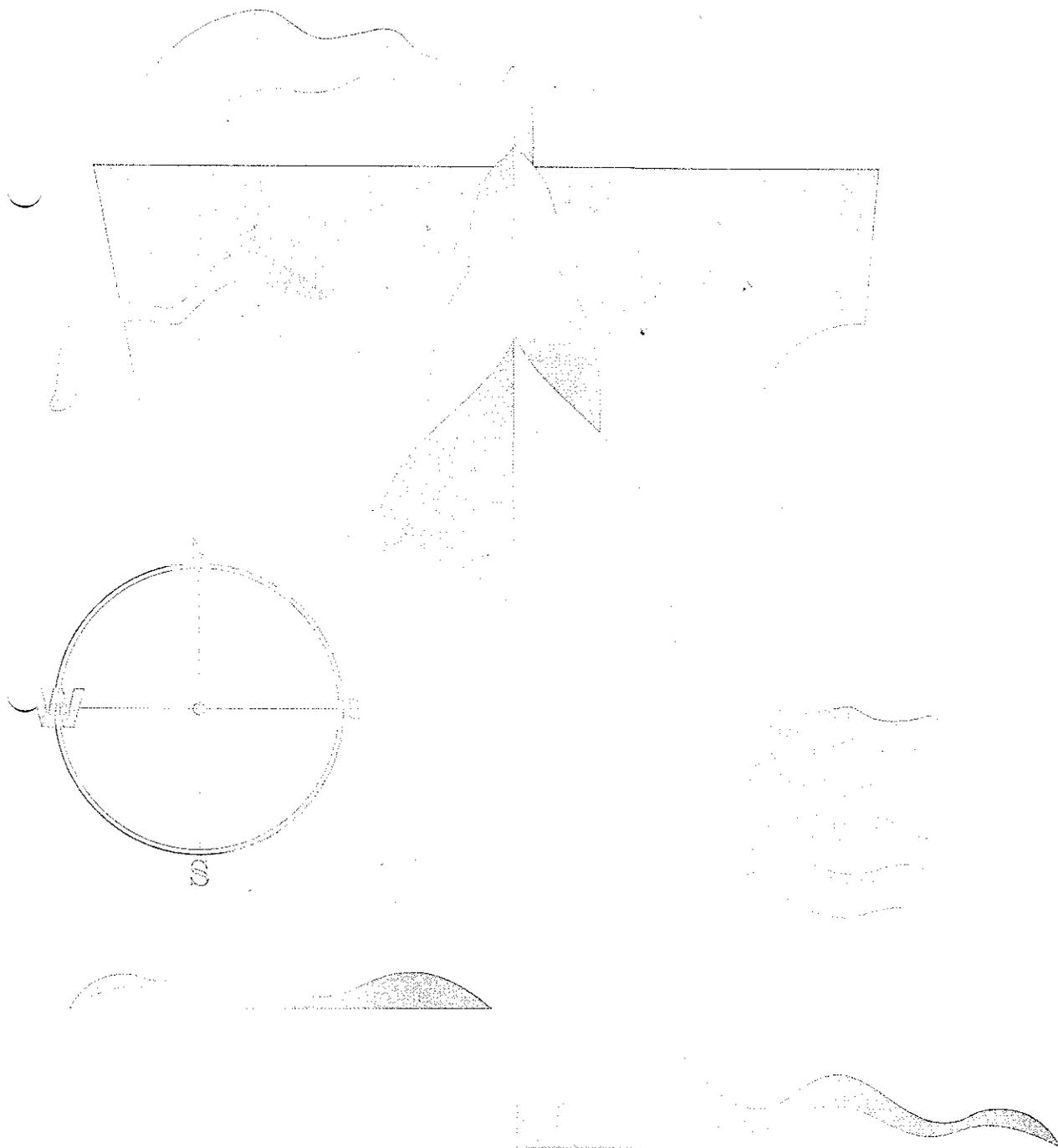


1999

せんきょう



船協月報/1999年1月号 目次

◎巻頭言

平成11年新春を迎えて★日本船主協会会長●河村健太郎—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 船舶の特別償却制度が現行のまま存続—— 2
—平成11年度海運関係税制改正・予算—
2. 横浜港の強制水先対象船型が3,000トンに引き上げ—— 6
—第53回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

◎寄稿

粗鋼生産は昨年同様厳しい状況続く●社団法人 日本鉄鋼連盟 総合經濟部—— 8
—鉄鋼需給の回顧と展望—

◎海運ニュース

1. 直轄事業の範囲について見解示す—— 13
—港湾審議会、「港湾の整備・管理」のあり方などで中間報告—
2. 甲機両用教育廃止へ—— 14
—安教審教育部会中間答申発表される—
3. 2000年内に港湾運送事業の規制緩和実現を目指す—— 15
—運政審海上交通部会港湾運送小委員会「中間報告」固まる—
4. 総合的安全評価の視点を採り入れた安全対策の検討—— 21
—IMO 第70回海上安全委員会 (MSC)の模様について—
5. 実効性ある海賊防止対策を求める—— 24
—アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全委員会第5回中間会合の模様について—

◎寄稿

1999年度の日本貿易の見通し★社団法人 日本貿易会 国際・調査グループ部長●松本重敏—— 26

◎特別欄

世界的に適用できるバラスト水管理法の策定を目指して—— 33
—船舶のバラスト水による海洋性生物の移動防止のための新条約について—

◎特別欄

世界海事大学に旅して★日本船主協会 常務理事●植松英明—— 37

◎ KOBEL 便り—— 39

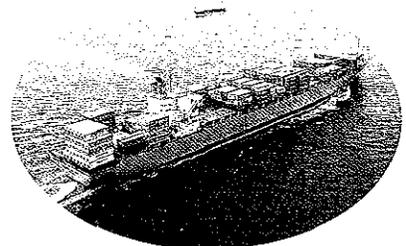
◎ 潮風満帆 — 7つの海のおぼれ話—

第1回 カサブランカの1ドル紙幣—— 40

★(社)日本船長協会 会長●菊地 剛

❖ 海運日誌★12月—— 42 ❖ 船協だより—— 43

❖ 海運統計—— 44 ❖ 編集後記—— 48



コンテナ船「CONCORD BRIDGE」



日本船主協会会長 河村健太郎



新年おめでとうございます。

平成11年の年頭に当たり一言ご挨拶申し上げます。

昨年暮れも押しつまってから、米国と英国によるイラクに対する武力攻撃が実施されるというニュースが飛び込んできました。本件は日本の暮らしと産業の血液ともいえる大量のエネルギーを安全・確実に運び続けている我々外航海運にとって緊張する局面となりましたが、日本商船隊に被害はなく、また、両国によるイラクに対する攻撃も早期に終了することとなりました。

さて、わが国経済は、金融システムの動揺と経済活動の不振が依然として続いており、また、世界経済の牽引役を担ってきたアジア経済においても、一昨年の夏以降の通貨危機や経済の混乱により、昨年のGDP伸び率は各国ともマイナスになるなど、経済の安定は緊急の課題となっております。

そのため、わが国政府は金融システムの安定化と内外の信頼回復を目指した法的枠組みを整えるため、4つの柱からなる緊急経済対策を策定し、日本を含むアジア経済安定のための施策を実施することとしております。私は、こうした対策の効果により、わが国やアジアを含む世界経済全体を健全な方向に導くことを期待しているところであります。

こうした状況を背景に、わが国外航海運業界では、昨年10月に日本郵船と昭和海運が合併し、更に11月には大阪商船三井船舶とナビックスラインが本年4月の合併を発表するなど経営資源の効率的活用による競争力強化を目指した大型合併が実現しました。また、内航海運業界におきましては、昨年5月に30年以上の長期にわたって実施されてきた船腹調整事業が廃止され、運輸大臣に認定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が導入され、内・外航ともに激動の年でありました。

一方、昨年行われた船舶職員法の改正によってSTCW条約締約国が発給した資格証明

書を受有する船員については、所定の承認を経て日本籍船に職員として乗り組むことができる法制度が整備されました。これにより、本年5月からは国際船舶における日本人船・機長2名配乗体制が可能となり、日本籍船の競争力を改善する道筋が示されております。

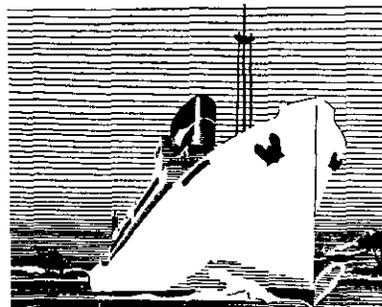
現在、経済活動のボーダーレス化の進展によって世界経済は本格的な大競争時代の只中にあり、国境を超えた企業の再編が各業界で行われております。

こうした状況において、わが国における高コスト構造につながる規制や、時代にそぐわなくなった制度の更なる緩和・撤廃を進め、諸外国との国際競争上のイコールフットィングを実現することが是非とも必要です。

また、昨年7月1日からは、危険物積載船、バルクキャリア等については国際安全管理コード（ISMコード）が強制化され、船舶管理会社は安全管理システムを構築しなければ船舶を運航できないこととなり、一方、OECD海運委員会においては海運業界のみならず関連業界も交えたサブスタンダード船の排除に向けた議論が進むなど、船舶の安全運航や海洋環境の保全に対する要請はますます強くなっております。海運業界としては、たゆまぬ自助努力によって一層の経済性を追求する一方、われわれに一義的な責任のある課題として安全運航の徹底を引き続き強力に推進し、サブスタンダード船排除問題についても積極的に取り組んでいきたいと考えております。

激動を続けるわが国と世界経済の中にあつて、私は「海運は成熟産業であると同時に成長産業でもある」と信じており、経済に欠くことのできないインフラストラクチャーとして、日本海運の経営基盤を更に強固なものとしていく必要があります。

私は本年も、内外関係者の皆様の信頼と協力を得ながら、諸問題に真摯にかつ前向きに取り組んで行きたいと決意を新たにしております。



1. 船舶の特別償却制度が現行のまま存続

—平成11年度海運関係税制改正・予算—

1. 平成11年度海運関係税制改正

平成11年度税制改正について、当協会は平成10年9月開催の定例理事会において、10年度末に期限切れを迎える船舶の特別償却制度の延長などを中心とした税制改正要望重点事項を決定し、政府・国会関係への要望活動を開始した。

(本誌平成10年8月号P.2参照)

11年度の税制改正については、極めて深刻な状況に陥っている国内企業の業績低迷や景気対策のための所得税、法人税率の引き下げによる税収不足が見込まれている中、大蔵省・自治省は特定の政策目的のために設けられている租税特別措置の大幅な縮減の方針を固め、大企業向けの措置を全廃するほか、中小企業向けの措置も大幅に縮減する方針などが示された。その後、11月27日には船舶の特別償却制度の廃止をはじめ、既存の特別措置の大幅な縮減を内容とする整理・合理化案が提示された。

このため、当協会は政府・国会関係方面に対し、現行税制の中で唯一ともいえる海運税制である同制度が日本商船隊の国際競争力を維持す

る上で重要な役割を果たしており、船舶に対する様々な税制優遇措置を講じている諸外国と比べ、特別措置を含めても不利なものとなっていること、国際競争を行う上で少なくとも同制度が絶対に必要であることを訴えるなど、既存税制の存続について強力に要望活動を展開した。

その結果、12月16日、自民党税制調査会の平成11年度税制改正大綱において、当協会の主張が認められ、船舶の特別償却制度については現行内容のまま存続することとなった。海運関係税制については概略次のとおりである。(資料1参照)

(1) 船舶等の特別償却制度

- ・船舶の特別償却については、外航近代化船、内航近代化船、二重構造タンカーとも現行内容で2年間延長された。
- ・船員訓練設備の特別償却については、特償率16/100(現行18/100)とされた。

(2) 国際船舶の登録免許税の軽減措置

現行制度(軽減税率1/1000)の対象の拡充として、海外から譲渡を受けた船齢5年未満の

【資料1】平成11年度海運関係税制改正重点事項最終結果

項目	現行制度	要望内容	整理案	最終結果	備考
1. 船舶等の特別償却制度	①外航近代化船 (3,000号以上) 特償率 18/100 ②内航近代化船 (300号以上) 特償率 16/100 ③二重構造タンカー 特償率 19/100 ④船員訓練設備 特償率 18/100	①②③適用期限の延長	(大蔵省整理案) ①②③廃止	①②③現行制度を 2年間延長 ④特償率16/100	適用期限内 (平成12.3.31まで)
2. 国際船舶の登録免許税の軽減措置	税率 1/1000 (本則 4/1000)	海外から譲渡を受けた船舶を対象に追加	—————	船齢5年未満の船舶について認められたほか、国際船舶の範囲を見直し	適用期限内 (平成12.3.31まで)
3. 国際船舶の固定資産税の特例	課税標準 1/15	—————	—————	国際船舶の範囲を見直し	適用期限内 (平成13年度まで)
4. 脱特定物質対応型設備促進税制(特定フロン等の代替物質を使用した冷蔵・冷凍コンテナを取得した場合、その冷凍設備について特別償却制度・固定資産税の特例措置)	①特償率 18/100	適用期限の延長	(大蔵省整理案) ○大企業を適用除外 ○特償率 18/100→14/100	特償率 16/100 適用期間 2年間	
	②課税標準 4/5	適用期限の延長	—————	現行制度を2年間延長	
5. 特定の資産の買い換えの場合の課税の特例(圧縮記帳制度)	内航船舶から減価償却資産への買い換え	—————	—————	対象を全ての暫定措置事業対象船に拡大	適用期限内 (平成13.3.31まで)
6. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制(エネ革税制)	新造の省エネルギー設備を取得し、事業の用に供した場合、初年度取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除 (海運関係設備:船舶推進軸動力利用発電装置、廢熱利用ボイラー、高効率ボイラー)	—————	(大蔵省整理案) ○税額控除廃止 ○特償率 30/100→20/100 ○対象設備の見直し	税額控除の適用を中小企業者等に限るほか、基準取得価格要件の見直し	適用期限内 (平成12.3.31まで)
7. 中小企業投資促進税制(中小企業者による機会装置等の取得に係る特例)	中小企業者等が機械装置等を取得し、事業の用に供した場合、初年度取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除 (対象設備:機械装置(230万円以上)、器具備品(合計額100万円以上)、内航貨物船(基準取得価格の75%))	—————	—————	現行制度を延長 (平成12.5.31まで)	

船舶についても対象とすることとなった。

18/100)とした上、2年間延長された。

(3) 脱特定物質対応型設備促進税制

・特別償却については、特償率16/100(現行

・固定資産税の課税標準の特例については、現行内容で2年間延長された。

(4) その他(対象の拡大等)

- ・国際船舶の登録免許税の軽減措置、固定資産税の課税標準の特例措置の対象に、日本人船長・機関長2名配乗の船舶が追加された。
- ・内航海運暫定措置事業への移行に伴い、内航船舶から減価償却資産への買い換え特例(圧縮記帳制度)の対象船舶に砂・砂利専用船、コンテナ船、RO/RO船など全ての暫定措置事業対象船が追加された。ただし適用は中小企業事業者でかつ転売業者の所有船舶に限られる。

2. 平成11年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、平成10年8月末に平成11年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。(本誌平成10年9月号P.16参照)

また、当協会においても市中金融機関の貸し流りの影響などから開銀融資枠の拡充等、必要な財政資金の確保を関係方面に要望した。

その後、12月21日に大蔵原案の内示があり、復活折衝を経て12月25日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進(資料2参照)

① 歳出予算

【資料2】平成11年度外航海運関係予算

(単位:百万円)

区 分	平成10年度 予算額	平成11年度	
		要求額	政府案
外航船員就労対策事業費補助金	102	92	90
歳出予算 (1) 若年船員養成プロジェクト	86	88	86
(2) 国際船舶制度推進事業費補助	16	4	4
財政投融資 貿易物資安定供給	物流基盤整備枠全体で450億円	36,821	交通・物流ネットワーク枠全体で3,970億円

・外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶への日本人船長・機関長の2名配乗体制の導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するため、若年船員の早期養成・確保に向けた座学研修や乗船実習などに8,800万円を要求し、政府案で8,600万円とされた。また、平成10年度に引き続き、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費400万円を要求し、政府案では400万円とされた。

② 財政投融資(日本開発銀行融資)

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修所、貿易物資用倉庫、外航コンテナターミナル等の設備を融資対象に368億円を要求した。これに対し政府案では、日本開発銀行と北海道東北開発公庫が11年10月をめぐりに統合されることから、海運向け融資は既存の物流基盤整備枠から鉄道、航空、流通などをあわせた大枠である「交通・物流ネットワーク」の中で対応することとし、同枠全体で3,970億円とされた。

なお、LNG船および超省力化かつ基幹輸入物資輸送船舶については融資比率60%が維持されたほか、二重構造タンカーについても融資比率が60%が明記されることと

【資料3】平成11年度運輸施設整備事業団

(船舶関係業務)関係予算(単位:億円)

事 項	平成10年度 予算額	平成11年度	
		要求額	政府案
事業計画	754	775	643
(1) 国内旅客船整備	149	140	140
(2) 内航海運の体質改善	590	623	491
(3) 船舶改造等融資	15	12	12
支出予算	747	768	647
(1) 国内旅客船の整備	152	143	132
(2) 内航海運の体質改善	580	613	503
(3) 貨物船改造等融資	15	12	12
資金計画	747	768	647
(1) 財投資金	475	465	378
(2) 自己資金	272	303	269

なった。

(2) 運輸施設整備事業関係 (資料3参照)

運輸施設整備事業団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造、国内旅客船の整備等を促進することとし、事業計画予算(契約可能額)768億円、支出予算(支出可能額)768億円を要求した。これに対し、政府案では事業計画予算643億円、支出予算647億円とされ、支出予算の資金調達(財投資金は378億円、自己資金269億円)とされた。また、内航貨物船建造予定トン数は9万2,000総トンとされた。

(3) 船員対策関係 (資料4参照)

① 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)が行う船員雇用対策事業に5,500万円、国際的な漁業規制や本州四国連絡橋の供用による離職船員への給付金が4億4,100万円、これに前出の

外航船員就労対策事業費8,600万円、総額で5億8,200万円とされた。

このほか、ODA(政府開発援助)の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は、研修生67名とし、7,200万円とされた。

② 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船船員派遣助成金をはじめ、技能訓練事業費、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金として5億8,800万円とされたほか、未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で6億2,900万円となっている。

(4) その他

モーダルシフトの政策支援を検討するため、新規に内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査費1,600万円を要求し、政府案でも要求どおりとなった。

【資料4】平成11年度船員関係予算

(単位:百万円)

区 分		平成10年度 予算額	平成11年度 要求額	政府案	内 容 ・ 備 考
一 般 会 計	1. 船員離職者職業転換等給付金	171	596	441	本州四国連絡橋の供用による離職船員等へ支給
	(1) 漁業関係	(103)	(243)	(118)	
	(2) 海運業関係	(68)	(353)	(323)	
	2. 船員雇用促進対策事業費補助金	56	55	55	
	(1) 外国船就職奨励助成	(18)	(16)	(16)	
	(2) 内航転換奨励助成	(9)	(11)	(11)	
	(3) 技能訓練助成	(7)	(9)	(9)	
	(4) 船員職域拡大訓練助成	(16)	(15)	(15)	
	(5) 内航転換訓練助成	(3)	(4)	(4)	
	(6) 離職高齢船員活用対策助成	(3)	(0)	(0)	
3. 外航船員就労対策事業費補助金 うち国際船舶職員緊急養成事業費補助	86	88	86	国際船舶に関する若年船員養成プロジェクト事業費補助	
II 開発途上国船員養成への協力	80	72	72	開発途上国の船員養成への協力・貢献、67名	
小 計	393	811	654		
船員 保 険 特 別 会 計	船員等の就職促進に要する経費	16	16	16	就職促進手当
	雇用安定対策事業に要する経費	25	43	25	未払賃金の立替払
	船員雇用促進対策事業費補助に要する経費 センター管理費	(83)	(84)	(79)	
	技能訓練事業費	(122)	(100)	(100)	・ 陸上転換職業訓練 280名→105名
	雇用安定事業費	(441)	(439)	(410)	外国船船員派遣助成金 666名→650名 技能訓練派遣助成金 ・ 陸上転換職業訓練 280名→105名
合 計	687	680	629		

※ 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある

2. 横浜港の強制水先対象船型が3,000トンに引き上げ —第53回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

平成10年12月9日、第53回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、平成11年7月より横浜港における強制水先対象船型を危険物積載船を除き現行300総トンから3,000総トンへ引き上げる旨の中間答申（資料参照）がなされた。

同水先部会では、平成9年7月8日の諮問第33号「水先制度の今後のあり方について」を受けて、水先人の需給・免許のあり方、水先の必要な範囲、強制水先のあり方などについて、それぞれ検討会を設け審議している。このうち横浜港における強制水先対象船型の見直しについては、平成8年12月に横浜市より隣接する東京港等その他の東京湾諸港（1万総トン）と同様にしてほしい旨の要望が運輸省になされていたことから、神戸港の強制水先対象船型の見直し（本誌平成10年4月号P.31参照）に引き続いて、平成10年9月より水先区の設定等に関する検討会で4回にわたり検討が行われ、水先部会への報告が取り纏められた。

同検討会の報告を踏まえ、12月9日の水先部会では、水先法施行令の横浜区（横浜港及び川崎港の一部）の強制水先対象船型について、①日本海難防止協会のシミュレーション実験結果を踏まえ強制水先対象船型を3,000総トンに引き上げる、②ただし、危険物船については現行通り（内航船1,000総トン、外航船300総トン）とする、③この強制水先対象船型の見直しにともない地元において関係者が安全対策について適切な施策を実施していく、④見直しは平成11年7月に実施すること等が適当であるとした。

【資料】

海安教審第13号

平成10年12月9日

運輸大臣 川崎二郎殿

海上安全船員教育審議会

会長 加藤 俊平

水先制度の今後のあり方について

（中間答申）

平成9年7月8日付け運技第174号による諮問第33号「水先制度の今後のあり方について」は、今後なお審議を継続する必要があるが、これまでの審議において、横浜区の強制水先対象船舶の範囲について結論を得たので、別紙のとおり中間答申する。

（別紙）

1. 強制水先の対象船舶の範囲の設定に当たっては、個別の強制水先区ごとに、その地形的条件、自然条件、港湾及び航路の整備状況、船舶の輻輳状況、海難の発生状況のほか、事故の際の二次災害の可能性及びその影響度等多様な要素を総合的に勘案して判断する必要がある。
2. 横浜区の現状をみると、地形的条件として、横浜港は全体として奥行きが深く袋小路の形状であり、一方、川崎港は京浜運河のほか主として細かく入り組んだ枝状の運河から成り立っているという特徴がみられる。また、横浜区においては、航路以外の余裕水域があまりなく、特に横浜港の主要バースについては入港時に大角度変針を伴い左折する必要がある。

るものが多い。なお、自然条件（気象・海象条件）は特に厳しい状況にない。

横浜港及び川崎港それぞれの入港隻数は他の主要港と比較して特に多くはなく、またいずれも減少傾向にある。横浜区には港則法上、横浜航路、鶴見航路及び川崎航路の3つの航路があるが、航路の運用上、入港ルートは実質的に2つであり、船舶の輻輳度は高い状況にある。なお、それぞれの航路においては航路管制が行われている。航路別に特徴を見ると、横浜航路は外航船、特に大型船の入港隻数が多く、また、鶴見航路、京浜運河、川崎航路等は危険物積載船が相当多くなっている。海難の発生状況については、海難審判庁の資料によると他港と比較してやや高い水準にある。

万が一、港内で海難事故が発生した場合には、入港ルートが実質的に2つであること、閉鎖的な水域であるという地形的特性により、全港的な機能喪失の危険性が相当高いと考えられる。

横浜港、川崎港とも首都圏に立地する極めて重要な港湾であり、一旦海難事故が発生すると、京浜臨海部の工場の操業に影響するだけでなく、首都圏の経済活動、さらには、市民生活にも多大な影響を及ぼすと考えられる。特に、危険物積載船については、事故の際の海洋汚染、海上災害等の二次災害を引き起こす危険が大きい。

3. 横浜区における強制水先対象船舶のあり方について、操船安全面から客観的・定量的な検討を行うため、社団法人日本海難防止協会の水先問題検討会において、航路、時間帯等概ね厳しい条件の下、シミュレータ実験を活用した検討が行われたが、その結果、横浜区

については、総合的な安全対策を講じた場合においても、総トン数3千トン程度以上の船舶については、水先の技術的支援を受けるのが望ましいとの結論が示された。

4. 以上の点を総合的に勘案すると、横浜区においては総トン数3千トン以上の船舶について強制水先の対象とすることが適当である。ただし、鶴見航路及び川崎航路には相当多くの危険物積載船が通航しており、事故の際の二次災害の危険性及びその影響が大きいことから、危険物積載船については、現行どおり水先人を乗船されることが望ましいと考えられる。

5. 横浜区における強制水先対象船舶の範囲の見直しに伴い、今後、水先人が乗船しない船舶が相当程度発生することとなり、船舶の交通状況が変わることが予想される。このため、地元において、関係者が安全対策等について検討し、適切な対策を実施していくことが望ましい。

今後、上記安全対策等を検討・実施するための準備期間を考慮して、見直しについては平成11年7月から実施することが適当である。

6. なお、横浜港については、強制水先対象船舶の範囲を総トン数1万トン以上の船舶とすべきとの強い要望が示されている。現在、横浜港では港湾計画に基づき、港の整備が推進されており、今後、船舶交通の状況等が大きく変化することが予想される。したがって、港湾整備の進捗状況等にあわせ、現港湾計画の最終年次である概ね平成17年までに、再度1万トンへの緩和について検討することが適当である。

粗鋼生産は昨年同様厳しい状況続く

—鉄鋼需給の回顧と展望—

社団法人 日本鉄鋼連盟 総合経済部

1. 1998年度経済と鉄鋼需給

1997年春には消費税率引上げによる駆込み需要の反動や、特別減税廃止等による国民負担増から景気は停滞色を強めた。その後、大型金融機関の相次ぐ経営破綻による金融不安や、アジアの経済・通貨危機などにより景気の後退局面は鮮明になり、1998年に入って一段と悪化した。戦後初めて4四半期連続（1997年10～12月期から1998年7～9月期）のマイナス成長を記録したように、戦後最悪の状況に直面している。1998年度においては、個人消費は所得の伸び悩みと将来の雇用不安などによる消費マインドの冷え込みから減少している。住宅投資も先行き不透明感からくる住宅取得に対する慎重な姿勢が深まっているほか、資産価格下落により買い替えが難しくなったことなどの影響もあり、減少基調となっている。また、企業収益の悪化や設備の過剰感、さらに金融機関の貸し渋りなどにより、民間設備投資が大きく減退している。こうした民需の落ち込みから、経済活動全般が冷え込み、景気が深刻な状況になる中で、政府は景気の下支えを図るため、財政構造改革路線を転換し、4月に第一次補正予算による16兆円超の総合経済対策、さらに11月には第三次補正予算による24兆円規模の緊急経済対策を策定し、公共投資の追加、減税等の景気対策の実施を決定した。また、輸出は欧米経済の堅調を反映して好調なもの、アジア向けの減少から停滞基調で推移している。一方、輸入は大きく減少して

いるため、外需はGDPにプラスに寄与しているが、内需の不振を支えるまでには至っていない。

こうした状況から判断して、1998年度の実質成長率は2年連続のマイナスとなる-2.3%程度となるものと予想され、厳しい状況が続く見込みである。

このような経済情勢のもとで鉄鋼生産をみると、1998年度の粗鋼生産は、9,100万t程度と見込まれる（表1）。これは1997年度の1億280万tに対し、1180万t、11%強の大幅な減少となる。わが国は1972年度に初めて粗鋼生産量が1億tを超したが、それ以降9,600～9,700万t台の年が3年あったものの、9,100万t程度への

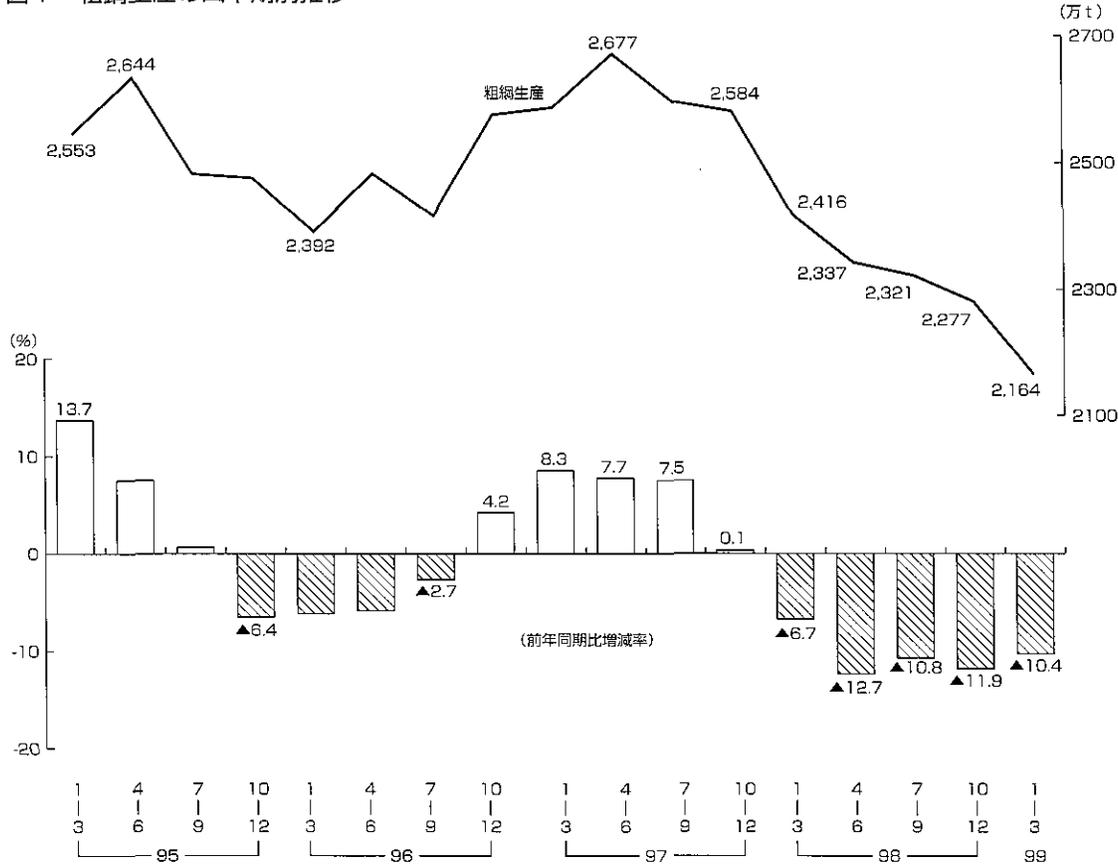
表1 粗鋼生産の推移 (単位: 万t, %)

	粗鋼生産	対前年度増減量	対前年度増減率
1973年度	12,002	1,705	16.6
80	10,739	▲ 562	▲ 5.0
81	10,303	▲ 436	▲ 4.1
82	9,630	▲ 673	▲ 6.5
83	10,020	390	4.1
84	10,647	627	6.3
85	10,376	▲ 271	▲ 2.5
86	9,638	▲ 738	▲ 7.1
87	10,188	550	5.7
88	10,566	378	3.7
89	10,814	248	2.4
90	11,171	357	3.3
91	10,585	▲ 586	▲ 5.2
92	9,894	▲ 692	▲ 6.5
93	9,709	▲ 185	▲ 1.9
94	10,136	427	4.4
95	10,002	▲ 134	▲ 1.3
96	10,079	77	0.8
97	10,280	201	2.0
98(見通)	9,100程度	▲ 1,180	▲ 11.5
99(見込)	9,100程度	0	0.0

出所：通産省「鉄鋼統計月報」

1998年度見込みおよび1999年度見通しは日本鉄鋼連盟推計による。

図1 粗鋼生産の四半期別推移



注：粗鋼生産の1998年10-12月期は通産省「1998年度第3四半期鉄鋼生産計画」による。
また、1999年1-3月期は通産省「1998年度第4四半期鉄鋼需要見通し」による。

落ち込みは初めてで、27年振りの低水準といえる。これは、極めて厳しい景況下において、民間設備投資や住宅着工の減少等を反映して、建設、製造業とも大幅な国内需要の減退に、在庫調整が加わったためである。なお、粗鋼生産の四半期別の動きを、図1に示すが、1997年第1四半期より期を追うごとに減少しており、業況が悪化している様子がうかがえる。

在庫は調整局面が続いているが、出荷の低迷から在庫率（在庫量／出荷量）が1997年8月より14ヵ月連続して100%を上回り、1998年8月には国内在庫率が143%と統計を整備した1978年以来初めての高率となるなど、それほど在庫削減が進んでいない。

主要需要部門の動きを普通鋼鋼材受注統計で見ると（表2）、建設、製造業とも大幅な落ち込みが続いている。1998年度の国内需要については、鉄鋼需要の約半分を占める建設部門は（図2）、建築の落ち込みから大幅に減少するものとみられる。住宅は新設住宅着工戸数が2年連続して大幅に落ち込み、1983年以来の120万戸割れの低水準となる見込みである。非住宅建築も民間設備投資の減退により、1997年度下期から着工の減少が続いている工場、事務所に加え、1998年度に入ってから店舗もマイナスに転じ、非住宅が軒並み不振に陥っている。土木では、1998年度上期には公共事業当初予算が前年度比削減されたため減少したが、下期に公共投資が

表2 普通鋼鋼材の国内向け受注量の推移

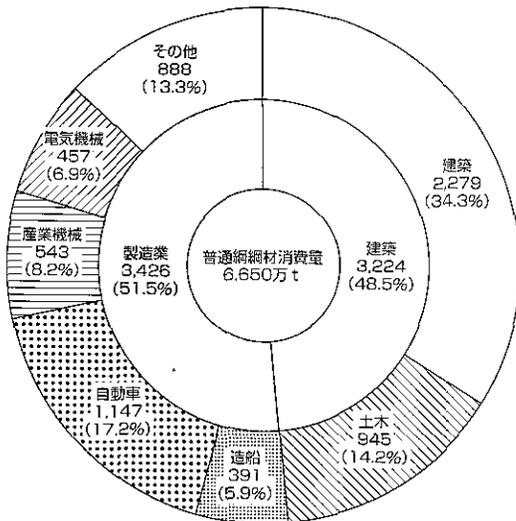
〈前年同期比増減率〉

(単位：%)

	1995年度		1996年度				1997年度				1998年度		
	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	10~12	1~3	4~6	7~9	
内 需 計	▲2.9	0.3	▲1.2	5.9	6.9	4.9	5.3	▲1.2	▲7.8	▲14.8	▲17.0	▲14.0	
普通鋼鋼材	建設業	2.3	2.8	▲0.6	2.4	1.3	3.6	0.6	▲1.8	▲7.6	▲11.9	▲10.5	▲12.0
	建築	▲2.2	▲1.3	▲4.4	5.5	10.0	14.9	8.3	▲1.3	▲6.8	▲11.3	▲10.9	▲12.0
	土木	14.6	10.1	5.6	▲6.0	▲16.0	▲15.9	▲16.6	▲9.2	▲9.6	▲11.4	▲1.2	▲4.3
	製造業	▲7.5	▲4.4	▲5.0	6.1	8.3	7.2	10.2	0.5	▲4.6	▲13.5	▲19.0	▲13.0
	船舶	1.7	1.7	10.1	22.1	7.4	10.0	8.7	▲1.3	5.7	1.2	▲7.0	▲2.1
	自動車	▲12.9	▲7.1	▲10.5	1.1	9.5	6.5	14.6	2.9	▲5.2	▲16.2	▲19.1	▲12.0
	産業機械	▲5.7	▲7.3	▲3.5	6.1	6.6	9.9	7.4	4.0	▲5.9	▲17.6	▲29.0	▲32.7
	電気機械	▲9.8	▲9.4	▲8.4	▲3.1	4.3	11.6	9.3	6.6	▲8.0	▲14.6	▲22.9	▲18.0
	販売業者	▲1.5	4.0	2.6	8.2	9.4	3.2	3.4	▲2.7	▲11.3	▲17.9	▲19.1	▲16.4

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼用途別受注統計」

図2 普通鋼鋼材の部門別消費量（1997年度）



出所：日本鉄鋼連盟資料
注：()内は構成比

追加され経済対策による効果が出始めるため、公共土木が前年度を上回るものとみられる。しかし、民間土木の不振から土木全体では微減となる見込みである。

製造業部門では、造船は豊富な手持ち工事量を抱え、高水準の起工から鋼材受注も比較的安定的に推移している。自動車は軽自動車が10月に規格拡大により販売好調となり、一部に明るい材料はあるが、個人消費や民間設備投資の低

迷により、乗用車、トラックともに国内販売が減少し、加えて輸出も東南アジア向けを中心に落ち込むことから、完成車生産台数は1,000万台前後の水準まで減少する見込みである。産業機械や電気機械も、企業の設備過剰感、貸し渋りによる資金不足などによる設備投資の減退、先行きに対する不安感の増大から、いずれも落ち込む見込みである。

輸出についてみると(表3)、1998年度上期は東南アジア向けが減少したが、欧米向けが好調であった。特に米国向けは米国の好景気と鉄鋼供給減も加わって、前年度上期と比べて好調であった。このため、普通鋼鋼材は1,044万tと前年度上期に比べて11.7%増、全鉄鋼ベースは1,486万tと同25.1%増となった。全鉄鋼ベースの著しい増加は、円安下、高炉の操業度を維持するために銑鉄、半製品の輸出が増加したためと考えられる。その後、米国が熱延鋼板のアンチダンピング提訴を行ったため、その影響等により下期は大幅に減少し、1998年度としては全鉄鋼では前年度(2,430万t)を上回るものの、普通鋼鋼材では前年度(1,891万t)よりやや減少するものと見込まれる。

一方、輸入は内需の低迷を反映して、1998年度上期は、全鉄鋼ベースで294万t(前年度上期

表3 品種別・地域別鉄鋼輸出

(単位：千トン、%)

		1996年度	1997年度	1998年4～9月	前年度比増減率
全鉄鋼輸出	合計	20,839	24,304	14,860	25.1
	銑鉄	767	516	1,481	1,945.4
	半製品	498	514	707	188.3
	普通鋼鋼材	15,432	18,911	10,436	11.7
	特殊鋼鋼材	3,451	3,641	1,905	2.7
主要仕向先	中アメリ	2,466	2,719	1,306	▲ 5.4
	韓国	2,140	3,465	4,145	▲ 213.9
	台湾	3,258	3,361	1,355	▲ 21.1
	タイ	2,282	2,474	1,615	▲ 28.9
	ASEAN (7)	2,276	1,898	926	▲ 19.4
	ASEAN (7)	6,087	6,281	2,579	▲ 26.1
金額	ドル(百万 ^円)	16,322	17,249	8,083	▲ 8.3
	円(億円)	18,283	21,091	11,121	6.1

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

注：ASEAN(7)＝インドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム

表4 品種別・仕入先別鉄鋼輸入

(単位：千トン、%)

		1996年度	1997年度	1998年4～9月	前年度比増減率
全鉄鋼輸入	合計	9,039	9,200	2,936	▲ 39.6
	銑鉄	922	1,077	70	▲ 90.1
	フェロアロイ	1,733	1,789	687	▲ 28.3
	鋼塊・半製品	262	243	4	▲ 97.3
	普通鋼鋼材	5,593	5,586	1,989	▲ 27.9
	棒鋼	13	11	4	▲ 21.7
	形鋼・鋼矢板	103	49	18	0.0
	線材	210	185	22	▲ 84.6
	厚中板	1,226	966	236	▲ 53.6
	熱延広幅帯鋼	2,448	2,592	1,032	▲ 18.1
	冷延広幅帯鋼	872	1,099	417	▲ 14.9
亜鉛めっき鋼板	387	381	146	▲ 18.3	
鋼管	226	190	63	▲ 35.4	
主要仕入先(普通鋼鋼材)	韓国	2,957	3,071	1,251	▲ 11.6
	台湾	721	1,064	450	▲ 13.8
	ブラジル	400	221	24	▲ 80.7
	中国	424	520	118	▲ 56.0
	アメリカ	73	38	0	-
	ASEAN (7)	39	6	3	31.8
ASEAN (7)	43	32	18	7.7	
普通鋼鋼材・輸入比率		(7.9)	(8.2)	(6.8)	

出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼輸出入実績」

注：ASEAN(7)＝インドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、ベトナム

普通鋼鋼材輸入比率＝輸入/(国内出荷＋輸入)＊100%である。

表5 高炉6社決算状況

(単位：億円、%)

		売上高		経常利益		当期利益	
		金額	前期比	金額	前期比	金額	前期比
1996年度	上期	32,359	1.0	679	▲ 6.8	334	▲ 61.3
	下期	36,168	1.3	1,301	18.0	497	▲ 58.1
	年度	68,528	1.1	1,980	8.1	831	▲ 59.4
1997年度	上期	32,735	1.2	1,023	50.6	383	▲ 14.7
	下期	35,224	▲ 2.6	1,406	8.1	321	▲ 35.5
	年度	67,959	▲ 0.8	2,428	22.7	704	▲ 15.3
1998年度	上期	29,189	▲ 10.8	395	▲ 61.4	▲ 1,099	▲ 386.7
	年度(見通し)	62,050	▲ 8.7	820	▲ 66.2	▲ 1,240	▲ 276.2

出所：日本鉄鋼連盟資料 1998年度は各社発表の決算見通しによる。

比39.6%減)、普通鋼鋼材ベースで199万t(同27.9%減)となった(表4)。下期も内需の回復は見込めないため、減少基調で推移するとみられる。

以上の鉄鋼需給動向を反映した鉄鋼各社の決算状況を見てみると、大幅な減収減益となり、一部の会社では経常赤字を余儀なくされた(表5)。また、関連会社の不良債権処理などによる特別損失を計上した会社もあった。高炉6社の1998年9月中間決算では、経常利益が前年同期比61.4%減の395億円となった。下期は内需の不振に加え、輸出の減少による数量減、販売価格の低迷から、さらに厳しいものと見込まれる。このため、1998年度の業績見通しは前年度比大幅減益になるとみられる。

2. 1999年度見通し

1999年度の日本経済も、企業の資本ストック調整の動きは残り、設備の過剰と企業収益の悪化から民間設備投資の回復は期待できないものとみられる。家計支出の面でも、企業収益の影響による厳しい雇用、所得環境が続くため、個人の消費マインドを大きく改善するまでには至らないものと予想される。しかしながら、政府の公共投資や減税を中心とした経済対策の効果が顕在化してくるとともに、民間住宅投資の回復がみられ、若干の明るさが見え始める。下期からは緩やかに回復基調に入ると予想され、1999年度のGDP成長率は、僅かながらプラスに転ずる見通しである。

こうした中で、1999年度の鉄鋼需要をみると、国内需要は、民間設備投資関連需要の減少が響き、建設、製造業ともに減少する見通しである。建設部門のうち土木は、政府の経済対策による公共事業追加の効果が有り増加するとみられる。また、建築では住宅が政策減税(住宅取得促進税制の拡充等)などもあり、新設住宅着工戸数は120万戸を若干上回るとみられる。しかし、非

住宅建築は民間設備投資の不振のため減少が続き、建築全体では引き続き低迷する見通しである。

製造業部門では、造船は起工量としては減少となるが、極めて高水準の手持ち受注量を有し、引き続き1,000万総tの水準を維持する見通しである。自動車はトラックの減少が続くものの、乗用車の内需増から生産台数が僅かに回復するとみられる。産業機械は建設機械、運搬機械等が引き続き減少する見通しである。電気機械は民間設備投資の低迷による重電機械の落ち込みが大きい、買い替え需要が期待される家庭用電機をはじめ、通信機器等が増加し、電気機械全体では微増となるとみられる。

鋼材輸出では、米国向けが激減し、東南アジア向けも回復が見込めず、引き続き減少するとみられることから、99年度の輸出量は大幅に減少する見通しである。一方、輸入は内需回復が見込まれないため、低水準で推移するとみられる。

このように内外需要が低迷するものの、1998年度内に在庫調整が完了し、1999年度は在庫削減が行われないものと想定すると、在庫要因では生産面で増加に寄与するものとみられ、1999年度の粗鋼生産は前年度比横這いの9,100万t程度の見通しである。

1999年度も鉄鋼業界にとっては厳しい需給状況が続く見通しである。日本鉄鋼連盟では、1998年4月、9月、11月の3回にわたり、日本経済を確実に回復させるために、経済対策の果敢なる実行と向こう3年間の積極財政方針の下、早急に政策決定し予算編成に当たるよう、政府に対し要望活動を行ってきた。政府は1998年4月に次いで11月の経済対策において、経済再生に向けて社会資本整備と大幅な減税などの政策を打ち出したが、この一連の施策によって早急に景気回復が実現し、1999年度粗鋼生産が9,100万tを大きく上回ることを期待している。

海運 ニュース

1. 直轄事業の範囲について見解示す
— 港湾審議会、「港湾の整備・管理」のあり方などで中間報告—
2. 甲機両用教育廃止へ
— 文部省教育委員会中間答申発表される—
3. 2000年以内に港湾運送事業の規制緩和実現を目指す
— 運輸省海上交通部港湾運送小委員会「中間報告」固まる—
4. 総合的安全評価の視点を採り入れた安全対策の検討
— IMO 第70回海上安全委員会 (MSC) の模様について—
5. 実効性ある海賊防止対策を求める
— アジア船主フォーラム (ASF) 航行安全委員会第 5 回中間
会合の模様について—

1. 直轄事業の範囲について見解示す

— 港湾審議会、「港湾の整備・管理」のあり方などで中間報告—

運輸大臣の諮問機関である港湾審議会は平成10年12月18日、管理部会（部会長：杉山一橋大学教授、資料1参照）を開催し、先の運輸大臣諮問「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」の「中間報告」を取り纏めた。部会委員として当協会からは堀港湾物流委員長（ナビックスライン社長）が出席した。

この「中間報告」は、平成10年12月1日に閣議決定した「地方分権推進委員会第5次勧告に関する対処方針」に基づき、運輸省（港湾局）として港湾法第52条に係わる「国の直轄事業の具体的範囲」を早期に纏める必要があることから管理部会の下にワーキンググループ（座長：森地東大教授、資料2参照）を設置し、他の議論に先行して検討したもの。国が事業主体となる直轄事業の範囲としては、国際・国内の基幹的海上交通ネットワーク形成に必要な港湾整備をはじめ、技術的観点等から実施困難な事業など4項目を挙げ具体的基準を設定した。

運輸省ではこの基準に照らして今後、事業の点検、見直しを行っていくが「国の事業範囲は相当程度限定される」と説明している。

一方、提示のあった「中間報告（案）」では、運輸大臣諮問について今後1年かけ審議していく上での議論の大枠と方向性を示す論点整理を行っており、今回は当該審議の第1回会合でもあることから堀港湾物流委員長が、以下の主旨にて提言した。

- ① 効率的な港湾整備の為には、ユーザー意見の反映が不可欠
- ② 今後の審議においては高コスト構造を正歪から捉え、是正するとの観点から突っ込んだ議論が必要
- ③ 今後施工する整備と並行して既存施設の改善・改良・有効利用への対応について具体的で明確なスタンスが必要
- ④ コンテナターミナルをはじめ既存施設のコスト競争力改善が課題
- ⑤ 広域行政や港湾管理のあり方、公共・公社制度の問題点についても議論すべき

これを受けて運輸省担当課長より「コスト構造是正の要請は認識しており、広域港湾行政の検討とともに公共・公社ターミナル制度に関わる問題についてもワーキンググループで議論していく用意あり。また昨年6月に発足した日本船主協会との意見交換会はユーザー意見反映の場と認識しており、更にワーキンググループでも今後ユーザーの意見を聞いていく。」等の意向が示された。

この管理部会が、2年後の省庁再編を見据え大きな転機を迎えているわが国港湾行政における港湾整備・管理のあり方について総合的、集中的に検討する機会であるとの観点より、当協会としても今後とも港湾物流委員会及び港湾協議会を通じ積極的に発言していく考えである。

〔「中間報告」全文は次号にて掲載予定〕

【資料1】

港湾審議会管理部会委員名簿

《部会長》

杉山 武彦 一橋大学教授

《委員》

(学識経験者)

麻生 渡 福岡県知事
椎野 公雄 (社)日本倉庫協会会長
小澤 雅子 桜美林大学教授
尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
来生 新 横浜国立大学教授
合田 良実 横浜国立大学教授
今野 修平 大阪産業大学教授
須田 熈 八戸工業大学教授
高木丈太郎 (社)経済同友会元幹事
高秀 秀信 横浜市長
鳥海 巖 (社)日本貿易会副会長
橋口 宇子 元(社)日本PTA全国協議会
母親委員会委員長
橋本大二郎 高知県知事
長谷川逸子 建築家
堀 憲明 (社)日本船主協会副会長
森地 茂 東京大学教授

横島 庄治 高崎経済大学教授
(行政機関委員)

田波 耕治 大蔵事務次官
高木 勇樹 農林水産事務次官
渡辺 修 通商産業事務次官
橋本鋼太郎 建設事務次官
松本 英昭 自治事務次官
田中 健次 環境事務次官
近藤 茂夫 国土事務次官

【資料2】

港湾審議会管理部会ワーキンググループ名簿

◎森地 茂 東京大学工学部教授
家田 仁 東京大学工学部教授
笥 喜八郎 日本開発銀行
地域開発企画部長
金近 忠彦 横浜市港湾局長
今野 修平 大阪産業大学経済学部教授
奈良 豊規 青森県土木部長
兵藤 哲朗 東京商船大学
流通情報工学課程助教授
村本理恵子 専修大学経営学部教授

◎：ワーキンググループ座長

2. 甲機両用教育廃止へ

—安教審教育部会中間答申発表される—

運輸大臣の諮問機関である海上安全船員教育審議会(安教審)は、平成10年12月2日、教育部会を開催し、今後の船員教育のあり方についての中間答申をまとめ、同日、運輸大臣宛答申した。

安教審は、平成10年7月、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」について諮問されたことを受けて、同教育部会の下に、船員教育内容および船員教育訓練体制について検討するための小委員会をそれぞれ設置し、本年10月の答申(予定)に向け、実質的な検討を重ねてきている。

(本誌平成10年8月号P.10参照)

今回の中間答申は、このうち船員教育内容に

関しての検討結果をとりまとめたものであり、その内容は下記の通りである。運輸省と各教育機関では、本年4月から新課程に移行する方向で今後、具体的な作業を進める予定である。

我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
(中間答申)

平成10年12月2日

海上安全船員教育審議会

我が国の海運界において、まず外航海運においては混乗化の進展に伴い、日本人船員に求められる役割が従来の近代化船運航業務から、乗船時の外国人船員の管理監督業務、さらに陸上

における船舶管理、営業支援業務へと大きく拡大してきている。また内航海運においても、船舶の技術革新への対応が求められる一方、船員の高齢化に加え、社会的な少子化傾向の進展により、優秀な若年船員の確保が急務となっている。

従って各船員教育機関においては、これら船員を取りまく環境の変化に対応しつつ、加えて国際基準への対応を図りながら教育内容の見直しを図る必要があるが、以下については各機関の間で調整の上、可能な限り早急な措置をとることが必要である。

1. 船舶職員養成施設単位の見直しへの対応について

今般、STCW条約の改正に伴い、試験科目及び免許講習の変更が行われ、これに関連して船舶職員養成施設の単位数が見直しされ、現行の単位の一部が免許講習へ移行、あるいは機器の技術革新を勘案して削減されることとなっている。これに伴う各船員教育機関の教育内容の改定においては、上記の我が国の海運をめぐる情勢の変化を十分念頭におき、新たに日本人船員に求められる役割に対応した教育の充実を図る必要がある。

特に海員学校教育においては、年少者への広範囲な専門教育の実施に際して、社会的な教育観の変化に対応し、将来的な完全学校週5日制も見据えながら、課外活動の充実等生徒にとってゆとりのある学校生活の実現を目指すとともに、STCW条約等の国際基準に適合した、生徒の理解度を考慮した教育内容の精選を図る必要がある。

2. 商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所

における甲機両用教育の見直しについて

外航海運における甲機両用教育については、種々の評価がなされており、船員制度近代化委員会においては、船員の意識改革の進展、混乗船における外国人船員の指導管理面における航海士が行う機関室当直、機関士が行う船橋当直（以下、甲機両用の職）のそれぞれの知識の有用性、陸上における船舶管理技術面における甲機両用の職の知識の有用性が指摘されている。また、将来の船員教育に関する検討会においても、近代化船における実績が評価されるとともに、混乗船及び陸上の船舶運航管理、物流管理業務における有効性が指摘されている。

商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所においては、甲機両用教育開始後15年を経過し、教育訓練機関としての両用教育体制は確立しているが、甲機両用の職の資格取得までの教育における負担は大きいものがある。従って、国際船舶制度の導入等、我が国の外航海運における情勢の変化を考慮すると、甲機両用の職の資格取得はこれを必要とする企業における教育に委ね、これら教育機関においては甲機両用の職の資格取得までの教育は廃止することが適当である。

ただし、商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所における教育訓練内容の見直しにあたっては、新たに日本人船員に求められる役割に対応した教育、GMDSSに対応した教育、及び航海士・機関士教育の一層の充実による高水準の船員教育体制の維持により船舶安全運航を確保するとともに、甲機両用教育が外航海運において海上、陸上を問わず有効に機能してきたという評価を踏まえ、これら甲機両用教育において効果のあった機能については、基本的な科目として教育の中に残していくことが重要である。

3. 2000年内に港湾運送事業の規制緩和実現を目指す

—運輸審海上交通部会港湾運送小委員会「中間報告」固まる—

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」

は、昨年6月以来、港湾運送事業に関わる規制緩和の具体策について検討してきたが、12月8

日に開催した第7回会合において、事務局（運輸省海上交通局）の取りまとめた「中間報告案」について議論し、一部表現上の修正を加えることで了承した。（本誌平成10年12月号参照）

修正の後、昨年12月末に完成した「中間報告」の内容は以下の通りとなっている。

港湾運送事業の規制緩和について(中間報告)

平成10年12月8日

運輸政策審議会海上交通部会

港湾運送小委員会

1. はじめに

① 港湾運送事業の規制緩和に関する経緯

平成8年12月、運輸省は、市場原理の導入による事業の一層の効率化、サービスの多様化を図るため、原則として各事業分野において、需給調整規制を廃止する方針を打ち出したが、港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直しについては、平成9年3月の閣議決定（規制緩和推進計画の再改訂について）において、平成9年度に行政改革委員会の審議を行ったうえ、その結論を踏まえて適切に措置することとされた。

この閣議決定を受け、行政改革委員会においては、半年強にわたり審議が行われ、平成9年12月には、現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきである、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要である旨の最終意見が内閣総理大臣に提出された。更に、平成10年3月には、行政改革委員会最終意見の内容にしたがって、必要な措置を講ずる旨の閣議決定が行われた（規制緩和推進3カ年計画）。

これを受け、本年5月より、運輸政策審議会海上交通部会において、同最終意見を踏まえた港湾運送事業の規制緩和の具体的な進め方や規制緩和に伴う港湾運送の安定化策等についての審議が開始された。

② 運輸政策審議会における審議

本年5月の海上交通部会、本年6月以降の7回にわたる本小委員会の審議においては、関係者からの意見のヒアリングを行うとともに、港湾運送事業の沿革と特性、日本の港をめぐる近年の状況と港湾運送事業の課題、規制緩和の具体的進め方、港湾運送の安定化策等についての審議が行われてきた。

本中間報告は、本小委員会におけるこれまでの審議の内容を中間的に報告するものである。

2. 現状と課題

(1) 港湾運送事業の沿革と特性

① 港湾運送事業法の沿革

戦時中の統制解除後、港湾運送事業は無規制となり、零細事業者が乱立して、荷物の奪い合いなどにより荷役が混乱したり、暴力労務手配師が跋扈するような状況となったため、昭和26年、事業登録制、料金届出制を内容とする港湾運送事業法が制定された。しかし、その後の経済の再建の過程での荷役量の増大への対応と好不況への対応に関し、港湾運送事業者の経営基盤の安定を図るため、昭和34年、事業免許制、料金認可制を内容とする港湾運送事業法の改正が行われた。その後数次の改正を経て現在に至るが、同法は、安定的な港湾運送業務の提供を確保し、日本経済の発展に寄与してきた。

② 港湾運送事業の特性

(i) 重要性

我が国貿易量（トンベース）の99.8%、国内輸送（トンキロベース）の42%が港を経由するなど、我が国を巡る物流の世界で、港湾運送事業は、海陸の結節点である港湾において日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしている。

また、同事業は、港湾という特定の限られた場所で、荷役革新も進んでいるとはいえ人手を介し、トラック等と比較し

て非常に大量の貨物を取り扱う事業である。

このため、労働関係も含め港湾運送の安定的運営が阻害された場合、海運事業者は直ちに他の港を利用するということも困難な場合が多く、また、利用することが可能な場合であっても本来の寄港地までの陸送に相当な費用を要することとなる。

したがって、港湾運送の健全かつ安定的な運営を図ることが強く要請されており、港湾運送が不安定化した場合には、直ちに貿易及び経済活動に悪影響を及ぼすことから、諸外国においても、港湾運送の安定化等に一定の配慮が払われてきており、日本においても、免許制によってその健全化と安定的運営の確保が図られてきた。

(ii) 波動性

港湾運送事業は、景気などに左右される基本的な荷動きの動向に加え、船舶の運航スケジュールも気象、海象に影響され必ずしも安定的でなく、また、荷役の実施自体も天候に左右される部分がある。

したがって、日ごとにその業務量の差（波動性）が生じるとともに、特に在来荷役においては、当日の具体的な作業量が前日まで確定されないという状況にある。

その結果、業務が少ない日に労働力が遊休化してしまうという非効率が生じやすく、また、事業者にとっては、波動性に対応するため、企業外の労働力（日雇労働者）に対する潜在的需要が存在しており、悪質な暴力労務手配師が参入してくる余地が残っている。

(iii) 多数の中小事業者の存在

港湾運送事業は、戦後、零細事業者が乱立し、その後免許を得たこれらの事業者間の競争が免許制によって制限された結果、現在に至っても多数の中小事業者

がそのまま存在する状況となっている。

その結果、波動性や日曜荷役、夜間荷役への柔軟な対応等につき問題が生じている。

(2) 日本の港をめぐる状況と港湾運送事業の課題

① 港をめぐる状況

現在、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、コンテナの取扱量などにおいて我が国港湾のアジアにおける相対的地位は低下しつつある。その主な要因としては、日本の貨物の発生量、消費量の相対的な伸び率の低さがあげられるが、このような理由のほか、我が国港湾が香港を除く他のアジアの諸港と比較して港湾諸料金が高く（香港及び欧米の各港とは同程度）、日曜荷役など使い勝手に問題があることも指摘されている。

② 港湾運送事業の課題

港湾運送事業の面からこれらの指摘についてみると、港湾運送事業は、これまで需給調整規制が行われてきたことにより、一般的に競争が制限されてきた結果、仕事の領域も固定化し、ユーザーのサービスや料金面におけるニーズに敏感に対応しにくい体質となっていることがあげられる。また、規模の小さい事業者が多い結果、波動性を企業内で吸収することが難しく労働力が遊休化しやすいため、コスト増となっているとともに、日曜荷役や夜間荷役にも十分対応できる就労体制を組むことができない状況となっており、今後このような状況を改善していくことが大きな課題となっている。

したがって、今後、港湾運送事業に関しては、以下の方策を進めていくことが必要である。

- ・規制緩和を行い、競争を促進し、効率性の高い、ユーザーのニーズに十分応じる経営体質を作り上げるべきである。
- ・集約・協業化などを進め、波動性に対応

でき、日曜荷役等にも十分対応できる効率的な就労体制の確立を図るべきである。

3. 港湾運送事業の規制緩和の進め方

行政改革委員会最終意見においても述べられているとおり、2.で指摘した港湾運送事業の課題を解決し、日本の港を効率よく、使いやすいものにしていくためには、事業免許制を許可制に（需給調整規制の廃止）、料金認可制を届出制にすることを内容とする規制緩和を実施すべきである。同時に、同最終意見においても指摘されているが、港湾運送事業の特性に鑑み、港湾運送の安定化策を講じつつ、規制緩和を進めていくことが重要である。

これらの点を踏まえ、具体的には、以下のとおり港湾運送事業の規制緩和を進めていくべきである。

(1) 規制緩和の段階的实施

① 行政改革委員会最終意見の指摘

行政改革委員会最終意見においては、「港湾運送事業がその特殊性から過去混乱の歴史を経験したという事実を鑑み、混乱が生じることのないよう、手順を踏んで、段階的に規制緩和を進める必要がある。また、コンテナ荷役と在来荷役、5大港等と地方港では、荷役の形態、荷役量、事業者等に差があるので、規制緩和の推進や効率的な就労体制の確立に当たっては、内容あるいは実施の時期に差を設けることも検討すべきである」との指摘が行われている。

② 規制緩和の段階的実施方策

この行政改革委員会最終意見を踏まえ、規制緩和の段階的な実施方策としては、5大港（京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港）並びに千葉港、清水港、四日市港及び博多港の9港について規制緩和を先行して実施すべきである。

これらの港は、コンテナ輸送などを中心に内外の物流において大きな役割、機能を担っているところから、港湾運送事業の段

階的な規制緩和を行うに当たっては、まず、これらの港を先行して規制緩和を行い、港の効率化や利便性の向上を図るべきである。

（注）5大港以外の4港（千葉港、清水港、四日市港及び博多港）は、コンテナ等の荷役量や地理的位置等からして、日本における消費や生産の大集積地に係る海上貨物の流れにおいて、5大港を補完して、あるいは単独で5大港と同様の機能を果たしている港である。

具体的には、これらの港における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業の事業免許制を許可制（需給調整規制の廃止）に、料金認可制を届出制にすべきである。

(2) 悪質な事業者の参入の防止

① 行政改革委員会最終意見の指摘

行政改革委員会最終意見においては、「悪質な事業者の参入を防止するため、港湾運送事業者による常備労働者の雇用の義務付けを維持するとともに、労働者保有基準の引き上げをはじめとする参入基準の見直しをすべきである」との指摘が行われている。

② 悪質な事業者の参入の防止策

現行港湾運送事業法においては、需給調整規制（免許制 法第4条、第6条）、欠格事由（法第6条）、労働者保有義務（法第6条）及び一貫責任制度（法第16条）の各制度により、悪質な事業者の参入を防止しているところであるが、このうち需給調整規制を廃止するところから、新たに、欠格事由の拡充や労働者保有基準の引き上げを行うべきであるとともに、一貫責任制度を従来どおり維持すべきである。

(i) 欠格事由の拡充

建設業法における欠格事由（許可（免許）を与えることができない申請者の属性）等を参考に、「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律」（暴対法）の違反者等を新たに港湾運送事業者の欠

格事由に追加すべきである。

(ii) 労働者保有基準の引き上げ

専ら下請事業者との間に介在して手数料を収受すること（いわゆるピンハネ）を業としたり、専ら日雇労働者を使用して港湾運送事業を営むような悪質な事業者の参入を防止するとともに、事業者の経営基盤強化にも資するところから、各港湾運送事業者が一定の人数以上の労働者を常備することを確保するため、規制緩和を行う9港における労働者保有基準（注）を既存事業者の労働者の保有状況やそれぞれの事業の内容も勘案して、1.5倍程度に引き上げるべきである。

（注）労働者保有基準：港湾運送事業者が常備しておかなければならない労働者の最低保有基準（人数）

また、この労働者保有基準の引き上げについては、これを円滑に実施できるよう、港湾運送事業者が事業協同組合に加盟している場合には、当該事業協同組合の他の組合員（港湾運送事業者）の常備労働者を自己の労働者とみなしたうえで、労働者保有基準に係る基準の適否の確認を行うことができるようにすべきである。

なお、既存の事業者については、労働者保有基準の引き上げに円滑に対応できるよう、新基準を適用しない猶予期間（本小委員会の最終答申後3年間程度）を設けるべきである。

(iii) 一貫責任制度（法案16条）の維持

一般港湾運送事業者（元請事業者）が引き受けた港湾運送につき、実作業も含め、責任を持って遂行する体制を確保し、専ら下請事業者との間に介在して手数料を収受すること（いわゆるピンハネ）を業とするような悪質な事業者の参入を防止するため、一貫責任制度（法第16条・関連下請制度）を維持すべきである。

（注）一貫責任制度：一般港湾運送事業者（元請事業者）は、請け負った貨

物量の70%以上を、自ら行うか、又は、当該荷役の実施に自らが責任を持てるようにするため、当該元請事業者と一定の資本関係や契約関係にある港湾荷役事業者等（関連下請事業者）に行わせなければならない（法第16条）。

③ 審議中に提出された意見

悪質な事業者の参入の防止策に関しては、審議の中で以下のような意見が提出された。

- ・労働者保有基準の引き上げは、新規事業者の参入を難しくする。
- ・一般港湾運送事業者は自由に港湾荷役事業者を選択できるようにすべきである。

(3) 効率的な経営、就労体制の確立

① 行政改革委員会最終意見の指摘

行政改革委員会最終意見においては、「船社、荷主のニーズに対応した弾力的なサービスの提供を可能とする効率的な経営、就労体制を確立するため、常備労働者の雇用の義務付けを維持しつつ、事業者の事業規模（労働者数）を拡大するため、使用者責任を明確にした共同受注、共同就労体制の確立、事業者の集約、協業化の促進、労働者保有基準の引き上げを図るべきである」との指摘が行われている。

② 効率的な経営、就労体制の確立の方策

現状では、小規模の事業者が多く存在し、波動性や日雇荷役、夜間荷役に十分対応できる体制をとりにくいいため、共同受注、共同就労や事業の集約・協業化を進めることにより、これらの問題への対応を図ることが望ましい。

また、集約・協業化は事業者の経営形態そのものの変革につながる事柄でもあるので、その実施は、事業者の任意によるものであるが、実施するとした場合、下記の選択肢が挙げられる。

（集約・協業化のメニュー）

(i) 合併

(ii) 協業組合～協業組合自体が港湾運送事業を営む（協業組合自体が免許を取得）。個々の事業者の独立性は維持されるが、組合員の2/3以上の議決がある場合を除き、組合員が別個に港湾運送事業を営むことは出来ない。

(iii) 事業協同組合～事業協同組合の業務は、組合加盟の事業者役に役立つ事業（共同受注の斡旋等）を行うものである。港湾運送事業そのものは、あくまで組合に加盟している事業者が、個々に、独立して営む。

なお、行政改革委員会最終意見において指摘されているように、日別の波動性に対応するための企業外労働者を活用する方策として、新たに、港湾運送事業者間で港湾労働者の融通が円滑にできるような仕組みを確立するべきである。

③ 審議中に提出された意見

効率的な経営、就労体制の確立については、審議の中で以下のような意見が提出された。

・集約・協業化を進めるべきであるが、事業者の自発性に委ねては進まないの
で、支援策を講じるべきである。

(4) 過度のダンピング等秩序混乱の防止

① 行政改革委員会最終意見の指摘

行政改革委員会最終意見においては、「規制緩和の推進に伴い、港湾荷役の秩序の混乱等の問題が生じることも予想されるため、緊急調整措置の導入等その防止方策について検討すべきである」、また、「中小企業が多い港湾運送事業者と大企業の多い船社、荷主との力関係の差を背景とした過度のダンピングは、労働環境の悪化等につながることから、料金変更命令、船社、荷主への勧告制度等その防止方策について検討すべきである」との指摘が行われている。

② 過度のダンピング等秩序混乱の防止策

規制緩和の結果、過度のダンピングが生じること等により、港湾運送の安定的な運営が阻害されることがないよう、現行貨物

自動車運送事業法に規定する料金変更命令制度なども参考に、規制緩和後も安定した港湾運送が確保されるような制度を導入すべきである。

③ 審議中に提出された意見

過度のダンピング等秩序混乱の防止策については、審議の中で以下のような意見が提出された。

・貨物自動車運送事業法の各制度は秩序混乱防止の役割を果たしておらず、より実効性のある制度を導入すべきである。

(5) 審議中に提出された主な意見

上記の各項目ごとに記載したもののほか、審議中に提出された主な意見は以下のとおりである。

なお、上記各項目ごとに記載したのものも含め、これらの審議中に提出された意見については、今後、最終答申までの間に、必要に応じ、本小委員会において審議を行うものとする。

① 港湾運送の安定化策が不足している。

特に、労働者の登録制度(注)を導入すべきである。

(注) 労働者の登録制度

港湾運送事業者が労働者を常備することを前提に、登録される港湾労働者の定数を設定したうえ、登録労働者以外の労働者の港湾運送事業への就労を禁止し、登録労働者の雇用と就労を保障することを主な内容とする制度。

② 事業免許制を許可制にすること等は進めるべきであるが、一方、規制緩和といいながら全体に規制強化の案となっている。

港湾運送の安定化策は原則として必要なく、規制緩和の結果生じる問題については、「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」(独占禁止法)等で対応することである。

③ 港湾運送の効率化と安定化はトレードオフの関係にあり、従来は免許制など安定化の方に重点が置かれてきた。規制緩和を行

うということは、世の中の変化を受けて効率化の方を重要視していこうということであるが、どちらかの方向に一方的に傾くのではなく、この相矛盾する要請について、どの辺りで調整を行うのかという視点を持つべきである。

- ④ 地球環境問題に対応するため RORO 船等モーダルシフト対応船については、荷役の効率化、利便性の向上、利用の促進が図られるようにすべきである。
- ⑤ 日曜荷役、夜間荷役について、料金の平準化など、より利便性の向上が図られるようにすべきである。
- ⑥ 行政改革委員会最終意見で指摘されている港湾運送の安定化のための船社、荷主の責務の内容を明確にすべきである。
- ⑦ 港湾の拡大に伴う作業現場の遠距離化等に対応するため、労働者厚生施設等の調整を図るべきである。

4. その他

- (1) 規制緩和の実施時期

上記3.(1)(2)(4)に記載した規制緩和の措置については、運輸政策審議会の最終答申を得た後、速やかに立法作業及び改正法案の国会提出を図り、平成12年(2000年)内の実施を目指すべきである。

- (2) 今後の審議スケジュール

中間報告を踏まえ、更に議論を深めたうえ、平成11年(1999年)の5～6月頃に最終答申をとりまとめる予定である。

この港湾運送事業の規制緩和についての中間報告について、ご意見等がありましたら郵便、FAX又は電子メールにより運輸省海上交通局港運課までいただきますようお願いいたします。

なお、ご意見等の受付は平成11年3月31日(※)までとさせていただきます。

〒100-8989 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3

運輸省海上交通局港運課

FAX番号 03-3580-7954

メールアドレス KOUN@so.motnet.go.jp

4. 総合的安全評価の視点を採り入れた安全対策の検討

—IMO 第70回海上安全委員会(MSC)の様相について—

IMO 第70回 MSC が平成10年12月7日から11日まで、ロンドンのIMO 本部において開催された。その主な審議概要は次のとおりである。

1. バルクキャリアの安全

1997年11月の SOLAS 条約締約国会議において、新たにバルクキャリアの安全対策に関する SOLAS 条約第XII章が採択(1999年7月1日発効予定)された際、これが適用されないバルクキャリアの安全対策および新第XII章を実施する上で明確化すべき事項等について、また、ダービシャー号沈船事故調査結果を踏まえた英国提案についても検討された。

- (1) 締約国会議において新XII章実施上必要な措置を取るよう要請された項目

バルクキャリアの定義(締約国会議決議を維持)、バルクキャリアの識別方法、改造を行い意図的に構造要件の適用の免れることの禁止、貨物比重に関する10.2規則の解釈についてのMSCサーキュラーが承認された。

- (2) 新第XII章が適用されないバルクキャリアへの適用拡大

長さ150m未満のバルクキャリア、二重船殻構造の新造バルクキャリア、低比重貨物(1.78kg/m³以下)を運送するバルクキャリアへの新第XII章の適用拡大については、バルクキャリアの安全に関する総合的安全評価(FSA: Formal Safety Assessment)を行い、評価結果に基づき検討するか否か

を議論することとなった。また、バルクキャリア以外の船舶がばら積み貨物を運送する場合の適用については、この問題が貨物倉にトップサイドタンクとホッパーサイドタンクを持つ構造のバルクキャリアの問題として対策が講じられたものであり、単にばら積み貨物を運送するというだけで新XII章を適用すべきでないとの日本の主張が受け入れられ、決着した。

(3) 二重船殻構造の定義

日本提案の二重船殻間のスペースを最低限760mmとする案が大勢を占めたものの、検査や保守のためには小さすぎるとの意見もあり、時間の制約から本件に関する解釈は合意に至らず、MSC 71で引き続き検討することとなった。

(4) ダービシャー号事故関連(※)

ダービシャー号沈船事故調査結果に基づく英国提案の、青波からの船首部の保護(①ハッチカバーおよびコーミングの強度、②乾舷および船首高さ、③船首楼を含む予備浮力、④ハッチカバーおよび船首構造の荷重を減少させるための構造) および船首へのアクセス時の船員の保護策については、英国を中心にこれに関心のあるIMO加盟国、関係団体によって総合的安全評価(FSA)をした上で、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)において検討されることとなった。

2. アイスパトロール維持管理費の分担方法の見直し

北大西洋において米国およびカナダによって行われている氷の監視業務およびその情報提供のための費用は、現在、アイスパトロールの財政援助に関する協定加盟国(11カ国)によって分担されているが、加盟国の分担金の滞納や非加盟国の通行船舶の増加などからその分担方法の見直しについて審議されてきた。

航行安全小委員会(NAV)では、①アイスパトロールの経費は関係するすべてのSOLAS条

約加盟国で負担すること、②各国政府は分担金を支払うか、個々の船舶から費用徴収するかの何れかの選択をすることができること等を内容とする協定改正案が作成されていたが、審議の結果、財政負担等の詳細については「IMOが採択する規則」で定めることとすること等で各国が合意した。これに伴い現行のアイスパトロールの運用に関するSOLAS条約が修正されるとともに、規則案が作成された。これらについては、MSC 72(2000年5月開催予定)においてその採択を審議することとなった。

3. 航行の安全

(1) SOLAS条約第V章の改正

SOLAS条約第V章の全面改正は99年9月に開催予定の次回航行安全小委員会(NAV)での最終化を目指しているが、日本は今回の改正に伴うコスト増が小型船舶、特に内航船に過大であること等を指摘し、NAVで費用対効果の観点から再検討すべき旨提案したが、審議の結果、日本提案については引き続きNAVでの検討に委ねることとされた。

(2) 性能要件の採択

音響受信装置、TMDS(marine transmitting heading devices) INS(integrated navigation systems)の新たな性能基準およびRCDS(raster chart display system)での運用を認めるECDIS(electronic chart display and information system)の性能要件の修正が承認された。これらの規則は2000年1月1日から発効する。

(3) 船舶通報制度

a) 米北東および南東海岸における強制通報制度の採択

米国より提案された、セミ鯨を保護するための米北東および南東海岸における強制船舶通報制度については、日本などから、海洋生物保護を目的とする同種強制通報制度の将来的な拡散への懸念が表明されたのに対し、米国は、特定の海洋

生物の保護のための強制的な船舶通報制度は、十分な科学的データに基づくことを条件とするなど具体的な要件を示し、拡散を防ぐ最大限の努力をすることとした結果、採択された。これにより、1999年7月1日0000UTCより北東海岸では通年、南東海岸では11月15日から4月15日までの間、300総トン以上の船舶に通報制度が適用されることとなった。

b) コンピューター2000年問題 (Y2K) に関する通報

マ・シ海峡沿岸3国より、同地域における通報制度における通報内容にY2Kに関する欠陥を盛り込むことが提案されたが、審議の結果、Y2K適応について報告するガイダンスに関するMSCサーキュラーを発出することとなった。

(4) ミサイル発射時における航行警報

1998年8月に北朝鮮が日本の領土を横切る弾道ミサイルを事前の通告・警告なしに発射したことに鑑み、わが国は航行安全の観点から、総会決議A.706(17)を再確認の意味で加盟国へ回章するとともに、ミサイル発射情報の隣接国・関係国への通報および航行警報の公布を義務付けることとする規則をSOLAS条約第V章に盛り込むよう提案した。審議の結果、現在進められている改正規則案に既に盛り込まれているとの見解が示され、A.706(17)の遵守等を求めるMSCサーキュラーを発出することとなった。このためわが国は、次回NAV45において同規則の明確化を求める提案を行うこととしている。

4. ばら積み液体およびガス

SOLAS条約では、タンカーにおける荷役時の貨物タンク通気装置の故障によるタンクの過圧および過減圧を防止するため、通気装置に二次的手段を追加する規定が設けられ、1998年7月1日以降発効しているが、ケミカルタンカーについて規定している国際バルクケミカルコー

ド(IBCコード)およびバルクケミカルコード(BCHコード)へも同規定を取り入れることにつき審議された。日本より、500総トン未満の小型船への同規則の適用は非現実的であるとして、現存小型船への適用の緩和を盛り込むべき旨提案があり、異議なく合意された。その結果、これを含めた同コード改正案が、2002年7月1日発効の予定でMSC73で採択するために回章されることとなった。

5. その他

(1) ヘリコプター・ランディング・エリア(HLA)

エストニア号事故を契機に設けられた、長さ130m以上の旅客船にHLAの設置を要求しているSOLAS条約改正規則は既に発効済みであり、99年7月1日以降の新造船に適用されることとなっていた。しかしながら、非RORO旅客船への同規則の適用は不要との提案がなされ、コレスポンデスグループにおいて検討が重ねられた結果、安全性と費用対効果の面から非RORO旅客船への適用についてはさらに検討する必要がある旨報告され、今回合会で審議の結果、これを不要とする結論に至った。これにより、発効済みでまさに施行されようとしている規則の改正等について、必要な措置を次回MSCにおいて検討することとなる。

(2) 船体縦強度評価の導入による旗国の検査強化

第6回旗国小委員会(FSI)において、設計設備小委員会(DE)に付託することとなった日本提案の「船体縦強度評価の導入による旗国の検査強化」に関する総会決議A.744(18)の改正については、DE42(1999年3月)においては検討議題が非常に多く、また、提案文書の提出期限の問題もことからDE43(2000年)から新しい議題として検討されることとなった。

(3) 海水脱塩装置

救命艇および救命いかだに積み込む海水脱塩装置の強制化について検討することを求める日本提案については、時間的制約のため、提案が為されていることをMSCとして確認した上で、各国から提案されている他の多数の新規案件とともに、次回MSC（1999年6月）に先送りされることとなった。

(※) ダービシャー号事故：1976年に英国で

建造された総トン数9万6,654トンの鉱油兼用船で、1980年7月、カナダのセブンアイランド港にて微粉精鉱15万7,000千トン余りを積載し、川崎港に向かう途次、9月9日の連絡を最後に台風接近中の沖縄当方海上で行方不明となった。1994年、“しんかい6500”により同号の残骸が発見され、英国政府は1996年に調査に着手し、1998年に報告書がまとめられた。

5. 実効性ある海賊防止対策を求める

ーアジア船主フォーラム（ASF）航行安全委員会第5回中間会合の様相についてー

わが国をはじめ、香港、韓国、中国、台湾およびシンガポールなどアセアン諸国5カ国の船主協会の参加により、1998年11月30日、シンガポールにおいて題記委員会が開催された。

本委員会では、これまで海賊行為、密航者に関する問題、またポートステートコントロール（PSC）について継続して協議して来たが、これらに加え、1998年12月に開催された国際海事機関（IMO）の第70回航行安全委員会（MSC 70）で議題となった、バルクキャリアの安全問題及び同年12月1日から発効したマラッカ・シンガポール海峡における強制船舶通報制度に関する沿岸3国からの提案および船舶の搭載機器に関するコンピューターの2000年問題、国際安全管理コード（ISM Code）、そして海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）について審議が行われた。主な審議結果は次の通り。

(1) 海賊問題について

国際商業会議所国際海事局（ICC International Maritime Bureau）の海賊行為に関する第三四半期の報告によると、海賊発生件数は上半期に比べ減少傾向にあることを指摘する一方で、世界における海賊発生件数に占めるアジア海域における発生割合が依然高いこと、および1998年4月にハイジャックされた

後、中国の海南島に連行されたペトロレンジャー号がマレイシア船主協会の船であったことから、実効性のある海賊対策について積極的に議論を行い、海賊が多発する沿岸国の警察機関に対し、国境を超えた情報の交換と警備捜索体制の確立を強く求めていくこととし、1999年2月3日から5日の間シンガポールで開催される予定のIMO主催の海賊セミナーに積極的に参加し実効性のある安全対策が生まれるよう、自国政府に働き掛けを行うことを合意した。

(2) 密航者問題について

密航者が発生した場合の関係当局および船主等の適切対応を規定し早期問題解決を促進するため、1997年11月に開催されたIMO第20回総会で採択されたガイドラインが、依然多くの国の国内法に取り入れていない状況を指摘し、早急にすべての国が国内法に取り入れ、船主が容易に密航者を本国に送還できる体制が構築されることを強く求めるとともに、容易に船舶に密航者が侵入することを防止のために、港湾当局等に対し、厳重に監視することを強く求めることとした。

また、IMOで密航者問題に対する適切な早期対策を策定するため、現在IMOから船主に対し要請されている密航者に関する情報

提供については、積極的に協力することを合意した。

(3) Port State Control (PSC) について

PSC の概念と更なる国境を超えた地域ぐるみの統一した PSC 体制を支持する一方で、一部の PSC 検査官が権力を利用し不当な検査を行われたとの報告に対し、公正な PSC 検査基準への統一化と PSC 検査結果に関する情報の効果的な交換を可能にする世界的な PSC 体制の確立を強く求めることとした。

(4) バルクキャリアの安全問題 (Bulk Carrier Safety)

バルクキャリア海難を防止するために IMO で1997年に採択されたバルクキャリアの安全に関する海上人命安全条約第12章 (SOLASXII章) を支持するとともに、沈没したダービシャー号の船体の潜水艇海難調査結果に基づくバルクキャリアに関する一般的な安全評価結果をもとに、英国から MSC70 にバルクキャリアの安全に関し提案された、①ハッチカバーおよびそのコーミングの強度、②乾舷および船首高さ、③船首楼を含む予備浮力、④ハッチカバー及び船首構造の過重を減少させるための運航方法の見直しについて協議し、その評価手法はすべてのバルクキャリアには当てはまらず時期尚早であるとの合意に至った。また、SOLASXII章の採択時に引き続き MSC で検討する事項となっていた、二重船側構造および長さ150m 未満のバルクキャリアへの SOLASXII章の適用については安全性の面からその必要性はなく支持しないことを合意した。

(5) マ・シ海峡における強制船舶通報制度

本強制船舶制度は、1998年12月1日から強制化されることが IMO で採択されたが、船舶搭載設備機器にコンピュータ2000年問題が発生し、海難が発生した場合のマ・シ海峡沿岸三国への影響を考慮し、沿岸三国から通狭各船からの通報内容に2000年問題への適応状況について加える一部改正提案が MSC70 に出されたことについて協議し、各船舶搭載設

備機器の2000年問題適応を事前に認知することは困難なことからその実効性が疑わしく支持しない事を合意した。

(6) 船舶搭載設備機器のコンピュータ2000年問題について

船舶に搭載される設備機器に関するコンピュータ2000年問題については、コンピュータによる日付処理機能を有するか、またはマイクロチップによりその機能を有する場合にその問題の発生が考えられるが、その効果的なテスト方法が明らかになっていないばかりか、その製造元でさえその対応について明らかにできない等問題が多くあることから、直ちに国際船級協会等を中心とし、設備機器製造者及び供給者、および船主団体等が協力して各設備機器の対応状況に関するデータベースを作成することを強く求めることとした。

(7) International Safety Management (ISM) Code の発効

1998年7月1日から旅客船、タンカー、バルカー等の船舶に対し強制化された ISM Code について、予想以上に当該船舶への適用が世界的に早かったことを指摘するとともに、ISM Code に要求されない事項までも PSC で指摘されたとの多くの報告に対し、PSC 検査官に ISM Code に即し統一した検査を実施するよう強く要請していくこととした。

また、2002年7月1日に ISM Code が強制化されるその他の船舶については、期限前に ISM Code に則った安全管理システムが導入されるよう船主に対し働き掛けを行うことを合意した。

(8) Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) の発効について

SOLAS 条約により1999年2月1日から強制化される GMDSS について、期限までに要求される当該設備を搭載するとともに、船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する条約 (STCW) に基づき、緊急時に GMDSS 機器を適切に操作できる乗組員を確保することを船主に強く求めていくこととした。

1999年度の日本貿易の見通し

社団法人 日本貿易会
国際・調査グループ部長

松本重敏

1. はじめに

日本貿易会は例年12月初旬に次年度の貿易及び経常収支の見通しを作成し、発表しております。

1999（平成11）年度の見通しについても主要会員会社9社の調査部門と貿易の最前線にある営業部門双方の協力を得て、マクロ及びミクロ（約40主要貿易商品の積み上げ）の両面分析というユニークなアプローチにより原案を作成しました。その後、17社調査部長クラスで構成する貿易動向調査委員会での議論・検討を経て最終報告書を作成し、同時に1998年度の見直しも行いました。見通し発表は昨年12月8日に貿易記者会にて行われ、数多くの日刊紙にその概略が掲載されましたが、ここでは少々詳しく数字の背景などを報告させて頂きたいと思っております。

1999年度の貿易については『縮小不均衡への危惧』と言うのが包括的で象徴的な表現になりなろうかと思いますが、見通しは少々不本意な結果となりました。拡大均衡に向かう日本の貿易が期待できるのは2000年度以降とならざるを得ないのは残念でもあります。

2. 貿易見通しへの前提条件

輸出入額、貿易収支、経常収支等を予想するためには前提条件を決定する必要がありますが、これらの条件はまさしく日本貿易会の見方であることも意味します。日本の貿易量や収支見通し作成だから、前提条件にあまり神経質になる

必要はないとの考え方もありますが、当会貿易動向調査委員会はこの立場を全く支持しておりません。

特に1999年度は東アジアやロシアの通貨・経済危機、不調な日本経済、欧州経済通貨統合の影響等それぞれに方向性が見える年度として極めて重要な年と或いは神経質な年と位置づけられます。

私どもは貿易量や収支は無論のこと、以下の諸点に対するマクロ的な見方即ち、歴史的規模の経済対策を発表し実行する日本の経済見通し、経済・金融困難からの立ち直りを図るアジア地域諸国の行方、経済通貨統合に入る欧州経済、最大の貿易国である米国経済の動向等にも相当突っ込んだ議論を行いました。

又、円の対ドル為替レート、日本の輸入額に影響を与える代表的国際商品である原油の価格に就いても例年通りの議論を行い、次の条件を1999年度への前提としました。

(1) 日本の国内総生産実質成長率：ゼロ

(対1998年度比)

1998年4月及び11月の大型景気・経済対策の効果があらわれ、マイナス成長には少なくとも歯止めがかかり3年連続のマイナス成長には至らない。

貿易会は昨年10月に緊急要望として所謂真水10兆円超を含む大型経済対策を政府・各省市庁政党に要望しました。これは危惧されていた1999年度のマイナス成長の回避を策したも

のであります。

結果的には真水10兆円を超える経済対策が発表され、対策の早期実施により経済成長のマイナス・トレンドは回避されると判断致しました。

一方、名目成長率は商品・製品市況の低迷によるデフレ傾向が依然継続するとの予想から名目成長率は実質を0.1%下回るものとなります。

(2) 世界経済実質成長率：1.9%

(1998年予想1.7%)

最大の焦点は世界GDPの約25%を占め、日本の最大の貿易相手国である米国経済の動向とアジア経済の行方となりました。

バブル気味といわれて推移して来た米国経済にも最近では減速傾向があらわれて来ました。

米国経済の先行を巡っては、ご承知の通り、多くの経済・金融研究機関やエコノミストが議論をたかかわっておりますが、我々の見方は所謂ソフト・ランディングとし、1999年は2.2%（1998年は3.6%と予想）としました。

アジアについては、厳しい金融・経済危機の反動から政治・社会的な不安定性が窺える一部の国の行方が極めて不透明なもの、韓国やタイを含めアジア経済は1999年度後半に全体的に底入れすると共に、中国が引き続き好調を維持するとの予想で、アジアの成長率を3.5%と1998年予想1.2%を上回る成長を見込みました。

一方、経済通貨統合に入ったEUの経済は若干減速するものの2.5%（1998年予想2.7%）の成長は可能との結論としました。

中南米経済は米国が主導した国際金融機関によるブラジル支援が決定された事で中南米に於ける経済通貨・経済危機の可能性は回避されたとの見方を採りましたが、成長率の低下は避けられないという結論です。

(3) 世界貿易実質伸び率：3.6%

最近のデータから見ると世界GDPの伸び率に対する貿易の弾性値は2.0に近づきつつあり、貿易による経済の成長を鮮明に反映してきております。

1999年度の貿易の伸び率を3.6%と想定いたしました。この数字は結果的に世界経済成長率に対する弾性値が1.9となりました。

(4) 対ドル円為替平均レート：120円/米ドル

対ドル平均円レートを130円と予想して来ました1998年度は、どうやらこの水準に落ち着きそうです。

1999年度については1998年度よりやや円高で推移するとの予想で年度平均レートを120円としました。

日米の金利差縮小に加えて、各国政府金融・通貨当局は短期資金移動への監視強化を通じ、通貨金融市場の急激な混乱回避の方向で一致しており、為替は一国の経済ファンダメンタルスをより直接反映する様になるだろうと考えています。

(5) 原油日本入着平均価格：

13.20ドル/バレル

短期的には需要増の要因が見当たらず、引き続き弱含みに推移するものと予想しました。

3. 通関ベースで見た1999年度貿易及び収支見直し

前書きが少々長くなりましたが、以上を前提とした1999年度の日本の貿易はどうなるのでしょうか。

今回の見直し作成で特徴的であった事は、商品別に積み上げた集計数値と、マクロ的に算出した輸出及び輸入共に数値の乖離が殆どなかったと言う事であります。

従って、商品積み上げ集計数値を基礎として、大がかりな調整作業を行うことなく輸出入見直し作成が可能となりました。

まず、輸出については、1999年度の輸出が1993

【資料】 1999年度わが国貿易収支、経常収支の見通し

1. 輸 出

品 名	97 年 度 (実 績)		上 半 期 (実 績)		下 半 期 (実績見込み)		98 年 度 (実績見込み)		99 年 度 (見 通 し)	
	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率	金額	増減率
総 額	514,095	11.7%	259,083	2.4%	257,592	-1.4%	516,675	0.5%	508,820	-1.5%
食 料 品	2,663	16.9%	1,284	-2.7%	1,183	-11.9%	2,467	-7.4%	2,205	-10.6%
繊維および同製品	10,041	6.0%	4,967	-4.3%	4,573	-5.7%	9,540	-5.0%	9,540	0.0%
化 学 製 品	36,300	12.1%	18,147	0.9%	18,220	-0.5%	36,367	0.2%	36,273	-0.3%
非金属鉱物製品	6,237	2.8%	3,055	-3.7%	2,800	-8.6%	5,855	-6.1%	5,491	-6.2%
金属および同製品	32,770	14.7%	17,007	4.3%	16,864	2.4%	33,871	3.4%	31,999	-5.5%
鉄 鋼	19,642	16.6%	10,419	7.0%	9,581	-3.3%	20,000	1.8%	19,000	-5.0%
機 械 機 器	379,460	11.2%	189,381	1.9%	194,900	0.7%	384,281	1.3%	380,351	-1.0%
一 般 機 械	120,314	5.6%	58,216	-1.9%	63,422	4.0%	121,638	1.1%	120,205	-1.2%
事務用機器	37,585	10.4%	18,440	0.1%	20,191	5.4%	38,631	2.8%	38,147	-1.3%
電 気 機 器	121,242	10.2%	60,230	0.5%	59,178	-3.5%	119,408	-1.5%	120,538	0.9%
通 信 機	7,963	14.8%	4,204	10.0%	4,389	6.0%	8,593	7.9%	9,136	6.3%
半 導 体 等 品	40,291	5.7%	18,751	-7.9%	18,349	-8.0%	37,100	-7.9%	38,955	5.0%
輸 送 用 機 器	113,390	18.9%	58,984	7.8%	59,430	1.3%	118,414	4.4%	114,508	-3.3%
自 動 車	74,311	26.8%	39,517	8.9%	39,500	3.9%	79,017	6.3%	76,960	-2.6%
自 動 車 の 品 部	17,396	-6.0%	8,263	-6.5%	7,850	-8.3%	16,113	-7.4%	15,184	-5.8%
船 舶	11,968	17.4%	6,381	18.4%	6,500	-1.2%	12,881	7.6%	11,860	-7.9%
精 密 機 器	24,515	12.3%	11,951	0.8%	12,870	1.7%	24,821	1.2%	25,100	1.1%
科 学 光 学 機 器	22,296	12.5%	10,871	1.0%	11,700	1.4%	22,571	1.2%	22,800	1.0%
そ の 他	46,623	15.1%	25,243	9.4%	19,051	-19.1%	44,294	-5.0%	42,961	-3.0%

*金額は千万円単位を四捨五入。ただし、前年度比増減率(%)は百万円単位の数値を使用。

(単位：億円、%：前年度比増減率)

コメメント	
98年度	99年度
アジアの経済不振の影響で全般に減少傾向。年度前半は円安による価格競争力の低下で減少傾向が顕明化。魚介類・調整品：アジア各国は経済危機の影響で生産・購買力低下し、増加期待薄。飲料・タバコ：東南アジアの激減で大幅減少。穀物・調整品：コメはインドネシア向け緊急輸出により、数量・金額が大幅増となり、全体でも増加。	アジア経済の回復が年度後半になることや円高の影響による価格競争力の低下で不振が続く。魚介類・調整品：アジアは経済危機の影響、円高による競争力の低下で減少持続。飲料・タバコ：主輸出先のアジアの需要回復の遅れ、円高による競争力の低下により、数量・金額が減少。穀物・調整品：前年度の大口契約の反動で、減少。
欧州向けは堅調なるものの、主要市場の東南アジア向けは日本国内の需要低迷による委託加工用素材輸出の不振により、全体では減少。	アジア向けが若干の回復見込みあるものの、円高により前年並み。
主要市場のアジアの需要減退で全般的に伸び悩み。価格も軟調。有機化学品：上半期は円安の影響もあり、伸び率プラスだが、下半期は円高の影響もあり、減少に転じ、年度全体でもマイナス。	アジア向けは需要減少テンポは緩くなるが、円高の影響で不振が続く。プラスチック：供給過剰で、価格は前年下期よりも幾分下落。
ガラス及び同製品：E.U.及びその他の地域が円安を背景に増加するものの、アジアの需要低迷で大幅減。セメント：アジアの需要低迷で大幅減。	ガラス及び同製品：E.U.及びその他の地域向けの需要一巡、アジアの需要低迷持続して落ち込む。セメント：アジアの需要低迷持続して落ち込む。
鉄鋼：下期の数量は横ばい、価格は軟調に推移し、金額で微増。鋼製品：鋼地金は国内需要不振のため輸出にシフトし、数量面で増加、価格は大幅下落。	鉄鋼：需要低迷が続く。鋼製品：アジアの景気下げ止まりで、横ばい。
鉄鋼：上期は米国の需要増により数量面で増加したが、下期は米国のダンピング提訴で輸出数量が横ばい、価格は軟調に推移し、金額で微増。	鉄鋼：アジアは微増となるが、欧米の不振で減少。
アジア向けは減少持続するが、欧米向けは景気好調、円安を背景に増加し、全体では微増。	円高、欧米経済の緩やかな減速、アジア経済の回復の遅れを背景に伸び率マイナス。
事務用機器：伸び率は鈍化。原動機：アジアはプラント用がプロジェクトの中止/延期等で減少、欧米は内燃機関(自動車用)が大幅増で全体では好調。金属加工機械：上期は欧米の好調な設備投資で、工作機械を中心に増加、下期は米国経済のスローダウン、円高で伸び率鈍化。その他一般機械：上期は欧米向けの増加が目立ったが、下期には欧米経済減速に伴い、伸び率は鈍化。	事務用機器：伸び率マイナスに転じる。原動機：内燃機関が円高、欧米経済の減速により伸び率マイナス。金属加工機械：アジアの需要低迷、円高、欧米経済の成長率鈍化で大幅マイナス。その他一般機械：欧米経済のスローダウンで、欧米向けが減少。
下期は、欧米の流通在庫の整理が完了し、増加。年度では伸び率大幅鈍化するものの、欧米を中心に情報化の波は衰えず、パソコン輸出も伸び率プラスを維持。	海外生産シフトが一層進展するため、パソコン本体は減少。現地組立用の部品や周辺機器は増加。価格は製品の高付加価値化が進むものの、欧米メーカーとの競争、円高で大きな伸びは期待薄で、金額ベースでマイナス。
重電機器：アジア景気の低迷による発電プラント需要失速から減少。映像機器：アジアは不調だが、欧米が景気堅調から大型テレビ、デジタルVTR、デジタルカメラ等が好調。音響機器：MD関連は好調だが、その他オーディオ関連は不調。通信機：ファックスの低迷継続に加え、アジアのインフラ関連も不調持続、中南米のインフラ需要も、今後は期待薄。電気計測機器：アジアの設備投資需要低迷で半導体製造装置関連中心に大幅減。	重電機器：アジア景気に顕著な回復見込めず低迷持続。映像機器：米同景気のソフトランディング、欧州景気の好調持続で大型、デジタル、情報関連需要の伸び持続。音響機器：低迷持続。通信機：アジアのインフラ需要立ち上がり見込めず。電気計測機器：半導体関連機器の若干の回復があるが、その他設備投資関連の顕著な改善は期待薄。
ASEAN、NIESの落ち込みでアジア向けが大幅減となるものの、需要旺盛な欧米を中心に増加。上期は円安効果で金額が大幅に膨らんだが、下期は円高により伸び率低下。	主要市場の欧米はコンピューター通信の需要増等を背景に堅調、アジアは中国が堅調だが、ASEANを中心に落ち込み持続、中南米も経済減速で伸び悩み、円高の影響も加わり、全体では伸び率若干鈍化。
世界的な価格低調状況は下期も持続し、金額減少。	パソコンの大容量化、高速化と民生用電子機器におけるデジタル化の進展等を背景に世界のI.C.需要は増加するが、価格の伸びは低い。
全体では伸び率が鈍化。自動車：数量は米国の増加で、全体でも横ばい。自動車部品：減少傾向持続。二輪自動車：円安を背景に97年度後半から98年度前半まで中・大型二輪車が大幅増、需要は引き続き旺盛で98年度後半も高水準で推移。	全体では、価格低下により、金額はマイナスに転じる。自動車：数量は微増となるが、価格の低下により、金額はマイナス。自動車部品：欧米中心に減少傾向持続。二輪自動車：数量の増加が一巡し、微増にとどまり、金額はマイナス。
欧州、豪州、中南米が好調に増加するものの、米国の減速、アジアが4割強の激減となるため、全体の数量は横ばい。価格は円安で上昇し、金額は増加するものの、伸び率は大幅鈍化。	米国は自動車販売は高水準を維持するが、現地生産の拡大等で横ばい。欧州は引き続き増加基調だが、円高、通貨統合に伴う価格上のインセンティブの減少により伸び率鈍化。アジアはASEANの回復見込み薄、他アジア地域の伸び率鈍化により、低水準横ばいで全体の数量は微増。価格低下により、金額でマイナスに転じる。
上期はアジア、E.U.、その他の地域が堅調だが、米国の現地調達比率の上昇で大幅減となり、金額ベースでマイナス。下期は米国の落ち込み、アジア・他地域の伸び率鈍化でマイナス幅拡大。全体でも前年度に引き続きマイナス。	数量は、E.U.を除く、アジア、米国、その他の地域がマイナスとなり、全体でも微減。主要市場のアジアの低迷、円高による価格低下で金額ベースのマイナス持続。
95～97年の大量受注により、国内造船所は前年に引き続きフル稼働状態。特にVLCCのリブレス需要が堅調。大手を中心にドル建契約もあるため、為替の変動を受け、上期は増加、下期は微減。	アジア経済の混乱に伴う荷動き低迷等を背景に、アジア域内で運行する近海船の発注の激減や円高により数量若干減少。金額ベースマイナス。
科学光学機器：複写機は欧米向けデジタル機が堅調、写真機は横ばい、半導体製造装置は減少、ハイテク製品は横ばいで全体では微増。時計：完成品は組立生産拠点を海外へのシフト、Gショックの終焉により減速する一方、ムーブメントは引き続き堅調で、全体では微増。	科学光学機器、時計とも前年度の傾向続くが、科学光学機器はアジア向け複写機、写真機の回復あり、全体として微増維持。
複写機：デジタル機やカラー機が欧米中心に堅調だが、アナログ機の不振、アジア向けの低迷で伸び率鈍化。写真機：アジア向けの不振、生産拠点を海外移転の進行、現地調達率の上昇で横ばい。半導体製造装置：韓国等アジアの需要低迷で減少。ハイテク製品(電子顕微鏡、計測機器類等)：競争力維持するが一部商品では生産拠点を海外移転もあり横ばい。	複写機：アジア向けはやや回復。写真機：アジア向けはやや持ち直す。半導体製造装置：軟調持続。ハイテク製品(電子顕微鏡、計測機器類等)：横ばい。
紙類・紙製品：アジア経済の低迷により減少。レコード・テープ類、写真用・映画用材料：アジア経済の低迷により奢侈品が減少。	ゴムタイヤ・チューブ：欧米経済の減速により減少。

2. 輸 入

品 名	97 年 度 (実 績)		上 半 期 (実 績)		下 半 期 (実績見込み)		98 年 度 (実績見込み)		99 年 度 (見 通 し)	
	額	増減率	額	増減率	額	増減率	額	増減率	額	増減率
総 額	399,782	0.8%	185,136	-8.3%	177,404	-10.4%	362,365	-9.4%	355,500	-1.9%
食 料 品	55,027	-3.3%	28,461	0.1%	26,939	1.3%	55,400	0.7%	56,785	2.5%
肉 類	9,072	-11.3%	4,858	-6.0%	4,232	8.4%	9,090	0.2%	9,317	2.5%
魚 介 類	17,735	-5.9%	8,508	-9.4%	8,084	-2.3%	16,652	-6.1%	17,951	7.8%
そ の 他	28,220	1.4%	15,036	8.8%	14,623	1.6%	29,659	5.1%	29,517	-0.5%
原 料 品	33,591	-3.6%	14,647	-17.7%	13,459	-14.8%	28,106	-16.3%	29,294	4.2%
羊 毛、綿 花	1,286	-1.7%	552	-18.3%	457	-25.3%	1,008	-21.6%	1,073	6.4%
鉄 鉱 石、 非 鉄 金 属 鋼	8,769	8.5%	4,297	-4.9%	3,432	-19.2%	7,729	-11.9%	7,613	-1.5%
そ の 他 原 料	23,537	-7.5%	9,798	-26.2%	9,571	-6.7%	19,369	-17.7%	20,608	6.4%
鉱 物 性 燃 料	70,251	-1.5%	26,955	-22.1%	27,538	-22.7%	54,419	-22.5%	48,615	-10.7%
石 炭	8,349	7.6%	4,075	0.3%	3,725	-13.1%	7,800	-6.6%	6,582	-15.6%
原 油 及 び 粗 油	38,700	-2.3%	13,931	-26.3%	15,088	-23.8%	29,019	-25.0%	25,442	-12.3%
石 油 製 品	7,326	-17.7%	2,520	-36.1%	2,033	-39.9%	4,553	-37.8%	3,415	-25.0%
L P G ・ L N G	15,647	5.1%	6,355	-16.4%	6,692	-16.8%	13,047	-16.6%	13,176	1.0%
製 品	240,913	3.1%	114,973	-4.9%	109,468	-8.8%	224,440	6.8%	220,806	-1.6%
化 学 製 品	28,525	8.3%	13,798	-3.9%	13,158	-7.1%	26,956	-5.5%	26,633	1.2%
繊 維 製 品	26,561	-6.2%	13,222	-4.6%	10,683	-15.9%	23,905	-10.0%	21,754	-9.0%
非 金 属 鉱 物 製 品	5,917	-9.5%	2,599	-17.1%	2,270	-18.4%	4,868	-17.7%	4,832	-0.7%
金 属 及 び 同 製 品	21,901	13.6%	9,398	-14.7%	8,035	-26.2%	17,433	-20.4%	16,666	-4.4%
機 械 機 器	114,672	5.6%	55,845	-0.9%	56,893	-2.4%	112,738	-1.7%	114,582	1.6%
事 務 用 機 器	22,007	2.0%	10,489	4.8%	12,442	13.2%	22,931	4.2%	25,854	12.7%
半 導 体 等 部 品	15,536	10.2%	7,145	-11.0%	6,555	-12.7%	13,700	-11.8%	14,042	2.5%
自 動 車	8,824	-23.3%	3,366	-25.6%	3,225	-25.0%	6,591	25.3%	5,899	-10.5%
航 空 機	5,556	69.8%	3,607	51.9%	2,500	-21.5%	6,107	9.9%	5,000	-18.1%
そ の 他 機 械 機 器	62,749	8.0%	31,239	2.7%	32,171	-0.5%	63,410	1.1%	63,787	0.6%
(その他：金を含む)	43,337	-2.9%	20,111	-9.1%	18,429	-13.2%	38,540	-11.1%	36,339	-5.7%

*金額は千万円単位を四捨五入。ただし、前年度比増減率(%)は百万円単位の数値を使用。

(単位：億円、%：前年度比増減率)

コメント	
98年度	99年度
肉類：横這い。牛肉は増加、豚肉は減少。魚介類：サケ、マス、マグロの不漁で減少。野菜・果実：価格高騰で大幅増。	肉類：牛、豚、鶏肉とも微増。魚介類：漁獲量減少による価格上昇で増加。野菜・果実：98年度の価格高騰の反動で減少。
牛肉：ステーキ用高級品は低迷。冷凍加工用中心に増加。豚肉：消費低迷で荷動き鈍く、相場低迷。鶏肉：価格は生産調整でやや持ち直す。数量は内需低迷で減少。	消費低迷で数量伸び悩む。牛肉：微増。価格は高級品の需要減で低迷。数量横這い。豚肉：横這い。数量は鶏参用中心に冷凍品減少。価格回復。鶏肉：微増。数量は米国、ブラジルは別含むが中国、タイは強含む。
エビ：通年で微増。価格は下期、世界的な需要低迷で下落。数量も低迷。サケ・マスは不漁で数量減、マグロは価格下落で減少。	エビ：横這い。数量は消費低迷と在庫調整で伸び悩む。サケ・マス：増加。数量は需要減で減少。価格は供給減で上昇。マグロ：増加。漁獲量減で価格上昇。
小麦：マイナス幅拡大。価格は世界的増産とアジアの需要減で下落。トウモロコシ：減少。農作と海上運賃下落で価格大幅減。果実・野菜：大幅増。エルニーニョとハリケーンで米国品高騰。	小麦：増加。数量は内需低迷で減少。価格は天候不順で強含む。トウモロコシ：増加。数量は配合飼料業界不振で減少。価格は持ち直す。果実・野菜：減少。価格は98年度の高騰の反動で下落。
非鉄金属鉱、羊毛の価格下落と木材、羊毛、パルプの数量減で減少傾向持続。	木材、羊毛、非鉄金属鉱の価格回復で増加に転じる。
羊毛：5割減。数量は国内紡績業界の国際競争力低迷の持続で原料買いつけ4割減。価格は上期の豪州相場大幅下落に、下期の需要低迷で下落基調。棉花：微増。数量は紡績各社の在庫調整で減少。価格は高価格品シフトで上昇。	羊毛：大幅増。数量は在庫調整完了で増加傾向。価格は豪州の生産減で相場回復。棉花：微減。数量は内需低迷で軟調。価格は競争品の安値に連れて横這い。
国内溶業者は地金輸入で需給調整するため、鉱石の数量横這い。鉄鉱石：減少に転じる。数量は粗鋼生産が9200万トン（前年比10.5%減）となるため減少。銅鉱：減少。数量は国内溶業者のフル生産継続で、横這い。	鉄鉱石：減少。数量は粗鋼生産が9,400万トン（前年比2.1%増）となり微増。価格は低コスト品へのシフト、需給軟調、円高による目減り等で下落。銅鉱：増加。価格は供給不足で上昇。数量は横這い。亜鉛鉱：大幅増。数量は国内の生産能力拡充で増加。価格は景気底うち期待で増加。
内需不振で低迷。上期は円安で価格上昇したが下期は金額も下落。木材：数量は住宅着工減少の余震で大幅減。上期で在庫調整はほぼ完了したため下期の価格は約10%上昇。パルプ：国内製紙メーカーの生産削減で数量、価格とも低迷。	数量は消費回復と円高により横這い。相場は回復。木材：増加。数量は住宅需要は伸び悩むも国内在庫調整完了で微増。パルプ：微減。大豆：減少。価格は作柄予想良好による供給増で下落。数量は内需低迷で伸び悩む。
原油価格の2割減で、石油製品、LNGも下げて、大幅減。	LNG、石炭の需要は回復するが、原油価格の更なる下落で減少。
下期は価格も低迷。原料炭：数量は粗鋼生産落ち込みで減少。価格は技術進歩によるコスト低下で下落。一般炭：数量は景気低迷で減少。	価格が更に下落。原料炭：数量は横這い。一般炭：発電所立ち上がりで予定され、数量は微増。
大幅減。数量は景気低迷で減少。価格は下期、上昇要因に乏しく、円高で下落傾向。通年で数量、価格とも減少。	減少持続。数量は国内経済低迷で減少、価格は供給過多持続と円高による目減りで低下。
ナフサ：大幅減。数量は合成樹脂、有機原料等石化製品の需要不振で減少持続。価格は原油につれて下落。重油：鉄鋼等基幹産業の生産減少で大幅減。	ナフサ：内需低迷による石化製品需要不振で、伸び率ニケタ減持続。重油：産業用需要低迷持続に加え、石油火力発電の抑制で3年連続大幅減。
LPG：減少。下期、価格は世界的需要堅調による産油国の対日輸出価格引上げで回復するが、円高で目減りし下落。数量は景気低迷で運輸・輸送用は低迷、暖房用等民生需要堅調で横這い。LNG：減少。価格は原油に連動し低迷持続。数量はクリンで効率よい天然ガス中心に電力、都市ガスも堅調。	LPG：増加。価格は産油国の値上げ要求で上昇。数量は、内需低迷で横這い。LNG：微減。数量は安定的に増加。価格は原油に伴い低迷。
製品輸入比率：61.9%（前年度比+1.6ポイント）	製品輸入比率：62.1%（前年度比+0.2ポイント）
石化製品：減少。価格は、アジア景気低迷による需要減で需給緩み、国際市況弱含む。数量は国内景気不振で低迷。医薬品：患者の医療費自己負担率引上げと、薬価引上げによる国内市場縮小で、減少傾向持続。	石化製品：減少幅縮小。価格は、アジア景気の下げ止まりで需給バランス回復するが、円高進捗で目減りし横這い。数量は国内景気低迷で減少。
内需低迷でブランド品含め、衣類中心に大幅減。	数量は、上期は需要不振長引く。価格は円高による目減りで減少。
ガラス：住宅向け、自動車向けとも大幅減。ダイヤモンド：需要冷え込みで大幅減。	ガラス：98年度の傾向で横這い。ダイヤモンド：減少。数量は99年度後半に在庫調整完了し増加に転じる。価格は円高で目減りし下落。
鉄鋼：内需低迷、在庫調整で下期の減少幅拡大。通年で大幅減。非鉄金属：減少。価格はアジアの需要低迷による国際市況弱含むで下落。数量は、建設需要中心に大幅減。	鉄鋼：減少。数量は、厚板中心に円高要因を内需不振が相殺して低迷持続。非鉄金属：減少。価格は、アジア景気下げ止まりで国際市況は底を打ったが、円高による目減り、低迷持続。数量は98年度の傾向で横這い。
内需低迷で自動車数量大幅減。航空機は好調。情報化関連機器は回復傾向。	航空機は減少に転じるが、情報化関連機器の好調で増加。
上期は消費マインドの冷え込み、企業の情報化投資の抑制、Windows 98、iMac発売前の買い控えて減少。下期は回復。	Windows 98、iMac効果、ノート型パソコンの増加持続に加え、2000年問題への対応でハードウェア買い換え需要高まり、増加幅拡大。
コンピュータの法人需要低迷等によるコンピュータ関連機器の需要低調に、在庫積み増して下期もニケタ減持続。	数量は、国際的な電子機器マーケットの成長、ハイスピード化の波に乗り、若干は回復するものの、円高による価格の目減りで伸び悩む。
一部で底堅いが、景気の低迷で上期の減少持続。	内需低迷で高級輸入車の需要減少持続。
航空機類：8割弱を占める大型航空機は、数量は過去の長期契約に基づく通関好調で通年で約30機。価格は円安により増加。	大幅減。大型航空機：通年で約20機に減少。
内需低迷で伸び率鈍化。精密機器：伸び率鈍化。欧米の医療用機器は増加。アジアの時計、カメラは減少。電器計測機器：欧米中心に増加。音響映像機器：価格は競争激化で下落。数量はASEAN、NIPSの供給体制回復の遅れで減少。通信機：米国中心に増加。原動機：船舶用エンジン中心に増加。	数量は内需低迷で伸び悩む。価格は円高による目減りで下落。中国：家電、音響映像機器、家庭用電話機中心にシェア上昇持続。ASEAN：供給体制回復で、通貨安による価格競争力を背景に増加。
木製品・家具：住宅着工低迷と木材市況下落で上期に大きく下落し、通年で2割減。金：投資用需要あるが、国際価格下落で5割減。	木製品・家具：マイナス幅縮小。木材市況下げ止まる。数量は住宅着工低水準で低迷。金：需要低迷持続。

年度以来6年ぶりに減少に転ずる事が特筆されます。

金額的には通関ベースで50兆8,820億円で1998年度見込みの51兆6,675億円に比べ約8,000億円減(マイナス1.5%)と見込まれます。数量的には0.9%とごく僅かながら回復が見込まれるものの、輸出市場の市況低迷と円高により価格要因としては2.4%の低下が予想されます。

一方1999年度の輸入は1993年度以来5年ぶりの減少が見込まれる1998年度に引き続き2年連続のマイナスの見通しとなりました。

金額的には通関ベースで35兆5,500億円と1998年度見込み36兆2,365億円に比べ約7,000億円減(マイナス1.9%)を見込んでおります。

数量的にはマイナス0.7%、価格面がマイナス1.2%と二つの要因がいずれもマイナスに作用しました。

従って、通関ベースによる貿易収支は15兆3,320億円となり、1998年度実績見込みの15兆4,310億円からは990億円(0.6%)の減少となるものの引き続き高水準を記録するものと見込んでおります。

4. 国際収支ベースの見通し

(1) 貿易収支：黒字17兆1,950億円

フレートや保険料を除いた1999年度の輸出額は49兆2,900億円、これに対し輸入額は32兆950億円と1998年度実績見込み比では、輸出でマイナス1.5%、輸入でマイナス1.9%と見込まれます。

従って貿易収支は17兆1,950億円で、1998年度実績見込み17兆3,250億円に比べ0.8%減と若干減少しますが、1999年度もその前年に引き続き17兆円を超える巨額の貿易黒字を計上する見込みであります。

(2) サービス収支：赤字6兆1,850億円

恒常的に赤字となっている旅行収支は日本の海外旅行者数の減少が続き、航空運賃を含

む一人当たりの消費額も伸び悩むことから、赤字幅は減少すると見込まれます。

一方、貨物、特に輸入貨物、の減少に加え、運賃市況に下押しが見られることから、輸送収支の赤字幅も減少すると見込まれます。

従って、サービス収支の赤字は全体として縮小し、1999年度は1998年度実績見込みの6兆2,600億円から6兆1,850億円に1.2%縮小する見込みであります。

(3) 所得収支：黒字6兆8,350億円

大幅な経常黒字が続く事や海外事業収益源の中心である欧米経済の2%台の成長が期待される事から、海外に保有する金融資産等からの利子、配当などの受け取りは6兆8,350億円(1998年度実績見込み8兆8,100億円)と引き続き拡大し前年度比0.4%の増加が見込まれます。

所得収支の黒字は1997年度にサービス収支の赤字を初めてオフセットしていますが、1999年度も1998年に引き続き3年連続でオフセットするものと見込まれます。

(4) 経常移転収支：赤字1兆200億円

厳しい財政事情から経常移転支出は減少し恒常的赤字の縮小が見込まれます。

1999年度は1兆200億円と1998年度見込みの1兆350億円から1.4%支出超過幅が縮小すると予想しました。

(5) 経常収支：黒字16兆8,250億円

1999年度の経常収支は上記から、16兆8,250億円の黒字となり、1998年度(実績見込み16兆8,400億円)に引き続き高水準横這いとなる見込みで、黒字の対名目GDP比率は3.4%となります。尚、個々の商品動向予測に就きましては、貿易動向調査委員会が作成しました詳細な表とコメントをご参照いただきたいと思います(資料参照)。

特別欄

世界的に適用できるバラスト 水管理法の策定を目指して

— 船舶のバラスト水による海洋性生物の 移動防止のための新条約について —

国際海事機関 (IMO) の第42回海洋環境保護委員会 (MEPC) が1998年11月、ロンドンの IMO 本部で開催され、2000年に採択を目指す標記新条約案が検討された(本誌平成10年12月号P.17参照)。今回は、新条約の目的、その背景、また問題点等をこれまでの経緯を含めて取り纏めました。

1. 背景

海外から船舶のバラスト水の中に潜んで移動したヒッチハイカー (プランクトン等) が海洋環境、公共施設あるいは人々の健康に悪影響を及ぼすことが1970年頃から問題にされてきました。これらの生物は、油濁等の他の海洋汚染とは異なり、移動先でひとたび繁殖してしまうとこれを取り除くことは殆ど不可能であり、また異常繁殖し海洋における生態系を破壊する原因にもなります。

これらの生物は、海水温度、塩分濃度、餌、天敵等の自然環境のバランスの下で種が保存され維持されており、何等かの理由で異なる環境に移されても、周囲の環境がその生物の生存に適していなければ生存できません。しかしながら、偶然、その異動先の自然環境が生存に適していると、その地で繁殖をはじめることとなり、特に天敵がない等の好条件が重なれば異常に繁殖し、移動先の生態系を破壊するといわれています。

これまで、船舶のバラスト水により移動した

ことが原因と推定される外国種の生物による被害の事例が数多く指摘されていますが、その主なものは以下のとおりです。

(1) 北米五大湖におけるヨーロッパ縞イ貝 (European zebra mussel: カラス貝の一種)

カスピ海と黒海が原産のこの貝は19世紀中にヨーロッパ各地に拡がり、1980年代に大西洋を越えて五大湖に入ってきたと考えられています。この貝の異常繁殖により、火力発電所や工場の取水口のパイプが塞がれる等の被害が生じ、米国連邦政府は1990年には年間、1100万米ドルの対策費を投じました。

この他、五大湖では、黒海・カスピ海から入って来た大食漢の“round goby” (ハゼの種類) やユーラシア大陸原産で小さいが繁殖力旺盛な“ruffe” (淡水小魚の種類) のために他の魚が駆逐されてしまうなどの問題が生じています。

(2) 黒海およびアゾフ海のアメリカ櫛クラゲ (American comb jelly)

肉食性の大食漢であるこのクラゲはプランクトンや魚卵、稚魚を食べ、黒海のアンチョビーとスプラット (ニシン属の小魚) 漁業を破滅させた原因と考えられています。

(3) ラテンアメリカ沿岸へのコレラ菌の伝播 アジアからのビブリオ菌 (コレラ菌) の伝播は、おそらく船舶のバラスト水の排出によるものと考えられています。

- (4) オーストラリア水域の有毒渦鞭毛虫（プランクトンの一種）とヒトデ

エビやカニ等の甲殻動物を食べた人間に麻痺中毒を起こす原因として知られる藻類の一種である有毒渦鞭毛虫のオーストラリアへの侵入のため、タスマニア島からニューサウスウェールズ州に至る南東オーストラリア沿岸におけるエビの養殖産業は、これらのプランクトンが増殖する赤潮の発生のたびに、長期間に亘り養殖を中止するなどの打撃を受けてきました。有毒渦鞭毛虫はアルゼンチン、日本、メキシコ、ポルトガル、スペイン、ベネズエラおよび地中海の港に存在しており、バラスト水に混入して運ばれてきたと考えられています。また、アラスカから日本にかけて生息する北太平洋ヒトデもエビの養殖産業に被害を与えており、これもヒトデの幼虫が船舶のバラスト水に混入して運ばれて来たと考えられています。

2. 海洋性生物の移動と侵略

船舶は通常、貨物を積載して海上輸送に従事しますが、貨物を積載していないときは、バラストを搭載して安全航行に必要な吃水を得るため船体を沈め、またプロペラの推進力と舵効を確保します。また、貨物を積載していても、その時々状態に応じ、吃水、トリム、安定性を最適な状態に保ち、また船体に加わる応力を許容範囲内に保つためにバラストを搭載し、効率の且つ安全な運航を確保しています。

このように、バラスト水をいつでもどこでも、漲水し、また排出することは船舶の安全運航に必要な不可欠ですが、昔は、砂、石、煉瓦、鉄材等がバラストとして用いられていました。しかし、これらは揚げ積みに時間がかかるばかりか、荒天時に船舶で移動すれば船を傾斜させ、危険に陥らせることから、1880年代に鉄船が建造されるようになるとバラストとして水が使われるようになりました。1970年代に飛躍的に大型化

が進んだ撒積船、鉍石船、タンカー等の専用船では10万トンものバラスト水を搭載する船もありますが、一方では一般貨物船、コンテナ船、客船等のように少量のバラスト水を持つもの等、船の種類とサイズによりその量はまちまちです。

今日、全世界では年間100億トンのバラスト水が輸送されていると推定され、その多くは揚荷港およびその近傍で漲水されるときに動植物を混入するため、3,000種もの生物が世界中を移動していると言われています。これらのうち船舶から排出された後も生き残るものは3%以下といわれていますが、たった1種の生物でも環境に異変を生じる場合もあります。

科学者が北海において在外種であるアジア種の植物プランクトンの藻類の大量発生の徴候に気づいたのは1903年でしたが、1970年代に至るまで詳細な研究はなされませんでした。それまで、船舶による海洋汚染としては油が問題視されており、特に1967年に発生したトリニキアン号の座礁事故は、1973年の海洋汚染防止条約の契機となりました。この条約はその後1978年の議定書の採択により73/78MARPOL条約と称され、油、有害薬品、個品貨物、汚水および廃棄物に関する4付属書により構成され、昨年（1997年）大気汚染の防止に関する付属書が追加されました。

1973年の会議においてバラスト水の問題が提起され、各国政府から提出される事例に対し、IMOとWHO（世界保健機構）が検討するよう求める決議が採択されました。その後、1976年にドイツの科学者 Professor H. Rosenthal は、航路筋にある養殖場はバラスト水によって運ばれる外来種の生物の影響による危険が高いことを指摘しています。その後の10年間に世界各地で外来種生物の存在が報告されるようになり、1980年の後半になり、カナダとオーストラリアから歓迎されざる外来種生物による被害が報告され、海洋環境保護委員会（MEPC）に対し検討が要請されました。

3. 国際的な検討

(1) MEPC 決議

1991年にバラスト水とその沈殿物からの有害生物の防止に関するガイドラインがMEPC決議として採択されました。このガイドラインは、これらの生物は異なる環境下では生き延びることはできないこと、水深の大きい外洋でのバラスト水の交換が有効なこと、将来的には薬品による殺菌、熱処理、酸欠、バラストタンクの塗装、濾過、紫外線照射等によるバラスト水の処理が可能であること等を示し、バラスト水管理方法について述べています。

(2) 環境と開発に関する国際連合会議 (UNCED)

船舶のバラスト水による外来種生物の移入の問題は1992年にリオデジャネイロで開かれたUNCEDでも審議され、適切な規則の採択を考慮すべきだとされました。これを受けて同年の第33回MEPCではバラスト水に関する調査を実施すること等が決定されました。

(3) IMO 総会決議

翌1993年の第34回MEPCでは調査の結果が報告され、その中には、日本の海藻の一種がオーストラリアのタスマニア島東岸で急速に増殖し、アワビ漁に被害をおよぼし、カキとカラス貝の養殖にも脅威になっていることをはじめ、世界各地での問題が指摘されました。この結果、IMOは同年11月の第18回総会において船舶のバラスト水と沈殿物の排出による有害生物の移入防止に関するガイドラインを総会決議として採択するとともに、将来的には海洋汚染防止条約の新付属書の基礎になるよう、このガイドラインの改善をMEPCに要請しました。

その後、バラスト水漲水時の注意事項、バラスト水交換時および受入施設に関する手順等が追加されたガイドラインが1997年

の第20回総会決議として採択された他、外洋におけるバラスト水交換時の安全性についての指針などの検討が重ねられてきました。

4. 船舶のバラスト水管理の問題点

近年、大型の専用船による大量低コスト輸送が実現し、世界経済の発展に貢献してきましたが、これらの海上輸送では船舶へのバラスト水の漲排水が不可欠です。一方、バラスト水に混入する海洋性生物の移動を防止する方策としては、表に示すような方法が考案され実験・研究されてきましたが、現在のところ外洋におけるバラスト水の張り替えが最も効果的かつ実用的であるとされています。

しかしながら、外洋でのバラスト水の漲排水は、船舶の安定性、船体応力等への影響を考慮する必要があり、船舶の構造等によっては、また、気象・海象等の状況によっては実施できない場合もあります。

1997年の第40回MEPCに報告された米国の研究は、結論として「今日現在好ましくない種の侵入を防止するシステム又は実施方法がなく、最良の代替方策は外洋におけるバラスト水交換である。最も有望な科学技術は継続的逆洗浄を装備したフィルタリング等物理的に分離する技術であると考えられる。また、個々の国々が一方的に規則を制定することは、結果として船舶による世界貿易を否定することになるため、世界的に適用できるバラスト水の管理規則を策定すべきである」等と述べています。

5. 新条約の検討

1998年3月末に開催された第41回MEPCにおいて設置されたワーキンググループとこれに引き続くコレスポンディンググループは、新条約とこれに付属するコードの案文作成に着手しました。

これらの条約案は1998年11月に開催された第42回MEPCにおいて、更に検討される過程で

以下の事項を含む問題点を条約の中でどのように位置付けていくべきか等について議論が展開されました。

- (1) バラスト水管理は寄港国（沿岸国）のニーズに基づくものであるため、旗国の責任で施行される MARPOL 条約にはなじまないのではないか。
- (2) 適用船舶、適用水域をどのように考えるか。
- (3) 旗国の責務の範囲。
- (4) バラスト水管理技術の限界と船舶の安全性の確保。

これらの問題点は、これまで10年以上に亘って国際的に検討されてきたバラスト水管理の必要性に関する根本にかかわる最も重要なポイントです。即ち、バラスト水の排出による有害生物の移動防止のためには、全ての地域での排出を管理すべきか、又は現実に被害が生じたか、

又は生じる惧れがあるため管理を求める国（地域）での排出を管理するに留めるべきか、また後者の場合には陸上の動植物に対する検疫と同様、寄港国のニーズに基づく規制が必要となるが、世界的な統一ルールとしての規制の内容はどうすべきなのか等、大変困難な問題が含まれています。

当協会は、わが国の経済と国民生活の基盤が海上輸送に支えられ、特に海外からの資源輸送に従事する専用船にとってはバラスト水管理に関する規制が大きな影響を持つことから、運輸省をはじめ、内外の関係団体と連携し、本問題に積極的に取り組むこととしています。

参考文献：

Focus on IMO (Alien invaders-putting a stop to the ballast water hitch-hikers)

表 バラスト水処理方法

処理方法	特徴
外洋での交換	最も実用的な方法。船舶の安全性の点から実施できない場合がある。タンクを空にした後漲水する方式と、環流させる方式（flow-through）とがある。
クリーンバラストの漲水	深瀬区域、浅水域で既知の有害プランクトン等の混入を防止するための方式として考えられる。この場合、どこでバラスト水を漲水するのが問題。
バラスト水の試験	バラスト排出地にとって有害種のプランクトン等を含むかどうかの分析をする。有害種を特定できない限り、有効な方法とは考えられていない。
バラスト水の保持	撒積船、タンカー等多くの船舶では適用不可。
海水温度・塩分濃度の差異の利用	バラスト水の漲水地と排出地における環境差により生存を防止する。利用できる地域が限定される。
バラスト水の長期間の保持	100日以上タンク内に保持されたバラスト水では、光の不足と鉄分の過多のためプランクトン等は生存できない。しかし、100日以上もバラスト水を保持できる船は多くない。
沈澱物の排出	多くの水生生物が沈澱物の中に潜んでおり、錨鎖、タンク内の泥は定期的に排出するべきである。沈澱物が溜まらないような設計が必要とされる。
受入施設	バラスト水を受入施設に排出することは適切な方法といえる。陸上施設および船舶の設備が求められる。
濾過	海草類等比較的大きい種には有効だが微小生物は制御できない。残留物は漲水地で捨てなければならない。設備費用が大。
紫外線照射	生物により効果に差があるが濾過法と併用すれば有効と思われる。水質、管系、ポンプ、塗装等への有害な影響なし。
熱処理	縞イ貝は36～38℃の温度下では2～6時間で、40℃以上では8分で全ての水生生物が致死。航海中にバラスト水への熱の供給方法が鍵。
消毒用塩素の使用	温度、処理時間、pH（水素イオン濃度指数）レベルにより効果に差。塩素を含むバラスト水の排出による環境被害の惧れ。有機化合物との反応による発癌因子の生成。
電解銅および銀イオン	有効性は塩素殺菌より優れているが、ある種の生物は耐性を有する。環境影響への研究を要する。

特別欄

世界海事大学に旅して

日本船主協会 常務理事 植松 英明

世界海事大学（World Maritime University）という大学院級の二年制大学があることを、ご存知でしょうか。国連のIMO（国際海事機関）の下部組織ですが、実は私もつい先頃まではただ漠然と、どこか北欧にそういうものがあるようだという程度の理解でした。その大学で昨年11月に90分間の講話をする破目になって初めてその実像に触れた次第です。

卒業直前の授業の一貫として「海事政策セミナー」なる一週間の催しがあり、それへの8人の“Visiting Professor”の一人として私も参加を致しました。招かれた他の“Professor”連は、ロンドンの大学の本当の教授や、船員の福利厚生に関する国際委員会（ICSW：国際労働機関（ILO）、国際海運連盟（ISF）、国際運輸労働者連盟（ITF）および民間の船員福利厚生団体に構成）の事務局長、在ワシントンの海事弁護士、EUの海運・海事担当部の職員、フランス、スウェーデン両船主協会の事務局役員、それにガーナ船主協会の筆頭役員（この大学の卒業生）と、多彩な顔振れでありました。当協会としては、2年前の折に欧州地区事務局の赤塚局長（常務理事）が招かれて参加しており、今

回は私となった訳ですが、アジアからは唯一人の教壇上の人間として、他の“Professor”連と大学当局の注視の中、途上国政府職員が大部分の80人の社会人学生を対等に、日本やアジアのカレント・トピックスを、若干の私見を混ぜて語って参りました。

そうした僅か数日の経験ではありましたが、この大学の海事全般を網羅した授業内容と、其処に世界中の途上国から海事、海運、港湾行政当局勤務者を中心として毎年100人もの社会人が来て、2年間（実質17ヶ月。大学院卒業者の場合は9ヶ月の場合も）の勉強の為に合宿生活を送っている事実に、強い印象を受けました。彼らが故国に持ち帰るであろう海事全般に互る知識と、彼らの将来の—いや既に現存する—ヒューマン・ネットワークは、国連のIMOを中心として、必ずや大きな力となって行くのでありましょう。

この大学（以下WMU）はスウェーデン南端の港町、人口25万人のマルメ市にあり、1983年にIMO（国際海事機関）によって設立されました。観るものとしては特に無い静かな町ですが、水中翼船に乗れば僅か30分間で隣国デンマーク

のコペンハーゲンに着き、其処にはそれこそ何でもありますので、学生達が退屈で困るということも無いのでしょう。

講座は「海上安全と環境保全」、「海事教育と海事訓練」、「港湾経営」、「海運経営」の4つのコースがあり、学生はこれらのどれか一つに登録します。17ヶ月が4学期に分かれ、初めの2学期は基礎課程として他のコースと共通の授業が多く、後の方の2学期は専門課程ということのようです。

授業内容は例えば「海事教育と海事訓練」コースの基礎課程・第2学期で見ると、次の通りで、とても私などの及ぶところに非ず、恐れ入りましたと言いたくなるような科目が並んでいます。

- ・教育用の新技術と調査手法
- ・シミュレーション・システムと訓練手法
- ・国連海洋法条約、及び関連する IMO 諸条約
- ・（船上などの）小社会の組織パターンと動態プロセス
- ・海事衛星通信技術と造船術
- ・STCW1978条約、ISM コード
- ・海洋環境のコンピューター利用知覚の有効性
- ・オートメーションとコントロールとの諸原則と適用

WMU の常勤の教授、助教授、講師陣は学長以下20人ですが、これに世界各地の政府、多国籍組織、大学、協会、企業から年間合計約100人が Visiting Professor として適宜加わるシステムです。日本からは現在、神戸商船大学の中澤武助教授が「海事教育と海事訓練」コースの助教授として、また運輸省の海上技術安全局から若手・気鋭の植村忠之氏が講師として、常勤

で職責を担っておられます。

学生の費用は17ヶ月コースの授業料だけで9,500米ドル宿舍費等を含めれば21,000米ドルですから、途上国の人にとって普通には払える額ではありません。通常は先進諸国からの資金供与を、各人の国の政府当局の指名を得て、WMU 経由で申請することになります。資金提供者の側は一般に（途上国の）政府機関職員だけを対象に考えるので、結果として、学生も大部分はそういう人達になっていますが、なかには個々の企業や政府が直接資金手当をしている例もあるようです。日本からは日本財団の国際研究奨学財団が、毎年新規に25名の在学期間中費用を提供していますので、在籍学生の数で見れば常時約50名がこの資金で学んでいることになります。当協会も常時1名に拠出をしています。（昨秋、この日本の資金の学生達二十数名がフィールド・スタディに来日した折には、日本船社の協力を得てコンテナ・ターミナルを見学し、其処で当協会の山下関連業務部長（常務理事）が講演を引受けるなどしています。）

基本的には政府の世界の話ですが、教室でのディベータリングなどで見る限り、2年に亘る共同生活を了えた学生達の積極性と相互の親密さは印象的なものでしたし、WMU の卒業生は世界130ヶ国以上に1,200名以上が散らばっているということですので、その連携と影響力にはかなりのものがあるのではないのでしょうか。民間としても協力のし甲斐のある処との印象を持ちました。

KOBE 便り

—神戸の冬の風物詩「ルミナリエ」—

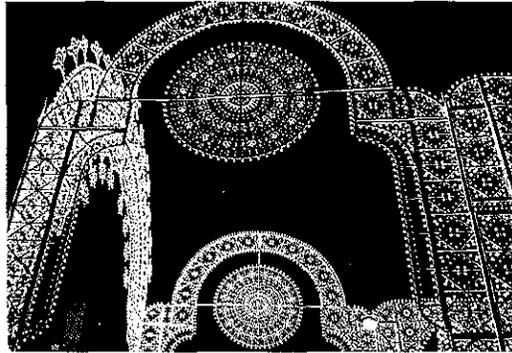
今回は神戸の冬の風物詩「ルミナリエ」について紹介します。

「ルミナリエ」とは、イタリアの『電飾』の意味に由来する、アートディレクター、ヴァレリオ・フェスティ氏と神戸在住の作品プロデューサー、今岡寛和氏による“光の彫刻作品”です。

16世紀後半、ルネッサンス時代のヨーロッパで祭礼・祝祭芸術のひとつとして創られた光の建築物を研究する中で、今日の“光の彫刻作品—ルミナリエ”の起源が見出されました。

さまざまなデザイン様式の木製アーチの構造体に色とりどりの電球による彩色が施されたこの光の彫刻は、その設置デザインによって三次元的な芸術空間を創造するもので、アーチ型構造体を道路上に設置した「ガリレア」と呼ばれる遠近感のある回廊と「スパッリエーラ」と呼ばれる光の壁掛けなどで構成されます。

“光”は闇の恐怖に対峙し、喜びや安全を導いてくれる象徴です。花火や送り火、かがり火に代表されるように、文明や風俗を問わず、人々は古来から“光”に夢や希望を託してきました。「ルミナリエ」は、光そのものが持つ数々の魅力に今日的な意義と精神性が込められた光の



芸術作品です。

「神戸ルミナリエ」は、阪神・淡路大震災犠牲者の鎮魂の意を込めるとともに、都市の復興・再生への夢と希望を託し、1995年12月に初めて開催されました。「夢と光」をテーマにデザインを行ったこの年のルミナリエは、約15万個の電球を使用した総延長790メートルの作品が12名のイタリア人スタッフによって旧外国人居留地に設置されました。

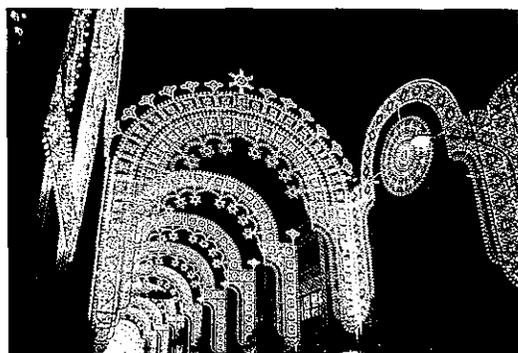
会場には11日間で延べ254万人を越す観客が来場し、ロマンチックな神戸の夜に灯った荘厳な光の芸術に連日感嘆の声があがり、震災で打ちひしがれた神戸の街と市民に大きな感動と勇気、希望を与えました。

また、経済的にも予想をはるかに上回る波及効果を残し、閉幕直後から、復興が遅れていた集客観光関連産業をはじめとする経済界および市民から継続開催を求める強い声が寄せられ、冬の集客観光促進事業の柱として、また、都市と市民の希望を象徴する神戸の冬の風物詩としての定着をめざすことになりました。

「大地の星たちに捧げる」をテーマに開催した1997年は、14日間で延べ約473万人の来場者が訪れ、過去最高の成果を残しました。

昨年も12月12日から23日まで開催され、長期にわたる不況を忘れ新しい年に希望をつなぐ明るいイベントとして、他府県からも大勢の方が見物に来られ、当事務局の近くも退社時に迂回して帰らねばならないほど賑わいました。機会があれば一度ご覧になって下さい。

(阪神地区事務局長 谷口一朗)



第1回

潮風満帆

カサブランカの 1ドル紙幣



(社)日本船長協会 会長 菊地 剛

これは若かりし日の失敗談である。時は昭和30年、三菱重工横浜造船所で竣工したばかりの新造船S丸の三等航海士として乗船していた頃のこととおきの話。

あこがれの欧州航路はこれが二度目だが、行く先々の寄港地に想いを馳せると期待に胸がふくらむのを禁じ得ない。と言っても乗船本給は1万円そこそこ、家族送金をすれば手許にはいくばくも残りはしない。それでも心がはずんだのは若さの故だろうと思う。

例によって日本各港で戦争のような荷役作業を

終え雑貨を満載、神戸を後にして一路南下。最初の寄港地は基隆、次は香港、ここで少ないながら小遣いを奮発してスイス製の腕時計を購入する。10ドル、当時3600円は決して安い買物ではない。まがい物ではないかという一抹の不安は頭をよぎったが、ちゃんと秒を刻んでいるし金側もまぶしい。

やがてこの時計が問題の主になろうとはこのとき全く知る由もない。船はシンガポールを経て印度洋へ、そしてアデン、スエズ運河を無事に通過して地中海に入る。スケジュール通り順調な航海であった。

事件はジブラルタル海峡を抜けた先のカサブランカ港入港後に起きた。この日は珍しく荷役がない、というので昼食後先輩の二等航海士と次席通信士共々三人で上陸、街見物に行くことになった。実は芸術性豊かな白黒映画なるものを観賞しようという下心もあった事をこの際白状しておく。

出で立ちは二等航海士が金筋二本入りの制服の上にコートを羽織り、小生は背広姿に香港で購入したスイス製の腕時計、次席さんは日本製カメラを肩から掛けて、という至って平均的日本人の三人連れ。

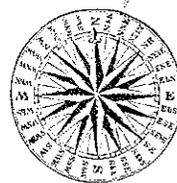
天体観測で鍛えた方向感覚に物を言わせて三人は程なく街のメインストリートと覚しき繁華街に到達する。この辺をぶらついていればパイラ(ガイド)が現われて映画観賞にご案内してくれる筈だ、という先輩の言葉を頼りにカサブランカの街を歩いていたら、現われました。

褐色系の肌、髪はちりちり、ひげを蓄えた目つきの鋭い中年の男が3人、突然地から湧いたように現れた。仏語は困るなど思っていたら、幸い英語



無断転載を禁じます。社団法人 日本船主協会©

7つの海のこぼれ話



で、「私達はビジネスマンです。カメラ、時計、コート類何でも高く買います。」と来た。

真っ先に目を付けられたのは次席さんの肩からぶら下がっているカメラ、「オー日本のカメラ、これなら90ドル払います。」これには次席さん頭にかつと血が上った由、30ドル相当のカメラがハンブルグでツアイスに買い替えが出来るわけだから。

次は小生、「あなた良い時計してますね、これ30ドルで買います。」あつと言う間に3倍とは話がうますぎるな、と思いつつも素直な性格が禍いして売る気になってしまった。

先輩はと見るとコートを押さえて「これはダメツ」、それはそうだ、下は金ピカの制服だもの。

そうこうしているうちに、我々3人はビジネスマン達によって路地の方へさそい込まれ、しかも離れ離れにされそうになって来た。それに気が付いたり一ダ格の我らの先輩が声を張り上げて「皆バラバラになるな、一ヶ所に集まれ。」

ふと気が付くとビジネスマンの数が何時の間にか5～6人にふえて何となくヤバイムードになっている。次席さんは交渉が成立したらしく、記念に写真を撮っておく、と言って売約済みのカメラを構えた。とたんにビジネスマン達は一斉にカメラから顔をそむけて背を見せるではないか。変だなとは思いつつもこちらも値段の交渉に忙しい。時計を渡すと20ドル紙幣2枚を見せて小生の手握らせて、「10ドル釣りをくれ。」と言う。ない、と言うと「釣り銭を探してくる。」と言って、仲間のところへ行った…らしい。戻ってくると「釣り銭はない、お前持ってないか。」と又聞く。40ドルを汗の出る程握りしめながら、

ないものはない、と言うと急に態度が変わって「この時計は30ドルはちと高い。」と言う。そろそろ変なやりとりで頭にきていた小生は、ビジネスは止めた、金は返す、時計を返せ、と言って時計を取り戻す。

と、再び態度急変、「アイムソーリー、やっぱり買おうよ、釣りはいらぬ。」と今返却した40ドルの塊を握手するようにして握らせてくれた。

それならそうと最初から言えば良いのに、と40ドルせしめた喜びをかみしめ乍ら時計を渡し40ドル握ったこぶしをズボンのポケットに急いで突っ込んだままお別れの挨拶、ビジネスマン達は潮が引くようにすーっと人混みの中に消え失せて行った。

後に残された3人は顔を見合わせてにんまりとする。収入は次席さんが小生と同じ手口なら、100ドル、私は40ドル、先輩は何も売らなかったのだから0、の筈。

そこの公園のベンチでもうけを確認しよう、ということになり、ズボンのポケットから握りこぶしを出し、恐る恐る拵けて見て驚いた。

何と表面は1ドル紙幣、中味の塊は映画広告のチラシではないか。次席さんはと見ると案の定顔色が変わっている。しばし三人とも腰が立たない。

念の為に1ドル紙幣の裏表をじっくりと眺めてみた。皆さん裏の模様をご存知だろうか。ピラミッドの頂上に大きな目玉がひとつ乗っていてそこから放射状の後光が差しているという奇妙なデザインである。

1ドル紙幣を見る度に思い出す若かりし日のニガ一イ経験のひとつまであります。

うまい話にはどうぞご用心を。



12月

- 2日 海上安全船員教育審議会の第21回教育委員会が開催され、今後の船員教育のあり方についての中間答申を行った。
(P.14海運ニュース2参照)
- 4日 OECD 海運委員会がパリで開催され、サブスタンダード船の排除に関する同委員会の行動計画策定に向けた議論が行われ、「サブスタンダード船排除のための行動計画」が採択された。
- 8日 運輸政策審議会海上交通部会の第7回港湾運送小委員会が開催され、これまでの審議内容を中間的にとりまとめた「港湾運送事業の規制緩和について(中間報告)」を了承した。
(P.15海運ニュース3参照)
- 9日 海上安全船員教育審議会の第53回水先部会が開催され、平成11年7月から横浜港における強制水先対象船型を、危険物積載船を除き現行300総トンから3,000総トンに引き上げる旨の中間答申を行った。
(P.6 SHIPPINGフラッシュ2参照)
- 16日 自民党税調は平成11年度の税制改正大綱を発表した。それによると、海運税制関係では平成11年3月に期限切れとなる船舶の特別償却制度が現行の内容で平成13年3月末まで延長されることなどが決定した。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)
- 17日 米国および英国がイラクに対し武力攻撃を行った。日本政府は当協会を含む「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」を設置した。
(P.43囲み記事参照)
- 18日 港湾審議会は管理部会を開催し、運輸大臣諮問「港湾整備・管理のあり方について」の中間報告として港湾法第52条に係わる「国の直轄事業の具体的範囲」をとりまとめた。
(P.13海運ニュース1参照)
- 25日 平成11年度予算の政府案が決定され、海運関係では、若年船員養成プロジェクトとして8,600万円の他、財政投融资は枠組み変更に伴い「交通・物流ネットワーク」枠で3,970億円が認められた。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)



海運関係の公布法令（12月）

- ⑥ 船舶設備規程の一部を改正する省令
(運輸省令第75号、平成10年12月7日公布、平成11年1月1日施行)
- ⑦ 無線機器型式検定規則の一部を改正する省令
(郵政省令第104号、平成10年12月17日公布、平成10年12月19日施行)

国際会議の開催予定（2月）

- IMO 第42回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF42)
2月8日～12日 ロンドン
- IMO 第4回危険物個体貨物及びコンテナ小委員会 (DSC4)
2月22日～26日 ロンドン

イラク情勢と当協会の対応について

イラク情勢は1998年10月31日、イラク政府が国連の大量破壊兵器廃棄特別委員会の査察協力を全面停止したことに端を発し一時的に緊張したものの、その後、11月16日にクリントン大統領がイラク政府の査察協力再開回答を受け入れたことから、平静が保たれていたが、1998年12月17日未明、米国および英国軍がイラクの軍事施設に対し武力攻撃を開始、攻撃はイスラム諸国のラマダンが始まった12月19日まで毎日続けられた。

当協会においては、対イラク攻撃の開始を受け直ちにペルシャ湾に就航する会員会社の船舶の動静把握を行うとともに就航船舶からの現地情報の提供をお願いし、情報収集に努めた。また、運輸省海上交通局外航課に対しては関係政府機関の情報提供と「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」の開催を要請した。

12月17日、18日の両日開催された「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」においては、運輸省、外務省、防衛庁等の政府関係機関、および当協会をはじめとする民間団体が参加し、

イラク情勢に関する情報交換等を行った。

一方、外航海運労使（外航労務協会と全日本海員組合）は、官民連絡会の情報等を踏まえ、12月17日から20日までの間毎日、ペルシャ湾に就航する船舶の安全対策について協議し、一時クウェート諸港への船舶の就航を見合わせたが、日本時間の12月20日朝、米英両国政府からイラクに対する武力行使の終了が発表されたことを受け、今後の航行安全確保に関し、イラク諸港には当面の間寄港を中止とするものの、クウェート諸港については、情報の収集と周知徹底を図り安全に万全を期しつつ寄港すること等を確認した。

その間、当協会はペルシャ湾に就航する船舶を運航する会員会社との緊急時の連絡体制を確立するとともに、イラク情勢について欧州事務局等から内外の情報を収集する等、ペルシャ湾に就航する船舶の安全に関するあらゆる情報の収集とペルシャ湾に就航する船舶の動静把握を継続し、会員会社に情報を提供するとともに労使協議の促進に努めた。

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11月	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
11	3,682	2,789	893	▲ 12.8	▲ 11.8

(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)

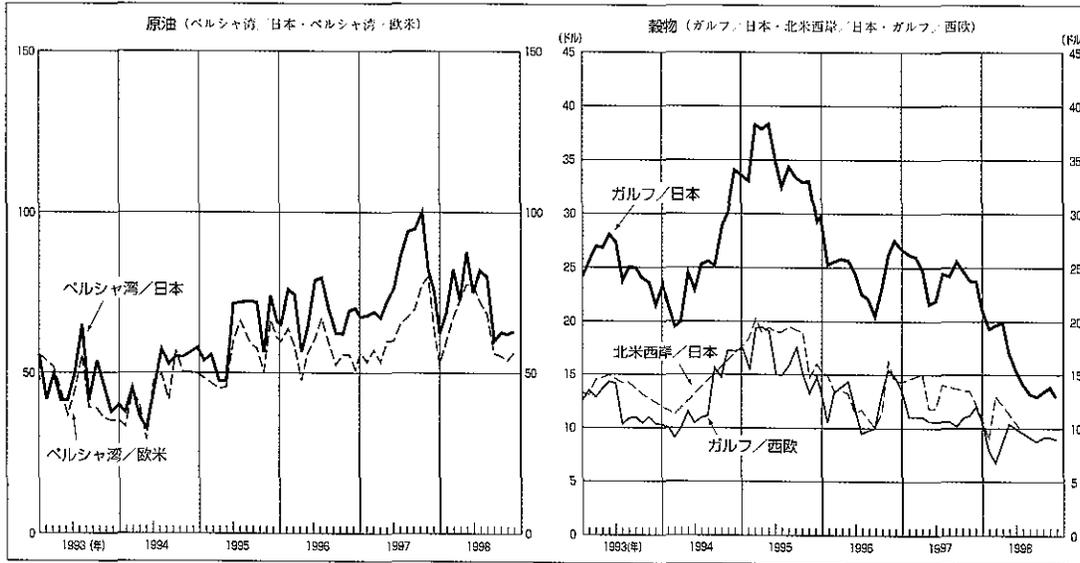
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1985	238.54	200.50	263.40
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1997年12月	129.47	127.00	131.25
1998年1月	129.45	125.25	134.30
2	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
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
12	117.54	115.30	122.70

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉬 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 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
12	11,596	0	11,596	2,438	5,157	3,501	0	316	50	134	11,154	1,311

(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 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	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	62.75	48.00	50.50	47.50	62.50	42.50	56.50	43.75

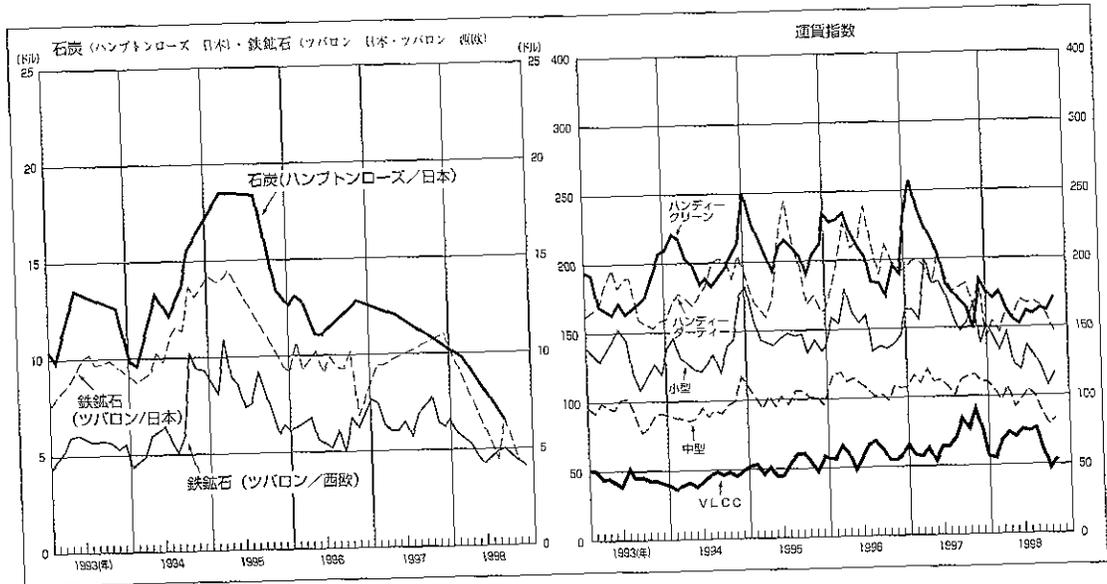
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位: ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧				
	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	12.85	12.25	—	—	—	—	12.00	9.80	—	8.50	6.75

(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)

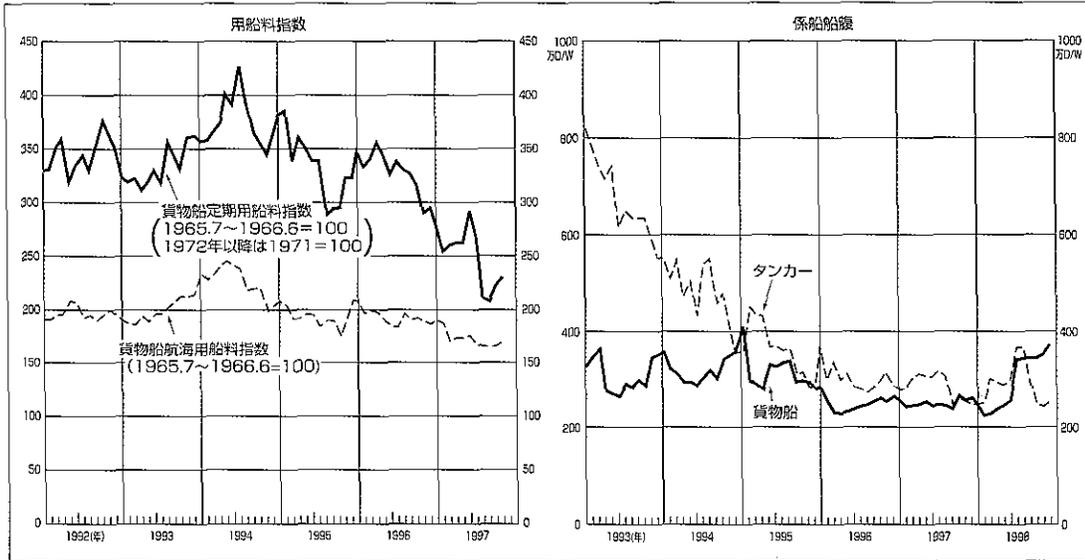
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1997		1998		1997		1998		1997		1998	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7.50	6.17	—	6.50
2	—	—	—	—	9.50	—	—	—	7.35	6.00	5.80	5.25
3	—	—	9.75	—	9.50	—	—	—	6.30	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	6.10	5.65	5.25	3.95
5	12.00	—	—	—	—	—	—	—	6.00	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	—	—	—	—	—	—	—	—	6.30	—	—	—
12	—	—	—	—	11.00	7.80	—	—	6.15	—	4.15	—

(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	173.5
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	153.1
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	76.2	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	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9
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	170.0	372.0	363.0	344.2	323.0	290.0	231.0
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	1,770	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	324	3,004	3,718	51	1,465	2,528

(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。

今年の元旦は長野県のスキー場で迎えた。前日に降り積もった新雪が辺りの景色を薄っすらと覆い、真っ青に晴れ渡った清々しい朝であった。ペンションの窓外の温度計は午前8時でマイナス12度を指していた。ここ数年は家族の希望もあり、年末から年始にかけてはスキー場で過ごすのが恒例になっている。車で3時間を要しないアクセスの良さから、白樺高原近辺に位置するスキー場巡りをする事が多く、今年は2泊3日で白樺国際、ブランシェ鷹山、ツーインワンを回ってきた。

ところで、快適なスキーには宿の良し悪しも大事な要素ではないだろうか。私は白樺高原方面では、あるペンションを宿と決めているが、気に入った宿に当たるまでには随分時間がかかった。良い宿の

編集後記

条件は、ゲレンデからのロケーション、宿泊施設、料理の内容等種々あろうが、私は宿の雰囲気、その源は多分、オーナーの人柄、スタッフの接客マナーが最も大きく影響しているのではないかと感じている。気に入っているその宿の雰囲気は、家族的で暖かいものの、押し付けがましいところが無く、程よい距離感で接してくれるのが嬉しい。子供が熱を出した際にはすぐに氷まくらを用意してくれるなど行き届いている。この様な宿だから家族連れの固定客も多く、顔見知りが出て、安心してくつろげるのは有り難いと思う。

一方、困るのは静かに休めない

宿である。あるペンションでは、夜早目に就寝していたが、床をバンバン踏み鳴らす音がするので何事かと見に行った処、何とペンションオーナーのギター伴奏でオーナー夫人が本格的な衣装を着てフラメンコを踊っているではないか。渋谷の道玄坂ならいざ知らず、長野の山中で夜フラメンコとは驚いた。ここは子供連れで来る処ではないと遅れ馳せながら気が付いた次第であった。やはり、宿選びの失敗を避けるには事前のチェックが欠かせない様である。

最後になりましたが、皆様も今年は健康で充実した一年を過ごされます様お祈り申し上げます。

飯野海運株式会社
総務チームリーダー
佐條 吉男

せんきょう 1月号 No. 462 (Vol. 39 No. 10)

発行◆平成11年1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 東京都千代田区半河町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：上組海運(株)

(英文名) KAMIGUMI KAIUN K. K

代表者(役職・氏名)：取締役社長 吉田幸雄

本社所在地：神戸市中央区浜辺通4丁目1番11号

資本金：200百万円

創立年月日：1969年1月13日

従業員数：海上17名 陸上20名 計37名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	3隻	896%	3,000%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	16隻	3,895%	12,510%

主たる配船先：国内全域

事業概要：上組海運(株)は昭和44年1月、(株)上組より分離独立し、内航海運専業者として発足した。以後(株)上組から承継した貨物ならびに鉄鋼を含む一般貨物の輸送にたずさわっている。

当協会会員は129社。

(平成11年1月現在)



会社名：榎本海運産業(株)

(英文名) MASUMOTO SHIPPING CO., LTD.

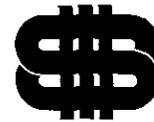
代表者(役職・氏名)：取締役社長 榎本守生

本社所在地：明石市中崎1丁目8-8

資本金：88百万円

設立年月日：1956年6月15日

従業員数：海上25名 陸上10名 計35名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	1%	1%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	8隻	172,448%	156,347%

主たる配船先：全世界

事業概要：明治4年創業、128年に亘り海運業を営む外航オーナーです。現在、自動車専用船、冷蔵運搬船、散積運搬船の所有、運航を行っています。



船が支える日本の暮らし



JSA
The Japanese Shipowners' Association