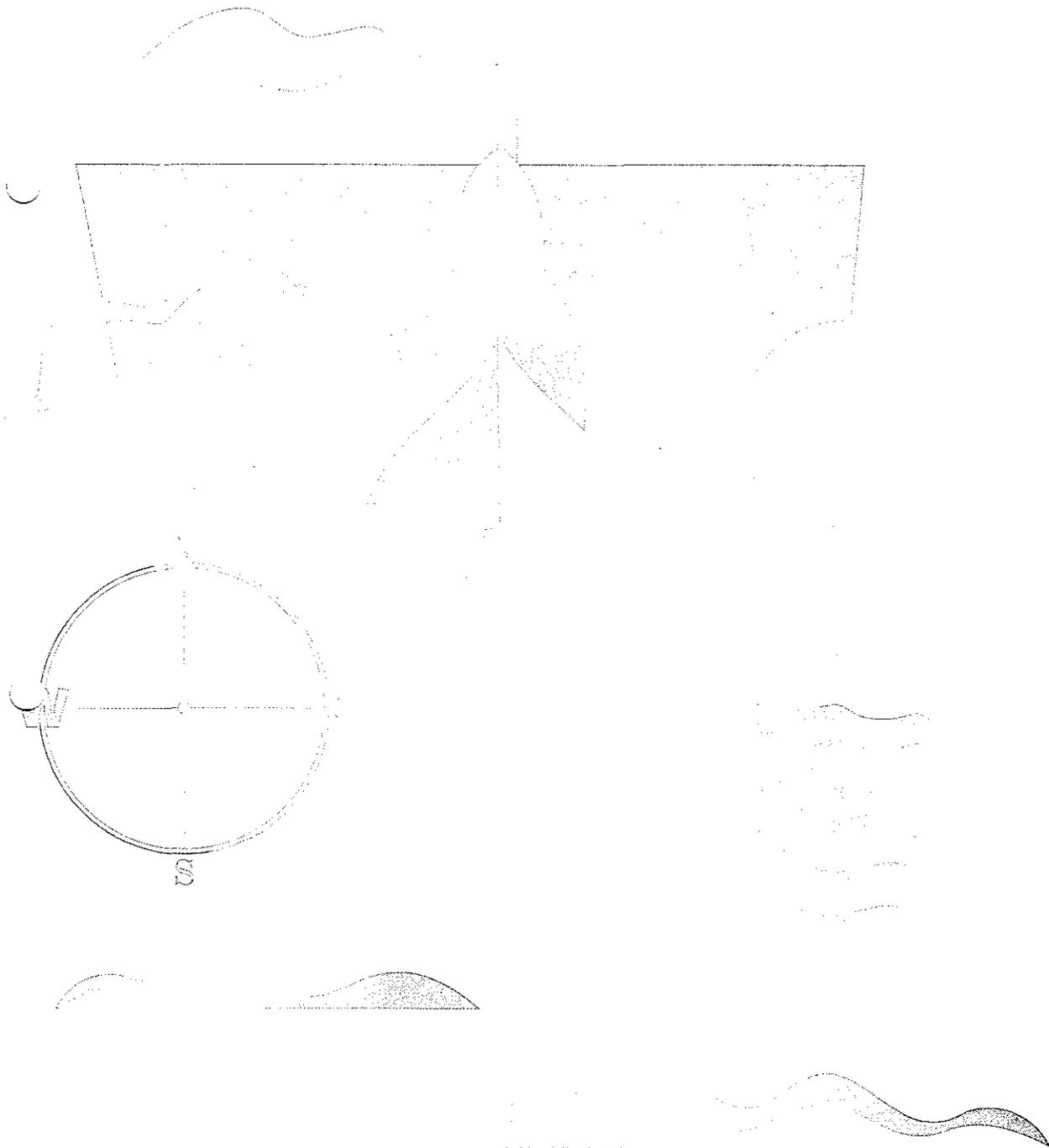
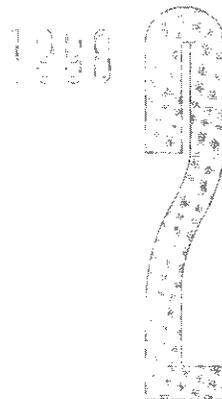


せんきょう



船協月報/1998年2月号 目次

◎巻頭言

ISMコード発効を前にして★日本船主協会常任理事・五月女眞彦——1
第一中央汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

油防除体制強化に伴う海上災害防止センター
防災基金増額への出資について——2

◇内航海運の平成9年度以降5年間の適正船腹量——3

◎話題を追って

インタビュー「インターネット入門」★ナビックスエンタープライズ・L A N 管理室長・田山隆始——4

◎随想

日本の渚・百選★(社)大日本水産会 専務理事・吉崎 清——8

◎海運ニュース

1. IMO 第42回防火小委員会の模様について——10
2. IMO 第29回訓練当直基準小委員会 (STW) の模様について——11
3. 今後のコンテナターミナルの整備及び
管理運営のあり方について——12
—港湾審議会管理部会の中間とりまとめ—
4. 1997年央におけるわが国外航商船隊の現状——15
—日本籍船は減少したものの、外国用船の増大で前年より拡大—

◇係留施設使用料の12時間制の導入状況——19

◎業界団体を訪ねて

—訪問団体 国際港湾協会——20

◎海運雑学ゼミナール★第95回——22

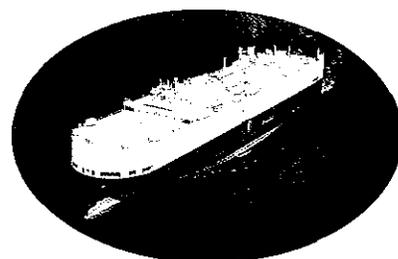
◇宮岡公夫氏を悼む——24

◎ *Washington* 便り——25

❖海運日誌★1月——26 ❖船協だより——27

[資料] FMC 制裁延期決定から対抗立法施行
までの主な動き・関連資料——29

❖海運統計——35 ❖編集後記——40



自動車専用船「POLARIS ACE」

ISMコード発効を前にして

日本船主協会常任理事
第一中央汽船取締役社長

五月女眞彦



SOLAS 条約第IX章「船舶の安全運航の管理」が発効してISMコードが世界の外航海運に強制適用される7月1日が間近に迫ってきた。この日以降、船舶の安全運航を確保するため、本船のみならず陸上の船舶管理部門も含めた全社的な安全管理システムが構築され機能している証明が必須となる。

ISMコードの対象となる船舶は世界で約39,000隻にのぼり、そのうち2002年7月1日からコードが適用される約20,000隻を除いた約19,000隻が本年7月1日からの適用船であるといわれている。IACS（国際船級協会連合）への登録船舶でみると7月1日適用船は約14,000隻（NK船は約2,350隻）あるというが、昨年9月末の時点ではそのうち僅か約18パーセントの2,604隻がSMC（安全管理証書）を取得しているのみという。NKは昨年未までに7月1日適用船948隻（約40パーセント）に対してSMCを発給したとのことであるが、船社・管理会社の腰が重いためか、総じて達成度は低いように思われる。DOC（適合証書）の取得が必要な船社・管理会社は約6,500社というが、昨年9月末の時点では846社（約13パーセント）が取得したに過ぎないという。

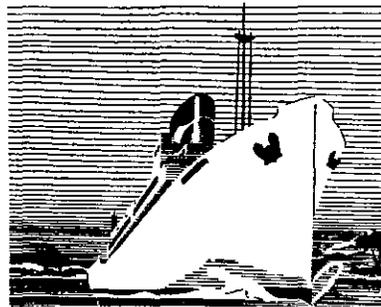
証書の取得がこうした状況である一方、各国のPSCの対応をみると、米国や豪州においては、船籍国を問わず条約上の対象船が

ISM関係証書を保有していない場合には取得するまで拘留するとしており、各地でトラブルの発生が懸念されるところである。

また一部のPI保険クラブではISMコードの遵守と証書の所持が要求され、これに反した場合には填補の拒否や填補額の減額の取扱いがある旨通知されている由であり、船舶保険ではISMの取得・未取得で差別することはないとしながらも、船主の船舶管理に対する姿勢の観点から料率算定時の一つの要因とすることもあり得ると聞く。

ISM関係証書の取得率の低さが気になるが、こうしたことを背景に所謂サブスタンダード船の包囲網が出来上がる訳である。ところが、ISMコードの適用期日の延期をIMOに要求し拒否された国が出てきたと聞き、ここに至って波乱が生じているようだ。

昨年は吾国の沿岸で海難事故やそれによる被害が相次いだことから、我々海運人としては当然である安全運航や事故防止の重要性が、図らずも一般社会に広く浸透した年であった。我々自身もこうした事故を教訓として安全運航に全力を挙げて居るところであるが、ISMコード制定の究極の目的が海難事故の防止であることを充分認識し、全世界の海運関係者が真摯に取り組み、粛々とルールを軌道に乗せる努力を更に払うべきであると考えている。



油防除体制強化に伴う海上災害防止センター 防災基金増額への出資について

平成9年1月、日本海島根県隠岐島沖で発生したナホトカ号重油流出事故は、周辺の環境・経済等に大きな影響をもたらし、油防除費用も多額にのぼった。また、同年7月には東京湾中ノ瀬においてダイヤモンド・グレース号事故により、原油が湾内に流出し、タンカーの安全航行に対する社会的関心が高まった。

これらの事故を契機として、海上保安庁を含む運輸省内5局（運輸政策局、海上交通局、海上技術安全局、港湾局、海上保安庁）による、「東京湾等輻輳海域における大型タンカー輸送の安全対策に関する検討委員会」が設置され、当面の施策と中長期的施策を整理して検討が進められた。

当面の施策としてこれまでに打ち出されたものは、事故を起こしたタンカーが偶々シングルハル構造であったこともあり、融資制度・税制面での優遇をはじめダブルハル化促進を目的とした政策が中心であったが、当協会は、航路環境の整備など再発防止策を最優先で行うべきであるとの対応を行ってきた。

また運輸省は、シングルハルタンカーの安全対策として水先人2人配乗体制や事故が発生した際の油流出防除体制の整備（オイルフェンス展開能力のある船舶の随伴）などについても提起したため、当協会では海務委員会を中心に対応の検討を行った。

その後、平成9年11月に海上保安庁より、次の内容について協力願いたい旨の要請があり、海上災害防止センターからも同様の要請があった。

1. 大型油回収装置を平成9年度補正予算で1基整備する（平成10年度予算で石油連盟が2基整備）。費用については、国と船舶振興会が2：8の割合で拠出する。
2. 物価上昇等による人件費、物件費等防除業務運営経費の増大に対処するため、防災基金を増額することとして平成9年度で約4.5億円増額する。

拠出については、現在の基金の負担割合と同様、国と船舶振興会と民間（海運業界）で

2 : 4 : 1 の割合で負担する。

なお、このほか、大型油回収装置の維持・管理費用としての油回収船等配備証明書の備付代行料を、民間負担分年間約3,500万円引き上げる。

この要請について、当協会タンカー部会で検討を行った結果、基金増額の必要性についての理由と金銭的裏付けが不明確であるので、こうした点について要請する側からの納得のいく説明が必要であること、同センターの効率的運営等に関する改善点の有無を検討すること等について強い意見が出され、これらについて適切な対応を求めることとした。

平成9年11月26日に開催された当協会総務委員会および定例理事会では、タンカー部会の検討結果を踏まえ、基金の拠出に関し、平成9年

度補正予算との関係から近日中にタンカー部会の意見に対し要請者から十分な説明があることを前提に、平成10年度において拠出に応じるとの基本方針を決定した。

その後、要請側である海上保安庁および海上災害防止センターは、12月19日開催のタンカー部会に対し、基金増額の必要性等について説明を行い、運営上の問題については、今後運営委員会を設置するなどして検討することとしている。

【表】 国、船舶振興会、民間による拠出負担割合

事 項	拠 出 負 担 割 合
大型油回収装置の購入費（1基あたり約4億円）	平成9年度補正予算で1基整備 （10年度予算で石油連盟が2基整備） 国：船舶振興会 = 2 : 8
基金の増額（約4.5億円）	平成9年度で約4.5億円増額 国：船舶振興会：民間（海運業界） = 2 : 4 : 1

内航海運の平成9年度以降5年間の適正船腹量

海運造船合理化審議会は平成10年1月27日、内航部会（宮本春樹部会長）を開催し、運輸大臣より1月8日付で諮問（諮問第124号）のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成9年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」について審議、同日付で答申した。（資料参照）

適正船腹量の策定は、内航海運業法第2条の2第1項の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度額を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航輸送貨物の需給状況およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。

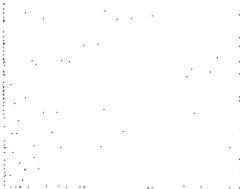
同答申によると、平成9年6月30日現在の現有船腹量3,954千総トン、同年度の適正船腹量3,684千総トンに比して約7.3%（270千総トン）過剰となっている。船種別で見ると貨物船の現有船腹量では約4.5%（73千総トン）、油送船では約11.9%（103千総トン）過剰となっており、今後5年間船腹過剰が続く見通しが出された。また、その他の船種では、自動車専用船が5年間、土・砂利・石材専用船が4年間、それぞれ船腹過剰が続くとの見通しが出された。

【資料】 平成9年度以降5年間の適正船腹量

（単位：千総トン）

船 種	現有船腹量 (9.6.30現在)	適 正 船 腹 量				
		9 年 度	10 年 度	11 年 度	12 年 度	13 年 度
貨 物 船	1,684	1,611(73)	1,608(76)	1,617(67)	1,633(51)	1,650(34)
セメント専用船	430	430(0)	426(4)	425(5)	428(2)	432(▲ 2)
自動車専用船	171	149(22)	154(17)	156(15)	158(13)	161(10)
土・砂利・石材専用船	449	377(72)	377(72)	422(27)	432(17)	449(0)
油 送 船	966	863(103)	833(133)	821(145)	819(147)	815(151)
特殊タンク船	254	254(0)	252(2)	249(5)	249(5)	249(5)

注) () は、平成9年6月30日現在の現有船腹量に対する過剰船腹量



インタビュー 「インターネット入門」

ナビックスエンタープライズ LAN管理室長 田山隆始



当協会では、創立50周年を迎え、これを記念するとともにさらに今後も一層協会の業務の充実と効率化を図るため、50周年記念事業の一環としてコンピュータの事務局員1人1台体制を整え、さらに本年1月よりインターネットに接続いたしました。

これを機会に、コンピュータの利用方法や、インターネットの活用について分かりやすく解説していただくとともに海運業界での利用状況についてご説明いただくため、インタビュー形式で当協会通信業務研究会代表幹事の田山氏にご協力いただきました。

本誌では、このインタビューを皮切りに、コンピュータによる情報通信、EDI（電子データ交換）の現状と今後について取り上げていくことにしています。

ーパソコンを使った通信が急速に普及しています。その現状や効果について分かりやすく教えて下さい。田山さんはLAN管理室長でいらっしゃるようですが、LANとはどのようなものですか。

田山 LANとはLocal Area Network（構内情報通信網）の頭文字を取ったもので、事務所や工場などの内部でパソコンやOA機器を結ぶネットワークのことです。弊社（ナビックスライン）では、4年前（1994年）の5月に海運業界初のパソコンLANの導入に踏み切りました。

ー新しいものを導入する際、まず「費用対効果」の問題があるかと思います。LAN導入により、どんなメリットがありましたか。

田山 目にみえるかたちでの効果といえば、事務所スペースの削減ですね。弊社は6階ワンプローアに加え9階に経理部用のスペースを借りていたのですが、LAN導入により9階のスペースを返すことができました。それまでは、ワープロ・パソコン・テレックス・ホストコンピュータそれぞれに端末とプリンターがあったのが、LANですべてがつながったので、端末とプリンターひとつで対応できるようになり、その分

スペースの削減につながったわけです。

端末がひとつに統一されていれば、OA 機器の間を渡り歩きながら仕事をする手間もなくなり、仕事の効率化にもつながりました。OA 機器の不足による待ち時間の無駄がなくなりましたし、OA 機器数の減少で消費電力が削減されたほか、コピー・印刷枚数も減少傾向にあります。

— LANを使うとどんなことができますか。

田山 「コンピュータもソフトがなければただの箱」といわれるように、LAN で網の目を構築しただけでは何もできません。まず、LAN にパソコンやコンピュータ（サーバー）をつなぎます。そして、それを動かすためのソフトウェア（Windows など）やグループウェアを入れて準備完了です。グループウェアとは、事務所の内部で情報を共有するシステムを提供するソフトウェアの総称で、皆さんがよく利用されている電子メールや会議室予約、スケジュール管理などは、これを使って行われているわけです。

例えば、スケジュールを LAN を使って管理すると、弊社では全社員が誰のスケジュールでも入れられるようなシステムになっているため、自分の知らないうちに上司や部下がスケジュールを入れていたということも起こり得ます。とはいえ、他人の入力した予定はあくまで仮予約としておりますので、「承認」するか「キャンセル」するかを本人が選択することができます。

会議室予約については、導入当初、必要以上に長時間の予約をしたり、ついキャンセルするのを忘れていたりする傾向がみられましたが、時間

帯については午前 2 回、午後 2 回を原則とし、キャンセルについては速やかに予約を取り消すようルール化して対処してきました。

— 電子メールによるメリットを教えてください。

田山 一番の利点は、仕事の区切りがついた時に読めるということですね。米国では、ニューヨーク・ロサンゼルス間の 3 時間の時差と昼休みを考えればオフィスアワーに直接電話で話せるのは 4 時間ということもあり、こうした情報化への投資と情報技術の活用によってホワイトカラーの生産性を著しくアップし、企業の活力を取り戻したのです。

時差のない日本でメリットがあるのか、当初は議論もありました。しかし、頭をフル回転しているときに電話がかかって来たり、上司から呼ばれたりして思考が中断されると、もとのレベルに戻るのに時間がかかり、これが仕事の能率を下げているのはどこの国でも同じわけで、弊社でも効果が上がりました。人員を削減せざるを得ない厳しい時代を、LAN の導入により何とか対応しているというのが実感です。

— 次に、インターネットやホームページという言葉がよく聞かれますが、これらについて分かりやすく教えていただけますか。

田山 インターネットとは、世界的なコンピュータネットワークのことです。LAN が電話の内線なら、インターネットが外線に当たるといえば、分かりやすいでしょう。一般的に「インターネット」というのは、ワールドワイドウェブ（www）のホームページにアクセスする

ことをいっているようです。このwwwというのは字義どおり、全世界に網の目のように張り巡らされた巨大クモの巣状のネットワークのこと。

ホームページとは、厳密にはwwwで提供される情報の表紙となるページを指す言葉で、いわば目次のようなものです。ホームページの開設の仕方には、JP NICに登録し、独自のグローバルアドレスをもらって自分のサーバに開く方法と、プロバイダと呼ばれる業者のグローバルアドレスに間借りする方法とがあります。弊社は一昨年(1996年)末に念願のホームページを自前のサーバでいち早く開設し、本年5月には全社員がインターネットに接続可能になる予定で準備を進めております。

イントラネットでは、どんなことができますか。

田山 イン트라ネットは、企業内インターネットとお考え下さい。

インターネットのように全社員向けに企業内の情報を開示したり、また、ホームページ内にIDとパスワードを限定した関係者専用の扉を設けたりすることも可能で、海外駐在員なども入れた社内の輪を作り、情報の共有化を図ることができます。ある企業では、幹部が各々ページを開き、目的別の人の輪を作って、日々の業務に利用しているそうです。

一海運の場合は、本船との通信が重要になりますが、これへの導入はいかがでしょう。

田山 船との通信は1982年にインマルサット海

事衛星サービスが開始されてから、テレックス・ファックス・電話を使い分けて対応してきました。テレックスのスピードは1分間に英数字で400字に限られており、衛星の利用1分単位で課金されるシステムとなっているため、電子メールで通信時間が短縮されればその分だけ料金が安くなります。また、度重なるファックス送信による文字の劣化もありません。欧州の船主は既に、船・陸を通じパソコンを利用した効率のよい船舶管理を行っています。

ただ、船との通信は無線、陸どうしの通信は有線というシステムの違いから、パソコンを導入してもインマルサットの使用料金は発生します。そのため本船からさまざまなホームページにアクセスすることは、技術的には可能ですがお金がかかりすぎ、現実的には難しいようです。

一気になるウイルスについて、対策などお教え下さい。

田山 ウイルスはインターネットを通じたやり取りによって伝染します。弊社の例では、エクセルのマクロに隠れ込んで伝染する「マクロウイルス」に感染し、メニューが消えたりファイルの上書きができなくなるといったトラブルが発生しました。

対策としては、サーバと各端末にウイルスチェックソフトを入れています。他社にウイルスを感染させてデータファイルを破壊したら、損害賠償の対象となりますので、注意が必要です。

一当協会でも既にインターネットを導入し、ホームページの開設も計画中です。どのような

利用方法があるか、アイデアをお聞かせ下さい。

田山 船協のホームページに期待するのは、さまざまなリンク先があって、船協ホームページにアクセスすれば、船や海運のことなら何でも分かるようなものになってほしいということですね。特に海運は一般消費者と結びつきにくい業界ですから、業界全体のPRにもつながっていくと思います。さらに英文での情報提供も同時に行えれば、世界に日本海運の情報を開示することができます。

船協の活動と照らし合わせて考えれば、会議自体をイントラネットで開催したり、委員会の数だけ掲示板を設けてそこで情報を提供したりすることも可能になります。報告・承認だけのために集まる必要もなくなりますし、すべての意見が出揃った上での会議開催となりますから、実質的に業務の効率化につながると考えますが、いかがでしょうか。

—最後に業務を離れて、一般的な情報通信の流れ、これによる経済活動の変革についてどのように予測されていますか。

田山 現在電子メールの届く国は150カ国以上、利用者は1億人に達するといわれております。これだけ爆発的に広まったのは、htmlという簡単な言語が開発され、必ずしも専門知識を持たなくてもホームページの開設ができるようになったことと無縁ではありません。また、従来のパソコン通信では不可能だった音声・画像・動画の送受診や、他情報へのリンクを記述することが可能となっており、多くのユーザーを惹

き付けたのでしょう。

いまや就職活動もインターネットを利用する時代です。大学のゼミなどでは台数も制限されていて自由に利用できないため、就職活動を機に自宅にインターネットを接続し、友人や人事担当者と電子メールをやり取りするという学生も多くなっているようです。

—将来、情報公開が進み、「情報」が常にオープンになるとしたら、海運はどうなるのか、ご意見をお聞かせ下さい。

田山 マーケットがオープンになったらどうなるか、というのは難しい問題です。確かに、ホームページに情報を開示する企業が増えれば、荷主は情報収集のために競ってそこにアクセスするでしょうから、情報を提供していないと商談が来ないということも将来的には起こり得るかもしれません。しかし、将来的にすべての不定期船情報などを開示することが各社の利潤に結びついていくかは、現時点で予測するのは困難だと言わざるを得ません。

いずれにしても、今後は情報公開が自らの好むと好まざるとにかかわらず進むでしょう。弊社の導入も荷主からの電子メール導入要請でした。通信は相手がいるものですから、片方だけがインターネット接続や、ホームページを開設しただけでは成り立ちません。相手側もインターネットに接続しないと情報通信が完結しないのです。この点では、今やビジネスにはインターネットは必須条件といえるのではないのでしょうか。

随想



日本の渚・百選

(社)大日本水産会 専務理事 ◆吉崎 清

青く豊かな海、美しい浜辺、それは地球に住む人類みんなの貴重な財産である。地球の表面の約7割を占める海は生命の源であり、自然生態系の維持や環境の保全に大きな役割を果たしている。四方を海に囲まれた海洋国家である我が国・日本は、水産資源、海上交通、各種海洋開発等のほか、海水浴、遊漁等の海洋性レクリエーションの場として、海から計り知れない多大な恩恵を受けている。

我々は生活様式の向上や経済発展により、大量生産、大量消費、大量廃棄による便利で豊かな生活を享受しているが、この繁栄する社会のツケのほとんどが、海の浄化機能を上回る程の大量に排出される廃棄物や汚水による海洋汚染という形で現れてきている。

最近、海洋汚染は地球環境問題の一つとして世界的な規模で取り上げられ、真剣に改善策が検討されていることは望ましいが、我が国周辺水域では次のような問題を抱えている。沿岸域における水質汚濁は水銀、PCB（ポリ塩化ビフ

ェニール）、ディルドリン、ダイオキシン等による汚染が心配されており、環境庁による調査ではCOD（化学的酸素要求量）の環境基準の達成率は横ばい状態で、ほとんど改善されていない。特に大都市を控えた東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海等の閉鎖性水域では、都市排水による窒素、燐の負荷が著しく増大して富栄養化が進んでいる。このため赤潮は瀬戸内海を中心に依然として発生しているが、最近では外洋や島しょ部でも発生するとともに、構成プランクトンも多様化する傾向にあつて漁業に大きな被害を与えている。昭和52年に生産量、生産額ともに最初のピークに達したホタテガイの養殖が密殖の影響からか、毎年夏場を中心に麻痺性および下痢性の貝毒が発生している。昨年1月早々、日本海で発生したロシアタンカー「ナホトカ号」のような油流出事故により依然として漁業被害が発生している。その他、合成繊維の漁網を含む非分解性プラスチック類の海洋における流失あるいは投棄や、陸上の廃プラスチック

類による海洋汚染も重要課題となっている。

国連の推計によれば21世紀の半ばには世界の人口は100億人に達するとしている。この人口増に伴い食料需要は大きく伸長するため、増産があまり期待できない穀類や畜産物に比べ、水産物に対する需要は益々高まるものと思われる。最近では発展途上国も社会経済の向上により自国で水産物の消費が増大する一方、先進国においても健康のために魚食普及が着実に進んでいるので、従来のように札片を切って世界中の水産物を買占めることは、ほぼ不可能な状態になってきている。従って我が国周辺水域の整備開発を推し進めて好漁場を確保しておかなければならない。

ごみは掃き出す、何でも水に流すといった従来の認識を改め、瀕死の状態に陥っている貴重な海を、青く豊かに保ち、子々孫々に引き継いでいく必要がある。生活排水は海洋汚染源として最大の比重を占めており、我々一人ひとりが注意するだけで相当の負荷量の削減ができるはずである。

永年にわたる関係者の粘り強い運動が実り、平成8年から7月20日が14番目の国民の祝日「海の日」に制定された。この日は、わが国の国連海洋法条約の発効と関係国内法制定の日ともなり、海に関係する我々にとっては生涯忘れることのできない特別の日となった。

我々は、この「海の日」にふさわしい慶祝行

事を行おうと大日本水産会を中心とする関係団体で「日本の渚・百選」中央委員会を設置し、選定基準を作成して全国各都道府県からの推薦と、ハガキによる一般公募による2つの方法で募集し、12名から成る中央審査委員会の慎重な審査により100カ所の渚を選定した。

「日本の渚・百選」選定事業は一人でも多くの人々に海や渚に対する関心を深めてもらい、海や渚の環境美化を認識し、更にはボランティアとして浄化活動に積極的に参加してもらいたいという期待が込められている。併せて、停滞している漁村地域の活性化の一助にして頂ければとも企図している。既に記念碑を建立して観光スポットにした所、記念館等を建設して都市住民との交流の場を準備した所等、多くの市町村で活発に活動を開始している。

このような活動を支援するために我々は公式ガイドブックを発行してPRした他、業界紙、一般紙、観光誌等に積極的に働きかけた結果、いろんなメディアで多数の方々にインパクトを与えた。また、「ナホトカ号」の油流出事故で特に大きな被害を受けた福井県および石川県へ「ガンバレ日本海！ 支援ツアー」を実施し、地元関係者を励ます等の一連の活動が評価され、本年1月に「水産ジャーナリストの会」から年度賞を授与された。これを契機に今後も海の美しさ、豊かさを守るために「海へ帰ろう7月20日」を旗印にPR活動を行っていこうと思う。

海運 ニュース

1. IMO 第42回防火小委員会の模様について
2. IMO 第29回訓練当直基準小委員会 (STW) の模様について
3. 今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について
— 港湾審議会管理部会の中間とりまとめ —
4. 1997年央におけるわが国国外航商船隊の現状
— 日本籍船は減少したものの、外国用船の増大で前年より拡大 —

1. IMO 第42回防火小委員会の模様について

IMOの第42回防火小委員会 (FP) が、1997年12月8日から12日までロンドンのIMO本部において開催された。FPでは2000年を目標に SOLAS 条約第II-2章の総合的な見直しを引き続き行われたほか、II-2章の曖昧な表現に対する統一解釈を策定する作業が行われた。今次会合におけるその他の主な審議結果は次のとおりである。

1. 機関室の局所消火装置

前回の第41回 FP (1996.9) において、新造船および現存船の A 類機関区域には現在のトータルフラッシング方式に加えてローカルアプリケーション方式の水系消火装置を追加設置する旨の国際海上人命安全 (SOLAS) 条約 (適用は原則として国際航海従事船舶) 改正を行うことが合意されたことを受けて、具体的な検討が開始された。

これは、機関室火災の大半が排気集合管および過給機の付近または主および補助内燃機関の加熱された表面上付近に配置された燃料油管、潤滑油管およびその他油圧管からか、もしくはボイラー付近および燃料油装置から発生していることから、これら区域に局所消火装置を義務

付けることを目的としている。

今回の会合では、水系以外の消火設備についても認められることが合意され、いくつかのシステムを対象として、それぞれの手動、自動の要件、要求供給水量、試験方法等を検討し、今後さらに検討が継続されることとなった。また、最大のポイントである適用対象船については、わが国より新造船のみの適用を強く主張しているが、客船については現存船も対象にすべきとの意見もあり対立している。

2. 非常脱出用呼吸具

非常脱出用呼吸具とは、一般的に煙、冷却剤または毒性空気により汚染された区画から脱出する際に使用されるフード付き空気または酸素呼吸具をいい、固定式消火装置の消火剤 (CO₂) が偶発的に放出された時に機関室から脱出する際や、応急チームの支援や危険区域で救助を待っている人などにも利用される。

本呼吸具については、既にIBCコードで強制化されているが、これを SOLAS 条約が適用されるすべての船舶に適用することが合意された。わが国は、必要性を明確にするとともに、必要最小限の数量に限定するよう主張した結果、

客船、貨物船ともに消防員装具を備える場所に少なくとも2個、また、機関室からの脱出を目的として火災制御図に設置場所と必要個数を明記することとされた。

なお、本要件については、現存船を含む全船に適用することとされ、今後条約改正案が作成されることとなった。

2. IMO 第29回訓練当直基準小委員会(STW)の様相について

標記小委員会は1998年1月12日から16日まで、ロンドンのIMO本部で開催され1995年の改正STCW条約のフォローアップアクションを含む議題が審議された。主要議題の審議概要は以下のとおりである。

1. 1995年の改正STCW条約のフォローアップアクション

(1) 水先人の訓練要件および水先業務問題

沖合以外の水先人の訓練要件、資格制度および運用に係る現行IMO総会決議A.485の改正問題については、STCW条約の枠組みの中で強制要件とすべきとの提案もあったが、まず現行決議の改正が先で、決議の中に水先運用上の問題も含むものとする意見が支持され、運用上の問題については、航行安全小委員会(NAV)と連携して検討されることとなった。

(2) 情報の送付に関する問題(ホワイトリスト問題)

1998年8月1日までに各締約国はIMOに情報を提出し、有識者の評価を受け、最

3. アスベストの使用禁止

フランスをはじめとする欧州各国より、新造船に対してアスベストの使用を禁止するためのSOLAS条約改正提案があり、次回以降本格的に検討されることとなった。

初の海上安全委員会(MSC:次回MSC69は1998年5月開催予定)で確認される(ホワイトリストに掲載される)ことになっていたが、これについては、1998年8月1日までに情報を送付したすべての国の評価が完了するまで公表すべきでないという意見が大勢を占め、この場合情報の確認が行われる最初の機会には1999年5月開催予定のMSC71まで先送りされることになる。

以上を含め、この問題に関しては次回MSC69(1998年5月開催予定)でワーキンググループ(以下WG)を設け検討されることとなった。

(3) 船上における訓練の評価

改正STCW条約で規定された訓練記録簿の最終評価を船上で行うかまたは陸上で行うかについては、訓練の公式な評価は陸上で行われるべきであると合意された。また船上で行う場合の追加指針が作成されMSC回章とすることが承認された。

(4) 規則I/6(訓練および評価)、I/9(身体基準—証明書の発給および登録)、

I/10（証明書の承認）に関する問題

次の4項目について審議された。

- ① ホワイトリストに掲載された締約国によって行われた訓練は条約の要件を満たしているとして他の締約国に受け入れられてよい。
- ② 締約国が条約に従っているかどうかの評価を行う有識者のパネルはホワイトリストが陳腐化しないよう確保し続ける。
- ③ 旗国が行ってきた船上訓練計画の承認は、ISMコードの資格の証明機能を実施する権限を与えられた旗国の機関に委譲されてよい。
- ④ ホワイトリストに掲載された締約国が発給した当直部員の証明書は裏書きおよび旗国からの証明書の発給なしに他の締約国に受け入れられる。

審議の結果④については条約上明確であり裏書きなしに他の締約国に受け入れられるという意見であったが、他の項目についてはMSC69で設けられるWGで検討されることとなった。

2 ばら積み貨物船の裏書きの要件の作成

前回のSTW28において、新しい規則を作る代わりに、甲板部職員の能力基準表（コードA-II/1、2）にばら積み貨物船の取り扱いおよび積み付け、バラスタタンク等の検査等の知識を追加することが合意されていたが、今回の小委員会で船体構造の専門的な検査等の知識は必要がないことが合意された。この改正案はMSC70において採択される見通しである。

3 安全配員要件の原則（IMO総会決議A.481）の包括的な見直し

現行決議の最新化を行うことが合意され、ドラフト案が作成された。これについては次回STW30小委員会で再検討されることになった。

4 その他

海上移動構造物（MOUs）に乗り組むすべての人員に対する海上安全および非常時の対応に関する訓練基準および1995年のSTCW-F条約のフォローアップアクションに関するWGが設けられ検討が行われた。

3. 今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について

一 港湾審議会管理部会の中間とりまとめ一

平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」を受けて、運輸大臣よりわが国国際海上コンテナターミナルの効率的な運営のあり方について諮問を受けた港湾審議会は、管理部会の下に小委員会（小委員長：杉山武彦一橋大学教授。委員に学識経験者、海運事業者、港湾運

送事業者、港湾管理者および埠頭公社）を設置し、今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について検討を行ってきた。（本誌1997年10月号P.15海運ニュース2参照）

小委員会では9月30日の第1回会合を皮切りに4回の検討が重ねられ、去る12月4日、管理

部会は中間取りまとめを行った。その要旨は資料のとおりである。報告書では、国際コンテナターミナルの今後目指すべき方向を示すとともに、国際ハブ機能拡充のため当面の緊急措置として、「公共方式」、「公社方式」に加え「新方式」の導入を提言している。また、コンテナターミナルの支援制度として財政・税制上の措置を求めており、これら新方式、税制措置ともに来年度以降実施の運びとなっている。

当協会は、わが国港湾のアジア諸港との相対的地位の低下を挙げ、外航海運業界においては国際競争力に伍していくために可能な限りのコスト削減努力を行っているが、港湾においてもアジア諸港並みの「低廉な利用料」の早期実現を目指すことを中心に、365日/24時間オープン体制の整備、EDI等高度な情報化利用による入出港手続き等関係書類の簡素化・迅速化等利用者の利便性を確保すべきことなどを会合の場で発言し、意見反映に努めている。

なお、今回の「中間取りまとめ」をベースに今後さらに論議を深め、平成9年度内の答申を目指すこととしている。

【資料】

今後のコンテナターミナルの整備及び 管理運営のあり方について

(港湾審議会管理部会中間とりまとめ要旨)

1. コンテナターミナルをめぐる緊急の課題

我が国のコンテナターミナルのアジア諸国との間での相対的地位の低下、海運事業者間のコンテナターミナルの共同利用や船舶の大型化の動きに対応して、国際競争力のあるコンテナ

ターミナルサービスを提供し、コストを含めた国際的に遜色のない水準のサービスを実現することが急務。

2. 国際コンテナターミナルの今後目指すべき方向

中枢国際港湾において、国内各地と海外とを結ぶ国際ハブ機能の集中的育成を図り、ハード・ソフト両面で国際レベルの高次のコンテナターミナルサービスの提供を目指す。

- ・大水深・高規格のコンテナターミナルの整備
- ・港湾諸料金の低減
- ・日曜荷役の安定的確保等の国際水準の稼働の実現
- ・港湾諸手続の簡素化・情報化の推進によるペーパーレス化・ワンストップサービスの実現等
- ・道路アクセス、内航フィーダー輸送の拡充等ネットワーク機能の高度化
- ・新たな整備・管理運営方式の導入による港湾機能の拡充
- ・港単位での関係者が一体となった改善への取り組み
- ・湾域における広域的な連携体制の整備

3. 当面の緊急措置としての国際ハブ機能拡充のための新方式の導入

国際基幹航路が集積してコンテナ取扱い貨物量が多く、公社が存在している三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における大水深・高規格のコンテナターミナルの整備及び管理運営について、コンソーシアムによるターミナルの共同利

用にも対応し、より低廉で、より使い勝手のよいコンテナターミナルサービスを提供するための新たな方式を導入。

また、新方式については、岸壁についての公社への管理委託の活用等の管理運営の弾力化が必要。

4. コンテナターミナルの支援制度のあり方

我が国の経済を支える基幹的なインフラであ

るコンテナターミナルについて、財政、税制上の措置等の支援措置の積極的な拡充を検討。

5. 利用料金の設定方法

必要な収入の確保を前提とした上で、効率的な施設利用を促進する観点、国際競争力のある料金水準を確保する観点等から、利用料金の低廉化に資する料金設定方法（大量利用を促進するインセンティブ等）について、幅広く検討。

[新方式]

	岸 壁	背 後 用 地	上 物 施 設
整 備	公 共 事 業 (国・地方)	港 湾 管 理 者 整 備 (地 方)	公 社 整 備 (国・地方無利子貸付等)
管 理 運 営	公社による岸壁、背後用地及び上物施設の機動的、一元的管理		
	特定単一のターミナルオペレーターによる高度化システムを用いた一体的運営		
	総体として、海運事業者、港湾運送事業者による共同利用・高度利用		

① 利用料金の低廉化（岸壁・背後用地の公共整備等）

② 共同利用・高度利用による利用効率の向上

（公社による岸壁・背後用地・上物施設の機動的・一元的管理）

（海運事業者、港湾運送事業者が主体となる特定単一のターミナルオペレーターの高度化システムを用いた一体的運営）

（参考）現行の整備及び管理運営方式との比較

[公社方式]

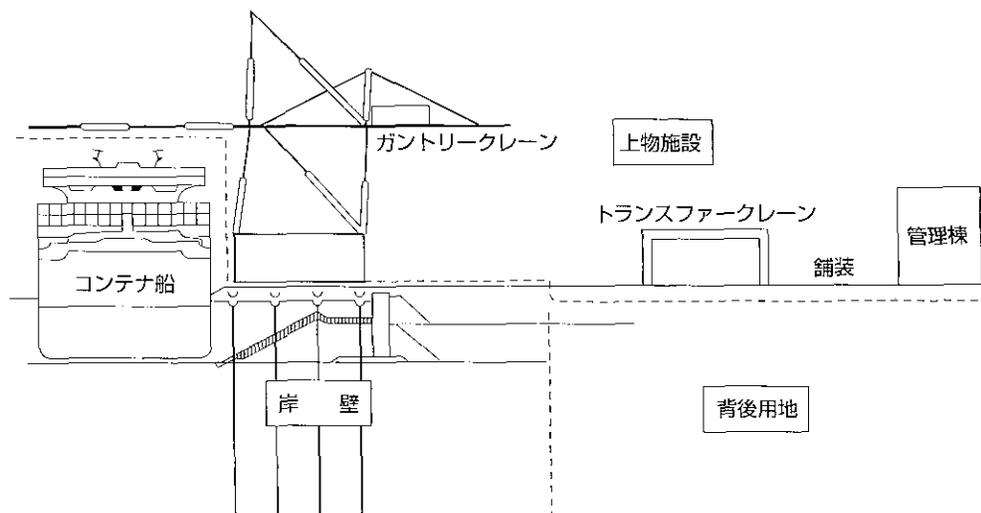
	岸 壁	背 後 用 地	上 物 施 設
整 備	公社整備（国・地方無利子貸付等）		
管 理 運 営	公社による管理		
	特定の海運事業者に専用貸付		

整備費を貸付料で回収する方式のため、利用料金が高い。

[公共方式]

	岸 壁	背 後 用 地	上 物 施 設
整 備	公共事業（国・地方）	港湾管理者整備（地方）	
管 理 運 営	港湾管理者による管理		
	不特定の海運事業者が利用	不特定の港湾運送事業者が利用	

背後用地、上物施設を小口で利用しているため、利用効率が低い。



6. 今後の検討課題

今回の中間とりまとめで示された国際コンテナターミナルの今後の目指すべき方向に沿って、関係者が一丸となった取り組みを行うべき。

現行の枠組みの抜本的な見直しにつながる問題については、本部会の提言した措置の導入効果を検証しつつ、中長期的な課題として検討。

4. 1997年央におけるわが国外航商船隊の現状

—日本籍船は減少したものの、外国用船の増大で前年より拡大—

2,000総トン以上の日本籍外航船（旅客船、フェリー、その他特殊船等を除く）と、わが国船社が用船する2,000総トン以上の外国籍船を併せて「わが国外航商船隊」と定義する。

これらについては、当協会で作成している「日本商船船腹統計」と運輸省が把握している外国用船に関わるデータをあわせることでその実情を知ることができる。運輸省はこれら資料を基に1997年央におけるわが国外航商船隊の現状を公表しているが、本誌では、前記の資料をベースに若干の補足を行うこととする。

1. わが国外航商船隊の船腹量推移

（表1および同付図参照）

(1) 2,000総トン以上の日本籍外航船

「日本商船船腹統計1997」によると、1997年央における2,000総トン以上の日本籍外航船の船腹量は182隻、12,376千総トン、18,796千重量トンで、前年に対して9隻、299千総トン、934千重量トンの減少となっている。この推移をみると、1982年をピークに、以降減少傾向を辿っており、1997年央はピーク時の35%（総トンベース）の水準になっている。

(2) 外国用船

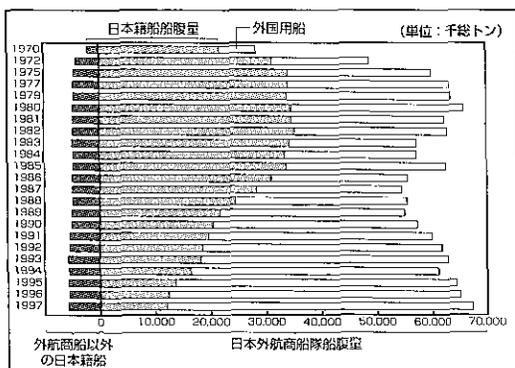
わが国船社が用船する2,000総トン以上の外国籍船（以下「外国用船」という）は運輸省資料によると1997年央現在1,839隻、

【表1】 日本船および日本外航商船隊船腹量推移

	日本籍船船腹量			日本外航商船隊の船腹量								
				2,000総トン以上の外航船			2,000総トン以上の外国用船			合計		
	隻数	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン
1941	1,962	6,094										
1950	944	1,711										
1960	1,919	6,002										
1970	7,867	23,715	...	1,508	21,185	34,635	462	7,030	12,372	1,970	28,215	47,007
1975	8,832	38,198	64,896	1,317	33,486	58,040	1,152	26,003	47,060	2,469	59,489	105,100
1977	8,865	38,635	66,068	1,234	33,722	58,686	1,174	29,108	53,280	2,408	62,830	111,966
1979	8,836	37,992	64,821	1,188	33,344	57,848	1,200	29,677	54,842	2,388	63,021	112,690
1980	8,825	39,015	66,288	1,176	34,240	59,073	1,329	30,987	56,132	2,505	65,227	115,205
1981	8,817	39,235	66,339	1,173	34,465	59,134	1,232	27,475	49,345	2,405	61,940	108,479
1982	8,744	39,853	67,068	1,175	35,358	59,796	1,165	27,410	49,543	2,340	62,468	109,339
1983	8,666	39,010	65,277	1,140	34,100	57,718	1,035	23,093	41,710	2,175	57,193	99,428
1984	8,349	38,013	62,616	1,055	33,249	55,350	1,080	23,765	42,409	2,135	57,014	97,759
1985	8,225	38,141	62,600	1,028	33,470	55,512	1,407	28,691	50,140	2,435	62,161	105,652
1986	8,024	35,619	57,775	957	30,809	50,377	1,292	24,665	41,314	2,249	55,474	91,691
1987	8,250	32,831	52,609	816	28,200	45,528	1,266	26,314	43,208	2,082	54,514	88,736
1988	7,939	29,193	46,809	640	24,582	39,768	1,487	30,787	49,286	2,127	55,369	89,054
1989	7,777	26,367	42,320	532	21,691	35,260	1,470	33,477	52,677	2,002	55,168	87,937
1990	7,668	25,186	40,331	449	20,406	33,164	1,543	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
1991	7,568	24,741	39,431	419	19,815	32,188	1,641	40,099	63,282	2,060	59,914	95,470
1992	7,411	23,736	37,351	376	18,669	30,039	1,637	42,997	63,018	2,013	61,666	93,057
1993	7,323	23,595	36,867	340	18,420	29,444	1,708	44,488	68,066	2,048	62,908	97,510
1994	7,165	21,888	33,840	280	16,669	26,374	1,710	44,381	67,522	1,990	61,050	93,896
1995	6,950	19,030	29,068	218	13,849	21,683	1,781	50,514	77,056	1,999	64,362	98,739
1996	6,824	17,845	27,089	191	12,675	19,730	1,816	52,439	78,793	2,007	65,114	98,523
1997	6,756	17,582	26,157	182	12,376	18,796	1,839	55,005	84,325	2,021	67,382	103,121

(注) 日本籍船は当協会「日本商船船腹統計」より、外国用船は運輸省資料より作成

表1付図



55,005千総トン、84,325千重量トンで、前年に対して23隻、2,566千総トン、5,532千重量トンの増加となっている。この推移をみると、近年増加傾向が著しく、1997年央は過去最高の船腹量である。

(3) わが国外航商船隊の船腹量

これにより、1997年央現在のわが国外航商船隊の船腹量は2,021隻、67,382千総トン、103,121千重量トンと算定され、前年に対して14隻、2,268千総トン、4,598千重量トンの増加となった。

この船腹量の推移を総トンベースで見ると、1980年をピークに一時減少し、1987年にはその84%まで縮小したが、その後は増加基調となり、1997年はピーク時の水準を超え過去最高となった。

また、前述のとおり、日本籍船の減少に対して、外国用船は増加傾向を示している。

2. 1997年央における外航商船隊の構成

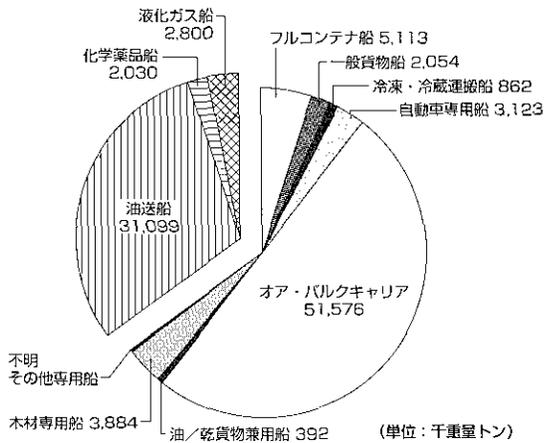
(1) 船種別構成

1997年央現在の外航商船隊の船種別構成

【表2】 日本外航商船隊の船種別構成 (1997.7.1現在)

船種別	日本籍船					外国用船						日本外航商船隊						
	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)	平均船齢(年)	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)	平均船齢(年)	平均用船期間(年)	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)
乾貨物船	フルコンテナ船	25	994	989	5.3	11.1	140	3,841	4,124	4.9	9.3	6.1	165	4,834	5,113	5.0	9.5	
	一般貨物船	4	106	187	1.0	8.8	168	1,354	1,867	2.2	10.0	4.6	172	1,459	2,054	2.0	10.0	
	冷凍・冷蔵運搬船	13	66	72	0.4	4.4	111	712	790	0.9	8.9	3.7	124	778	862	0.8	8.4	
	自動車専用船	21	468	309	1.6	11.6	202	5,729	2,814	3.3	12.4	6.4	223	6,197	3,123	3.0	12.3	
	オア・バルクキャリア	53	3,912	7,302	38.9	8.6	765	24,357	44,274	52.5	6.2	4.7	818	28,268	51,576	50.0	6.3	
	油/乾貨物兼用船						4	219	392	0.5	10.3	4.9	4	219	392	0.4	10.3	
	木材専用船						91	3,248	3,884	4.6	7.5	8.5	91	3,248	3,884	3.8	7.5	
	その他専用船						2	11	17	0.0	11.5	5.0	2	11	17	0.0	11.5	
不明						21	182	171	0.2	12.6	5.3	21	182	171	0.2	12.6		
小計	116	5,545	8,860	47.1	9.2	1,504	39,651	58,333	69.2	8.1	5.2	1,620	45,196	67,192	65.2	8.2		
タンカー	油送船	43	4,878	8,524	45.3	9.4	200	12,897	22,575	25.8	6.8	7.2	243	17,775	31,099	30.2	7.3	
	化学薬品船						88	1,225	2,030	2.4	7.6	5.5	88	1,225	2,030	2.0	7.6	
	液化ガス船	23	1,953	1,413	7.5	8.4	47	1,232	1,387	1.6	9.0	6.7	70	3,185	2,800	2.7	8.8	
小計	66	6,831	9,936	52.9	9.1	335	15,354	25,992	30.8	7.3	6.7	401	22,185	35,929	34.8	7.6		
合計	182	12,376	18,796	100.0	9.1	1,839	55,005	84,325	100.0	8.0	5.5	2,021	67,382	103,121	100.0	8.1		

表2付図



は表2および同付図のとおりである。2,021隻のうち、乾貨物船1,620隻、タンカー401隻である。乾貨物船のうちオアバルクキャリアは818隻で、重量トンベースで全体の50.0%を占めている。

なお、日本籍船では油送船の比重が高く、外国用船ではオアバルクキャリアの比重が高い。

(2) 船型別構成

船型別構成(総トンベース)は表3のとおりである。隻数では、1万以上2万未満

【表3】 日本外航商船隊を構成する船腹の船型別構成 (1997.7.1現在)

船型区分 (総トン)	日本籍船					外国用船						合計						
	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)	平均船齢(年)	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)	平均船齢(年)	平均用船期間(年)	隻数	千ト	総ト	千重量	構成比 (%)
2,000-5,000	12	46	56	0.3	4.8	256	952	1,415	1.7	9.4	4.3	268	998	1,471	1.4	9.1		
5,000-10,000	3	22	19	0.1	10.0	284	2,048	2,456	2.9	9.0	4.8	287	2,070	2,475	2.4	9.1		
10,000-20,000	12	188	220	1.2	10.0	415	6,292	9,421	11.2	8.3	5.0	427	6,479	9,641	9.3	8.4		
20,000-40,000	32	968	989	5.3	12.0	464	14,569	21,864	25.9	7.2	5.7	496	15,537	22,853	22.2	7.5		
40,000-70,000	46	2,296	3,249	17.3	7.7	224	10,742	11,433	13.6	8.0	7.3	270	13,037	14,682	14.2	8.0		
70,000-100,000	24	2,079	3,888	20.7	10.1	122	9,896	18,880	22.4	5.5	5.4	146	11,975	22,767	22.1	6.2		
100,000-150,000	52	6,540	9,891	52.6	8.7	60	8,353	15,017	17.8	6.5	8.7	112	14,892	24,907	24.2	7.5		
150,000以上	1	239	484	2.6	22.0	14	2,154	3,840	4.6	4.8	7.6	15	2,392	4,325	4.2	5.9		
合計	182	12,376	18,796	100.0	9.1	1,839	55,005	84,325	100.0	8.0	5.5	2,021	67,382	103,121	100.0	8.1		

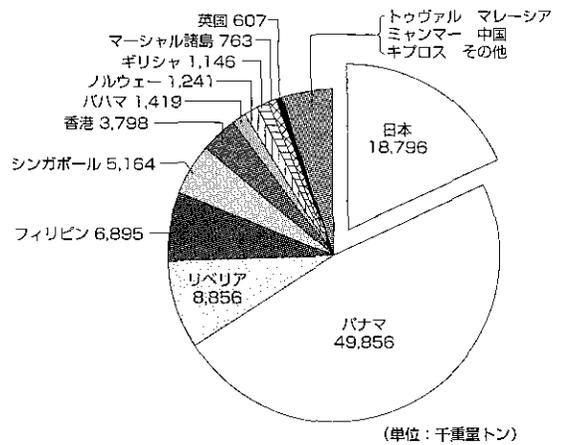
【表4】 日本外航商船隊を構成する船腹の船齢別構成 (1997.7.1現在)

船齢区分 (年)	日本籍船						外国用船						合計					
	隻数	千ト	総千重量ト	構成比(%)	平均船型(総トン)	平均船齢	隻数	千ト	総千重量ト	構成比(%)	平均船型(総トン)	平均船齢	隻数	千ト	総千重量ト	構成比(%)	平均船型(総トン)	
0-4年	50	3,185	4,653	24.8	63,699	687	23,098	38,392	45.5	33,621	5.4	737	26,283	43,046	41.7	35,662		
5-9年	47	3,574	5,838	31.1	76,051	394	14,688	22,852	27.1	37,279	6.5	441	18,262	28,690	27.8	41,411		
10-14年	58	3,979	5,724	30.5	68,602	494	11,577	15,216	18.0	23,435	5.1	552	15,556	20,940	20.3	28,181		
15-19年	21	1,146	1,812	9.6	54,567	192	3,977	5,631	6.7	20,711	4.8	213	5,122	7,443	7.2	24,049		
20-24年	6	492	769	4.1	82,044	67	1,485	1,908	2.3	22,162	6.1	73	1,977	2,677	2.6	27,084		
25年以上	-	-	-	-	-	1	19	24	0.0	18,628	3.5	1	19	24	0.0	18,628		
不明	-	-	-	-	-	4	163	302	0.4	40,714	0.7	4	163	302	0.3	40,714		
合計	182	12,376	18,796	100.0	68,002	1,839	55,005	84,325	100.0	29,910	5.5	2,021	67,382	103,121	100.0	33,341		

【表5】 日本外航商船隊の船籍国別構成 (1997.7.1現在)

船籍国	隻数	千ト	総千重量ト	構成比(%)	平均船型(総トン)	平均船齢	平均船齢期間
日本	182	12,376	18,796	18.4	18.2	9.1	
パナマ	1,121	32,618	49,856	48.4	48.3	7.5	5.9
リベリア	193	6,372	8,856	9.5	8.6	10.0	6.4
フィリピン	158	4,190	6,895	6.2	6.7	7.0	5.1
シンガポール	70	3,297	5,164	4.9	5.0	8.0	6.0
香港	43	2,174	3,798	3.2	3.7	6.0	4.1
バハマ	22	856	1,419	1.3	1.4	10.0	2.6
ノルウェー	21	847	1,241	1.3	1.2	12.3	4.1
ギリシャ	17	645	1,146	1.0	1.1	8.9	0.6
マーシャル諸島	9	452	763	0.7	0.7	8.1	3.7
英国	6	316	607	0.5	0.6	6.0	0.8
トゥヴァル	28	519	600	0.8	0.6	8.0	5.7
ミャンマー	16	405	583	0.6	0.6	7.6	6.7
キプロス	31	402	537	0.6	0.5	8.6	3.8
マレーシア	13	302	518	0.4	0.5	10.5	2.1
中国	16	207	314	0.3	0.3	11.9	2.5
その他	75	1,403	2,026	2.0	10.2	2.2	
合計	2,021	67,382	103,121	100.0	8.1		

表5付図 日本商船隊の船種別構成



船427隻(21.1%)、2万以上4万未満船496隻(24.6%)、4万以上7万未満船270隻(13.4%)、等である。

また、全体の平均船型は33,341総トンであるが、日本籍船のみが68,002総トン、外国用船が29,910総トンで、外国用船に比べ日本籍船の船型はかなり大きい。

(3) 船齢別構成

船齢別構成は表4のとおりである。隻数では、10年未満船、1,178隻(58.3%)、10年以上15年未満船552隻(27.3%)、15年以

上船287隻(14.2%)、不明4隻である。

全体の平均船齢は8.1年であるが、日本籍船は9.1年、外国用船は8.0年で、日本籍船に比べ外国用船の方が船齢が若い。しかし、いずれにおいてもロイド統計による世界船腹の平均船齢(18年)と比較すると極めて若いことが注目される。

(4) 船籍国別構成

日本籍船および外国用船を併せたわが国の外航商船隊の船籍国別構成は表5および同付図のとおりである。日本籍船の182隻、

【表 6】 外国用船の用船形態別構成

用船形態	2,000総トン以上					
	隻数	千ト	総ト	千重量ト	構成比 (%)	平均船齢
定期用船	1,811	54,548	83,535	99.1	7.9	5.5
航海用船	19	395	692	0.8	10.8	1.2
裸用船	9	62	98	0.1	13.1	4.6
合計	1,839	55,005	84,325	100.0	8.0	5.5

12,376千総トン、18,796千重量トンに対して、パナマ籍船は1,121隻、32,618千総トン、49,856千重量トンで、隻数では50%を超えるシェアを占めている。

(5) 外国用船の用船形態および用船期間

外国用船の用船形態別構成は表 6 のとおりで、1,839隻中、1,811隻 (98.5%) が定期用船である。

また、外国用船の用船期間別構成は表 7

【表 7】 外国用船の用船期間別構成

用船期間 (年)	2,000総トン以上					
	隻数	千ト	総ト	千重量ト	構成比 (%)	平均船齢
0.5 年未満	173	4,787	8,327	9.9	7.5	
0.5-1 "	73	1,683	2,657	3.2	9.9	
1-2 "	192	3,840	6,116	7.3	8.7	
2-3 "	140	3,322	5,085	6.0	8.9	
3-5 "	309	8,147	12,132	14.4	7.8	
5-7 "	289	8,007	12,115	14.4	8.1	
7-10 "	256	9,169	13,443	15.9	8.3	
10-15 "	317	12,831	19,441	23.1	7.1	
15-20 "	71	2,887	4,582	5.4	5.9	
20 年以上	8	132	130	0.2	15.4	
不明	11	199	298	0.4	5.8	
合計	1,839	55,005	84,325	100.0	8.0	

のとおりで、重量トンベースのシェアでは、1年未満13.0%、1年以上5年未満27.7%、5年以上10年未満30.3%、10年以上28.6%となっている。平均用船期間は5.5年である。

係留施設使用料の12時間制の導入状況

当協会は1996年7月および97年5月の2回にわたり、八大港（東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州）をはじめとする全国の重要港湾の港湾管理者に対し、係留施設使用料の計算単位（24時間制）について、利用実態に即した12時間制に変更するよう要望を行った。

これに対して、八大港等が1997年5月1日に12時間制を導入したのを皮切りに、1998年1月1日までに下記のとおり26の重要港湾（25の地方港湾）において12時間制が導入された。

なお、当協会は今後も未導入の重要港湾の港湾管理者に対し、機会をとらえて12時間制の導入を働きかけていくこととしている。

係留施設使用料の12時間制の導入状況（1998.1.1現在）

1. 特・重要港湾（26港）

東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州

酒田（山形県）、大船渡・釜石・宮古・久慈（岩手県）、清水・田子の浦・御前崎（静岡県）、博多（福岡市）、塩竈・石巻（宮城県）、新潟、両津・直江津・小木（新潟県）、四日市港（四日市港管理組合）、千葉・木更津（千葉県）

2. 地方港湾（25港）

加茂・鼠ヶ関（山形県）、八木・小本（岩手県）、沼津（静岡県）、雄勝・荻浜・女川港・松島・金華山・気仙沼・御崎・表浜（宮城県）、柏崎・寺泊・岩船・二見・赤泊・姫川・羽茂（新潟県）、館山・興津・名洗・上総湊・浜金谷（千葉県）

3. 導入予定港

特・重要港湾：高知・須崎・宿毛湾（高知県）… 3月26日実施

小名浜・相馬（福島県）… 4月1日実施

地方港：室津・上川口・甲浦・佐喜浜・奈半利・手結・久礼・上ノ加江・佐賀・下田・下ノ加江・以布利・清水・三崎・下川口・あしずり（高知県）… 3月26日実施

江名・久之浜・中之作・翁島・湖南（福島県）… 4月1日実施

業界団体を訪ねて

訪問団体 国際港湾協会

設立 昭和30年（1955年）11月

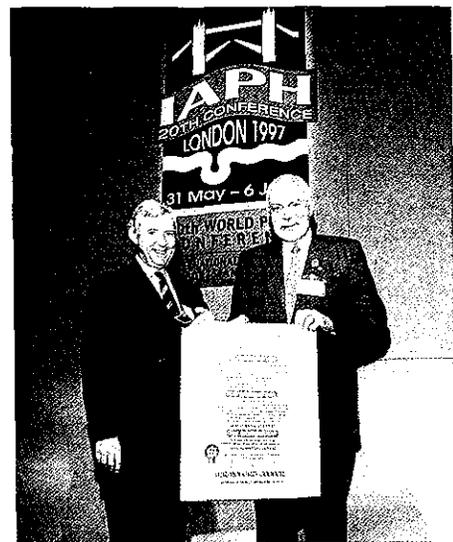
沿革 国際港湾協会（IAPH）は、1955年11月、ロサンゼルスで第一回総会を開催し、世界交易の振興、港湾の効率の改善、世界平和への貢献を主たる目的として創立された。それに先立つ1952年に神戸で開催された世界港湾会議を設立準備総会としている。

同協会設立の構想を立てたのは、当時の日本港湾協会会長の松本 学氏と、当時の神戸市長・原口忠次郎氏である。世界貿易センター構想の提唱者のひとりでもある松本氏は、港湾が相互に依存していることを唱え、港湾に共通する問題を国際レベルで話し合う場を創ろうと世界に呼びかけた。また、原口氏は日本を代表する港湾のリーダーであった。そのほか、秋山 龍、壺井玄剛氏が果たした役割も大きかった。

戦後いまだ日浅く、混迷と復興の時代の中で、協会の構想が生まれ、日本の先達のリーダーシップのもとに、世界の港湾人に支持される団体として産

声を上げた同協会は、着実に発展を遂げ、1980年にはロンドンにIMO 担当の代表事務所を設置した。その後、活動の専門化と技術、経済、環境、安全などの活動領域の拡大に伴い、“港湾問題”“貿易問題”“人的と外部問題”のテーマのもとに12の技術委員会を設け活動している。

1997年5・6月には、「海運の伝統と海運の未来」をテーマとする第20回総会（ロンドン）を開催した。続く第21回総会は「港湾の協力と世界交易」をテーマに1999年5月にクアラルンプー



▲前会長 Cooper 氏(左)および現会長 Smaghe 氏

ルで、第22回総会は2001年5月にモン
トリオールでそれぞれ開催予定である。

会 長 Jean Smagghe (在フランス)

事務総長 日下 宏

所在地 東京都港区西新橋1-23-9 河野ビル

Tel 03-3591-4261 Fax 03-3580-0364

事務局の現状

日本の提唱で創立された経緯から、本部事務局は、創立当初より日本（東京）に置かれ、理事会で任命された事務総長とそのスタッフによって運営されている。

世界の人々の中でも“言葉には弱い”ことが、それほど不思議とされない日本人が公用語を英語とする団体を切り盛りするには困難が伴うが、素早い対応や、機関誌の定期的発行、総会の着実な開催などを心がけ、これを補っている。

経費はすべて会費で賄われている。外貨で会費が支払われ、人件費、事務所費などその大半を円価で支払うため、為替変動の影響を受けるのは宿命的なものである。協会は、1970年初頭にあったニクソンショック等のため、極めて困難な事態を迎えた。その窮状を救うため、日本で財団国際港湾協会協力財団が設立され、同財団の協力によって協会は困難な時期を乗り切ることが出来、1981年に完全に立ち直った。財団にはその後、日本の協会会員のために協会活動の

啓蒙などをしていただいている。

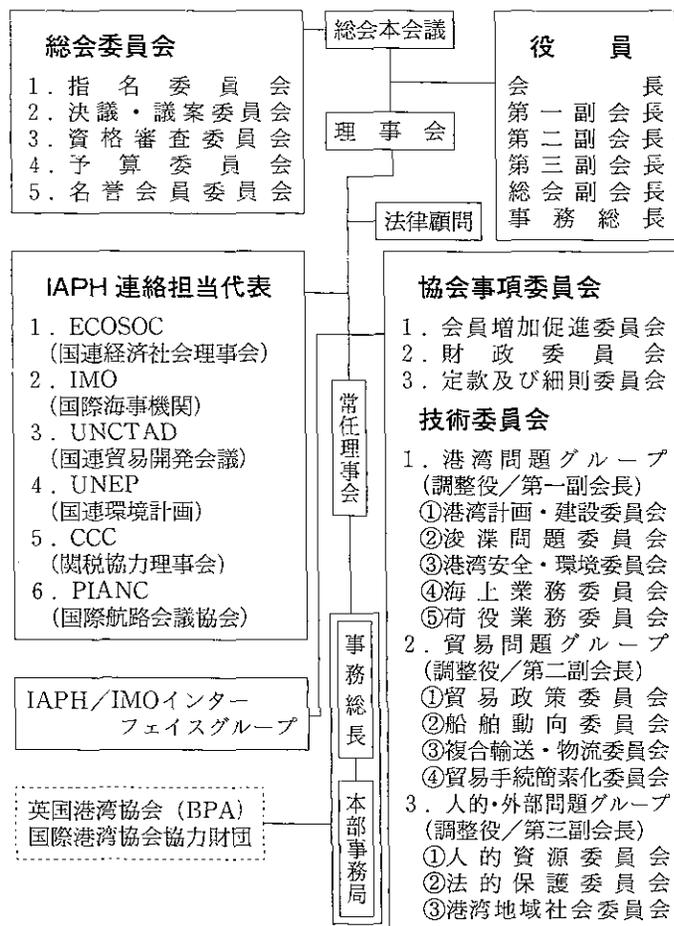
国際的な活動

同協会は、ECOSOC(国連経済社会理事会)やIMO(国際海事機関)など国連とその専門機関から、港湾を代表するNGO団体として諮問機関の地位を付与され、専門家会議への出席を許可されている。その他、数多くの国際的な団体との協調・協力関係を保っている。

定期刊行物

機関誌“Ports and Harbors”(年10回、英文)ほか

組織図



海運雑学ゼミナール 第95回

日本船の「船印」として 始まった「日の丸」の歴史

オリンピックなどの国際競技の場では、ついその数が気になってしまう「日の丸」。白地に赤い丸一つというシンプルで親しみやすいデザインながら、その印象度はきわめて高い。

太陽を表すとされる日の丸のユニークなデザインは、聖徳太子の時代から「日出ずる国」を標榜してきた日本人にとって、もともと馴染み深いものだったようだ。

戦国時代の武将の旗印などにも用いられ、江戸時代には將軍家の船印として定着。三代將軍家光が建造した御座船「安宅丸」には、数十本の日の丸の幟が翻っていたという。また年貢米を天領（幕府の直轄領）から江戸や大阪に運ぶ廻船にも日の丸の船印が用いられていた。

その日の丸を最初に国旗として定めた法令は、明治3年（1870）1月27日付けの太政官布告にもとづく商船規則で、船舶の国籍を示す旗、すなわち国旗として日の丸を使用すること、およびその寸法などを定めたもの。これに続く同年10月3日付け太政官布告では、海軍の軍艦に対しても同様のことが定められた。

しかしそれ以前、すでに日本船であることを示す船印としての日の丸は国際的にも定着していた。日本が開国した嘉永7年（1854）、幕府は欧米諸国にならい、日本船の国籍を表わす「日本総船印」を制定するが、ここで用いられたのが日の丸だったのである。

開国後初めて大西洋を渡った成臨丸は、この日の丸の船印を船尾に翻して、堂々サンフランシスコに入港した。当時のグローバルスタンダードに対応した日本総船印としての日の丸は、西欧文明へのキャッチアップをめざす幕末期の日本人の目には、まさに「和魂洋才」のシンボ

ルのように映っていたに違いない。

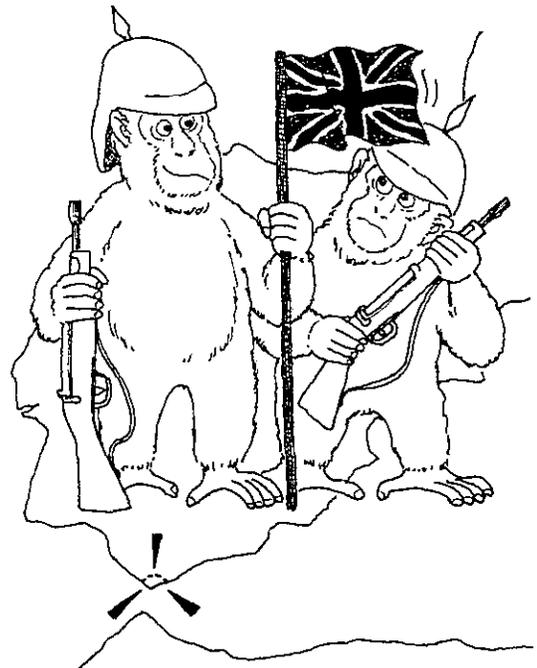
猿たちが守る 英領ジブラルタル

英領ジブラルタルは、ジブラルタル海峡に面したイベリア半島南端の小都市。半島状の土地の大半が農業や牧畜に不向きな石灰岩の岩山だ。

ところがこの不毛の地をめぐり、過去、多くの国々が争奪戦を繰り返してきた。理由はいうまでもなくその戦略的重要性にある。

15世紀後半までイスラムの支配下にあったジブラルタルをスペインが奪回したのは1462年。以後、18世紀初頭までスペインが支配していたこの土地を1704年にはイギリスとオランダの同盟軍が奪取。のちにイギリスの植民地となった。

遠くギリシャ時代に「ヘラクレスの柱」として畏れられたジブラルタル海峡は、イギリスな



ど北大西洋に面する国々にとっては地中海への唯一の出入り口。とくにスエズ運河完成以降は、地中海経由で極東に至る海上交通の要衝として重要性が飛躍的に高まった。

とはいえ、スペインにとって自国領土に食い込む植民地はいわば喉に刺さったトゲ。現在もその返還は外交上の重要課題になっているが、決着は当分つきそうにない。

ところでジブラルタルの岩山にはイギリス人でもスペイン人でもない、はるか昔からの「先住民」がいる。バーバリー猿という北アフリカ原産の猿である。いつ、どうして定住したかは不明だが、ヨーロッパ中でこの猿が生息するのは唯一ここだけ。いつしか「猿がいる限りイギリスの統治は続く」という伝説が生まれた。

第二次大戦中に当時の首相チャーチルが「ジブラルタルの猿を増やせ」と命令したという有名な話も残っており、今もイギリスは縁起を担いで、この猿が減らないように北アフリカから補充し続けているという。

幕府の財政を支えた 鎖国時代の長崎ビジネス

国際貿易に通関や検数・検量など複雑な手続きがあるように、鎖国時代の長崎貿易にも、幕府による貿易管理上の様々な手続きがあった。

オランダや中国の船が入港すると、幕府の出先機関である長崎会所にまず提出したのが「積荷帳」。これは現在のカーゴマニフェスト（積荷目録）に相当し、日本側はこれを邦訳した「差出帳」でおおよその品目や数量を把握したのち荷揚げを行った。

荷揚げされた積荷は、外国側と日本側双方が立ち会って正確に数量の確認や計量が行われ、「貨物改帳」が作成される。これは現代でいえば、検数・検量に当たる手続きだ。



こうして輸入手続きが完了した貨物から、幕府の調達品や幕府への贈答品を除いたものが商品として国内市場に販売されるわけだが、ここから先の手順は時代により異なる。

元禄～正徳期（1688～1716）には、商品の値は、長崎商人たちの入札で決められ、商人には落札値のおよそ10割の「掛かり物」と呼ばれる輸入関税が課せられた。

しかし享保年間（1716～1736）以後は、長崎会所の役人が外国商人と日本商人の間に入り、安値で買い取って、高値で売りさばくという方式に変わる。幕府自らが商売に乗り出したわけだが、むろん完全な独占で、関税方式よりもはるかに大きな利潤が得られた。

また外国船の入出港に関わる煩雑な貿易実務や水・食糧の補給などは長崎の町方に分担させ、見返りに口銭（手数料）などの収入を配分するという方法も取られていた。今でいえば公共サービスのアウトソーシングである。

このように「鎖国」とは、見方を変えれば、幕府による独占的かつ巧妙な管理貿易。長崎会所の役人たちは、幕府の財政を支える貿易利潤をひねり出すべく、商人顔負けのビジネス感覚やアイデアを要求されたようだ。

宮岡公夫氏を悼む

当協会顧問 元会長の宮岡公夫氏は、平成10年1月25日10時57分、肺がんのため逝去されました。享年75歳。

同氏は、プラザ合意による急激な円高が日本海運を襲った厳しい時代に、昭和60年度、

61年度の2年間にわたり会長を務め、幾多の困難の中で緊急雇用対策に取り組み、わが国海運界の発展に貢献されました。

ここに深く追悼の意を表し、慎んでご冥福をお祈り申し上げます。

宮岡公夫元会長の訃報に接して

日本船主協会会長 河村健太郎

宮岡元会長の訃報に接し、言葉で言い表せない程残念な思いで一杯です。

宮岡さんが船協会長に就任された昭和60年6月19日の円相場は1ドル=¥246でしたが、同年9月のG5プラザ合意後急激な円高が進み、昭和62年4月には1ドル=¥140を突破しました。

世界海運の不況に続いての円高は、日本海運の競争力を急速に喪失させるもので、昭和61年の外航二船主団体所属船員22,360人中、4割に当たる約10,000人が過剰との調査結果が出る状況となりました。

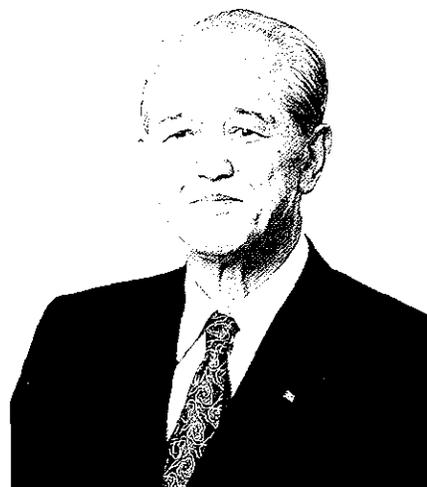
そして、宮岡さんは船協会長として全身全霊を打ち込んで緊急雇用対策に取り組み、大変なご苦労を経て労使合意に達し、昭和62年4月1日の実施に漕ぎつけました。

海運を志し、貢献してきた船員の合理化に宮岡さんが文字通り断腸の思いで取り組まれたことは日本海運界で誰一人知らぬ者はおられません。

又、船協会長職と直接関係はありませんが、米国新海事法施行による定期船経営の大変動も同時併行しており、日本海運の最も難しい時期にリーダーシップを発揮されました。

当協会会長ご退任後も顧問として種々助言をいただいてきましたが、今日、日本の海運界が厳しい情勢下にある時、偉大な先輩を失ったことは痛恨の極みではありますが、宮岡さんの衣鉢をついで、当協会および日本海運の発展に努力することが、我々の務めであると存じます。

宮岡さんのご冥福を心よりお祈り申し上げます。



〈故人略歴〉

大正11年12月8日生

昭和23年3月 東京大学法学部卒業

昭和59年6月 日本郵船株式会社社長就任

同59年7月 当協会副会長ならびに総務委員会委員長就任

同60年6月 当協会会長ならびに政策委員会委員長・国際委員会委員長・タンカー対策特別委員会委員長就任

平成元年7月 当協会顧問就任

Washington便り

米国の港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax) の違憲問題について

米国の最高裁判所は司法省からの上訴を受けて、下級裁判所が下した米国の港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax) の違憲判決についての審理を本年3月4日に行う予定をしていますが、この経緯等について簡単に紹介します。

現行の港湾維持税に関する法律は「1986年水資源開発法」の一部 (Harbor Maintenance Revenue Act of 1986) として制定された。米国税関が米国の港で商船に積み降ろしされる (輸出入) 商業貨物の価値の0.125% (例えば、貨物の価値が100ドルとすれば、税金は12.5セント) を港湾使用料 (port user charge/fee) の名目で徴収している。徴収額のほとんどが港湾維持信託基金 (Harbor Maintenance Trust Fund) に保管され、米国の港湾内の航路の浚渫を含め港の運営費および維持費に充当されることになっているが、連邦の予算に関する法律 (複数) により年間の支出額は制限されている。米国陸軍工兵隊 (U.S. Army Corps of Engineers) は1997年7月に発表した議会に対する年次報告書の中で、港湾維持税の徴収額は年々増加しており、余剰額は1997年10月1日までに11億ドルに達すると発表している。

1994年、米国の靴会社 (U.S. Shoe Corp.) が輸出業者等の港湾利用者が支払う港湾維持税と彼らが港湾の維持および整備から受ける利益との間には公正な関係がないとして政府を相手取り米国国際取引裁判所 (U.S. Court of International Trade) に提訴した。1995年10月、同裁判所は同税は違法との判決を下した。さらに、1997年6月、米国連邦巡回控訴裁判所 (U.S. Court of Appeals for the Federal Circuit in Washington) は、港湾維持税は税金であって料金 (fee) ではなく、米国の輸出品に課税される分は米国憲法違反であるとの決定を行い、米国国際取引裁判所の判決を支持する確認判決を行った。同時に、米国税関に対して同税の徴収禁止と徴収済みの税金について納税者への返戻を命令した。米国憲法は輸出品に直接課税することを禁止しているが、輸入品への課税は禁止していない。ただし、同税を

輸入品に課税する場合は輸出品にも同様に課税しないと世界の通商法違反となる。

一方、連邦政府を代表する司法省は、港湾維持税は港湾利用者へのサービス提供にかかる費用を回収するための正当な料金であり、米国憲法上認められた税金であるとの立場をとっており、最高裁に控訴裁判所が下した違憲確認判決についての審理を行うよう1997年8月上訴した。最高裁はこれに対して同年10月、本年 (1998年) 3月4日に審理を行うとの決定を行った。司法省は、現在、総額数億ドルにも達する4,000件を超える輸出業者からの訴訟をかかえており、最高裁の審理の結果がこれら訴訟に重大な影響を及ぼすのではないかと懸念している。この控訴裁判所の違憲確認判決が米国最高裁に支持されると、連邦政府は納税者 (輸出業者) が今までに支払った税金全額を返す義務が生ずる。また、政府は代わりに港湾維持費を捻出するために財源を船舶が輸送する貨物ではなく、船舶自体に求める可能性がある。

米国の大手荷主約1,000社で構成するNITL = National Industrial Transportation League (全米産業運輸連盟) は今年の1月、米国最高裁に、下級裁判所の違憲判決を確認するようにとの要請 (amicus curiae brief の提出) を行った。NITL は、浚渫費のような港湾維持費と港を通過する貨物との間には何ら相関関係がないと主張している。また、政府は同税は user fee であるといつて荷主から徴収しているのにもかかわらず、直接の利用者であり、浚渫からもっとも利益を受ける船社からは同税を徴収していないのはおかしいとしている。NITL は上記米国の靴会社 (U.S. Shoe Corp.) を支持する声明を行い、米国の輸出貨物は米国の港での課税を避けるためカナダの港に流出し、また、米国の製品の輸出競争力がなくなると警告している。

また、NITL と同様に中小の輸出業者数社も最高裁に下級裁判所による違憲判決を確認する要請を行っている。彼らの主張は次のとおり。

- ・港湾維持税は米国の輸出業者に負担を強いる収入獲得方策である。
- ・米国憲法の輸出条項は米国の輸出貨物に対する米国政府による課税阻止を意図したものである。
- ・港湾維持税は user fee ではなく輸出品に対する税金であり、米国憲法違反である。
- ・議会による課税権の不当な行使は輸出条項に違反し、中小輸出業者に多大な影響を与える。
- ・議会には通商条項により輸出条項に違反する権限は与えられていない。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修)



1月

20日 日韓両政府の海運当局は、21日まで東京で課長級の定期海運協議を開催した。

◎ 日本船舶輸出組合は1997年（1～12月）の輸出船契約実績を発表した。それによると、過去20年間で最高の310隻・1,295万8,000%となり、日本は4年連続で首位を保った。

26日 米国政府は、同国の新規則に基づき米国入港の外航船に対して国際安全管理 (ISM) コードの資格情報を24時間前に米国沿岸警備隊 (USCG) へ知らせる事前通知制度を開始した。

27日 海運造船合理化審議会内航部会（部会長・宮本春樹運輸施設整備事業団理事長）は、1997年度から2001年度まで5年間の内航適正船腹量を策定し、藤井運輸大臣に答申した。それによると、景気停滞に伴う内航荷動きの不振や荷主の物流合理化などにより、貨物船・油送船ともに5年間続けて過剰になると試算されている。

また、運輸省は同部会に1998年度から船腹調整事業を解消し、新たに内航海運暫定措置事業を実施する案を示した。

28日 日本の港湾慣行改善をめぐり、米連邦海

事委員会 (FMC) が日本船3社に制裁措置を行ったことに対し、日本政府が日米友好通商条約に基づく二国間協議を米側に求めていた問題で、日米両国政府はワシントンで課長級の準備会合を開催した。

◎ 運輸省は東京湾等輻輳海域における大型タンカー輸送の安全対策に関する検討委員会の第5回会合を開催し、最終報告を取りまとめた。それによると、今後の検討課題として、巨大船等を対象とした水先人の配乗要件の強化や事故再発防止のための訓練研修のあり方などが盛り込まれた。

30日 1985年8月13日に会社更生法の適用を申請し、再建を進めてきた三光汽船の更生手続が完了した。債権者に対する165億6,100万円に上る更生債権の残額と海外弁済金を一括繰り上げ弁済し、1カ月後にも裁判所から更生手続終結の許可を得られる見通しとなっている。



1月の定例理事会の様様

(1月28日、日本船主協会役員会議室において開催)

会員異動

○退 会

平成10年1月31日付

新晴海運株式会社(京浜地区所属)

平成10年1月31日付

富士運輸株式会社(阪神地区所属)

平成10年1月28日現在の会員数140社

(京浜地区所属90社、阪神39社、九州11社)

総務委員会関係報告事項

1. 平成10年度海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年より会員会社の陸上新入社員を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、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。

本年度は、34社より、総合職86名(男性83名・女性3名)、一般職71名(男性2名・女性69名)、合計157名の受講希望があった。海運講習会は、かつては総合職と一般職に分けて2日間開催していたが受講希望者数が従来の半分以上の規模のため、一昨年、昨年同様、総合職と一般職合同で実施することとし、来る3月30日(月)、

海運ビル2階大ホールにおいて開催することとしている。

なお、講師および演題については、次の通り。

(敬称略)

3月30日(月) 9:00~15:30

挨拶 当協会会長 河村健太郎

激励の言葉

経済団体連合会 専務理事 和田 竜幸

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

主幹コンサルタント 松井 純子

講 演

毎日新聞 東京経済部長 菊池 哲郎

日本海運産業の現状と将来

当協会副会長(広報担当) 生田 正治

船長雑感

大阪商船三井船舶 船 長 大平 徹是

映画「日本の海運」

政策委員会関係報告事項

1. 平成10年度海運関係予算および税制改正について

(本誌1月号P.2 シッピングフラッシュ1 参照)

2. 国際船舶制度のその後の動きについて

(省略)

3. 独禁法適用除外制度の見直しについて

(省略)

4. アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第5回中間会合の開催について(省略)

5. 規制緩和推進計画への対応について(省略)

海務委員会関係報告事項

国際会議の開催予定（3月）

1. 東京湾等幅轆海域における大型タンカーの
航行安全対策の徹底について
(本誌1月号P.12囲み記事参照)

アジア船主フォーラムトレード安定化委員会第
5回中間会合
3月9日 香港

海運関係の公布法令（1月）

IMO 第41回設計設備小委員会 (DE)
3月9日～13日 ロンドン

- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第2号、平成10年1月21日公布、
平成10年4月1日施行)

IMO 第41回海洋環境保護委員会 (MEPC)
3月23日～4月3日 ロンドン

平成9年度海運関係叙勲・褒章受章者祝賀パーティーの開催

当協会は、毎年海運関係で叙勲・褒章を受章された方々
に対して、祝意を表すための祝賀パーティーを開催してい
る。

平成9年度は、平成10年1月28日、日本海運倶楽部にお
いて、会員会社をはじめ関係団体、報道関係等多数参加の
下、祝賀パーティーを開催した。

平成9年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。



平成9年度海運関係叙勲者・褒章受章者（順不同・敬称略）

叙勲者（7名）

(春季) 勲二等旭日重光章	松成 博茂 (元・川崎汽船株式会社社長)
勲三等瑞宝章	一樋 宥利 (元・山下新日本汽船株式会社副社長)
勲三等瑞宝章	栗林 定友 (元・栗林商船株式会社社長 現同会長)
勲三等瑞宝章	増井 義己 (大分共同海運株式会社代表取締役 元・日本内航海運組合総連合会会長)
勲四等旭日小綬章	梅園 貞夫 (元・大阪商船三井船舶株式会社専務取締役 元・第一中央汽船株式会社副社長)
勲四等瑞宝章	小牧 幸雄 (元・株式会社エム・オー・シーウエイズ社長)
(秋季) 勲三等旭日中綬章	谷川 明 (新和海運株式会社社長)

褒章受章者（2名）

(秋季) 藍	綬	新谷 功 (川崎汽船株式会社社長)
藍	綬	真木 克朗 (株式会社協成ライン代表取締役)

[資料]

FMC制裁延期決定から対抗立法施行までの主な動き・関連資料

本誌1月号で既報のとおり、米国連邦海事委員会(FMC)は11月13日、日本船3社に課せられていた制裁措置を「停止(suspend)」し、関係当事者からの申し立ての際には、外交ルートを通じた解決を行うとともに必要と認める時には更なる行動をとることを留保する旨の発表を行った。(詳細は1月号P.6 シッピングフラッシュ2 参照)

以下は、制裁延期の決定から対抗立法の施行までの主な動き(日誌)ならびに関連資料である。
(4月13日以前の動きについては本誌1997年5月号シッピングフラッシュ1 参照)

[制裁延期の決定から対抗立法の施行までの主な動き]

* 日付は特記以外現地時間

1997年4月13日: 4月2日から行われていた日米海運協議の合意(本誌1997年5月号P.2 シッピングフラッシュ1 参照)を受け、FMCが制裁を本年9月4日まで延期する旨発表。

5月29日(日本時間): 第4回事前協議制の改善協議会開催。

6月18日(同上): 日港協の新しい会長に尾崎 睦氏(上組取締役社長)が就任。

6月24日(同上): 第5回事前協議制の改善協議会開催。

7月31日(同上): 第6回事前協議制の改善協議会開催。

8月25日(同上): 第7回事前協議制の改善協議会開催。

9月4日: FMCが、制裁措置を発動。制裁が発動されたことについて、運輸大臣および当協会は、これを極めて遺憾とし、到底受け入れられるものではない旨の発表を行った。

(資料1 参照)

9月25日: 日本船3社が9月5日に、コロンビア自治区連邦巡回控訴裁判所に対して、FMC最終規則発動に対する一時停止措置を求めたが、この訴えが棄却された。

10月10日: ワシントンで、課長級レベルによる日米政府間海運協議が始まる。

10月15日: 9月分制裁金(40隻分: 400万ドル)の支払期日。日本船3社は、政府間協議中であることから、支払を保留した。

10月16日: FMCが制裁金未払いを理由に船舶の入港の拒否、拘留等より強権的な措置につき、沿岸警備隊、税関当局の関係機関に対し要請することを決定、17日に要請することを発表した。

10月17日(日本時間): 藤井運輸大臣より、スレーター運輸長官宛に制裁措置の即時撤回、特に日本船3社に対して実害を及ぼす措置を実施することのないよう書簡で強く要請。(資料2 参照)

10月17日: ルービン財務長官、バシェフスキー米国通商代表部代表、スレーター運輸長官らが緊急閣僚会議を開催。FMCの決定について協議した。

同: 斉藤邦彦駐米大使/Stuart E. Eizenstat 国務次官の準閣僚級協議において、大筋で合意。

10月20日: 日米政府間海運協議が実質合意に達した。(資料3 参照)

10月27日: FMCが、日本船3社から課徴金400万ドルのうちの150万ドルを徴収することを決定した旨の発表を行った。

10月28日(日本時間): 上記徴収の決定につき運輸大臣はこれを極めて遺憾とし、外務省を通じて条約

協議の申し入れにより措置の全面撤回を求めるとの談話を発表するとともに当協会港湾協議会も課徴金の支払は事態の收拾を最優先とした苦渋の決断である旨の記者発表をそれぞれ行った。(資料4参照)

10月28日(日本時間)：4者が事前協議の性格の明確化、簡素化、並びに手続きの透明化等本制度の改善に関して合意した。(資料5参照)

10月30日(同上)：3者が事前協議の別方式について運輸省の役割の明確化、制度の設定および実施についての運用等について合意した。(資料6参照)

11月6日：日米政府間協議が実質的に妥結したことを受けて、斉藤駐米大使およびオルブライト國務長官間で書簡の交換があった。(資料7参照)

11月13日：FMCが、日米両国政府および関係当事者と日本政府との合意を踏まえ、日本船3社に対する制裁措置の停止(suspend)を発表(資料8参照)、これに対して運輸大臣が一方的な制裁措置の完全撤回に至らなかったことを誠に遺憾とする等の談話を発表した。(資料9参照)

11月19日：FMCおよび日本船3社は、10・11月分の課徴金について、これを徴収しないこと等で合意した。

12月12日：第141回国会で「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取り扱いに対する特別措置に関する法律」の一部改正法案が可決・成立した。

12月19日：上記改正法が公布、即日施行された。(本誌1月号P.7 SHIPPINGフラッシュ3参照)

〔資料1〕 FMCの制裁措置発動に対する運輸大臣談話および当協会会長コメント(1997年9月4日)

運輸大臣談話

9月4日(米国時間同日)、米国連邦海事委員会(FMC)は、事前協議制度が、日米貿易に従事する米国海運会社に好ましくない状況をもたらしているとして、日本船社3社に対し米国に1寄港ごとに10万ドルの課徴金を課す制裁措置を発動した。

運輸省としては、これまでも、FMCの一方的制裁措置は日米友好通商航海条約に違反し、WTO協定にも違反する恐れがあり、極めて遺憾であるので、その撤回を再三にわたり米国政府に要求してきた。

健全で活力のある日本の港湾の発展のために、事前協議制度の改善については、現時点では当事者の合意は得られていないものこれまで関係当事者間の協議を主宰し、裁定案を提示するなど、当事者間の協議の促進及び合意の形成に向けて最大限努力してきたところである。

今回、FMCが制裁措置を発動したことは、到底受け入れられるものではなく、運輸省としても改めて、制裁措置の即時撤回を求めていくとともに対応措置についての検討を早急に進めたい。なお、事前

協議制度の改善については引き続き健全で活力のある日本の港湾の発展のために、当事者間の合意を取り付けるべく最大限の努力を続けていく。

当協会会長コメント

9月4日(米国現地時間午前零時)、米国連邦海事委員会(FMC)の日本船3社に対する制裁が発動されるに至ったことは、誠に残念である。

ここに至るまでに、運輸省、日本港運協会、外国船舶協会、日本船主協会港湾協議会の四者は、健全で活力のある日本の港湾の発展を目指し、本年3月の中間合意以降、4月の日米海運協議を経て、運輸省の指導のもとに、改善協議会において鋭意協議を続けてきたが、いまだ努力中であるにも拘わらず、制裁が発動されたことは極めて遺憾である。

これは、日本の港湾慣行の問題であり、日本船3社が制裁の対象とされることは極めて不当である。

この上は、日米政府間において制裁停止のための何らかの措置を、一日も早く取られるよう日本政府に強く要請する。一方、日本の港湾慣行に更なる改善についても、関係者の深いご理解とご尽力をお願いしたい。

〔資料2〕 藤井運輸大臣よりスレーター運輸長官に宛てた書簡

(1997年10月17日)

我が国の港運慣行を満足する形で解決することを希求する8月5日付け書簡を貴殿よりいただいているところであります。

現在、ワシントンで岩村海上交通局長をはじめ我が方とグレイゴウスキー海事局長代行はじめ米国運輸省とは現在直面している我が国における港湾運送事業に係る困難な問題を日米双方が満足できる形で解決するために誠意を持って協議を継続しているところであります。

こうした状況の中で仮に米国側が邦船3社より課徴金を現実に徴収し、また、報道されているような船舶の入港の拒否、拘留等のより強権的な措置に移行するなど不幸な事態となる場合には、これまでの

一連の努力がすべて水泡に帰してしまうのみならず、今後の本問題に関する冷静な話し合いは不可能となります。また、米側の措置は日米の海運・貿易のみならず日米関係全体にも悪影響を及ぼすでしょう。

貴長官としても、このような不幸な事態となることを望んでおられるとは思われません。改めて貴長官に対して、強く制裁措置の即時撤回をFMCに働きかけるよう、また、特に邦船3社に実害を及ぼす措置を実施しないよう関係機関に働きかけるよう求めるとともに、協議の成功による本問題の平和的な解決に向けて一層の御理解と御尽力をいただきますよう要請いたします。

〔資料3〕 港運問題に関する日米政府間協議について (1997年10月21日)

運輸省海上交通局プレスリリース

1. ワシントンにて行われていた政府間協議は、現地時間20日夕刻実質合意に達した。今後は、国内での関係者間の合意のための作業に移行する。
2. 課徴金の支払いを始めとするFMCの制裁措置については、今回の実質合意の結果を米国運輸省がFMCに伝達し、FMCはその内容を踏まえて決定することとなる。日本政府としては、本件制

裁措置は、日米友好通商航海条約に違反するものであり、今次合意を踏まえて、制裁が遡及して撤回されるべきであるとの立場である。

3. FMCが課徴金の徴収を決定することがあれば、条約の解釈権限等は一義的には外務省にあるが、日米友好通商航海条約に基づく2国間協議を直ちに開始すべきものとする。

〔資料4〕 FMCの一方的制裁措置について (1997年10月28日)

運輸大臣談話

1. 本日28日(米国現地時間27日午前)、米国連邦海事委員会(FMC)は、港湾運送問題をめぐる制裁措置に関し、9月分の課徴金400万ドルのうち150万ドルを徴収することを決定し、これに日本海運企業3社も応じた旨発表した。
2. 米国FMCの制裁措置は、何の科もない我が国海運企業に対して決定された日米友好通商航海条約に違反する不当なものであり、累次の日本側からの撤回要求にもかかわらず、今般、FMCが我が国海運企業に対する課徴金を徴収することを決定したことは、極めて遺憾である。
3. 今後、外務省より、日米友好通商航海条約に基づく協議を直ちに開催するよう米政府に申し入れることとなるが、運輸省としても、協議の場を通じて、米政府に対し、FMCが制裁措置を全面撤回するよう強く求めていきたい。

当協会港湾協議会プレスリリース

10月27日(ワシントン時間)、日本船3社は、FMCによる9月分課徴金400万ドルにかえ、150万ドルを支払うことで、FMCによる日本船の出入港禁止・通関の拒否等の制裁強化措置の取りやめを計ることとした。

従来より主張している通り、我々日本船3社は無実の第3者であり、この様な不当且つ一方的な課徴金を支払う立場に無く、日本政府において強硬に対米交渉すべき問題であるので、今日に至るまで課徴金の支払いを拒否してきた。

しかしながら、先立っての日米政府間での大筋合意にもかかわらず、FMCは不当にも、引き続きその支払いを強硬に求め、制裁強化措置の発動が目前に迫った為、日本船3社は、万やむをえず、これが支払いに応ずることで発動を回避し、併せて10月以

降の制裁金の課徴や今後の制裁措置の強化を未然に防ぐべく、苦渋の決断をしたものである。

我々は、今回の FMC 問題に関する日米政府間協議の最終合意が、この課徴金支払い問題の処理に懸っていたと承知しているの、課徴金支払いの合意が成った今、10月以降の制裁の完全撤廃に向けて速やかに日米政府間にて最終合意が達成されるものと

考える。

凡そ、国際通商関係において斯かる不当な手段によって、主張を強制することは許されることではなく、悔いを将来に残さぬため、今後、対米外交関係においても日本政府による断固たる対応を強く求めるものである。

〔資料5〕 事前協議制度の改善に関する4者合意の概要（1997年10月28日）

10月28日(火)の改善協議会において、関係4者により合意された改善案は、現行2者2者協議方式について、以下のような大幅な意味ある改善が図られている。

I 事前協議の性格の明確化

- ・事前協議制度は船社-日港協、日港協-労働組合で行う2者2者協議が基本であること
- ・2者2者協議の方式の利用は船社の要請により行われるものであり、船社はこれによらないことができること
- ・対象が労働者の雇用と就労に影響を与える事案に限定されること
- ・港湾運送事業者間の事業の配分のために用いられないこと
- ・港湾運送事業者間の競争の制限のために用いられないこと
- ・港湾運送事業者を選択する船社の自由を阻害しないこと
- ・船社の事業計画等を承認し、許可するという性格を有するものではないこと

II 事前協議の簡素化

- ・重要案件、軽微案件の区分の見直し
- ・船社の事前協議の申請期限の改善

III 手続の透明化

- ・事前協議の申し入れの受理の拒否や取扱の保留の禁止
- ・協議結果の回答又は更なる説明要求は書面により処理すること
- ・協議が整わない場合の十分な説明の義務づけ及び運輸省に対する報告

IV 緊急処理

- ・船舶の円滑な運航を確保するための緊急措置をとることができること

V 紛争処理

- ・事前協議の運用について紛争又は疑義が生じた場合には、当事者は、関係4者による委員会に申し出、その議を経て、運輸省が仲裁者として処理

VI 運輸省の役割の明確化

- ・本合意の確実な履行について運輸省が関係者を指導
- ・港湾運送事業の円滑な実施の確保及び港湾の利用の効率の改善を図るため、最大限努力
- ・事業者による港湾運送事業法遵守のための指導
- ・日本の法令に従って正当に行われる労使関係に介入することができないこと

VII 制度運用の見直し

- ・事前協議制度の更なる改善について、関係当事者からの要請により、協議し、結論を得ることができること

VIII その他

- ・この合意は、日港協と労働組合との間の労使協定を直ちに変更するものではなく、また、労働者に認められた正当な権利を侵害するものではないこと
- ・本合意の実施に当たって労使協定の改定が必要となる場合には、当該労使協定が改定された後に、はじめて本合意が実施されること
- ・日港協は、本合意実施のために必要となる労使協定の改訂につき、誠意をもって労使交渉を行うこと

〔資料6〕 事前協議制度の改善に関する3者合意の概要（1997年10月30日）

10月30日(木)、関係3者間で、事前協議の別方式について、以下のとおり合意した。

I 運輸省の役割

- ・運輸省は、日本において実施されている法令に基づく権限の最大範囲内で、以下の責任を果たすこ

と

- ・別方式の設定を容易にするため、公益の観点から、船社及びターミナルオペレーターに対し、助言等必要な助力を与えること
- ・別方式の設定及び運用において、関係法令の違反

に対応するため、必要な措置をとるとともに、法律に基づく権限を行使すること

- ・港湾における安定した労働関係が重要であるとの観点から、紛争の発生を最大限防止するために、労働関係調整法第3条に基づき、適切に関係者に助力を与えること
- ・船社とターミナルオペレーターが紛争処理手続に合意する場合には、運輸省は、その合意の実施に関し、助力を与えること

II 別方式の設定及び実施

- ・3者は、別方式に関し、その設定を歓迎し、最大限の協力を行うこと
- ・別方式の有効な実施は、当該方式を利用するすべての関係当事者の合意によること

- ・別方式においては、業務の変更を実施しようとする船社は、ターミナルオペレーターと協議することが想定されること
- ・ターミナルオペレーターは、当該変更を実施するか、実施できない場合はその理由を船社に対して通知するであろうことが想定されること
- ・別方式を利用する船社は、必要に応じ、その運用状況を運輸省に報告することができること

III その他

- ・別方式は、平成9年12月1日に発効することが期待されていること
- ・この合意は、既存の労使協定のいかなる当事者の権利又は義務を変更し、又は、改めることを意図するものではないこと

〔資料7〕 港運問題に関する日米政府間の書簡の交換について

(1997年11月11日)

運輸省海上交通局プレスリリース

先の日米政府間協議が実質的に妥結したことを受け、11月6日(米国時間) 齊藤駐米大使からオルブライト国務長官宛書簡を發出し、11日(米国時間10日) これに対する国務長官から大使あての返書の發出を受けたところである。

齊藤駐米大使からの書簡の概要としては、

- ・運輸省が、事前協議の改善のため、法令の範囲内で、本書簡、4者合意、3者合意に基づく責任を履行すること
- ・運輸省が、事前協議の改善のため、4者合意等に従い、船港協、外船協、日港協を指導すること
- ・港湾運送事業の免許は、現行の免許基準に合致する場合は通常約2ヶ月で交付されること

等である。

オルブライト国務長官からの書簡の概要としては、

- ・FMC に対し10月及び11月の入港分に対する課徴金を解消するよう勧告すること
- ・将来問題が生じた場合には、まず外交ルートを通じた話し合いにより解決するため、FMC は制裁措置をとることを控えるよう勧告すること

等である。

この書簡の交換により、10月分、11月分の課徴金の支払いは回避されるとともに、今後は、外交ルートを通じた解決として筋道がつけられたが、現時点では、依然として FMC の制裁措置は正式には撤回されておらず、また、日本船社から9月分の課徴金として150万ドルが既に徴収されているところから、日米友好通商航海条約に基づく政府間協議等を通じ、引き続き制裁措置の撤回を強く求めていくこととし

ている。

(参考) 日本側書簡：齊藤駐米大使からオルブライト国務長官宛 (11月6日發出)

米国側書簡：オルブライト国務長官から齊藤駐米大使宛 (11月10日發出)

(いずれも米国時間)

〈日本側書簡の概要〉

- ・日本国政府は、事前協議制度の改善のため、本書簡、4者合意及び3者合意において運輸省がとることとした措置を完全に実施する旨を保証すること
- ・日本国政府は、事前協議制度の改革について、日本港運協会(日港協)、日本船主協会港湾協議会(船港協)、外国船舶協会(外船協)を指導すること
- ・港湾運送事業の免許の申請が4月の協議覚書のすべての要件を満たしている場合には、通常、受理から約2ヶ月以内に免許申請を承認すること
- ・事前協議制度は、船社の業務の変更が港湾労働者の雇用と就労に影響を与えるときに利用される手続であり、業の配分のためなどに用いられるものではないこと
- ・日本国政府は、港湾運送に関する秩序の維持等のため、日本の法律の下での責任を果たすこと
- ・日本国政府は、港湾運送事業者が、港湾運送事業法の下での義務を誠実に履行することを確保するため、その権限を行使すること
- ・労働紛争の関係当事者は、労働関係調整法に規定されているあっせん等の手続を用いることができること

- ・日本国政府は、現行事前協議制度の改革について、日港協、船港協、外船協と合意すること
 - ・これらの改革は、事前協議制度を簡素化し、透明性を高め、紛争処理手続を整備するものであること
 - ・日本国政府は、事前協議の別方式の設定について、船港協、外船協と合意すること
 - ・日本国政府は、別方式の設定を容易にするため、船社及びターミナルオペレーターに対して助言を含む必要な助力を与えること
 - ・別方式は1997年12月1日に発効することが期待されていること
 - ・船社は、現行の事前協議制度及び効力が生じている場合の別方式との選択は自由であるが、このような選択は、関係当事者の同意が必要であること
 - ・日本国政府は、現在、港湾運送事業に関する規制緩和を検討していること
 - ・本書簡は、日本国憲法を含む法令によって保護されている労働者の正当な権利を侵害するものではないこと
 - ・日本国政府及び米国政府は、今後、いずれか一方の要請に基づき協議を開催すること
- 〈米国側書簡の概要〉
- ・事前協議制度の改善のため、本書簡、4者合意及び3者合意において、運輸省がとることとした措置

置の実施についての保証に関する日本側書簡の確認

- ・港湾運送事業の免許の申請が4月の協議覚書のすべての要件を満たしている場合には、通常、受理から約2ヶ月以内に免許申請を承認することについての日本側書簡の確認
- ・日本国政府が現行の事前協議制度の改革及び事前協議の別方式の設定について、関係する民間当事者と合意することについての日本側書簡の確認
- ・事前協議の別方式の設定を容易にするための助力についての日本側書簡の確認
- ・日本の港湾運送事業の迅速な規制緩和について強い関心を有しており、規制緩和が、遅くとも1998年12月31日までに完了すべきであるという米国側の見解に言及すること
- ・国務省は、FMCに対し、10月、11月分の残余の課徴金をすべて解消すべきであるとの勧告をすること
- ・FMCが、国務長官に対し、日本の港湾慣行に関する状況等について通報を行った場合には、国務省は直ちに、日本国政府との協議を開始すること
- ・国務省及び米国運輸省は、上記の外交ルートを通じた問題の解決を試みることに十分な時間的余裕を与えるためFMCが制裁措置をとることを控えるよう勧告すること

〔資料8〕 FMCの制裁措置停止に係る決定（概要）（1997年11月14日）

米国連邦海事委員会（FMC）は、11月14日（米国時間13日）、邦船3社に対する制裁措置を無期限停止（suspend）することを発表した。

- ・日本の港湾に係る日米政府間合意及び関係民間当事者と日本政府との間の合意に鑑み、日本船社の運航する定期船に課徴金を課すという最終規則の効力を停止する。
- ・合意の履行後の港湾の状況を把握するため、定期

的に情報収集を行う

- ・合意の履行にあたり紛争や問題が発生した場合には、外交交渉等より適切に対処されることを希望する。このため、関係当事者からFMCに対し、本件に関する何らかの申立があった場合には、国務次官に対し、即時に通報するとともに外交交渉による解決を求めるよう要請する。ただし、FMCは、必要な場合には更なる行動をとることを留保する。

〔資料9〕 FMCによる制裁措置の停止について（1997年11月14日）

運輸大臣談話

1. 11月14日（米国時間13日）、米国連邦海事委員会（FMC）は、邦船3社に対する制裁措置を無期限停止することを発表した。
2. 運輸省としては、これまでにも、FMCの一方的制裁措置は日米友好通商航海条約に違反する不当なもので極めて遺憾であるので、その撤回を再三にわたり米国政府に要求してきたが、その完全撤回に至らなかったことは誠に遺憾である。

3. 先般、FMCは邦船3社より9月分の課徴金として150万ドルを徴収しており、今後とも、日米友好通商航海条約に基づく政府間協議等を通じ、引き続き制裁措置の全面撤回を強く求めていく。また、FMCの一方的制裁措置に対抗し、その発動を抑止するとともに日米間の海運問題を対等の立場で協議できるようにするため、対抗立法の整備が必要不可欠であり、運輸省としてもその早期整備に向けて努力していく。

海運統計

1. 世界船腹量の推移

年	商用船合計		貨物船			オイルタンカー		撒積乾貨物船(広義)		その他の貨物船		その他の商用船	
	隻数	千G/T	隻数	千G/T	増減比(%)	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T	隻数	千G/T
1970央	52,444	227,490	31,813	211,887		6,103	86,140	2,528	46,651	23,182	79,096	20,631	15,603
1975#	63,724	342,163	36,502	325,622		7,024	150,057	3,711	85,548	25,767	90,017	27,222	16,541
1980#	73,832	419,911	40,542	398,844		7,112	175,004	4,706	109,596	28,724	114,244	33,290	21,067
1985#	76,395	416,269	40,328	392,871		6,156	134,861	5,391	133,983	28,347	120,439	36,067	23,398
1990#	78,336	423,627	40,306	398,772		6,011	128,678	5,156	133,190	28,541	130,746	38,030	24,855
1992央	79,845	444,305	41,266	418,729	2.0	6,199	136,326	5,190	136,827	29,243	138,984	38,579	25,576
1992末	79,726	445,169	41,303	420,806		6,342	138,149	5,894	139,042	29,067	143,616	38,423	24,362
1993#	80,655	457,915	42,152	433,219	2.9	6,550	143,077	5,952	140,915	29,650	149,226	38,503	24,696
1994#	80,676	475,859	42,689	451,057	4.1	6,639	144,595	5,964	144,914	30,086	161,548	37,987	24,802
1995#	82,890	490,662	43,802	464,988	3.1	6,761	143,521	6,165	151,694	30,876	169,773	39,088	25,674
1996#	84,264	507,873	45,097	482,245	3.7	6,878	146,366	6,409	157,382	31,810	178,498	39,167	25,628

- (注) ①ロイド船級協会「Statistical Table」および「World Fleet Statistics」による。
 ②100総トン以上の鋼船で、漁船および雑船を含む。
 ③1992年央以前と1992年末以降では船種区分の方法に若干継続性を欠く。
 ④「貨物船」とは「Cargo Carrying ships」の訳で貨物(旅客を含む)を運ぶ船舶という概念である。

2. 日本商船船腹量の推移

年	合計			油タンカー			乾貨物船			その他		
	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率	隻数	千G/T	対前年伸び率
1975	8,832	38,198	—	2,451	18,239	—	4,945	18,754	—	1,436	1,204	—
1980	8,825	39,015	—	2,466	18,138	—	4,808	19,593	—	1,551	1,284	—
1985	8,225	38,141	—	2,172	15,568	—	4,435	21,197	—	1,618	1,376	—
1990	7,668	25,186	—	1,992	9,502	—	3,986	14,121	—	1,690	1,563	—
1992	7,411	23,736	▲ 4.1	1,954	8,956	▲ 2.8	3,739	13,053	▲ 5.9	1,718	1,727	4.2
1993	7,323	23,595	▲ 0.6	1,989	9,517	6.3	3,611	12,309	▲ 5.7	1,723	1,769	2.4
1994	7,165	21,888	▲ 7.2	1,951	8,978	▲ 5.7	3,503	11,110	▲ 9.7	1,711	1,800	1.8
1995	6,950	19,030	▲ 13.1	1,890	8,104	▲ 9.7	3,388	9,147	▲ 17.7	1,672	1,779	▲ 1.2
1996	6,824	17,845	▲ 6.2	1,834	7,692	▲ 5.1	3,333	8,390	▲ 8.3	1,657	1,763	▲ 0.9
1997	6,756	17,582	▲ 1.5	1,814	8,021	4.3	3,275	7,782	▲ 7.2	1,667	1,778	0.9

- (注) ①当協会「日本商船船腹統計」による(7月1日現在)。
 ②100G/T以上の鋼船で官庁船は含まない。
 ③船種区分は次による。
 i)「油タンカー」は上記資料の「油送船」、「化学薬品船」、「LPG船」、「LNG船」。
 ii)「その他」は上記資料の「旅客船」、「フェリー」、「その他特殊船(押船、曳船)」。
 iii)「乾貨物船」は上記資料の合計からi)およびii)を除いたもの。
 ④貨客船は、3,000G/T以上のものを「乾貨物船」に、3,000G/T未満のものは「その他(旅客船)」に区分した。

3. わが国外航船腹量の推移

年	合計				日本船				外国用船			
	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率	隻数	千G/T	千D/W	対前年伸び率
1980	2,505	65,227	115,205	—	1,176	34,240	59,073	—	1,329	30,987	56,132	—
1985	2,435	62,161	105,652	—	1,028	33,470	55,512	—	1,407	28,691	50,140	—
1990	1,992	57,316	91,200	—	449	20,406	33,164	—	1,543	36,910	58,036	—
1992	2,013	61,666	93,057	▲ 2.5	376	18,669	30,039	▲ 6.7	1,637	42,997	63,018	▲ 0.4
1993	2,048	62,908	97,510	4.8	340	18,420	29,444	▲ 2.0	1,708	44,488	68,066	8.0
1994	1,990	61,050	93,896	▲ 3.7	280	16,669	26,374	▲ 10.4	1,710	44,381	67,522	▲ 0.8
1995	1,999	64,362	98,739	5.2	218	13,849	21,683	▲ 17.8	1,781	50,514	77,056	14.1
1996	2,007	65,114	98,523	▲ 0.2	191	12,675	19,730	▲ 9.0	1,816	52,439	78,793	2.3
1997	2,021	67,382	103,121	4.7	182	12,376	18,796	▲ 4.7	1,839	55,005	84,325	7.0

- (注) ①日本船は当協会「日本商船船腹統計」、外国用船は運輸省資料による(いずれも7月1日現在)。
 ②対象船舶は日本船、外国用船とも2,000G/T以上を集計。
 ③対前年伸び率はD/Wによる。

4. 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12月	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
11	4,225	3,162	1,062	6.5	▲ 4.1

(注) 通関統計による。

5. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

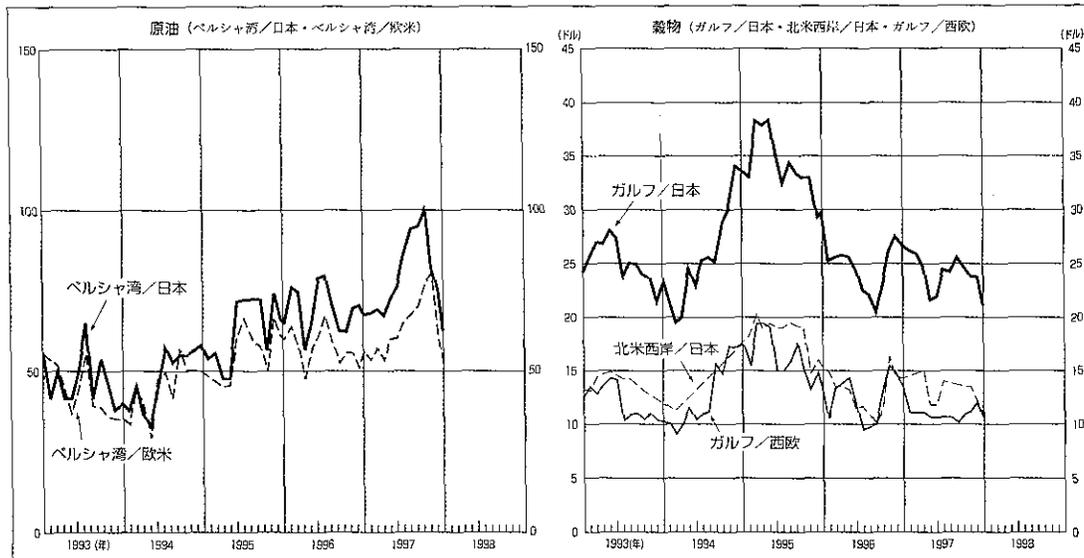
年月	年間 月間	平均	最高値	最安値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1996		108.79	98.05	110.31
1997		121.00	111.35	131.25
1997年2月		123.01	120.78	124.68
3		122.64	120.15	124.38
4		125.51	122.60	126.90
5		118.99	113.80	127.15
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
12		129.47	127.00	131.25
1998年1月		129.45	125.25	134.30

6. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
穀 物				石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他			
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	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1997 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
12	17,005	480	16,525	2,931	6,131	6,707	58	309	341	48	10,804	2,438
1998 1	19,702	145	19,557	3,817	8,258	6,609	57	306	374	136	11,623	2,140

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



7. 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					
	1996		1997		1998		1996		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	67.50	57.50	66.25	62.00	62.00	50.00	58.00	52.50	56.50	52.00	52.50	42.50
2	75.00	67.50	66.50	58.50			65.00	55.00	52.50	47.50		
3	72.50	67.50	69.00	58.00			57.50	47.50	57.50	50.50		
4	55.00	46.00	67.50	46.50			47.50	39.00	52.50	45.00		
5	64.75	51.50	72.50	61.50			55.00	42.50	59.50	45.00		
6	79.50	65.00	76.50	65.50			62.50	52.50	60.00	52.50		
7	79.75	69.00	86.75	68.50			67.00	57.50	65.00	50.00		
8	70.00	65.00	94.00	85.00			60.00	55.00	67.50	65.00		
9	64.50	56.00	94.50	72.50			52.50	49.50	70.00	60.00		
10	63.00	55.00	100.00	89.00			55.00	43.75	77.50	70.00		
11	69.00	58.75	82.00	75.00			55.00	50.00	80.00	65.00		
12	69.50	60.00	75.00	49.50			50.50	47.50	62.50	42.50		

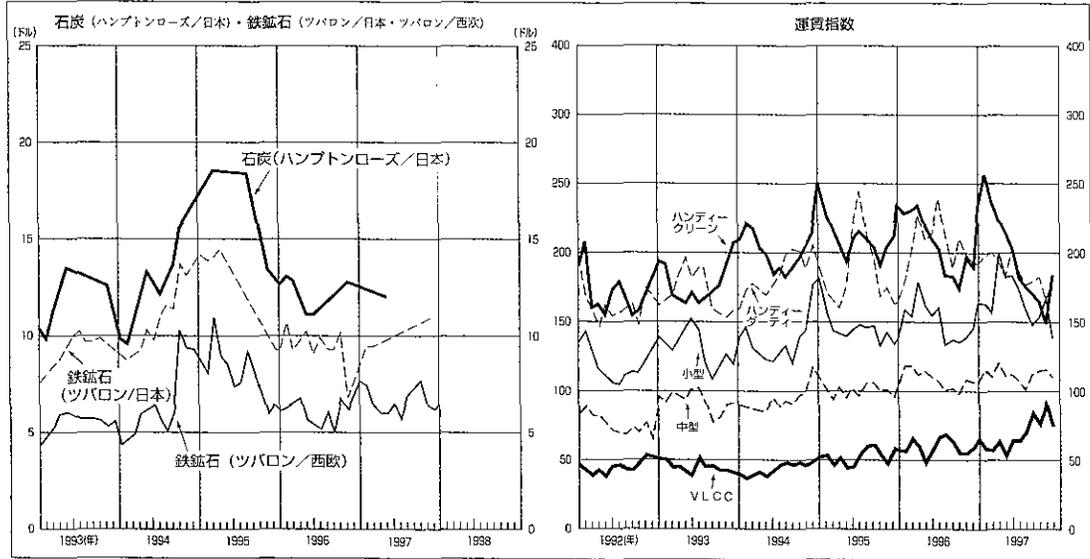
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

8. 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			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	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	26.85	23.80	21.25	19.00	14.25	13.40	11.50	9.00	13.00	12.25	10.75	9.00
2	26.00	24.60							11.00			
3	25.75	23.50										
4	24.85	20.95			15.00	13.25			11.00			
5	21.75	20.25				12.00			10.50			
6	22.10	19.90			12.05	11.75						
7	24.50	21.75			14.00	12.10						
8	24.35	21.50							10.50	10.25		
9	25.50	22.00							10.15	10.00		
10	24.60	21.70			13.50	12.60			11.00	9.50		
11	23.75	19.00			13.25	12.25			11.30	10.00		
12	23.50	19.75							12.00	9.80		

(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。



9. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

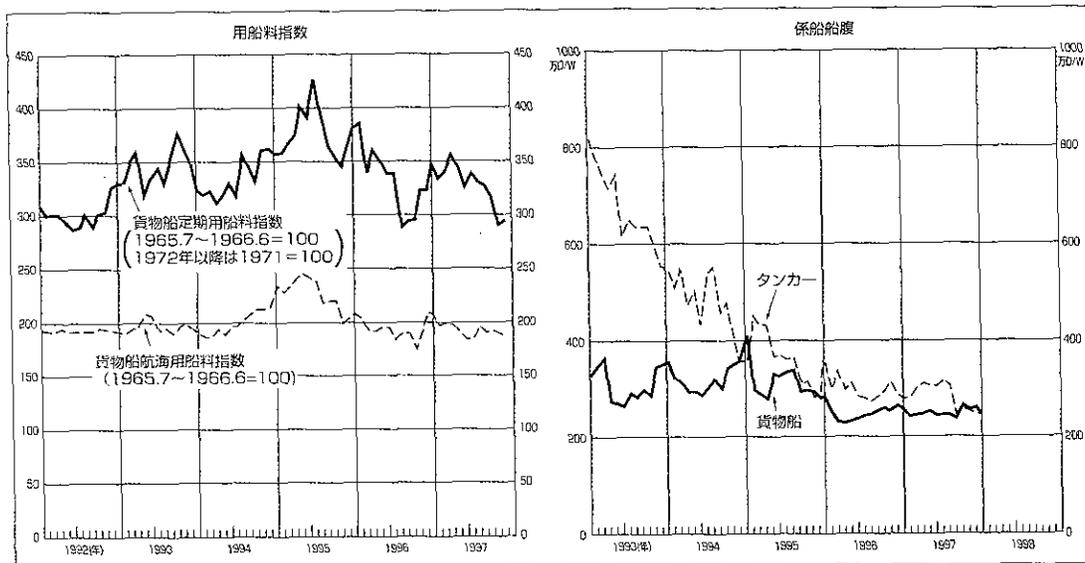
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	—
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	—	—
3	—	—	—	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	—	—
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	5.80	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.45	5.90	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	6.95	5.80	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	7.25	5.95	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.70	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	—	—
12	—	—	—	—	11.00	7.80	—	—	—	6.15	—	—

(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。

10. 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	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6
12	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0
平均	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	60.4	109.2	149.5	203.3	206.7	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シブマネジャーによる。(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。



11. 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	189.0	289.0	372.0	363.0	344.2	323.0	298.0
12	196.0	200.0	219.0	209.0	211.0	186.0	300.0	349.0	367.0	374.7	323.0	294.0
平均	194.6	196.3	199.8	226.1	193.3	192.6	304.8	341.5	335.4	375.5	334.9	328.1

(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。(シッピング・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航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

12. 係船船腹量の推移

月次	1996						1997						1998					
	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	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466
2	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804						
3	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970						
4	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101						
5	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060						
6	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052						
7	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160						
8	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031						
9	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474						
10	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591						
11	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532						
12	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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

なびっくす98年1月号の編集後記に「ちょっといい話」と題して近藤忠道総務部長が同社の長谷川治船員部長の10年前乗船中のヴェトナム人ポートピープルとの邂逅とその後10年間の家族ぐるみのその方達の日本での支援と心の交流の話を紹介しておられます。大変に感動的な話であります。ご一読をお薦め致します。

誰にでも出来る事ではない事ゆえ、差し支えなければ是非、長谷川家の方々及び在日のヴェトナムの方々のお話を聞かせて戴きたいと思ひます。文中にあるNHKの撮影が放映されるのを楽しみに致したいと思ひます。

日本に於いて外国人との交流は、草の根レベルでは相当に進んでいるのだと思ひますけれども、外国人の生活支援のその実態は支援者

編集後記

にも相当に厳しいものがあり、単に経済的な事だけでは無く精神衛生上でも如何に日本は外国人にとり住みにくいかを知らされることになるのであろうと想像致します。昔は住みにくい日本に外国人は来ないほうが賢い選択だと考えていました。

私には外国人の義妹（現在は日本国籍ですが）がおり、少なからずいろいろな苦労話も本人及び友人達からも聞こえてきます。また時として私達家族からも心の支援を送り続ける必要があります。

外国に暮らした時にその国の外国人である私達家族を、精神的にも文化的にも沢山の方達が支えて

くれた記憶が家族にも色濃く残っています。大変に恵まれた心の交流が出来ました年月でした。

狭い我が家の現状では適わぬのですが、娘達が家を出たらただちに外国人のホームステイを引き受けたいものだと愚妻と話しており、心の準備は進めています。

心の準備はしていても、外地でお世話になった、ベネズエラとかタイ国の人達にならないものかと勝手に考えたりしています。長谷川さんの話に比べ、私のは自己満足と利己的な考えに気が付く話ではあります。まだ実行にも取り懸かっている夢の様な話でもあります。

川崎汽船

総務部情報広報室長

江口 宏昭

せんきょう 2月号 No. 451 (Vol. 38 No. 11)

発行◆平成10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◆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：朽木汽船㈱

(英文名) TOCHIKI KISEN CO., Ltd.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 朽木滋彌

本社所在地：東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

資本金：140百万円

創立年月日：1915年12月15日

従業員数：海上26名 陸上23名 計49名

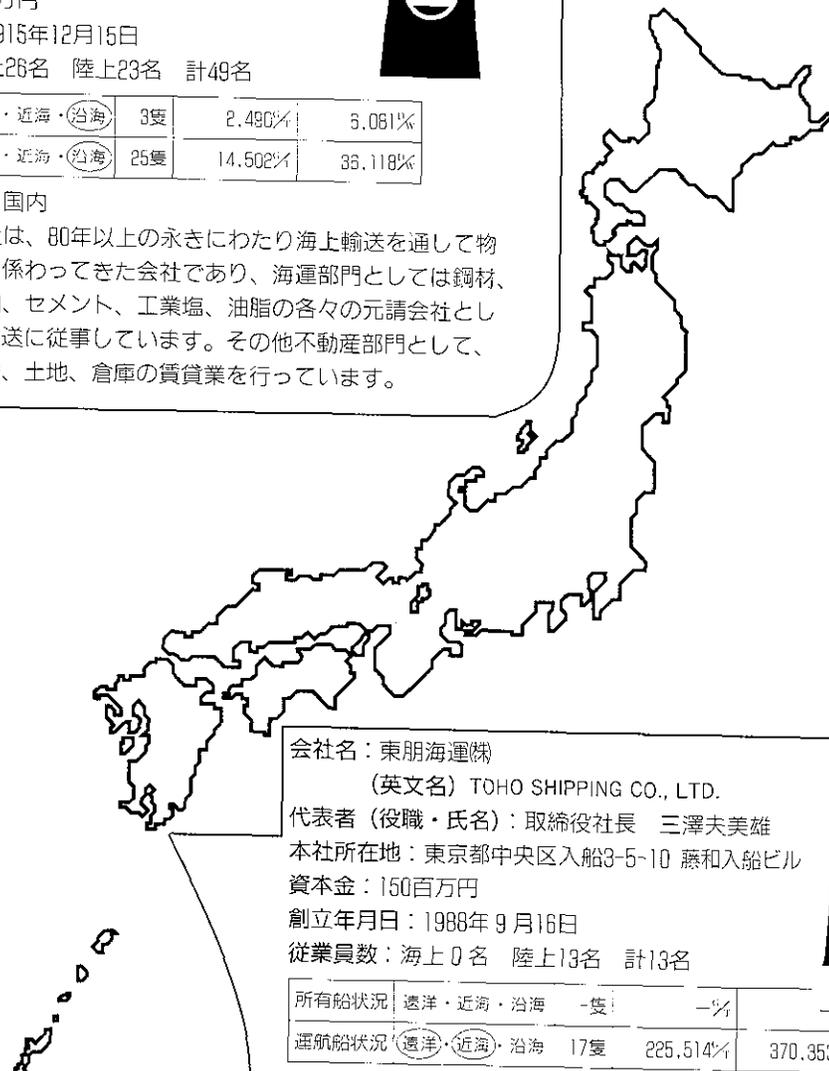


所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	3隻	2.490%	3.061%
運航船状況	遠洋・近海・ 沿海	25隻	14.502%	33.118%

主たる配船先：国内

事業概要：当社は、80年以上の永きにわたり海上輸送を通して物流に係わってきた会社であり、海運部門としては鋼材、石油、セメント、工業塩、油脂の各々の元請会社として輸送に従事しています。その他不動産部門として、住宅、土地、倉庫の賃貸業を行っています。

当協会会員は140社。
(平成10年2月現在)



会社名：東朋海運㈱

(英文名) TOHO SHIPPING CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 三澤夫美雄

本社所在地：東京都中央区入船3-5-10 燕和入船ビル

資本金：150百万円

創立年月日：1988年9月16日

従業員数：海上0名 陸上13名 計13名

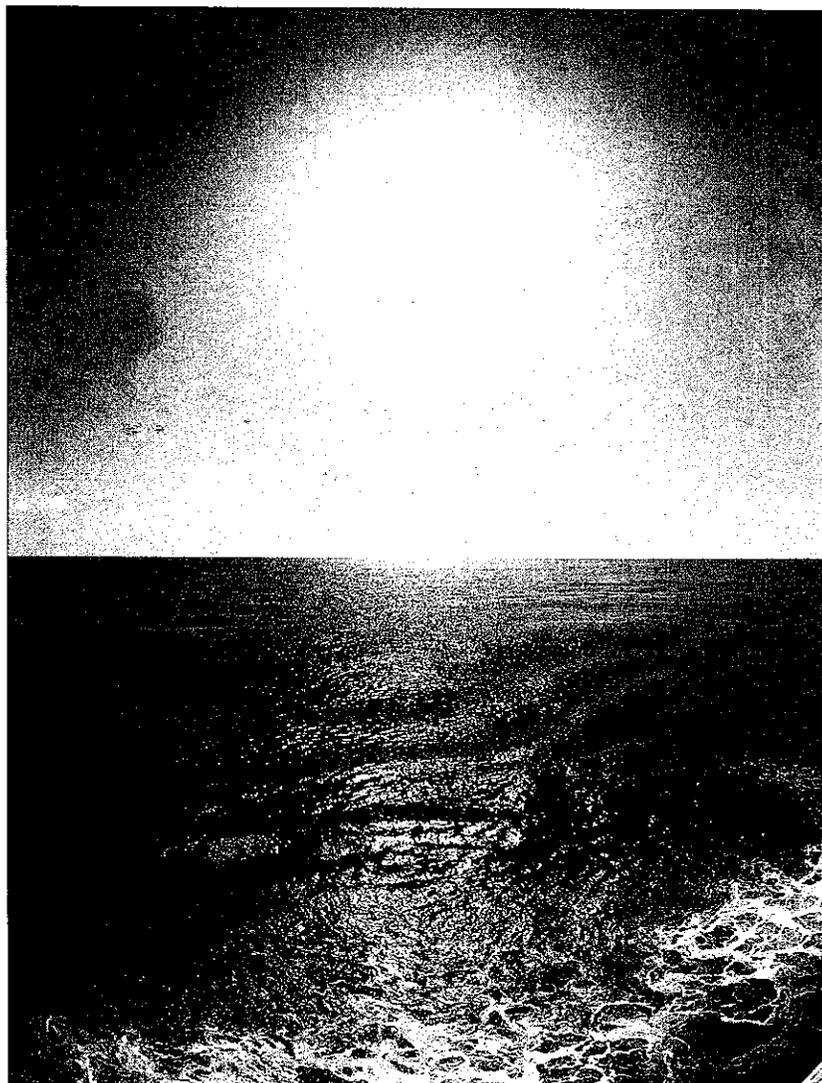


所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%
運航船状況	遠洋 ・ 近海 ・沿海	17隻	225.514%	370.353%

主たる配船先：北米、東南アジア、オセアニア

事業概要：日本郵船が1988年9月に資本金1億円をもって設立。旧新東海運から船隊を引継ぎ、北米材輸送を中心とした外航オペレーターとして、同年10月営業開始(1988年12月増資、資本金1.5億円)。木材、穀物等、撒積貨物を中心として積極的に営業活動を行うとともに新造船の投入等船隊整備に努め、安全、且つきめ細かな運航サービスを提供しています。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association