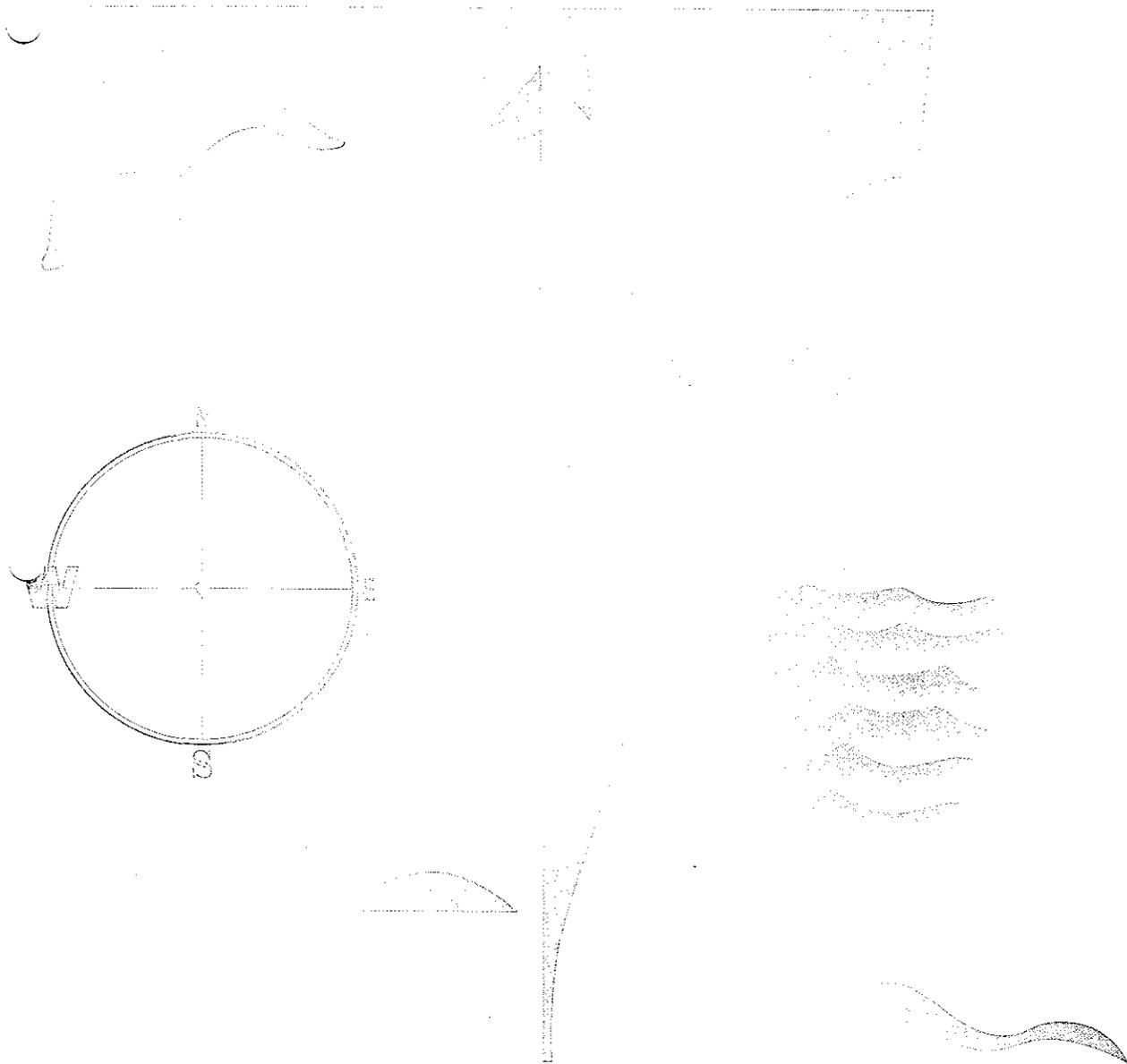


1998 7

せんきょう



船協月報/1998年7月号 目次

◎特別欄

日本船主協会第51回通常総会—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

アジア船主フォーラム第7回会合の様相—— 7

◎特別欄

サブスタンダード船排除に向けて 3—— 13

◎寄稿

内航海運暫定措置事業の導入について★日本内航海運組合総連合会 企画部 部長 ●野口杉男—— 19

◎特別欄

神戸湾強制水先対象船舶の範囲の見直し
に係る航行安全対策について—— 23

◎海運ニュース

1. 運輸政策審議会海上交通部会
第1回港湾運送小委員会について—— 26
2. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会について—— 29

◎各種調査・報告書欄

1. 引き続き増加傾向にある世界船腹(2)—— 30
—ロイド統計による1997年末の世界船腹—
2. 平成9年度沖縄振興対策関係調査
「港湾流通機能の拡充整備調査報告書」から—— 36

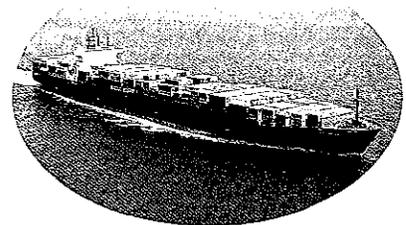
❖海運日誌★6月—— 41

◎London 便り—— 42

◎海運雑学ゼミナール★第100回—— 44

❖船協だより—— 46 ❖海運統計—— 47

❖編集後記—— 52



コンテナ船「NYK VEGA」

日本船主協会第51回通常総会

当協会は、平成10年6月17日、日本海運倶楽部において第51回通常総会を開催し、下記の議案を原案どおり承認した。

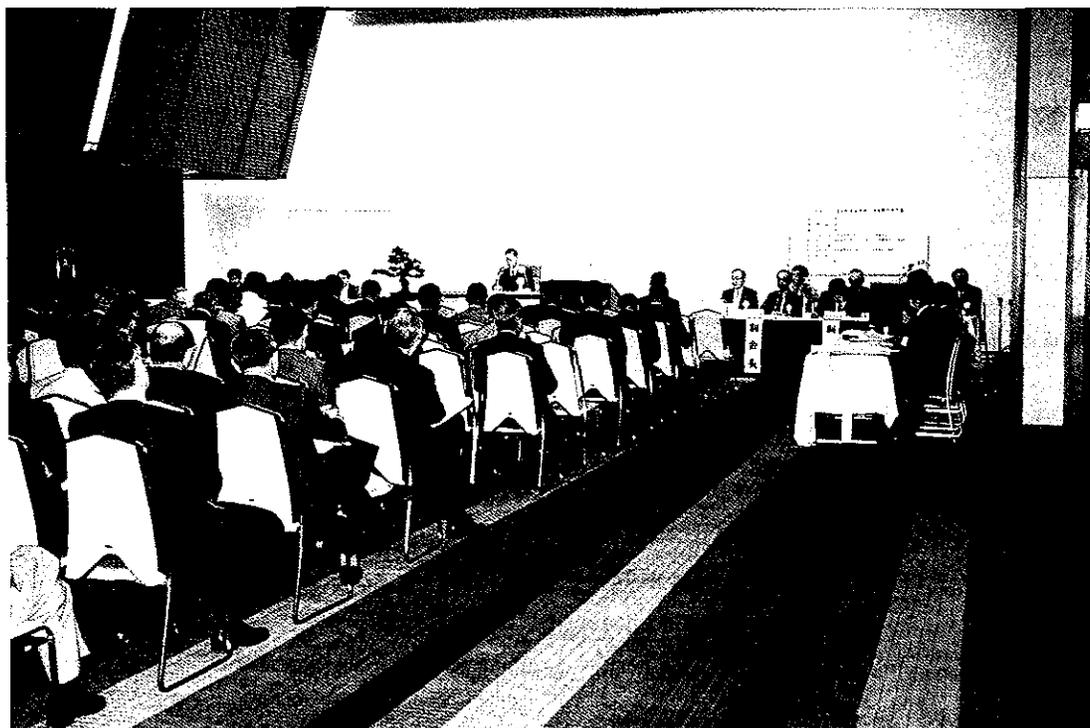
第1号議案 平成9年度事業報告書および収支決算書承認について

第2号議案 平成10年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 決議について

第4号議案 平成9年度通常総会以降における役員異動の承認について

なお、平成10年4月1日現在の当協会加盟の会員数は136社、会員登録船舶数469隻、1,122万6,675%である。



▲第51回通常総会の模様

決 議

わが国は、アジアの通貨危機や国内経済の先行き不透明感による企業・消費者マインドの萎縮などにより、資産デフレや金融システム不安が拡大し、深刻な不況に直面している。このような状況を打開し、わが国経済が内外の信頼感を回復するためには、効果的な景気対策や金融機関の貸し渋りの解消などとともに、経済社会体制全般にわたる抜本的改革が必要とされている。

外航海運業界においては、世界単一市場での競争に勝ち抜くため、諸外国海運企業と同等の経営効率を達成するための企業努力を行っている。しかしながら、わが国特有の諸制度及び慣習が依然大きな障害となっており、当協会は、港湾に係る諸問題や自由な事業展開にあたっての障害等を早急に改善するため大胆な構造改革の実行を働きかけていく必要がある。また、ようやく実施段階に入った国際船舶制度については、実効性ある制度の確立に向けて取り組んでいく。

さらに人類共通の財産である海を利用して輸送サービスを提供するわれわれにとって、海洋環境問題は自らの活動の場の問題として極めて重要な課題であり、安全運航の徹底を引き続き強力に推進するとともに、国際的にさまざまな角度から対応が求められているサブスタンダード船排除問題については、当協会としても主導的な役割を果たしていく所存である。また、事故防止のためには、輻輳水域における航行環境の改善等につき関係方面の理解を得ることとし

たい。

一方、厳しい経済環境のなかで内航海運業界の一大政策転換が行われた。内航海運にあつては、船腹調整制度の解消に向けた内航海運暫定措置事業に取り組むとともに、構造改善のための環境整備を推進し、引き続き国内物流の大動脈としての安定した役割を果たしていかなければならない。当協会としても関係団体と連携し、その施策の推進・バックアップに努めていくこととする。

かかる認識のもと、下記の項目によって、わが国海運企業の発展を期するものである。

記

1. 国際船舶制度の円滑な推進等による日本商船隊の競争力強化
 - ・実効性ある外国海技資格受有者の承認制度の確立
 - ・国際水準を考慮した海運関係税制の改善と諸税の軽減
 - ・支配外国籍船に対する融資拡充等必要な財政資金の確保
2. 諸外国と同等の競争環境整備に向けた構造改革の推進
 - ・時代にそぐわなくなった海運関係諸法制の抜本的見直しと海運企業の自由な事業活動を阻害する各種規制の撤廃
 - ・港湾関連諸制度の改革
3. 船舶の安全運航と海洋環境の保全

- ・関係方面との連携によるサブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
 - ・安全運航の徹底と環境保護対策の推進
 - ・中ノ瀬航路の浚渫等航路整備の推進と航行環境の改善
4. アジア船主フォーラム等を通じての健全な航路運営環境の回復
- 以上決議する。

平成10年度事業計画

1. 海運対策の推進

- (1) 国際船舶制度の円滑な推進と外航海運の国際競争力強化のための諸施策の実現
- (2) サブスタンダード船問題への対応
- (3) 規制緩和問題への対応
- (4) 船舶解撤対策の推進
- (5) 各部会に係る諸問題への対応

2. 海運関係税制等の充実

- (1) 海運関係税制等の拡充
- (2) 租税条約等外国税問題
- (3) 海運企業の経理・財務問題

3. 船員対策の推進

- (1) 改正 STCW 条約の国内対応とフィリピン等船員供給国の動向監視
- (2) ILO 船員関連条約の国内法化——特に船員職業安定法の改正へ対応
- (3) 将来のあり得べき船員不足への対応
- (4) アジア諸国との船員問題の検討
- (5) その他

4. 国際問題への対応

- (1) 個別法による独占禁止法適用除外制度の見直し関連
- (2) 定航関連の諸問題
- (3) アジア船主フォーラム
- (4) OECD 海運問題

- (5) その他政府間国際機関における海運問題
- (6) 二国間海運問題
- (7) 国際海運関係機関との連携・協調の維持

5. 法務保険問題への対応

- (1) IMO 法律委員会
- (2) UNCTAD/IMO 合同船舶アレスト条約採択外交会議
- (3) 国際油濁補償基金総会・理事会
- (4) 船舶に係る保険問題
- (5) その他

6. 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題への対応

- (1) 次期 Sea-NACCS 協議会への対応
- (2) 港湾関係諸手続きの簡素化・EDI 化問題
- (3) その他

7. 港湾諸問題への対応

- (1) けい留施設使用料・入港料問題への対応
- (2) 水先業務の改善
- (3) 港運問題への対応
- (4) その他

8. 船舶の安全確保と運航の効率化

- (1) 船舶の建造および保船業務に関連する諸問題
- (2) 海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正

- への対応
- (3) 国際安全管理コード (ISM コード) への対応
- (4) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応
- (5) 船用燃料油対策
- (6) 船舶無線通信の改善
- 9. 海上交通ならびに港湾水路の安全対策の推進
 - (1) 海上交通安全対策
 - (2) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策
 - (3) その他
- 10. 環境保護対策の推進

- (1) 海洋汚染防止に関する諸問題
- (2) 海上災害防止対策
- (3) 大気汚染防止に関する諸問題
- (4) 諸外国におけるバラスト水排出規則問題
- 11. 広報活動の推進
 - (1) 政策広報の充実
 - (2) その他広報活動の推進
- 12. 調査ならびに統計出版活動
 - (1) 政策関連調査の推進
 - (2) 商船船腹に関する的確な数量把握
 - (3) 海運に関する資料・情報の収集・整理と分析
 - (4) 調査研究体制の充実と情報処理方式の改善

河村会長挨拶

第51回総会にあたり、ご挨拶申し上げます。

我々日本海運の国際化の進展には著しいものがありますが、日本経済を基盤としている点は変わっておりません。その日本経済が、未だ先行き不透明で困難な状態にあり、加えて日本海運に大きなビジネスチャンスを与えてくれると期待されるアジアのマーケットも混乱しています。この様な環境にあって、日本海運として対処する課題と方針を本日の決議に沿って申し上げます。

先づ、国際競争力に就いてですが、関係者のご理解・ご協力を得て、会員各位の血の滲むような合理化努力の結果、相当程度の改善をみてきましたことは誠にご同慶、と思えます。然し乍ら、国際競争力は、偏に相対的に比較されるものであり、不断の改善努力が必要とされます。



去る5月に、船舶職員法が改正され、懸案となっておりました実効ある国際船舶制度の実施

に向けて大きく一歩を踏み出しました。本制度設立の趣旨を実現する為には、外国人職員が所有する海技免状に対し、短期間に、又経済的負担を伴わずに、大量の裏書きをするリアリストイックな方法が求められると同時に電波法上の問題も解決する必要があります。船主・運航者として、魅力があり、利用しやすい制度として運用されることを望みます。

船舶に対する特別償却制度は、今年度、租税特別措置の期限切れとなります。昨秋、最も古い特別措置との理由で、期限内廃止の案が示されましたが、本制度は、歴史的経緯の故に、創設は大変古いわけですが、内容は、日本経済及び海運経営のニーズに依って、変遷を重ねており、旧態依然では全くありません。又、諸外国の同様制度に比し、更なる改善の余地は大きく、日本海運に対する唯一とも言える税制であり、日本海運を維持していく為には、欠くことの出来ない制度として、その存続と改善を強く求めています。税制の国際的整合性や国際競争力強化の観点から、経済界は企業の連結納税制度を求めています。実現には到っておらず、海外子会社迄連結納税の対象とするには更に時間を要する、と思われま。我国の海運企業は、海外に数多くの仕組船会社を所有しており、現行税制では、それら子会社の利益のみが、日本の親会社の損益に算入される、と言う不合理な制度となっています。歴史的経緯・背景等ありますが、こうした仕組船会社も含めた連結納税が実現する迄の過渡的手段として、仕組船会社同志の損益合算の研究を行い、特例措置を求めるかどうかの検討をしているところであります。

国際船舶制度の一環として検討が行われてきた船員税制に就きましては、広く諸外国の第二船籍制度などの政策及び各税制上の措置を参考に、税務当局の考え方も踏まえながら、我国における制度として、どの様なものが可能かを議論し、柔軟な対応を模索していくべきか、と考えます。

我国の金融情勢が、未だ落ち着きを見せない状況にあって、産業界の要望に応え、又 VLCC のダブルハル化を促進していく為に、巨額の新船建造資金が必要となりますが、既に実績のある支配外国籍船に対する財政投融資の拡充を求めています。

次に、規制緩和関係ですが、会員各位は、国際競争力改善の為、各種コストの削減や経営機能の合理化等最大限の自助努力を続けています。その前提には、外国の海運企業と同等の条件で、競争し得る環境の整備が不可欠且つ緊急の課題として存在します。

その為には、企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や、時代にそぐわなくなった制度の改善が、急務であり、当協会としては、多岐に亘る要望を提出し、既に多くの撤廃・改善が決定されておりますが、一方、未実現事項も数多く、引き続き、関係方面に要請して参ります。

港湾関係諸制度の改革に就いては、ハードとソフトの両面があります。ハード面では、従来から、当協会からも、港湾審議会に代表が出席し、マクロの視点で意見を述べて参りましたが、ユーザーの需要にあった、かつ、使い易い合理性のある港を整備していく為に、より実務的な対話が必要、との運輸当局の申し出で、当協会

と懇談会を継続的に開催することになりました。その場で、積極的且つ建設的な意見の交換をして参りたいと思います。ソフト面の問題は、運輸審 海上交通部会に新設された港湾運送小委員会、昨年12月に纏められた規制緩和小委員会報告書の趣旨に沿って、議論されると期待しております。又、昨年起こりましたFMCに依る制裁金課徴と言った事態が、再度発生しない様、関係者のご尽力をお願いします。

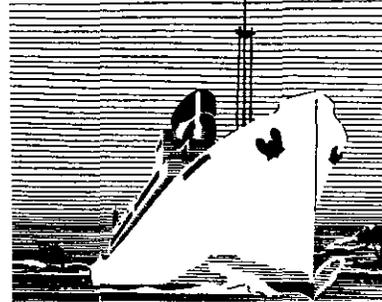
三番目として、船舶の安全運航と海洋環境の保全が、挙げられています。安全運航は、海運経営の根幹であることを、常に、肝に銘じておかなければなりません。輻輳水域における航行環境の改善等を、求め続けていきますが、特に、中ノ瀬航路浚渫の早期着手を要望したい、と思います。日本商船隊の船令は若く、良好なメンテナンスを維持しております。一方、国際基準を満たしていないサブスタンダード船は、海上交通の安全を阻害し、海洋汚染の原因にもなります。又、国際基準を満たす為のコストを負担していないケースが大部分であるので、国際的なサブスタンダード船排除の動きには、積極的に協力していくと共に、クオリティシップ（高品質船）を維持している日本船社の努力を適正に評価なり、理解していただける様、努力を続けてまいりたいと思います。

四番目は、アジア船主フォーラム（ASF）の活動ですが、5月24日～26日に第7回総会が蒙州船協の主催で開催され、一巡致しました。アジア船主が共存共栄の精神に基づく相互協力をしていく、と言う設立の原点が再確認され、共通の問題意識が固ってきた、と思われまふ。'95年改正STCW条約とかISMコード等IMO関

係に代表される世界的な規則や基準作りは、従来、欧米を中心に行われてきましたが、世界船腹量の約40%を支配しているアジア船主が、その運営の実状を踏まえて、又船員供給国の現状に基づいて、スタンダード作り発言していこう、との姿勢が顕著になってきました。当協会は、国際機関との対応における経験を生かし、アジア各船協と連携して、アジア船主の声を反映させたり、又仲介者としての役割を果たしていきたいと考えます。フォーラムの成熟化に伴い、今後のあり方をどうするか、と言う問題が起こってきており、各船協へのアンケート等を通じ、二巡目の最初として、来年5月に再び当協会が主催する第8回総会迄に検討を重ねたい、と考えています。来年の総会を成功させる為、会員各位のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、内航海運にあつては、日本経済の低迷と厳しい金融情勢のなかで、暫定措置事業に取り組むとともに、構造改善の為の環境整備を推進していくこととなりますが、当協会としても、内航総連合と相談の上、円滑な実施が計られる様、関係方面への働き掛け等協力していきたい、と考えます。

日本経済は、現在自信喪失の状況にあります。が、こういう時こそ、各々の業界が、それぞれに一隅を照らすことが重要、と思います。我々の照らす分野は競争力の面からも、ファンダメンタルな面からも、自信を持って良いのではないのでしょうか。私は、決意を新たに、皆様と共に、諸施策の実現に向けて、更に一年、微力を尽す所存でございます。一層のご指導・ご鞭撻をお願い申し上げ、ご挨拶と致します。



アジア船主フォーラム第7回会合の様相

アジア7地域（日本・韓国・中国・台湾・香港・ASEAN・オーストラリア）の船主協会が参加するアジア船主フォーラム（ASF：Asian Shipowners' Forum）は、1992年に当協会の呼びかけにより第1回会合が東京で開催されて以来、毎年会合を重ねている。年次会合は、基本的に北から南の順で上記の各地域が主催している。

現在 ASF には、年次会合のほかに6つの委員会（トレード安定化・船員・船舶解撤・航行安全・船舶保険・ASF 恒久事務局設置検討）が設けられており、それぞれの英語名がSから始まることから、通称6つの“S”委員会と呼ばれている。各委員会の委員長は各船協が分担し、原則として毎年の年次会合の間に中間会合を開催するなど、積極的な活動を行っている。1998年6月現在の委員長国および各委員会への当協会代表は資料1のとおりである。

7地域が分担する年次会合も、今年で一巡目最後の第7回となり、1998年5月25日、豪州船主協会（Australia Shipowners' Association：

ASA）の主催（議長：John Hurlstone ASA 会長）により豪州・クィーンズランドで開催された。これは1997年5月の第6回シンガポール会合に続くもので、メンバー7地域から90名の代表が出席した。

当協会からは、河村会長をはじめ、生田、新谷、堀、伏見の各副会長と増田理事長を含む9名が参加し（資料2参照）、各国からも船協会長を始めとする首脳が多数出席した（主な出席者は資料3参照）。

会合では、議長のオープニング・ステートメントの後、6つの“S”委員会が順次開催され、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われるとともに、最後に共同コミュニケ（資料4参照）が採択された。また、翌26日午前中には、他の国際海運関係団体（CENSA、ICS、ISF、INTERCARGO、INTERTANKO）代表との対話の場が設けられた。

ASF は任意団体で、何らかの強制力ある決定を行う団体ではなく、特定の商業問題につい

で議論をする場でもない。アジア各地域から集まった船主が率直にさまざまな対話をし、自国海運の現状や問題点を披露し合うことで、他の地域でも同じ問題を抱えていることがわかり、それがアジア船主としての共通問題となり、それぞれの立場で問題解決に向けての方法を考え合っている。こうしたことを繰り返すことでアジア船主としての共通意識を持つようになり、ASF メンバー間の親近感と信頼感を感じ合う場となっている。

当協会は、ASF はアジア船主が相互の親睦

と信頼を深める場として、今後ますますその活動が活発になることを期待しており、その重要性は各国とも十分認識していると考えている。1999年総会は日本での開催となるので、同総会の開催に向け、すでに準備を始めたところであり、主催国の持ち回りも2巡目に入ることから、会議の運営方法を見直すよい機会であり、主催国として活発かつ建設的な意見交換が行われるよう、議論を盛り上げていきたいと考えている。次回第8回会合は、1999年5月24～26日に日本で開催される。

【資料1】

委 員 会 名	委員長国	当協会代表
トレード安定化委員会 (Stabilization of Trade Committee)	日 本	生田副会長 (同委員会委員長)
船員委員会 (Seamen Committee)	中 国	河村会長
船舶解撤委員会 (Scrapping Committee)	台 湾	堀副会長 (同委員会副委員長)
航行安全委員会 (Safe Navigation Committee)	シンガポール	伏見副会長 五月女副会長
船舶保険委員会 (Ship Insurance Committee)	香 港	新谷副会長
ASF 恒久事務局設置検討委員会 (Standing Committee for the Creation of an ASF Permanent Office)	日 本	河村会長

【資料2】

河村健太郎 当協会会長 (日本郵船社長)
 生田 正治 〃 副会長 (商船三井社長)
 新谷 功 〃 (川崎汽船社長)
 堀 憲明 〃
 (ナビックスライン社長)
 伏見 清喜 〃 (昭和海運社長)
 増田 信雄 当協会理事長
 戸高 眞一 当協会会長秘書
 (日本郵船企画グループ調査役)
 山本 健 商船三井秘書室長
 園田 裕一 当協会企画調整部副部長

【資料3】

豪 州
 John Hurlstone Chairman, ASA 他9名
 中 国
 Gao Weijie Vice President, COSCO 他10名
 FASA (ASEAN 船主協会連合会)
 Firdaus Wajdi FASA 会長兼
 インドネシア船協会会長 他1名
 フィリピン
 Carlos C. Salinas President, Philippine
 Transmarine Carriers 他2名

マレーシア

Mirzan Mahathir FASA 副会長兼
マレーシア船主協会会長 他3名

シンガポール

Tuck Hoi Chan 1st Vice President/
Secretary, SSA 他6名

タイ

Gerrit Jde NYS Deputy Managing
Director, Unithai Line Public Co. Ltd

ベトナム

Ngoc Son Vu General Director,
Vinalines(ベトナム船主協会会長)他5名

香港

James Hughes-Hallett Chairman, China
Navigation Co. (香港船主協会会長)他8名

韓国

趙秀鎬 President, Hanjin
Shipping(韓国船主協会会長)他7名

台湾

林省三 Chairman, Evergreen
Marine Corp(台湾船主協会会長)他11名

【資料4】

第7回アジア船主フォーラム共同コミュニケ (1998年5月25日採択)

1998年5月25日、世界船腹量の40%以上を代表する、アジア全地域からの船協首脳が豪州・クイーンズランドのサンクチュアリコープに参集した。

本年の会合は、アジア地域が為替レートと貿易量の大幅な再編/変動による深刻な経済危機に直面している時に開催された。こうした状況は、貿易と海運の業績に直接影響を与えるものである。

今回の会合は、1992年にアジア船主フォーラム (ASF) が組織されて以来、7回目の会合であった。ASFは、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾およびアセアン地域 (ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム) の船主協会で構成されている。

ASF年次総会は、メンバー船協の回り持ちによって年1回開催されており、98年の会合は、豪州船主協会が主催した。

ASFは、様々な重要問題を検討し、その解決方法につき見解を表明した。

アジア諸国における財政/経済混乱とアジア海運への影響

ASFは、現在進行中のアジアの財政/経済混乱の現状と、それによるアジア海運への影響およびその対応策につき広範な話し合いを行なった。

ASFトレード安定化委員会の推進している諸問題は、アジア地域の経済的安定と直接関係していること、およびアジア経済の発展なしには海運業そのものの成長にも限界があることにつき全会一致で認識した。現在の危機的状況を克服し、ASFが推進しているトレード安定化を達成するためには、共存共栄の精神に基づく相互協力がアジア船主にとって最も重要なことである。

会合では、将来ASFおよびそのメンバーが地域間の垣根を越え、あらゆる分野で、また可能な限りグローバル・ベースで、全ての関係者間との協力と相互支援を実現し、最終的にはアジア海運のみならず世界海運全体の共栄の実現に向けて努力していくことを全会一致で合意し

た。

トレード安定化

ASF は、1997年後半以降のアジア経済危機の悪影響による全般的な荷動き不均衡と東南アジアでの空コンテナの不足により、アジア海運を取り巻く状況が悪化していることを認識した。一部の船社や船社グループが、主要コンテナトレードからの撤退や配船数削減等、運航規模の縮小を余儀なくされていることは、ますます大きな問題となっている。会合では、トレード安定化達成のためには、関連各業界に対し、海運業界の現状について正しく理解するよう働きかけるべきである、との点につき全会一致を見た。

さらに今回の会合では、現在米国議会で審議されている同1920年商船法第19条の改定案に留意し、各メンバーは同改定案を慎重に検討すべきであることを全会一致で合意した。

また ASF は、現在のドライバルク・トレードにおける極めて低い収益に対する懸念を表明し、全ての関係者に対し、新造船の投機的な過剰発注を控え、船舶解撤を促進するよう要請した。

船員・船員供給および質の問題

ASF は、アジアが世界最大の船員供給地域であり、安全かつ環境保全の面で責任ある船舶の運航に必要な国際基準に照らし、訓練された船員の質と量が、こうした基準に合致していることが極めて重要であることを認識した。

ASF は、1997年2月1日に発効した95年STCW条約を全面的に支持する。船員問題委員会は、ASFメンバーの協力を得て、この条約の導入に当たっての実務上の問題点の特定と

その解決に最大限の努力を傾注してきた。アジアがこの新しい条約に適合することは、船員と雇用主双方のために有益であり、これに適合できなければ、船舶職員の世界的な不足を招くことになろう。関係政府に対する要望を続けてきた船員問題委員会の努力により、船員供給に関わるほとんどの国は、1998年8月1日の期限に間に合うよう、IMOの「ホワイト・リスト」入りのための申請をIMOに提出済みか、または提出への過程にあるなどの成果を挙げてきた。同「ホワイト・リスト」は、95年STCW条約に適合していることをIMOが認めた国のリストとなる。

会合出席者は、船員問題委員会が、船員訓練についての統一的な取り組みを促進するため、アジア域内の多くの海事訓練学校との、また、これら学校間の密接な関係を構築してきたことを歓迎した。

船舶解撤施設の拡充

ASF は、海洋環境と航行安全にとって好ましくないとされる老朽船およびサブスタンダード船を排除する上で、コスト面で効率的であり、かつ十分な量の船舶解撤施設の整備を世界規模で促進するためには、船主間の確固とした共同歩調が必要であることを強く認識した。

世界の現有船腹量の約半数が船齢15年以上であるにもかかわらず、平均解撤船齢は26年にとどまっており、今後急速に増加する解撤適齢船を解撤ヤード不足によってヤードに送り込むことができない事態が起きたとすれば、海運市況における船腹需給バランスは一層悪化することになる。

航行安全

IMO（国際海事機関）が発足50周年を迎えるにあたり、ASFは、世界海運産業における、より安全な船舶とより美しい海洋に向けてのIMOの偉大な業績に対し感謝と祝意を表明した。また、この50年という短い期間に、さまざまな条約および規則の改正と新たな採択がIMOでなされてきたが、この間、従来はその条約等の内容が理解しやすい内容であったものが、今日では法律学的あるいは技術的なものとなって理解しにくいものになってしまったことに留意した。

ASFは、こうした点を明快なものとするためのIMOの助力に感謝するものであり、引き続き海事関連条約等の明確化についてのIMOの努力を求めるものである。

またASFは、IMOによる条約等の採択・改正の頻度が、発展途上国の政府・船主・船舶管理者の能力に照らし実行可能なものとなるよう十分考慮すべきであると考えており、この点をIMOに伝えるよう、自国の政府に求めることとした。

さらにASFは、IMO問題について、“アジア海運フォーラム”（政府間会合）を通じ、アジア政府とのより密接な関係とネットワークの構築を求めるものである。これによって、海運業界に影響する諸問題につき相互理解を促進させることができ、IMOにおけるより結合力ある前向きな役割が可能となろう。

アジア船主が世界船腹の40%以上を支配しているとの認識の下、ASFメンバーは、一部のIMO会合のアジア地域での開催を求めるものである。これにより、IMOでの議論に対するアジアのより多くの参加を促すこととなろう。

海賊および武装強盗

ASFは、公海上における海賊と領海内での船舶における窃盗行為に関し、一部政府の対応が不十分なように思われることについて深い遺憾の意を表明した。

またASFは、スル海における海賊撲滅のためにフィリピン政府とマレーシア政府が共同して行なった最近の努力を評価する一方、すべての政府に対し、自国の領海およびその周辺海域での海賊を撲滅するため、警察および海軍等による監視を直ちに強化するなど、緊急に行動をするよう強く求めるものである。

バルクキャリアの安全問題

ASFは、バルクキャリアの海難を減少するためにIMOが実施した対策や、すべての船級協会による厳正かつ一定の基準による検査強化制度の適用に関する航行安全委員会の支持を再確認した。

しかしながら、適切な積・揚荷方法に関し、バルク貨物取扱ターミナルの関与が不足していることや、本船と陸上との間での積・揚荷に関し、チェックリストによる情報交換を一部ターミナルが拒んでいる事について懸念が表明された。

ISMコード（国際安全管理コード）実施の重要性

ASFは、本年7月1日からバルクキャリア、タンカーおよび旅客船を対象に発効するISMコードを支持することを再確認した。

また、ASFの全メンバーに対し、ISMコードを遵守し、可能な限り早い時期にISMコードを定着させることを強く要請した。

ポーステートコントロール (PSC)

ASFは、東京MOUの下でのPSCの進展を支持し、これに賛意を表明する一方、サブスタンダード船排除のため、MOU加盟各国が更に協力・協調することを強く求めるものである。また、より明白で統一的な基準による検査対象船の選択方法と、適切に訓練された有資格検査官の必要性を繰り返し要求するものである。

船舶通航方式および船舶通報制度

ASFは、船舶の航行安全に寄与する対策を強く支持するものであり、1998年11月からマラッカ・シンガポール海峡に適用することが提案されている強制船舶通報制度を歓迎する。また、STRAITREPと呼ばれている同制度について、マラッカ・シンガポール海峡を通狭する全ての船主および船長に対し、同通報制度への完全な支持を要請する。しかしながらASFは、強制的な通報制度が船主の費用負担のないままであるべきことを強調した。

またASFは、船舶の安全な通狭をさらに確実なものとするため、二つの船舶の輻輳する海域（シンガポール海峡、ワンファズム海峡）における、航行援助施設の維持管理と増強を強く要請する。

密航者の取扱い

ASFは、船舶の乗組員と航行の安全を阻害し、密航者の取り扱いと母国への送還の面で高額な費用負担を船主に強いる密航者問題について懸念を表明した。また、本件に関するIMOの努力を評価する一方、全ての国に対し、長年続いている密航者の問題とその背景にある様々な難問について関心を持ち、港湾の保安を改善

し、密航者の取扱いについての分かりやすい共通の手続きと透明性ある規則の制定を強く要請する。

船舶保険

ASFは、アジア統一船舶保険市場設立への希望を再確認した。本件に関するコンサルタントは、これまで掲げられたASF船舶保険委員会の目的に適うコンセプトの提案を行った。会合出席者はそのコンセプトを支持し、アジア地域での船舶保険市場設立を引き続き支持することを表明した。

またASFは、PI保険のあり方を巡る国際P&IグループとEU委員会競争総局(DGIV)間の議論の現状につき報告を受けた。会合では、競争力あるコストと高水準のサービスとが一体になった責任保険の提供が、海運業の適切な運営と安定に不可欠なものであることを認識し、国際P&Iグループ、特にInternational Group Agreement(IGA)に含まれている保険料算出手続きに対する継続的な支持を表明した。

ASF恒久事務局

ASFは、恒久事務局を設置することに原則として合意した。事務局所在地は、次回東京総会で決定される。

第8回ASF開催地

ASFの開催地を回り持ちする慣例に従い、第8回ASFを1999年5月に日本で開催する旨の日本船主協会提案を受け入れた。

特別欄

サブスタンダード船 排除に向けて 3

サブスタンダード船を排除し、海上における人命、積荷および船舶の安全と海洋汚染の防止を図るためには、船舶の旗国が自国船の監督義務を果たすことが第一であるが、現実には必ずしも十分でないため、寄港国が国際的な基準の下で外国船の監督を実施するのがポートステートコントロール（PSC）である。

近年 PSC に関し、船員の操作技能の監督や本年 7 月 1 日からは国際安全管理（ISM）コードの強制化に伴う PSC が追加されることなどから、サブスタンダード船の排除に向けた PSC への関心が大きくなっているが、PSC はあくまで旗国による検査の補助手段であることを忘れてはならない。船員の操作技能のチェックは高度な船員技能者でなければ適切な監督が困難なことも多く、また、諸外国では PSC 監督官の恣意的な判断や法解釈の違いによるトラブルなども時々発生している。このため、各国政府は監督官の研修訓練や判断基準の標準化をはじめ、より効果的な PSC の実施のためのターゲット方式の導入など、適切な PSC の実施に努めている。このように、PSC はサブスタンダード船排除に向けた強力な対策ではあるが、これによって全てが解決されるとは考えられない。

サブスタンダード船排除に向けては国際的にも関係機関が取り組んでいるところであるが、

欧州では、EU 欧州委員会が 1997 年 11 月、“Quality Shipping Campaign” を発表し、サブスタンダード船排除に向けた動きを強化している。その一環として、1998 年 6 月 4 日、欧州委員会と英国政府の共催による“Conference on Quality Shipping” がリスボンで開催された。

この会合では、欧州委員会 Neil Kinnock 運輸担当コミッショナーや英国 Glenda Jackson 運輸大臣がスピーチを行ったほか、国際海運集会所（ICS/International Chamber of Shipping）および国際海運連盟（ISF/International Shipping Federation）の J.C.S. Horrocks 事務局長がサブスタンダード船排除のための海運業界としての取り組みについてプレゼンテーションを行った。本号では、その概要を紹介する。

当協会は、毎年、総会決議の中でサブスタンダード船排除問題を取り上げ、その推進に努めている。サブスタンダード船のほとんどが国際基準を満たすためのコスト負担を怠っている一方で、当協会会員船社は安全運航を最重要課題と位置付け、クオリティシップ（高品質船）を維持してきた。この日本船社の努力を、荷主をはじめとする関係者に理解しかつ適正に評価してもらおうべく、更なる努力を続けていきたいと考えている。

なお、本誌においては、今後ともサブスタン

ダード船排除に向けて訴えるとともに、安全運航に関する会員船社の努力を関係方面に理解してもらおうこととしている。

“Conference on Quality Shipping”におけるHorrocks ICS/ISF 事務局長プレゼンテーション（仮訳）は以下の通り。

はじめに

1. ICS（国際海運会議所）とISF（国際海運連盟）は、この“Conference on Quality Shipping”の開催を、世界海事産業のあらゆる部門における高水準の組織運営を維持していくことに前向きに寄与するものとして歓迎する。また、海事産業における責任の連鎖における非常に多くの関係者が招かれていることは特に好ましいことであり、これによって、今日の海上輸送におけるそれぞれの職務において果たすことのできる役割に関する議論を活発にし、国際規則の有効な施行を促し、そしてサブスタンダード船とそうした船舶運航の排除を推進することだろう。
2. ICSは世界各国の船主協会からなる団体であり、現在38か国で構成され、世界の商船舶腹量の過半数を占めている。ICSは、同じように各国船協で構成される兄弟団体で、海事産業の使用者側を代表する立場であるISFと密接な連携をとっている。ECSA（EC船主協会）のメンバーは、ICSとISFのメンバーでもある。
3. ISFは1909年に、ICSは1921年にそれぞれ創立された。ICSの設立総会の記録によると、主に安全問題（船体の区画、満載喫水線、救命装置、無線電信術など）についての議論が行われており、タイタニック号の沈没事故や



J.C.S. Horrocks 事務局長

第一次世界大戦中の4年間の海難によって生じた航行安全への懸念を映し出している。

4. ICSの活動は、設立以来海洋における安全問題を中心にしており、ここ30年は、これに海洋汚染防止問題が加わっている。ICSは、1961年に非政府組織として最初のオブザーバー資格をIMOから与えられて以来IMOと密接な関係にあり、IMOの各種基準策定プログラムのほとんど全ての面でその立ち上げ時から従事してきた。ISFは歴史的にはILOと関係があるが、船員に関する問題については、ICSと同様、IMOとともに密接に活動してきた。
5. こうした背景から、ICSとISFは“クオリティ・ SHIPPING”という概念を新たに生み出されてきた問題とはみなしておらず、以前から継続している問題として認識している。ICSは、効率のよい商業的海運サービスの提供と、これと両立する高品質な海事産業経営

の促進とをその主要な役割に位置づけてきた。全てのICS加盟希望者が確約しなければならないこととして、ICSの目的の最初の2項は次のように述べている。

- ・ICSは、高水準の船舶運航と、質のよい効率的な海運サービスの提供を促進する。
- ・ICSは、船舶の安全運航、環境保全、そして国際的に採択された基準や手続きの遵守を支える法的環境の整備に努力する。

6. このように、「クオリティ・ SHIPPING」という概念は、単なるキャンペーン・スローガンを超えたものであり、歴史的根源を持つ教義の一つである。最近になって再度問題視されている品質（クオリティ）の目標という問題についても、その発端は、「Quality in Shipping」に言及した1990/91のICS年次報告が出された、今から数年前にまでさかのぼるものである。ECと英国政府による、海運における「質の文化（quality culture）」促進に向けた歓迎すべき努力の成功は、サブスタンダードな海運運営を排除するための一致協力した作業に貢献し、継続的な役割を果たしていくことを海事連鎖における全ての関係者に納得させるだけの広がりを見せている。

ICSとISFの主導的役割

7. 自らの船舶の安全とその運航に最終的な責任を負うのは船主であることに変わりはない。船級協会、保険者、用船者など、船主以外の者は補完的な役割を持つが、船主本来の義務を軽減するものではない。これを踏まえ、ICSとISFは、海運業が信頼されかつ優良産業であるための鍵は、熟考されバランスの取れた国際法制が海運業界内の有効な自主規制に支えられながら正しく履行／施行されること

であると確信し、最善の業界慣行の促進に一貫して努力してきた。

8. 国際法の責任ある履行と一貫した施行の必要性を強調することが重要である。「quality」という言葉は、要求される基準を超えたパフォーマンスを意味し、全ての運航者が志望するよう促される目標である。しかしながら、海運業界にとっての一番の課題は、要求基準以下で運航しようとする者たちを追放することである。これには、旗国の果すべき責任やポートステートコントロールによる検査対象船の一層の絞り込み、さらには、関連業界の努力などに注意を払い続けつつ、政府と産業界による一体となった努力が求められる。船舶運航者の全般的なパフォーマンスが向上したとしても、サブスタンダード運航者の残党が船舶を運航し続けることが許されるとすれば、質（quality）の向上は部分的にしか目的を達成しないだろう。

9. こうした状況のなかで、海事関連団体や他の業界団体への入会基準の確立に、より多くの注意が払われてきた。ICSとISFは、例えば、INTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）やINTERCARGO（国際ドライカーゴ船主協会）による入会資格の導入を、サブスタンダードな船舶運航の排除へのステップとして歓迎しており、そうしたステップが個別企業が直接加入している団体の行動に有効な拍車をかけ得るものと認識している。しかしながら、個別企業ではなく各国の協会を会員とする団体にとっては、啓蒙活動がより現実的な方策である。ICSとISFが長年力を注いできたことは、それぞれのメンバーの集合的専門知識を蓄積し、国際基準を定める際の

IMOでの審議や、より重要なこととして、海運業界における高質のパフォーマンス促進のためのガイドラインや文書を作成することによって業界全体にそうした知識を提供するよう努力することである。

10. 例えば、実施が目前に迫っているISMコードの源となった青写真は、1982年に海運業界に初めて提示された「ICS/ISF Code of Good Management Practice in Safe Ship Operation」であったことが思い起こされるだろう。安全に影響する社内決定における経営者サイドの直接的な関与や、経営トップからの主導権の必要性、船舶運航の安全技術面に関する陸上責任者の任命、そして海陸間における恒常的かつ有効な双方向コミュニケーションの重要性といったICS/ISFコードの主な勧告は、ISMコードでも中心的な内容となっている。ISMコードより10年前に作られたICS/ISFコードの背後には、その時点ですでに“クオリティ・シッピング”の推進にとり組む姿勢があったのだ。

11. 技術的なガイダンスに関しては、常に新しい書類が発行されており、その多くは旗国によって本船上で使用するよう規定されている。以下に2～3の例を示す。

・ICSタンカー安全指針（石油）：

1968年に作成され、タンカーのbest practiceを詳述したもので、その後、油タンカーとターミナルに関する国際的な安全指針（ISGOTT）に発展した。ISGOTTは、ICSと石油会社国際海事評議会（OCIMF）によって共同で作成されたもので、現在第4版。

・ICS安全指針（ケミカルと液化ガス）：

ケミカルタンカーとガスタンカーのそれぞれの運航におけるbest practiceを詳述した、定評ある安全指針。

・ISMコードの適用に関するガイドライン：

ISMコード取得に向けての効果的かつタイムリーな準備を促すため、ICSとISFで共同作成されたもので、広く世界で認められている。

・改正STCW条約に関するガイダンス：

1995年改正STCW条約を解説し、それに向けた準備を助けるためにISFが作成したもの。（世界的な船員の資格問題に焦点を当てるため、IMOに1978年STCW条約の広範な改訂に着手することを最初に働きかけたのは、ISFであった。）

・ICS船橋当直指針：

運航のgood practiceに対する意識のさらなる向上と正しい船橋当直要領の恒常的な使用を促進するために1977年に発表されたもので、世界の海運業界において非常に広く使用されている。

・環境に関するICSコード：

現在第2版。環境に関する正しい船社practiceを促進するため、1992年のリオデジャネイロ会合で採択された「持続的な発展に関する原則」に基づいて作成されたもの。

・甲板部および機関部訓練生のためのISF記録簿

現在世界の1万人以上の訓練生に使用されており、系統付けのなされた乗船訓練についての記録につき、統一的な対応を促すことを意図したもの。

12. こうした指針やその他の多数の業界指針は、疑いなく船舶の安全性とより美しい海洋の維

持に貢献しており、これら指針は、世界的レベルでの“クオリティシッピング”促進に対するICSとISFの継続的な努力の一部であった。

ICS/ISFの最近の活動

13. 最近完成したもの、および現在進行中の活動は次の通り：

- ・ ICS 船橋当直指針の改正

指針の第3版が1998年6月に発表されることになっている。他の業界団体の支援を得て、最新の航海機器と技術革新、通狭計画における専門的な best practice や、船長と水先人の間での連絡関係の全てなどの重要事項を考慮し、抜本的な改正が行われた。最新版は、1998年7月に開催されるIMO 航行安全小委員会に提出される。

- ・ 船長管理者のためのポートステートコントロールに関する指針

この新しい指針は、ICSとISFで共同作成されたもので、97年夏に発表されることとなっている。これは、異なった地域のポートステートコントロール体制に関する船長のためのガイダンスを提供するもので、検査対象船の絞り込み方法や、トラブル・フリーな検査を受けるための簡易な船長準備措置を説明したものである。

- ・ 海難および海難救助

ICSと石油会社国際海事評議会(OCIMF)の共同で作成されたこの指針の新版は、1998年6月に発表される。同指針は、海上における機械的その他の緊急事態に直面した船長に対する助言を最新化したものであり、危険が迫った場合に海難救助を迅速に求めることについての指示も含まれている。

- ・ 雇用に関する good practice コード

同コードに関しては現在ISFが策定中であるが、労使関係に関する practice や船員の雇用、福利厚生および労働基準の基本原則を網羅することを意図したものである。最近採択された船員の募集および職業紹介に関するILO第179号条約に取り入れられた、既存の「ISFの労使関係政策」および「マンニング業者の practice に関するISFコード」のうち、関係部分を含むことになるだろう。

- ・ バラスト水の管理

ICSは、INTERTANKOとともに、安全性のための慣行と適切な環境対策に従ったバラスト水管理に関する船社へのガイダンス策定作業を行っている。1998年夏に発行予定であり、この業界ガイダンスはMARPOL条約下の国際規則案を先取りすることになるだろう。

- ・ 大気汚染

船舶からの大気汚染に関するMARPOL条約の改正第IV章を作成した1997年9月会合の結果に失望したICSは、陸上産業に対して採択される見込みの法律を反映した、より高度の海運自主排出基準について検討している。

- ・ 旗国の選択に関するガイダンス

ICSは、旗国の選択についての船主のためのガイダンス策定を追求しており、旗国に対し、権利と同様に責任を持つことを理解させるためのIMO旗国小委員会における建設的な努力を補完することを意図している。これは、微妙な問題である。船主は、改善を要する旗国の船でも優良な船舶を運航しているかもしれず、悪績の旗国でも改善に向けた本当の努力を行っている場合も

あり、自国籍だからといって FOC 籍に比べ、不十分な基準と関係ないとは言えない。しかしながら、一部の旗国の行動は、旗国側の不当な寛容さを利用して近道をしている低品質の経営者が存在する機会を間違いなく与えており、こうした機会を減少させることが ICS のこの面での活動の目的である。本件は、現在研究途上にある。

14. こうした活動は、海事産業における高い品質水準の維持を確保し、事故の起こる余地を減少させ、世界海運および全ての関連産業にとっての安全で効率的かつ高品質の環境を全世界的な水準で創造するための ICS と ISF における継続的な行動過程の一つである。

終わりに

15. ICS と ISF によって採用されている取り組みは、近々退任する Juan Kelly ICS 会長が、1998年4月に ICS 会員に提出した1997/98年の ICS 年報に寄せた序文中の所見に次のように総括されている。

「私は、海事産業における責任の連鎖として知られるようになった、すべての関係者による断固たる共同努力によってのみ、サブスタンダードな運航者をタックルして倒すことができるという意見に賛成する。私は、9項目からなる計画というかたちでこのことを考えており、今後数年のための告別の辞としてささげるものである。

- ・ IMO は、サブスタンダードな政府が旗国としての責任を果たすことを確保するために一層の努力をすべきである。IMO 以外にこれはできない。
- ・ 世界中の行政官は、現行規則の効果的かつ常識的な実施に焦点を合わすべきである。

我々がすでに保持している規則を実施することなしに、より多くの規則を導入しても何も達成されない。

- ・ ポートステートコントロールは、一層の連携をとり、より効果的にサブスタンダード船を絞り込み、良好な運航をしている船舶に対する不要な検査を避けなければならない。ここでも、我々はバランスと常識を必要としている。
- ・ 船級協会は、業界全体として、自らの欠陥を改善し、他の業界を批難しがちな傾向をやめるべきである。
- ・ 海上保険者は、保険市場の競争市況に関係なく、良績者に対する報奨と悪績者に対する罰則を補強すべきである。
- ・ P&I クラブは、サブスタンダードな会員を追放するため、より以上の断固たる態度をとるべきである。
- ・ 労働組合は、時代遅れの思想によるのではなく、むしろ船舶運航者の価値基準に則って、船舶とその運航者を判断すべきである。
- ・ 用船者は、国際基準に見合うことが分かっている船だけを雇うべきである。あまりに多くの用船者が、そうしていない。
- ・ 最後に、しかし劣後順位という意味ではなく、船主自らの責任として、船主は合意された国際法令の完全な遵守を確保すべきであり、サブスタンダードな競争相手に寛容であってはならない。」

16. ICS と ISF は、IMO や各国政府に対し、国際法令の適切な履行と効果的かつ一様の施行を確保するための圧力をかけ続けながら、海事連鎖における全ての関係者とともに引き続き世界的に密接に活動し、最大限の役割を果たしていくこととしている。

内航海運暫定措置事業の導入について

日本内航海運組合総連合会
企画部長

野口杉男

日本内航海運組合総連合会は運輸大臣の諮問機関である海運造船合理化審議会の平成10年3月6日付報告書「内航海運船腹調整事業を解消するための方策について」および平成10年3月31日付規制緩和推進3カ年計画に関する閣議決定の趣旨を踏まえ、新たに内航海運暫定措置事業の導入を機関決定した。これによって30年以上の長期にわたり実施してきたスクラップ・アンド・ビルド制度を主軸とする船腹調整事業が、平成10年5月15日付けで運輸大臣により設定認可された納交付金制度を主軸とする内航海運暫定措置事業へ移行するという歴史的な政策転換が行われることとなった。

1. 政策転換の経緯について

船腹調整事業の解消に向けた政策転換の背景には、わが国の経済制度を変革するための規制緩和と市場経済原理に基づく競争の促進を求める産業界からの要望があった。平成7年の海運造船合理化審議会答申において船腹調整事業への過度の依存が内航海運業の構造改善と活性化を妨げているとの指摘を受けて、船腹調整事業への依存の計画的解消を図るべきことが求められることとなった。

これに対して、内航海運業界は一貫して船腹調整事業は微弱なカルテルであり、多数の中小零細事業者を抱える内航海運対策としては高度な合理性をもった事業であることを主張してきたが、平成8年3月の閣議決定に示された通り、

「船腹調整事業については、荷主の理解と協力を得ながら5年間を目途に環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業の解消時期の具体化を図る。」こととされてきた。

しかしながら、運輸省当局は平成9年10月同閣議決定を前倒して実施する等政策の転換を図ることを発表した。このため、営業引当権に対する不安感等より代替建造が激減し内航海運業界はもとより中小造船業界、地方金融業界、および地域経済を巻き込んだ大きな混乱が生じた。さらにバブル崩壊後のわが国経済の悪化および石油業界・鉄鋼業界を中心とする物流合理化の進捗による輸送需要の減少は過剰船腹量の増加を招くとともに、運賃・用船料市況のさらなる低下をもたらした。このため内航海運業の経営環境が一層悪化し構造改善等環境整備推進もままならぬ状況となった。この閉塞状況から脱却するためには過剰船腹の解消が最優先課題であった。

このような状況のもとで、平成9年7月「内航海運の調整事業の解消に向けた地域経済支援対策暫定措置事業」素案が運輸省より提示されるとともに、運輸大臣は海運造船合理化審議会に対し船腹調整事業の解消問題の今後の進め方について検討するよう諮問した。

運輸省の提示案は総連合会による不要船舶の買上げ、その資金に当てるための建造納付金の賦課（新造船には引当資格を認めない）、代替建造の場合既存船の解撤のトン数に相当する納

付金の免除を骨子とするものであった。同案は既存の引当営業権を実質的に認め、その財産権の喪失に対し手当てするための事業であることにおいて評価できたが、内航海運業に対する国の政策変更にもかかわらず全て業界の費用と負担で行わねばならないこと、および環境整備推進計画との関係が不明確であること等業界内部においてもその構想の是非について議論を呼んだ。総連合会はその意見の集約に努め、海運造船合理化審議会内航部会（第53回～55回）の審議で内航業界の要望を提示するとともに、暫定措置事業にその要望が受け入れられるよう運輸省当局との折衝に努めた。

かかる経緯のもと、総連合会は平成10年1月に至り暫定措置事業の導入方向を決定するという苦渋の選択を行い、3月6日の第56回海運造船合理化審議会内航部会において決定された報告書の趣旨を踏まえて、内航海運暫定措置事業の導入を正式決定したものである。

2. 内航海運暫定措置事業の概要

本事業は、運輸大臣が平成10年5月15日認可した内航海運暫定措置事業規程に基づき内航海運組合法上の調整事業として実施される事業であり、その骨子は以下のとおりである。

(1) 解撤等交付金の交付

① 交付対象者

平成10年3月31日以前に内航総連合会の建造等承認を受け、平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶（登録の対象外の船舶にあつては同日までに竣工したもの）で、内航総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶（ただし、平成15年4月1日以降は、船令15年以下のものに限る。）を解撤等した者に解撤等交付金を交付する。

② 交付金の単価

貨物船（引当資格重量トン当たり）

：10年度11万円、11年度10.5万円、12年度10万円、13年度9.5万円、14年度9万円

油送船（引当資格立方メートル当たり）

：10年度6万円、11年度5.5万円、12年度5万円、13年度4.5万円、14年度4万円

特殊貨物船（引当資格重量トン当たり、ただし曳舟は馬力当たり）

：別に定める。

ただし、解撤等交付金単価については平成15年4月1日以降は、本事業の収支状況等を踏まえ、船種別に見直しを行う。

③ 交付額

解撤等交付金の交付申請を行った年度の単価で計算した額を交付する。

④ ただし、次に該当するものについては、直ちに当該交付金を内航総連合会に返戻しなければならないものとし、その取扱いに関する細則は、理事会の議決を経て別に定める。

㊦ 解撤等交付金を受給した者が、不正にこれを受けた事が判明した場合。

㊧ 解撤等交付金の交付を受けた者が、内航海運に供する内航海運暫定措置事業の対象外船舶（特殊タンク船及びセメント専用船を除く。）を建造等した場合。

㊨ コンテナ専用船、ロールオン・ロールオフ船に係わる交付金を受給した者が、理事会の議決により定められたモーダルシフト船を建造等又は用船したとき。

㊩ 解撤等交付金を受給した者が、本事業の遂行を著しく阻害した場合。

(2) 建造等納付金の納付

① 納付者

平成10年4月1日以降に内航総連合会の建造等認定を受けて船舶（セメント専用船及び特殊タンク船を除く。）を建造等する者。

② 納付金単価

貨物船（建造船の重量トン当たり）	1. の交付金単価に1.5万円を加えた単価とする。
油送船（建造船の立方メートル当たり）	

特殊貨物船（建造船の重量トン当たり、ただし曳船は馬力当たり別に定める額とする。）

ただし、建造等納付金単価については平成13年4月1日以降は本事業の収支状況等を踏まえ、船種別に見直しを行う。

③ 納付額

建造等の申請を行った年度の単価で計算した額を納付する。ただし、建造等する船舶に相当する船種の自己所有船【平成10年3月31日以前に内航総連合会の建造等承認を受け、平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶（登録の対象外の船舶にあっては同日までに竣工したもの）で、内航総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶】を解撤等する者は、当該船舶が有する引当資格トン数等（建造する船舶の重量トン数等を限度とする。）に建造等の申請を行った年度の解撤等交付金を乗じた額の納付金を免除される。

④ 平成10年4月1日以降に内航総連合会の建造等認定を受けた船舶は引当資格を有さない。

(3) 本事業は、本事業の収支が相償ったときに終了する。

3. 事業の実施方法

(1) 所要資金

本事業の対象となる現有船腹量は約660万 $\% \cdot \text{m}^3$ あるが運輸大臣が平成10年1月に告示した適正船腹量に比し約60万 $\% \cdot \text{m}^3$ の過剰船腹を抱えている。この過剰船腹量の60万 $\% \cdot \text{m}^3$ が不要船舶として解撤（海外売船・沈没を含む）された場合の所要資金約500億円が本事業の必要資金であると推定されている。残り60万 $\% \cdot \text{m}^3$ については徐々に解撤され代替建造されるので、その建造時の納付金と交付金の差額（原則、トン当たり1.5万円）の収入により金融機関への返済と所要経費を賄おうとするものである。

この所要資金の500億円は商工中金50%、運輸施設整備事業団30%及び都市銀行・地方銀行20%の割合で調達されることとなっている。

(2) 本事業の実施期間

新規程において、「本事業は本収支が相償ったときに終了する」としているが具体的には解撤等交付金又は建造等納付金の支払い終了時期となる。

解撤等交付金制度は船令15年の引当資格のある船舶がある間継続されることになっている。従って、平成10年3月末日迄に建造等承認され、平成11年9月30日迄に竣工予定の船舶があるとした場合、当該船舶の船令が15年まで、すなわち平成26年まで本事業は継続することになる。

他方、建造等納付金制度は解撤等交付金の交付に必要な資金の借入金金額が返済され、かつ残存する受給資格のある船舶に対する交付金予定総額の積立が完了する時期（収支相償う時期）に終了する。

同事業の収支は、今後の船舶建造量如何によるが、船舶の平均使用期間等から判断

しても15年間程度は必要であるとみられている。

(3) 船腹調整事業の解消

内航海運暫定措置事業規程（新規程）は平成10年4月1日以降に新規程に基づいて建造等認定又は解撤等認定される船舶に適用され、平成10年3月31日以前に建造等承認または引当承認された船舶については、保有船腹調整規程（旧規程）によるものとするとして規定している。

この規定の意味するところは、既存船は船種区分により構造・航路・積荷等の付せられた条件等について、従来通り旧規程で処理されるが、既存船を解撤・建造等納付金免除申請等するときは新規程により処理されるという2階建て方式となっている。すなわち、今後既存船舶が新規程により解撤され新しく船舶が建造される毎に新規程による船舶に移行し、引当資格を有する船舶が減少する。

4. 暫定措置事業の効果と今後の課題

(1) 暫定措置事業の導入は船腹調整事業を解消することを目的としているが、次のような効果が生ずると考えられる。

従来は原則としてスクラップする引当資格を有する船舶がなければ新規に船舶を建造できなかったが、今後は建造船の船腹量に応じた一定の納付金を支払うことにより自由に船舶の建造ができることとなり、これによって船腹の需給調整的側面は解消されることとなった。

一方、先に述べたとおり、内航船の船腹量は適正船腹量に比して60万トン強の過剰を抱えている。暫定措置事業による解撤等交付金の交付は原則として引当資格のある船舶の解撤等に対し全て支払われることとしており、短期的な側面では、不要船舶の

解撤等が促進され過剰船腹の解消に資する。

解撤等交付金単価が初年度から順次漸減することとしたのは早期の解撤等の促進策である。

さらに、解撤等交付金の交付対象船舶として、開始後5年間は船令制限を設けていないが、6年日以降は船令15年以下に限定している。これは、交付金の支払い期限を明確にするとともに、老朽船の解撤・代替による船舶の近代化を促進する意味をもたせたものである。

(2) 今後の課題と展望

すでに述べたとおり、暫定措置事業は既存船舶の引当権に対する手当てを行うため建造等納付金の納付を制度化したものであって、船腹の需給調整を目的としたものではない。

言い換えれば、船腹需給の大きな変動に対し、スクラップ・アンド・ビルド制度のような的確な需給調整の手段が失われたこととなる。従って、当然のことながら今後は船舶の供給者と船腹の需要者は市場経済の中で個々の自己責任において船舶の建造又は必要船舶の確保を行う必要が求められることとなる。

言い換えれば、船舶の供給者はその経営に当たり、実需に根ざした船舶の建造と将来の環境変化にも耐える確固たる見識とこれに基づく契約の締結等が不可欠であり、また需要者も安定船腹の確保のためには適正なコスト負担を覚悟しなければならない時代となろう。

内航総連合会としては、船腹調整事業の解消に向けて内航海運暫定措置事業の着実な実施とともに海運事業者の経営の改善を図るための環境整備推進計画を爾々と実施することとしている。

特別欄

神戸湾強制水先対象船舶の範囲の見直しに係る航行安全対策について

神戸港の強制水先対象船舶の範囲見直しについては阪神・淡路大震災の後、神戸市の要望を受けるかたちで海上安全船員教育審議会水先部会において検討が進められてきた。3年にわたる同審議会での検討の結果、1998年3月26日、強制水先対象船舶を従来の総トン数300トン以上から総トン数10,000トン以上に引き上げるとの答申が出され、これを受けて水先法施行令および水先法施行規則の一部改正が行われ、1998

年7月1日より実施されることが決定した。

これに伴う航行安全対策については地元関係者による検討が行われてきたが、去る6月10日、神戸市港湾整備局より航行安全対策の詳細について、また同時に港勢拡大を図るための初入港船に対する入港料の免除等の新たなコスト減免措置の内容について説明が行われた。

神戸市の説明の要旨は以下のとおりである。

[水先強制対象船舶の引き上げに伴う安全対策の要旨]

1. 総トン数1万トン未満の船舶の入港に関して港湾管理者が講ずる安全対策
 - (1) 3,000総トン以上1万総トン未満の次の船舶に対しては水先人の乗船を要請する。
 - ・油タンカー、ケミカルタンカー、危険物積載船舶（コンテナ船を除く）。
 - ・入港回数が過去1年間に2回（入出港あわせて4回）までの船長が操船する船舶。
- * 入港回数の確認手続き
- 港湾管理者は、けい留施設使用許可申請書、入港届に添付された当核船の直近の過去1年間の入港届（2回分）

により確認する。

- * これら船舶が港内での航行安全を確保するために水先人を乗船された場合で、後述の一定条件に該当する場合は入港料及び一定範囲の岸壁使用料が免除される。
- (2) 「神戸港入港マニュアル」（港湾管理者が策定）の船舶への備付けを要請する。
 - (3) 神戸港の最新海図を備えつけるよう船舶代理店を通じて周知する。
2. 港湾管理者は、海上保安庁の信号所、航行安全情報センター及びこうべポートラジオとの連携を強化し、入出港する船長、水先人、代理店等に必要な交通環境の最新情

報を VHF 通信、FAX 通信等により提供する。

- ・一般船舶動静情報、海上工事実施状況等
- ・航路出入口付近の輻輳防止及び航路入港船舶の整流のための航路の状況等
- ・入港予定船舶の情報

また、港湾管理者は VHF 聴取の指導強化、使用言語の違いによる意思疎通の欠如を補うためタグボート作業員との英文号令集を作成し関係者に配布する。

3. PSC 実施機関は総トン数1万トン未満の船舶に対する PSC の強化を図る。

4. 安全対策実施後の検証を行う。

[1万トン未満の船舶で水先人を乗船させる船舶に対する入港料・岸壁使用料の免除の概要]

1. 次のすべての条件に該当する船舶について免除が行われる。

- (1) 神戸港内での航行安全を確保するために、水先人を乗船させた外航船舶。
- (2) 神戸港に入港又は出港する総トン数3,000トン以上10,000トン未満の船舶。
ただし、錨地に停泊することのみを目的として入港又は出港する船舶を除く。
- (3) 当該入港の日から起算し過去1年の間に船長の神戸港への入港回数が当該入港を含め2回以下の船舶。
- (4) 船社又は代理店から『免除申請書』の提出があった船舶。

2. 免除対象料金及び免除限度額

- (1) 入 港 料……神戸市入港料条例に定める額の金額

- (2) 岸壁使用料……神戸市港湾施設条例に定める額のうち24時間の係留時間に相当する額を上限とする（公社バース、私設バースは対象外）

3. 実施期間

平成10年7月1日から平成11年6月30日

[初入港船の入港料及び岸壁使用料の免除の概要]

1. 下記の条件をすべて満たす船舶に対し免除が行われる。

- (1) 神戸港に初めて入港する船舶（国籍変更のものを含む）。
- (2) 外航船舶。
- (3) 船社又は代理店から減免申請のあった船舶。
- (4) 「船客の乗降又は貨物の積卸し」を行う船舶。

2. 免除対象使用料及び免除額

- (1) 入 港 料……神戸市入港料条例に定める額の全額
- (2) 岸壁使用料……神戸市港湾施設条例に定める額の全額
ただし、船客の乗降又は貨物の積卸しを行う場合以外の使用時間には免除措置の適用を除外する。

3. 実施時期

平成10年7月1日より

阪神・淡路大震災による神戸港の復旧は平成9年3月末に完了した。

しかし、震災後の神戸港の港勢回復の状況は表1のとおりで、外航船の入港隻数は震災前と比較して80%程度、取扱コンテナ数は70%程度にとどまっている。中でも1万総トン未満の船舶に至っては入港隻数が大幅に減少したままで回復の兆しが見えない状況にあると言われる。

近隣港湾との競争が激化し、また韓国、中国等の港湾整備の進展によりハブ機能が大きく低下しつつある神戸港としては、コスト引き下げを図り震災後他港にシフトした貨物、瀬戸内海

諸港からの近隣海外港湾に流れる貨物を何としても神戸港に呼び戻さなければならない。総トン数3,000から6,000トンクラスのコンテナ船を扱う中国等アジア系の中小船会社にとって今回の強制水先対象船舶の範囲の見直しは大きなメリットになると考えられる。

また、神戸港では同様の視点から神戸港利用促進協議会において関係者の合意を得て内航船を外航バースに直付することにより内航バースから外航バースへのショートドレージの解消と時間短縮を進めている。

【表1】 神戸港の港勢回復状況

区 分	震災前 (A) 1994年	震災後 (B) 1997年	B/A
外 貿 定 期 航 路 数	180航路	185航路	102.8%
フルコン船入港隻数	4,653隻	4,602隻	98.9%
外 航 船 入 港 隻 数	10,836隻	8,874隻	81.9%
外貿コンテナ貨物取扱量	42,183千トン 2,704千TEU	30,264千トン 1,944千TEU	71.7%
トランシップ貨物量	5,811千トン	2,535千トン	43.6%

【表2】 免除額の試算例 (係留時間：～48時間) (単位：円)

対象船舶総トン数	入 港 料	岸壁使用料	合 計
1万トンの場合	27,000	301,500	328,500
3万トンの場合	81,000	904,500	985,500

海運 ニュース

1. 運輸政策審議会海上交通部会
第1回港湾運送小委員会について
2. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会について

1. 運輸政策審議会海上交通部会 第1回港湾運送小委員会について

運輸大臣の諮問機関である運輸政策審議会海上交通部会の下部組織「港湾運送小委員会」（委員長：谷川久 船員中央労働委員会委員長）が1998年6月16日、運輸省10階特別会議室で開催された。

初会合である今回は、参加メンバー（資料1参照）の知識・理解を深める目的で運輸省海上交通局より、海外の港湾運送の概況や日本の港湾運送を取り巻く状況についての報告があり、港湾労働安定に対する各国の施策について説明があった。また今後の課題として、わが国の安定的な物流基盤を提供し続けるために港湾の利便性向上が必要であり、それには港運事業者の経営体質改善を推進する上で必要な規制緩和をはじめ、効率的就労体制を可能とするシステム作り、日曜荷役の安定的実施を含むバースの運用効率向上の諸方策に取り組む必要があるとの提言があった。

当協会としては、昨年12月に答申された行革委・規制緩和小委員会の趣旨（資料2参照）、そして本年3月に閣議決定された「規制緩和推進3ヶ年計画」に沿って引き続き具体的な議論が進められていくことを期待している。

当小委員会には当協会を代表して坂田昇日本郵船顧問（当協会港湾協議会代表）が参加しており、今後とも港湾ユーザーとしての建設的な

意見を述べていくこととしている。

なお、次回会合は7月24日に開催の予定である。

【資料1】

運輸政策審議会海上交通部会港湾運送 小委員会委員名簿

部会長	谷川 久	船員中央労働委員会 会長
委員	田付茉莉子 南条 俊二 柳島 佑吉 山本 長	恵泉女学園大学教授 読売新聞社論説委員 産業経済新聞社 論説副委員長 空港施設(株) 代表取締役社長
特別委員	栗原 宣彦 今野 修平 白井晋太郎 橋本 寿朗	流通科学大学 工学部教授 大阪産業大学教授 労働雇用安定 センター理事 東京大学 社会科学研究所教授
専門委員	今沢 時雄 尾崎 睦 上東野治男 河本 末吉 坂田 昇 坂野 哲也	東京都港湾局長 (社)日本港運協会会長 (社)日本貿易 会物流委員会 主任委員 日本港湾労働組 合中央執行委 員長 (社)日本船主協 会港湾協議会 委員長 全国港湾労働 組合協議会 議長

高尾 昭	社日本荷主協会 物流委員会委員長
竹下 勅三	通産農林団体 輸送協議会代表幹事
中西昭士郎	全日本港湾運輸 労働組合同盟会長
原田 弘	日本内航海運組合 総連合会会長
山下 文利	財港湾近代化 促進協議会監事
山本 信行	神戸市港湾整備局長
B.T. ラット	外国船舶協会副会長

【資料2】

大きな一歩、さらに前へ

—規制緩和と小委員会報告書— (抜粋)

行政改革委員会規制緩和と小委員会
(平成9年12月4日)

○港湾運送事業に係る規制の見直し

港湾運送事業は、終戦後の無規制の状況下での中小事業者の乱立による供給過剰、不適格事業者の出現、秩序の混乱等の状況を踏まえ、安定的な港湾運送の確保、安定的な労働関係の確立、悪質な労務供給事業者の排除を図るため、昭和34年、議員修正により港湾運送事業法が改正され、事業免許制、料金認可制が導入された。

また、港湾労働に必要な労働力の確保と港湾労働者の雇用の安定を図ることを目的として、港湾労働法が昭和40年に制定され、事業規制と相まって、港湾の安定運営や港湾労働関係の安定が図られてきた。

そもそも、港湾運送事業は、貨物の船舶への積み込み及び取り卸しを目的に労働力を供給するという側面が強く、本来的に労務供給事業的性格を有する。また、この労務供給事業的性格に加え、業務量の日別の波動性が大きいという実態があるため、過去の歴史に見られるように労務手配師が介入する余地が大きいという側面がある。さらに、陸と海の物流の結節点である港頭地区という限られた公共空間で営まれる事業であることから、混乱が生じた場合、ユーザー(船社・荷主)は代替措置を講じにくく、港

湾運送の不安定化が我が国の貿易及び経済活動に深刻な悪影響を与えることとなるという性格を有している。

港湾運送事業はこのような特殊性をもつため、各国とも形態は違うものの、港湾運送の安定化を図るためのシステムを有しており、我が国においては、前述の港湾運送事業法の参入規制、価格規制、港湾労働法がこの役割を担うこととされてきた。

しかしながら、港湾運送事業法の参入規制、価格規制は、一方では、次のような弊害を引き起こしており、我が国の港湾の効率化、活性化を阻害する要因となっている。すなわち、第一に、新規参入が自由でないことから、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくくなっている。第二に、港湾ごと、業務区分ごとに細分化された免許制によって非効率な多数の中小事業者が維持されることとなり、これらの港湾運送事業者の規模の拡大による事業の効率化を困難にしている。第三に、免許制によって自ら常備労働者を抱える多数の中小事業者が存在し、企業外労働者の活用の仕組みも不十分なため、日別の波動性に十分に対応することができなくなっていると同時に、船社、荷主の需要に応じた弾力的なサービスを提供するための効率的な就労体制を組むことが困難となっている。

現在、我が国においては、経済活動の基盤である物流の効率化の必要性が強く指摘されており、港湾においても、効率性の向上、船社のニーズに沿ったサービスの確保への要請が高まっている。前述の港湾運送事業の参入規制、価格規制がもたらす弊害やこのような我が国の港湾運送に求められている課題の解決のためには、現行の事業免許制(需給調整規制)を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきである。また、事業区分及び限定制の簡素化並

びに港ごとの免許制度の見直しもあわせて行うべきである。このような改革に伴い、港湾運送事業に関わるその他の諸規制についても徹底した見直しを進めるべきである。同時に免許制廃止後の効率的な経営や就労体制の確立、安定的な労働関係の確保、悪質な労働供給事業者の参入の防止を図り、港湾運送の安定を達成するため、以下に掲げる点についての実施や検討が必要である。

なお、港湾運送事業においては、港湾運送の効率化（コスト削減、サービス向上）を求めれば、港湾運送の安定化（労働関係の安定化等）が損なわれるという懸念もあるため、この2つの目標をどのようにバランスをとって解決するかという視点も重要である。小委員会のヒアリングにおいても、荷主サイドからは、港湾運送の安定化が強く要望され、また、船社サイドからは、規制緩和による港湾運送の不安定化の受忍限度については明確な回答がされていない。したがって、港湾運送事業の規制緩和に当たっては、港湾運送事業のユーザーである船社、荷主がこの点に関しどう考えるかという姿勢を十分に把握したうえ、推進していく必要がある。

① 安定した労働関係の確保を前提とした効率的な経営、就労体制の確立

船社、荷主のニーズに対応した弾力的なサービスの提供を可能とする効率的な経営、就労体制を確立するため、常備労働者の雇用の義務付けを維持しつつ、事業者の事業規模（労働者数）を拡大するため、使用者責任を明確にした共同受注、共同就労体制の確立、事業者の集約、協業化の促進、労働者保有基準の引き上げを図るべきである。また、日別の波動性に対応するための企業外労働者を活用する方策として、新たに、港湾運送事業者間で港湾労働者の融通が円滑にできるような仕組みを確立すべきである。

る。

② 悪質な労働供給事業者の参入の防止

悪質な労働供給事業者の参入を防止するため、港湾運送事業者による常備労働者の雇用の義務付けを維持するとともに、労働者保有基準の引き上げをはじめとする参入基準の見直しをすべきである。

③ 免許制度の見直しに当たって考慮すべき事項

港湾運送事業が、先に述べた特殊性から、過去混乱の歴史を経験したという事実を鑑み、混乱が生じることのないよう、手順を踏んで、段階的に規制緩和を進める必要がある。また、コンテナ荷役と在来荷役、6大港等と地方港では、荷役の形態、荷役量、事業者等に差があるので、規制緩和の推進や効率的な就労体制の確立に当たっては、内容あるいは実施の時期に差を設けることも検討すべきである。

なお、規制緩和の推進に伴い、港湾荷役の秩序の混乱等の問題が生じることも予想されるため、緊急調整措置の導入等その防止方策について検討すべきであるとともに、規制緩和の結果として、労働災害の増加、労働社会保険への未加入、その他労働環境の悪化が生じることがないように、労働関係法令等の十分や対応が確保されるべきである。

④ 料金認可制の見直しに当たって考慮すべき事項

中小企業が多い港湾運送事業者と大企業の多い船社、荷主との力関係の差を背景とした過度のダンピングは、労働環境の悪化等につながることから、料金変更命令、船社、荷主への勧告制度等その防止方策について検討すべきである。

また、現在、関係当事者の拠出により、

労働者の福利厚生等が図られているが、規制緩和後も、関係者間で継続的な取り組みがなされることが重要である。

⑤ 規制緩和の推進の体制等

港湾運送事業の規制緩和は、運輸省、労働省等の関係行政機関、港湾運送事業者、労働組合、船社、荷主等の関係者が協力して進めなければ実行は困難である。したがって、規制緩和を推進するに当たっては、数々の検討課題について、関係者の理解を深めるために、議論の場を設けることが必要である。政府においても、運輸省、労働省をはじめとする関係省庁が協力し、政府全体として整合性のとれた政策として実行すべきである。また、船社、荷主は、港湾運送の効率化、安定化のためには、効率的

で安定した就労体制の確立が不可欠との認識を持ち、従来のように労働問題から逃避することなく、自らの責務をも自覚するという姿勢がなければ、この改革は進展しないという認識を持つべきである。

⑥ 我が国港湾の効率化・活性化のための取り組み

我が国の港湾の効率化・活性化を図り、国際競争力を強化していくために、政府においては、国際ハブ港湾における大水深、高規格コンテナターミナルの重点的整備、港湾荷役の施設使用料の抑制、引き下げ、入出港に係る諸手続きの簡素化、情報化についても有効な施策を策定し、実施すべきである。

2. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会について

ハード・ソフト両面にわたり港湾問題全般について意見交換を図り、国際競争力のある使いやすい港湾の実現を目指すため、運輸省は、当協会との定期的な意見交換会を設置した。

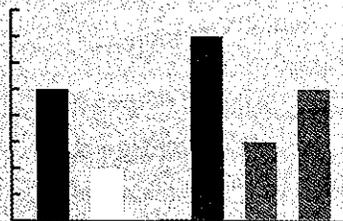
第1回意見交換会は、運輸省港湾局主宰により6月15日、運輸省会議室にて開催され、運輸省からは松本大臣官房審議官（港湾局／海上交通局担当）以下、港湾局管理課／計画課／開発課／環境整備課／技術課ならびに海上交通局海事産業課／外航課の各課長が、一方、当協会からは奥山川崎汽船常務、佐藤商船三井専務、鷺見日本郵船常務および鈴木当協会常務理事その他が出席した。第1回の今回は港湾を巡る現状認識についての意見交換を行い、国際競争力のある使い易い港湾の実現という共通の目標を目指して、今後も定期的に意見交換を行うことに合意した。

さらに、意見交換の対象項目が、港湾投資のあり方、EDIの推進方策、港湾諸料金の低減化方策、さらには航路浚渫といった航行環境の改善などハード・ソフト両面において広範かつ専門的となることから、船社と港湾局の担当者による幹事会を設け、より実務的に意見交換を深めていくことに合意した。

運輸省では、この意見交換会を通じての成果を今後の港湾行政に反映させていくとしている。

当協会としても、これまでも船社を代表し、港湾審議会などの場を通じて意見を述べてきたが、需要を踏まえた使い易い合理性のある港湾を整備していくために、より具体的、実務的な対話が必要という運輸当局との相互認識の下、この意見交換会および幹事会において積極的、建設的に意見を述べていく所存である。

各種調査・ 報告書欄



1. 引き続き増加傾向にある世界船腹 (2)

—ロイド統計による1997年末の世界船腹—

前号に引き続き、ロイド船級協会の諸資料に基づいて、世界船腹の動向について概観する。今号では主に船腹の建造と消失、ならびに船腹量の増減状況について触れたい。

1. 商用船の建造

(1) 商用船の竣工量

1997年における商用船の建造(竣工)量は1,820隻、25,235千総トンで、船腹量に對

【表1】 商用船の建造量および消失量の推移

年	商用船船腹量 (年末)		建造(竣工)量				消 失 量		他の要因による 増減 不明・誤差				
	隻 数	千総トン	隻 数	千総トン	対前年比	竣工率	隻 数	千総トン		対前年比	消失率	隻 数	千総トン
1987	75,281	397,325			2,103	13,111		3.3	1,554	13,785		3.5	
1988	75,799	399,462	518	2,138	2,094	11,312	▲13.7	2.8	1,275	5,575	▲59.6	1.4	▲301 ▲3,599
1989	75,025	404,898	▲774	5,435	2,196	14,482	28.0	3.6	965	3,150	▲43.5	0.8	▲2,005 ▲5,897
1990	78,301	426,021	3,276	21,124	2,144	16,054	10.9	3.8	712	3,057	▲3.0	0.7	1,844 8,127
1991	78,931	436,296	630	10,274	1,977	16,810	4.7	3.9	905	4,240	38.7	1.0	▲442 ▲2,296
1992	79,726	445,169	795	8,873	1,967	18,928	12.6	4.3	867	8,109	91.3	1.8	▲305 ▲1,946
1993	80,655	457,915	929	12,746	1,907	20,511	8.4	4.5	1,115	11,259	38.8	2.5	137 3,494
1994	80,676	475,859	21	17,944	1,840	19,642	▲4.2	4.1	1,105	13,658	21.3	2.9	▲714 11,960
1995	82,890	490,662	2,214	14,803	1,910	22,599	15.1	4.6	1,097	10,676	▲21.8	2.2	1,401 2,880
1996	84,264	507,873	1,374	17,211	1,912	25,849	14.4	5.1	1,084	11,055	3.6	2.2	546 2,417
1997	85,494	522,197	1,230	14,324	1,820	25,235	▲2.4	4.8	864	9,511	▲14.0	1.8	274 ▲1,400

(備考) ロイズ船級協会の資料を次により作成した。

(1) 船腹量の年間増減量 = 当年末の船腹量 - 前年末の船腹量 (World Fleet Statistics)

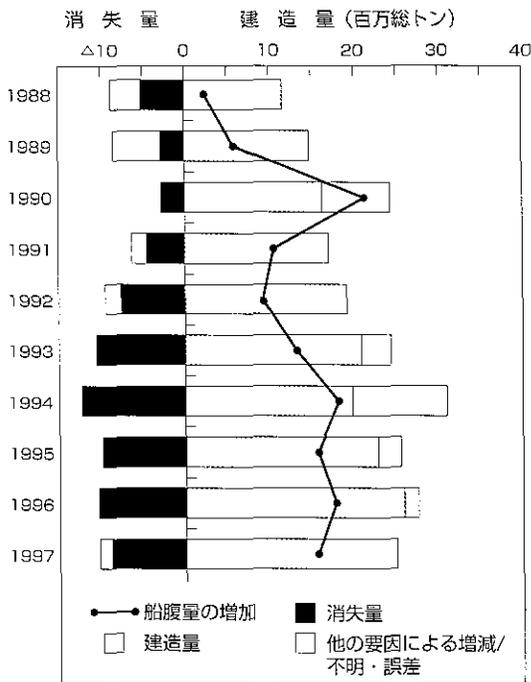
(2) 「建造量」……World Fleet Statistics 記載の建造量

(3) 「消失量」……World Casualty Statistics より算出

(4) 「他の要因による増減 / 不明・誤差」 = 年間増加量 - (建造量 - 消失量)

(注) 1987末~1991末の船腹量は「World Fleet Statistics 1992」掲載のデータを使用した。(本誌6月号P.24表2とは整合しない)

(表1 付図)



する比率（以下では「建造率」という）は、4.8%、前年の建造（竣工）量に対して2.4%の減少となった（表1 建造（竣工）量欄参照）。

その船種別内訳は表2のとおりで、構成比は、撒積乾貨物船（ギアレス）38.0%、コンテナ船23.5%、オイルタンカー14.9%などとなっている。「建造率」が高い船種は、コンテナ船（12.1%）、撒積乾貨物船（ギアレス）（6.8%）、旅客船（6.5%）等であり、「建造率」が平均を下回る船種はオイルタンカー（2.6%）、一般貨物船（2.3%）、RORO貨物船（3.2%）などである。

また、竣工量の建造国別内訳は表3および同付図のとおりで、シェアは、日本39.1%、韓国32.2%等となっている。

(2) 造船所手持工事量

1998年3月末における商用船の造船所手持工事量（発注済み船腹量）は2,548隻、55,192千総トンで、このうち建造中船舶は1,334隻、20,499千総トンである。この船種別構成は表4のとおりで、構成比は、オイルタンカー36.7%、撒積乾貨物船（ギアレス）20.1%、コンテナ船12.6%等となっている。

この竣工（引渡）予定は同表右側のとおりで、1998年の竣工予定は41.0%、1999年42.8%、2000年16.2%となっている。

(3) 竣工量と造船所手持工事量の推移

1986年以降の竣工量と造船所手持工事量の推移を一表にまとめると表5および同付図のとおりとなる。

両者の総トン数を見ると1987年以降はともに増加傾向にあることがわかる。また、造船所手持工事量を見ると、建造中船舶量の増加以上に未着工船舶が増加しているため、「受注より引渡迄の推定期間（月）」も伸びている。

2. 商用船の消失

ここでは、商用船の解撤（処分）、事故（推定全損）の後の解撤、および海洋での喪失（現実全損）を併せて「消失」と定義する。

1997年における商用船の消失量は、“World Casualty Statistics 1997”によると、864隻、9,511千総トンで、現有船腹に対する消失船腹の比率は（以下では「消失率」という）1.9%である。また、これは前年の消失量に比べると14.0%の減少となっている（表1参照）。

船種別内訳は表6のとおりで、その構成は、撒積乾貨物船（ギアレス）36.0%、一般貨物船21.6%、オイルタンカー19.2%、油／貨兼用船

【表2】 商用船竣工量の船種別内訳

	1996年				1997年				1997/1996年		
	隻数	千総トン	構成比%	建造率(%)	隻数	千総トン	構成比%	建造率(%)	隻数	千総トン	対前年増加率(%)
合計	1,912	25,849	100.0	5.1	1,820	25,235	100.0	4.8	△ 92	△ 614	△ 2.4
貨物船	1,354	25,466	98.5	5.3	1,276	24,732	98.0	5.0	△ 78	△ 734	△ 2.9
液体貨物船	318	8,277	32.0	4.7	219	5,521	21.9	3.1	△ 99	△ 2,755	△ 33.3
液化ガス船	57	1,077	4.2	6.8	34	843	3.3	5.1	△ 23	△ 234	△ 21.7
化学薬品船	102	1,070	4.1	8.3	88	902	3.6	6.6	△ 14	△ 168	△ 15.7
オイルタンカー	154	6,124	23.7	4.2	89	3,754	14.9	2.6	△ 65	△ 2,370	△ 38.7
その他	5	6	0.0	1.3	8	22	0.1	3.7	3	16	269.3
撒積乾貨物船	288	9,633	37.3	6.1	309	10,237	40.6	6.3	21	604	6.3
撒積乾貨物船(ギアレズ)	235	8,716	33.7	6.4	270	9,589	38.0	6.8	35	874	10.0
油/貨兼用船	3	191	0.7	1.6	3	191	0.8	1.7			
撒積乾貨物船(ギア付)	50	727	2.8	10.7	36	458	1.8	6.7	△ 14	△ 270	△ 37.1
その他の乾貨物船	748	7,556	29.2	5.1	748	8,973	35.6	5.7		1,417	18.8
一般貨物船	348	1,046	4.0	1.8	268	1,301	5.2	2.3	△ 80	255	24.4
客船	2	13	0.0	2.1	1	7	0.0	1.1	△ 1	△ 6	△ 48.0
コンテナ船	203	4,729	18.3	11.0	254	5,924	23.5	12.1	51	1,194	25.3
冷凍冷蔵船	17	101	0.4	1.4	26	147	0.6	2.1	9	45	44.9
ROR貨物船	30	554	2.1	2.6	43	695	2.8	3.2	13	141	25.4
ROR貨客船	69	493	1.9	4.4	60	410	1.6	3.4	△ 9	△ 83	△ 16.9
旅客船	76	609	2.4	9.0	91	461	1.8	6.5	15	△ 147	△ 24.2
その他	3	10	0.0	0.5	5	28	0.1	1.4	2	18	172.4
その他の船舶	558	383	1.5	1.5	544	503	2.0	2.0	△ 14	120	31.3
漁船	207	121	0.5	0.9	203	114	0.5	0.9	△ 4	△ 6	△ 5.2
その他	351	262	1.0	2.4	341	388	1.5	3.6	△ 10	126	48.0

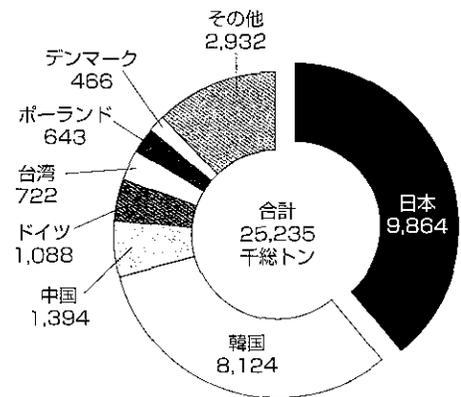
(注) World Fleet Statistics 1997より作成

【表3】 商用船竣工量の建造国別内訳 (1997年)

造船国	商用船合計			貨物船		
	隻数	千総トン	構成比%	隻数	千総トン	千重量トン
日本	624	9,864	39.1	519	9,820	15,320
韓国	202	8,124	32.2	191	8,038	13,014
中国	131	1,394	5.5	102	1,380	2,139
ドイツ	76	1,088	4.3	68	1,083	1,201
台湾	35	722	2.9	22	717	1,203
ポーランド	50	643	2.5	39	633	871
デンマーク	16	466	1.8	15	465	525
その他	686	2,932	11.6	320	2,596	2,704
合計	1,820	25,235	100.0	1,276	24,732	36,976

(注) World Fleet Statistics 1997より作成

(表3付図)



6.3%、などとなっている。「消失率」が平均を上回る船種は、一般貨物船(3.6%)、撒積乾貨物船(ギアレズ)(2.5%)、油/貨兼用船(4.9

%)などで、「消失率」が平均以下の船種は、オイルタンカー(1.2%)、コンテナ船(1.0%)、液化ガス船(0.7%)、化学薬品船(0.7%)な

【表4】 1998年3月末における発注済船舶量の船種別構成ならびに竣工（引渡）予定

貨物船	造船所持工事量				発注済船舶の竣工（引渡）予定								
			建造中船舶		未着工船舶		1998年		1999年		2000年		
	隻数	千総トン	構成比	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
貨物船	1,919	53,442	96.8	922	19,258	997	34,184	1,109	21,687	648	22,857	162	8,897
液体貨物船	609	25,523	46.2	250	8,304	359	17,220	274	8,047	256	11,945	79	5,531
液体ガス船	71	2,766	5.0	35	1,396	36	1,370	28	482	31	1,387	12	897
化学薬品船	188	2,467	4.5	89	1,109	99	1,358	100	1,114	78	1,178	10	176
オイルタンカー	347	20,280	36.7	124	5,795	223	14,485	144	6,449	146	9,373	57	4,458
その他	3	10	0.0	2	3	1	7	2	3	1	7		
散積乾貨物船	339	11,764	21.3	127	3,634	212	8,130	180	5,094	130	5,447	29	1,223
散積乾貨物船(ギアレ)	316	11,067	20.1	113	3,322	203	7,744	164	4,737	123	5,107	29	1,223
油/貨兼用船	4	251	0.5	1	63	3	188	1	63	3	188		
荷役装置付散積乾貨物船	4	148	0.3	2	80	2	68	2	80	2	68		
その他	15	299	0.5	11	169	4	130	13	214	2	84		
その他の乾貨物船	971	16,155	29.3	545	7,321	426	8,834	655	8,546	262	5,465	54	2,143
一般貨物船	327	2,355	4.3	201	1,246	126	1,109	244	1,588	71	665	12	102
貨客船	3	26	0.0	2	17	1	10	1	10	2	17		
コンテナ船	291	6,951	12.6	147	3,202	144	3,750	202	4,341	77	2,117	12	494
冷凍冷蔵船	43	402	0.7	15	120	28	283	25	225	18	177		
RORO貨物船	108	3,100	5.6	42	977	66	2,123	48	1,131	44	1,371	16	598
RORO貨客船	76	725	1.3	55	550	21	175	53	449	21	237	2	39
RORO客船	113	2,454	4.4	77	1,166	36	1,288	79	781	22	762	12	910
その他	10	141	0.3	6	43	4	98	3	21	7	120		
その他の船舶	629	1,750	3.2	412	1,241	217	510	494	917	126	765	9	69
合計	2,548	55,192	100.0	1,334	20,499	1,214	34,693	1,603	22,604	774	23,622	171	8,966
構成比 (%)		100.0		37.1		62.9		41.0		42.8		16.2	

(注) World Shipbuilding Statistics March 1998より作成

どである。

また、船籍国別構成は表7のとおりで、上位からセントビンセント、キプロス、パナマ、リベリア、ロシア、マルタ等と続いている。「消失率」の高い船籍国としてはセントビンセント(18.6%)、キプロス(4.7%)、ロシア(5.3%)などが挙げられる。

一方、解撤実施国の状況は表8および同付図のとおりで、1997年においては、インド(56.8%)、パキスタン(25.6%)、バングラディッシュ(10.7%)の3国が高いシェアを占めている。中国は1994年には最大の解撤実施国であったが、1996年に実績が急減している。

3. 商用船舶腹量の増減と建造量および消失量

前号で概観した船腹量の推移から各年間の船腹増減量を算出し、建造量および消失量の推移を総合すると表1および同付図を作成することができる。

これによると、1989年以降の船腹量の増加はこの間の建造量が消失量の2~4倍程度で推移していることで裏づけられている。

なお、同表には元データの不整合等から相当の「不明・誤差」の数値を算出せざるをえないことに留意する必要がある。

【表5】 商用船の竣工量と造船所手持工事量推移

年次・期 n	竣工量 (年・期間) A		造船所手持工事量 (年・期末) S : S = L + M		建造中船舶量 L		未着工船舶量 M		受注より引渡 迄の推定期間 (月) 隻数より
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	
1986末			2,168	21,364	1,292	11,051	876	10,313	
1987末	2,103	11,311	2,037	22,542	1,210	9,694	827	12,848	12.0
1988末	2,094	11,312	2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	12.2
1989末	2,196	14,482	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	12.8
1990末	2,144	16,054	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	14.2
1991末	1,977	16,810	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	15.7
1992末	1,967	18,928	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	14.7
1993末	1,907	20,511	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	13.9
1994末	1,840	19,642	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	14.5
1995末	1,910	22,599	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	15.6
1996末	1,912	25,849	2,519	45,313	1,246	17,950	1,273	27,363	16.2
1997末	1,820	25,235	2,604	56,621	1,329	19,788	1,275	36,833	16.9
(1998年1～3月) 1998年3月末	374	6,850	2,548	55,192	1,334	20,499	1,214	34,693	

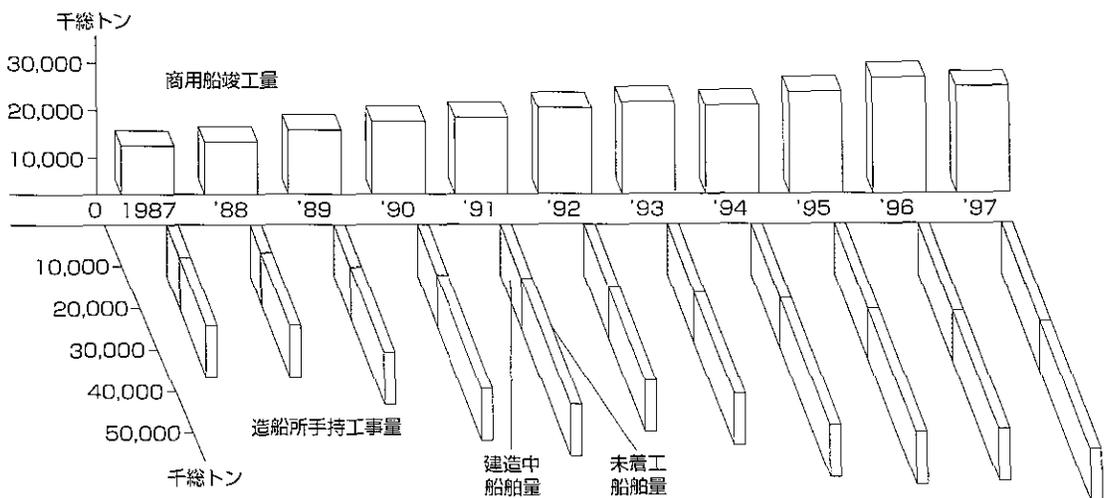
備考：各資料を次のとおり使用して作成した。

- (1) 竣工量は「World Fleet Statistics」による。ただし、1998年1～3月のみは「World Shipbuilding Statistics 1998 March」による。
- (2) 1994年までの造船所手持工事量（建造中船舶量、未着工船舶量）は「Merchant Shipbuilding Return」による。
- (3) 1995年以降の造船所手持工事量は「World Shipbuilding Statistics」による。
- (4) 「受注より引渡までの推定期間（月）」は竣工隻数(A)および造船所手持工事量の隻数より次により算出した。

$$\frac{12}{\frac{A_n}{(S_{n-1} + S_n) / 2}}$$

(注) 「受注より引渡までの推定期間」は本表の構造を理解し易くするために、仮に算出したものである。実体とは若干異なることもありうるので扱いには注意されたい。

(表5付図) 商用船竣工量と造船所手持工事量推移



【表6】 1997年の消失船舶の船種別内訳

	1997					喪失			撤		
	隻数	千総トン	構成比	消失率%	船齢	隻数	千総トン	船齢	隻数	千総トン	船齢
合計	864	9,511	100.0	1.9	26	132	804	24	860	9,703	26
貨物船	663	9,114	95.8	1.9	26	96	790	24	423	8,837	27
液体貨物船	109	2,049	21.5	1.2	26	14	162	25	135	5,636	25
液化石油ガス船	15	116	1.2	0.7	29	3	3	26	6	7	26
液体化学製品の船	21	93	1.0	0.7	25	2	2	18	7	43	27
その他	70	1,822	19.2	1.2	25	9	157	26	119	5,568	24
	3	19	0.2	4.1	26	-	-	-	3	18	36
撤積乾貨物船	152	4,151	43.6	2.6	25	10	275	21	63	1,713	27
撤積乾貨物船(ギアレ)	131	3,423	36.0	2.5	26	10	275	21	34	1,000	27
油貨兼用船	7	602	6.3	4.9	24	-	-	-	9	682	22
荷役装置付撤積乾貨物船	-	-	0.0	0.0	-	-	-	-	2	21	54
その他	14	126	1.3	1.9	25	-	-	-	18	10	26
その他の乾貨物船	402	2,914	30.6	2.0	26	72	352	24	225	1,487	29
一般貨物船	332	2,055	21.6	3.6	26	60	197	24	148	774	29
一貨客船	2	4	0.0	0.6	40	1	1	42	2	2	33
冷凍客船	22	445	4.7	1.0	23	3	104	17	9	187	25
冷蔵客船	14	63	0.7	0.9	26	4	13	20	39	247	28
冷凍客船	5	97	1.0	0.5	22	1	0	28	5	160	16
冷蔵客船	11	59	0.6	0.5	33	2	8	23	5	20	30
冷凍客船	13	139	1.5	2.1	31	1	30	46	14	21	31
その他	3	52	0.5	2.7	34	-	-	-	3	75	26
その他の商用船	201	397	4.2	1.6	27	36	14	23	437	866	25
漁船	153	342	3.6	2.6	25	30	10	22	378	757	23
その他	48	55	0.6	0.5	32	6	4	26	59	110	33

(注) World Casualty Statistics 1997より作成

【表7】 1997年の消失船舶の船籍国別内訳

船籍国	消失量計					喪失			撤		
	隻数	千総トン	構成比	消失率%	船齢	隻数	千総トン	船齢	隻数	千総トン	船齢
1 セントビンセント	71	1,556	16.4	18.6	27	7	73	28	64	1,483	27
2 セキプロ	43	1,113	11.7	4.7	24	6	106	20	37	1,007	25
3 ナリ	61	1,084	11.4	1.2	27	8	102	23	53	981	28
4 ベン	23	1,026	10.8	1.7	24	-	-	-	23	1,026	24
5 シル	143	655	6.9	5.3	26	1	13	27	142	642	26
6 シンガポール	33	571	6.0	2.5	26	2	33	23	31	539	26
7 シンガポール	8	245	2.6	1.3	23	1	2	25	7	243	23
8 シンガポール	4	243	2.6	1.1	24	1	-	22	3	242	24
9 シンガポール	18	233	2.4	2.0	25	11	76	23	7	156	28
10 トリ	14	198	2.1	3.0	30	7	118	33	7	80	26
11 トリ	11	171	1.8	0.7	26	2	17	22	9	154	27
12 中	20	159	1.7	1.0	24	4	7	14	16	152	26
13 ハ	7	149	1.6	0.6	21	3	11	18	4	138	24
14 香港	2	115	1.2	2.0	18	1	80	8	1	35	27
15 英	7	112	1.2	1.3	33	-	-	-	7	112	33
16 英	11	101	1.1	5.4	27	-	-	-	11	101	27
17 日本	7	97	1.0	1.4	23	3	52	20	4	45	25
18 日本	138	68	0.7	0.4	20	13	7	13	125	61	21
19 日本	10	57	0.6	5.4	29	6	4	31	4	53	26
20 日本	5	52	0.6	0.7	23	3	4	21	2	49	25
その他	228	1,506	15.8	1.2	29	53	99	26	175	1,407	29
合計	864	9,511	100.0	1.8	26	132	804	24	732	8,707	26

(注) ① World Casualty Statistics 1997より作成

② 海外自治領、第二船籍等は本国の船籍に含めた。

ただし、香港(中国)、バミューダ(英)、ジブラルタル(英)、ケイマン諸島(英)籍は本国とは別に集計した。(*)

【表8】 解撤実施国の推移

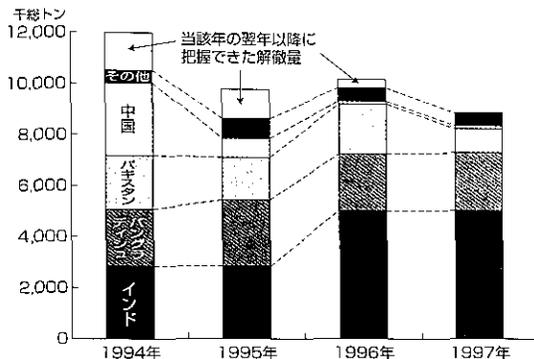
	解撤実施国	1994年		1995年		1996年		1997年			
		隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	構成比	平均船齢
当該年毎に把握した解撤量	インド	186	2,802	189	2,810	315	4,920	363	4,948	56.8	27
	バングラディシュ	59	2,134	53	2,539	55	2,196	74	2,228	25.6	26
	パキスタン	34	2,166	25	1,670	33	2,062	21	930	10.7	26
	中国	115	2,848	53	754	28	104	32	99	1.1	25
	トルコ	33	97	47	208	48	137	41	195	2.2	31
	ベトナム	4	86	4	123	3	26	3	174	2.0	25
	日本	73	20	116	146	91	25	124	30	0.3	21
	フィリピン	3	3	2	58	1	42	1	34	0.4	23
	スベイン	21	23	61	40	51	48	19	19	0.2	32
	ロシア	21	26	28	22	42	34	19	9	0.1	29
その他	92	210	91	153	44	73	35	40	0.5	44	
	計	641	10,416	669	8,523	711	9,668	732	8,707	100.0	26
	当該年の翌年以降に把握できた解撤量(A)	242	1,385	195	1,180	152	326	-	-	0.0	-
		883	11,800	864	9,703	863	9,994	732	8,707	100.0	26

(注) ① 「World Casualty Statistics」各年版より作成

② 「World Casualty Statistics 1997」では過去の解撤量について数値の訂正が行われたため、「当該年の翌年以降に把握出来た解撤量」(A)が統計上生ずる。これらについての解撤実施国の明細は明らかにされていない。

③ 上記掲載国は1995～1997年の合計解撤量の順に上位20ヶ国とした。

(表8 付図)



【訂正】

本誌6月号「引き続き増加傾向にある世界船腹(1)」の記事中、P.26 表4の(注)②③を下記のとおり訂正いたします。

② 各国の船腹量は第二船籍、海外領土籍を含む。ただし、英国は香港(1996年以前)、バミューダ、ジブラルタル、ケイマン諸島籍を含まない。1997年末の中国には香港を含まない。

③ ここでいう「便宜置籍国」とは「OECD海運委員会年次報告(1995)」において「オープン・レジストリー国」とし、分類されている次の13カ国とした。アンチグアバルブーダ、バハマ、バミューダ、ケイマン諸島、キプロス、ジブラルタル、ホンジュラス、レバノン、リベリア、マルタ、モーリシャス、オマン、パナマ、セントビンセント、バヌアツ。



2. 平成9年度沖縄振興対策関係調査

「港湾流通機能の拡充整備調査報告書」から

題記調査は、沖縄県の港湾の状況、内外諸港湾の状況を調査・把握した上で沖縄県の港湾の方向性及び港湾流通機能の拡充整備方策について検討するため、通商産業省および運輸省の委

託を受け、(財)日本経済研究所が行ったものである。その概要について図表を中心に紹介する。

報告書では、沖縄県は、「国際都市形成構想」等において東アジアの中心に位置する同県の地

理的特性を活用し、アジア太平洋地域との経済交流の拡大を図り、同県の自立的発展に寄与するため、国際的な交通輸送条件の整備や自由貿易地域の活用等により、国際貿易・物流機能の拡大を形成していく考え方を示している。併せて今後の沖縄の港湾の方向性および港湾流通機能整備の方策について検討しようとするものである。

なお、詳細資料ご入用の折には、(財)日本経済研究所（担当：望月氏、TEL：03-5280-6024）か当協会企画調整部（担当：加藤・米丸、TEL：03-3264-7174）までご連絡いただきたい。

【表1】 沖縄県の主要港湾の種別

港湾名	開港(関税法)	出入国(出入国法)	検疫(検疫法)	重要港湾(重要港湾法)	入港料徴収(入港料徴収法)	適用を受ける港湾(適用を受ける港湾法)	特定期(特定期法)	を認める港湾(を認める港湾法)	保有する地方港湾(保有する地方港湾法)	大規模マリーナを有する(大規模マリーナを有する)
那覇	○	○	○	○		○	○			
運天		○		○		○				
平良	○	○	○	○		○				
石垣	○	○	○	○		○				
金武湾	○	○	○	○			○			
中城湾	○	○	○	○			○			
宜野湾										○

(資料) 財団法人日本海事広報協会「日本の港湾1997」

【表2】 港湾別船舶積卸量順位 (港湾運送事業法の指定96港中)

(単位：位、千トン)

順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1 (1)	横浜	125,537 (11.2%)	74 (70)	青森	776 (0.07%)
2 (2)	名古屋	99,230 (8.8%)	75 (75)	石垣	746 (0.07%)
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
31 (33)	八戸	8,787 (0.8%)	77 (76)	宇野	684 (0.06%)
32 (31)	那覇	8,508 (0.8%)	78 (78)	平良	671 (0.06%)
33 (32)	塩釜	8,127 (0.7%)	⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮	92 (90)	唐津	63 (0.006%)
			93 (93)	運天	49 (0.005%)
			⋮	⋮	⋮

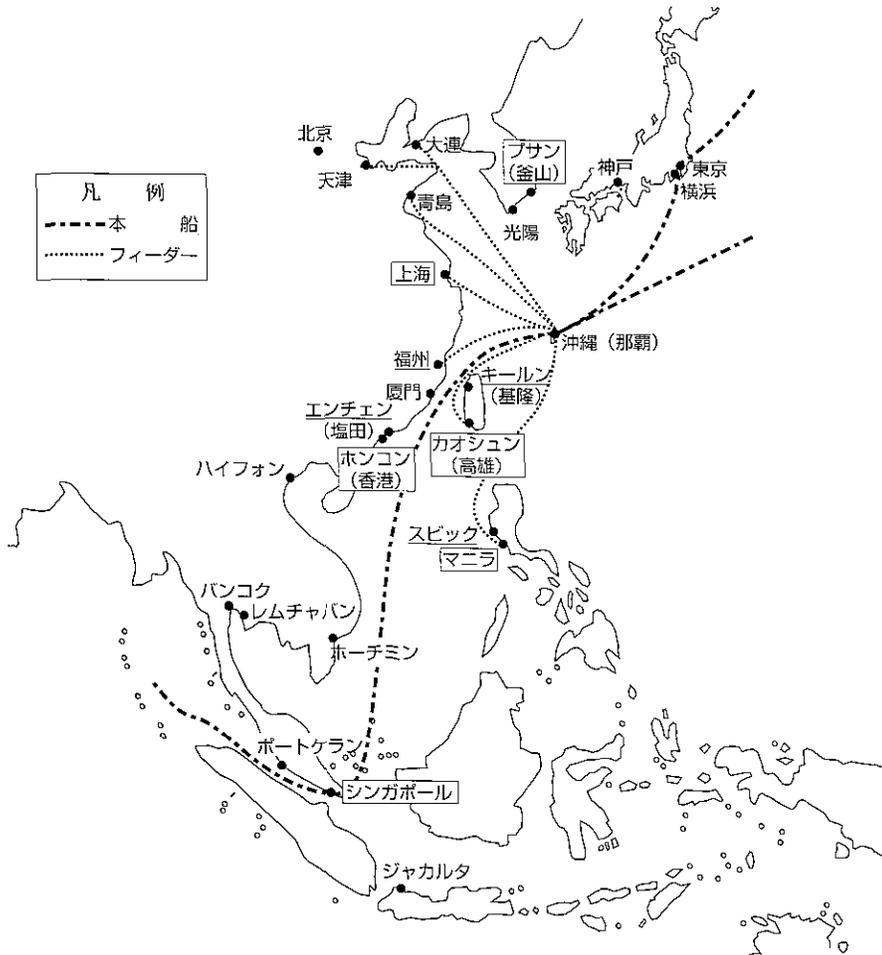
(資料) 日本ボート整備㈱「港運要覧」、順位は平成7年度実績、()内は6年度実績

【表3】 沖縄港湾が取り扱う貨物分類

方向性	(1) トランシップ港		(2) ローカルカーゴ港
	① 国外 ↔ 国外	② 本土 ↔ 国外	
港湾の内容・メインの機能	<p>発着貨物の取り扱いに加え船から船への貨物の積み替え作業を必要とする機能。中国沿岸諸港湾へは、基幹航路の本船からフィーダー船への積み替えを行う。</p> <p>○大型船と小型船との積み替え機能</p> <p>・保税区域内の広いスペース</p>	<p>発着貨物の取り扱いに加え船から船への貨物の積み替え作業を必要とする機能。</p> <p>(1)との差は、本土と外国との結節点になるため、輸出入手続き(通関手続き)が必要となる点。</p> <p>○大型船から小型船への積み替え機能</p>	<p>主として貨物の発地または着地となる貨物を取り扱う機能</p> <p>○沖縄で生産、消費する財の取扱港</p>

考え方・狙い	①国内の他港湾と比較した場合の優位性の向上、発揮 ②トランシップ 対中国貨物（上海、天津、青島、南京等）の貨物。→広東省地域に続き急速な発展を遂げている華東地域に係わる貨物を対象とする。 ③中国諸港からのフィーダー航路距離の近さ ④中国の港湾整備の不確実性 ⑤中国の陸上インフラの未整備による、各都市間輸送の困難性から中国沿岸部の中規模港湾へのフィーダー航路の可能性	国内の他港湾と比較した場合の優位性の向上、発揮	①F T Z効果等による産業立地を最大限に活かす。 ②アジアに比較した人件費を考慮して、高付加価値製品の製造を志向
狙いとして想定される対象航路	中国各港へのフィーダー航路及び北米等の基幹航路等。一部東南アジア航路も含む。	本土各港へのフィーダー航路に、中国、台湾、東アジア及び北米等の基幹航路等	全方位 集積する産業の対応
狙いとして想定される対象港湾	中国、長江周辺の開港、上海、青島、天津、塘江、アモイなど。また、台湾、マニラなど	①国内（西・南日本の港湾） ②国外（全方位）	全方位 集積する産業の対応

【図】基幹航路の沖縄活用イメージ



【表4】 アジア主要港湾の比較

要件	香港	シンガポール	高雄	釜山	上海	マニラ	沖繩(那覇)
1. 自然的条件等	・天然の深水港湾	・天然の良港 (台風なし、地震なし、高なし)	・海域が広大(東南海域) ・干潟狭小、天然砂州が防波堤の役割を果たす。天然の良港	・水深のある自然港	・長江(揚子江)の河口部に位置し沈砂が最大のネック(水深-12.5m)	・河口部に位置し、泥砂によりドラフトの制限が発生(バス14mに対し港1水深12m)	・台風の影響が多い ・場所によって埋埋地の存在
2. 地理的条件等	・中国華南地域の原料供給基地 取込拠点(珠江デルタの出口)	・主要航路の交差点(欧州/東南アジア・北米)	・北東アジアと東南アジア航路の要路 ・広大な後背地(拡張余地)	・朝鮮半島南部のゲートウェイ ・釜山地区は陸(オフドック)・CFSでの貨物受渡)	・長江の河口で、広大な流域から貨物を集荷	・東南アジアと北米航路の要路 ・後背地の拡張余地なし(狭路) (インランドデポ**での貨物受渡し)	・東南アジア、NHISと北米航路の要路 ・広大な米平野地の存在
3. 貿易・海運政策(国家戦略)	・自由貿易港の歴史、港湾都市の建設 ・貿易・経済特区の増強	・自由貿易港(互換条件) ・海運業の振興(経済開発5ヶ年計画)	・経済振興プランの推進による投資環境の改善努力 ・対中直航実現可能性の高まり	・同官海運会社を運営 ・海運市場の開放が課題	・浦東新区開発計画(外資を有効に導入)	・自由船社の育成、貨物留保政策	・多様な分散化政策の必要性
4. 港湾周辺の産業・経済集積	・貿易・金融・サービスの集積 ・業・経済特区(香港の委託加工地)をはじめ広東省の経済発展 ・自由港(香港)、華南地方の経済特区、沿海開放都市及び沿海経済開発区 ・委託加工業など中継貿易が主(再輸出を中心とする雜製品)	・OHO**/IPO**による企業誘致 ・日系企業進出と工業化の進展 ・マレーシア等近隣諸国への部品供給 ・FTZ(7地区、再輸出)を大規模に展開 ・エレクトロニクス部門が製造業生産の50%近くを占める	・「アジア太平洋オペレーションセンター構想」の推進 ・製造業のハイテク化による貨物量の減少 ・地価高騰等を理由に、工場は内陸部に移転する傾向 ・港湾域内にEPZ**を整備 ・産業の高度化(電子製品)進展(北部中心)	・京釜高速道路沿線の工業団地 ・加徳新港での大規模工業団地の開発(三星自働車の進出) ・半導体を中心とした電子製品や重化学工業製品が輸出の半分以上を占める	・港湾が広大で、中国中部地域の経済発展が進行 ・浦東新区を経済特区として港湾と一体的に開発 ・対内投資の拡大に伴う外資系企業の電気製品輸出が好調 ・主力の衣類などは、労働コストの上昇に伴い中国競争力が弱体化	・マニラ首都圏の産業開発 ・周辺100km圏に多数の工業団地建設 ・政府と外資による輸出加工区多設 ・米軍基地跡地利用による特別経済特区(2カ所) ・対内投資がASEAN内では後発まで、製造業は他国に比し未発達	・製造業、卸売業が未集積 ・中小企業比率が高く、生産性が低い ・FTZの拡充強化を検討 ・最大の産業は石油産業で輸出額の9割を占める ・高度化への依存度が高い ・基礎建設に伴い台湾からの投資拡大が期待される
同国の当港集積率 人口(以下90名) 名1日内給生産) 1人あたりGDP 産業構造 (1次:2次:3次) 経済成長率 (95→96→97)**	100% 6,310千人 154,555百万ドル 24,490ドル 0.1%:16%:81% 4.7%→4.7%→5.5%	100% 3,040千人 94,063百万ドル 30,897ドル 0.2%:25%:75% 8.8%→7.0%→7.5%	約95% 21,450千人 273,099百万ドル 12,731ドル 3.3%:36%:61% 6.0%→5.7%→6.2%	約95% 45,250千人 484,777百万ドル 10,548ドル 6.3%:26%:68% 8.9%→7.1%→6.3%	約92% 1,223,890千人 815,432百万ドル 670ドル 20%:49%:31% 10.5%→9.7%→9.0%	約80% 71,900千人 83,530百万ドル 1,162ドル 22%:24%:54% 4.8%→5.5%→6.0%	約100% 1,273千人 28,900百万ドル 22,702ドル 2.9%:25%:73% 1.3%→3.1%→3.0%*
5. 貨物の取扱状況 コンテナ取扱量 (96)(世界順位)	13,400TEU (1位)	12,950千TEU (2位)	5,060TEU (3位)	4,725千TEU (4位)	1,930千TEU (17位)	1,918千TEU (18位)	63千TEU -
貿易額 (95)	輸出 180,750百万ドル 輸入 198,550百万ドル 収支 ▲17,800百万ドル	輸出 125,012百万ドル 輸入 131,332百万ドル 収支 ▲6,320百万ドル	輸出 115,714百万ドル 輸入 101,439百万ドル 収支 ▲14,275百万ドル	輸出 129,714百万ドル 輸入 150,339百万ドル 収支 ▲20,625百万ドル	輸出 151,120百万ドル 輸入 138,850百万ドル 収支 ▲12,270百万ドル	輸出 20,543百万ドル 輸入 32,329百万ドル 収支 ▲11,786百万ドル	輸出 1,160百万ドル 輸入 1,816百万ドル 収支 ▲647百万ドル
主要輸出品 (95)	1位 大規模・回付品(32%) 2位 電気機器・同部品(14%) 3位 事務用機器など(8%)	1位 機械機器(66%) 2位 その他工業品(14%) 3位 鉱物燃料(8%)	1位 電子・電気機械(44%) 2位 繊維(14%) 3位 鉄鋼・金属製品(9%)	1位 電子・電気製品(22%) 2位 繊維・繊維製品(13%) 3位 鉄鋼・金属製品(8%)	1位 電気製品(30%) 2位 衣類(18%) (参考)工業製品(8%)	1位 電子・電気機器(43%) 2位 衣類(15%) (参考)工業製品(8%)	1位 石油製品(92%) 2位 医薬品(2%) 3位 輸送用機械(2%)
主要輸出品	1位 電気機器・同部品(13%) 2位 通信・音響機器(10%) 3位 繊維系・織物など(9%)	1位 機械機器(58%) 2位 その他工業品(21%) 3位 鉱物燃料(8%)	1位 電子・電気機械(34%) 2位 化学製品(11%) 3位 原油・鉱産物(8%)	1位 化学工業品(19%) 2位 鉱産物(14%) 3位 機械(14%)	1位 繊維・電気製品(45%) 2位 鉄鋼機械(2%) (参考)工業製品(8%)	1位 中間原材料(40%) 2位 通信・電気機器(12%) 3位 発電機・特殊機(11%)	1位 原油(60%) 2位 機械機器(8%) 3位 肉類・調整品(6%)
主要輸出国 (95)	1位 中国(34%) 2位 米(21%) 3位 日本(7%)	1位 マレーシア(19%) 2位 中国(18%) 3位 香港(9%)	1位 中国(24%) 2位 香港(23%) 3位 日本(12%)	1位 中国(19%) 2位 日本(14%) 3位 香港(9%)	1位 中国(31%) 2位 日本(19%) 3位 米(16%)	1位 中国(35%) 2位 日本(16%) 3位 米(16%)	1位 韓国(38%) 2位 中国(19%) 3位 台湾(19%)
主要輸入国	1位 中国(37%) 2位 日本(14%) 3位 台湾(8%)	1位 日本(21%) 2位 米(15%) 3位 台湾(4%)	1位 日本(29%) 2位 米(20%) 3位 中国(14%)	1位 日本(24%) 2位 米(23%) 3位 中国(13%)	1位 中国(22%) 2位 米(12%) 3位 台湾(11%)	1位 中国(22%) 2位 米(19%) 3位 シンガポール(6%)	1位 オマーン(17%) 2位 サウジアラビア(16%) 3位 クウェイト(8%)
トランシッパ率	32%	70~80%	41%	19%	18%	不明	不明
6. 港湾施設(岸壁施設)	バス数 18(26)** バス延長 6,059m 水深 12.2~15m ガンウォール高(C/C) 64基	18(30)** 7,931m 9~15m 97基	19 5,600m 10.5~14m 48基	11 2,857m 12.5~14m 32基	15 2,876m 9.4~12.5m 19基	11 2,485m 5~14.5m 15基	(8/25岸壁等一部について併用) 1 300m 13m -
ターミナル施設	ターミナル面積 216.5ha 積荷能力 144.7千TEU CFS建物面積 122ha	250ha 50千TEU 60ha	194.3ha 65千TEU 不明	115ha 66千TEU 35,200㎡	132.6ha 67千TEU 16,481㎡	291ha** 49千TEU 33,926㎡**	10.5ha(うち舗装完了4.8ha)
(ターミナル効率)	バス当たり取扱量 G/C 334千TEU** 123千TEU	432千TEU 134千TEU	266千TEU 105千TEU	276千TEU 139千TEU	129千TEU 102千TEU	170千TEU** 85千TEU**	-

要件	香港	シンガポール	高雄	釜山	上海	マニラ	沖縄(那覇)
(整備手法)	BOT (純民間企業による開発 の入札、整備・運営)	国 ・貿易立国を旨とする回航に て港の整備は最大の国策 ・PSAによる優れたインフラ 整備(最新鋭のハード及び情報 化による高効率化)	国 ・釜山地方海運港の整備(国費)及 び専用バース船社負担整備の拡 大	国 ・釜山地方海運港の整備 (国費)及びオペレータ整備 ・新ターミナル整備にあたって は、船社出費を求め専用バース 使用権を賦与	BOT&国 ・上海港務局(国費)及びSCT (3セク)による整備 ・BOT方式の導入	BOT&国 ・フィリピン港務局(国費)の 開発及び主要コンテナターミ ナルはBOT方式による開発 (UCTSL AT)	国(自治体) ・那覇市(自治体、国庫補助金 の活用)による整備 ・2000年を目途に、県・那覇市・ 浦添市の三者による一部事務組 合方式に移行予定 ・コンテナ専用バース新設 (本年度より理立着手)
(拡張計画)	・第9ターミナル(～2000) (HIT: 2バース、MTL: 3(4)バース)	・新ターミナル(1期～1998) (計画: 8バース、着工: 4バース)	・第5ターミナル(～1998)(8 バース) ・第6ターミナル 27 (予測値) 10,290千TEU 381千TEU	・Kamuan CT(～1998)(4バ ース) ・加那新港(～2011)(24バース) 16 3,760千TEU 235千TEU	・外高橋(～1999)(3バース) ・新ターミナル(2000～)(40 バース) 24 (予測値) 4,000千TEU 167千TEU	・HICT第6バース(～1998) 6 ^{*15} 2,100千TEU ^{*15} 350千TEU ^{*15}	2 —
(2000時点計画)	バース数 取扱能力 (バース当たり)	23(32) ^{**} 3(4)バース 14,000千TEU 438千TEU	22(34) ^{**} 4バース 19,200千TEU 565千TEU	27 (予測値) 10,290千TEU 381千TEU	24 (予測値) 4,000千TEU 167千TEU	6 ^{*15} 2,100千TEU ^{*15} 350千TEU ^{*15}	2 —
7. 港湾運営 (運営手法)	民間 無し	民間 無し	3セク&船社 有	3セク 無し	3セク&国 無し	民間&国 無し	無し
(ターミナルオペレ ーション状況)	・民間企業の自由競争原則	・世界への荷役効率 ・公共バース運営の徹底性(た だし後発バースの導入)	・船社へのサービス(専用バース) ・労働者の管理問題 ・制度面の弾力性無 (CCTCによる改善等)	・大層コンテナ船へのバース接 先割当(外国船への差別無) ・BCTOC、PECT(オペレ ータ)の民間化 ・荷役待ちの常態化	・ターミナル運営の民間化 (SCT)による荷役効率向上 ・港務局直営ターミナルの荷役 時間の増大	・バース不足(MICT、サウス ハーバー)、荷役設備の不足に よる待船時間の増大 ・ターミナル運営の民間活用	・港湾管理者(那覇市)より船 社の委託を受けた港運業者がタ ーミナルを借り受ける ・荷役機材は整備中であり、荷 役効率は低い
(年間稼働日数)	中国正月の3日間 不稼働日	362日	365日	357.5日 元月、旧正月、清明節、レイバ ーデー、旧暦中秋(10時まで)	363日 旧正月、中秋	365日	306日 旧正月(4週)、正月(3日)、旧 正月(2日)、お盆(2日) (但し必要に応じて1日順目対応)
(オペレーション時間)	なし(24時間可能) 本給荷役時間の制限	なし(24時間可能) なし(24時間可能)	なし(24時間可能) なし(24時間可能)	なし(24時間可能) 22時間(食料時間除く)	なし(24時間可能) 22時間(食料時間除く)	なし(24時間可能) なし(24時間可能)	なし(24時間可能) なし(24時間可能) 原則8:30～21:30 (必要に応じて早朝・夜後対応)
CY作業時間の制限	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	なし(荷役終了後)
CFS作業時間帯	月～日8:00～23:00	18時間	24時間可能	通常9:00～20:00 なし(24時間可能)	24時間可能 なし(24時間可能)	24時間可能	なし(荷役終了後)
コンテナ積出時間 の制限	なし(24時間可能)	なし(24時間可能)	8:00～17:00 (但し時間外可能)	8:00～17:00 木曜(24時間可能)	24時間 外国船社の代理店が事前通知を 出していれば24時間可能	8:00～17:00 事前検査可能	8:30～17:00
検査可能時間	24時間	24時間	8:00～17:00 特別貨物(生鮮貨物)は事前申請 ・時間指定可能	9:00～17:00 事前通関可能	9:00～16:30	8:00～17:00 事前通関可能	8:30～17:00 但しNACCSの稼働時間を臨時 的に18:00まで延長可能
8. 港湾利用料金 (ターミナル費用・荷 役料)	(US\$) \$329/40F	\$168/40F ・トランシップカゴの隣置措置あり (荷役料金の優遇、無料設置)	\$144/40F	\$132/40F	\$67～\$96/40F	\$50/20F	\$151/40F、\$50/10F (但し、大型荷役機材の使用を 含まない)
9. 港湾諸手続	・海運局のVessel Traffic Sys tem ^{*11} ・原則関税なし(自由港)	・対船社サービスに対する不満 (船出入時間の指定) ・シブサプライの充実	・外国為替管理が厳しく、通関 手続は煩雑	・通関、トラック、フォワーダ の分業化(・1日輸送不可)	・SCTターミナルは通関手続 き簡便化の方向	・通関手続き煩雑(書類数多) なし	・国内他港に準じる(但し、国 内他港湾に比較すると通関所要 日数は早い)
10. EDI ^{*12}	・EDIの進展(TRADE LINK CARGO NET、ターミナルオ ペレーションSystem)	・PSAによるシステム化が進 展(CITOS、PORT NET、CI MOS、TRADENET)	・香港、シンガポールに比べ 遅れ(’96の新システム稼働)	・通関自動化進展 ・貿易-物流ネットワークの進 展(KT-NET、KL-NET) ・PECTのターミナル・オペレ ーション・システムはKT-NET やKL-NETとリンク	・SCTターミナルはHITのソ フトを改良し、ターミナル間等 を接続 ・外高橋ターミナルのEDI化 の進め	・EDI進展(MICTのCOSMIS他) ・通関のコンピュータ化 ・2000年までにシンガポール並 みを目指す	・立ち遅れ (Sea-NACCSのみ稼働)
11. 国内輸送との結節	・河川輸送の活用 ・中流作業(沖荷役)によるコ ンテナ取扱の効率化 ・トラック輸送による交通混雑 (ゲート拡充計画)	・内航なし(但し外航フィーダ ーバースの活用など、バースの ダイナミックな割当を行う) ・マレーシアとの物流ネットワーク (コースウェイの混雑、橋架開 通予定(1997/12))	・台湾では内航はほとんどない ・トラック輸送による交通混雑 ・大消費地となる台北まで500 kmと遠隔	・外貨と内貨ターミナルの分離 ・河川輸送によるフィーダー輸 送 ・トラック輸送による交通混雑 ・コンテナターミナルへの鉄道 引込(シャノンデCT: 600m、 シンサンデCT: 計画中)	・河川輸送によるフィーダー輸 送 ・トラックによる遠距離内陸輸 送のインフラ整備(道路・橋) が進展	・全国的な外貨貨物のマニラ経 由・集中による分散化の必要性大 ・トラック輸送への依存による 運賃の高騰 ・マニラ市内の混雑とトラック 通行規制(トラックパン) ・’97.8、鉄道引き込み線開通	・内貨と外貨ターミナルの混在 ・新設されたコンテナ専用バ ースでは、現在岸壁から160mの 区域で保税地域指定を申請中
12. 他港湾との競合関係	・南首地域の中継センターの地位 維持(中国各港への大規模シ フト不可能) ・一部深・港(特に瑛川港)、 珠海港への貨物シフトの動き	・マレーシア(ポードケラン、 ペナン、ジョホール)等近隣諸 国の港湾競争激化 ・PSAは民間化後に海外投資を 積極的に推進の方向(大連、 福州、南通)	・香港貨物のシフト ・自国貨物の伸び悩み	・荒港港(240万TEU)の国際 コンテナ港整備による2大港 湾体制へ	・自港貨物の拡大により、沿岸 港とは競合せず	・スービック、パタンガス港の 整備進展、MICTでのバース拡 張によるトランシップを扱う余 力の発生	・現状、競合関係にある港は存 在しない

*1: OIQ: Operational Headquarters (陸域拠点を指す)の時
 *2: IPO: International Procurement Office (国際調達事務局)の時
 *3: EPZ: Export Processing Zone (輸出加工区)の時
 *4: 同様に在る「他港」への外貨コンテナ貨物の集積、沖縄(那覇)につ
いては内航船を対象

*5: ADB 見直し
 *6: インランドデポ: 内陸通関税関地
 *7: ’95、’96年神蔵見による実績見込み、’97は見直し
 *8: ’97年以内はフィーダーバースを含む
 *9: ’97年以内はフィーダーバースを含む

*10: コンテナターミナルの稼働のみで中流作業(沖荷役、河川輸送)は含ま
ない
 *11: MICTのみの値
 *12: 電子データ交換システムを持つターミナルオペレータの所有
 *13: MICTのみの積(現在5バース、取扱能力1,500千TEU)

*14: Vessel Traffic System: 各港の船舶監視システムの名目
 *15: EDI: Electronic Data Interchange (電子データ交換)の時



6月

9日 運輸政策審議会総合部会が開催され、需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的方向を運輸大臣に答申した。

11日 運輸政策審議会海上交通部会（部会長・谷川久船員中央労働委員会会長）は、国内旅客船事業の需給調整規制廃止に伴う環境整備策を運輸大臣に答申した。

15日 運輸省は当協会との「港湾の整備・利用に関する意見交換会」第1回会合を開催し、港湾を巡る現状認識についての意見交換を行った。

（P.29海運ニュース2参照）

◎ 海上安全船員教育審議会船舶職員部会の20条問題小委員会は、日本人11名フル配乗の近代化P船1隻の混乗化（第三種混乗近代化船）を初めて承認した。

16日 運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会の第1回会合が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和に関して議論が行われた。

（P.26海運ニュース1参照）

◎ 日本船舶輸出組合は、5月の輸出船契約実績を発表した。それによると、6隻・14万1,800%と、1994年1月以来の最低記録となった。一方、1月に受注ゼロとなった韓国は、現代重工の受注再開などにより1～

5月の累計で日本を127万9,000%上回った。

17日 当協会は、第51回通常総会を開催した。

（P.1特別欄参照）

18日 運輸省は、サブスタンダード船を排除するため、海運に係わる関係業界（船社・荷主・金融・保険等）との連携について検討している OECD 海運委員会における議論に資するため、「第1回 OECD 海運委員会サブスタンダード船対策勉強会」を開催した。

◎ 中央職業安定審議会港湾労働部会が開催され、港湾労働者を円滑に相互融通できるような新制度の創設に向けて審議を開始した。

26日 IMO 第6回旗國小委員会が22日からロンドンで開催され、ISMコードの発効に伴う、PSCの統一的な対応等について審議した。

London 便り



最近英国船主協会の理事長であるクリストファー・モーガン卿のインタビュー記事が、海事専門紙であるロイズ・リストに載りました。この人の記事が載るときは、必ず有名な海賊ヘンリー・モーガンの子孫と云うタイトルが付きます。海賊ヘンリー・モーガンはウェールズの裕福な家庭の出身で、17世紀にジャマイカを根拠地としてカリブ海を荒らし回った有名な海賊です。今もロンドンにその名を残すアンティーク・マーケットとして有名なポート・ベローやマラカイボ、そしてパナマ等を攻略し、スペインを大いに悩ませました。海賊と云ってもスペインの無敵艦隊を殲滅したフランシス・ドレーク船長等と同様に私掠船の船長でしたが、後にはカリブ海の英国艦隊の指揮をもとっています。一時は無許可でスペイン船を攻撃した事でロンドン塔に幽閉されたこともあったようですが、時の国王チャールス二世の信任を得、後に許されて貴族にもなり、最後はジャマイカ島の総督として生涯を終えています。子孫のモーガン卿が船協理事長としてパナマを訪問することになった時は、ロイズ・リストはパナマ政府は礼砲をもって出迎えるのではないだろうかかと冷やかしていました。

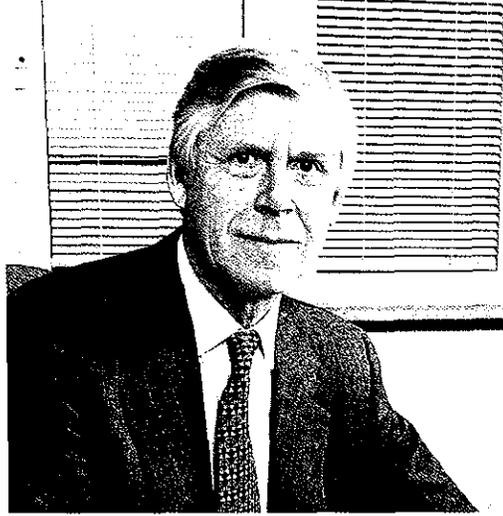
モーガン卿は1939年の生まれで今年59歳、1957年にダートマスの海軍大学に入学し、その後約40年近く英国海軍に在籍し艦隊勤務を主と

した筋金入りの海軍軍人ですが、ご当人は海賊の子孫のイメージは勿論、元英国海軍中将の面影さえうかがえない優男で、有名なハーレー・ストリートの医者のような優雅な物腰で、失礼もかえりみずに云えば声も甘く少々女性的ですらあり、幼稚園の園長先生といった雰囲気的人物です。

英国船協は私達ロンドン事務局にとっては最も重要なコンタクト先で、理事長を始め常務理事や国際問題、船員問題担当者等と常に接触を続けております。特にモーガン卿と当事務局とは浅からぬ縁があり、モーガン卿がかつてスコットランド・北部英国艦隊の司令官であったとき当事務局のマックナイト大佐が副官を務めており、マックナイト大佐は一足早く退役し当事務局に再就職したわけです。モーガン卿が退職して一年後、英国船協の理事長であったハント卿が退職することとなりモーガン卿がこれに応募しました。ハント卿も海軍軍人でこちらは海軍大將までなった人ですが、後任は公募されることとなりこのロイズ・リストにも求人広告が出ました。モーガン卿はこの求人に応募するにあたり、当事務局のマックナイト大佐に連絡をとり、英国船協の内部事情や仕事の内容など細かに聞いて来ました。特に最終的に候補者が英国船協の内部からの応募者を含め3人に絞られ、2回にわたる面接が行われた時は、海運問題に



▲海賊ヘンリー・モーガン



▲英国船協理事長モーガン卿

は必ずしも詳しくないモーガン卿に対して、マックナイト大佐が安全環境問題、船員問題そして国際海運問題等につき当事務局の資料を添え綿密なコーチを行いました。こうして昨年12月にめでたく理事長に就任となったわけです。

この再就職活動を振り返ってモーガン卿は「大変で少々憂鬱な期間だった」と述懐しており、また英国船協の理事長職は「心から望んだポジションだった」とも言っています。そのためか、就任して間もないにもかかわらず早くもフル・スウィングで間もなく公表される予定の英国海運の振興策／提言を含んだ「海運白書」作成において中核的な役割を果たしています。

英国ではサーの称号を持つ人と呼ばし掛ける場合、サー・モーガンではなく何故かサー・クリストファーとファーストネームを呼びます。モーガン卿にもサー・クリストファーと呼びかけるとクリスと呼んでくれと言われます。しかしICS（国際海運会議所）の事務局長も名はクリスでこちらはファースト・ネームで呼び合うこ

とに何の抵抗もありませんが、モーガン卿に対しては私から元商船乗りとして本能的に海賊を恐れるのか、あるいは日本国の平民として英国貴族に気後れするのか、今もってクリスとは簡単に呼べないでいる次第です。

モーガン卿はゴルフ好きで、6月中旬のこのインタビュー記事が載った翌日のロイズ・リストの囲み記事にモーガン卿がテニス・エルボウならぬゴルフ・エルボウからやっと回復したとありました。モーガン卿とは前から一緒にゴルフをやることとなっていました。双方の都合がつかず延び延びになっていたところ、やっと8月中旬に日取りが決まりました。当事務局のマックナイト大佐と組んでの日英船協の対抗戦ですが、英国船協のモーガン組をもしこの機会にやっつければ、初めてクリスとファーストネームで呼べるようになるのではないかと考えています。

（欧州地区事務局長 赤塚宏一）

海運雑学ゼミナール 第100回

紀元前に始まっていた 運河による水上輸送

近代を代表する運河といえばスエズ運河とパナマ運河が挙げられる。しかし運河の歴史は輸送機関としての船の歴史に匹敵するほど古い。

紀元前6世紀にエジプトを支配したダリウス大王の碑文には、彼の命によりカイロからスエズに至る運河の掘削が行われ、これによってペルシャ湾やインド方面との交易が活発化したと記されている。またアッシリアでも紀元前4世紀頃にチグリス、ユーフラテスの两大河流域で運河の建設が盛んに行われていた。

古代の運河で最も大規模なものは、中国の杭州から北京近郊に至る全長千数百キロの大運河だ。大部分は随の時代に完成したが、一部は紀元前6世紀にすでに開削されており、現在も世界最長の運河として大部分が利用されている。

ヨーロッパでは17世紀頃からフランス、ベネルクス三国、北ドイツの低地帯で河川と河川を結ぶ運河が盛んに建設された。フランスのミディ運河やドイツのミッテルラント運河に代表される巨大な河川運河は、現在でも沿岸部と内陸部を結ぶ重要な国内輸送路となっている。

北米ではセントローレンス水路やエリー運河（現ニューヨーク・バージ運河）など五大湖周辺と大西洋岸を結ぶ運河が有名だ。

日本でも江戸時代には多くの運河が建設された。角倉了以が開削に成功した京都二条と伏見を結ぶ高瀬川はこの時代の運河開削プロジェクトの代表的なものといえる。

現代のように土木技術の発達していない時代の運河開削の苦勞は並大抵ではなかったはずだが、それでも人々は情熱的に運河をつくってきた。船の大量輸送能力はあらゆる時代の人々にとってそれだけ魅力的だったわけである。

オランダ東インド会社は 世界最初の株式会社

1619年に、オランダ連邦議会の決議によって、世界で最初の株式会社が誕生した。オランダ東インド会社だ。ライバルのイギリス東インド会社はそれより早い1600年に活動を開始したが、株式会社の形態になったのは1657年以降だった。

正式には「連合東インド会社（Vereenighde Oost Indische Compagne）」と呼ばれたこの会社はジャワ島のバタビア（現在のジャカルタ）に本拠を置き、国家から東インド地域での独占的な貿易権とともに、植民地での立法権、徴税権、通貨の発行権、裁判権、さらには条約の締結権から戦争の遂行権まで認められていた。

最盛期には約40隻の戦艦、約150隻の商船、約



1万人の軍隊を擁したその業容は、現代の株式会社の印象とは相当かけ離れたもので、貿易も行えば行政や戦争も代行する、いわば植民地に根を下ろしたもう一つの国家といえた。

貿易や植民地からの徴税による莫大な利益は、国家への上納金や株主への配当金として還元され、株主には年間約20%、多いときは50%の配当が支払われたという。

同社は後を追って東インド進出を図ったイギリスやフランスとの熾烈な戦いや植民地の反乱によってやがて衰退し、1798年に解散した。ライバルのイギリス東インド会社はそれと交代するようにインドを拠点に勢力を伸ばし、その栄光の歴史は200年以上におよんだ。

しかし植民地維持のための戦争や過酷な搾取による植民地の疲弊、さらには肥大化した組織の腐敗によって経営が悪化した点はオランダ東インド会社の場合と同様だった。

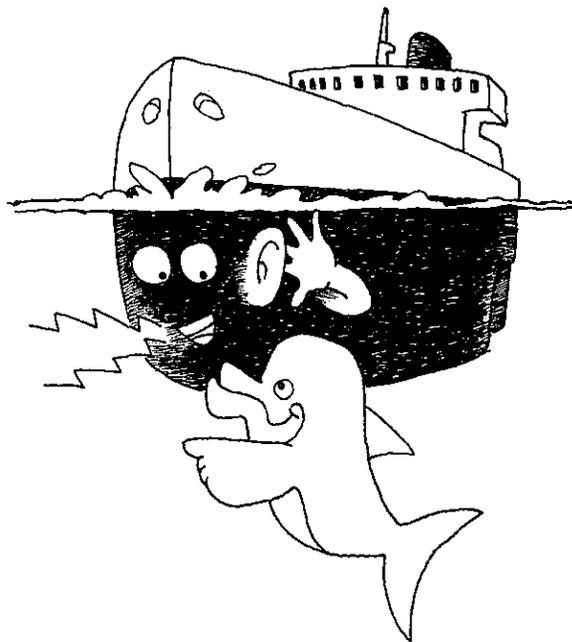
セポイの反乱（1957～59年）を契機に同社の権限はすべて政府に移管される。イギリス東インド会社が200年以上にわたる歴史の幕を閉じたのはそれから十数年後の1874年のことだった。

イルカに学んだ 水中の目——ソナー

イルカやコウモリには人間を含め他の生物にはない特殊な知覚能力がある。「反響定位」と呼ばれるもので、自分の発した超音波の反響によって障害物の位置や餌の在りかを知り、自分の運動方向を決める能力をさす。

水中で超音波を発し、物体に反射して戻ってくる音波を高感度の聴音機でとらえ、その方向や距離、形状を把握するソナー技術は、こうした動物の特殊な能力を模倣したものといえる。

原理としては電波を使ったレーダーとよく似ているが、電波は水中を伝わらない。一方、音



波は水中だと大気中の4倍以上の速度で伝わり、到達距離も長い。音波は、水中では電波に代わることのできる優れた信号伝達手段なのだ。

ソナーは第一次世界大戦中に対潜水艦作戦のために開発され、第二次世界大戦から冷戦時代にかけて軍事用を中心に発達した技術。その後、応用範囲は大きく広がり、今や海事分野では欠かせない技術の一つとなった。

最近レジャーにも使われる魚群探知機はその代表例だ。船舶分野では潮流の影響のない対地速度の測定を可能にしたドップラーソナーや音響測深機が主な応用分野。巨大タンカー接岸時の秒速数センチという微妙な速度制御にもドップラーソナーの一種の接岸速度計が使われる。海洋調査船に搭載されているマルチナロービーム音響測深機は、海底地形の調査や海図作成に不可欠な技術だ。

科学技術は意外に自然の模倣が不得手なようで、四つ足で歩く乗物も翼を羽ばたく飛行機も作られなかった。脳と同じ原理で動くコンピュータもまだ夢の段階だ。ソナー技術は、動物の能力の模倣に成功した科学技術史上のまれな事例の一つといえるかもしれない。



海運関係の公布法令（6月）

- ㊦ 余水吐きから流出する海水の水質についての基準を定める総理府令の一部を改正する総理府令
(総理府令第39号、平成10年6月16日公布、平成10年6月17日施行)
- ㊧ 船主相互保険組合法施行規則の一部を改正する省令
(大蔵・運輸省令第3号、平成10年6月8日公布、平成10年6月8日施行)
- ㊨ 海難審判法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第33号、平成10年6月12日公布、平成10年7月1日施行)
- ㊩ 厚生年金、船員保険年金等、国民年金及び労働者災害補償保険年金等の振替預入に関し郵便貯金規則等の特例を定める省令の一部を改正する省令
(郵政省令第59号、平成10年6月12日公布、平成10年6月12日施行)
- ㊪ 水先法施行規則の一部を改正する省令

(運輸省令第34号、平成10年6月12日公布、平成10年7月1日施行)

- ㊫ 港湾環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令
(運輸省令第39号、平成10年6月12日公布、平成10年6月12日施行)
- ㊬ 船員となろうとする者に関する国際協定の締結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第42号、平成10年6月26日公布、平成10年6月26日施行)
- ㊭ 特殊貨物船舶運送規則の一部を改正する省令
(運輸省令第43号、平成10年6月29日公布、平成10年7月1日施行)
- ㊮ 船舶復原性規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第44号、平成10年6月30日公布、平成10年7月1日施行)

国際会議の予定（8月）

アジア海運フォーラム（政府間会合）
8月20日 シンガポール

「ロイド統計による1997年末の世界船腹」の刊行

今般、当協会は、ロイド船級協会より相次いで発刊された、“World Fleet Statistics December 1997”（1997年末の世界船腹量を集計）、“World Casualty Statistics 1997”（1997年の年間消失船腹量を集計）ならびに“World Shipbuilding Statistics March 1998”（四半期毎の造船統計）等に基づいて、世界船腹の現有量、建造量、消失量ならびに増減状況等の「統計表」を整理編集したパンフレット「ロイド統計による1997年末の世界船腹」を発刊しました。

内 容：前号および今号の同関連記事ご参照

装 丁：A 4判 32頁

本書は希望者には一人一冊を原則に無料配布いたしますので、配布ご希望の向きは郵便にて下記までお申し込み下さい。

記

申 込 先：〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル
日本船主協会 総務部 統計出版担当

お 願 い：送付先を明記したA 4判パンフレットの入る返信用封筒（200円切手を貼付）を必ず同封して下さい。

問合せ先：Tel (03) 3264-7188

海運統計

1. 商用船の建造量および消失量の推移

年	商用船船腹量 (年末)		年間増減		建造(竣工)量				消 失 量				他の要因による増減/不明・誤差	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	対前年比	竣工率	隻数	千総トン	対前年比	消失率	隻数	千総トン
1991	78,931	436,296	630	10,274	1,977	16,810	4.7	3.9	905	4,240	38.7	1.0	▲442	▲2,296
1992	79,726	445,169	795	8,873	1,967	18,928	12.6	4.3	867	8,109	91.3	1.8	▲305	▲1,946
1993	80,655	457,915	929	12,746	1,907	20,511	8.4	4.5	1,115	11,259	38.8	2.5	137	3,494
1994	80,676	475,859	21	17,944	1,840	19,642	▲4.2	4.1	1,105	13,658	21.3	2.9	▲714	11,960
1995	82,890	490,662	2,214	14,803	1,910	22,599	15.1	4.6	1,097	10,676	▲21.8	2.2	1,401	2,880
1996	84,264	507,873	1,374	17,211	1,912	25,849	14.4	5.1	1,084	11,055	3.6	2.2	546	2,417
1997	85,494	522,197	1,230	14,324	1,820	25,235	▲2.4	4.8	864	9,511	▲14.0	1.8	274	▲1,400

(備考) ロイズ船級協会の資料を次により作成した。

(1) 船腹量の年間増減量 = 当年末の船腹量 - 前年末の船腹量 (World Fleet Statistics)

(2) 「建造量」……World Fleet Statistics 記載の建造量

(3) 「消失量」……World Casualty Statistics より算出

(4) 「他の要因による増減/不明・誤差」 = 年間増加量 - (建造量 - 消失量)

(注) 1987末～1991末の船腹量は「World Fleet Statistics 1992」掲載のデータを使用した。(本誌6月号P.24表2とは整合しない)

2. 世界の商用船竣工量と造船所手持工事量

年次・期 n	竣工量 (年・期間) A		造船所手持工事量 (年・期末) S : S = L + M		建造中船舶量 L		未着工船舶量 M		受注より引渡迄の推定期間 (月) 隻数より
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	
1991末	1,977	16,810	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	15.7
1992末	1,967	18,928	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	14.7
1993末	1,907	20,511	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	13.9
1994末	1,840	19,642	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	14.5
1995末	1,910	22,599	2,655	48,526	1,265	18,731	1,390	29,795	15.6
1996末	1,912	25,849	2,519	45,313	1,246	17,950	1,273	27,363	16.2
1997末	1,820	25,235	2,604	56,621	1,329	19,788	1,275	36,833	16.9
(1998年1～3月) 1998年3月末	374	6,850	2,548	55,192	1,334	20,499	1,214	34,693	

備考: 各資料を次のとおり使用して作成した。

(1) 竣工量は「World Fleet Statistics」による。ただし、1998年1～3月のみは「World Shipbuilding Statistics 1998 March」による。

(2) 1994年までの造船所手持工事量(建造中船舶量、未着工船舶量)は「Merchant Shipbuilding Return」による。

(3) 1995年以降の造船所手持工事量は「World Shipbuilding Statistics」による。

(4) 「受注より引渡までの推定期間(月)」は竣工隻数(A)および造船所手持工事量の隻数より次により算出した。

$$\frac{12}{An} \cdot \frac{(Sn-1 + Sn)}{2}$$

(注) 「受注より引渡までの推定期間」は本表の構造を理解し易くするために、仮に算出したものである。実体とは若干異なることもありうるので扱いには注意されたい。

3. わが国における船舶の建造実績

年次	国内船						輸 出 船						合 計									
	乾貨物船		油送船		客船、貨客船、自動車航送船		漁船・その他		計		乾貨物船			泊送船		客船、貨客船、自動車航送船		漁船・その他		計		
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン		隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	
1991	174	648	87	416	37	170	152	50	450	1,283	103	1,943	89	3,770	-	-	14	5	206	5,718	656	7,001
1992	165	261	139	754	35	97	113	39	452	1,151	93	1,946	86	3,938	-	-	2	17	181	5,901	633	7,052
1993	183	462	207	851	32	95	84	33	506	1,441	99	2,375	70	5,067	-	-	7	12	176	7,455	682	8,895
1994	173	476	118	234	25	85	97	30	413	825	192	4,874	42	2,535	-	-	10	19	244	7,428	657	8,253
1995	176	635	82	73	33	67	86	36	377	811	217	5,589	57	2,277	-	-	4	1	278	7,867	655	8,679
1996	146	218	53	229	24	113	80	31	303	591	204	5,970	81	2,708	-	-	4	1	289	8,679	592	9,270
構成比(%)	(2.4)		(2.5)		(1.2)		(0.3)		(6.4)		(64.4)		(29.2)		(0.0)		(0.0)		(93.6)		(100.0)	

出所: 運輸省運輸政策局情報管理部「造船統計月報」より作成。

(注) ①上記統計表への集計対象船舶は100総トン以上の鋼船に限定した。

②各年における竣工実績である。

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
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
1996	44,731	37,993	6,737	7.7	20.4
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1997年 5月	4,102	3,370	731	20.5	6.1
6	4,119	3,160	959	12.5	7.8
7	4,281	3,442	839	11.9	3.5
8	3,936	3,217	719	13.9	3.5
9	4,423	3,359	1,063	14.2	8.5
10	4,645	3,540	1,105	17.3	1.1
11	4,224	3,162	1,062	6.5	▲ 4.1
12	4,705	3,468	1,236	12.9	5.4
1998年 1月	3,860	3,474	385	9.0	▲ 2.6
2	4,094	2,815	1,278	2.6	▲ 14.9
3	4,589	3,347	1,241	1.1	▲ 10.5
4	4,346	3,122	1,224	▲ 1.8	▲ 13.7
5	4,042	2,824	1,218	▲ 1.5	▲ 16.2

(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)

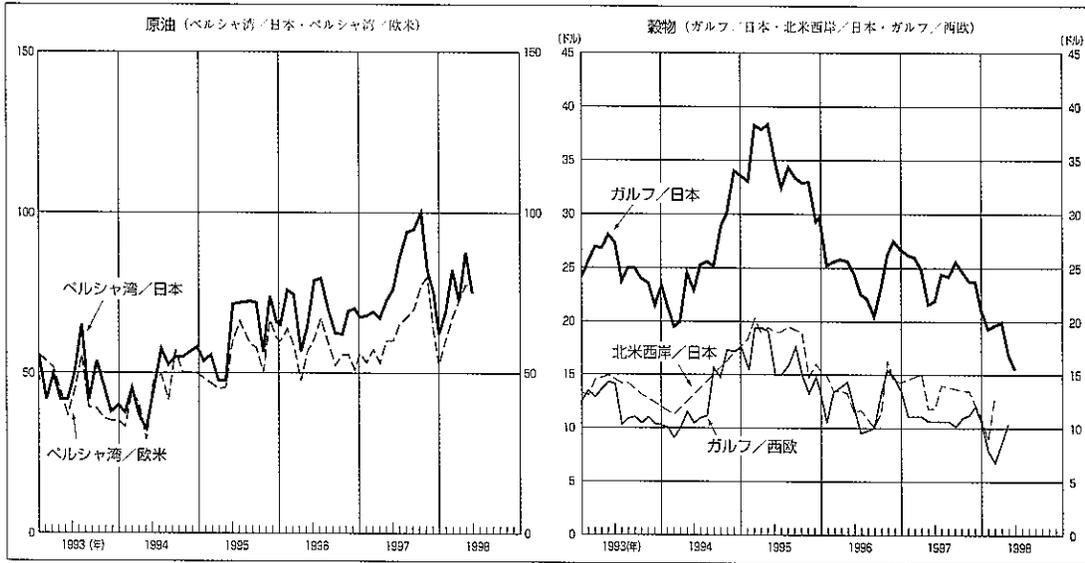
年 月	年間平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年 6月	114.20	111.35	116.33
7	115.16	112.60	118.30
8	117.90	115.50	119.42
9	120.75	118.80	122.50
10	121.06	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
2	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
4	131.67	128.00	135.00
5	135.00	132.00	139.05
6	140.43	146.70	136.20

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)								
				穀物	石炭	鋁石	屑鉄	砂糖	肥料	その他	Trip	Period
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 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
2	16,514	370	16,144	4,700	4,253	6,403	30	234	299	225	8,507	2,557
3	15,078	130	14,948	4,536	4,226	5,617	144	162	233	30	11,540	2,943
4	19,009	410	18,599	3,887	6,914	7,030	28	534	195	11	15,383	1,856
5	17,098	0	17,098	3,503	6,851	5,967	157	350	183	87	11,184	1,076
6	16,577	0	16,577	3,513	6,488	5,879	27	411	169	90	9,470	1,694

(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	69.00	60.00	65.00	55.00	52.50	47.50	60.00	45.00
3	72.50	67.50	69.00	58.00	82.00	67.50	57.50	47.50	57.50	50.50	67.50	55.00
4	55.00	46.00	67.50	46.50	72.50	65.00	47.50	39.00	52.50	45.00	72.50	55.00
5	64.75	51.50	72.50	61.50	87.50	69.00	55.00	42.50	59.50	45.00	77.50	69.00
6	79.50	65.00	76.50	65.50	75.00	62.50	62.50	52.50	60.00	52.50	77.50	56.50
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		

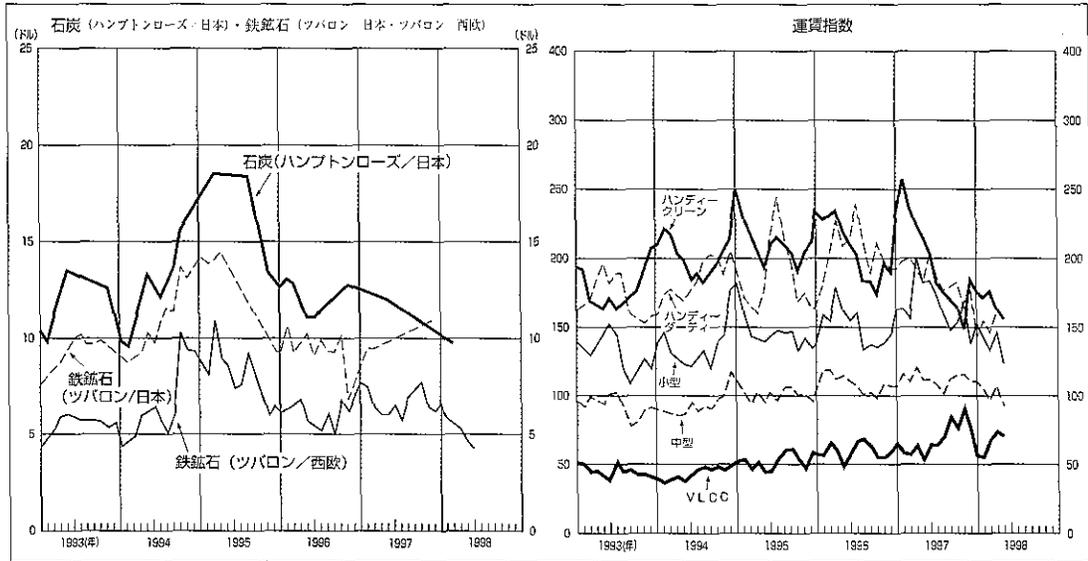
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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	19.00	16.50	—	—	—	8.75	—	—	7.90	7.50
3	25.75	23.50	19.50	17.50	—	—	12.85	11.50	—	—	—	6.75
4	24.85	20.95	20.00	16.00	15.00	13.25	—	—	11.00	—	—	—
5	21.75	20.25	17.00	15.50	12.00	—	—	—	10.50	—	10.50	7.50
6	22.10	19.90	15.35	13.70	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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

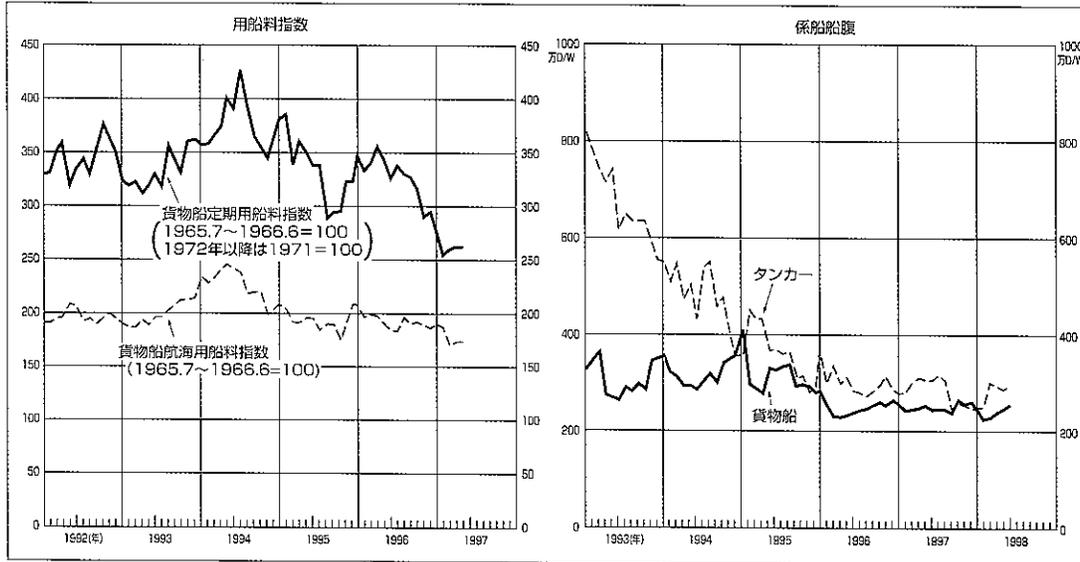
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)		ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)					
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	5.80	4.70	4.15
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.45	5.90	—	4.30
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														
	1996					1997					1998				
	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	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0
2	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4
3	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5
4	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9
5	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1
6	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	—	—	—	—	—
7	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	—	—	—	—	—
8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	76.3	100.4	159.9	176.2	175.7	—	—	—	—	—
9	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	—	—	—	—	—
10	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	—	—	—	—	—
11	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	—	—	—	—	—
12	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	74.3	110.6	138.9	180.1	181.0	—	—	—	—	—
平均	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=ハンディー・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディー・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					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
1	194.0	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	323.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0
2	192.0	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	326.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0
3	191.0	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0	327.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0
4	194.0	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0	356.0	310.0	377.0	363.0	354.0	262.0
5	195.0	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0	366.0	318.0	402.0	350.0	342.0	262.0
6	209.0	198.0	239.0	195.0	184.0		319.0	334.0	390.0	339.0	326.0	
7	206.0	198.0	230.0	186.0	183.0		335.0	320.0	426.0	339.0	338.0	
8	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0		346.0	360.0	391.0	289.0	330.0	
9	196.0	208.0	220.0	186.0	190.0		328.0	349.0	364.0	293.0	327.0	
10	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0		351.0	333.0	355.0	294.0	316.0	
11	196.0	212.0	198.0	188.0	189.0		372.0	363.0	344.2	323.0	290.0	
12	200.0	219.0	209.0	211.0	186.0		349.0	367.0	374.7	323.0	294.0	
平均	196.3	199.8	226.1	193.3	192.6		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。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

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	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492
3	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066
4	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927
5	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889
6	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939
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・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

「海の日」は、明治天皇の行幸を記念して7月20日と制定されているが、改めて「海」に因んだ詞、言い伝え等を調べてみればその多さに驚かされる。詩人三好達治は、「郷愁」の中で「海よ、僕らの使う文字ではお前の中に母がある。そして母よ、仏蘭西人の言葉では、あなたの中に海がある」とうたっている。フランス語の「ラ・メール」は「母」であり「海」を意味する。これらの文字・言葉は、人間と海との長い関わりの歴史の象徴とも言えるものである。

古代人にとって海は驚異であり、一面において恐怖を伴った存在であったに違いない。際限のない広さ、底知れぬ深さ、海象の変化による激しさ、舟出して帰らぬ犠牲等当時の英知をもってしても計り知れぬ凄さが神話、伝説、禁忌等を創り出させたのであろう。

編集後記

上代人は水平線を「海坂」と称しこれを「人の国」と「神の国」との境界と見做し、境界から向こうは祖霊の赴く「神の国」として捉え聖地として崇め奉っていたようである。これらのことは、日本人が古くから海に対して懐いていた伝承的な心意を顕していると言えるのではないだろうか。

古代より西洋人は、海に関する神話、多岐に亘る伝説の数々を今に伝承している。海に纏わる民俗の伝承は、冒険心に富んだ人々を刺激し、古代エジプト・フェニキア人をして地中海方面の海洋探検へと誘い、やがてはコロンブスのアメリカ大陸発見、科学的探検の色彩を持ったキャプテンクックに

よる世界一周の探検航海を実現させ、そして近世においては、海底探査への道を開き、今日の発達に寄与している。

然し乍ら、別の面においては「海」は、近世に至っては、各国の利害対立を物理力で解決する戦いの場と変貌し、現代においては、環境汚染を隠蔽処理する広大な施設として利用され始め、悲しいかな見せ掛けの環境保全に役立ってきているようである。

貴重なる資源を恵与し「母」の如き愛情深き「海」は、感謝することを忘れ汚染し続ける人類に怒り、やがては「鬼夜叉」に変身するのではなからうか。

三洋海運株式会社

総務部総務課長

齋藤 寛

せんきょう7月号 No. 456 (Vol. 39 No. 4)

発行◆平成10年7月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (総務部広報室)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

製作◆株式会社タイヨーグラフィック

定価◆407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

会社名：鶴丸海運(株)
 (英文名) TSURUMARU SHIPPING CO., LTD
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 鶴丸俊輔
 本社所在地：北九州市若松区本町1-5-11
 資本金：200百万円
 創立年月日：1921年8月10日
 従業員数：海上85名 陸上300名 計385名

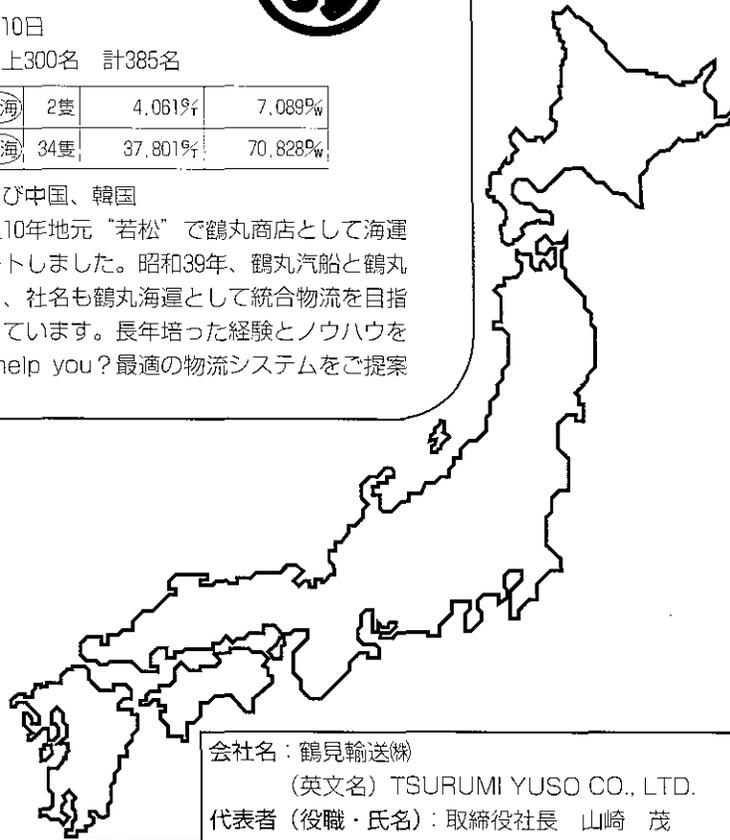


所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	2隻	4,061%	7,089%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	34隻	37,801%	70,828%

主たる配船先：国内および中国、韓国

事業概要：当社は、大正10年地元「若松」で鶴丸商店として海運業よりスタートしました。昭和39年、鶴丸汽船と鶴丸運輸が合併し、社名も鶴丸海運として統合物流を目指し今日に至っています。長年培った経験とノウハウを以て May I help you? 最適の物流システムをご提案いたします。

当協会会員は134社。
 (平成10年7月現在)



会社名：鶴見輸送(株)
 (英文名) TSURUMI YUSO CO., LTD.
 代表者(役職・氏名)：取締役社長 山崎 茂
 本社所在地：東京都港区西新橋1-4-7 桜田ビル
 資本金：200百万円
 創立年月日：1947年8月28日
 従業員数：海上122名 陸上90名 計212名



所有船状況	遠洋・近海・ 沿海	7隻	18,808%	32,733%
運航船状況	遠洋・ 近海 ・ 沿海	93隻	100,195%	193,436%

主たる配船先：三国間、国内など

事業概要：昭和22年8月、石油類の海上輸送業務を目的とし設立され、当初は石油配給公団の国内転送ならびに外航船向け燃料補給業務を行い、その後民間製油所の再開に伴って各石油元売会社の直接指定業者となった。現在内航・近海部門において社船、扱船を含め100隻以上の輸送船を運航し、一般内航貨物の輸送も行っている。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association