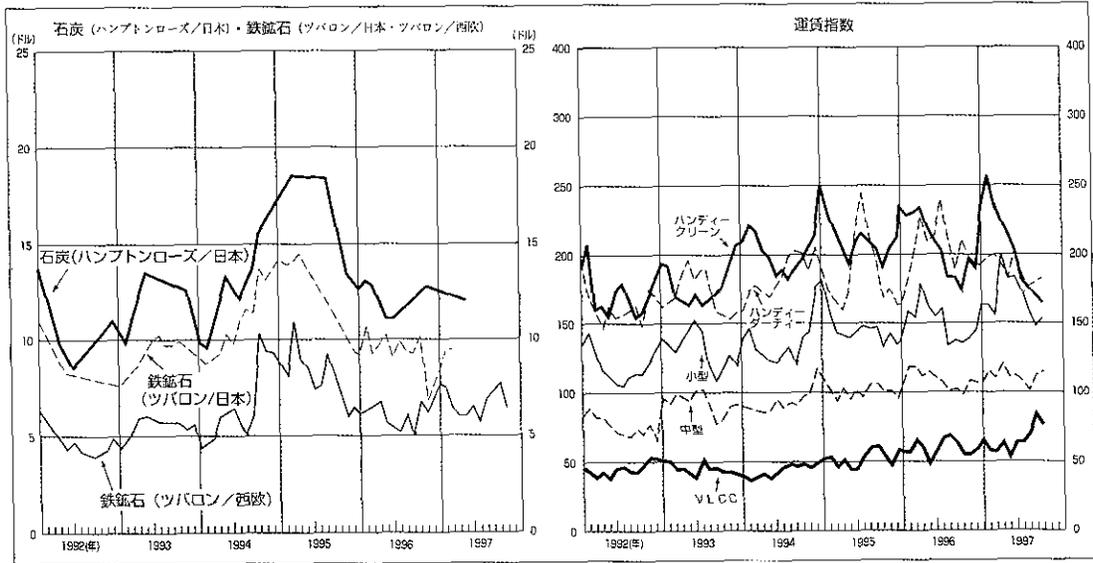
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	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	29.20	24.75	26.85	23.80	15.35	14.85	14.25	13.40	13.25	11.50	13.00	12.25
2	25.15	23.00	26.00	24.60	14.90	13.75			10.75	10.00		11.00
3	25.25	23.50	25.75	23.50	13.50	13.20			13.50	12.15		
4	25.50	22.50	24.85	20.95	13.50	13.20	15.00	13.25		13.85		11.00
5	25.35	22.50	21.75	20.25	13.25	13.15		12.00	14.00	11.58		10.50
6	24.00	21.00	22.10	19.90		11.50	12.05	11.75				
7	22.50	19.90	24.50	21.75	11.75	10.25	14.00	12.10		9.25		
8	22.00	20.00	24.35	21.50							10.50	10.25
9	20.50	18.25	25.50	22.00		10.00			10.00	8.00	10.15	10.00
10	23.00	18.75	24.60	21.70	11.85	11.30	13.50	12.60	13.25	8.00	11.00	9.50
11	26.25	22.75	23.75	19.00	16.25	14.25	13.25	12.25	15.35	9.50	11.30	10.00
12	27.50	24.00			14.50	14.25			14.90	13.65		

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

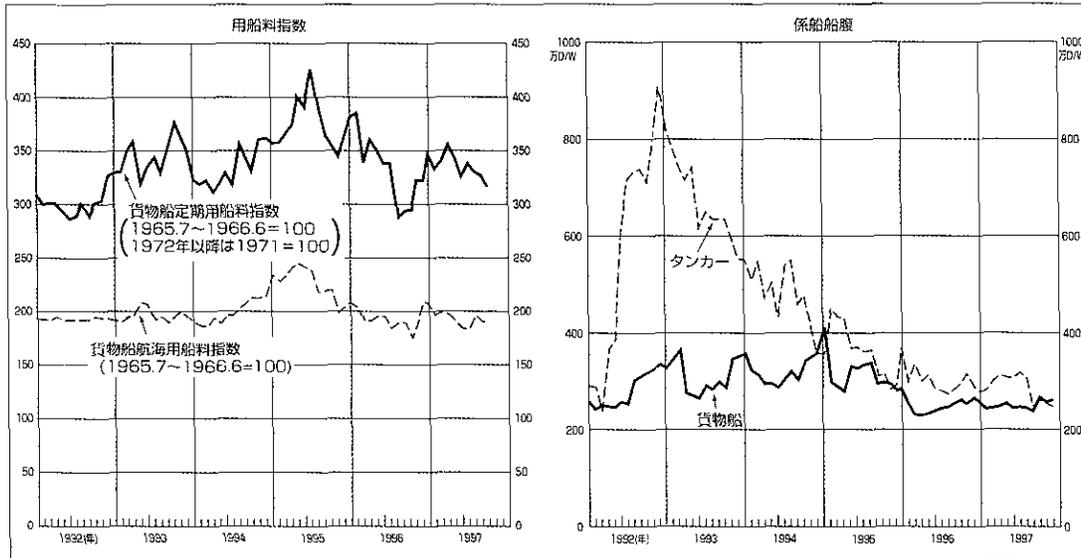
月次	ハンブロンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1996		1997		1996		1997		1996		1997	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	12.50	—	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15	7.50	6.17
2	13.00	12.95	—	—	11.00	—	9.50	—	6.50	5.65	7.35	6.00
3	—	12.75	—	—	9.00	—	9.50	—	—	—	6.30	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.80	6.25	6.10	5.65
5	11.25	—	12.00	—	10.25	—	—	—	5.95	—	6.00	5.80
6	11.25	—	—	—	8.25	—	—	—	—	—	6.45	5.90
7	—	—	—	—	9.90	8.10	—	—	5.15	5.10	—	5.80
8	—	—	—	—	9.20	9.00	—	—	6.00	4.75	6.95	5.80
9	—	—	—	—	9.00	—	—	—	5.00	—	7.25	5.95
10	—	—	—	—	10.10	—	—	—	6.75	—	7.70	—
11	12.75	—	—	—	6.75	—	—	—	6.25	—	6.30	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも10万 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														
	1995					1996					1997				
	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	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8
2	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8
3	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7
4	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4
5	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7
6	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8
7	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2
8	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7
9	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3
10	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9
11	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2	—	—	—	—	—
12	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	—	—	—	—	—
平均	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②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発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



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					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1992	1993	1994	1995	1996	1997
1	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0
2	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0
3	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0
4	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0	354.0
5	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0	302.0	366.0	318.0	402.0	350.0	342.0
6	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0	184.0	301.0	319.0	334.0	390.0	339.0	326.0
7	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0	183.0	295.0	335.0	320.0	426.0	339.0	338.0
8	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0	288.0	346.0	360.0	391.0	289.0	330.0
9	191.0	196.0	208.0	220.0	186.0	190.0	293.0	328.0	349.0	364.0	293.0	327.0
10	191.0	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0	301.0	351.0	333.0	355.0	294.0	316.0
11	193.0	196.0	212.0	198.0	188.0		289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	
12	196.0	200.0	219.0	209.0	211.0		300.0	349.0	367.0	374.7	323.0	
平均	194.6	196.3	199.8	226.1	193.3		304.8	341.5	335.4	375.5	334.9	

(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	1995						1996						1997					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W															
1	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757
2	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804
3	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970
4	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101
5	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,088	2,520	63	1,781	3,060
6	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052
7	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160
8	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031
9	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474
10	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591
11	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532
12	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860	238	2,087	2,626	53	1,705	2,856	269	2,254	2,596	59	1,450	2,464

(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。

1987年の11月、ペルシャ湾で原油を満載した1隻のVLCCが日本に向け南シナ海を航行中、乳飲み子を含む24人のベトナム人ボートピープルを乗せた小舟を発見し救助した。

救助されたボートピープル達は日本への航行中に日本人の乗組員達とも親しくなり、揚げ地第1港で無事下船、長崎県大村市にある「難民一時レセプションセンター」に収容された。

ボートピープルが出発した当初は、人道的立場から救助された人のほとんどは希望国へ受け入れられたが、社会的落ちこぼれ等の問題が発生するに至って、受け入れに最も寛大であった米国も、この時期には確たる身元引受人のいない者は受け入れを拒否しており、この24人のうち、ボートピープルとして先に米国へ受け入れられて移住している夫を持つ女性とその息子の二人のみが米国に受け

編集後記

入れられ、他の22人は本来希望しなかった日本に永住することとなった。

と、ほとんどの物語はここで終わってしまうのであるが、このタンカーに一等航海士として乗船し、航海中に本船乗組員側の窓口として彼らといちばん接触のあった人物がその航海が終わっての休暇を利用して大村を訪れた。

救助した人間がレセプションセンターを訪れること自体が珍しいといわれたその人は、その後難民達が日本社会に早くとけ込むよう、半年間の教育を受けるために入所した東京品川の「国際救難センター」にも足を運び、話し相手になったり教育期間が終わってメンバーが就職試験を受けるときに保証人になったり、面接を受けるとき

に付き添ったり、またお互いの家庭を訪問したりと交流を重ねてきた。

日本政府のアジアを相手とする外交姿勢は、とかくお金による援助を行ってはいけいなのだという姿勢が見えなくもない。そんな中「生死を賭して波間に漂った経験を持つ彼らが他民族への偏見、排他的思想が強い日本でたくましく明るく生きていく姿には、自分達にないものがある」と言いながら、ベトナムの人達と親切の押しつけではなく対等の交流を続けるその人の姿は、新しい民間外交のあり方を示すものではないかと思う。

南シナ海の船上で初めて顔をあわせてからちょうど10年目の今年11月、日本に来てから増えた家族を含めた30人あまりが一同に会し再会を祝った。

ナビックスライン

総務部文書広報グループリーダー

松本 満

せんきょう12月号 No. 449 (Vol. 38 No. 9)

発行◆平成9年12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 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◆大西章敬

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)

会 員 紹 介

会社名：大冨汽船株

(英文名) Taiyo Shipping Co., Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 守石恵三

本社所在地：大阪市北区堂島浜2-1-11 山要ビル

資本金：50百万円

設立年月日：1949年10月1日

従業員数：海上70名 陸上40名 計110名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	6隻	14.626%	26.389%
用船状況	遠洋・近海・ 沿海	21隻	22.306%	51.603%

主たる配船先：国内(須崎、和歌山、赤穂を起点として主に阪神、中京、京浜地区)

事業概要：住友大阪セメントをメイン荷主として、セメントおよびセメント原材料を中心に海上輸送に従事する一方、産業廃棄物の輸送にも参入、一部地区の代理店開設等、幅広く営業活動を展開中です。

当協会会員は142社。
(平成9年12月現在)



会社名：玉井商船株

(英文名) TAMAI STEAMSHIP CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 玉井洋吉

本社所在地：東京都品川区東品川2-2-20 天王洲船ビル

資本金：702百万円

創業年月日：1932年3月10日

従業員数：海上37名 陸上24名 計61名

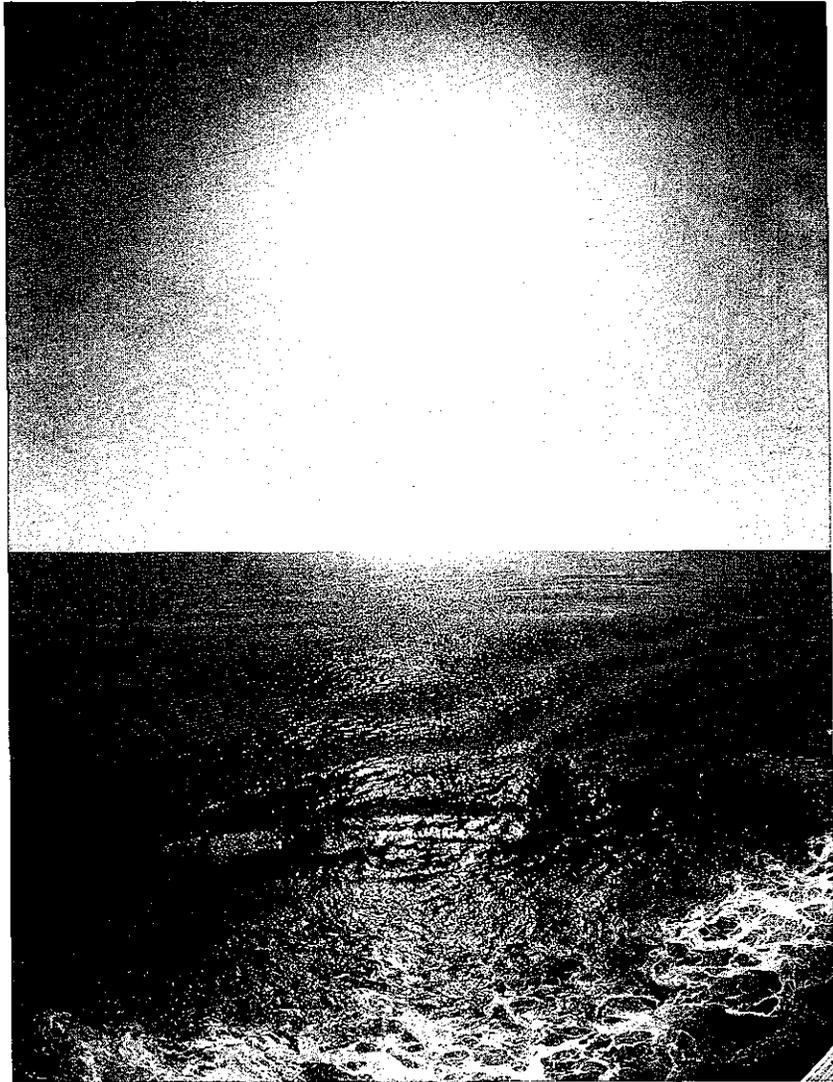


所有船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	5隻	10.809%	18.803%
運航船状況	遠洋 ・近海・ 沿海	5隻	51.343%	94.528%

主たる配船先：オーストラリア、東南アジア、メキシコ、国内

事業概要：1996年4月、内航関係会社大同汽船と合併、内・外航併せもつ総合海運会社としてスタート。従来のボーキサイト、アルミナ、石膏輸送に加え、内航石油・一般貨物および陸上貨物輸送と多岐にわたり、多様化する内外での物流ニーズに対応できる総合物流企業を目指しています。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association