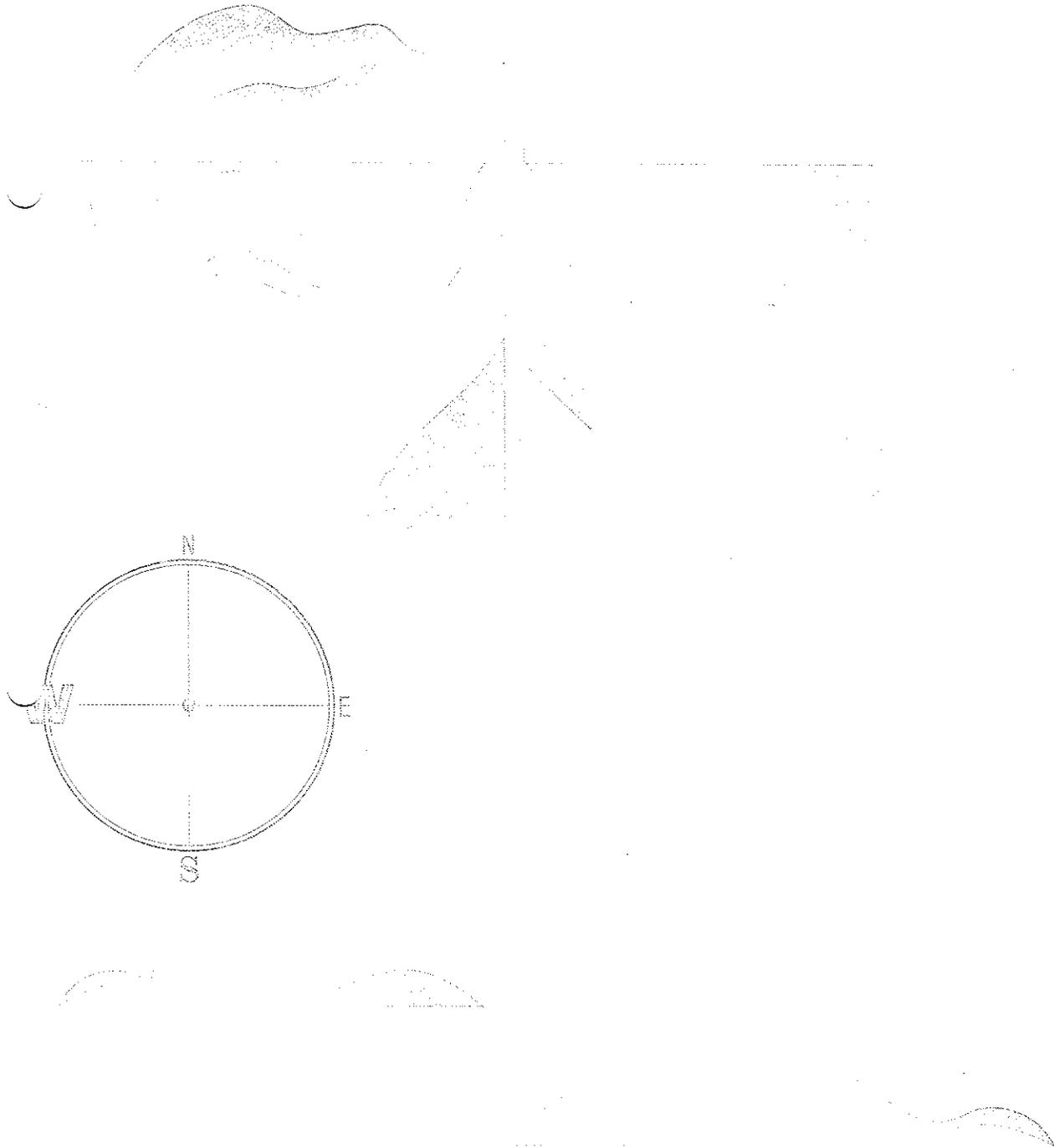


平成10年12月20日発行 毎月1回20日発行 No.461 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1998 12



船協月報/1998年12月号 目次

◎巻頭言

金融破綻の波紋 — 中小企業の悲鳴★日本船主協会副会長 ●乾 英文—— 1
乾汽船取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

海運関係分野のさらなる規制緩和を要望—— 2
—運輸大臣等に38項目の要望書を提出—

◎特別欄

海運界のこの一年★商船三井 営業調査室長 ●篠田 匡史—— 8

◎海運ニュース

1. 「港湾運送事業の規制緩和、2000年までに主要12港で実施へ」—— 11
—運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会「中間報告」まとまる—
2. 海運業界は職員確保に関する諸問題を克服するための一層の
取組みが必要—— 13
—ISF/BIMCO 船員需給中間調査—
3. 港湾審議会が運輸大臣諮問「経済・社会の変化に対応した
港湾の整備・管理のあり方について」に着手—— 16
4. パラスト水中の有害海洋性生物移動防止規制の具体的検討始まる—— 17
—IMO 第42回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様—
5. 金銭的保証の提供に IMO コード案が有力に—— 18
—IMO 第78回法律委員会の模様について—
6. ナホトカ号事故補償への追加拠出金が当面見合わされる—— 19
—国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 総会等の模様について—

◎話題を追って

運賃の決め手は需給関係が一層の鍵に—— 21
—1998年米国外航海運改革法案成立の影響について—

◎寄稿

船舶からの大気汚染防止及びその問題点について—— 27
★財日本海事協会 開発部主管 ●岩切 博

◎各種調査・報告書欄

往復運賃の修復が損益回復のカギ—— 32
「定航海運の現状1997/1998 —規制緩和と大競争時代の国際コンテナ輸送—」
★商船三井 営業調査室

◇平成10年の海運界10大ニュース—— 38

◎ London 便り—— 40

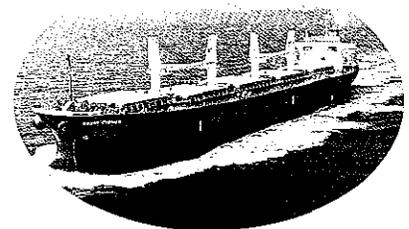
◎海運雑学ゼミナール★第105回 最終回—— 42

◇当協会河村会長、日本航海学会創立50周年
記念シンポジウムで講演—— 44

❖海運日誌★11月—— 45 ❖船協だより—— 46

◇論説委員を対象にコンテナターミナル等の
見学会を開催—— 47

❖海運統計—— 48 ❖編集後記—— 52

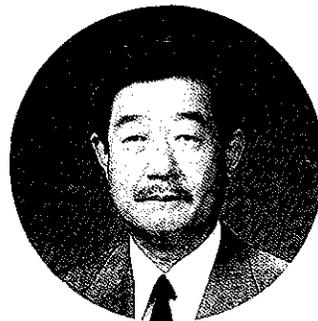


ニッケル鉱石輸送船「RUBIN CYGNUS」

金融破綻の波紋

— 中小企業の悲鳴

日本船主協会副会長 乾 英文
乾汽船取締役社長



毎年一回、この「巻頭言」への執筆依頼を受けており、ここ数年12月号が続いている。年末号になると「本年を顧みて」という表題が定番で、過去5年分を調べてみると、「激動の…」に代表される厳しい状況が中心となっている。

今年はこれまでにない特徴として金融破綻があげられよう。昭和はじめの昭和恐慌はさておき、大手金融機関の業務停止という異常事態を身をもって体験している経済人は何名居るだろうか。その意味では新しい局面を迎えたといえる。言い古された世紀末現象の具現化ともいえまいか。

通貨は経済の血液であり、金融はその心臓に当たる。金融が止まれば経済は枯死する。今国会で金融システム関連法案がやっと成立して、何とかその一歩手前で踏み止まることのできたと思う。その実行、金融機関の適切な対応が待たれているところである。

今回の金融破綻の原因は、バブル崩壊後の不良債権処理のため、大手銀行が自己資本比率を低下させている点にある。その結果、一つには金融システムへの信頼が動揺し、それが消費を萎縮させ、企業の設備投資の先行き不安を強めた。明日の経済に対する自信がなければ、経営者は投資をしないし雇用を増やさないのは当然である。二つには自己資本比率維持のための信用収縮が生じ、銀行が貸し

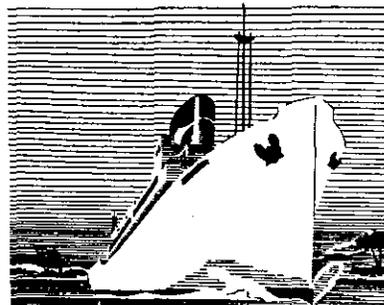
渋りや資金回収に走ったことで、日本経済の重要な活力の源泉である中小企業へ大きな打撃を与えている。すべての業界にあって、日本経済の下支えとなっている優秀な中小企業の存在は貴重である。その存続が危うくなっている。

金融自由化により、様々な資金調達が可能となり、従来の銀行を相手とする間接金融から、直接金融への転換など多様化が求められている。直接金融と簡単にいっても、中小企業にとっては実行は至難の技で、大手企業においても格付けが厳しくなり、資金調達に苦慮しているのが現状である。

中小船社は船主業から船舶管理業に移行する傾向にある。船舶管理業を確立するため、創設された国際船舶と日本の海運技術者の活用を武器に、船員供給のルートを世界各国に求めるなど懸命の努力をしている。世界の大規模な船舶管理会社に伍して競走を続けるうえで、足下の日本経済の不安定は力を半減させる結果となっている。

21世紀を目前にして、世界各国から日本経済の早急な立ち直りを求める声は大きい。国を挙げての再建が待たれるところである。企業にとっても、資金調達をはじめとする経営の舵取りのむずかしい時代が続くことを覚悟しなければならない。

SHIPPING FLASH



海運関係分野のさらなる規制緩和を要望

—運輸大臣等に38項目の要望書を提出—

平成10年11月30日、当協会は、運輸大臣および政府の行政改革推進本部規制緩和委員会委員長等に対し、規制緩和要望（資料参照）を提出した。これは、わが国海運業界の意見を、政府が推進している「新たな規制緩和推進3か年計画」（平成10～12年度）の平成10年度末改定に反映させることを目的としている。（規制緩和に対する政府の取り組みについては、本誌11月号P.6 シッピングフラッシュ3参照）

現在、わが国国外航海運企業は国際競争力を維持・強化するため、大型合併を含む経営機能の合理化や各種コストの削減など最大限の自助努力を行い、諸外国海運企業との熾烈な国際競争を行っているが、こうした努力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喫緊の課題となっている。このため、当協会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を強く求めてきた。

当協会は、今回の要望を取りまとめるに当たり、平成10年3月27日付で運輸大臣等に提出し

た前回の要望項目（本誌4月号P.2 シッピングフラッシュ1参照）のうち、未だ措置されていないものや措置不十分のものを洗い出す一方、本年8月に実施した当協会会員に対するアンケートで新たに提起された新規要望8項目（資料中「新規」と表示したもの。ただし要望の趣旨が継続している項目を除く）を加え、全38項目の要望を行った。

当協会としては、平成7年3月から行ってきた要望のうち相当数について措置あるいは措置予定とされ、一定の規制緩和が推進されていることを評価しつつも、未だ措置されていないものや、措置不十分なものも多く残されているため、今後とも粘り強く規制緩和の推進を働きかけていくこととしている。

今回の要望中、制度上改善すべき項目として挙げたのは、以下5項目である。

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

港湾ユーザーの立場から、港湾関係の諸税

・諸料金や外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化を求めるとともに、港湾運送事業法の見直しや、輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化等を要望した。

2. 国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制の確立

平成11年5月に予定されている改正船舶職員法の施行後、2名配乗体制に円滑に移行できるように、実用的な外国人船員の承認制度の実現を要望した。

3. 船舶所有者の制限の見直し

日本籍船を保有する企業は取締役全員が日本国籍でなければならないとする船舶法の規定は、国際的な企業提携や外国人取締役の登用等を行う上で制約となっているので同法の見直しを求めた。

4. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった船社の雇用する船員が船員保険の被保険者資格を失わずにすむよう、船員労働制度の抜本的見直しを要望した。

5. 船員職業紹介事業等の自由化

陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業や職業紹介事業等を自由化するため、船員職業安定法の改正を要望した。

[資料]

※新規項目については、参考までに（新規）と表示した。ただし、要望の趣旨が継続している項目は除く。

海運関係規制緩和と要望項目

平成10年11月30日

(社)日本船主協会

I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争

力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化

徴収根拠を明確にした上で、適正化を図る。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とする。

③ 港湾運送事業法の見直し

需給調整規制による事業免許制度・価格規制の廃止。

④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化（詳細は、別紙参照）

2. 国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制の確立

国際船舶における原則日本人船長・機関長2名配乗体制については、外国資格受有者の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が1998年5月の通常国会で可決、成立した。1999年5月の同法施行後、2名配乗体制に円滑に移行するため、実用的な外国人船員の承認制度が必要。

3. 船舶所有者の制限の見直し

日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限（全員が日本国籍でなければならないとする船舶法第1条の規定）は、国際的な企業提携や外国人取締役の登用等を行う上で制約となっているので、制限の見直しが必要。

4. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員については、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険被保険者資格を失うこととなる。この場合、現在は1年以内に当該事業主が日本籍船を所有する旨の確約書を提出することにより、資格継続を可能とする措置が講じられているが、このような特例によらず、例えば船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設等により船員保険の被保険者資格を継続できるように制度の見直しが必要。

例えば、船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連するが、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用す

る船員については、外国籍船に雇い入れされる場合も含めて、船員法に規定する船員として法律上位置づけることにより、船員保険の被保険者資格を付与する等、船員労働制度の抜本的見直しが必要。

5. 船員職業紹介事業等の自由化

船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准、および国内法制化については「船員職業紹介等研究会」で検討中であるが、条約の趣旨と陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正が必要。

II. 実務上改善を要する項目

〈船員関係〉

1. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直し（STCW条約要件に合わせる）（新規）

乗船履歴の見直しについては、条約要件並みに短縮する方向にあるものの、適用される船舶のトン数区分が条約要件と一致していないので、将来的には整合性を図る必要がある。過渡的には、新しい規則の下で、従来の乗船履歴をどのように認定するか等の問題発生が予想されるので、これらの問題も含めて検討。

2. 国際船舶制度の拡充に伴う外国人船員の船員法関係資格の取得容易化

国際船舶における船機長2名体制を実現するためには、外国人船員の所持する海技免状の追認に加え、日本籍船に義務付けられている船員法関係資格を外国人船員が取得する必要がある。したがって、外国人であってもこれら資格を容易に取得できるよう措置すること。

3. 沖縄航路就航船の船長資格の緩和および船舶料理士資格者配乗の免除（新規）

5,000G/T以上の近海区域就航船の船長資格としては、1級海技士（航海）が要求されている。しかしながら、沖縄航路にあっては、労働環境、航路環境などの主要条件は、実質的に沿海区域を航行する船舶とほとんど変わらないと考えられる。したがって、沿海区域就航船と同様、船長資格を3級海技士（航海）にするとともに、船舶料理士資格者の配乗を免除するよう特例措置を実施する。

4. テンダーボートの船長と母船（旅客船）の法定船舶職員の兼任

母船の法定船舶職員（航海士・機関士）が、テンダーボートの操縦に必要な海技従事者の資格を受有していれば、テンダーボート船長として指揮できるよう兼任を認めることが必要。

5. 外航船に乗船する業者、家族の出国手続きの緩和（新規）

外航船に乗船して出国する場合、便乗している業者、スタッフあるいは家族本人が出入国管理事務所に出席すれば手続きができるよう措置願いたい。現状では、日本代理店のアテンドおよび事前申請が必要となっている。

〈船舶無線関係〉

1. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

主任無線従事者に対する講習の周期は、最初の講習が選任6ヵ月以内、その後の講習が前回の講習の終了後3年以内とされているが、船舶局での就労体制は陸上無線局とは異なり、乗下船を繰り返しているのが実態であり、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶局においては講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図る必要がある。

2. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化（新規）

船舶無線局の免許人は無線従事者を選（解）任した時は遅滞なくその旨を郵政大臣に届出ることとされているが、船舶局の無線従事者は頻繁に選解任が行われることから、本届出の簡素化を図る。例えば、船長を免許人の代理として、無線従事者を選解任した時は、責任を持って所定の様式に記録しておき、無線局検査の際に同記録を提出することとする。

3. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

義務船舶局の無線設備の通信操作は、モールス通信設備の通信操作、重要通信に関する通信操作等の特殊な通信技術操作を除けば、簡易な操作として、通信長の管理の下で全ての機器に関する操作が一般乗組員に可能と思われることから、主任無線従事者を選任しなくとも、これができるよう全面的に見直すことが必要。

4. GMDSS船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を6ヵ月から1年に延長する。

1992年にGMDSS制度が導入された際、暫定的に6ヵ月毎の陸上業者による保守整備を定めたが、最近の無線機器は品質も向上し、自己チェック機能も備えていることから6ヵ月毎の陸上業者による保守整備は不必要。

5. GMDSS機器の検査、整備を本船上でできるよう措置する。

条約証書更新に伴う救命設備（EPIRB、SART、双方向無線電話）の検査・整備については、本船スケジュールや経済的負担および陸揚中の事故等を考慮し、本船上での検査も可能となるよう措置が必要（既に実証実験は終了しているので速やかな実現を要望する）。

6. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

インマルサット船舶地球局については、船舶の運航管理者が免許人になれないため、現在、免許人は全船舶ともKDDである。GMDSS船では、インマルサットCが強制要件であり、責任管理体制を考慮すると、免許人は本船の運航管理者とすることが望ましく、船舶無線局と同様、本船に設備されているインマルサット船舶地球局の免許人についても船舶運航管理者とすることが必要。

7. 船舶局における短波帯周波数についてスポット周波数指定方式を変更し、ITUによって国際的に認められた全ての周波数を一括指定すること。

短波帯の希望周波数は、就航航路により利用海岸局並びに同局の使用周波数を考慮して決定しているが、就航航路の変更等が生じた場合は選定しなおさなければならず、特に一時的な就航航路変更に対する対応は煩雑かつ膨大な作業となるので、ITUによって国際的に認められた全ての周波数の利用を可能とすることが必要。

〈検査関係〉

1. 石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定およびGPS測位記録紙の提出の廃止

石油備蓄法により、日本領海に入域したタンカーに対し、入港するまでの船位の記録の報告を義務付けている。また、GPS受信機の船位測定精度維持を確認するため、2年に1回の割合で資源エネルギー庁が認めた検査機関による検査が義務付けられている。しかしながら、当

該検査については、GPS受信機は型式検定により担保されているばかりではなく、船舶安全法に基づく船舶検査の対象（近代化船）でもあり、また、記録紙についても他の文書を活用できると思われるので、これらを廃止することが必要。

〈港湾・海務関係〉

1. 液化ガスタンカー（LPG船、LNG船）に対する「海上防災マニュアル」の保持義務の廃止

ISMコードが1998年7月から強制化されたが、大型液化ガスタンカーを運航する船社は既にISMコードに従って「安全管理マニュアル」を作成し、JGの証書を取得している。「安全管理マニュアル」には、事故発生時の対策や緊急時対応訓練も規定されているので、「海上防災マニュアル」を廃止することが必要。

2. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

入港および荷役に際し危険物貨物の数量制限が行われているが、当該貨物は国際条約に基づき安全かつ適正に収納され、発災時の危険性も考慮し十分な間隔をもって積み付けられており、その上さらに、危険物すべてを総量で規制する必要性は見られない。岸壁の立地環境の変化および危険物貨物の扱い・管理の向上等を勘案し、これを見直すことが必要。

3. 危険物を積載したコンテナ船の夜間入港および夜間荷役の制限の緩和

IMO Class 1、7および他の高度危険物を積載している船舶の夜間入港および

IMO Class 1、7の夜間荷役が原則禁止されているが、航行援助施設の充実と航海機器の進歩および港湾施設の近代化と荷役技術の進展等現状の港湾の安全性の確保に鑑み、夜間がより危険であるとする特段の理由がないことから、これらを可能とすることが必要。

4. 大型船の夜間入港制限の撤廃または緩和

現行の夜間入港に係る制限を撤廃ないし緩和すべきである。現状では、朝夕に入出港船が集中して非効率的である。また、会員会社の船舶が主に就航する各国の港では夜間入港の制限は見られず、特殊なケースとしての夜間着積の制限がある程度であるため、わが国においてもこれを緩和することが必要。

5. ダブルハル化により15万総トン以上となる船舶の浦賀水道航路航行制限の見直し

航行指導等による書面での通達は出ていないが、現実的には浦賀水道を航行する15万総トン以上の船舶は、04:00から08:00間の北航および16:00から20:00間の南航を制限されているため、出入港時間が制約され、スケジュール調整などにより大きな経済的負担を被ることもある。特に、現在規制の対象となっていないVLCC等の船型であっても、今後はダブルハル船として建造されることとなるため15万総トンを超えることとなる。この結果、これまで規制対象外であったものがより安全な構造を採用したために規制対象となる矛盾を生ずるとともに、操縦性能には特に変化がないことから、規制の廃止或いは載貨重量トン数の採用等その基準の見直しが必要。

6. 大型タンカーの東京湾への入湾に係る手続きの迅速化

22万載貨重量トンを超える大型タンカーは、安全対策確約書を提出することにより東京湾に入湾している。しかし、特に26万載貨重量トンを超えるタンカーに関する確約書の処理には相当の日数を要しているため、確約書処理手続きの迅速化が必要。

7. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長(新規)

国際条約(International Health Regulation)では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府が発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき政府が発給するものであり、有効性を認められるべきである。

〈水先関係〉

1. 航海実歴認定制度の改善

実歴認定を受けている船長の、日本船舶以外の船舶における認定行使を認めること。

2. 航海実歴認定制度に関する申請手続きの統一化(新規)

航海実歴認定を受ける際に運輸局に提出する書類を統一し、簡素化を図る。

〈保険関係〉

1. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化(新規)

船体保険同様、日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化する。

〈その他〉

1. 洋上売船手続きの簡素化

本邦を出港後、輸出契約が成立した中古船舶を外国において引き渡す(洋上売船)場合、輸出承認を受ける必要のない一般商船については、引き渡しが行われたことを確認するための引き渡し議定書、抹消済船舶原簿謄本、(社)日本海事検定協会または(財)日本海事協会の当該船舶にかかわる立会確認報告書の提出を廃止、または事後の輸出報告のみとする等手続きの簡素化が必要。

2. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

マルシップ外航客船に乗り組む外国人船員に係る乗員上陸許可について、当該船舶が30日を超えて本邦の港の間を就航することが予定されている場合には、(出入国管理法第16条第2項にいう)1年間の数次乗員上陸許可を受けることができず、申請日より15日間の上陸許可が2回までしか申請できない。したがって、上陸許可申請が新たに受け付けられるよう一度外国航路に就航しない限り、当該船舶に乗り組む外国人船員は、長期間にわたり上陸ができない状態となっているので、こうした場合にも数次乗員上陸許可を認めるか、上陸許可期間を延長することなどにより船員の労働環境を改善することが必要。

3. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化

概ね6年毎に義務付けられている検認手続きにおいて、役員全員の国籍を確認するため住民票の提出(提示)が求められているが、住民票の有効期間を3年程度にすることなどにより、簡素化を図ることが必要。

4. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船は、現行刑法の適用範囲であるため、公海上にあっても船舶所有者または運航者は、船内に財物の賭けを伴うカジノを設置した場合は、賭博開帳罪に、またカジノに参加した乗客は賭博罪・常習賭博罪に問われる。国民への健

全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの運営が非合法とならないよう刑法を改正するか、それが困難である場合は、カジノ遊戯の結果に応じて商品の提供ができるよう風俗営業等の規制および業務の適正化に関する法律を改正する。

5. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の手続き簡素化
燃料油をはじめ船用品全般に亘って申告等の手続きが煩雑すぎるので、諸外国並みに簡素化することが必要。
6. 国際船舶の海外譲渡等の事前届出期間の短縮
日本籍船の確保策として本届出が義務づけられているが、手続き期間中の経済的リスク（為替差損、船価の低下等）が伴うことになるので手続き期間の短縮が必要。
7. 船舶の登記及び登録制度の一本化
登記と登録の二元的制度の下で手続きが複雑になっているため、事務の合理化がはかれるよう一本化が必要。
8. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化
OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの簡素化が必要。
9. 公用航海日誌の記載方法の弾力化（新規）
STCW CODE/A-VII/2（当直体制）PART 3-1（航海当直の原則）により、船舶の航行状況、航海設備の点検など記録すべき事項が規定されている。また、SOLAS 条約でも、III/R 19.5（緊急時の訓練）、V/R19-2（操舵装置の試験）などで航海日誌への記録すべき事項が規定されている。現在は、船員法で定める航海日誌とは別に、これら条約要件を満足しPSCに対応するための航海日誌を用意し、英語による記載を行っているため二度手間となっているので、船員法に定める航海日誌への英文による記載を認めることが必要。
10. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化
法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされているが、この中には他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの、報告頻度が必要以上に高いと思われるもの等があり、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

（別紙）

通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化に関する具体的内容

〈通関行政関係〉

1. 保税業務全般の簡素化（現物主義の廃止等）とペーパーレス化
2. 輸入手続きの簡素化とペーパーレス化
 - * 積・卸コンテナ一覧（コンテナ条約関連）提出義務の廃止
 - * BOAT NOTE の提出義務の廃止
 - * 輸出申告許可を事後報告とする
 - * CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可、または無期限免税一時輸入の承認
 - * 海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
 - * 免税コンテナの再輸出期間の延長
 - * 同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
 - * フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
 - * 仮陸揚げ手続きの簡素化
 - * マニフェスト提出前の積卸承認申請書の廃止（植検関係）
 - * 内地港抜港に伴う接続港での仮植検の廃止乃至手続き簡素化
 - * 植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止（入管関係）
 - * 別添報告書についての代理店の署名を認める（現在は船長署名）
3. EDI 化・ペーパーレス化に対応した関税法などの法規改正

〈入出港手続き関係〉

1. 入出港時に提出する各種書類の簡素化・EDI 化等
 - * ワンストップサービスの実現
 - * EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - * 入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化

特別欄

海運界のこの一年

商船三井 営業調査室長 篠田 匡史

いつの年もそうだが、今年も海運界にあっては激動の年であった。

概括的にこれを見ると、先ず邦船社の合併を第1に挙げることが出来る。次にアジア通貨危機による海上荷動きの大きな変化である。第3に邦船社の9月期中間決算で上位3社が売り上げ高で過去最高を記録したことが挙げられる。

この3点を軸にしながら米国改訂海事法、運賃修復等にてこの1年を振り返ってみたい。

95年4月19日対ドル円為替は1ドル=79円75銭の史上最高を記録した。以降円/ドルは1998年8月11日の147円64銭をつけるまで続落、特に1998年の4月からはそれまでの120円台から一挙に130円台にのせ8月の最安値をはさんで130円台は10月まで続いた。4-9月期の邦船5社の平均決済レートは1ドル138円台後半と前年同期比18円強円安に振れた。半期の円安メリットは営業損益段階で1円につき一社平均1億円前後である。

本年7-9月期の日本のGDP前期比伸び率は0.7%減少で、これで戦後初の4期連続マイナス成長となった。日本の経済は1991年のバブル崩壊以降超長期の低迷を繰り返し、最近にいたって底を割り始めた。この不況のため自動車・鋼材・石油製品の内需は落ち込み海上荷動きに様々な影響を与えた。

4-9月期の自動車の国内販売量は前年同期比8.3%減(前期比15.8%減)と大きく落ち込んだ。この内需不振と円安によりアジア以外の地域向け自動車輸出は急増した。

この円安進展と自動車船荷動きの増大は邦船社の9月期決算を大きく改善させた要因の一つであった。1998年9月期の海運大手5社の中間決算は上位3社が中間期ベースで過去最高の売上高を記録した。環境の好転ばかりではなく各社の営業努力が売り上げを伸ばし、又コスト削減努力が効を奏して日本郵船、商船三井、ナビックスラインの3社が2桁の増益を達成した。

日本経済の動向は既述の如くマイナス成長に落ち込み、改善の目処はたたない。アジアの経済も1997年7月以降の通貨危機により、そのGDPは急速に伸びを失い、中国・台湾を除く主要国の1998年GDP伸び率は軒並みマイナスに転落した。

このアジア地域の経済危機が定期船/非定期船部門の海上荷動きに与えた影響は甚大であった。

定期船荷動きでは北米航路のコンテナ輸送の動向を例に取る。自国通貨安により輸出競争力をつけた各国は、米国経済の堅調さも手伝って米国向けの荷動きを急増させた。通貨危機が顕在化した1997年後半からこの傾向は強くなった

が1998年に入って荷動きは増勢を更に高め、SLACK SEASONの春先ですら荷動きを大幅に増大させた。注目すべきは、5月以降毎月史上最高の数値を更新し続けた事である。この荷動き量に対しスペース供給量は逼迫気味で推移し、一部積み残しも出るような状態であった。一方米国出シアジア向け荷動きは逆に減少し続け毎月のように二桁減を示した。二桁の減少は過去にはほとんど見られず、数度の20%を越える減少率を含めその急減の様は目を覆いたくなるようなものであった。往航荷動きの急増と復航荷動きの急減により往復航インバランスは極度に悪化。往航荷動き量を100とすると復航荷動き量は年後半には50を切り、米国に向かったコンテナの内半分以上が空で米国に戻ってくるような歪な形になった。

このような荷動きの推移の中で5月に往航で40フィートあたり300ドルの運賃修復が可能となった。もちろん往航のスペース需給バランスが逼迫したことがその背景であるが、この修復でもとても復復航コンテナ輸送のコストはカバーできない。それどころか1995年秋以降値下げ幅が1000ドルに達した往航の運賃水準の3分の1の修復に止まったことに留意する必要がある。

つまり1998年に年間を通じて北米航路に配船している船社の多くが未だに赤字経営を強いられている現状と往航のスペース逼迫との関係は説明し難くなっている。以上のような環境変化をベースにTSA（太平洋航路安定化協定）、WTSA（太平洋航路西航安定化協定）の加盟船社は10月末の社長会にて1999年の東航運賃修復策を協議し、5月1日付で40フィートあたり900ドルの値上げを実施する方針を固めた。（欧州航路は1998年に往航運賃の段階的な修復を図った。）

非定期船の荷動きについては後段に譲るとし

て、定期船にとって新しい動きが生じ始めている。10月14日、米国で4年越しの審議を経て改訂海事法が成立した。船社・荷主間の個別S/Cの締結、S/Cの内容の非公開、FMC（米国連邦海事委員会）へのタリフ届け出制義務の廃止等、来年5月1日の発効を機に、船社はさらなる自由化の波にさらされることになる。一方、欧州では同盟船社の活動についての新しいガイドラインが定められることになった。同盟は欧州での内陸輸送運賃を設定しない等、同盟の独禁法適用除外の範囲について同盟船社が欧州委員会に譲歩する形で両者の間の長年の論争に終止符が打たれる見通しである。日本でも、運輸省によって船社間協定の独禁法適用除外に関する基準の法制化が進められている。これらの動きは、日米欧の海運政策がいずれもより競争促進的な方向に向かっていることを示すものであるが、それは同時に海運同盟の存在意義を問い直すものとなるだろう。

定期船については今一つ触れて置かねばならないことがある。

コンテナ船の乗り出し頃、日本のコンテナ貨物はアジアの中で70%前後を占め、邦船社はこの日本貨物の誘致に注力しその為の様々なSTRATEGYが練られた。しかし日本貨物の地盤沈下は甚だしく現在では北米往航で日本貨物のシェアは15%へと縮小した。しかも日本貨物には港湾物流料金、トラック料金等コストがアジア諸国に比し割高になっている。これらのことも含めて邦船社は従来のコンセプトの改善を進めてきたが、さらにこれを押し進めて国際競争力強化に即した布陣を組む必要がある。本年6月末に北米現地法人「MITSUI O.S.K. LINES (AMERICA) INC」のCEOに就任した元 APL の社長の例はそのことを端的に物語っている。

最後に不定期船、タンカー部門について述べ

ておきたい。過去数年に亘って鉄鉱石等の不定期船貨物及び原油の荷動き量はアジア向けが増大し日本向けの冴えない展開が続いている。例えば太宗貨物である鉄鉱石を例にとると1990年の日本向け荷動きはアジア向け全体の71.3%、粗鋼生産高はアジアのその63%を占めていた。1997年には同52%、34%とそのシェアは縮小を見せている。この2年間を比較すると日本の鉄鉱石輸入量は全く変わらず、アジアのそれは1997年には1990年比2.3倍に急増を遂げている。粗鋼生産高は日本が5.5%減少し、アジアが3倍強増大している。つまり1990年以降を見るとアジアの急進展振りが分かる。

確かな統計数字はないが1997年の日本の鉄鉱石輸入量の内、日本船社の積み取り比率は90%前後。一方日本船社の全積み取り鉄鉱石の内、三国間向けは18%しか占めていない。単一の貨物品だけで結論を出すのは早計ではあるが、云いたいことは邦船社の日本貨物依存度は極めて高く、かつ日本の原材料輸入の邦船社依存度も極めて高いことである。裏返して云えば邦船社は急増するアジア貨物積み取りに手を染めていないということになる。日本貨物への依存度が高いと日本経済の失速は直接に邦船社の収益を蝕み、伸び悩む貨物を対象に邦船数社間のシェア争いは激化し、運賃は必要以上に低迷し続ける。正常なサービスを超えるケースも散見され始める。

さて1998年のアジア経済が疲弊していることについては述べたとおりである。

ここでは邦船社の積み取り量を左右する日本の粗鋼生産と鉄鉱石輸入量について見ておきたい。1998年の粗鋼生産量は前年比1千万トン強も減退し9,300万トンと見られる。一方鉄鉱石輸入量を計測するに当たっては高炉比率、銑鉄生産量の多寡を考慮に入れなければならないが相

当量の減少は免れない。日本の鋼材需要は今後予測できる範囲で考えると1億トン超は夢の又夢、90百万トン超に止まる水準と云われている。

日本の1999年のGDPもマイナス成長になるとの声が強く日本向けの荷動きは余り期待できそうにない。荷主サイドも長期積み荷契約を見直す動きも強めており、過去と比較し、不定期船を取り巻く環境は大きな構造変化を示そうとしている。

このような変化を背景に10月1日、日本郵船と昭和海運が合併。11月には商船三井とナビックスラインが来年4月1日の合併に合意したとの発表があり、いずれも非定期船部門の集約が実現することになった。スケールメリットを下地に荷主のニーズに応じた柔軟なサービスが今まで以上に可能になる。これにより1998年以前に6社あった中核船社は3社体制へと再編が進んだ。

タンカー部門にあつて是非触れておくべき事は、世界の石油事情がタンカーの運賃を大きく左右したという事である。アジア通貨危機によるアジアの石油需要減退懸念にも拘わらずOPEC諸国が生産枠を拡大させたのが1997年の11月。以降原油価格はつるべ落としの感強く、この低油価を前提に米国は98年前半に備蓄を積み上げていった。アジア地域向けの原油荷動きの停滞に拘わらず年前半に異例のタンカー運賃上昇を示したのはこの米国の備蓄積み上げが背景にあった。

その後、米国は備蓄を取り崩して消費に当てアジア向けのタンカー需要減退と相まってマーケットは冴えない動きを示している。

いずれにせよ、本年の海運界を取り巻く環境変化は2000年という新しい時代の幕開けをにらんだ展開と云えよう。

海運 ニュース

1. 「港湾運送事業の規制緩和、2000年までに主要12港で実施へ」
-運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会「中間報告」まとまる-
2. 海運業界は職員確保に関する諸問題を克服するための一層の取組みが必要
-ISF/BIMCO 船員需給中間調査-
3. 港湾審議会が運輸大臣諮問「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」に着手
4. プラスチック水中の有害海洋性生物移動防止規制の具体的検討始まる
-IMO 第42回海洋環境保護委員会 (MEPC) の模様-
5. 金銭的保証の提供に IMO コード案が有力に
-IMO 第78回法律委員会の模様について-
6. ナホトカ号事故補償への追加拠出金が当面見合わされる
-国際油濁補償基金 (IOPC Fund) 総会等の模様について-

1. 「港湾運送事業の規制緩和、2000年までに主要12港で実施へ」

-運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会「中間報告」まとまる-

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」（当協会から坂田 昇港湾協議会代表（日本郵船顧問）が専門委員として出席）は12月8日の第7回会合において、事務局（運輸省海上交通局）の取り纏めた「中間報告案」を了承した。

同小委員会は、昨年末の行政改革委員会・規制緩和小委員会最終報告に基づいて、港湾運送事業に関わる規制緩和の具体策を討議する為に組織され、年内の中間取り纏めを目指して会合を重ねてきたもの。

運輸省では同報告書を公表し、来年3月一杯まで広く意見等を公募する。又、来年2月には審議を再開し、6月までに最終報告を纏めた上で平成12年の通常国会において必要な法改正を行いたい、としている。

尚、第5・6・7回小委員会の模様は以下の通り。

1. 第5回港湾運送小委員会(11月5日(木)開催)

第3・4回(既報)に引き続き、行革委最終報告が今後更に検討すべきとした項目の内、「規制緩和の段階的実施策」について、また、第3回会合では明示されなかった「事業許可取得要件としての労働者保有基準」の具体的引き上げ

幅について事務局より提案があった。

「段階的実施策」については「5大港に加え、荷役量等から見てわが国物流に大きな役割、機能を担っている港（具体的には現在精査中と）について既定の規制緩和策を実施する」とし、「保有基準」は「現行の1.5倍程度」に引き上げる、というものであったが、出席委員から「いずれの案も具体的論拠に乏しく、判断基準が不明確」として賛否を留保する声があがり、意見の一致はみられなかった。また、港運事業者側委員は先の第4回会合で事務局が提示した事業者の集約化案について、「波動性吸収を目的とする作業の共同化は首肯できるが、集約には相当の困難が伴う」とあらためて主張した。

これまで一連の事務局提案に対しては「競争制限的であり新たな規制に繋がる」と危惧する規制緩和推進側と「港湾の秩序混乱は必至であり、もっと具体的な安定策が必要である」とする規制緩和反対側の主張の開きは大きく、今後の審議、調整の困難さを印象づける会議となった。

2. 第6回港湾運送小委員会(12月1日(火)開催)

第6回会合では以下を骨子とする中間取り纏め案が事務局（運輸省）より示された。

① 東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州、下関、及び千葉、清水、四日市、博多の各港について事業免許性を許可制に（需給調整規制の廃止）、料金認可制を届出制に改める。

② 対象の各港について常備労働者保有基準をそれぞれ1.5倍程度引き上げる。

但し、既存の事業者については小委の最終報告後、3年程度猶予期間を認める。

又、事業協同組合に加盟した事業者同士は互いの常備労働者を自己の保有労働者としてカウントできる。

③ 法第16条（下請け制限）を維持する。

④ 事業者の欠格事由を拡充する（暴対法違反者を欠格事由に追加する）。

⑤ 過度なダンピング等秩序混乱の防止策として緊急調整措置を検討する。

⑥ 実施時期は平成12年（2000年）内を目指す。

これに対して、港湾労組代表委員より、「港湾の安定化策として不十分」「これまで組合の発言してきた内容が全く反映されていない」「もっと時間をかけて審議すべき」、との強い反発があり、結論は次回に持ち越された。

また、その他の委員からは、「先行する上記港以外の規制緩和スケジュールなど全体の方向づけが必要」あるいは「緊急調整措置としては実効性のある具体的な案の策定を」といった指摘があった。

坂田代表からは港湾労組側の求めに応じ、あらためて規制緩和に対する認識と船社の基本姿勢についてコメントした。

（コメントの要旨）

「これまで船社や荷主が規制緩和に際し何か具体的に責任を負うとかいうような議論はしていないが、議論を逃がっているわけではない。今

後必要に応じて話し合っていけばよいだろう。

但し、船社は、円滑な物流に資するという観点から規制緩和の具体策を議論する為に出席しており、ここを団交の席と捉えていない。

そもそも規制緩和は誰かが一方的に損得するというものではない。

24時間オープンや日曜荷役も世界的な慣行であって、日本が例外では物流の観点から支障が多い、ということである。

交代制といった問題はまず労使で考え、そうした要素を斟酌しながら船社と個々の契約業者とが話し合い効率的な運航スケジュールを決めて行くような姿に今後なっていくべきと考える。」

尚、港湾労組は同日、規制緩和審議に抗議して5大港等34港で早朝より午前10時迄時限ストライキを行ったほか、関係省庁前での座り込みや集会など全国各地で抗議行動を展開した。

3. 第7回港湾運送小委員会(12月8日(火)開催)

事務局は前回の議論を踏まえ、「審議中に提出された主な意見について、最終答申までに必要に応じ審議を行う」旨を追記した中間取り纏め案をあらためて提示した。2時間余り討議の結果、港湾労組代表委員の主張を一部採り入れ、主題を「中間取り纏め」から「中間報告」に変更し、これに伴う表現上の部分修正を加えることで、出席委員の了承を得るに至った。（「中間報告」全文は次号にて掲載）。

更に、港湾労組代表委員より、労働者の登録制度の導入や、官民の港湾関係者による「港湾運営委員会」設置等の要求を盛り込んだ「中間取り纏め反対意見書」を提出したいとの申し出があり了承した。

その他、外国船舶協会代表委員からは、「法16条（下請け制限）の定義で行政の裁量範囲が残されており、透明性に欠ける」など批判意見

が述べられたが、中間報告については原文通りの合意となった。

2. 海運業界は職員確保に関する諸問題を克服するための一層の取組みが必要

—ISF/BIMCO 船員需給中間調査—

ISF (International Shipping Federation: 国際海運連盟) と BIMCO (Baltic and International Maritime Council: ボルチック国際海運協議会) は、共同で1990年に全世界の船員需給に関する最初の包括的な調査を、また、その5年後の1995年には第2回目の調査を実施したことは既報の通りである。(第2回調査については本誌平成8年2月号参照) 次回は2000年に同様の追跡調査が予定されているが、今回の調査は前回の調査(1995年)と次回の調査(2000年)の中間に位置する時期にあって、現状を把握することを主目的として簡易な調査が実施されたものである。

以下は、その全文を仮訳したものである。

ISF/BIMCO Manpower Surveys の概要

1990年に発表された最初のISF/BIMCO 船員需給調査は、世界の採用水準の大幅な改善をもたらすとともに、一部諸国における船員訓練の水準をより一層強化するよう政府の取組みを促す役目を果たしたことは明らかである。この調査が投げかけた国際的な船員労働力問題、および業界が直面するであろう深刻な有資格職員不足の可能性は、STCW 条約改正への熱烈な支持をも伴って、1995年にIMOで採択された革新的な条約改正を導いた。

1990年に収集された調査結果は、その後更新され、1995年にはISF/BIMCO 船員需給調査の最新版として刊行された。1995年版では、世界の船腹量が予測されたほど急速に増加しなかったため、世界の職員不足は全体の4%に止まり、

これは1990年版で懸念されていた数字よりもはるかに小さい結果となった。反対に、部員については、深刻な余剰結果が示された。

〈1995年版船員需給調査結果〉

	供給	需要	差異
職員	409,000人	427,000人	-18,000人
部員	825,000人	606,000人	+219,000人

ところが、1995年調査によると、たとえ将来の世界船腹量が控えめに増加すると仮定しても、対応策を取らない限り、有資格職員の不足という現状は、ますます悪化していく、と明確に結論づけている。1990年以降に採用された訓練生の数はかなり増加しているが、増加傾向は1993年にピークを迎えたと思われ、将来の需要に見合わせるためには、減少傾向を増加に転じさせる必要がある。

1995年調査のもう1つの重要な結論は、OECD 諸国出身の職員数は、1990年以降減少(9%減)を続けている一方で、極東出身の船員数は22%の増加を示しているが、世界海運業全体では、依然としてOECD 諸国出身の上級職員にかなり依存している、ということである(半数以上は、OECD 諸国の国籍)。これらOECD 諸国出身の職員は、他国地域の上級職員よりも高年齢化が進んでいるものの、OECD 諸国の採用水準は最低に近い。これは、次世代の上級職員の輩出源について、業界として緊急事項として検討しなければならないことを意味している。

次に示す結果は、1998年夏にISFメンバー船協を対象に実施された調査に関するものである。

このアンケートは、1995年末以降の白国船員の需給状況がどのように変化したかについての情報を求めたものである。事実、船員供給のソースを全く持たない国のメンバーを除く、全てのISFメンバー船協がこの調査に参加した。

回答国（船協）は以下の通り。

豪州、ベルギー、ブラジル、カナダ、チリ、中国、キプロス、チェコ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシア、香港、インド、アイルランド、マン島、イタリア、日本、韓国、クウェート、メキシコ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、パキスタン、フィリピン、スペイン、スウェーデン、英国、米国。

〈職員〉

ISFメンバーの48%が1995年以来、船員の需要が増大していると回答している。しかし、約45%のメンバーは、自国職員の供給数が、同期間に減少していると回答した。これは、1995年以降、船員の需給格差が予期された通り、悪化していることを示唆している。（図1：Table A参照）

これは、ISFメンバーの64%は自国船員が不足している、と回答しており、そのうち19%はその状況が「深刻である」と回答していることにより裏付けられる。ISFメンバーのわずか23%が、供給と需要はほぼ同レベルであると見積っており、さらにわずか13%が職員の供給は「適当」とし、「十分な」供給状況にあると回答したメンバーは1つもない。（図2：Table B参照）

職員不足については、実際には、全ての機関部職員がもっとも厳しい状況にあるとされている。ISFメンバーの40%以上が、機関部の1もしくは2以上の階級で不足している、と回答し

ており、特に2等機関士（日本でいうところの1等機関士）については、メンバーの58%が不足していると回答している。他の全職員階級についても少なくとも23%以上のメンバーは不足を訴えている。甲板部については、一等航海士の供給が最も不足しており、42%が不足してい

図1
Table A : % of ISF Member reporting changes to officer Supply and demand since 1995

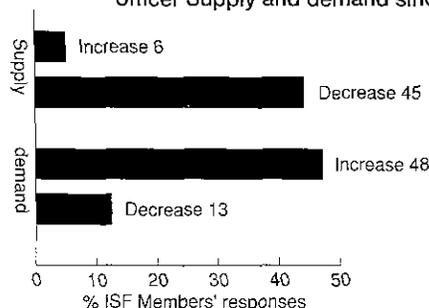


図2
Table B : Description of current officer Supply / demand situation by ISF Members

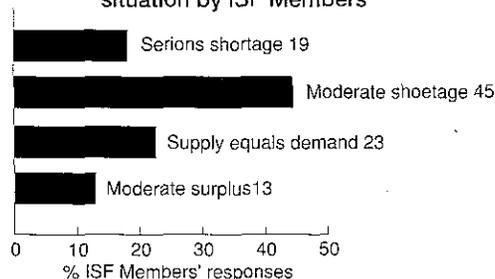
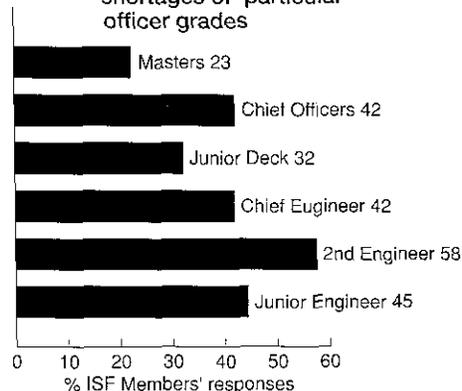


図3
Table C : ISF Member reporting shortages of particular officer grades



ると回答している。(図3：Table C 参照)

ISFメンバーの51%は、1995年以来、全職員の平均年齢が高くなっていると回答している。全体のわずか6%のメンバーが平均年齢は低くなっていると回答し、それ以外のメンバーは、状況はほぼ変わらないと答えている。上級職員については、ISFメンバーの1船協のみが、平均年齢が下がっていると回答し、58%は(平均年齢が)上がっていると回答している。ところが、下級職員については、その懸念は減り、メンバーの73%は平均年齢がほぼ同じである、と回答し、残りは、改善していると悪化しているの半数ずつの回答があった。(図4：Table D 参照)

今後の展望をみてみると、毎年業界に入ってくる新卒の職員訓練生の数が1995年以降増加したのは、ISFメンバーのわずか23%しかないことは、特に懸念すべき点である。一方で、実際には、メンバーの38%は採用実績が減少していると回答している(但し、今回の調査は、ISFメンバーの自国船員の採用を対象にしており、

図4
Table D : % ISF Members reporting changes to average age of officers since 1996

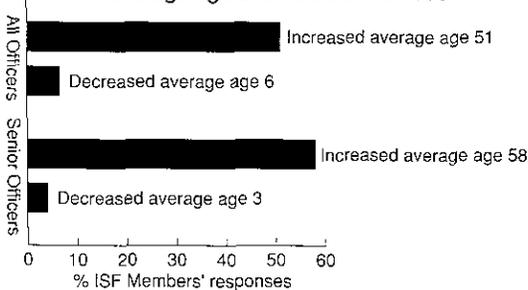
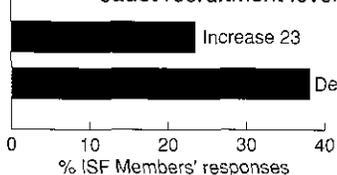


図5
Table E : % ISF Members reporting changes in cadet recruitment levels since 1995



他国から採用された訓練生は除外している)。ところが、ISFメンバーの50%は、自国で採用した訓練生の年間採用者数は、1998年比較で1999年には増加するであろうと見込んでいるものの、この増加予測は、現在の厳しい業界事情において実現するかどうかは不明確である。(図5：Table E 参照)

ISFメンバーはまた、必要とされる船員数の採用にあたり、自国の海運業界に影響を与える問題点について回答するよう求められた。全体の45%は、船員に必要な資質を備えた候補者数が不十分であると指摘し、採用状況を悪化させる原因としては、資金不足(38%)および自国籍船での訓練バースの不足(42%)であるとの回答が夫々あった。また、メンバーの15%が、外国籍船での訓練バースの利用に関する制限がある、と回答している。

〈部員〉

部員の状況については、ISFメンバーに送付されたアンケートのほとんどの事項に関し、職員の状況とは異なっている。ISFメンバーの42%が、1995年以降、部員の需要は減少していると回答し、メンバーの38%が、部員の供給は減少しているとみている。残りのISFメンバーの大部分は、部員に関する国内の需給状況はほとんど変化していないと回答している。

1995年の調査の中でかなりの余剰が予期されていた通り、メンバーの42%は、現在自国において部員の余剰が生じていると回答しているが、この余剰が「かなり」と回答しているのは、たった2メンバーに過ぎない。ところが、驚くべきことに、ISFメンバーの23%は部員不足を経験していると回答している(これら不足は、発展途上国における主要な船員供給国の一部諸国で存在している余剰以上に重要であると思われる)。

〈結 論〉

この調査結果は、科学的根拠を持つものとして扱うことはできない。この調査結果は、単にISFメンバー船協の判断に基づくものに過ぎない。また、これは自国船員の需給にのみ関するものであり、(出身国とは異なる)他国の海運業界で雇われている特定の国に居住する船員については十分に考慮されていない。さらに重要なことは、この調査は、各産業で働いている船員の実数、あるいはこれらの異なる自国産業における海上労働力に相当する部分についての分析などは一切含まれていない。

次回の世界の船員需給状況についての詳細な分析は、ISFとBIMCOが2000年に完成予定としている、包括的な世界規模での船員調査を待たなければならない。しかしながら、この「中間調査」は、少なくとも、最新の船員需給状況についての限られた範囲での効果をもたらした。ここからは、以下の暫定的な結論を導くことができる。

- ・ 船員の需給バランスの格差は、多くのメンバーにより報告されている不足、特に機関部での不足という点で、引続き悪化している。
- ・ 上級職員の平均年齢は、引続き上昇しており、

次世代の上級職員の輩出源についての課題が再び強調されている。

- ・ 新卒の職員訓練生の採用については、それほど増加は見られず、多くの国で、採用数が減少している事実は、もし、今後数年の間に世界船腹量が大幅に増加し、同時に多くの上級職員が退職することになれば、業界は、ますます深刻な船員問題に直面することになるであろうことを示している。
- ・ 部員の状況については、依然として供給が需要を上回っている模様であり、大きな問題になるとは思われない。しかしながら、この調査からの不確かな結果ではあるが、1995年の調査は、有資格部員の供給数を過大に見積っていたかもしれないことを示唆している。改正STCW条約に規定されている、部員に適用される新しい基本訓練の要件もまた、船員労働市場からある程度の部員を排除する効果があるのかもしれない。

最後に、船員としての十分な資質を備えた訓練生の採用に関し、いくつかの障害があるようである。それは、単に資金面の問題としてだけではない。こうした状況を克服するために業界として真剣に取組む必要がある。

3. 港湾審議会が運輸大臣諮問「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」に着手

運輸大臣の諮問機関である港湾審議会は11月10日(火)の総会(当協会から物流委員長 堀憲明 ナビックスライン社長が出席)において、運輸大臣の「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の諮問を受け、同日付けで管理部会(当協会山下常務理事・関連業務部長が出席)に審議を付託した。

今回の諮問の背景は、経済のグローバル化や

高度情報化の進展に伴ない、経済構造改革、行政改革が進む中で、港湾が引き続き我が国の安定的な発展と国民生活の向上に寄与していく為に、ハード、ソフト両面から21世紀に向けた港湾のあり方を総合的に検討する、というもの。

今後は、①経済・社会の変化に対応した港湾のあり方(効率的な国際・国内海上ネットワークの検討等)②整備・管理のあり方(港湾整備

における国の役割の整理や、事業評価システム、効率的な港湾整備等) ③使いやすい港づくりに向けた新しい取組みについて(情報化推進、次世代港湾の検討等)の3点を柱に、森地 茂 東京大学工学部教授を座長とするワーキンググループが適宜管理部会に報告を行いながら1年かけて検討し、平成11年末を目標に最終答申を行うとしている。

当協会は競争力のある使いやすい港湾づくり

の観点から、港湾のユーザーとして深く検討に関与すべき立場にあり、管理部会席上でもワーキンググループへの参加を強く主張したが、船社や港湾事業者など港湾ユーザーの意見については今後ヒアリング等を通して参考にしたい、との事務局(運輸省港湾局)説明があり、結局直接参加することはできなかったが、斯かる機会を捉えて今後とも意見を述べていくこととした。

4. バラスト水中の有害海洋性生物移動防止規制の具体的検討始まる

—IMO 第42回海洋環境保護委員会(MEPC)の様態—

IMO(国際海事機関)の第42回海洋環境保護委員会(MEPC)が、去る11月2日から6日まで、ロンドンのIMO本部で開催された。審議内容については以下のとおりである。

1. バラスト水中の有害海洋性生物

近年、環境保護の側面から、バラスト水中に含まれる外国種の有害性生物の移動防止のための規制が、豪州、米国等において強化されている。IMOでは各国バラバラの規制とならないよう、これを条約化することが既に合意されているが、これまでの各種条約が旗国主義の原則の下に実施されているのに対し、本件は寄港国の要求に基づく規制が基本となることなど、その基本概念に関する検討が行われた。

本件は2000年の採択を目指し、新規則案が検討される予定である。

2. 小型ケミカルタンカーに対する通気装置二重化の適用除外

500総トン以上の油タンカーにおける荷役中のタンク損傷事故を防止するため、ベントラインの二重化または圧力センサーの設置が強制化

されている。ケミカルタンカーについては、2002年の発効を目指した改正が予定されているが、500総トン未満の現存タンカーへの免除規定がなかったところから、当協会は、運輸省に働きかけその実現を要請してきたところ、今回の会合でこれが認められた。

3. 船底防汚塗料の使用による有害影響について

1980年代後半、船底防汚塗料に使用されている有機スズ(特に、TBT:トリブチルスズ)の海洋環境に対する悪影響が大きな問題として、国際的に取り上げられ、1990年11月のMEPC 30において、25m未満の小型船に対すTBT系船底防汚塗料の使用禁止等を勧告するMEPC決議46(30)が採択された。今回の会合では北海沿岸諸国が、2001年までに有機スズ系塗料を禁止し、2006年までに有機スズ系塗料の船体への使用を完全に禁止する法的文書をMEPCが作成することを内容とする次回総会における決議案を提出、これをたたき台に議論がなされた。各国等から、2001年の塗装の禁止は早急すぎる、50m未満の船舶から使用を禁止すべきといっ

た意見が出され、塗装禁止期限／船体への使用・存在の完全禁止期限、船舶の大きさで規制するなど様々な組み合わせが検討された。最終的には、2003年1月1日までの塗装禁止、2008年同日までの船体への使用・存在の完全禁止を確保するためにMEPCが強制力のある法的文書を作成することを促す総会決議案について各国の合意が得られ、この総会決議案については、次回第21回IMO総会へ送ることが承認された。

4. 国際海洋汚染防止条約(MARPOL) 附属書II / 有害液体物資の緊急計画について

有害液体物資をばら積み輸送する船舶に対する船内緊急計画の備付要件に関するMARPOL附属書IIの改正案が、1996年の第1回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG1)において作成され、この年のMEPC38に採択に向けた承認のために提出された。しかしながら、本備付要件に関連するOPRC条約の適用拡大(OPRC議定書)の作業が最終化されていないことから、審議は延期されていた。その後、MEPC41に米国からOPRC議定書の発効より前に本件を検討すべきとの提案がなされ、一部の国からはOPRC議定書とのリンクが必要との意見が提出され、検討した結果、大勢は必ずしもリンクは必要ないとの見解であったが、最終的に、次回MEPC42において再度検討することとされた。

今回、審議の結果、改正案が承認され、次回

MEPC43で採択するために回章されることとなった。

5. 船舶からの大気汚染防止について

船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約新附属書が1997年9月に採択されたが、ディーゼルエンジンに対する窒素酸化物の排出規制(詳細は、NOxテクニカルコードに規定)は、同附属書の発効時期に係わらず、2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載されるエンジンに遡って適用される。この問題に対応するため、NOxテクニカルコードに適合していることを示す仮の証書を発効すること等を含む何らかの国際的に統一された措置が必要があるとMEPC40の場で合意され、その内容について前回MEPC41、今回MEPC42で検討された。その結果、エンジンがNOxテクニカルコードに適合していることを示す書類を発給することを求めるMEPCサーキュラー案が承認された。

6. その他

運輸省はナホトカ号の重油流出事故に鑑み、これまで3万DWT以上の重油等を運搬するタンカーに要求されていた二重船殻等の構造規制を2万DWT以上に強化する改正を提案していたが、2001年に改正条約が発効、2003年9月から施行の見込みとなった。

5. 金銭的保証の提供にIMOコード案が有力に

—IMO第78回法律委員会の模様について—

題記委員会は1998年10月19日から23日の間ロンドンのIMO本部で開催された。

参加国は62カ国(香港を含む)で、他にICS(国際海運会議所)、CMI(万国海法会)インターナショナルP&Iグループなどのオブザーバ

ーが参加し、議長はA. H. E. ポップ氏(カナダ)がつとめた。

わが国からは以下が参加した。

成蹊大学名誉教授 谷川 久
在英日本大使館一等書記官 奈良平博史

日本郵船法務保険グループ長 清水 繁
東京海上火災保険海損部船舶
総括グループ専門次長 井口 俊明
日本船主協会関連業務部課長 清野 鉄弥
同委員会では1996年10月に開催された第74回
以降主な議題として(1)金銭的の保証の提供、(2)
海難残骸物除去に関する条約案、(3)バンカーから
の汚染に関する賠償を検討してきており(本
誌1998年6月号P.9参照)、今会期も引き続き
これら議題について検討した。

金銭的保証の提供については、船客債権を担
保する制度と、その他クレームを担保する制度
に分けて検討している。船客債権を担保する制
度については、運送人に責任保険(例P&I保
険)を義務づける方法と運送人が各船客に代わ
って乗船券に傷害保険を付けておくことを義務
づける案が出されており、前者を支持する国が
多かったが、責任保険との選択ないし補完とし
ての傷害保険の可能性についても引き続き検討
することとなった。なお同制度は具体的には「旅
客および手荷物の国際海上運送に関するアテネ
条約」を改正し、上記主旨の保険条項を盛り込
むという方法で導入することを検討している。
その他同制度による保険の対象とすべき債権の
範囲(死傷のみか手荷物損害も対象にするか)
や責任原則(運送人の責任について現行アテネ
条約どおり過失責任に基づくものとするか厳格
責任を導入するか)、責任制限等についても検

討された。

その他クレームを担保する制度については、
船主責任制限条約に定める海事債権をカバーす
る保険(例P&I保険)を保持すること等を定め
るIMOコード案が提出された。同案について
は全体的な支持があったが、数ヶ国より付保金
額を1996年船主責任制限条約の制限金額と同額
とすること等について疑問が出され、また、ポ
ートステートコントロールとの関連で本コード
の性格を確認する必要性が指摘された。

海難残骸物除去に関する条約案については、
船骸等がハザード(船舶通航の障害その他)を
構成する場合に船主が当該船骸等の除去義務を
負い、船主がこれを行わない場合には政府が船
主の費用で船骸等を除去すること、またその費
用を強制保険により担保する旨を定める条約案
である。条文ごとに各論点の検討を行ったが、
ハザードの定義について“海洋環境への重大な
物的損害”を含めることについて合意され、ま
た、本条約の地理的適用範囲について排他的経
済水域とすることを支持する国が大勢であり方
向性が見出されたほか、多くの論点が整理され
た。

バンカーからの汚染に関する賠償については、
今会期では主に船主の定義、責任制限について
検討した。いずれも結論は出ず次回引き続き検
討することとなった。

6. ナホトカ号事故補償への追加拠出金が当面見 合わされる

—国際油濁補償基金(IOPC Fund) 総会等の模様について—

油濁事故発生の場合、油濁による損害や清掃
費用の賠償については、第一責任者である船主
による賠償で不足する分は荷主が補償する制度
が確立しているが、このための国際条約として
締結されたのが「1969年油濁損害についての民

事責任に関する国際条約(International Conven-
tion on Civil Liability for Oil Pollution Damage-
69 CLCと略される)」と「1971年油濁損害補償
のための国際基金の設立に関する国際条約(In-
ternational Convention on the Establishment of

an International Fund for Oil Pollution Damage-71 FC と略される)」とであったが、船主責任限度額と国際基金からの補償限度額を引き上げることを目的とする新たな国際条約（92 CLC および92 FC）が締結された結果、加盟国の抛油量が7億5,000万トンに達し、69 CLC および71 FC が廃棄されるまでの間、これらと合わせて、92 CLC および92 FC が併存している状態にある。

日本は現在、92CLC および92FC の締約国であるが、69CLC および71FC に基づく油濁損害補償の解決を見ていないものについても関与していることから、他の92CLC および92FC 加盟国と同様、69CLC および71FC にオブザーバーの立場で対応している。

92 FC（1992年国際油濁補償基金）第3回総会・第1回理事会ならびに71 FC（1971年国際油濁補償基金）第59回理事会が10月26日から30日にかけてロンドン IMO 本部において開催された。この会議には56カ国の代表および IMO、ICS、インターナショナル P&I グループ等の国際機関の参加があり、わが国からは以下が参加した。

成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館一等書記官	奈良平博史
運輸省海上交通局 総務課油濁補償対策官	澤井 俊
石油海事協会専務理事	常木 徹
日本船主協会 常務理事・関連業務部長	山下 秀明

議題は多岐にわたったが、各会議における主要審議内容は以下のとおりである。

(1) 92 FC 総会

いくつかの国が抛出金の基礎となる受け取り油量の報告を怠っているため、これの解決策が討議され、たとえば、いくつかの国からは、報告を行わない国に対しては補償金支払いを差し控えることを検討すべきであるとの提案がなされたが、現段階では

有効な解決策は存在せず、基金の事務局長が報告を行わない国と接触して、総会の懸念を伝えることが決定された。また、事務局長はこのような国のしかるべき人物に、総会は、報告を行わない個々の国について検討し、しかるべき措置を検討することとなろうということを伝えることにした。

ナホトカ号事件の油濁補償に関しては、昨年の総会で3,000万ポンドを追加拠出することが決定したが、その後、本年6月、補償金支払いの遅れからこの3,000万ポンドの追加拠出が当面不要と見込まれたため、事務局長はこの旨各国政府に伝えた。日本政府からはかねて補償金額が高くなるため、3,000万ポンドの追加拠出に際し、一国の拠出額に上限を導入することを求めている。本件について討議の結果、補償金支払いが必要となった際に追加拠出を行うことを確認し、合わせて、3,000万ポンドに対しては上限を導入することを決定した。

(2) 92FC 理事会

1998年10月12日現在、ナホトカ号事件に係る補償請求額は合計1億7,000万ポンドに達し、2,480万ポンドが71FC から支払われているが、これに加えて、船主の保険者である UK クラブから合計52万5,000ポンドが支払われている現状について報告がなされた。

(3) 71FC 理事会

92FC 総会と同様に、受け取り油量の報告を怠っている国に対する懸念の表明がなされたが、特に、現在、71FC の最大の抛出国となっているイタリアから強い懸念の表明がなされた。討議の結果、92FC と同様の措置を事務局長がとることが決定された。

話題を
追って

運賃の決め手は需給関係が一層の鍵に

— 1998年米国外航海運改革法案成立の影響について —

1998年10月14日に成立した「1998年米国外航海運改革法案」は、米国航路に配船する船社が同盟に拘束されることなく、荷主と個別に非公開のサービスコントラクト（S/C）を結ぶこと等を可能としている。（法案の概要は本誌平成10年11月号P.10特別欄参照）

世界最大の荷動きのある米国定期航路における船社／荷主の契約関係に大きな変化をもたらすといわれる今回の新法成立（新法の骨子については資料1参照）。果たして、わが国船社はこれをどうとらえているのか。1999年3月1日の施行細則の公示を経て、5月1日に発効する新法の影響について大手定航3社の当協会政策委員会国際幹事会メンバーを中心に話を聞いた。



日本郵船
定航マネジメントグループ
グループ長代理 清水 裕幸氏

しかなかったところに個別S/Cが導入されて、運賃を含めた運送条件が非公開になるということです。当然今までとは勝手が違って来るかと思えます。

Q. 新法導入による運賃への影響についてはどのようにお考えでしょうか？

A. 極めて一般論ですが、同盟ベースのS/Cよりは個別S/Cがこれからは主流になっていくという感じはします。それにより運賃交渉にどう影響がでるかという、個別交渉で契約内容を決めるわけですから、今まで以上に需要と供給の原則が適用されるようになっていくかと思えます。個別S/Cというと、一般的には運賃が下がっていくという印象がありますが、もし今年と同じように荷動きが大変に好調で、スペースが逼迫するような状態になると逆に運賃が大幅に上がるという可能性も大いにあると思います。とにかく全て

Q. まず新法導入の印象についてお聞かせ下さい。

A. 個別S/Cそのものは今に始まったことではなくて復航同盟では既に導入されていました。しかし往航では、従来同盟ベースのS/C

は需給関係で決まると言えるのではないでしょう。

Q. S/C非公開 (confidential) による影響は？

A. 欧州方面では荷主との話し合いは実態として1対1の交渉でその内容は他社にはわかりません。その意味では現在の欧州航路に代表される他航路の状況と同じような環境になってくるといえるでしょう。しかし、S/Cというのは、契約当事者双方がお互いにサインした上でFMCにファイルするわけだから、例えば期中に運賃マーケットが下落したり、逆にスペースがタイトになったとしても、そうやすくは柔軟に対応できることにはなりません。その点が、北米S/Cが他航路と異なるところでしょう。

Q. 中長期的展望については？

A. 来年5月の新法発効後、しばらくすれば船社側も荷主側も経験を踏まえて個別S/Cがよいのか、同盟ベースのS/Cがいいのか、それぞれのメリットが分かってくると思いますが、それ次第でしょうね。

Q. 大手以外の荷主とのS/Cが増えるということはあるのでしょうか？

A. あると思います。これからは契約は非公開で、必ずしもボリュームが契約における最大要因になるとは限らなくなるわけですから、その意味では大手以外の荷主が直接船社と個別S/Cを結ぶケースは増えるのではないでしょう。

Q. IAの通告期間が短くなったことの影響は？

A. IAの通告期間が5日以内になったということで、船が週に一度ですから、5日だった

ら次の船から新しいIAの運賃が適用できるということになります。

Q. 荷主側からは今回の新法発効を機にグローバルコントラクトの要望が出て来ると考えられますが、その辺の対応についてはいかがでしょう？

A. 往復航だけでなく、さまざまところへ行くものをまとめて契約というものです。まあ机上では可能なのですが、すぐにそういう形が盛んになるというわけではなく、船社と荷主との間で最初は航路ごとに分けて契約なり了解事項をもって、グローバルなコンセプトでやりましょうということになるのかもしれませんが、暫くすれば他航路も含めた包括的な契約へのニーズは強くなるかもしれませんね。

Q. 同盟機能への影響は？

A. 同盟機能がどうなっていくかは、はっきりわかりません。個別S/Cといってもタリフは残るわけで、タリフで契約するお客さんもある筈です。タリフ公示のような事務手続きについては、各船社毎にやるよりも同盟なり、なんらかの機関が代行してくれた方がありがたいですね。

Q. 米国の内陸運送業者と船社グループが交渉できるようになったことが運賃に及ぼす影響は？

A. どうでしょう。大変大きな変化ですが、運賃との関係においてどういう影響が出てくるかは、正直いって今は予測が立ちません。

Q. ありがとうございました。



商船三井
定航部 計画室長 鈴木 修氏



商船三井
定航部 副部長 楠 宗久氏

Q. 新法導入による運賃への影響についてはどのようにお考えでしょうか？

A. 新しい法制ができると、移行期にはある程度の混乱はあるだろうと思いますので、各船社それぞれの運賃設定の秩序が出来上がるまで若干の時間がかかるかもしれません。但し、運賃は基本的には需給関係が決めるものですから、新法そのものに大きく影響されることはないと思います。

Q. S/C非公開による影響は？

A. 今まで同盟はボリュームを基準にした運賃体系、いわゆるマトリックスを作ってS/Cの交渉をしていたわけですが、契約内容が非公開になる個別S/Cでも各船社それぞれのマトリックスを作って整合性をもたせた形で交渉していくことになると思います。個別・非公開S/Cになっても、荷主も当然運賃にそれなりの秩序を求めるとし、同業他社がどのあたりの運賃で契約しているのか、自分の運賃がそれに比べてどうなのかというような推測が全くつかないと安心して契約が結べないのではないかという気がします。原則的に言えば、個別S/Cの契約内容を他のオープンにすることはできないから、せめて荷主がおおまかな運賃体系のニュアンスを知ることが出来るような秩序の維持は重要になってくると思います。

Q. 中長期的展望については？

A. 大枠は変わらないと思います。ただ、従来運賃の透明性ゆえに市況が悪い時には原価割れしても他社に追随しないといけないといった横並び姿勢は船社側から排除されると思います。結局のところ、中長期的な市況の変動

Q. まず新法導入の印象についてお聞かせ下さい。

A. 個別S/Cが可能になったわけですが、やはり大半の荷主は個別S/Cを望むようになるのかなという気はします。しかし荷主毎にそれぞれ事情が違うわけですから、個別S/Cと同盟S/C夫々のメリットを踏まえたうえで、ニーズにあった契約が結ばれるようになると思います。

に対応して安定的な経営を維持するために、船社にとっての原価管理はより徹底されたものになるでしょうし、コスト競争力の強化がより加速化されると思います。

Q. IAの通告期間が短くなったことの影響は？

A. もし個別S/Cが広がってくれば、同盟タリフそのものの存在意義が薄れるわけで、I/Aもあまり意味をなさなくなる気もします。但し、個別S/Cではなく同盟タリフを選択する荷主にとって、手続き期間が短縮される点で有効だと思います。

Q. 荷主側からは今回の新法発効を機にグローバルコントラクトの要望が出てくると考えられますが、その辺の対応についてはいかがでしょう？

A. グローバルコントラクトという往復航の組み合わせというよりも、ワールドワイドのビジネス展開している荷主が一つの航路だけでなく、例えばアメリカを起点に太平洋も大西洋も南北もというように複数航路を組み合わせた契約を要求してくるというイメージがありますね。でも今までもそのような荷主はいたわけで、新法を機に新たな対応が必要になるということはないですね。

Q. 同盟機能への影響は？

A. 一番考えられるシナリオとしては同盟がその価格統制機能を徐々に失って、結果TSAのような安定化協定との線引きがなくなってくるのだと思います。ただそれは新法が来年5月1日に発効したらすぐにそうなるというのではなくて、例えば大手以外の荷主にとっては、少ないボリュームでも複数船社を起用できる同盟S/Cを選んだ方が有利なこともあるでしょうから、そういう受け皿としての同盟の必要性は当面続くだろうと思います。

Q. 米国の内陸運送業者と船社グループが交渉できるようになったことが運賃に及ぼす影響は？

A. 鉄道輸送を考えると寡占化が大きく進んでいることに加え、既に各社ボリューム契約を結んでいるわけですから、新法が発効したからといって直ちに複数船社が共同で鉄道業者と値下げ交渉に走るというのは考えにくい気がします。但し、トラック輸送やバージ輸送の部分ではアライアンス船社が共同でボリューム契約を交渉するようなことはあるかも知れません。結局、内陸運賃も需給関係に左右されるわけで、船社グループでの交渉そのものが運賃に直接影響を与えることは少ないと思われれます。

Q. ありがとうございました。

川崎汽船

コンテナ船事業部担当役員付

部長 黒谷 研一氏

Q. まず新法導入の印象について聞かせて下さい。

A. 荷主/船社双方にとって初めての経験であ

り、新法の施行細則が99年3月頃までに公示され、諸条件が十分に咀嚼されないまま99年5月1日より新法の体制下で交渉に突入することになるわけですから、その点では戸惑いがあると考えます。現在との比較で言えば、新法下ではS/Cの数は圧倒的に増えると思います。しかし太平洋航路の主要船社トップ



10のうち盟外船社が4社入っていて、上位3社は伝統的に非公開の1対1契約です。また、北米航路を除く航路では従来から個別交渉で運賃が決定されていましたから、新法により非公開の個別S/Cが法制化されたといっても特に驚くことではないかと思えます。

Q. 新法導入による運賃への影響についてはどのようにお考えでしょうか？

A. 新法が運賃に影響を与えとは思いません。今の運賃が低すぎるというのは、日本船社のみならず現在のコンテナ航路の経営者および荷主側の一致した見解であり、各社とも適正な運賃レベルに戻そうとする努力は続けられると思います。ただ、需給関係が運賃決定の最重要条件であるとする世界の大手荷主との個別交渉になるわけですから、従来の交渉とは違ったダイナミズムが要求されてくると思います。

Q. S/C非公開による影響は？

A. 機密性 (confidentiality) 保持への対応が問題となってくるのではないかと思えますが、それは、99年3月の施行細則を待たずに予測することは難しいですね。

Q. 中長期的展望については？

A. 今まで、北米航路においてで公示されたタ

リフが守られ、契約内容も皆に公示されてきたことが例外であり、欧州を始めとする他航路同様、一層需給関係で決定されるメカニズムが浸透してくると思います。ある意味では、船社のコスト競争力に基づく運賃競争がより一層先鋭化するわけで、日本船社としては如何に世界の船社にコスト的に競合できる体質とサービスを提供するかという課題に取り組まなければなりません。一方、荷主の方もより多くの量がより安い運賃に結びつくとの従来の考え方が根本的に否定されることになると考えますので、この点意識改革が求められるのではと思います。

Q. 大手以外の荷主とS/Cが増えるということはあるのでしょうか？

A. 確実に増えるでしょうね。今までは同盟船社と契約する場合、安い運賃を獲得するためには、荷物のボリュームが決定要因であったわけですが、これからは必ずしもそうとは言えません。個別かつ非公開S/Cでは、必ずしも大手以外の荷主に不利となるとは思いません。

Q. IAの通告期間が短くなったことの影響は？

A. 個別S/Cが主流になっていくとすれば、IA自体の意味があまりなくなっていくのではないのでしょうか。

Q. 荷主側からは今回の新法発効を機にグローバルコントラクトの要望が出てくると考えられますが、その辺の対応についてはいかがでしょうか？

A. そういう要望は多くなってくると思います。しかしそれは必ずしも世界中の航路を網羅するという意味での「グローバル」な契約のみではなく、例えば往復航を組み合わせる契約す

るというように、複数航路の組み合わせであるマルチトレードコントラクトの要請も多くなってくるのではないかと思います。

Q. 同盟機能への影響は？

A. 運賃決定機能が基本的には弱まっていくので、今まであった同盟機能をもう一度見直す必要が出てくると思います。基本的には運賃決定分野を除く、マーケット情報の交換、その他の諸ルールや条件整備のための組織で、安定化協定のような性格になるという感じがします。

Q. 米国内陸運送業者と船社グループが交渉

できるようになったことが運賃に及ぼす影響は？

A. そこは各船社の事情で違ってくると思います。特に寡占化が進んでいる米国鉄道との交渉において、果たして船社がグループとして多くのコンテナ個数を背景に、有利な条件が得られるかという根本的な疑問があります。また、法律上禁止されていたことが可能になるといっても、反トラスト法適用除外ではありませんし、一体何ができるのかを慎重に検討する必要がありますね。

Q. ありがとうございました。

【資料1】

〈1998年米国外航海運改革法の骨子〉

I 1984年海運法改定

1. サービス・コントラクト (S/C) の扱い

① 同盟は、同盟加入船社による個別 S/C 締結を制限してはならない。

② 個別 S/C、協定 S/C ともに FMC に秘密扱い (confidential) をもって届出し、基本的事項 (essential terms) の一部 (仕出/仕向地の港湾名区域、品目、最低貨物量、契約期間) のみを公示する。それ以外の内容 (内陸発着地、運賃、Service Commitment 等) は非公開とする。

③ サービス・コントラクトの基本要件は、同様な状況にある全ての荷主に対し利用できるようにしなければならないとする従来の me-too 権利は廃止。

2. Independent Action (IA) の事前通告期間を10日間から5日間へ短縮する。

3. 船社間グループは、米国陸上運送業界と Inland rates/services について交渉を行なうことができる。

4. FMC は独立機関として存続する。

5. FMC へのタリフ届出を廃止し、公示はインターネット上で行う。

II 1920年商船法19条一部改定

19条 (運輸長官および FMC による法令作成権限) の一部改定により、外国船社による「運賃設定」が米国海運に不利益を生み出している場合には、事態を是正するための規則を作成する権限が FMC に新たに認められた。

(※) 1984年海運法でも個別 S/C は認められていたが、各同盟の規約で禁止することが可能であったため、事実上個別 S/C は実施されていなかったのに対し、S. 414は、同盟がメンバー船社の個別 S/C 締結を禁止してはならない旨明示した。

船舶からの大気汚染防止 及びその問題点について

(財)日本海事協会
開発部主管

岩切 博

1. はじめに

近年、世界各国で環境汚染問題が取り上げられており、排気ガスによる大気汚染に関しても年を追うごとに厳しい規制の傾向にある。

船舶から排出される排気ガスに関しては、1997年9月15日～26日にIMO本部で開催された海洋汚染防止条約締約国会議において、海洋汚染防止条約(MARPOL 73/78)に「船舶からの大気汚染防止」に関する新附属書VIを追加するための議定書が採択された。条約の発効に関しては、今のところ未定ではあるものの、条約が発効された場合には2000年1月1日に遡って適用されるものも含まれている。従って早い段階での規制に対する対策を講じておく必要があると考えられる。

一方、1997年12月に開催された地球温暖化防止京都会議(COP3)では、温室効果ガスの排出量削減目標を盛り込んだ議定書が採択された。温室効果ガス(CO₂、CH₄等)のうち最も影響のあるものはCO₂であり、エネルギー資源の大部分を化石燃料に頼っている現状でのCO₂排出量の削減は、エネルギー消費量を低減することを意味している。

また、1998年11月にIMO本部で開催された第42回海洋環境保護委員会(MEPC42)におい

ては、船舶からの大気汚染防止に関する主だった議題として、①船舶からのCO₂排出問題、②NO_xテクニカルコードの適用に関する暫定ガイドライン、が取り上げられた。①のCO₂排出に関しては、今後規制対象となることが予想される。また、②に関しては、条約発効までの間は暫定証書の発行にて対応することが決まり、そのためのガイドラインの作成準備を開始した模様である。

2. 排気ガス中の大気汚染物質の低減

大気汚染物質を低減させる方法の例を表に示す。

大気汚染物質を低減させる方法としては、燃料消費量の低減(主としてCO₂対策)、燃料油

表 大気汚染防止の低減方法の例

	NO _x	SO _x	CO ₂
燃費低減	エンジンの改良		
燃料性状改良	—	低硫黄燃料 水素化脱硫法	—
燃料前処理	水エマルジョン燃料	燃料添加剤 軽灯油との混合	—
機関運転条件	NO _x 低減運転条件 (噴射時期遅延等)	—	—
排ガス処理	脱硝装置 排ガス再循環	排煙脱硫装置	—

性状の改良（主としてSOx対策）、燃料の前処理、機関運転条件の最適化、排ガス処理等があげられる。

(1) CO₂の排出低減

燃料消費量を低減させることにより、排気ガス中の大気汚染物質、特にCO₂の排出量を減らすことができる。省燃費という観点からこれまで多くの技術的なエンジンの改良、例えば、シリンダ径/ストローク比の増大、過給効率の改善、最高圧力(Pmax)の上昇、平均有効圧力(Pme)の増加等がなされてきたが、更に大気汚染物質の排出量低減の観点から、これまで以上の燃料消費量の改善を達成することが要求されることになる。

(2) SOxの排出低減

SOx排出量低減のために最も効果的なのは燃料中の硫黄分を減らすことである。SOxの低減には低硫黄燃料油の使用が最も近道であるが、低硫黄原油の生産比率が近年減少しているため、高硫黄原油からの水素化脱硫による低硫黄燃料油を製造する方法が考えられる。この方法は、原料油を水素と混合し、触媒中を高温高圧で通す方法であり、すでに陸上用の低硫黄燃料を得る目的で広範囲に用いられている方法である。しかし、残油を主体とする船用燃料を低硫黄化するための脱硫は、反応条件等がきわめて過酷であるため、設備などにかかる経済的負担が大きく、結果として船用燃料の価格上昇をもたらすことになる。また、同時に脱硫反応を受けた船用燃料の安定性の低下（熱処理を受けることによってスラッジを生成しやすくなる傾向がある）も指摘されている。

一方、排煙脱硫装置を備える方法もあるが、

設備などの経済的負担、設置スペースが必要であること、廃液処理等の問題がある。

(3) NOxの排出低減

① 燃料の前処理

燃料を前処理することによって、排気ガスは改善されるが、この中で水エマルジョン燃料による方法がNOxの低減に有効とされている。水の蒸発熱と比熱増加により、燃焼温度を下げることができ、NOxを低下させ、さらにマイクロ爆発によって燃料液滴の微粒化が促進され煙も少なくなる。この場合には燃料ポンプや噴射弁の容量増加、乳化装置、専用タンク等の設置が必要となる。

② 機関運転条件の最適化

NOx(NO)の生成は、N₂とO₂が高温状態で長い時間保持されることによる反応に起因している。そのため燃焼温度を低くし、O₂濃度を低くし、高温状態に保持される時間を短くすることにより、NOx(NO)生成量を減少させることができる。そのため機関運転条件としては、噴射タイミングの遅延による最高燃焼圧力の低下、過剰空気の減少、給気温度の低下、燃焼室へ油と水を層状に噴射することによる燃焼温度の低下などがNOx低減に有効であると考えられる。しかし、NOxとパーティキュレート（微粒子物質）、NOxと燃料消費率はトレードオフの関係にあり、同時に低減させるのは非常に困難である。比較的实施しやすい方法としては燃料噴射タイミングの遅延であるが、燃料消費率や煙が悪化する傾向にあるため、圧縮比の増加などが併用される。いずれの方法を採用する場合におい

でもバランスを考慮し、最適なデザインとすることが必要となる。

③ 排ガス処理

排ガス処理法に関しては、アンモニア系の還元剤を用いた脱硝装置が適用される。SCR法（選択接触還元法）は、排気ガスに希釈したアンモニア（NH₃）などの還元剤を添加し、脱硝触媒と接触させることによって、NH₃とNO_xを反応させて無害な窒素（N₂）と水蒸気（H₂O）に分解する方法である。SCR法はプロセスが単純で、信頼性が高く副生成物の処理が不要であり、運転操作が容易であるなどの理由から、陸上プラントなどでは多くの実績がある。しかし、船舶への適用を考えた場合、装置の設置スペース、反応温度条件（排気ガス温度が低すぎる）、経済的負担が大きいなどが問題となる。また、排ガス再循環（EGR）もNO_x低減効果は高いが、燃費の悪化や排ガスを利用するため部品の腐食、掃気系機器の汚れによる劣化等が問題となる。

3. 船舶からの大気汚染防止に関する規制

海洋汚染防止条約（MARPOL 73/78）附属書VIでは、第3章に「船舶からの排出規制の要件」として具体的な規制の対象となる物質等の規定が定められている。以下に規制の対象及びその概略を示す。

(1) オゾン層破壊物質

オゾン層破壊物質（ハロン、フロン等）の故意による排出及びそれらの物質を含む設備の船舶への新規搭載が禁止されることになる。ただし、HCFCs（ハイドロクロロフルオロカ

ーボン）を含む設備の新規搭載は、2020年1月1日まで認められる。

(2) 窒素酸化物「NO_x」

強制コードとして採択された「船用ディーゼルエンジンからのNO_x排出規制に関するテクニカルコード」（以下NO_xテクニカルコードという。）の要件に適合する必要がある。規制対象としては、2000年1月1日以降に建造される船舶に搭載される出力130kWを超える全ての船用ディーゼルエンジン（緊急時用ディーゼルエンジンは除く。）に規制が適用され、適用日として、2000年1月1日以降に建造される船舶とは、同日以降にキールが据え付けられる船舶、またはこれと同様の建造段階の船舶と定義されている。また、総トン数400トン以上の全ての船舶に所定の検査が適用され、またそのうち国際航海に従事する船舶には国際大気汚染防止証書（IAPP証書）の所持が義務づけられる。

(3) 硫黄酸化物「SO_x」

船舶で使用されるいかなる燃料油も硫黄分が4.5質量%を超えてはならないことになる。また、SO_x排出規制海域（バルティック海海域及びIMOが指定する海域）については、より厳しい規制が課せられることになる。（硫黄分1.5質量%以下の燃料の使用又は排ガス洗浄装置の設置が必要となる。）

(4) 揮発性有機化合物

タンカーからの揮発性有機化合物（VOCs）の排出が規制される場合の要件として規定されている。

(5) 船上焼却炉

2000年1月1日以後に船舶に搭載される焼却炉について所定の構造・運転要件を満足す

ることが必要となる。

(6) 受入施設

オゾン層破壊物質とそれらを含む設備及び排ガス洗浄の残留物を、船舶から引き渡すための受入施設に対する要件として規定されている。

(7) 燃料油の品質

船上で使用される燃料油の詳細は、燃料油記録簿によって記録され、船舶に備える必要がある。

4. NOx テクニカルコードの概要

NOx テクニカルコードでは、条約において定められている NOx 排出制限値に適合することを確認できるようにするための試験、検査及び認証の守るべき手順が示されている。以下に、規定される検査、それらの検査に適用する検査方法、船舶に備え付ける必要のある書類について概要を示す。

(1) 規定される検査

- ① エンジンが、NOx 排出制限値に適合することを確認するための予備検査で通常、製造工場で行われる。この検査では、陸上の試験台上における排出ガスの計測試験を行う。この検査で適合することが確認された場合、主管庁によりエンジン国際大気汚染防止証書 (EIAPP 証書) が発給される。
- ② エンジンが搭載された後、就航前に船上で行うエンジンの初回検査。

この検査では、予備検査の後にエンジンの改造や調整が行われた場合も含み、エンジンが船に据え付けられた状態において、NOx 排出制限値に適合することを確認する。予備認証を受けていないエンジンに対

しては、予備検査と同じ試験を行う必要がある。予備認証を受けたエンジンに対しては、テクニカルファイルで定められた範囲から外れていないことを検証するエンジンパラメータチェック、又は船上簡易計測でよい。船上に搭載後に計測を行う場合は相当な困難が伴うため、製造工場において計測することが望まれる。この検査で適合することが確認され場合、主管庁により国際大気汚染防止証書 (IAPP 証書) が発給される。

③ 船舶検査の一部として行われる定期検査及び中間検査。

この検査はエンジンが継続して要件に完全に適合することを確認するためのものである。検査の方法は、エンジンパラメータチェック法、簡易計測法、又はモニタリング法のいずれかを選ぶことができる。

④ エンジンの実質的な改造が行われた際には、その都度、改造されたエンジンが NOx 排出制限値に適合することを確認するため、エンジンの初回検査を船上で行う。

(2) 次の書類を船上に備え付けておかなければならない。

- ① EIAPP 証書 (陸上における予備認証を行った場合。)
- ② IAPP 証書
- ③ テクニカルファイル
エンジンの構成部品、設定値を含み、NOx 排出に影響する全てのパラメータの詳細を記載した記録。
- ④ エンジンパラメータ記録簿
エンジンの調整、改造又は部品の交換が行われた場合の記録。

5. 日本海事協会(NK)における NOx 排出規制への対応

NOx 排出規制に関しては、前述したとおり、2000年1月1日以降に建造される船舶に搭載される船用ディーゼルエンジンに実質的に強制化されることになるため、NKでは現在、ボランティアベースのNOx 鑑定を行うことにより対応している。

(1) 予備認証への対応

エンジン製造者または造船所からの依頼により、製造工場等における試験台上でのNOx 計測試験に立ち会い、NOx テクニカルコードに合致していることの鑑定を行う。

条約に定められたNOx 排出制限値に適合する場合、エンジン大気汚染防止鑑定書をエンジンに対して発行する。

2000年1月1日の実質的実施を前に、4サイクルエンジンについてはかなり対策が進み、鑑定書発行の実績も出てきた。しかし、2サイクル大型エンジンについては、各エンジンメーカーの方針は出されているとはいえ期限までに対応できるのか懸念される場所である。

(2) 就航後の対応

前記のエンジン大気汚染防止鑑定書を取得したエンジンが船舶に搭載された後、造船所または船主からの申し込みによりNOx テクニカルコードに従った初回検査を行い、適合が確認された場合、NOx の排出に関する適合鑑定書を船舶に対して発行する。さらに定期検査、中間検査を行い、適合鑑定書に裏書きして適合状態が維持されていることを確認できるようにしている。これにより環境対策の進んだ船舶であることが明示され、地球環

境保護への貢献が期待される。

6. あとがき

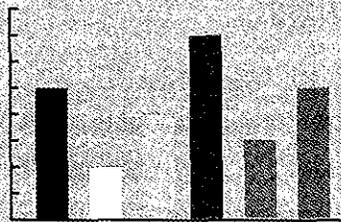
NOx 排出規制に関しては、NOx テクニカルコードに忠実に従う必要があり、エンジン製造者、造船所及び船舶所有者においては、実際の適用に対して早急に準備を進める必要があると考えられる。特にエンジン製造者においては、エンジンファミリー、エンジングループの選択方法、NOx 計測用の代表エンジンの選択方法、テクニカルファイルの記載内容、エンジンパラメータチェックの方法、改造があった場合の措置等を十分に検討する必要がある、あらゆる角度から規制への適合性を示すことができるデータの蓄積が望まれる。

また、今後の規制の動向として、船舶からの温室効果ガス(CO₂)の排出についても、将来的に規制対象となる可能性がある。IMOでは、CO₂削減のための方法を、技術面、運航面、CO₂削減効果とそのためのコストとの関係等、あらゆる角度から総合的な検討を開始していく模様である。船舶からのCO₂排出量の削減は、NOx 排出量の削減と同時に燃費の低減が求められることであり、今後は、他の規制物質とのバランスを考慮しながら、これまで以上の環境対策を検討していく必要がある。

参考文献

- 1) 船用燃料の科学 成山堂書店
- 2) 船用機関学会誌 Vol. 33 No. 5 1998
- 3) Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines

各種調査・ 報告書欄



往復運賃の修復が損益回復のカギ

「定航海運の現状1997／1998 —規制緩和と
大競争時代の国際コンテナ輸送—」

— 商船三井 営業調査室 —

商船三井は11月12日、国際定期船業界の動向をまとめた「定期海運の現状1997-1998」を刊行した。「規制緩和と大競争時代のコンテナ輸送」とサブタイトルがつけられたこの報告書はアジア経済危機以降のコンテナ船需給や定航船社を取り巻く環境の変化について、包括的に分析しているものである。

ここでは「定航海運の現状」を作成した商船三井営業調査室室長代理 城川三次郎氏に報告書を要約して紹介して頂く。

商船三井営業調査室は、昨年に引き続き、定航海運の現状についての報告書を作成した。

1968年9月の「箱根丸」による太平洋航路コンテナ化以来30年。1998年は、日本のコンテナ海運にとって大きな節目の年となった。国際コンテナ海運は規制緩和と自由競争促進の流れの中、アライアンスの再々編を経て新たなスター

トを切った。これにより、定航コンテナ船社のサービスとコスト競争力は一定程度強化され、総合的なコンテナ船需給は安定の方向に向かうと考えられた。しかしながら、アジア経済危機後の国際コンテナ物流は大きく変容し、定航船社の収益改善は楽観を許さない状況となっている。

アジア出し貨物の急増で、北米・欧州各航路とも、アジア出しの需給関係は改善し、運賃修復も船社側の思惑通りに進めることができた。一方、アジア向け貨物は、アジア各国の景気低迷から購買力が収縮、急速に減少したため、往復航のインバランスが月を追うごとに拡大し、空コンテナの回送費用を始めとするコスト増が船社経済に深刻な影響を投げかけている。

我々はこの荒波を乗り越えて行けるのであろうか？ そしてそれは如何にして可能となるのであろうか？ 1997年から1998年、大きく変動

しているコンテナ船需給や規制緩和の流れ等、我々を取り巻く環境の変化を見据え・分析することを通し、この命題の答えを探ってみたい……。これが本報告書を纏めた趣旨である。

第1章：大競争時代の国際コンテナ輸送

一激動の1997年から新しい秩序を求める1998年へー

1. 1997年はどういう年だったのか
2. コンテナ船隊とコンテナトレードの将来

1997年、定航コンテナ船社にはアライアンス再編の嵐が吹き荒れた。(図1参照)従来のアライアンスによるサービスとコストの合理化から一歩踏み込んで、合併による競争力の強化を選択した船社が現れたことが引き金であったが、その背景には船腹需給インバランスの拡大と運賃の下落による船社の収益性悪化がある。

1998年には全てのアライアンスが新しい枠組みでサービスを始めた。主要トレードは大きく7グループのアライアンスに再々編された結果、熾烈な競争に明け暮れてきた定航コンテナ船社の間にも収益性を重視し、共存共栄を指向する流れが生まれつつある。

1995年以降始まった世界規模での船社間の提携は、コンテナ船の大量建造ブームを引き起こし、年率10%を超える船腹量の増大をもたらした。船腹量は1996年からの3年で40%強の増加となったが、1999年には増勢が沈静化する方向にある(1998年春以降、2000年竣工予定で大量のコンテナ船が発注されていることが懸念材料ではあるが)。船腹供給量の増加は、少なくとも1999年までは、急増するアジア出し荷動きの伸びには及ばないものと推定されるため、総体的な需給関係は安定の方向に進むものと考えら

れる。

但し、アジア出し貨物の急増とアジア向け貨物の減少から来る往復航のインバランスは月を追うごとに深刻化し、直近(1998年9月)の数字では北米航路で復航が往航の40%程度のレベルにまで落ち込んでいる。アジア出し貨物に対するスペースとコンテナ自体の払底さらには復航運賃の下落は、安定した輸送サービス維持の基盤である船社経営を圧迫することとなりかねない。コスト合理化と往航運賃の更なる修復により、往復航インバランス増大に起因する、空コンテナの回送費等のコスト増を相殺することが出来るかが鍵となる。船社・荷主双方の真摯な対応が望まれる。

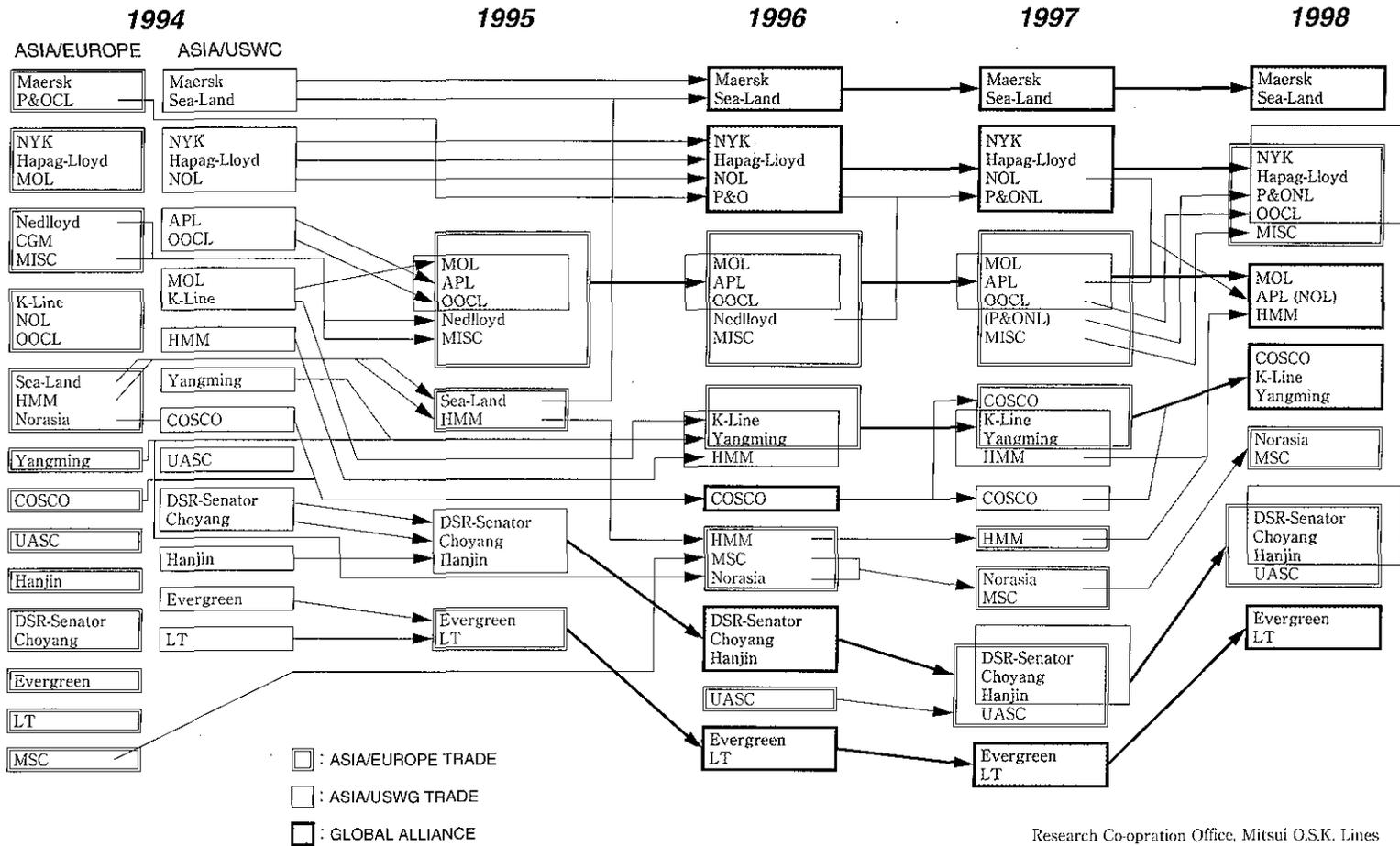
第2章：規制緩和と自由競争促進の流れ

一変革を迫られる定航海運と港湾一

1. 米国海事法改正の動きとその影響
2. 日本に於ける独禁法適用除外見直しの動き
3. 欧州内陸運賃問題
4. FMCによる日本船社制裁と日本港湾自由化の進展
5. 豪州港湾争議

1997年そして1998年、世界的な規制緩和と自由競争促進の流れの中で海運業界は様々な対応を迫られることとなった。それらは大きく括れば、同盟あるいはコンソーシアムの独禁法適用除外に対する論議の深まりと、従来ややもすればタブー視されてきた海運を取り巻く港湾産業に対する自由化の流れに大別される。前者はアメリカ、EUを中心に海事法の改定や同盟の管轄範囲に関する新たな解釈となって表面化したし、後者は、日本港湾の労使の既得権益や参入

図1 Re-Grouping in Main Container Trade Lanes



Research Co-operation Office, Mitsui O.S.K. Lines

障壁に対する国際的な非難と FMC（米連邦海事委員会）の邦船社制裁問題、また豪州の港湾改革の動きとなって顕在化した。

第3章：コンテナ船供給の動向

ー大量建造ブームとその後ー

1. コンテナ船船腹量の動向と中期予測
2. 巨大コンテナ船の登場とサービス形態の変化

第1章で触れたように、グローバルアライアンスの成立とともにコンテナ船の新造ラッシュが起き、船腹量は1997年末で370万 TEU を超えた。一方、船型は、アライアンスによる営業規

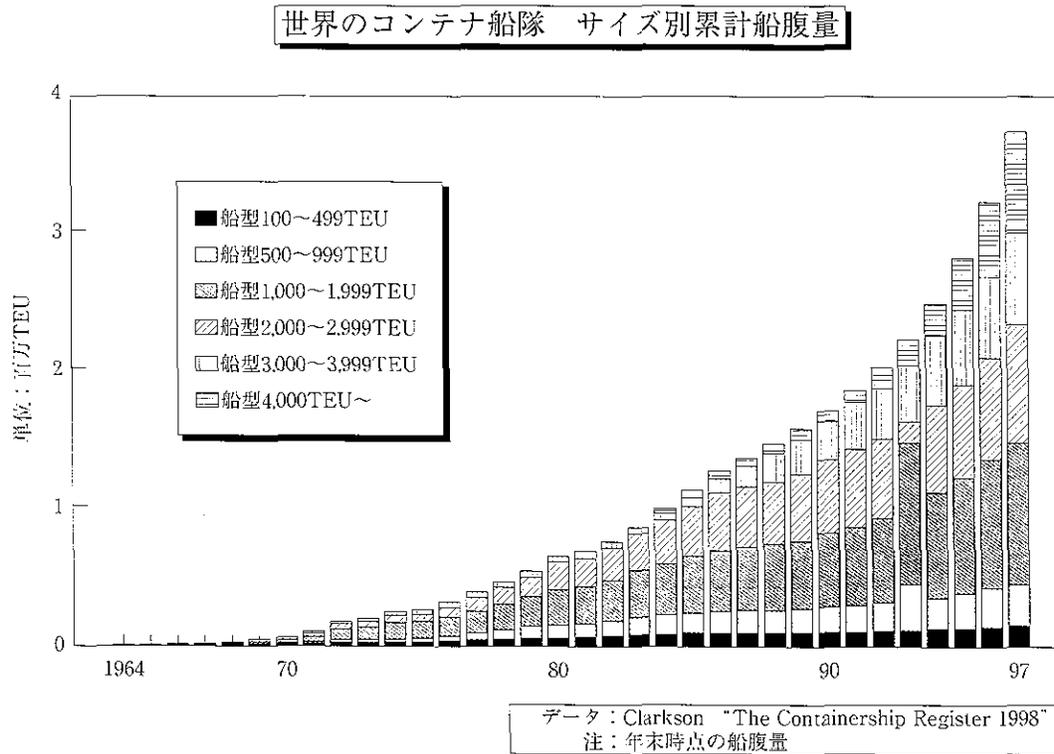
模の拡大を反映して大型化の傾向にあり、4,000 TEU 以上のコンテナ船の比率（キャパシティベース）は19%に達した。（図2参照）

世界のコンテナ船のうち、スクラップの対象と考えられる船齢25年以上のものは現在全体の6%に過ぎないが、船型の大型化の影響もあり、今後確実に増加する傾向を示し、数年後には、コンテナ船マーケットにおいてスクラップ船の動向が、供給サイドに於ける重要な要素となってくる可能性がある。

今回は、全体の船腹供給量の予測の他に、北米、欧州両主要航路の船腹供給量（月間平均）の予測を行い、次の通り推定した。

北米航路；月間供給船腹量は各年末ベースで

図2



次のように穏やかに増加する。

1997年 538千 TEU 前年比6.46%増
 1998年 554千 TEU 前年比2.89%増
 1999年 595千 TEU 前年比7.89%増
 2000年 644千 TEU 前年比8.19%増

欧州航路；北米航路と同じく、穏やかな増加となるが、船型の大型化が顕著である。

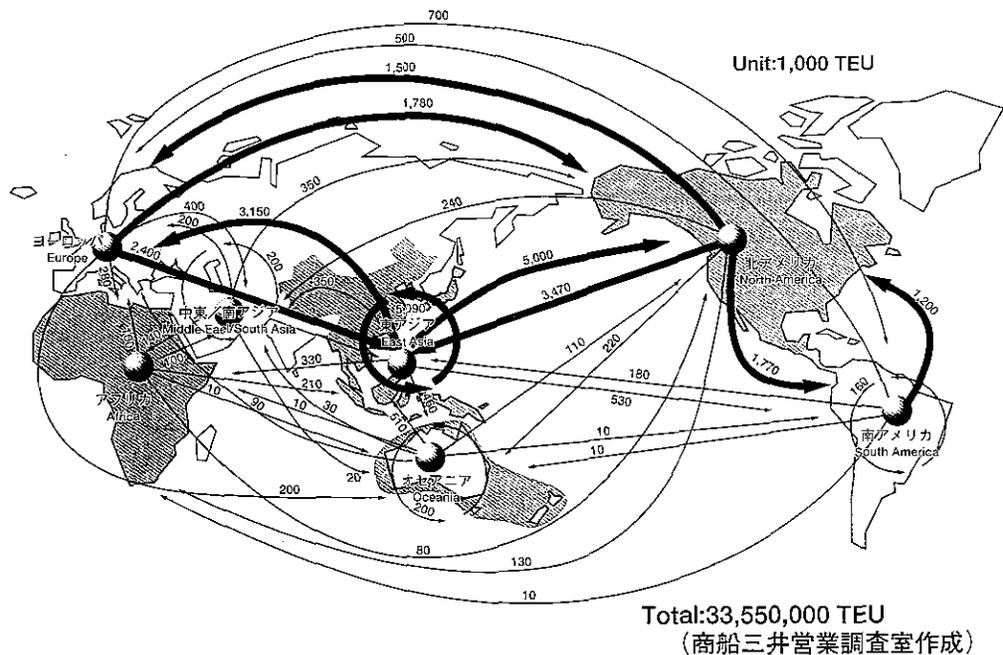
1997年 350千 TEU 前年比4.00%増
 1998年 379千 TEU 前年比8.31%増
 1999年 396千 TEU 前年比4.43%増
 2000年 423千 TEU 前年比6.79%増

第4章：コンテナ荷動きと船腹需給の動向
 一急増するアジア出し貨物と往復航インバランスの拡大一

1. 1997年のコンテナ荷動き
2. 経済危機とアジアのコンテナ荷動き
3. 主要コンテナトレードに於ける需給の見通し

1997年の世界コンテナ荷動きは約33,550千TEU、1996年に較べ10%弱の増加となった。トレード別では北米／南米トレードの伸びが17%弱と目立つが、他のトレードもアジア域内トレードを除き堅調な伸びを示している。トレード別のシェアでは、アジア／北米、アジア域内、アジア／欧州の順となっており、大きな変動は見られない。アジアを入出荷地とする荷動きは世界全体の60%を優に越し、最大のトレードエリアとなっている。(図3参照)

図3 World Container Movement in 1997
 世界のコンテナの荷動き (1997年)



主要トレード毎の船腹需給に関しては、前章の供給量の推定値をもとに次のように動向を概観した。

アジア／北米トレード；米国の景気が大きく後退することはないとの前提で、アジア経済危機後の荷動きを予測すれば、東航（アジア／北米）は1998年数量ベースで約14%の増加、西航（北米／アジア）は約8%の減少となる。

これらに、月別の季節変動を加味し、1999年以降は年率5%で荷動きが増加すると仮定した場合、往航では2000年まで毎年ピークシーズンに荷動きが船腹供給量を上回ることとなり、需給はかなり逼迫することが予想される。

しかしながら、往復航のインバランスは今後も拡大を続け、それに起因するコストの増大は、船社経営を大きく圧迫することにもなりかねない。運賃レベルの更なる修復が望まれる。

アジア／欧州トレード；今後3年間の需給の傾向は、欧州経済の動向に左右されるが、アジア／北米トレードと大きく異なるところはない。西航（アジア／欧州）はほぼ毎年需要が供給に逼迫することとなる。又、往復航インバランスの拡大も北米と同様の傾向を辿る。フィーダー船によりハブ港まで輸送され、そこで母船に接続される貨物が北米に較べ多く、これらの貨物が需給の調整弁たりうるため、深刻さの度合いは北米ほどではないが、安定したサービスの維持のためには運航の合理化と運賃修復の努力は北米航路同様、継続して行う必要がある。

尚、アジア域内トレード、大西洋トレード、北米／南米トレードに関しては、統計的な数値が不備であることもあり、各社サービスと需給の定性的な動向を概観した。

第5章：1997年主要定航会社の業績

－アライアンス効果を帳消しにした運賃下落－

1. 経営指標分析と各社業績の推移
2. 各社の業績

MOL/NYK/K-Line/APL/Sea-Land/Maersk/
P&O Nedlloyd/Hapag-Lloyd/OOIL/Evergreen/
Yang Ming/Hanjin/Hyundai/Choyang/NOL/
MISC

1997年の定航コンテナ船社の財務的な側面を各社のAnnual Reportから概観した。積み取り量は各社とも伸びている反面、運賃の下落と運航費の上昇による増収減益の傾向が一般的に伺える。又、アジア船社は全体的に通貨危機による為替差損や金利負担の増大に直面し、前年に較べ大きく利益を落としているのが目立つ。

第6章：日本港湾の国際競争力

－転換期を迎える日本港湾－

1. 国際的地位低下を招くさまざまな問題点
2. 日本港湾のコスト競争力
3. コンテナ取扱量の推移と港湾整備－ハード面の問題点
4. 縦割り行政の弊害－ソフト面の問題点

日本の港湾問題に関しては、本年報編集の趣旨からややはずれるところであるが、1997年から行ってきた当室の論考を整理する意味で、一章を追加した。

日本港湾の現状は、世界のコンテナサービスが求めるレベルとアジア各国の港湾整備の流れに較べて大きく立ち後れていることが指摘されてきたが、問題の本質はどこにあるのか。ハード面、ソフト面、コスト面からの比較を通じてそれを浮き彫りにした。

平成10年の海運界10大ニュース

1. わが国外航船社の業績は、円安基調や合理化努力により回復基調に。また、経営資源の効率的活用による更なる競争力強化へ向けた大手船社間の大型合併が実現。

外航各社の3月期決算・9月中間決算は、円安や合理化に加え堅調な自動車船やエネルギー輸送部門などが寄与し、大手の業績が好調だった一方、アジア経済の混乱によりアジア域内及びアジア向け航路での荷動きが低迷したため、収益悪化の影響を被った船社もあった。

また、10月1日に日本郵船が昭和海運を合併、11月20日には商船三井とナビックスラインが平成11年4月1日を目処に合併することで基本合意し、更なる競争力強化を目指すわが国大手船社間の大型合併が実現することとなった。

2. 内航海運船腹調整事業が解消、内航海運暫定措置事業が導入される。一方、景気低迷および荷主の物流合理化の影響により、一段と船腹過剰が増大し内航市況が悪化。

海運造船合理化審議会の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3月31日付規制緩和推進3か年計画に関する閣議決定を受け、内航海運暫定措置事業の導入が決定された。これにより昭和42年12月以来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、5月15日付で運輸大臣により認定許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した。

一方、景気低迷による内航主力貨物の生産減を反映した荷動きの鈍化、荷主の物流合理化が本格化したことに伴う輸送量と輸送距離の減少などのマイナス要因が重なり、一段と船腹過剰が拡大し、市況が悪化。内航不況がさらに深刻化した。

3. 港湾運送関係の規制緩和に向けて、事業免許制に関する需給調整の廃止、料金認可制の届け出制への変更等をはじめとする港湾運送事業法の改正に関する具体的検討を開始。

港湾運送事業法の規制緩和に関する昨年12月12日の行政改革委員会の報告が3月31日閣議決定の規制緩和推進3ヶ年計画に盛り込まれたことを受け、「運輸政策審議会・海上交通部会」の下に設置された「港湾運送小委員会」にて、6月16日より、具体的実施方策の検討が開始され、都合7回の審議を経て、12月8日に①五大港プラス千葉、四日市、清水、博多を先行して規制緩和する、②労働者保有基準を1.5倍程度にして事業者の基盤強化を図る等の「中間報告」が発表されている。

4. 国際安全管理コード（ISMコード）の発効、STCW条約に基づく各国の報告提出の締切など、船舶の安全運航に関しソフト面から、サブスタンダード船の排除に向けた規制が強化。

SOLAS条約に基づき、危険物積載船、バルクキャリア等について7月1日からISMコードが強制化された。これに伴い、船舶管理会社は、船舶の安全運航と海洋汚染の防止に責任を負う証しとして、安全管理システムを構築しなければ船舶を運航できなくなった。また、各国は、ポート・ステート・コントロールにより、同コードに適合しない船舶に対して航行停止処分を課す等の厳しい対応を実施している。サブスタンダード船の排除に向けての取り組みは、海運業界のみならず、OECD海運委員会において関連業界も交えた検討が開始されるなど、裾野の広い活動へと展開している。

一方、1995年の改正STCW条約に基づき、締約各国の船員の教育訓練制度や資格証明制度が条約の要件を満たしているかを確認する、いわゆる「ホワイト・リスト」を作成するために、各国は8月1日までにIMOに対して関係情報の送付を行った。

5. 神戸港および横浜港における強制水先対象船型の見直しが行われる。

3月、海上船員教育安全審議会水先部会は、神戸港における強制水先対象船型を他の大阪湾

内諸港との公平性に鑑み300総トンから1万総トン以上に引き上げることが適当との答申を行い、7月からこれが実施された。神戸市では300総トン以上となっていることが同港の震災復興を阻害する要因の一つであるとしてかねてよりその見直しを要望していた。また、12月には、かねて見直し要望の出ていた横浜港の強制水先対象船型について同部会で検討が行われ、来年7月より危険物積載船を除き、対象船型を300総トンから3,000総トンに引き上げることが適当である旨の答申が出された。

その他水先関連では料金体系の見直しも行われ、4月より夜間割増し対象時間の短縮等が実施された。

6. 船舶職員法改正法が成立し、外国の海技免状に対する承認制度に道筋。

5月27日、船舶職員法の一部を改正する法律が公布され、STCW条約締約国が発給した資格証明書を受有する者については、所定の認定を経て日本籍船の職員となることができることとなり、認定方法についての検討が開始された。また、これにより、国際船舶における日本人船長、機関長2名の配乗体制が可能となった。

7. 中央省庁等改革推進本部は、航海訓練所、海員学校、海技大学の民営化方針を発表。

中央省庁を1府12省庁にすることを基本とした中央省庁等改革基本法が6月に成立した。これを受けて、2001年に行革を実行することを目標に、中央省庁等改革推進本部は国の行政組織の減量、効率化等に関する検討を進めた結果、航海訓練所等の民営化方針を打出し、来年1月中には最終的な結論が出る予定とされているため、当協会は民営化反対の活動を展開した。

一方、海上安全船員教育審議会・教育部会は、7月9日運輸大臣より「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」の諮問を受け、検討を開始した。

8. 定期船海運協定に対する独占禁止法適用のあり方につき世界的規模での見直しが行われ、方向が固まる。

定期船海運同盟や航路安定化協定等、船社間のカルテル行為については、長年各国で独占禁止法（独禁法）適用除外が認められているが、ここ数年、世界的な規制緩和の流れの中で、日・米・欧においてこうした制度のあり方に関する議論が同時平行的に行われ、今年はその方向がほぼ明らかになった年となった。

その結果、各国においてかかる適用除外制度そのものは引き続き認められることとなったが、日本では、海上運送法を改正し同盟や協定に対する審査手続きを強化することとなり、米国では1984年海運法の大幅な改正法案が成立し、船社と荷主の個別契約（サービスコントラクト）が同盟による規制なく認められることとなった。また、欧州においてもEU独禁法（ローマ条約第86・86条）の海運に対する適用規則の解釈の明確化が進められ、いずれも同盟等に対する監視強化や、その活動に一定の制限を設けるなど、船社間協定としての活動を規制する考え方が強められた。

9. 港湾審議会が「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方」について答申。

昨年4月の閣議決定「総合物流施策大綱」は3月20日、高コスト構造の是正を図るため大水深・高規格コンテナターミナルを中枢国際港湾（国際ハブ港湾）において、早急に整備するに当たっての効率的なターミナル運営のあり方の検討を行った結果、「公社方式」と「公共方式」の利点を取り入れた「新たな方式」の導入を柱とする答申を運輸大臣に行った。

10. 海上安全船員教育審議会はパイオニアシップの混乗化を承認。

パイオニアシップを中心とする日本人船員全員配乗による日本籍船については、一定量を段階的に混乗近代化船に移行させるとの労使合意に基づき、パイオニアシップの混乗近代化が順次進められた。

なお、10月末現在、パイオニアシップ22隻中7隻が混乗化された。

London 便り



今年始めの「London 便り」(本誌平成10年3月号参照)でご紹介したロンドン・ギルドフォール大学のマッコンヴィル先生の公開講座が開かれましたので、出席しました。この公開講座はほぼ毎月一回開催され、先月は英国運輸省の海運局長が英国の今後の海運政策につき大変解りやすい講義をしました。

今回は英国下院の運輸特別委員会委員長であるダンウッドイ女史による「運輸特別委員会と運輸政策」と言う議題です。この特別委員会と言うのは、1979年に下院が政府各省庁及び大臣の業務の在り方や予算の使われ方、その政策等について詳細に検討する事を目的として創設されました。アメリカのこの種の委員会と違い、あまり権限は大きくなく、本来は主として法律上の観点から、特別な問題を検討する為に臨時に設置される委員会ですが、実態はほぼ恒常的に設置されているようです。これらの特別委員会は運輸省等のそれぞれの行政省に付属する形となっていますが、答申は下院に直接行う事となっております。

この委員会は言うところの国政調査権を持っており、その活動は多くは公聴会によるものようです。委員会の定員は17人で各党の下院議員で構成され選出委員の数は下院に占める議席の比率によりますから、現在は与党の労働党議員が12名と圧倒的な数を占めており、この為政

府とは完全に独立した委員会とはいいながら答申は当然政府よりの見解となるようです。

公開講座の出席者は学生の他、インタータンコ(国際独立タンカー船主協会)やインターカーゴ(国際ドライカーゴ船主協会)等の海運関係団体の事務局員や船社の役員、運輸省の高官、保険関係者、海事弁護士等毎度お馴染みの顔が揃っていました。

講義は午後6時半丁度にマッコンヴィル先生の司会で始まりました。先生はこの運輸特別委員会の特別顧問をしているとの事です。ダンウッドイ女史は威風堂々、極めて貫録のある方ですが、誰かに教えられなければ国会議員とは思えないでしょう。1930年生まれと言いますから、今年で68歳になります。父親が熱心な労働党員であったとの事で、早くから政治活動を始め、1966年には英国西部のエクセターから下院議員として選出され、その後選挙区を中部のクリューに変え、又途中欧州議会議員を務めましたが一貫して労働党議員として30年以上の実績をもった筋金入りの政治家と見受けました。

講座は迫力とユーモアと率直な意見に満ちた大層興味深いもので、口を開くや昨年合併した環境・運輸・地域問題省(Department of the Environment, Transport & the Regions 略して DETR)について「この略語 DETRは何とも響きが悪い。DETER(制止する、引き止める)に



ダンウッディ女史

同じ運輸問題を扱う省の名前としてはふさわしくない。又環境、地域問題、運輸行政をいっしょくたに扱うセンスが問題だ」と毒舌をふるった後、本題の特別委員会の運営について説明がありました。委員会のメンバーは其々の党の院内幹事長が議席数におうじて任命するそうですが、議長は委員で互選する事になります。

委員は全員いわゆるバック・ベンチャーと呼ばれる平議員ですが、それだけに運輸問題に精通した専門家だそうです。そして政府とは完全に独立した形で行動します。委員会は当初の方針と異なり独自に議題を決定し、議事日程を決めます。これはインターネットや官報にて公表されます。最近では特別委員会の議事はテレビで放映される事が多く、これを嫌う委員も居るそうですが、女史自身は委員会にとって良いPRとなると歓迎していました。委員会の答申は下院で報告され、必要とあれば関連する法律を再検討する事となるそうです。委員会は常に諸外国のこの種の委員会の活動振りを参考にしているとの事ですが、なかでも米国の会計検査院が

綿密な調査と膨大な情報を提出する力を持っているが、こうした機能を英国の特別委員会にも必要と考えているようです。

現在この委員会が審議しているのは、この4月から合併した海洋安全庁とコースト・ガードの問題です。女史は、結論は審議が終わり下院に答申を提出するまで控えなければならないが、個人的な見解ではまず合併ありきで全く別種の専門分野を持った政府機関を無理遣り合併させたもので、言ってみればこれはショットガン・マリッジみたいなものだと言つてのけました。女史の鉄砲を打つ仕草とショットガン・マリッジなどと言う刺激的な言葉が飛び出したので会場は軽くどよめきました。女史は又コースト・ガードの職員組合が事前に十分な相談を受けなかった事に対して同情を示しました。

このくだりは、翌々日のLLOYD'S LISTに載り、当局はショットガン・マリッジなどとはとんでもない話だ、合併は綿密に計画された政府の長期的な方針に基づいて行われたもので業績は期待してた以上に上がっているし、今後さらに効率的に機能するよう計画を策定しているところだと反論しました。与党議員が遠慮会釈なく政府の政策を批判し、又当局が直ぐに反論するなど改めて面白いと思いました。

講演は30分丁度で終わり、その後質疑応答が行われました。質問は、EUとの政策の磨り合わせをどのように行うのか、外国の事例をどのような形で参考にするのか、海運問題については今後審議の予定があるのかなど沢山出されましたが、いずれについても歯切れの良い答えでスカットとした感じでした。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

海運雑学ゼミナール 第105回〈最終回〉

紅海から地中海へ スエズ運河を 移住した魚

スエズ運河は、1869年の開通以来、ヨーロッパとアジアを結ぶ最短ルートとして膨大な貨物や人を運んできた。ところがスエズ運河には人間以外にも利用者がいた。紅海の魚たちである。

地中海は、サンゴ礁が群生する紅海よりも水温が低く、一方の紅海は地中海よりもかなり塩分が濃い。運河の中間部や途中にあるビッター・レイクスという湖の塩分濃度は、紅海よりもさらに高い。

こうした環境の違いを乗り越えて、紅海から地中海に渡った魚が見つかったのは、運河開通のわずか33年後のことだった。現在、紅海を原

産地とする魚の種類は少なくとも41種。これに軟体動物や甲殻類などを加えれば、地中海に生息する紅海原産の海洋生物の種類はさらに多い。

外来種は在来種を押しつけて繁殖するのが普通だが、地中海では在来種の生物相にほとんど影響を与えることなく、紅海からの外来種が共存している。その理由は明らかではないが、紅海は多種多様な魚がひしめくいわば魚種の過密地帯。一方の東地中海はもともと在来の魚種が少なかった。紅海から移住した魚たちにとっては未開拓のフロンティアのようなもので、そこには新しい種を受け入れる余地が、まだ十分残っていたのではないかと考えられている。

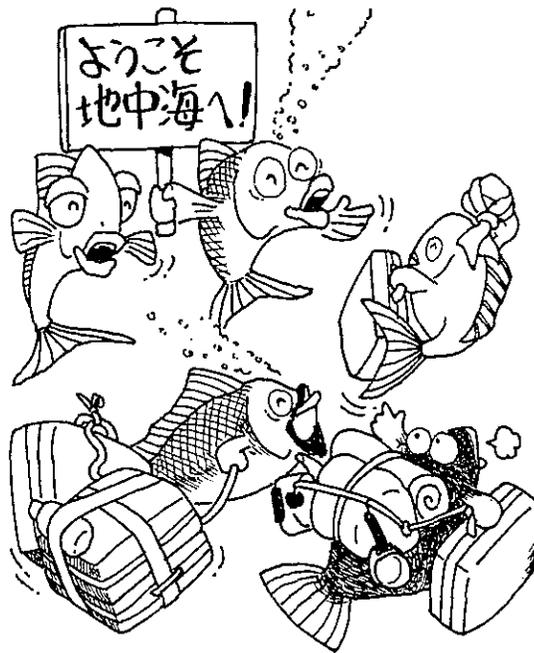
こうした外来種は、現在、東地中海の重要な漁業資源となっており、運河開削計画の推進者フェルディナンド・ドゥ・レセップスに敬意を表し「レセップの移住者（レセプシアン・マイグラント）」と呼ばれている。

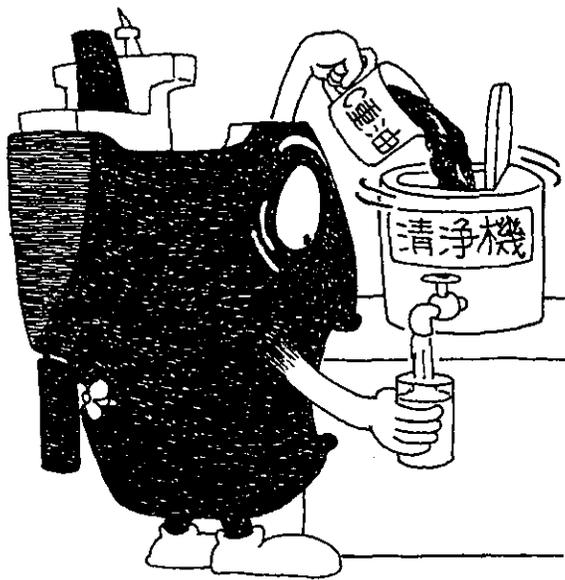
燃料重油の不純物を 除去する船の腎臓 ともいべき清浄機

船舶燃料として使われるC重油は、水分や炭素性固形物などの不純物を多く含んだ純度の低い油種。これを安全に使えるように浄化处理する清浄機（Purifier）は、重油を燃料とする船にとって不可欠な設備だ。

燃料タンクに積み込まれた燃料油は、燃料移送ポンプでまず燃料油沈降タンクに送られる。ここでは燃料油を加熱して流動性を高め、しばらく静止させて、重力により水分や固形分を沈降させる。こうして大まかに浄化された燃料油から、さらに細かな不純物を取り除く装置が清浄機だ。

清浄機は大型の遠心分離機で、毎分数千回転の高速回転体に油を入れ、遠心力で水分や固形





物を回転体の外周部分に集める。中心部分に残る油は、固形分や水分がほぼ完全にとり去られた純度の高いものになるが、その中にはまだアスファルト成分などが溶けて残っている。最後にこれをフィルターで濾過して初めて、C重油は燃料として使用可能になる。

清浄機を必要とするのは燃料油だけではない。エンジンの潤滑油も、運転中に一部を潤滑油専用の清浄機に通し、汚染物を除去して性状を一定に保っている。

長期間の航海中エンジンを止められない船にとって、これらの補機は、人間でいえば血液を浄化する腎臓に匹敵する重要な装備なのである。

和船の姿を今に残す 貴重な記録——船絵馬

神社や寺院に、祈願や祈願成就のお礼として絵馬を奉納する慣習は今も残っている。その起源は、雨乞いや豊作祈願などの際に生きた馬を奉納したことにあった。それが次第に木彫りや土器の馬の像に変わり、やがて木板に書かれた馬の絵になる。さらに時代が下ると、神仏や干支の動物、武者や歌仙まで、祈願の内容や好み

に合わせ画題はより豊富になっていった。

船をテーマにした船絵馬が流行し始めたのは17世紀前半の寛永時代。主に描かれたのは東南アジア交易に従事した御朱印船で、危険の多い外洋航海に神仏の信仰は欠かせないものだったようだ。

鎖国時代に入ると、内航の弁才船を描いた廻船絵馬が流行し始め、明治期に至るまで全国の寺社に盛んに奉納されるようになる。初期には不正確で稚拙な作品が多かったが、やがて大阪を中心に吉本善京、杉本勢舟など専門の船絵師が現れ、正確で完成度の高い作品が登場した。北斎や広重など当代一流の絵師たちも船を描いた作品を残しているが、正確さでは専門の船絵師たちに歯が立たなかったといわれる。

こうした写実性の高い絵馬は船を熟知する船乗りたちに大いに歓迎され、需要は急速に伸びた。やがて全国から殺到する注文を肉筆では捌ききれなくなり、着色前の墨書きを版画で代用する絵師も現れる。

このため19世紀半ば以降、作品としての船絵馬は画一化の一途を辿るが、それでも最盛期に描かれた菱垣廻船や北前船などの写実的な姿は、和船の歴史を研究する上で高い資料価値がある。技術的には稚拙な17世紀の絵馬にしても、当時使われた御朱印船に関する資料は乏しく、やはり歴史資料としての価値は高い。

大阪で量産された船絵馬は、全国津々浦々に行き渡り、船乗りたちの地元の寺社に奉納された。それらを今に残す由緒ある神社や寺も多い。船好きなら初詣での折りなどに、そんな船絵馬探索を試みるのも楽しいだろう。

今回で、海運雑学ゼミナールは終了致します。ご愛読ありがとうございました。

なお、海運雑学ゼミナール全105回は、今後当協会ホームページ (URL: <http://www.jsanet.or.jp>) にて順次公開していくことにしています。

次回からこの頁では、船長が様々な体験談をつづる「船長日誌」がスタートします。

どうぞお楽しみに。

当協会河村会長、日本航海学会創立50周年記念シンポジウムで講演

日本航海学会は11月2日、3日の両日、創立50周年記念事業として日蘭修好400周年を記念し「海と船の文化と芸術-400年の足跡と次の100年」をテーマとする記念シンポジウムを開催した。

ウムを開催した。

このシンポジウムには特別講演として当協会河村健太郎会長が「海運先進国が抱える21世紀の課題」と題し、講演を行った。

海運先進国が抱える21世紀の課題

要 旨

我が国は、幕末にオランダから大型外航蒸気船の操船術と外洋航海術を学び、夢想だにできなかったテクノロジーを吸収し、希にみる海運国となった。

今や、このおかげで我が国は、世界海運の健全な発展に貢献出来るようになった。21世紀にもオランダが果たしてくれたかつての役割に恩返しをするために、世界の海運に貢献出来るような日本海運でありたい。

海運は成長産業であるが、一方で、成熟産業である。

世界経済の成長に伴って、海上輸送量は今後も伸びていくであろうし、今世紀後半に専用船化・大型化という形で行われた種々の輸送革命に続き、技術面でも更なる革新が求められる。

こうした流れを踏まえて、海運先進国が抱える21世紀の課題として以下の事柄が思い浮かぶ。



●講演する河村会長 写真提供：日本海事広報協会

1. 新規の輸送ニーズ
例えば、クリーンエネルギーの輸送分野でのイノベティブな貢献。
2. 安全基準
安全航行について国際的な安全基準を適格に定め、これの国際的な実行担保のための機構の明確化。
3. 自動航走
大洋無人航走の実現。
4. コンテナ輸送システム
システムティックなハブ&スポーク輸送の徹底化。このための効率的なフィーダーネットワークの構築とターミナルの完全自動化。
5. レジャー
ニーズに応じた多様なクルーズの提供。
6. 船員
自動化が進んでも良質の船舶職員は必要であり、先進国が十分な供給を続けられない場合、供給国での船員教育にどのように関わっていくか。

幾つかある21世紀のキーワードの中で「地球環境の保全」は、我々海運業に携わるものにとって最も身近なテーマであり、海難の約90%が人災であると言われており、良質な船体維持と船員の質向上の問題は海運先進国が率先して取り組み、範を示すべき問題である。



●シンポジウム会場 写真提供：日本海事広報協会



11月

5日 運輸政策審議会は第5回港湾運送小委員会を開催し、港湾運送事業の規制緩和について、「段階的実施策」と「労働者保有基準の引き上げ」に関する事務局案を審議した。(P.11海運ニュース1参照)

6日 海運大手5社は、1998年度9月期中間決算を発表した。それによると円安や合理化に加え、堅調な自動車船やエネルギー輸送部門などが寄与し、5社ともに前年同期比増収となった。

海上保安庁は1998年版「海上保安白書」を発表した。それによると外国船舶が海難事故に占める割合はここ10年で大幅に増加し、特にタンカー、貨物船で顕著であると指摘している。

10日 運輸省は10月分のPSCによる航行停止処分状況を発表した。それによると航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶は前月よりも19隻多い42隻だった。

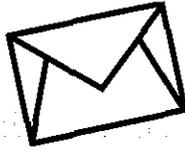
16日 運輸省海上安全船員教育審議会は第10回総会を開催し、10月28日に会長を退任した谷川久氏(成蹊大学名誉教授)の後任として、加藤俊平氏(東京理科大学教授)を選任した。

20日 大阪商船三井船舶とナビックスラインは、来年4月1日を目処に合併することを発表

した。

30日 当協会は、運輸大臣等に対し、38項目からなる規制緩和要望を提出した。(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

当協会は、パナマ運河委員会に対し、同運河の通航に伴い生じた船舶等に係る責任制限規則改正案に反対する旨のコメントを提出した。



11月の定例理事会の様様

(11月18日、神戸ポートピアホテルにおいて開催)

政策委員会関係報告事項

1. 規制緩和と要望について (11月号P.5 シッピングフラッシュ、12月号P.2 シッピングフラッシュ参照)
2. 経団連「環境自主行動計画」への対応について (11月号P.13特別欄参照)

法務保険委員会関係報告事項

1. IMO 第78回法律委員会の様様について (P.18海運ニュース5参照)
2. 国際油濁保証基金総会等の様様について (P.19海運ニュース6参照)

港湾物流委員会

1. 運輸政策審議会海上交通部第5回港湾運送小委員会の様様について (P.11海運ニュース1参照)

海務委員会

1. 官民合同流出油事故対応訓練について (本誌11月号P.9 囲み記事参照)
2. 第42回海洋環境保護委員会 (MEPC) の報告 (P.17海運ニュース4参照)

労務委員会関係報告事項

1. アジア船主フォーラム船員委員会第4回中間会合の様様について (本誌11月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

陳情書・要望書 (11月)

宛先 運輸大臣、行政改革推進本部規制緩和委員会委員長

件名 海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い

要旨 (P.2 シッピングフラッシュ参照)

宛先 古賀 誠衆議院議員他44件

件名 航海訓練所等の船員教育機関の民営化問題について

要旨 中央省庁等改革推進本部が提出した、航海訓練所、海員学校および海技大学の民営化方針に対し、これら機関のスリム化や運営の効率化は当然であるとしながらも、これら機関の機能は引き続き国が関与する形で維持するよう要望した。

宛先 パナマ運河委員会

件名 パナマ運河通航に伴ない生じた船舶、船舶等の損害に係る責任制限規則改正について

要旨 パナマ運河委員会が、同運河の通航に伴ない船舶、貨物、旅客等に生じた損害につき、その責任主体にかかわらず、これを補償しない旨の規則改正案を米国官報に告示したため、当協会はICS、CENSAを通じて、問題点を指摘し、再考を求めるとともに、当協会名にてもこれらコメントを支持し、規則改正に反対する旨のコメントを提出した。

海運関係の公布法令 (11月)

- ㊦ 気象業務法施行規則の一部を改正する法令 (運輸省令第73号、平成10年11月2日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊦ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令 (厚生省令第89号、平成10年11月24日公布、平成10年12月1日施行)
- ㊦ 船員法施行規則の一部を改正する省令 (運輸省令第74号、平成10年11月26日公布、平成11年4月1日施行)

国際会議の開催予定 (1月)

ICS 理事会

1月25日 ロンドン

IMO 第30回訓練・当直基準小委員会 (STW)

1月25日～29日 ロンドン

論説委員を対象にコンテナターミナル等の見学会を開催

当協会では、海運の現状や問題点等をマスコミ関係者や学校教師など所謂オピニオンリーダーに正しく認識してもらうための様々な活動を行っておりますが、今般、11月13日、日本郵船(株)、横浜市港湾局の協力を得て、新聞社や放送局の論説委員を対象とした題記見学会を実施しましたので、ご報告致します。

当日はまず、日本郵船大黒コンテナターミナルにおいて関係者から実態等ご説明頂いた後、ターミナル内を見学しました。またその後、横浜市の海事広報艇「はまどり」に乗船し、湾内を約1時間見学しました。

委員の中には、ガントリークレーンなど荷役施設を実際に見るのは初めてという方も多くおり、質疑の時間が足りなくなるほどの質問が出ました。

多忙を極める論説委員が貴重な時間を割いて今回の見学会に参加してくれたこと、そして多くの質問が出たことは、海運に対する興味が強いことの現れでもあり、また今回残念ながら参加できなかった委員からも次回は是非参加したいとの意見もあったことなどから、当協会としては、このような企画を今後とも継続して行ってまいりたいと考えています。



●ガントリークレーンを見上げ大きさを確認する論説委員



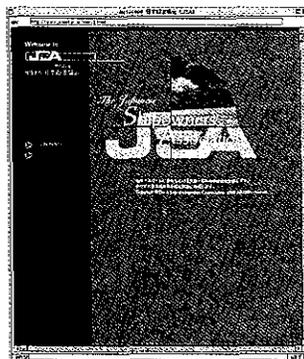
●海事広報艇「はまどり」に乗船中の模様

当協会ホームページの開設について

今般、当協会のホームページを開設しましたのでお知らせします。アドレスは、<http://www.jsanet.or.jp>です。

このホームページは、当協会の概要、組織図、メンバー会社の紹介等の他、これまでパンフレットで紹介していた日本の海運の現状等についても見やすく載せており、またIMO（国際海事機関）など関連機関へのリンク集もあります。

当協会は、メンバー会社等からの意見等を踏まえ、今後徐々にこのホームページを充実させていくこととしております。



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10月	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
7	4,561	3,248	1,312	6.5	▲ 5.6
8	4,014	3,121	892	2.0	▲ 3.0
9	4,597	3,054	1,542	3.9	▲ 9.1
10	4,381	3,015	1,366	▲ 5.7	▲ 14.8

(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)

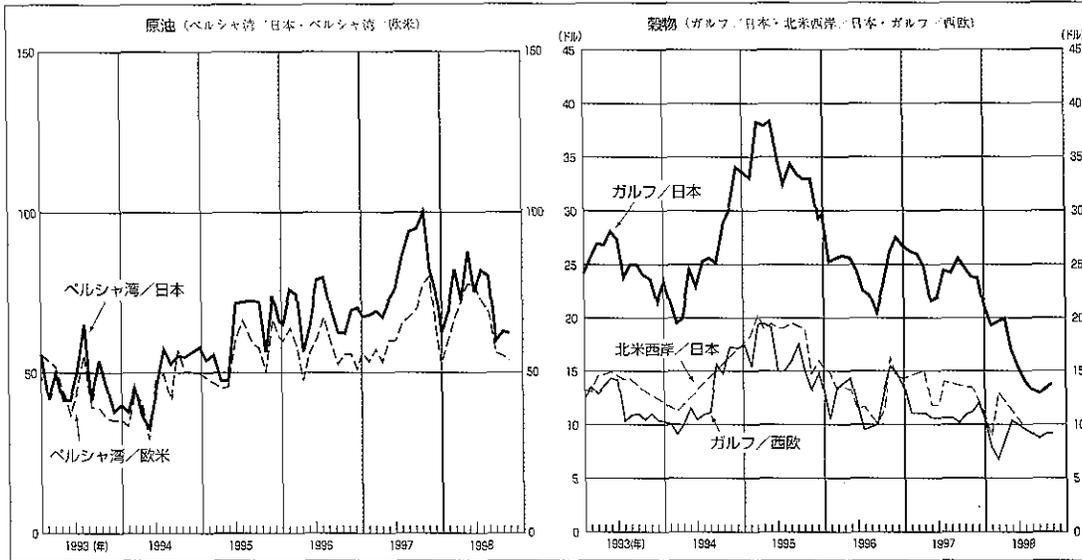
年月	年間 月間)平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年11月	125.27	121.63	127.70
12	129.47	127.00	131.25
1998年1月	129.45	125.25	134.30
2	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
4	131.67	128.00	135.00
5	135.00	132.00	139.05
6	140.43	136.20	146.70
7	140.73	138.35	143.70
8	144.67	141.05	147.00
9	134.59	131.05	139.80
10	121.30	114.25	136.75
11	120.58	115.30	123.65

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分 年次	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他		
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996	203,407	2,478	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	29,815
1997	195,996	2,663	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	43,240
1998 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
8	13,460	156	13,460	2,971	5,361	4,444	79	220	248	137	9,780	881
9	14,240	172	14,068	3,044	5,585	5,069	27	198	120	25	12,820	2,650
10	13,339	125	13,214	3,374	5,047	4,132	101	364	113	83	12,436	3,480
11	13,997	204	13,773	3,041	5,056	5,060	159	267	115	75	12,329	2,593

(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	80.00	60.00	60.00	55.00	67.50	65.00	68.50	52.50
9	64.50	56.00	94.50	72.50	60.00	44.00	52.50	49.50	70.00	60.00	56.00	40.00
10	63.00	55.00	100.00	89.00	62.50	52.50	55.00	43.75	77.50	70.00	55.00	51.50
11	69.00	58.75	82.00	75.00	62.00	47.50	55.00	50.00	80.00	65.00	53.75	44.00
12	69.50	60.00	75.00	49.50	50.50	47.50	50.50	47.50	62.50	42.50	50.50	42.50

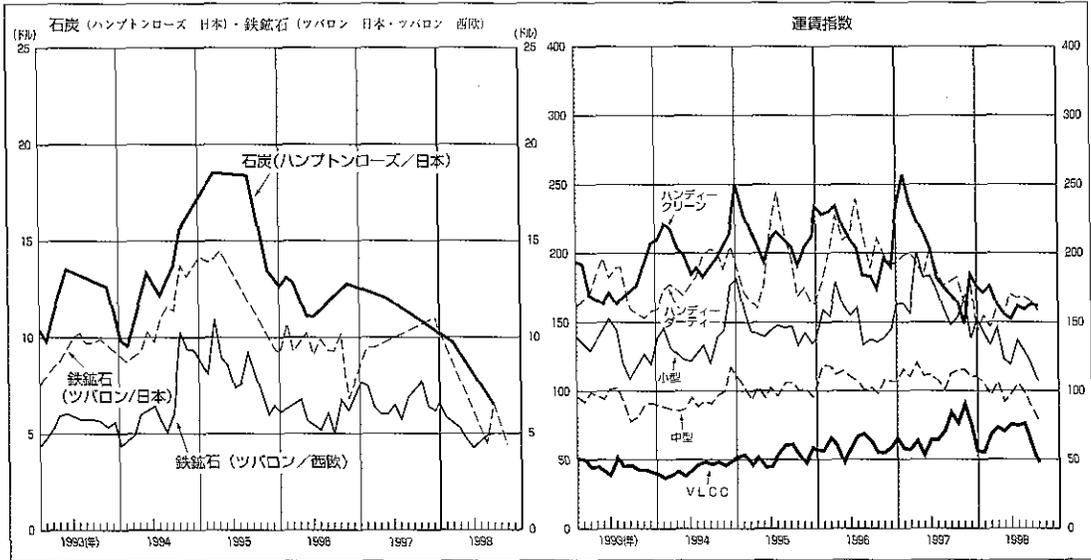
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワルドスケールレート。③いずれも20万 D/W以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	13.00	12.50	—	—	—	—	10.50	10.25	—	—
9	25.50	22.00	12.75	12.70	—	—	—	—	10.15	10.00	—	8.50
10	24.60	21.70	—	—	13.50	12.60	—	—	11.00	9.50	—	8.75
11	23.75	19.00	13.75	12.75	13.25	12.25	—	—	11.30	10.00	8.75	7.50
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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

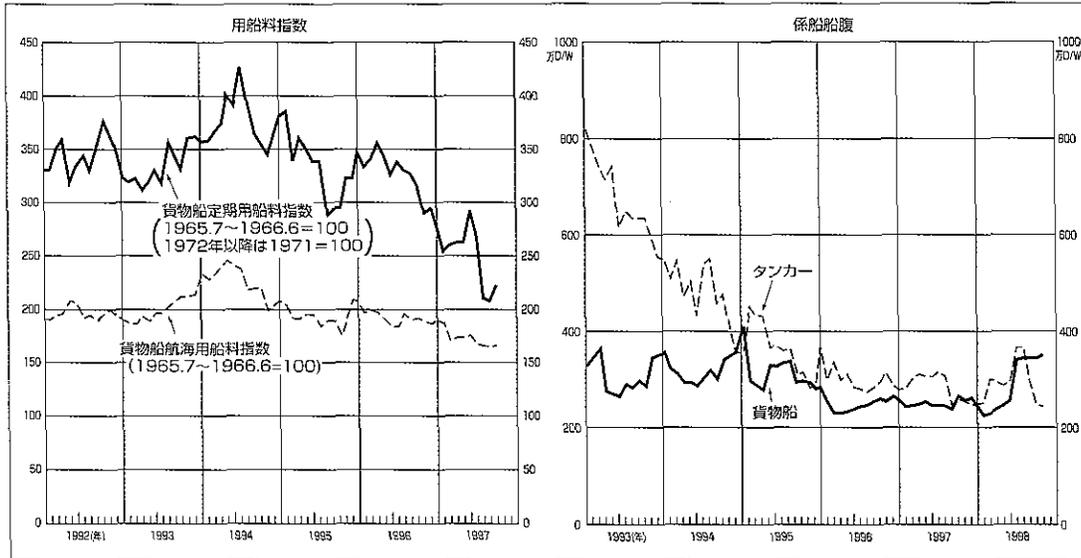
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	—	6.30	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	5.80	4.70	4.15
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6.45	5.90	—	4.30
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	—	—
8	—	—	—	—	—	—	4.50	—	6.95	5.80	4.80	3.25
9	—	—	6.50	—	—	—	6.55	—	7.25	5.95	—	5.00
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.70	—	—
11	—	—	—	—	—	—	4.50	—	—	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	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	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	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9
8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7
9	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3
10	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	75.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3
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・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	167.0	335.0	320.0	426.0	339.0	338.0	266.0
8	194.0	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0	346.0	360.0	391.0	289.0	330.0	210.0
9	196.0	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0	328.0	349.0	364.0	293.0	327.0	208.0
10	188.0	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0	351.0	333.0	355.0	294.0	316.0	222.0
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															
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	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621
9	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941
10	232	1,972	2,610	55	1,776	2,919	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479
11	239	2,002	2,543	55	1,921	3,196	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415
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。

今年もまた年の瀬が押し迫り、一年を振り返る時期になった。毎年の事ではあるが、成果の少なさに落胆し、自らの原因で周囲に与えたであろうマイナスの影響を思い返し、反省を試みることになる。

さて、まだ暑い夏の盛りの八月に時期を同じくして三人の人物の謝罪記事が新聞紙上を賑わした。その人物とはアメリカ合衆国大統領ビル・クリントン氏、日本住宅金融元社長庭山慶一郎氏、そして読売巨人軍監督長嶋茂雄氏である。

いささか旧聞に属するので、その内容を記すと下記の通りである。

元ホワイトハウス実習生との不倫もみ消し疑惑でテレビを通じて「不適切な関係」を国民に謝罪したクリントン大統領。

住宅金融債権管理機構と和解した庭山社長。ずさんな経営を追求をされ、「法律に違反したつもり

編集後記

はないが、破たんした金融機関の経営者としての道義的責任を果たすため、自宅を売却し、協力金という形で金を支払うことにした。すべてが終わり、今は極めてさっぱりした気持ちだ。」と述べた。

自軍投手の不祥事を詫びるため、自ら頭を丸刈りにした長嶋監督。

ことの内容は三者三様であり、謝罪も世論に抗しきれずにであったり、不本意ながらであったり、先手を打って積極的にであったりだが、その各人各様のけじめのつけかたが、同時期だったこともあり、頭の隅に残っている。一人は言葉で、一人は金銭で、一人は身体の一部をもってつけたということになるのであろうか。特に長嶋

監督の古典的かつ、いかにも体育会系的なけじめは、それが突然行われたこともあり、非常に驚かされたものだった。

社会生活をしていく過程においては、いろいろな過ちもあるであろうし、ときには、よかれと思ってしたことが、よい結果がでずに責められることもある。

謝罪することだけが、求められることではないだろうが、けじめをきちんとつけることは非常に重要なことであるということは学んだような気がする。

反省すべきは反省し、けじめがつけられるのであれば潔く行い、新たな環境で新年を迎えたいものである。

第一中央汽船
総務部総務課課長
松山 光治

せんきょう12月号 No. 461 (Vol. 39 No. 9)

発行◆平成10年12月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102-8603 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：雄洋海運株式会社
 (英文名) YUYO STEAMSHIP CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 甲斐 勝

本社所在地：神奈川県横浜市中区桜木町1-1-8 日石横浜ビル18F

資本金：2,750百万円

設立年月日：1948年6月25日

従業員数：海上78名 陸上42名 計120名

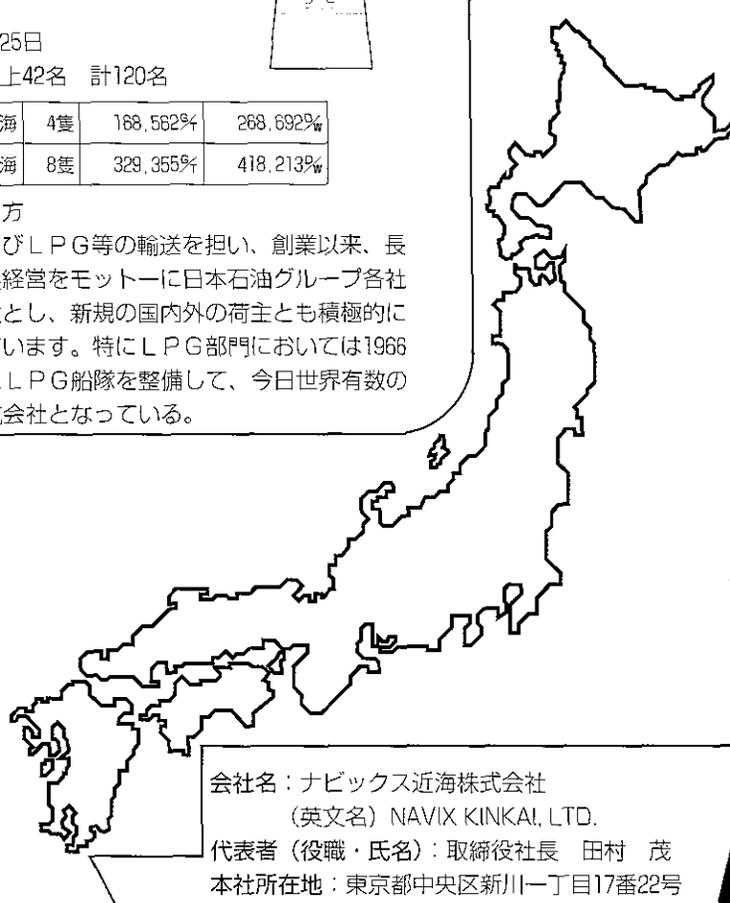


所有船状況	遠洋・近海・沿海	4隻	168,582%	268,692%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	8隻	329,355%	418,213%

主たる配船先：中東、南方

事業概要：主に原油およびLPG等の輸送を担い、創業以来、長期安定、堅実経営をモットーに日本石油グループ各社を永年の荷主とし、新規の国内外の荷主とも積極的に取引を行っています。特にLPG部門においては1966年から徐々にLPG船隊を整備して、今日世界有数のLPG船運航会社となっている。

当協会会員は129社。
 (平成10年12月現在)



会社名：ナビックス近海株式会社
 (英文名) NAVIX KINKAI, LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 田村 茂

本社所在地：東京都中央区新川一丁目17番22号

資本金：650百万円

設立年月日：1953年12月22日

従業員数：海上17名 陸上31名 計48名

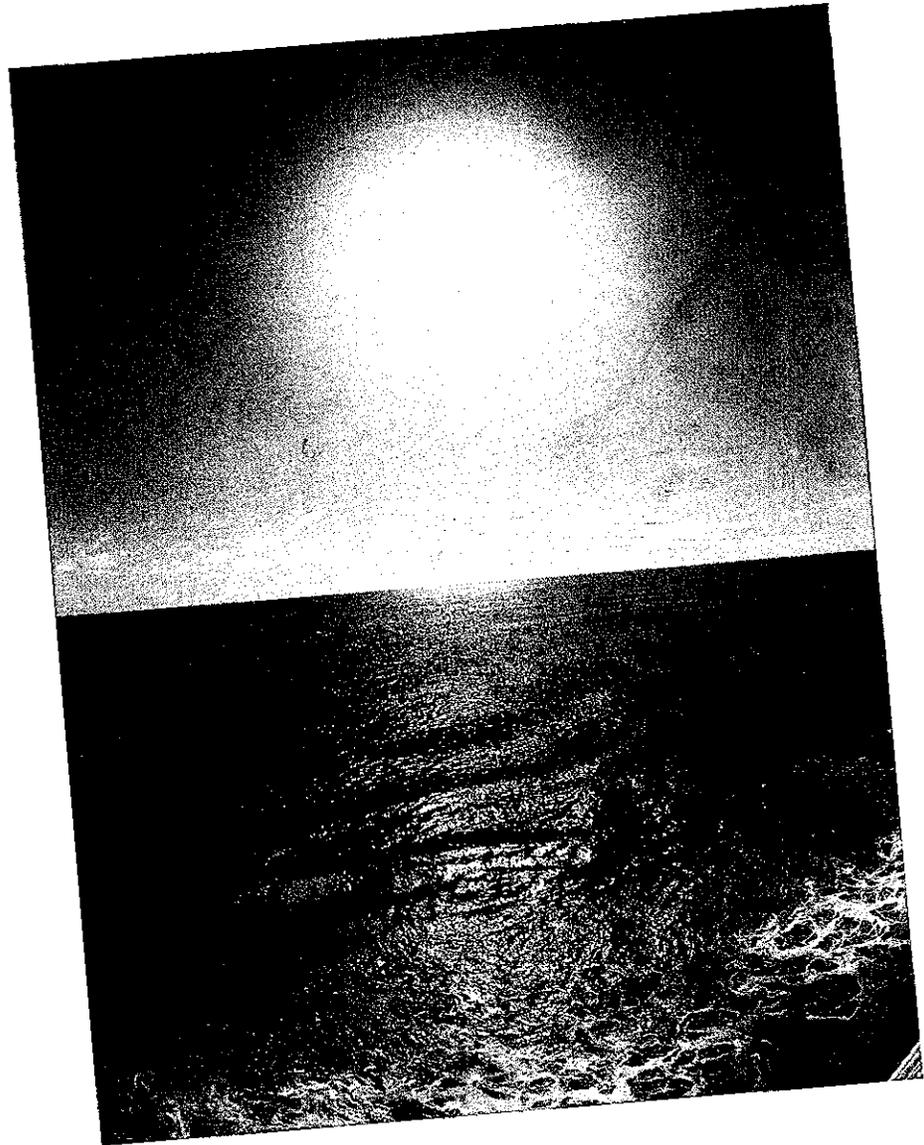


所有船状況	遠洋・近海・沿海	5隻	14,700%	25,531%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	27隻	117,164%	162,825%

主たる配船先：東南アジア、中国、韓国、台湾および国内全域

事業概要：昭和28年設立以来、永年に亘る経験と実績に培われた豊富なノウハウと各荷主からの高い信頼を得て、東南アジアおよび中国方面の近海区域並びに国内全域を対象とする沿海区域において、海上貨物運送事業を展開しています。

船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association