

平成10年8月20日発行 毎月1回20日発行 No.457 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1998



船協月報/1998年 8 月号 目次

◎巻頭言

規制緩和について思うこと★日本船主協会常任理事 ●原田 弘—— 1
神戸船舶取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成11年度税制改正要望事項を決定—— 2
—特別償却制度の延長が最大のテーマ—
2. 運輸省がポートステートコントロール(PSC)による
ブラックリストを公表—— 3

◎特別欄

平成10年版「日本海運の現況」(要約)—— 5
～物流改革を担う～ ★運輸省海上交通局編 平成10年 7月20日発行

◎海運ニュース

1. 将来の船員教育訓練はいかにあるべきか—— 11
—安教審・教育部会の審議始まる—
2. IMO 第6回旗国小委員会(FSI 6)におけるタンカーに関するポート
ステートコントロール(PSC)問題の審議状況について—— 12
3. IMO 第44回航行安全小委員会 (NAV44) の模様—— 14
—航行の安全に関する「国際海上人命安全条約」第V章の全面
改正について2002年 7月 1日発効を目指し審議を継続—
4. 運輸政策審議会海上交通部会第2回港湾運送小委員会の模様—— 18
5. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会幹事会の模様—— 18

◇海のシンフォニー —— 20

◇『大型タンカーの運航と荷役の基本』の刊行について—— 22

◎寄稿

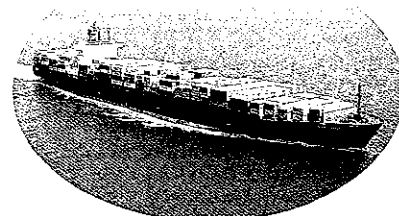
1999年以降コンテナ船隊の伸び率は低下★日本郵船調査グループ ●和田好夫—— 23
—荷動きインバランスの克服が課題—
～世界のコンテナ船隊および就航状況1998年版
(日本郵船調査グループ編)より～

◎Washington 便り—— 28

◎海運雑学ゼミナール★第101回—— 30

✧海運日誌★7月—— 32 ✧船協だより—— 33

✧海運統計—— 36 ✧編集後記—— 40



コンテナ船「NYK VEGA」

規制緩和について思うこと

日本船主協会常任理事
神戸船舶取締役社長 原田 弘



内航海運業界は規制緩和の要請に応じて30年間続いたスクラップアンドビルド方式による船腹調整事業を解消して内航海運暫定措置事業を創設し、自己責任の原則に基づいて内航海運を安定、発展させる道を求めることといたしました。

この政策転換により内航海運業界は多くの解決すべき問題を抱えました。荷主さんの要請に応じて船腹を増強しましたが一転して荷主さんが物流経費削減のため工場の集約、同業者間の業務提携による輸送の合理化等を実施され、輸送量の削減、輸送距離の短縮等に加えて現在の不況による生産の低迷により現有船腹の10%強の過剰船腹を抱えるに到りました。

また、過剰船腹の解消や転廃業事業者のために船主が資金を拠出して船舶の買い上げを行ったこと等により発生した営業引当権の問題があります。この営業引当権に対しては国が相続税、法人税の課税を行い税法上認知しております。これを如何に解消し、軟着陸させるかは業界の大問題であり、大変な重荷であります。

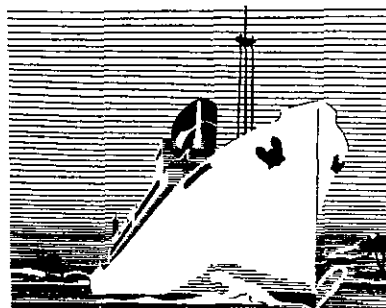
この他にも業界にはいろいろな問題もありますが規制緩和の方向の中で政策を転換し、今後は真に自己責任に基づいて内航海運業を経営することになります。早急に船舶コストに見合う運賃、用船料をお願いせざるをえない事情のご理解を得たいと存じます。

去る7月12日の参議院議員選挙で行政改革、財政改革等6大改革を推進してきた橋本政権は大方の予想に反して大敗致しました。世はまさに大転換期、大変動期であるとの感を深くしました。

ここで日本の一大変革期であった戦後をふりかえってみたいと思います。私が学窓にあった当時の世相は敗戦の反省もあって、改新にあらざれば保守反動の一言で片づける風潮がありました。今の規制緩和の一言と重なる部分があるような気がします。この混乱と困難の中から従来の爛熟した資本主義経済に大胆に社会主義的政策を取り入れ、今日の経済発展がなされたものと考えます。また一方、夢多くロマンに満ちた社会主義経済を目指したソ連・中国はその理想とともに非能率・非効率構造が発生し、冷戦終結とともに市場経済原則に基づく政策に活路を見い出そうとして、急激な変革をめざしましたが、今は旧制度との整合を図りながら着実な変革を遂げつつあります。

こんなことを考えていると、学窓で商工政策を指導されていた中山伊知郎先生の「爛熟した資本主義社会は今日批判的となっており、一方、社会主義社会は夢多くロマンとともに語られているが、いずれが良いのかは後世の史家に任せる」として「如何に国民の福祉に効率的に貢献するかである」と述べられたのが思い出されます。

今日の規制緩和は今の経済社会をいずれの方向に導いていくのか、緩和の方法論は詳しく述べられるが目的はややもすればはやけているという感を否めません。また、規制緩和による「影の部分」に当たる人の方が国民の多数を占めているという現実をもっと注視すべきではないでしょうか。国の発展、国の力とは何かをもう一度原点に戻って考えてみる時が今ではないかと思っております。



1. 平成11年度税制改正要望事項を決定 ー特別償却制度の延長が最大のテーマー

当協会は平成11年度税制改正要望について、7月22日開催の定例理事会において下記の項目を要望事項とすることを決定した。

そのうち海運関係税制としては、平成10年度で期限切れとなる船舶の特別償却制度（外航近代化船18/100、内航近代化船16/100、二重構造タンカー19/100）の延長が最大の課題となる。

昨今の国内情勢として、経団連を中心に法人税率の引き下げに伴う課税ベースの拡大や租税特別措置法等による政策税制のあり方についてはいろいろと議論があるが、税制面で主要海運国より不利な条件にあるわが国海運業界にとっては、船舶の特別償却制度は現行税制の中で唯一ともいえる海運税制であり、これを延長することは、諸外国海運との国際競争を行っていくためには極めて重要な制度である。

このほか、一昨年から要望してきた国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の拡充（海外から譲渡を受けた船舶の追加）についても引き続き要望していくこととした。

また、法人全般に係る事項として、法人税率の国際水準並みへの引き下げに加え、特定外国子会社に係る留保金課税の改善（いわゆる赤黒合算の問題）として、特定外国子会社を含む連

結納税制度の導入および次善の策としてのタックスヘイブン税制の部分的改善などについて、欧米の実状等についてもよく調査し、経団連等関係団体との連携を念頭におきながら取り組んでいく。

今後、当協会としては、このような税制上の措置の必要性について理解が得られるよう、政府・国会関係に対し強力に要望していくこととしている。

平成11年度税制改正要望事項

【海運企業関係事項】

1. 船舶の特別償却制度の延長
 - ・外航近代化船、内航近代化船、二重構造タンカーの特別償却制度の延長
2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の拡充
 - ・本措置の対象船舶に海外から譲渡を受けた船舶を追加
3. 脱特定物質対応型設備の特別償却制度・固定資産税の課税標準の特例の延長
4. 船舶の減価償却制度の改善
 - ・償却可能限度額の引き上げ
 - ・船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善

- ・船舶の耐用年数の短縮

【企業全般に係る事項】

1. 法人税および地方税の税率引き下げ
2. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善
 - ・連結納税制度（直接・間接保有100%の特定外国子会社を対象に含む）の早期導入または次善の策として以下の改善
 - ・課税対象留保金額の計算上、同一国の同一業種の特定外国子会社（便宜置籍国の仕組船会社等）については全ての子会社の損益の通算を認める
 - ・適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外す
3. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善
 - ・特定の現物出資による特定外国子会社の設

立については、国内子会社同様に本特例を適用する

4. 長期保有（10年）の土地から償却資産（船舶を含む）への買い換えの場合の圧縮記帳を認めること
5. 外国税額控除制度の改善
 - ・控除余裕額、限度超過額の繰越し期限の撤廃または延長
6. 欠損金の繰越期間の延長
7. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止
8. みなし配当課税の一部廃止
9. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃
10. 交際費の損金算入が可能な対象法人の拡大
11. 適格年金制度の一層の弾力化
 - ・予定利率の見直し時期の変更
 - ・過去勤務債務償却の弾力化

2. 運輸省がポートステートコントロール(PSC)によるブラックリストを公表

運輸省は去る7月10日、7月分のポートステートコントロール（PSC）において、航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶の情報を初めて公表した。

それによると、国際条約が定める基準に重大な不適合があるとして、処分を課せられた船舶は23隻で、そのうち7月1日から発行したISM

コードの不適合を指摘されたのは3隻となっている。

なお、運輸省ではPSCにおいて処分を課せられた船名や旗国、船級名などのブラックリストをホームページ（<http://www.motnet.go.jp/mthome.htm>）で毎月公表することとしている（表1参照）。

表1 LIST OF SHIPS DETAINED IN JAPAN (during July 1998)

Ship's name	Flag	Year of Build	Classification society	Type of ship	Nature of deficiency	Date of detention	Date of release
EQUATOR RISE	Singapore	1968	Bureau Veritas	General Dry Cargo	Life-saving appliances, Radio communication equipment, Navigation equipment, Crew	24 June	still detained at end of July
RETALINK	Singapore	1980	Nippon Kaiji Kyokai	General Dry Cargo	Oil/water separating equipment, Damage on screen plate and longitudinal bulkhead of FOT and WBT	30 June	19 July
AO XIANG	China	1977	China Classification Society	General Dry Cargo	Rescue Boat and its launching appliance	2 July	3 July
TRANG AN	Vietnam	1981	Vietnam Register of Shipping	General Dry Cargo	Damage on hull	3 July	10 July
HE FEI 101	Saint Vincent and the Grenadines	1993	China Classification Society	General Dry Cargo	Rescue Boat and its launching appliance	6 July	10 July
NEW VIGOR	Panama	1984	Nippon Kaiji Kyokai	Bulk Carrier	Life saving appliances, Navigation light, Damage on hull and hatch cover	8 July	still detained at end of July

Ship's name	Flag	Year of Build	Classification society	Type of ship	Nature of deficiency	Date of detention	Date of release
SVYATITEL NIKOLAY	Russian Federation	1991	RS (Maritime Register of Shipping)	General Dry Cargo	Lack of international Load Line Certificate. Damage on window of bridge	10 July	10 July
SANTORIN II	Cyprus	1984	Germanischer Lloyd	Bulk Carrier	Lack of ISM Certificate	17 July	17 July
EDUARD TOLL	Russian Federation	1970	RS (Maritime Register of Shipping)	General Dry Cargo	Cargo securing	22 July	22 July
CITY KIM	Hong Kong (China)	1984	Nippon Kaiji Kyokai	Bulk Carrier	Major non-conformity on Safety Management System (lack of mandatory drills)	13 July	13 July
KAPITAN LYUBCHENKO	Russian Federation	1977	RS (Maritime Register of Shipping)	General Dry Cargo	Dirty Oil Incinerator broken	16 July	21 July
HARVIA	Saint Vincent and the Grenadines	1983	China Classification Society	General Dry Cargo	Load line mark-not marked	23 July	24 July
LIAN XING	China	1981	China Classification Society	General Dry Cargo	Fire extinguisher. Life-saving appliances. Charts, etc.	23 July	25 July
KAPITAN PUZIKOV	Russian Federation	1987	RS (Maritime Register of Shipping)	Research Ship	Fire extinguisher. Fire detection and alarm system	23 July	23 July
DAE SONG SAN	North Korea	1967	Register of Shipping. North Korea	Refrigerated Cargo	Life-saving appliances. Fire extinguisher. Navigation equipment. Chart and nautical publications. Oil record book. Garbage record book	15 July	21 July
LU HAI 172	Belize	1980	Belize Register Corporation	General Dry Cargo	Chart and nautical publications	24 July	24 July
VISKO BONA	Belize	1983	Belize Maritime Bureau	General Dry Cargo	Crew	23 July	23 July
ALCESTIS	Bahamas	1984	(not specified)	Bulk Carrier	Lack of ISM Certificate	11 July	14 July
MORUE	Belize	1978	Isthmus Bureau of Shipping S.A.	General Dry Cargo	Rescue Boat and its launching appliance	30 July	still detained at end of July
JIN LONG SHAN	China	1980	China Classification Society	General Dry Cargo	Life-saving appliances	30 July	31 July
REFRIGERATOR 603	Russia	1981	RS (Maritime Register of Shipping)	General Dry Cargo	Radio communication equipment. Damage on rescue boat. Charts, nautical publications and international Code of signals	31 July	still detained at end of July
PALATINO	Honduras	1982	R.J. Del PAN	General Dry Cargo	Life-saving appliance. Nautical publications. Oily-water separating equipment. Load line mark	31 July	31 July
HERMION	Thailand	1976	Bureau Veritas	General Dry Cargo	Fire damage on machinery room. Emergency illumination	31 July	still detained at end of July

運輸大臣より感謝状授与

当協会は本年5月のインドネシア危機に際して、在留邦人の輸送などで尽力したとして、7月28日、運輸省より感謝状が贈呈された。

当協会では、当時緊張が高まっていたインドネシア情勢に対応し、会員各社の協力の下に、同地域に就航する船舶等の情報を収集し、空港封鎖など緊急事態が生じた場合に備え邦人救出の準備をしていた。



▲藤井孝男運輸大臣（当時）より感謝状の贈呈を受ける当協会河村健太郎会長

特 別 欄

平成10年版「日本海運の現況」(要約)

～物流改革を担う～

運輸省海上交通局編

平成10年7月20日発行

第1部 海上交通のシステムとその役割

第1章 海外との物資の安定輸送を担う外航海運

- ・貿易物資輸送の99.8%を担っており、国民生活・経済活動を支える上で重要な役割を担っている。
- ・引き続き低廉で信頼性が高く、質の高いサービスを提供することにより、輸出入構造の変化や我が国製造業の海外展開等我が国の経済の発展に重要な役割を担うことが期待される。
- ・インドネシアの政情不安では邦人救出のための輸送における海運の役割も注目された。

第2章 産業基幹物資の国内輸送を担う内航貨物輸送

- ・国内物流の大動脈として、鉄鋼、石油、セメント等の産業基幹物質の大半を輸送している。
- ・大量性という特性から、エネルギー効率が高く、環境に与える影響を極めて少ないクリーンな輸送機関として注目されている。
- ・大量性によるスケールメリットを活用し、一層の物流効率化に寄与していくことが期待されている。

第3章 人々の生活を支える内航旅客輸送

- ・フェリーによる輸送が、本州から北海道、四国及び九州といった長距離路線で活躍している。
- ・いわゆる離島航路は全国で343航路あり、年間のべ約5,800万人の生活の足として機能している。
- ・近年ミニクルーズ船が多数就航する等、レジャーを楽しむための施設として欠かせない存在となっている。
- ・災害時には、陸上交通の代替輸送機関として人員、物資の緊急輸送にも対応。

第4章 海陸の結節点として機能する港湾運送

- ・陸上輸送と海上輸送との結節点である港湾において両者を円滑に結びつける重要な役割を果たしており、港湾運送がより効率的に行われれば、そのプラスの影響は、国民経済全般に及ぶものである。

第2部 海上交通をめぐる現状・課題と政策的対応

第1章 外航海運

第1節 外航海運の現状

1. 世界における外航海運の動向

近年、韓国、台湾、香港、シンガポールといったNIEs(Newly Industrializing Economies: 新興工業経済地域)から、ほぼアジア全域にまで拡大したアジアの経済発展を背景に、アジア域内やアジア―欧米諸国間の貿易が拡大した結果、アジアにおける巨大な海運市場が形成されてきた。しかしながら、1997年後半からアジア諸国の通貨危機や政治不安の影響で荷動きに変化が見られており、今後の動向が注目される。

(定期船市場)

定期コンテナ船市場においてアジア発着航路が世界の荷動き量の57%を占めている。このうち、北米航路の往航運賃を見ると、船腹供給増や、海運企業の競争激化により低水準で停滞していたが、アジア発の輸送需要増を受けて従来の低落傾向に一応歯止めがかかっている。

世界の主要コンテナ航路は、大手海運企業の合併が進んでおり、またこれらに伴うコンソーシアムの再編が行われている。

(不定期船市場)

不定期船で運ばれるばら積み貨物については、海上荷動き量と船腹供給量との需給バランスを基礎としつつ、世界の政治・経済上の要因や、天候、季節的要因によりその運賃水準が絶えず変動する点が特徴であり、その荷動きを見るとアジア向けの荷動きが多く、アジアにおけるエネルギー需要増加等に伴い、荷動き量は順調に

増加してきている。

(世界の外航船員の状況)

外航海運では文字どおり世界規模での競争が繰り広げられており、各国の海運企業は、生き残りをかけて、コスト削減策を進めてきた。

こうした取り組みの一つとして、海運企業は、世界最大の船員供給国であるフィリピン等人件費の安い発展途上国の船員の配乗が可能であり、かつ、有利な税制度を有する便宜置籍国に自国籍船を移籍したり、現地に設立した自己の海外子会社に船舶を建造・保有させて現地国籍としており、現在ではそうした便宜置籍船を活用する方法が多くなっている。

この結果、ノルウェー、イギリス等の海運国と呼ばれる国々でも自国籍船が減少し、これに伴い自国船員も減少を続けてきた。こうした状況に対応すべく、欧州各国は80年代後半より相次ぎいわゆる国際船舶登録制度等を創設し、税制上の優遇措置、補助金等の予算措置等を講じることにより自国籍船にコスト競争力を取り戻させて、自国籍船隊及び自国船員の減少傾向に歯止めをかけるための取り組みを続けている。

(我が国の海上輸送)

世界の海上輸送における我が国発着貨物のウエイトは大きく、荷動きを重量ベースで見ると世界の海上貿易量50億7,400万トン(1997年推定量)のうち17.3%の8億7,784万トンを我が国発着貨物が占めている。その内訳は輸出が1億193万トン(対前年比7.5%増)、輸入が7億7,591万トン(対前年比2.4%増)であった。

2. 日本の外航海運企業の現状と動向

(我が国商船隊の輸送活動)

1997年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送合計で7億2,270万トンとなっており(三国間輸送のシェアは数量ベースで19.3%、運賃収入ベースで24.6%)、世界の海上貿易量50億7,400万トン(97年推計値)の14.2%を輸送している。

(我が国外航海運企業の動向)

平成9年度の海運大手5社の業績は、アジア向け荷動きの減少に加え、運賃水準の下落の影響があったものの、円安基調の持続や懸命な合理化努力により、定期船部門は減収したものの、営業損益が前年度比66億円増の601億円となる等引き続き順調に推移した。しかし、アジア諸国の景気や為替の動向等不安定要素もあり、経営環境は依然厳しい状況が続くものと予想される。

(日本籍船・日本人船員の減少)

1985年のプラザ合意以降急激に円高が進行する中で、日本籍船は再び大きく減少し、さらに、昨今為替相場が円安基調で推移する中にあるにもかかわらず、我が国の海上貿易を担うべき日本籍船及び日本人船員は、それぞれ182隻(対前年比4.8%減)、4,561人(対前年比11.6%減)となっている。とりわけ、日本人外航船員は、高年齢層の占める割合が高く、近い将来大量の退職が発生することもあり、将来的に貿易物資の安定輸送の確保等に支障をきたさないよう日本人船員の確保・養成が必要な課題となっている。

第2節 外航海運政策(国際競争力の強化)

1. 自由で公正な国際海運市場の形成に向けて

我が国外航海運政策は「海運自由の原則」を基本としており、我が国の外航海運に係る制度は世界的に見ても最も自由化が進んでいると言える。我が国は、国際交易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するべく、世界貿易機関(WTO)・経済協力開発機構(OECD)、アジア太平洋経済協力(APEC)等における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて課題を抱えるアメリカや中国等と二国間協議を行っている。

○FMC 制裁問題

1996年11月、米国連邦海事委員会(FMC)が、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度等を問題として、それが改善されない場合には我が国海運企業3社が米国の港に寄港する度に10万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発表した。我が国は、かかる一方的制裁措置は、相手国企業に対する最恵国待遇及び内国民待遇を定めた日米友好通商航海条約に違反するのみならず、WTOの精神にも違背するものであるとして、その即時撤回を求めた。

さらに、今回の米国の制裁措置のように、外国政府が日本海運企業に対し不当に差別的な負担金・課徴金の納付を義務付ける等一方的な制裁措置を行う場合に、我が国として対等な立場を確保し、こうした不当な措置に対抗できるようにするため、当該国の外航海運企業に対し、その国が徴収する負担金・課徴金に相当する金額の納付を通告することができるようになること等を内容とする「外国等による本邦船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律(いわゆる対抗立法)の一部を改正する法律」が、議員立法により1997年12月12日に成立し、19日公布、施行された。

また、外航海運カルテルの独禁法適用除外制度を見直し、利用者の利益を不当に害するおそれのある外航海運事業者間の協定等の実施を未然に防止できるよう、事前に審査するための手続き規定を整備していく。

2. 国際競争力の強化

平成9年5月の海造審報告書では、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船である「国際船舶」の配乗体制については、国際競争力を確保していくとともに、船内管理、輸送の質等を考慮し、基幹職員である船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする混乗体制で運航できるようにすることとし、船長及び機関長以外の職についての外国人船員に対する海技資格の付与等の実施に向けて、検討を進めることとされた。

これを受け、「国際船舶」における日本人船長・機関長2名配乗体制の導入を図るため、船舶職員法一部改正法案を国会に提出し、本年5月同法案が可決されたことにより、STCW条約締約国が発給した資格証明書を受有している者であって、運輸大臣の承認を受けたものは、海技従事者の免許を有しなくても、船舶職員として日本籍船に乗り組むことができるとする制度が創設された。また、今後船長・機関長の職を担うことになる若年船員等を対象に、実践的な教育訓練を行う教育訓練スキームである「若年船員養成プロジェクト」を平成10年度より実施することとした。

第2章 内航貨物輸送

第1節 内航貨物輸送の現状

平成8年度の内航貨物輸送量は、景気が一時的に回復の動きをみせた中で、トンベースでは前年度比0.3%の減少となったものの、トンキ

ロベースについては前年度比1.4%の増加となった。平成9年度については、景気低迷の影響等により、第1～第3四半期の合計の輸送量は、トンベース、トンキロベースとも低調に推移している。

収支状況を見ると、内航海運業全体では経常利益率は前年度の0.7%から0.8%とやや改善を示した。内航運送業については、貨物輸送量が増加したことから海運業収入が前年度比1.2%増加したものの、海運業費用が1.7%増加したため兼業部門を含めた経常利益率は前年度と同水準の1.3%であった。内航船舶貸渡業については、営業損益が前年度比0.3%減となったものの、営業外収支において改善が見られたため、経常利益率は前年度の▲0.8%から▲0.5%と改善を示した。

第2節 内航海運（貨物）政策（物流効率化、地球環境問題への対応）

内航海運の活性化を図るため、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、これまで財産的価値を有することとなっていた自己所有船の引当資格につき、自己所有船を解撤する転廃業者に、日本内航海運組合総連合会が交付金を交付すること等を内容とした内航海運暫定措置事業を平成10年5月に導入した（図表）。

内航船の建造需要の拡大、内航海運へのモーダルシフトの推進を図るため、平成10年度第1次補正予算において、運輸施設整備事業団が内航海運暫定措置事業に係る必要な資金について日本内航海運組合総連合会に融資すること、運輸施設整備事業団の船舶共有業務を弾力化すること等の支援措置を講じた。

内航海運の活性化を図るため、現在残っている内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタン

カー運賃協定を、平成10年度末までに廃止するとの閣議決定がなされた。

第3章 内航旅客輸送

第1節 内航旅客輸送の現状

平成8年度の輸送実績は、長引く景気低迷の影響もあり、輸送人員で1億4,810万人(対前年度比0.5%減)、輸送人キロで56億3,400人キロ(同0.1%減)とそれぞれわずかに減少している。また、旅客船事業は輸送人員の減少を反映して赤字が拡大しており、とりわけ離島航路事業者は経営状況が厳しく、平成8年度において営業損失が前年度に比べ約15億円増大した。

平成10年4月5日、明石海峡大橋の供用開始により神戸・鳴門ルートが全通し、阪神～徳島航路の輸送人員が平成10年4月6日から4月30日まで昨年比80.9%も減少する等、既存航路の輸送人員及び航送台数が大幅に減少した結果、本州・四国間等で公共交通機関として重要な役

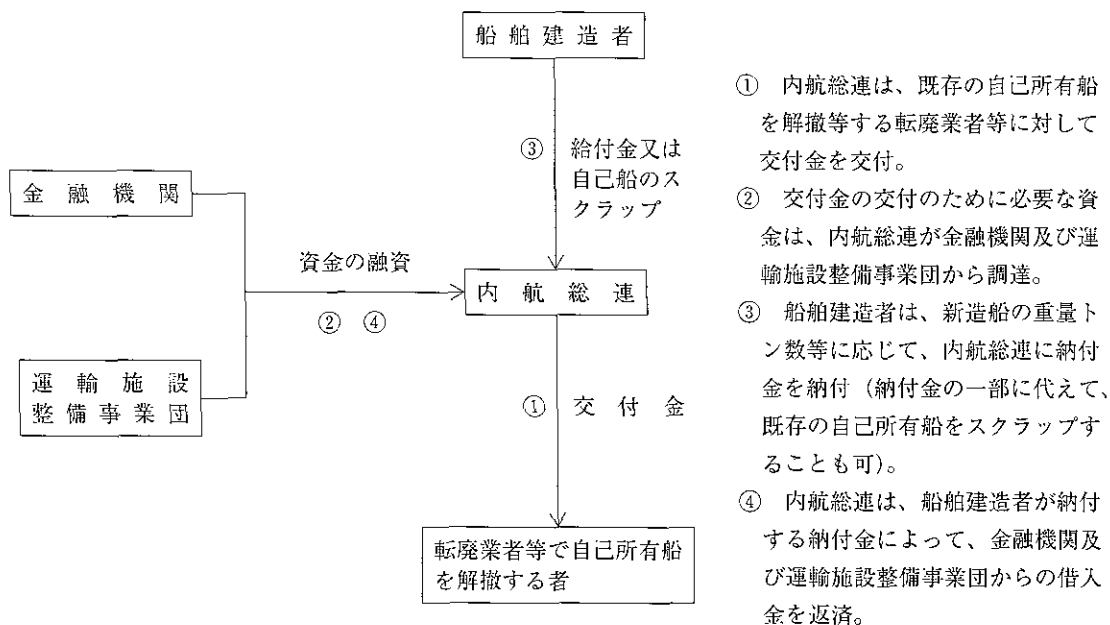
割を果たしてきた既存航路が事業の廃止や規模縮小を余儀なくされている。

第2節 内航海運(旅客)政策

平成10年6月、運輸政策審議会海上交通部会は、参入につき免許制を許可制に、退出につき許可制を届出制に、運賃については許可制を事前届出制にするなど市場原理の導入による利用者利益の増進を図る観点から規制を最小限にするとともに、消費者保護、安全確保のための方策として従前からの方策に加え情報提供の充実等を図るべきこと、またいわゆる生活航路については、その維持のための所要の規制及び公的支援等の措置を講じることが必要であるとの答申をとりまとめた。運輸省としては、この答申をもとに、国内旅客船行政の制度改革を進めていくこととしている。

来年春の3ルート全てが完成する本州四国連絡橋の建設・供用に伴い、航路再編成計画に基

図表 内航海運暫定措置事業の概要



づいた関連航路の再編成を具体的に進めていくとともに、関係機関等と協力して、転職前職業訓練等円滑な転業及び離職者のための対策を講じていく。

第4章 港湾・港湾運送

第1節 港湾・港湾運送の現状

我が国のコンテナ貨物量は経済の成長につれて一貫して増加してきており、また最近では輸入コンテナ貨物量の伸びが著しく、1994年には初めて輸入が輸出を上回り、現在に至っている。

しかしながら、香港、シンガポールをはじめとするアジアの港湾と比較した場合、コンテナ貨物量の伸びは低くなっており、我が国港湾のアジアにおける相対的な地位は低下しつつある。

最近、コンソーシアムの再編が行われ航路の再設定が行われる際に、船舶の大型化にも影響されて、日本の港への寄港数が減少するという日本抜港の動きが顕著となっており、逆に、中国各港、釜山、高雄等への寄港数は増加している。

こうした我が国港湾の相対的地位の低下の理由としては、日本の貨物発生量・消費量の伸び率がアジア各国に比べて伸び悩んでいることが大きな理由であるが、港湾におけるコスト（人件費及び施設利用料）が他のアジアの港湾に比べて高いことや、港の使い勝手にも改善の余地があることも要因になっていると考えられる。

今後とも、日本の輸出入のため安定的な基盤を提供しつづけるためには、日本の港をより効率よく使いやすい港にしていくことが重要であり、そのためには、港湾運送に係る規制の見直しや、効率的な就労体制の構築、日曜荷役の安定的実施等ユーザーのニーズに対応したサービスの提供、バースの運営効率の向上などの施策を図ることが必要である。

第2節 港湾・港湾運送政策（港湾流通機能の向上）

船舶の大型化に対応した大水深の国際海上コンテナターミナルの整備、製品輸入の増加に対応した総合輸入ターミナルの整備等を図っている。また、ターミナル施設の利用料金の低廉化とターミナルの利用効率の向上を図るため、平成10年度から中枢国際港湾のコンテナターミナルについて新たな整備・管理運営方式を創設した。

港湾運送事業の規制緩和については、現在、具体的な緩和策の策定に向けて取り組んでいるところであり、平成9年12月の行政改革委員会の最終意見（規制緩和（免許制を許可制に、料金認可制を届出制にする）の実施及び港湾運送の安定化策（効率的な就労体制の確立や悪質な労務供給事業者の参入の防止策など）の実施等）を踏まえ、平成10年5月に運輸政策審議会海上交通部会の下に港湾運送小委員会を設置し、規制緩和の具体化及び港湾運送の安定化策の策定に向け、関係者間で議論を行っている。平成10年中に中間とりまとめを行い、来年度早期には答申を得る予定になっている。

本誌にその要約を掲載した平成10年版「日本海運の現況」（運輸省海上交通局編）の入手に関するお問い合わせなど詳細につきましては、下記にご連絡下さい。

1. 頒布価格：1部950円
2. 取扱先：日本海事広報協会

〒104-0033

中央区新川1-23-17 マリンビル7F

TEL 03-3552-5033

海運 ニュース

1. 将来の船員教育訓練はいかにあるべきか
—安教審・教育部会の審議始まる—
2. IMO 第6回旗国小委員会(FSI6)におけるタンカーに関するポートステートコントロール(PSC)問題の審議状況について
3. IMO 第44回航行安全小委員会(NAV44)の模様
—航行の安全に関する「国際海上人命安全条約」第V章の全面改正について2002年7月1日発効を目指し審議を継続—
4. 運輸政策審議会海上交通部会第2回港湾運送小委員会の模様
5. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会幹事会の模様

1. 将来の船員教育訓練はいかにあるべきか

—安教審・教育部会の審議始まる—

海上安全船員教育審議会・教育部会の審議が始まりました。去る7月9日、運輸大臣は「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方」について審議会に諮問しました。

その背景には次のような事情があります。船員の教育・訓練については、STCW条約という国際基準があることはご既承のとおりですが、1995年の改正に伴い、海技従事者の試験・講習制度が変更されます。一方、国内では日本籍船の国際競争力強化のために国際船舶制度が導入され、日本人船員に求められる役割が変化していることもあります。さらには国際的安全基準の強化や船舶整備の技術等にも応えていかなくてはなりません。また、社会的には少子化傾向、高学歴化志向が進展しています。こうした中で、今後優秀な若い日本人船員をどう確保していくのか、——大きな問題です。

もう一つ行政改革という大きな流れがあります。その中で昨年12月、行革会議は運輸省所管の船員教育訓練機関である航海訓練所、海技大学校、海員学校の民営化の方針を打ち出しています。

こうした情勢の変化をうけて、今般の審議会開催となった訳ですが、教育部会は具体的には2つの問題に対処しようとしています。1つ目は、教育訓練の内容をどうするか、2つ目は教育訓練体制はどのようにあるべきかということ、で、実質的な検討を行うため、それぞれ小委員会が設けられることになっています。

当協会としては海運が求める人材育成を図るに最適な教育・訓練の内容とその体制を求めていると思います。特に教育・訓練機関のあり方については、行革会議としては海運という一産業用の人材輩出のために、国が関与したいわば大がかりな仕組みが必要なのか、という問題意識でしょうが、実態は海技免状を持つ人たちは何も海運業のみに就職している訳ではなく、保険をはじめ周辺産業にも在職し、広く海事社会に貢献していることに目を向けてもらいたいと思います。また、凡そ海運先進国と呼ばれている国でも海技資格者は国の関与で育成を図っています。従って、今後とも船員の育成には、このような機関が持つ機能は国が関与する形で維持することは不可欠である、と考えます。

2. IMO 第6回旗国小委員会（FSI 6）における タンカーに関するポートステートコントロール（PSC）問題の審議状況について

1. 経緯

日本政府は、1997年1月に発生したロシア籍船ナホトカ号の事故を教訓とすべく、船体の老朽化が事故原因に大きく影響したというナホトカ号事故調査委員会の結論に基づき、再発防止策として第68回海上安全委員会（1997年5月開催）に次のような提案を行った。

- ① タンカーおよびばら積み貨物船の検査強化プログラムに関する総会決議 A.744(18)の板厚計測報告書に計測結果を評価するための手段として板厚衰耗限度の記載欄を追加し、その記録を義務付けること。
- ② PSCにおいて船体構造に著しい腐食が発見された場合、これを旗国及び国際海事機関（IMO）に通報し、旗国に対してはこの通報に対する処置の報告を義務付けること。
- ③ 一定期間内に、旗国が上記報告をしなかった場合、IMOは当該船舶の船名等を加盟国に回章すること。

この内、①の総会決議 A.744(18)の改正提案は、既に1997年11月に開催された国際海上人命安全条約（SOLAS）締約国会議における決議として採択されているが、日本政府はその後の検討の結果、船体縦強度の評価とその記録保持について同決議を更に改訂するよう提案することとした。また、②および③については、旗国小委員会（FSI）にその詳細を説明するよう求められていた。

2. 日本政府の提案

日本政府は、日本造船研究協会に検討委員会（RR74WG）を設置し、具体案を検討していた。①については大きな問題点はなかったが、②、③については技術的な検討を必要とする種々の問題があった。当初の案は、PSCにおける船上での板厚計測を前提としており、その計測結果に基づき船体の縦強度評価を行い、船体の健全性を判断するという内容で、健全性に疑いがある場合、イエローカードを発行することとし、その手順を検討してはどうかというものであった。当協会は、これに対し以下の問題点を指摘して提案内容の修正を求めた。

- a. 船体の老朽化に関し、船体縦強度評価等による簡易な判定方法が策定できるかどうか技術的に疑問があり、まず国際船級協会連合（IACS）に検討を求めるべきである。
- b. IACSでの検討の結果、このような判定が可能とされた場合、はじめて、PSCで利用出来るかどうかを検討、あるいは船級協会での検査強化の方策として活用するべきである。
- c. 仮に上記判定が可能であったとしても PSC 検査官による一定水準の検査が可能となるような措置を講じた上で実施を図るべきである。

日本政府は、その後の造船研究協会における委員会の調査結果から、PSCにおいて船上での板厚計測を行うこと、およびその結果に基づき縦強度の評価を行うことは技術的に無理であると判断し、方針を変更した結果、わが国提案

は以下の通りとなった。

- (1) タンカーを対象とする、縦強度評価を導入する総会決議 A.744 (18) の改正提案

ア、旗国は板厚計測が要求される定期的検査時に、その計測結果を利用して、IMO が作成するガイドラインに従って、船体の縦強度を評価すること。

イ、縦強度評価の記録を PSC でチェック出来るよう、現在要求されている検査報告書の一部として船上に保持させること。

- (2) 船体構造の健全性に係る PSC の強制通報制度についての提案

① 構造の健全性に係る PSC においては、次の書類の確認を行う。

・構造安全証書及び満載喫水線証書・検査報告書（板厚計測結果、縦強度評価結果）
また、書類に不備がある場合は、必要に応じ、構造のチェックを行う。

② ①の PSC において問題がある場合には、寄港国は、旗国及び IMO に対し、その旨通報する。

③ 旗国は、②の通報を受けた船舶に関し、取った措置を IMO に報告する。

④ ③の報告が、一定期間〔2 年半〕以内に行われなかった場合、IMO は船舶名等を締約国政府に回章する。

⑤ ②から④の通報制度は、船齢15年以上のタンカーを対象とする。

3. 旗国小委員会での審議結果

- (1) 縦強度評価を導入する総会決議 A.744 (18) の改正提案について

わが国より、旗国が老朽船タンカーに対して、検査強化プログラム A.744 (18)

に基づく板厚計測結果に基づき縦強度の評価を行うことを求める提案文書の説明を行い、旗国による縦強度評価のためのガイドライン作成、それを強制化するための A.744の改正等は技術的事項であることから、設計設備 (DE) 小委員会にて審議するよう求めた。この提案については、多数の国の賛成を得て、次回の海上安全委員会 (MSC 70) で承認を得た後、DE 小委員会で技術的な観点から検討されることとなった。

- (2) 船体構造の健全性に係る PSC の強制通報制度の提案について

具体的な提案の内容について、わが国は、PSC で実際に板厚の測定を求めているのではなく、船主に新たな負担を求めているものでもないこと、また、カナダで採択された閣僚宣言では船体強度に関する PSC の強度が謳われていること等に重点をおいた提案説明をしたが、これに対し、各国から多くの意見が出され、活発な議論がなされた。主な論点は次のとおりである。

① 現在の PSC オフィサーには船体の構造を評価するような資質・能力がない。

② 仮に PSC オフィサーが出港を認めた後、沈没などの事故があると、PSC オフィサーは欠陥を認識していたにもかかわらず出港を認めたことになり、PSC オフィサーに対して損害賠償責任が生じる可能性がある。

③ イエローカードを出された船は船舶保険などを拒否される可能性が高く、船主負担が高まる。

④ 構造強度に欠陥がある船舶について警告を発するイエローカードシステムは、拘留を困難にし、却って PSC を弱めるもので

ある。

- ⑤ 日本提案は、海上での安全性を高めるための特別措置について規定している SOLAS 条約第 XI 章の改正ではなく、PSC の方法等を規定した第 I 章第 19 規則を改正すべきである。

- ⑥ 船体強度は旗国の責任であり、PSC で評価すべきではない。

上記のとおり、船体構造の健全性に係る PSC の通報制度の提案文書およびその趣旨説明については、十分な支持は得られなかったが、この提案は旗国と寄港国の関係を築く上で重要であるとの観点から、今回の議論を踏まえた日本からの新たな提案を基に、来年 3 月に開催される

次回の旗国小委員会において更に検討することとなり、日本は今回の委員会に提出された IACS の文章や今回の審議における各国コメントを勘案し、次回の委員会に新たな文書を提出することが求められている。

当協会は、この問題について、造船研究協会の委員会を通して積極的に船主意見の反映に努めてきたが、今回 IMO において表明されたわが国提案に対する各国の危惧は当協会が指摘してきた問題でもあった。

本件は、次回の旗国小委員会において再度検討されるが、旗国と寄港国の関係という新たな観点での検討が示唆されているため、引き続き今後の動きに慎重に対応していく必要がある。

3. IMO 第44回航行安全小委員会(NAV44)の模様

一航行の安全に関する「国際海上人命安全条約」第V章の全面改正について2002年7月1日発効を目指し審議を継続一

国際海事機関(IMO)の航行安全小委員会第44回会合(NAV44)が1998年7月20日から24日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、1995年から継続して検討が進められている航行の安全に関する設備の搭載要件等を規定した「海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)」第V章の全面改正、船舶の航路指定・船舶通報制度、および航行の安全に関する設備の性能基準の策定等について審議が行われた。

主な審議結果は次のとおりである。

1. SOLAS 条約第V章の全面改正について

第V章の全面改正案の合意目標年次を1999年(NAV45での合意が期限目標)とし、2002年

7月1日発効を目指すことが確認された。

第V章は航行の安全に関連した幅広い内容を含んでいるが、今次会合では、わが国にとっても特に重要な意味を有する自動船舶識別システム(AIS)や船舶の海難発生時の状況音声およびレーダー映像等が再現できるVDR(Voyage Data Recorder)の搭載要件、そして米国およびカナダによって行われている北大西洋における氷の監視業務維持管理費用の分担方法の見直しについて審議が行われた。概要は次のとおり。

(1) AIS (Automatic Identification System)

わが国の基本スタンスは、AISが新しく開発された機器であり、海事関係者に広く利用されているわけではなく、その有効性もまだ十分に確認されていないこと、また、輻輳海

域における装置の有効性が確認されたわけではないことから、搭載を強制化することは時期尚早とするものであった。また、フランスも当該機器の性能基準が本年5月開催の第69回海上安全委員会(MSC69)で採択されたばかりであり時期尚早であるとする意見を述べたが、議長からわが国意見を支持するその他の意見はあるかとの問いに対し、支持意見が出されなかったため時期尚早提案についてはこれ以上審議がなされず搭載要件に関する審議に移った。

わが国からAISを運用する必要性がある海域は、船舶の通行量、輻輳状況、衝突の危険性について理解している主管庁が決定すべきことであり、また国際航海に従事しない船舶についてはその航行海域を考慮し、主管庁がその搭載要件を決定すべきである旨提案したところ、ギリシャの支持が得られたがオランダより国内航路といえども国際航路に従事する船舶も航行し、船舶対船舶の衝突防止の観点から国際航海に限定すべきではなく、原案どおり旅客船および総トン数300トン以上の貨物船に適用すべきとの意見が出され、英国など欧州諸国をはじめとする多数の国がこれを支持し合意された。

また、特殊な船舶(例えば核物質輸送船など)に対しては、船舶からのAISによる航海情報の保護及び提供の免除がなされることとなった。

なお、今次会合においてはわが国の時期尚早提案は受け入れられなかったが、AIS装備船同士が船舶の航行ルールである国際衝突予防規則によらず衝突避航動作をとることが予想され、またそれにとまなう非装備船に対す

る影響等、AIS情報の利用方法と統一化について問題を残しているため、さらなる検討が必要である。

(2) VDR (Voyage Data Recorder)

わが国は、VDRの搭載は1994年のRo-Ro旅客船エストニア号の海難発生から検討が始まったこと、およびVDRは船舶の安全に直接寄与しない二次的な装置であることから、海難が発生した場合に人的被害が大きい場合、将来の事故防止を優先すべき国際航海に従事するRo-Ro旅客船のみに義務づけるべきであると主張し、韓国やロシアなど合計10ヶ国より支持が得られた。一方、人命安全の問題に関しては、Ro-Ro旅客船など船種によって差異はなく、実行可能な限り多くの船に搭載を義務づけるべきであるが、一度に全船舶に搭載を義務づけることは非現実的であることから、現存船も含み旅客船および総トン数3,000トン以上の船舶に段階的に搭載を義務づける必要があるとする英国提案がイタリアなど合計13ヶ国から支持された。また、英国提案を基本的に支持するが現存船への適用には反対したオーストラリア、ギリシャの2ヶ国から意見が出され、結果として、日本支持11ヶ国と英国支持16ヶ国に意見が二分し、今次会合では搭載基準については結論を出すことは困難であるとの判断から、次回NAV45(1999年9月開催予定)で再度検討することとされた。

(3) 北大西洋の氷の監視業務維持管理費の分担方法の見直し

1912年の客船タイタニック号の海難の発生により、1914年より毎年、2月15日から7月1日までの間、北大西洋において、米国・カ

ナダが行っている氷の監視業務並びにその情報提供のための経費については、その財政援助に関する協定加盟国（17ヶ国）が当該海域を航行した船舶量に応じて分担金を負担している。しかし非協定加盟受益国（65ヶ国）の航行船舶量の増加や加盟国の分担金の滞納など、氷の監視業務を継続することが困難な状況が発生している。本業務が現行条約第V章第5および第6規則に規定されていることから、昨年5月に開催されたIMO第68回航行安全委員会（MSC68）よりNAVに対し、SOLAS条約第V章の全面改正のなかでの検討が要請されていた。今次会合で米国は、その費用はSOLAS条約締約国の船舶が、当該海域を航行し、米国およびカナダに入国する場合に支払うことを基本とし、自国の船舶に代わり締約国政府が負担することもできるとの提案を提出した。

これに対し、①現在の氷の監視体制への衛星利用と経費節減の可能性、②氷の監視情報の米国およびカナダでの利用度、③米国およびカナダの軍事情報としての利用度、④航海援助施設の維持・管理費用を受益者負担とする概念の是非について質問があり、米国は、衛星情報のみでは氷の監視は不可能であり、知る限りにおいて本情報は軍事目的には利用されておらず、氷の監視業務を継続するための基本的な資金の提供を求めているだけであると回答した。また、イギリスをはじめ多数の国から、締約国政府の負担よりも受益者である船舶の負担を支持する意見が出されたことに対し、わが国をはじめドイツなどから、受益国負担は海洋法条約により認められた航海の自由を阻害するものであること、また、

今までの自国の費用負担制度を変更する必要があることから、基本的にはこれまで同様、締約国政府負担とし、締約国政府が同国受益船舶からの費用徴収を選択した場合にのみ受益者負担制度の導入を可能とするべきであるとの意見が出された。

今次会合においては、氷の監視業務は船舶の航行安全を確保する上で重要な業務であり継続されるべきであるとの認識で一致したが、本件は各国の費用負担の問題で政策的な事項でもあり本委員会で検討することはふさわしくないとの意見から、上記各国の米国提案に関する意見の纏めと米国提案に関して可能な修正を行い本年12月開催予定のMSC70に報告することとし、当該海域を航行した船舶の旗国が氷の監視業務費用を分担することとして、その分担方法については別に協定を結ぶとの規則案を作成した。

なお、米国は、わが国主張に沿う、受益者負担は締約国政府が受益船舶からの費用徴収を選択した場合に可能とする内容の協定書の案文を配布し、自国に持ち帰り再検討の上、本年12月開催予定のMSC70に提案する旨説明を行った。

2. 航路指定および船舶通報制度

(1) ドーバー海峡分離通行帯における避航水域の設定

ドーバー海峡分離通行帯の中央分離帯北端に設置されている航路標識のF3灯船への衝突事故が多く発生していることから、当該灯船を中心とする半径500mの海域を避航海域に設定することが承認された。

(2) 米国東岸のフロリダ沖（11月15日～4月15

日の間) およびボストン沖 (通年) の 2 海域における強制船舶通報制度

当該海域が北セミ鯨の繁殖海域であり、当該海域において船舶と鯨の衝突が多数発生していることから、海洋生物保護を目的として米国から提案されたもので、米国から、①船舶に対し進路・速力の変更を強制するものではなく航行の自由を阻害するものではないこと、②鯨との衝突に対し船長の責任を迫及するものではないことが表明され、原案どおり承認された。

(3) ドーバー海峡における船舶通報制度の強化

特に議論もなく一部北東側通報位置の記載を修正し承認された。

(4) 航路指定の一般通則の改正

分離通行帯を使用する全ての船舶が、国際海上衝突予防規則 (COLREG) を遵守できるように分離通行方式を設定することを主旨とし、IMO が航路指定を承認する場合の基準となる一般通則の改正が承認された。

(5) 船舶の群島水域内航行の指針

本年 5 月に開催された MSC69 で、多数の島より成りたつ群島国であるインドネシアの群島水域内に外国船舶の通行権を認める群島航路帯の設定が合意されたことから、船舶の同水域内での航行方法に関し提案されたもので、特段の議論なく承認された。

3. 航行安全設備および機器の性能基準

性能基準とは、航行安全の観点から IMO において策定される航行安全設備の性能に関する要件で、SOLAS 条約第 V 章において制定される航行安全設備および機器については、その基

準を満足するものでなければならない。今次会合においては、下記設備および機器の性能基準案が作成されるとともに、すでに IMO で策定されている電子海図及び情報表示システム (ECDIS: Electronic Chart Display and Information Systems) の性能基準の改正案が承認された。

1) 統合航行システム

(INS: Integrated Navigation Systems)

航行安全と効率運航の向上を目的として、各種航海設備および機器からの船位、船速及び航路等の情報を表示するとともに、必要により危険海域への接近等について警報を発するなど、船舶の航行情報を同一画面に統合し制御監視するシステムの性能基準案が作成された。

2) 音響受診装置

(Sound Reception Systems)

船橋が完全に密封状態にある船舶の当直航海士に対し、COLREG に基づく周囲の音響信号等を増幅しスピーカーにより知らせ、その概略の方向も表示視認できる装置の性能基準案が作成された。

3) 遠隔発信磁気船首表示装置

(TMHD: Transmitting Magnetic Heading Device)

ジャイロコンパスを持たない小型船舶等において、磁気コンパスからその方位を必要とする、レーダー、衝突予防プロットング装置、および AIS 等に方位信号を伝達する装置の性能基準案が作成された。

4) ラスター海図が表示可能な電子海図及び情報表示システム

(ECDIS: Electronic Chart Display and In-

formation Systems)

海図を電子的に複写処理したラスター海図表示システム(RCDS)は海図の情報を座標処理した電子海図(ENC:Electric Nautical Chart)表示システム(ECDIS)に比べ、拡大使用した場合などはその信頼性に問題があ

るが、ENCが整備されるまでの暫定措置として、ラスター海図のみしか整備されていない海域で最新の紙海図と併用することを条件としてECDISの一つの機能として取り入れたECDISの改正性能基準案が作成された。

4. 運輸政策審議会海上交通部会第2回港湾運送小委員会の模様

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)の第2回会合が7月24日開催され、当協会からは坂田昇港湾協議会代表(日本郵船顧問)が出席した。

6月16日に開催された第1回会合では、運輸省より海外の港湾運送を取り巻く状況とわが国現状との比較説明があり、「わが国港湾運送の諸問題の解決策として規制緩和を前提とした必要なる諸策」について提言が行われた。(本誌平成10年7月号参照)これに対し、港湾労組側は、「港の安定策の確立が先決であり、混乱を惹起する規制緩和には絶対反対」と強く反発し、今後の審議難航を予想する声も上がっていた。このような状況下、今回の第2回小委員会は船社、荷主、港湾労組を代表する9団体がそれぞれ意

見表明を行った。

各紙面でも報道されている通り、「市場競争原理の導入が港湾運送事業の効率化とサービスの向上を促進する」として規制緩和推進を支持する船社、荷主に対し、港湾労組側は従来の規制緩和反対論を主唱、「労働者の雇用安定化方策検討は労働大臣の諮問機関である中央職業安定審議会と別個には議論できない。同一メンバーで議論の場を設置すべき」と主張した為、議論は平行線のまま終了した。

しかしながら当協会をはじめ、船社、荷主団体が具体例をあげながら従来に増して強い論調で改善を要求した事が今後の展開に少なからず影響を与えるものと思われる。

なお、次回会合は9月8日に開催の予定である。

5. 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見交換会幹事会の模様

去る6月15日、当協会と運輸省港湾局が港湾整備に係わるハード・ソフトの問題全般について定期的に意見交換する「港湾の整備・利用に関する意見交換会」が発足したが(本誌平成10

年7月号参照)、その下部機能として実務者レベルで具体策を議論する為に設置した「幹事会」の第1回会合が7月29日に開催された。

運輸省のメンバーは港湾局計画課の山根隆行

企画調査室長、同管理課の柿和夫指導官以下管理課／計画課、並びに海上交通局港運課／海事産業課／外航課の各総括補佐官クラス、当協会からは川崎汽船／商船三井／日本郵船それぞれから港湾担当部長、並びに会長秘書、港湾協議会事務局長・同次長が出席した。

会議ではワンストップクリアランスを前提目標とした EDI 化の推進や港湾・ターミナル諸料金低減の可能性追求、航水路の浚渫事業による航行安全の確保等について実務的な問題整理と意識、理解の共有を図り、今後の議論の対象として「運用・工夫によって改善できるもの」から「予算、あるいは税制など法改正に係わるもの」

まで日本の港湾の利便性向上に繋がるものは全て幅広く視野に入れることを申し合わせた。

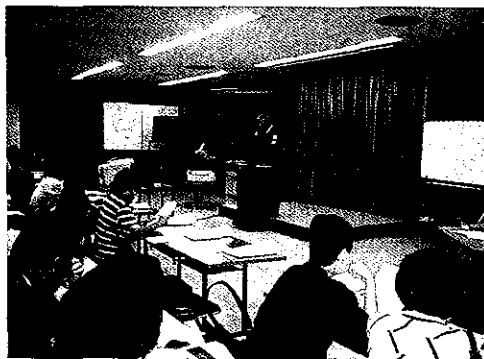
この内、予算・税制に絡むものは時間をかけて十分な検討を要すが、運用・工夫によって実現可能なものは早急に着手し、経済的で使い易い港湾の実現という共通の目標を目指す、との基本方針を確認した。また、港運課は目下進行中である規制緩和の審議に触れ、現行の制度・慣行が障害となっている問題についても躊躇することなく提起して欲しいとの要望がなされた。

今回の討議を踏まえ、各メンバーが更に具体的な方策案を持ち寄り、次回は本会議あるいは幹事会を9月中に開催する予定である。

社会科教師を対象にセミナーを開催

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教師に授業の中で「船」や「海運」について少しでも多く取り上げていただくことを目的として、実際に現場を視察する等のセミナーを開催しており、近年は会員会社の協力を得て、接岸中の船舶への乗船やコンテナターミナルの見学などを行ってきました。

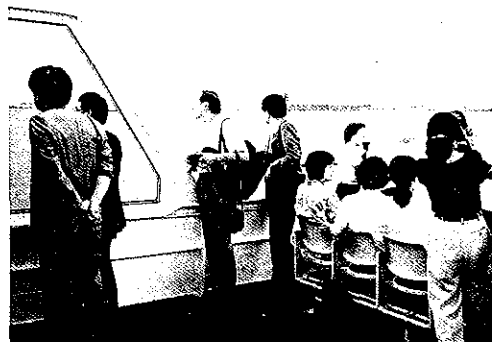
本年度は7月31日に、石油連盟と共同で、東京都小学校社会科研究会の先生方約90名を



▲コスモ石油での説明会の模様

対象として、千葉県の港湾巡視船「若潮」に乗船しての京葉シーバース見学、及びコスモ石油(株)千葉製油所見学、並びに海運・石油関係の説明会を実施しました。

当協会は関連ビデオを上映するとともに、海運が国民経済に果たす役割・重要性等を分かり易く説明し、先生方に好評を得ました。残念ながら京葉シーバースにタンカーが着いておりませんでした、海から陸の工業地帯が見学できたと、これも先生方に好評を得ました。



▲港湾巡視船「若潮」から京葉シーバースを見学する先生方

“海の日前夜祭”

海のシンフォニー ファミリーコンサート



当協会は今年も、運輸省および日本放送協会の後援のもとに、恒例となっている「海のシンフォニーファミリーコンサート」を実施致しました。

今回で8回目を数えるこのコンサートは、今年も多数の応募があり、約20,000名の応募者の中から抽選で選ばれた約3,000名を招待し、7月19日（日）に“海の日前夜祭”と銘打って、NHKホールにて開催しました。

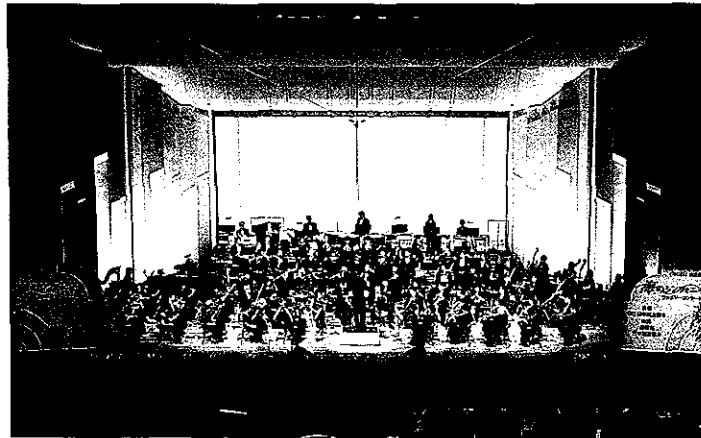
会場では今年も日本水難救済会による「青い羽根募金」に協力しました。

今回は「海を渡った音楽」というテーマで、数々の名曲が披露されました。まず第1部は、故国ドイツからイギリスへ渡って活躍したヘンデルの組曲「水上の音楽」で幕を開け、次に、今年生誕百年を迎えたガーシュウインの「サマータイム」、「ラブソディー・イン・ブルー」などへ続き、観客を音楽の旅へとといざないました。



新日本フィルハーモニー交響楽団▶

▲開場を待つ観客



▲司会・進行の黒田あゆみさんと指揮者の小松長生さん

第2部はジャズのヒットナンバーメドレーで始まり、ヨハン・シュトラウスⅡ世の「皇帝円舞曲」、滝廉太郎の「荒上の月」などで構成しました。黒田あゆみさんの司会・進行のもと、オペラやミュージカル出演など幅広く活動されているソプラノの柴田智子さん、テノールにはヨーロッパで活躍中の黒田晋也さん、そして演奏は小松長生さんの指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団、さらには上柴はじめカルテット、ピアニストの三船優子さんを迎え、それぞれの曲に関する様々なエピソードなどを混じえつつ世界の名曲を披露して頂きました。

巧みな演出と圧倒的な迫力で観客を酔わせたステージは、ドヴォルザークの「交響曲第9番『新世界より』第4楽章」で締めくくられ、観客から惜しめない拍手が送られました。また、アンコール最後は恒例の「我は海の子」の大合唱で、一層大きな拍手が送られました。



◀三船優子さん



▲熱唱する柴田智子さん（左）と黒田晋也さん（右）



▲最後は「我は海の子」を出演者、観客ともに合唱、
左から黒田あゆみさん、上柴はじめさん、黒田晋也さん

『大型タンカーの運航と荷役の基本』の刊行について

この度、日本タンカー協会（会長：太田健夫 飯野海運社長）が創立70周年事業として『大型タンカーの運航と荷役の基本』を刊行しましたのでお知らせします。

本書は、IMO のガイドライン、メーカーの資料、図面、写真の他、タンカー乗組員の訓練、資格要件や係留作業関連事項など、大型タンカーの安全運航、経済運航に必要なかつ有用な資料を網羅し、外国人乗組員にも読みやすいように主に英文を使ってとりまとめられています。（下記目次ご参照）

ご入用の際は、日本タンカー協会（TEL：03-3265-7576、FAX：03-3265-7577）までご連絡下さい。

記

Contents

INTRODUCTION

PREFACE

ACKNOWLEDGEMENTS

PART A : FAMILIARIZATION

Chapter 1 : The Oil Tanker

Chapter 2 : Petroleum Properties and Hazards

Chapter 3 : Oil Cargo Containment and Handling

Chapter 4 : Oil Tanker Operations

Chapter 5 : Marine Pollution

Chapter 6 : Safety

PART B : ADVANCED PROGRAMME

Chapter 1 : Introduction

Chapter 2 : Basic Properties of Petroleum and its Hazards

Chapter 3 : Safety

Chapter 4 : Pollution Prevention

Chapter 5 : Oil Tanker Design and Equipment

Chapter 6 : Oil Tanker Operations

Chapter 7 : Miscellaneous

Chapter 8 : Emergency Procedures

Chapter 9 : Inert Gas Systems (IGS)

Chapter 10 : Crude Oil Washing (COW)

PART C : MISCELLANEOUS

Chapter 1 : Documentation

Chapter 2 : Dry docking and Maintenance

Chapter 3 : Survey and Inspection

Chapter 4 : Requirements for Seafarers

Chapter 5 : Port Entry and Mooring

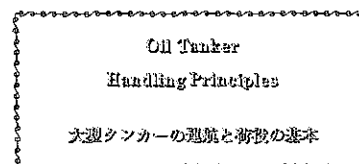
Chapter 6 : Major Incidents

Chapter 7 : Cargo Handling Simulation

BIBLIOGRAPHY

SHIPPING ABBREVIATIONS

The Japan Tanker Owners' Association



The Japan Tanker Owners' Association
日本タンカー協会

注記 上記構成は IMO のモデル・コースにそったもので、タンカーマンとして最低限必要とされる知識を網羅しており、混乗船クルーの教育指導の教科書および自習書を目途とした。

1999年以降コンテナ船隊の伸び率は低下

ー荷動きインバランスの克服が課題ー

～世界のコンテナ船隊および就航状況1998年版(日本郵船調査グループ編)より～

日本郵船調査グループ
調査第一チーム長

和田好夫

1. はじめに

本年も半分以上が過ぎ、早くも年の後半を迎えている。定期船業界を取り巻く本年のこれまでの環境で特徴的なことの一つは、昨年まで数年に亘って盛んであった海運各社の合従連衡が、本年に入ってとりあえずの処、沈静化の兆しをみせている点であろう。アライアンスの組み替えも、1997年の終わりに出来上がった現在のグループ分けで当面は落ち着いていきそうである。

また本年は、主要航路での運賃修復がすすめられている年でもある。特に欧州航路や北米航路では、過去数年間荷動きが比較的好調で需給関係がタイトであったにもかかわらず、運賃が低迷を続けてきたという事情があり、この運賃修復により更なる定期配船の安定化が叶うことと思う。本年の荷動きをみると、昨年来のアジアの通貨危機の影響で、一大市場であるアジアの貿易構造に大きな変動が見られ、未だ経済が堅調な北米や欧州向けの荷動きは堅調に推移しているものの、逆にアジア向けの荷動きが弱含みであり、荷動きのインバランスの更なる拡大が懸念されるところである（この点に関しては

後程もう少し詳しくご説明したい）。

弊社では、定期船（コンテナ船）を取り巻く環境に関して過去30年間調査を続けており、本年も1997年の状況に関しての報告書を作成したので、その内容について簡単にご説明したい。ここでは特に、①世界のコンテナ船隊、②新規竣工と解撤、③新規発注と発注残船腹量に焦点をあててみる。

2. 世界のコンテナ船隊

1997年11月1日現在の世界のフルコンテナ船船腹量は3,189隻・3,972,429TEU、セミコンテナ船は2,825隻・930,196TEUを数え、ともに過去最大の船隊となった。フルコンテナ船隊は、1994年以降毎年ほぼ2桁の大きな伸びを続けている。（表1・図1）

アジア／北米、アジア／欧州、北米／欧州いわゆる三大航路には、フルコンテナ船隊のうち5割強の船腹が就航している。各航路での就航船腹量の増加を見ると、いずれの航路でも就航船腹量が増加している。特徴としては、昨年はアジア／北米の船腹量増加が著しく、同航路に

表1 1997年11月1日現在のコンテナ船船腹量

	Under 1,000TEU		1,000-1,999TEU		2,000-2,999TEU		3,000-3,999TEU		4,000-4,499TEU		4,500TEU+		Total	
	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU
Full-Containership	1,714	692,993	790	1,092,512	366	920,711	117	611,424	86	365,601	56	289,128	3,189	3,972,429
Semi-Containership	2,745	828,864	80	101,332	-	-	-	-	-	-	-	-	2,825	930,196

出所) Containerisation International より当グループで集計

表2 航路別就航船腹量—1997年11月1日現在

	アジア／北米		アジア／欧州		北米／欧州	
隻数	349	(8.4)	332	(-6.5)	298	(-3.6)
船腹量 TEU	1,074,840	(7.1)	1,056,269	(3.8)	709,618	(8.1)

注) () 内は対前年比伸び率%

就航している船腹量が三航路中最大となったこと、また、アジア／欧州と北米／欧州の航路では就航隻数が減少しているのに船腹量は増加しており、船型が大型化してきていることが窺える点である。(表2)

前述の如く、近年定期船会社の合従連衡が盛んであったが、三大航路における主要船社の配船は現在のところ5大グループ1船社となっている。すなわち、Grand Alliance (NYK/Hapag Lloyd/P&ON/OOCL/MISC)、The New World Alliance (MOL/Hyundai/APL)、United Alliance (Choyang/Hanjin/DSR-Senator/USAC)、

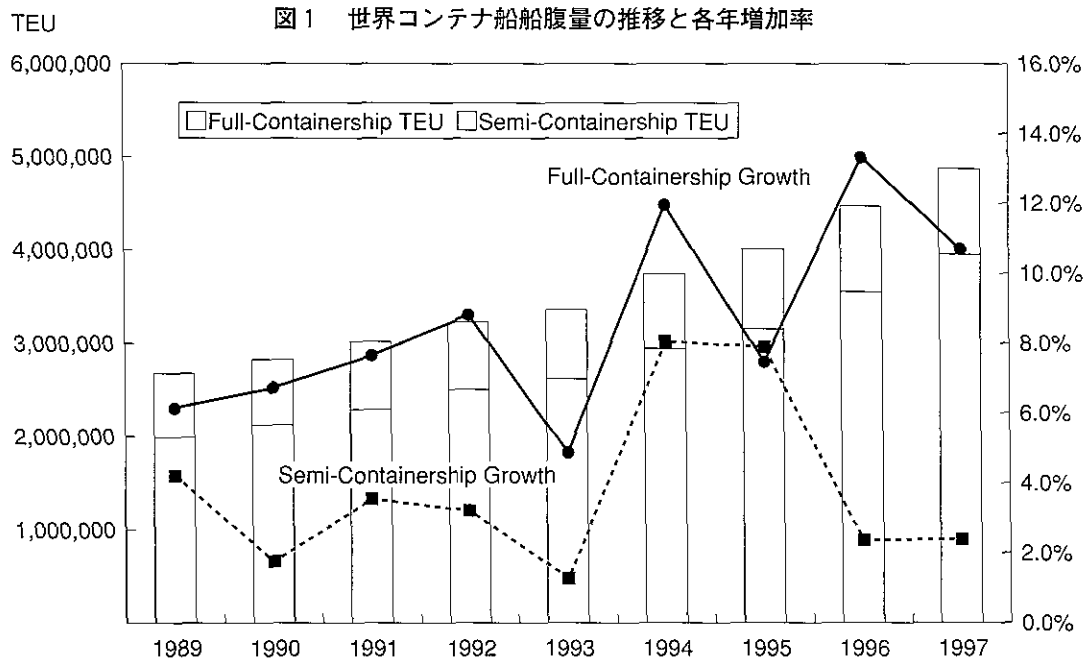
表3 1997年フルコンテナ船運航船腹量上位20社

	Operator	VSL	97 TEU	96 TEU
1	Maersk (DEN)	106	244,650	196,510
2	S-L (USA)	90	212,410	197,625
3	P&ON (GBI/NTH)	85	199,442	198,725
4	Evergreen (TWM)	68	194,714	165,864
5	Cosco (CHR)	121	181,541	156,263
6	Hanjin (KRS)	52	158,823	118,896
7	NOL/APL	52	145,808	136,598
	NOL (SNG)	25	76,975	60,910
	APL (USA)	27	68,833	75,688
8	MSC (SWZ)	78	143,179	89,692
9	NYK (JPN)	53	112,875	107,968
10	HMM (KRS)	35	112,585	101,706
Top 10 Total			740	1,706,027
11	MOL (JPN)	43	108,134	100,542
12	Zim (ISR)	51	95,718	87,478
13	YMT (TWN)	37	88,862	77,989
14	OOCL (HKG)	31	86,604	74,804
15	K-Line (JPN)	43	82,915	80,104
16	H-L (GER)	25	78,390	75,436
17	DSR-Senator (GER)	26	63,335	74,331
18	CMA (FRA)	21	55,070	54,447
19	Wan Hai (TWN)	46	45,707	41,082
20	Contship (GBI)	20	44,004	36,476
Top 20 Total			1,083	2,454,766
World Total			3,189	3,972,429

出所) Containerisation Internationalより当グループで集計

注) 1996年のP&ONの船腹量はP&ONとNLの船腹量を足したものの

図1 世界コンテナ船船腹量の推移と各年増加率



出所) Containerisation Internationalより当グループで集計

注) 各年とも11月1日現在

Maersk/Sea Land、Cosco/K-Line/Yangmingの5グループとEvergreenである(ただし、Evergreenも一部航路でLloyd Triestinoと協調している)。現実にはこうしたグループでの協

表4 新規竣工フルコンテナ船舶腹量推移

YEAR	VSL	TEU	TEU/VSL
1986	105	152,859	1,456
1987	83	110,798	1,335
1988	70	119,879	1,713
1989	67	106,953	1,596
1990	95	138,617	1,459
1991	113	162,921	1,442
1992	115	185,301	1,611
1993	122	201,679	1,653
1994	151	265,856	1,761
1995	182	327,624	1,800
1996	194	388,813	2,004
1997	263	505,822	1,923

出所) Containerisation International、Fairplay より当グループで集計

表5 1990年以降の解撤船舶腹量

YEAR	VSL	TEU
1990	0	0
1991	1	1,426
1992	4	3,254
1993	5	3,069
1994	1	903
1995	6	4,996
1996	18	19,574
1997	31	38,681
Total	66	71,903

出所) 1995年まではLloyd's Maritime Information Services Ltd.
1996年はLloyd's "WORLD CASUALTY STATISTICS"
1997年はFairplay、Clarkson Research Studiesほかより当グループで集計

表6 1998年に船齢20歳以上となる老齢船

Built (Age)	VSL	TEU
before 1968 (30-)	33	24,936
1969 (29)	27	18,699
1970 (28)	41	21,929
1971 (27)	55	36,488
1972 (26)	80	82,302
1973 (25)	69	67,289
1974 (24)	48	27,011
1975 (23)	70	31,062
1976 (22)	86	66,816
1977 (21)	131	86,675
1978 (20)	179	134,833
Total	819	598,040

出所) Containerisation International より当グループで集計

調配船が行われているが、参考までに各社単独での運航船腹量を見ると、表3の通りMaerskが世界一位の運航船腹量を誇っている。

3. 新規竣工と解撤

1997年一年間に竣工したフルコンテナ船は263隻・505,822TEUであり、年間の新規竣工船として隻数、TEUともに過去最高の高い水準を記録した。(表4)

1997年の新規竣工船の特徴は四分の一以上にあたる26隻・134,937TEUが4,500TEU以上の大型船であった点にある。

また1997年中に解撤・喪失となった船腹は31隻・38,681TEUとなり、1年間の解撤量としては過去最も多くフルコンテナ船が解撤された年であった。(表5)

1997年に事故以外で自発的に解撤された船舶の平均船齢は23.5歳である。1996年にはこの平均船齢が28.5歳であったことに比べると、ずいぶん若い本船でも状況によって解撤されてきていることがわかる。このような状況を考慮すれば、表6にある船齢20年以上の船腹は近い将来に解撤される可能性があるといえよう。

4. 新規発注と発注残船腹量

1997年のフルコンテナ船新規発注量は、128隻・24万TEUに留まり、前年の340隻・57万TEUに比べ隻数、TEU共に半分に大幅に減少した。新規発注隻数は、ここ数年増加の一途にあったが(TEUベースでは昨年5年ぶりに減少)、1996年秋口からの新規発注減少傾向が顕著になっている(但し98年に入り、また活発になっている)。(表7・図2)

昨年の新規発注に関しての特徴的なもう一点は、4,000TEU以上の大型船の平均船型が急速に大きくなっていることである。4,000TEU以上の発注船についてその平均船型を取ると、

1993～95年の4,500～4,700TEU から1996年は5,198TEU、1997年は5,872TEU に急速に大型化している。

新規発注が減少しているために発注残船腹量も当然のことながら減少している。1997年末時点の発注残船腹量は、403隻・802,011TEU であった。TEU ベースでは1993年以降毎年30%

前後の伸びを記録してきたが、今年は6年ぶりに減少に転じ、減少幅も前年比-28.1%と大きな減少率であった。(表8)

しかし1998年に入り、特に5月以降に新規発注が集中した。最新のデータを含めた1998年6月末時点での発注残船腹量を竣工予定年別・船型別にまとめてみると、表9の通り、1998年に

表7 新規発注量の推移

YEAR	VSL	TEU	TEU Growth
1986	46	107,186	- 6.8%
1987	74	124,489	16.1%
1988	62	95,209	-23.5%
1989	122	216,208	127.1%
1990	105	174,860	-19.1%
1991	60	110,092	-37.0%
1992	120	218,902	98.8%
1993	131	301,288	37.6%
1994	218	424,949	41.0%
1995	321	605,282	42.4%
1996	340	571,789	- 5.5%
1997	128	242,364	-57.6%

出所) Fairplay より当グループで集計

注) 128隻中、小型船10隻分の TEU は不明

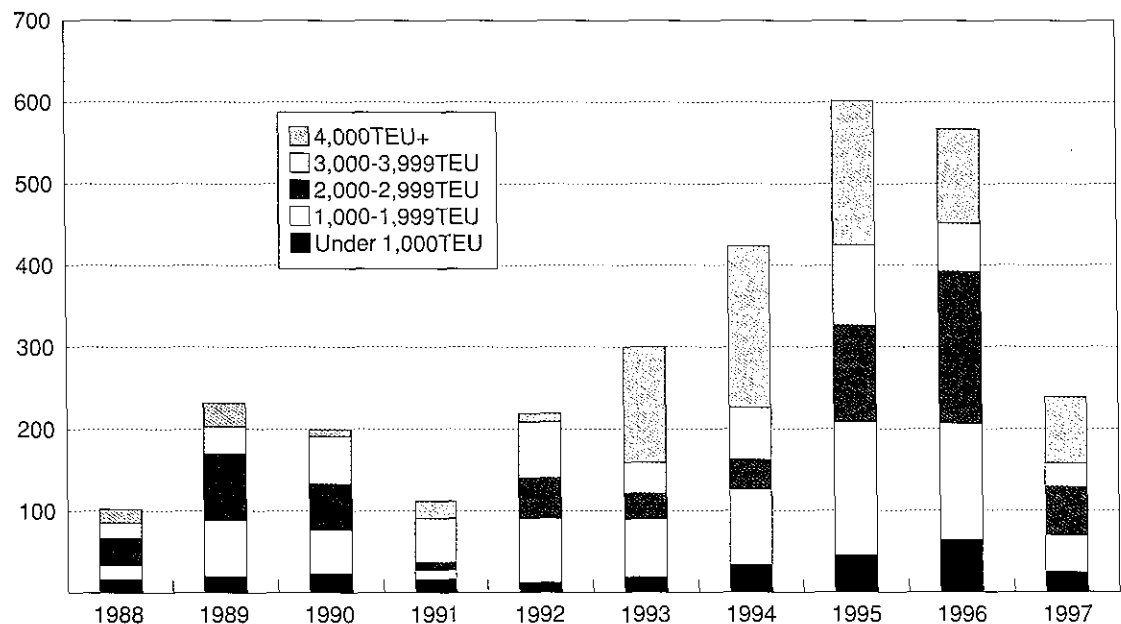
表8 発注残船腹量の推移

YEAR	VSL	TEU	TEU Growth(%)
1986	96	179,395	-18.5%
1987	106	201,326	12.2%
1988	126	201,585	0.1%
1989	192	312,318	54.9%
1990	214	346,759	11.0%
1991	192	328,951	-5.1%
1992	199	374,231	13.8%
1993	225	492,113	31.5%
1994	292	652,040	32.5%
1995	413	857,548	31.5%
1996	572	1,115,471	30.1%
1997	403	802,011	-28.1%

注) 小型船12隻分の TEU は不明

出所) Fairplay より当グループで集計

図2 船型別新規発注船腹量の推移



出所) Fairplay

注) 1997年はTEU不明の10隻を除く

は（すでに竣工したものもあわせ）309 隻・619,910TEU の竣工が予定されている。前述の如く、1997年の新規竣工量は263隻・505,822 TEU で過去最高であったが、1998年にはそれを上回る規模の大量竣工が予想されている。但し、1999年になると、竣工予定船は128隻・273,732TEU に急減の見込みであり、今後新規発注がある程度行われたとしても、新規竣工量の伸びが低下することは間違いないと思われる。

1998年の竣工予定船を船型別にみると、1995年および1996年に大量発注された2,000TEU 未満の船型の竣工隻数が全体の60%以上を占めている。また4,000TEU 以上の大型船の竣工予定は、隻数で約12%、船腹量で約32%を占めており、この比率は1997年の竣工船とほぼ同じになっている。（表9）

以上、主にコンテナ船隊の供給状況を中心に見てきた。他方、今年のコンテナ船の需要見通

しはどうかというと、コンテナ貨物荷動きの一大中心地であるアジアの通貨下落・経済危機の影響と共に欧米の景気がまだ好調を持続していることから、アジアから北米や欧州に輸出される貨物は昨年に比べ2桁の伸び率を示している。その反面アジア域内やアジアへの輸入の荷動きは、逆に昨年に比較して縮小する傾向を示している。従って需給バランスという観点で見ると、アジアから北米や欧州向けの航路では、船隊の本年分の増加を貨物量の増加分が充足または追い越すこととなり、需給バランスは少なくとも昨年よりは更に逼迫してくる状況が考えられる。ただしアジアへの輸入貨物の減少のため、往復航の荷動きの大きなインバランスが生じることが課題となる。空コンテナが輸入地域である欧米に滞り、需要地までいかに空コンテナを返送・配送していくかが今後の船社経営のキーポイントとなろう。

表9 竣工予定年別発注残船腹量

DELIVERY YEAR		Under 1,000TEU		1,000-1,999TEU		2,000-2,999TEU		3,000-3,999TEU		4,000TEU+		Total	
		VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU	VSL	TEU
1998 COMPLETED		32	20,078	28	39,824	23	53,098	7	26,059	22	113,709	112	252,768
1998	FIRM	51	32,901	78	108,140	38	91,648	14	50,988	14	82,469	195	365,146
	PENDING	2	996	0	0	0	0	0	0	0	0	2	996
	TOTAL	53	33,897	78	108,140	38	91,648	14	50,988	14	82,469	197	367,142
1998 ALL TOTAL		85	53,975	106	147,964	61	144,746	21	77,047	36	196,178	309	619,910
1999	FIRM	29	17,396	41	59,478	19	44,560	4	15,874	14	82,212	107	219,520
	PENDING	5	3,138	4	5,400	7	16,726	0	0	5	28,948	21	54,212
	TOTAL	34	20,534	45	64,878	26	61,286	4	15,874	19	111,160	128	273,732
2000	FIRM	0	0	4	5,680	4	8,800	0	0	10	49,564	18	64,044
	PENDING	2	1,600	2	2,200	4	8,800	0	0	8	41,092	16	53,692
	TOTAL	2	1,600	6	7,880	8	17,600	0	0	18	90,656	34	117,736
2001	FIRM	0	0	4	5,680	0	0	0	0	0	0	4	5,680
	PENDING	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5,364	1	5,364
	TOTAL	0	0	4	5,680	0	0	0	0	1	5,364	5	11,044
TOTAL (発注残)	FIRM	80	50,297	127	178,978	61	145,008	18	66,862	38	214,245	324	655,390
	PENDING	9	5,734	6	7,600	11	25,526	0	0	14	75,404	40	114,264
	TOTAL	89	56,031	133	186,578	72	170,534	18	66,862	52	289,649	364	769,654
ALL TOTAL(含む98年竣工)		121	76,109	161	226,402	95	223,632	25	92,921	74	403,358	476	1,022,422

出所) FAIRPLAY NEWBUILDINGS より作成

Washington便り

米国の港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax) に代わる新税の導入計画について

本年3月31日、米国最高裁は判事全員(9名)一致で米国の港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax) の輸出貨物への課徴は米国憲法の輸出条項に違反するとの判断を下しました(注1参照)。現在、行政府は港湾維持税に代わる代替案の検討を行っていますが、その概要および経緯について以下簡単に説明します。

港湾維持税は「1986年水資源開発法」の一部である「1986年港湾維持収入法」に基づき、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%を港湾使用料(port use charge/fee)の名目で米国税関が荷主(輸出入業者)から徴収し、その殆どが港湾維持信託基金(Harbor Maintenance Trust Fund)に保管され、米国港湾内の航路の浚渫を含めた港の運営費および維持費に充当されていた。輸出貨物に対する同税の課徴は最高裁による違憲判決後に廃止された(注2参照)が、現在までに11億ドルを超える余剰金が出ている。

4月1日、米国港湾協会(American Association of Port Authorities)は港湾維持税の違憲判決の知らせを受けて、全米の航行水路維持のための財源を確保するため、議会に迅速な対応を呼びかけ、特に、港湾維持税の代わる制度の創設にあたり、次のような要請を行った。

- 今まで通りの金額水準で港湾の運営および維持を目的とした浚渫を最優先すること。
- 港湾が提供するサービスとその対価としての使用料との間に正当な関係があること。また、料金支払い者の間で衡平性を保つこと。
- 余剰金を生まないこと。

4月6日、スレーター運輸長官が、行政府は港湾維持税の代替案を本年年末までに作成するとの発表を行った。代替案は、港間の競争バランスを崩さないこと、国際市場を求めて競争している輸出業者に不当な負担をかけないこと、そして、料金システムは米国が外国と結んでいる貿易協定に違反しないことが前提とされる。

4月下旬、ルイジアナ州選出のウィリアム・ジェファーソン民主党議員は港湾維持税の代替案を検討させるため、海運および港湾関係者で構成する作業部会の設置をクリントン大統領に要請するとともに、同作業部会の座長に元米国港湾協会会長で、現在ニューオーリンズ港の社長を務めているロン・ブリンソン氏を推薦した。

5月12日、米国港湾協会は代替案について、全ての関係者を平等に利するためには1986年以前と同様に連邦予算で財源を確保するのが一番公正な方法であるとする主張を新聞に発表した。これを擁護する形で、ブロー上院議員の側近が、同議員は浚渫費用全額を連邦予算から獲得するための戦いを行う用意があると語った。

5月20日、行政管理予算局は、港湾維持税に代わる新税(ユーザー・フィー)の創設を上院歳出委員会エネルギー・水資源開発小委員会のドメニチ委員長を始めとする主要議員に提案した。行政管理予算局は、港湾の利用者が引き続

き安全かつ経済的に競争力のある港湾制度を確保する費用を負担すべきであるとして、次のような計画案を発表した。

- 新税は陸軍工兵隊による浚渫作業の他、港湾の拡張や増深といった港湾建設費用、さらに航行援助施設の設置費用（注3参照）にも充当する。
- 新税は利用者が支払う金額と受けるサービスとの間には適切な関係があること。
- 年間の徴収額と支出額との関係を明朗にする。この目的のため港湾サービス基金（Harbor Maintenance Fund）という基金を設立して会計管理を行う。

クリントン大統領は6月第2週、カリフォルニア州モンテレイで開催された「海洋の重要性」についてのコンファランスにおいて米国の港湾近代化計画を発表し、港湾維持税に代わる新税（ユーザー・フィー）の導入を行政政府が検討していることを明らかにした。

6月23日、上院運輸・インフラ小委員会において、陸軍工兵隊の港湾・内陸水路プロジェクトへの支出に関する公聴会が開催され、担当官が港湾維持税に代わる新税の創設に関する説明を行い、行政政府は商船に課徴する法的要件および経済的要件を満たす税金の導入について検討していると発言した。

現時点まで、行政政府は新税を誰が（どのような利用者が）負担するのかについて言明を避けて来ているが、業界筋によると、最高裁が違憲判断において、港湾維持のための浚渫（費用）と船舶の大きさ／重量、港における停泊時間、要求するサービスといった要素との間には正当

な関係があるべしとのコメントをしていることから、行政政府と新税を次のような基準のいずれかに基づき船主に課徴する方向に傾きつつあるとのこと。

- 寄港回数
- 貨物または船舶の重さ
- 船舶の大きさ
- 船舶の喫水

現時点（7月下旬）において行政政府の代替案を盛り込んだ法案はまだ議会に提出されていません。仮に、今後、議会に法案が提出されても今年は選挙の年にあたり審議日数も余り残っていない（10月9日が議会閉会予定日。その前に1カ月の夏季休会がある）ので、可決の見通しは全くないようです。しかしながら、来年は法案審議が本格化するのは必至であり、今まで荷主が負担していた性格の税金を船主が負担するのは全く理不尽なことであり、この種の財源は従来通り、荷主負担あるいは国庫（一般財源）で確保すべきものです。その実現のためにも今から早急に米国や全世界の船主と協力して運動を展開する必要があると思われます。

（北米地区事務局ワシントン連絡員 平山 修）

（注1）港湾維持税について米国最高裁の違憲判決が出る直前までの経緯については本誌平成10年2月号P.25を参照。

（注2）輸入貨物に対する課徴は継続されているが、欧州連合および日本はこれについてWTO規違反であるとしてWTOに提訴している。

（注3）本年2月米国行政政府は「航行施設利用税」という名目の新ユーザー・フィーの徴収を1999年度予算案で要求している。本誌4月号P.37を参照。

海運雑学ゼミナール 第101回

舵輪の登場で 左右逆転した舵取り命令

船の世界では伝統的に右舷をスターボードと呼び、左舷をポートと呼ぶ。これはバイキング船の舵 (Stear) が常に右舷にあり、舵のない左舷が港 (port) に接岸する側だったことに由来するといわれる。商船の世界では、船長や航海士が操舵手に舵取りの方向を指示する場合にもこの呼び方を使い、右回頭の場合はスターボード、左回頭の場合はポートサイドと指示する。

しかし、かつて右回頭がポート、左回頭がスターボードだった時代もあった。

その頃の舵は、舵材の上部に取りつけた舵柄を左右に動かして舵材の下部に舵柄と逆の向きに取りつけた舵板を動かすもので、舵柄を左 (ポート) 方向に動かせば舵板は右を向いて船は右

へ回頭し、右 (スターボード) 方向に動かせば舵板は左を向いて船は左へ回頭する。

舵柄を動かす方向を直接指示するため、当時はこれが間違いの少ない方法だったようだ。ところが舵取り装置が現在のような舵輪に代わると、回頭方向と逆の方向を指示するこのやり方は逆にわかりにくいものになった。

このため従来の慣習を捨てて回頭方向を直接指示する方式に変える国も現れたが、異なる国の船員が乗船する船ではかえって混乱し、それが原因で衝突事故さえ起こるに至った。

こうしたことから1929年には「海上における人命の安全のための国際条約」 (SOLAS 条約) が改定され、舵取り命令を直接法 (右回頭はスターボード、左回頭はポート) に統一する決議が採択され、現在に至っている。

双胴船の常識を覆した 波を切り裂く新型高速船

平行する二つの船体を一つの甲板で結んだ双胴船は、船の歴史の中でもかなり古くから登場している。南太平洋の島々で今も使われているカタマランと呼ばれる双胴の丸木舟はその代表だが、商船に応用された歴史も古く、1877年にはドーバー海峡の連絡船として外輪を備えた双胴船「カレー・ドーバー号」が登場した。

双胴船には、甲板面積が広く旅客や貨物のスペースが大きくとれる、安定性が高いという優れた特長がある。それでも船の世界で主流にならなかったのは、船体が水流と接する面積が広いため摩擦抵抗や造波抵抗が大きく、速力が出ず、燃料費がかさむためだった。

ところが近年、双胴船タイプで速力や経済性の問題を克服したものが相次いで登場している。

「SSTH (Super Slender Twin Hull)」はその



一つ。双胴船という特徴を生かして、二つの船体を単独ではほとんど復元性がないような極端に細長いものにすることで、造波抵抗を大きく減らしている。

これと似ているのが「波浪貫通型（ウェイブピアシング）」と呼ばれるタイプ。双胴の船首部分を波を貫通するような鋭い形状にすることで、波による動揺と造波抵抗を大きく低減した。1992年に38年ぶりに大西洋ブルーリボンの記録を更新したのもこのタイプの外洋フェリーだ。

これらとは別の発想に立つものもある。「半没水型双胴船」は、魚雷型の船体を完全に水中に沈め細い支柱で船体上部を支える。水中では造波抵抗が発生しないため、抵抗が生じるのは船体の上部と下部をつなぐ細い支柱部分だけだ。

こうした新タイプ的高速双胴船は水中翼船などとは異なり、船体の浮力を利用して水上に浮かぶ排水量型のため、大型化も比較的容易で、すでに波浪貫通型では全長100メートル近いものも登場している。

優れた特徴を持ちながら、なかなか陽に当たることのなかった双胴船だが、こうした技術進歩によって、21世紀の船の世界では、現在よりずっと重要な位置を占めているかもしれない。

東洋で生まれた櫓は 世界に誇れる人力推進法

船の動力として風力が利用されるようになってからも、人力は長いあいだ船の重要な動力であり続けた。ローマ時代のガレー船やバイキング船のように速力と運動性能が要求された船や、商船の場合でも入出港時などには、どうしても人力による操船が必要だった。

こうした場合にヨーロッパの船で使われたのは櫓（オール）だが、東南アジアや中国や日本



では櫓が使われた。櫓と櫓は手で漕いで推力を得る点は似ているが、その原理は全く違う。櫓は水泳でいえばクロールの手の動きと同じで、単純に水を後ろへ掻くだけだ。

一方の櫓は、魚のひれの動きに似ている。船の後端に支点をおいて、飛行機の翼のような断面の櫓の先端を半円を描くように左右に動かし、行きと戻りで逆方向に切り替わる抑え角から生れる揚力で船を前進させる。これはスクリュプロペラと同じ原理になる。

櫓の場合は櫓よりも速力が出るが、全力で漕ぎ続けられる時間は短い。一方、櫓の場合はスピードで櫓にやや劣るものの、何時間でも一人で漕ぎ続けられる極めて効率的な推進方法だ。

やがて蒸気船の時代に入って、船の推進力に人力は不要になるが、当初、推進器として用いられた外輪は、櫓の動きをそのまま機械的に模倣したものといえる。しかしその後、船舶の推進器の主力となったのは櫓と同じ原理のスクリュプロペラだった。

有名な英国海軍による綱引き競争では、そのスクリュプロペラ船が外輪船に圧勝した。ペリーが幕府の役人の乗る小舟の櫓走の速さに驚いたという記録もある。櫓は人力の推進方法としては世界に誇れる優れた技術だったのである。



7月

1日 運輸省は同省の海事に関する国際業務を所管する「国際海事政策推進室」を運輸政策局国際企画課内に新設した。

6日 インド洋に面した15ヵ国がインド洋MOUの設立に署名した。

8日 運輸省は1998年上半期（1～6月）の新造船建造許可実績をまとめた。それによると国内・輸出船合計で212隻・604万%で、暦年ベースでは昨年と同じ分量で推移しており、通年1千万%に迫る勢いであることが明らかになった。

9日 藤井孝男運輸大臣は海上安全船員教育審議会・教育部会に、「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練」を諮問した。

（P.11海運ニュース1参照）

10日 IMOの第6回ばら積み液体およびガス小委員会が6日からロンドンで開催され、有害液体物質の汚染分類等の見直しについて協議した。

14日 日本船舶輸出組合は、1998年上半期（1～6月）の輸出船契約実績を発表した。それによると、72隻・351万%と、%ベースで前年同期比約37.8%の減少となった。

15日 運輸省海上交通局は、平成10年版「日本海運の現況」（海運白書）を発表した。

（P.5特別欄参照）

24日 IMOの第44回航行安全小委員会（NAV）が20日からロンドンで開催され、国際海上人命安全条約（SOLAS）第5章の全面改正などについて審議した。

（P.14海運ニュース3参照）

◎ 海上安全船員教育審議会・水先部会は「水先人の免許に関する検討会」を開催し、船長履歴の短縮など水先人の免許要件の見直しについて話し合った。

◎ 運輸政策審議会海上交通部会の第2回港湾運送小委員会が開催され、港湾運送事業の参入規制の撤廃など港運の規制緩和問題について、船社や荷主など利用者、また港湾労働者等関係者が意見交換を行った。

（P.18海運ニュース4参照）

28日 本年5月のインドネシア危機に際して、在留邦人の輸送などで尽力したとして運輸省より当協会へ感謝状が贈呈された。

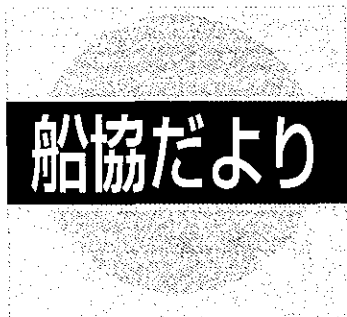
（P.4囲み記事参照）

29日 日米両国政府は、2国間条約協議を開催し、港湾荷役に関する事前協議制度の改善をめぐり、米連邦海事委員会（FMC）が邦船社に課した制裁行為が、日米通商航海条約に違反するかどうかを議論した。

◎ 「港湾の整備・利用に関する意見交換会」の幹事会が開催され、今後の方針などについて話し合った。

（P.18海運ニュース5参照）

30日 小淵恵三新内閣の運輸大臣に川崎二郎氏が就任した。



日本船主協会 船員委員会 第4回中間会合

7月の定例理事会の様様

(7月22日、日本船主協会役員会議室において開催)

政策委員会関係報告事項

1. 外国海技資格受有者の承認制度について
(省略)
2. 平成11年度海運関係税制改正要望事項について (P.2 シッピングフラッシュ参照)
3. 第7回アジア船主フォーラム (ASF) の模様について
(本誌平成10年7月号P.7 シッピングフラッシュ参照)

労務委員会関係報告事項

1. 第4回日韓船員問題共同研究会ならびにアジア船主フォーラム船員委員会第4回中間会合の開催について
日韓船員問題共同研究会は、両国船協首脳会談の下部機構として平成3年(1991年)に設置が決定され、平成5年(1993年)第1回会合を開催して以来、交互にホストを努めながら、アジアにおいては同じ船員需要国の立場にあることから、この観点に立ち、共通の問題を検討してきた。

今般、ホスト国たる韓国船協よりこの第4回会合を今秋行ないたいとの提案があったため、谷川委員長他労務委員会の主要メンバーで対応することとした。

本会合は、9月10日(木)、11日(金)の両日釜山で開催され、改正STCW条約への対応等について意見交換が行われる予定である。

一方、アジア船主フォーラム船員委員会第4回中間会合は、10月12日(月)東京で開催されることとなっており、当協会としてはLi Shanmin委員長(中国船協)にできる限りの協力をしていくこととしている。なお、同日には第8回日韓船協首脳会談が大分で開催されることから、本中間会合も谷川委員長を中心に対応することとしている。

タンカー部会関係報告事項

1. 海上災害防止センター運営検討委員会の設置について
題記については、海上災害防止センター(以下、センター)の油防除体制強化のための基金増額に当協会が協力(平成10年度に6,300万円を拠出)した際、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を条件とした経緯がある。(平成10年3月の理事会に報告済)
その後、当協会は、タンカー部会長を中心に

日本船主協会 船員委員会 第4回中間会合

センターおよび関連業界との間で、センターにおける検討機関の位置付け、当面の検討課題等について協議を行い、平成10年6月19日、センターとの間で「海上災害防止センター運営検討委員会」を設置することに合意した。

本検討委員会は、センターの事業運営に関する船主および関係業界の意見・要望等を通じ効率的かつ透明性の高い海上防災体制の構築を図ることを目的としている。本検討委員会のメンバーは当協会（タンカー部会）をはじめ石油連盟、日本船主責任相互保険組合、日本タンカー協会、十五日会（石油元売会社系タンカー会社の組織）からの推薦者で構成され、センター側も事業運営上の課題の解決を図るため、本検討委員会に参加し、相互の意志疎通に努め、得られた成果を尊重し事業運営に当ることとしている。なお、本検討委員会の事務局は、当協会企画調整部並びに海上災害防止センター総務部に置くこととなった。

同委員会は、これまで6月19日と7月16日に会合を開き、センターの機構、事業内容、財政状況（予算・決算）等についてセンター側から基本的な説明を受けた。今後は、当面の検討課題である大型油回収装置の維持・管理費用の問題と、それに付随して防災に関する諸問題を含めたセンターの事業内容の問題等について検討を行い、同委員会を通じて船主および関係業界の意向を反映させていくこととしている。

会 員 異 動

○退 会

平成10年9月30日付

栃木汽船株式会社（京浜地区所属）

○会社合併に伴う社名変更

平成10年7月1日付

株式会社サンマリン（京浜地区所属）

（島津海運（京浜地区所属）と関星海運（阪神地区所属）の合併）

平成10年7月1日現在の会員数134社

（京浜地区所属87社、阪神38社、九州9社）

陳情書・要望書（7月）

宛 先：運輸大臣

件 名：備讃瀬戸航路（イノサキノツガイ地区）の浚渫について

要 旨：備讃瀬戸三ツ子島西部は、土砂の堆積しやすい部位に位置しており、また「開発保全航路」にも指定されていることから、過去数回水深維持のため浚渫されているが、近年行われていないことから船舶の安全な航行が制限されるため浚渫を要望。

海運関係の公布法令（7月）

㊦ 造船業基盤整備事業協会法施行令の一部を改正する政令

(政令第245号、平成10年7月3日公布、平成10年7月10日施行)

- ② 船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令
(政令第250号、平成10年7月10日公布)

- ③ 船舶職員法施行令及び運輸省組織令の一部を改正する政令
(政令第251号、平成10年7月10日公布、平成11年2月1日施行)

- ④ 船員保険法施行令及び国民年金法等の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置に関する政令の一部を改正する政令
(政令第256号、平成10年7月17日公布、平成10年8月1日施行)

- ⑤ 造船業基盤整備事業協会に対する特定船舶製造事業者の納付金の納付に関する省令の

一部を改正する省令

(運輸省令第57号、平成10年7月3日公布、平成10年7月10日施行)

国際会議の開催予定(9月)

第4回日韓船員問題共同研究会

9月10～11日 釜山

ICS 理事会

9月10日 ロンドン

サブスタンダード海運排除に関する OECD
円卓会議

9月30日 パリ

社会科教材ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」第2作が完成

当協会では、学校・学生向け広報事業の一環として、社会科教材ビデオを制作しておりますが、今般「海運の工夫・技術シリーズ2 コンテナ船」が完成しましたのでお知らせします。

このビデオは、平成8年に完成した第1作「エネルギー資源」に続くもので、コンテナ船輸送について、コンテナターミナルの役割等と併せ、落語家の古今亭志ん輔さんが分かり易く説明した内容になっております。小学校高学年および中学校のビデオ教材として文部省の選定も受けており、また1998年度優秀映像教材選奨において、学校教育部門(中学校向)の優秀作品賞を受賞しました。

ご希望の方は、当協会総務部広報室

(TEL: 03-3264-7181 FAX: 03-3264-7354

e-mail: pub-office@jsanet.or.jp) までお問合せ下さい。

海運の工夫・技術シリーズ2 文部省選定

コンテナ船



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位: 10億円)

年 月	輸 出 (FOB)	輸 入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸 出	輸 入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
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 6 月	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
6	4,346	3,131	1,214	5.5	▲ 0.9

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

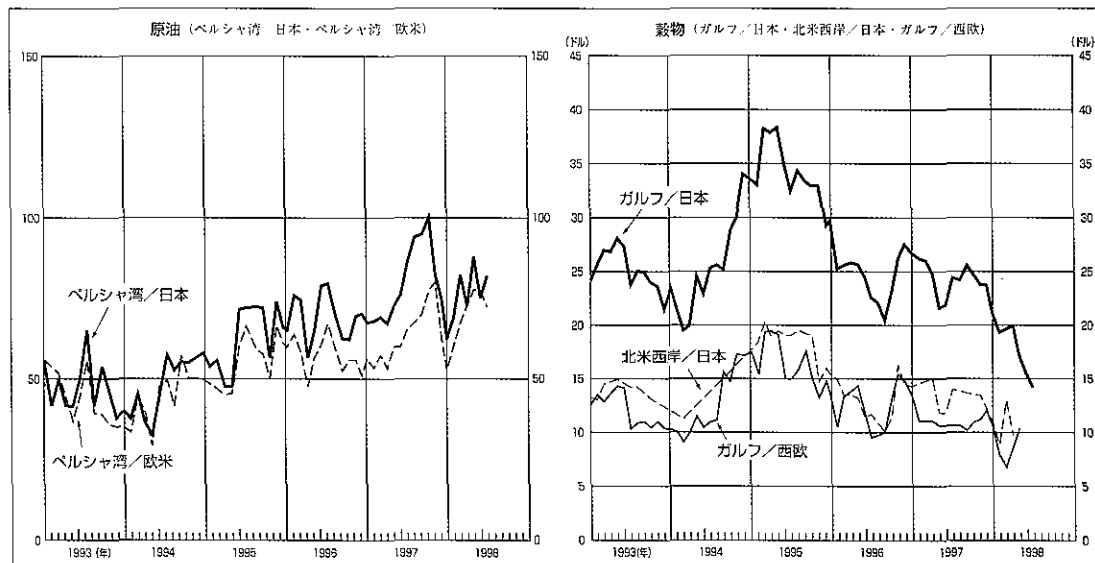
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年 7 月	115.16	112.60	118.30
8	117.90	115.50	119.42
9	120.75	118.80	122.50
10	121.06	119.95	122.20
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
7	140.73	143.70	138.35

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位: 千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)								
穀 物				石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他	Trip	Period	
年次												
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 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
7	15,587	0	15,587	3,114	6,105	5,283	27	438	400	247	10,746	1,519

(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。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	82.50	74.75	67.00	57.50	65.00	50.00	72.50	65.00
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		

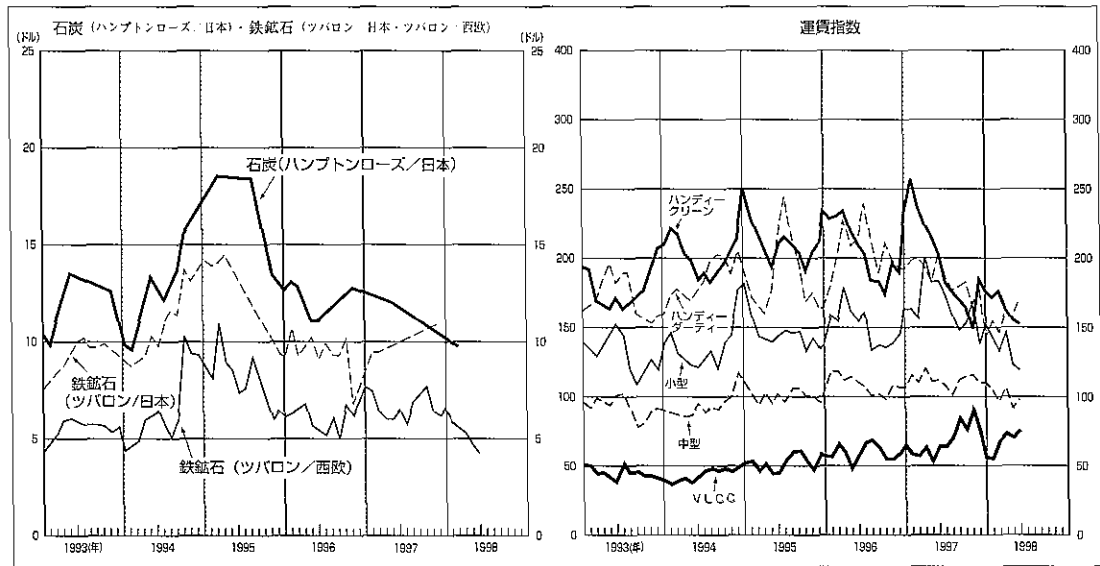
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	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	—	11.00	—	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	13.00	14.00	12.10	9.75	—	—	—	—	—
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。



6. 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)

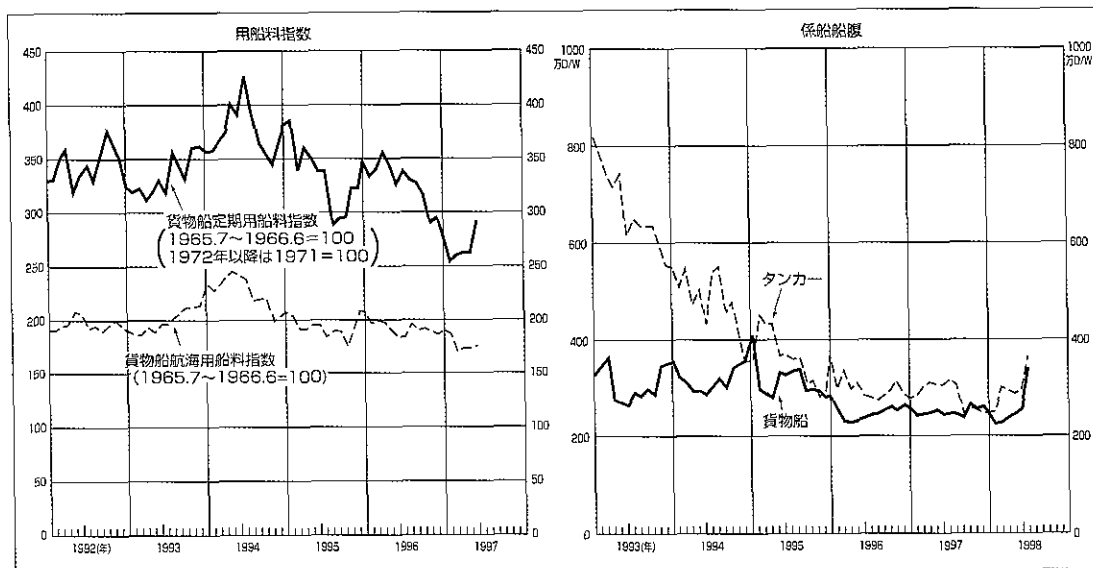
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	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。

7. 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	98.7	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	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0
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	70.3	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	132.6	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	184.0	—	—	—	—	—
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。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワルドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	175.0	319.0	334.0	390.0	339.0	326.0	292.0
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。

9. 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	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	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	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631
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。

エルニーニョ現象は終了したと
のご託宣があったにも拘わらず、
8月に入っても一向に夏らしくな
い。日本から完全に梅雨が去るに
はもうしばらく待たねばならない。

若いときには夏が恋しかったが、
いつの間にか夏が億劫になってし
まった。だから今年のように夏ら
しくない夏は素敵だ。

夏らしくない夏、冬らしくない
冬だと景気の支えにはならないと
云う。季節商品の消費が減退する
からだ。本格的な夏は景気を下支
えする。しかし金がない昨今では
夏商品をそろえるのは苦痛だ。こ
の意味でも今年は有り難い。きっ
と季節も我々庶民を助けてくれ
ているのだろう。

夏休みを取った。家族で小旅行
を楽しんだ。ほんの僅かしか宿泊
しないのに夏休みに費消した金額
はサラリーマンにとっては相当な
額だ。旅行に行かない人も結構出
てきているに違いない。一体どう

編集後記

すれば我が国民は生活を楽しむこ
とが出来るのだろうか。

小渕政権になってから株価も為
替も冴えない動きを示している。
もともと冴えないところで小渕政
権が誕生したのだから日本の意思
決定も相当病んでいる。生活環境
が悪化していることを考えれば再
び欧米の生活がうらやましくなる。
物心ついてから長い間、欧米人の
生活のすばらしさに惹かれ続けた。
中学生の頃テレビで放映された米
国人の豊かさを強調したホームド
ラマに強くあこがれた。そのよう
な感覚も1980年代に入ってしま
うは忘れていた。しかし今、再び
その時の感覚に似たものを覚える
のは何故だろう。

1980年代に盛んに云われた「ジ
ャパンアズナンバーワン」という

繁栄が全てイллюジョンだとは思
わないが、最大の危機に突入した
現時点で冷静に辿ってきた道を見
ると、いつからか日本人から失わ
れていった精神構造に気付く。自
己責任と自立である。もたれあい
の日本株式会社からは自己責任は
生まれない。米国へ追従政策から
は自立は生まれない。長年に欠け
て失われた物を一挙に取り戻すこ
とは困難である。

私はこの危機状況を克服するの
はやはりある程度時間が必要と考
える。どの位掛かるか分からない。
しかし良い機会である。日本人独
特の粘りと柔軟さで欧米のスタン
ダードを上手く取り入れ、いつの
日にか真の「ナンバーワン」にな
りうると確信する。

商船三井

営業調査室長

篠田 匡史

せんきょう 8月号 No. 457 (Vol. 39 No. 5)

発行◆平成10年 8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：ワレニウスラインズジャパン(株)
 (英文名) Wallenius Lines Japan Ltd
 代表者(役職・氏名)：代表取締役社長 柳瀬 誠
 本社所在地：東京都千代田区大手町1-6-1 大手町ビル2F
 資本金：30百万円
 創立年月日：昭和56年10月1日
 従業員数：海上1名 陸上28名 計29名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	140,208%	59,536%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	100%	100%

主たる配船先：三国間

事業概要：当社は自動車輸送を専門とするスウェーデン、ワレニウスラインズ社の子会社で、本社の極東・東南アジア地域代理店としての機能を果たすとともに、所有する自動車専用船の当社への長期貸し渡し等も行い、事業の充実を図っています。

当協会会員は134社。
 (平成10年8月現在)

会社名：上野トランステック(株)
 (英文名) UYENO TRANSTECH LTD
 代表者(役職・氏名)：代表取締役社長 上野 孝
 本社所在地：横浜市中区山下町70番3
 資本金：480百万円
 事業開始日：平成10年4月1日
 従業員数：海上109名 陸上94名 計203名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	7,671%	14,799%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	100隻	117,340%	232,509%

主たる配船先：国内および東南アジア、オーストラリアなど

事業概要：本年4月に株式会社上野運輸商会と上野ケミカル運輸株式会社を統合しました。“創業130年新次元へ挑戦”をモットーに、石油製品と石油化学製品の内外航タンカー輸送の分野で新たな発展をめざしております。



船が支える日本の暮らし




The Japanese Shipowners' Association