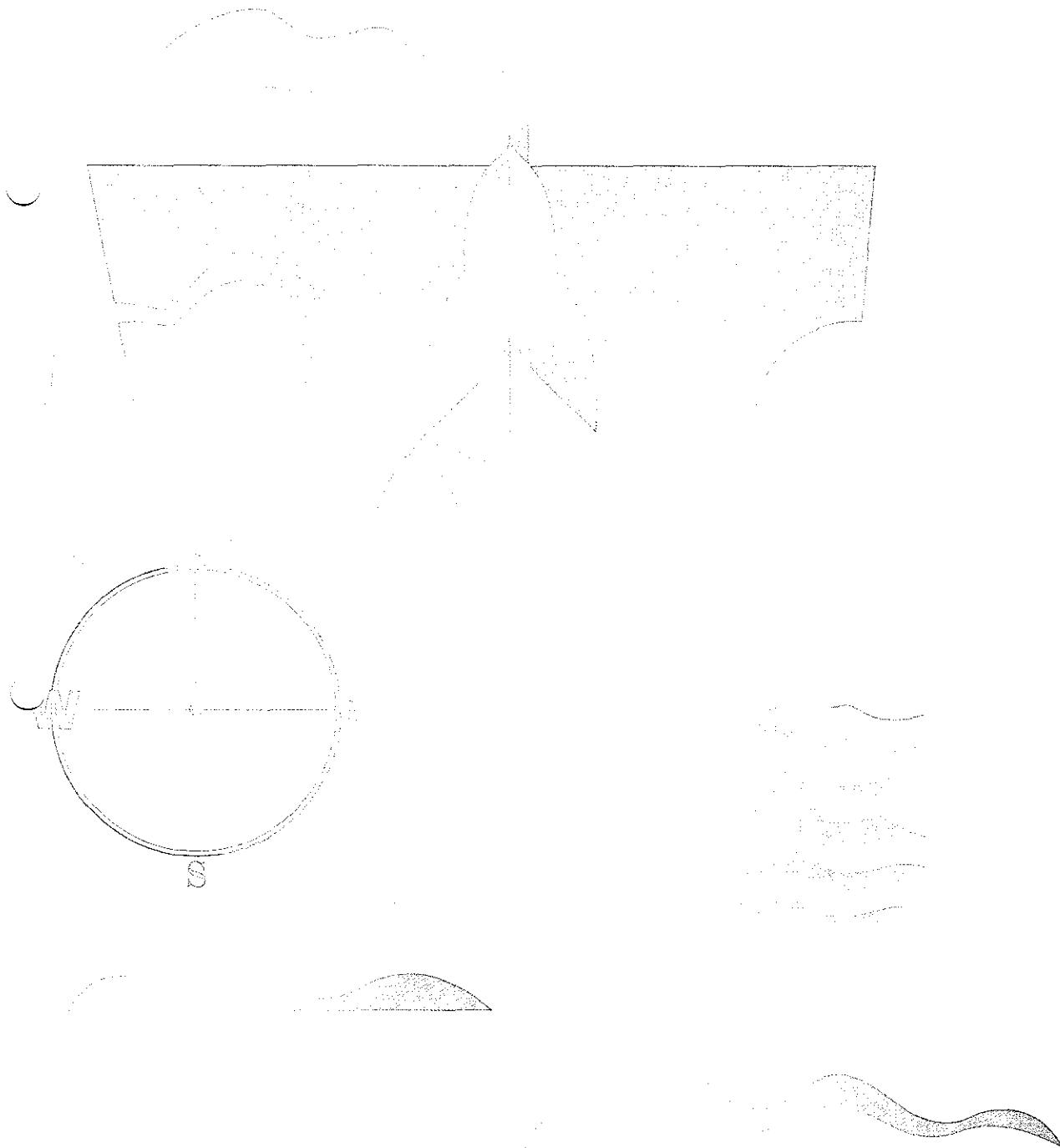


平成11年2月20日発行 毎月1回20日発行 No.463 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999



船協月報/1999年2月号 目次

◎巻頭言

ISMコード発効後半年を経過して★日本船主協会 常任理事 第一中央汽船取締役社長 ●五月女眞彦—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

1. 中国新海運規制案に対し各国政府・業界が相次いで
反対を表明—— 2
—当協会も運輸省に要望書を提出—
2. 船員教育訓練機関の民営化回避される—— 3

◎特別欄

トラブル防ぐ万全の体制を確立へ—— 4
—海運業界の「2000年問題」対応について— 〈前編〉

◇我が国商船隊の船腹量の動向について—— 10

◎寄稿

一般炭の荷動きがケープ型船市況のカギ★ナビックスライン(株) 不定期船第一部—— 11
—1999年の鉄鋼原料荷動きと海運市況見通し—

◎ London 便り—— 14

◎ 潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話 —

第2回 東廻り世界一周船 — 男達の乾杯 — —— 16
★元商船三井船長 ●矢嶋三策

◇英文パンフレット「Japanese Shipping 1998」の刊行について—— 18

◎資料

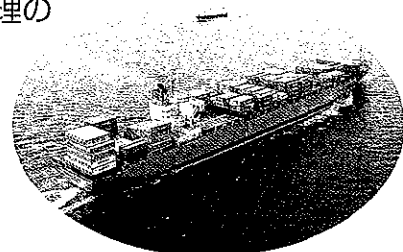
経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理の
あり方について (中間報告)—— 24

—直轄事業の具体的範囲の考え方—

●平成10年12月18日 運輸省 港湾審議会

❖ 海運日誌★1月—— 20 ❖ 船協だより—— 21

❖ 海運統計—— 32 ❖ 編集後記—— 36



コンテナ船「CONCORD BRIDGE」

ISMコード発効後 半年を経過して

日本船主協会 常任理事
第一中央汽船取締役社長 五月女眞彦



ISMコード（国際安全管理コード）がSO-LAS条約（国際海上人命安全条約）の第9章という形で昨年7月1日に発効し、約半年が経過した。2002年7月1日からの適用船約20,000隻を除いた約12,700隻が昨年7月1日からの適用船であるといわれている。NK（日本海事協会）の登録船では、昨年末にて対象船約2,260隻中、係留船舶等を除いた約2,180隻（96%）がSMC（ISM適合証書）を取得したとされているが、IMO（国際海事機関）の昨年の発表では、世界の対象船舶の87%、約11,050隻が認定を受けたとしている。

この事は言い替えば100隻中13隻はSMC未取得船ということになる。予想された以上の事態ではあるが、国際ルールを遵守せずに存在している船舶に対しては早急に実効のある対策がとられるべきであると考ええる。

PSC（ポートステートコントロール）関連では、昨年6月に開催された第6回東京MOUにてISMコード違反船舶の拘留を含むPSCの指針が示され、大幅に強化された内容となっている。

わが国では運輸省が1997年よりPSC専従組織である「外国船舶監督室」を新設、担当官合計52名を全国に配置しているという。

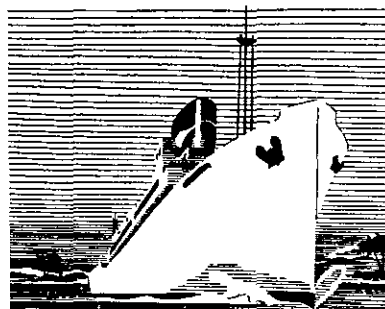
保険に関してはISMコード認定取得をメンバー船の条件とするP&Iクラブが主流となり、また多くの船舶保険に於いてもこれを付保条件とする等、サブスタンダード船の排除が促進されつつある。

一方、OECD（経済協力開発機構）海運委員会においては海運業界のみならず関連業界をも交えたサブスタンダード船の排除に向けた議論が進んでいるという。

これら一連の動きを考慮するとき、航行安全確保や海洋環境保全、さらには公正な競争条件確立などの観点から、サブスタンダード船の取締り強化策がとられ、世界の海からサブスタンダード船が一掃され、高品質な海運（クオリティ・ SHIPPING）を支援する体制が構築されつつあると信じたい。

これが達成のポイントとして責任ある旗国の行動が重要であると考えるが、サブスタンダード船の情報開示につき統一された基準にてPSCの公正なる結果公表が望まれる。

20世紀も残りわずかとなり、来る21世紀が、これらの諸問題をクリアーして海洋環境の保全を確保しつつ、公正な競争条件が確立される事を願うものである。



1. 中国新海運規制案に対し各国政府・業界が 相次いで反対を表明

—当協会も運輸省に要望書を提出—

1998年12月21日、中国政府は同国トレードに就航する外航（コンテナ）船社に以下を主要内容とする新たな海運規制案（Draft Regulation for Registration of International Sea Freight Container Bills of Lading and Filing of Sea-freight Rates）を公布し、1999年1月15日までに内外の関係者からのコメントを求めた。（同コメント期限については、その後1月末までに延長された）

- ① B/Lの登録を義務付けおよび当局による年1回の評価（evaluation）。
- ② 運賃（タリフ運賃および協議運賃）届出の義務付けおよび当局による事前承認（assessment）。
- ③ 届出運賃の公開および遵守義務付け。
- ④ 運賃及び付帯条件の同様な状況にある他の荷主への適用義務付け（いわゆる me-too rights）。
- ⑤ 中国船社に対する外国政府による差別的

措置があった場合の当該外国船社への対抗措置。

- ⑥ 運賃管理等を行う公的機関（service organisation）の設立。
- ⑦ 当局による検査（inspection）および罰則規定。

これに対し、同規制案は国際的な規制緩和の潮流に逆行し、自由な外航海運活動を阻害するとの観点から、各国政府、海運業界、荷主業界等から一斉に反対の声があげられた。当協会も本規制案の内容（特に上記①②）が日本の海運業界にも重大な影響を及ぼすものであることから、99年1月14日に増田理事長名にて運輸省外航課長宛要望書を提出し、中国当局に対する政府レベルでの働きかけを求めているところ、1月20日に日本政府（在中日本大使館）より、中国交通部に対しかかる規制の導入に反対の意見表明が行われた。

また、当協会も加盟している CENSA（欧州

・日本船主協会評議会)は1月13日に中国交通部に対し、規制案に反対し同政府との協議を申し入れる内容の意見書を提出した。その他、地中海運輸送協議会、EU委員会、米国政府(MARAD:米国運輸海事局)、TSA(太平洋航路安定化協定)、ECSA(欧州共同体船主会)、NITL(全米産業運輸連盟)、ESC(欧州荷主協議会)等関係者から相次いで交通部に対し反論が寄せられ

た。

このような動きの中、中国交通部は「規制案においてB/L/運賃の内容を評価/承認する意図はない」との見解を示しているとの情報も伝えられているが、当協会としても純粋な商行為に対する不必要な政府介入に反対する観点から今後も状況を注視することとしている。

2. 船員教育訓練機関の民営化回避される

昨年11月20日、政府の中央省庁等改革推進本部は、事務局大綱原案において、国の行政組織の減量化・効率化の一環として、運輸省所管の船員教育訓練機関である航海訓練所、海技大学学校および海員学校の民営化の方針を打ち出しました。

因みに、航海訓練所は保有している練習船で、商船大学、商船高等専門学校、海員学校の学生に海技資格を得るために必要な乗船実習の場を提供し、海員学校は内航の職員(幹部職員)を養成しており、また海技大学学校は船員の技術向上を図るための再教育を行っています。

これらの機関が民営化となれば、商船大学、商船高等専門学校、海員学校では、航海訓練所の練習船を使用した乗船実習が教育課程に組み込まれているため(例えば、商船大では4年の教育課程のうち、6カ月が乗船訓練に充てられています)、これら実習期間の費用は、学生はまだ雇用されている訳ではないので、その学生の負担とならざるを得ず、さらに海員学校に至っては、それ自体が民営化となりますと全課程が同様に学生負担となり、これら学校では入学者を期待できない恐れも出て来ます。

こうなりますと、将来は海技免状を持った人が輩出されないこととなり、海運業のみではなく、これら人々が保険・造船等広く海事社会のリーダーとして活躍している現状から考えますと、由々しき事態となります。

このため、当協会をはじめ関係団体は国会議員等に陳情を行い、その結果、政府推進本部はその大綱の中で、これら3機関は独立行政法人化することと結論し、民営化は回避されることとなりました。

今後は、中央省庁が平成13年(2001年)に1府12省庁に整理されることと併行して、独立行政法人については通則法・個別設置法(※)の整備を経て、これら3機関も、同年、独立行政法人となる、とのことです。

当協会としては、今後とも所要の良質な日本人船員の養成が円滑に図れるよう、事態の推移を見守りながら対応していきたい、と考えております。

(※)通 則 法——独立行政法人において運営の基本、監督、職員の身分、設立その他の制度の基本となる共通の事項を定めるもの。

個別設置法——個々の独立行政法人の目的及び業務の範囲、通則法令を補う内容等を定めるもの。

特 別 欄

トラブル防ぐ万全の体制を確立へ

— 海運業界の「2000年問題」対応について —
〈前 編〉

西暦2000年を迎えるとコンピュータが起こすといういわゆる「2000年問題」が世界的に懸念されるなか、本誌でもこれまで3回にわたって海運業界の「2000年問題」への取り組みについて掲載してきた。

1999年を迎え、各界で「2000年問題」対応の最後の詰めが急ピッチで進む中、海運業界でもトラブル発生を防ぐべく、関係方面で必死の努力が続いている。

着々と対応が進む海運業界の中で本誌では、今号と次号にわたって当協会工務委員会保船幹事会と主要3社の取り組みを紹介する。

当協会の2000年問題対応について

当協会工務委員会保船幹事会幹事長（新和海運海務部長） 田中 裕治氏

Q. 「2000年問題」は船舶においてどのような影響を及ぼす恐れがあるのでしょうか？

田中 船舶には通信機器、航海機器、操舵装置、それから荷役設備、機関制御といったものにコンピュータそのものが使われていたり、いわゆるマイクロチップが組み込まれています。それが2000年問題に対応していない場合には、運航中だとまあ船が沈むようなことはありえませんが、船舶の位置が確認できなくなったり、通信が不能になったりして航行に支障を及ぼす恐れや、トラブルによっては船舶が操縦不能になったりする恐れがあります。また、荷役中だと荷役制御機器に問題が出て、油流失など重大な事

故を引き起こす恐れがあります。

Q. 「2000年問題」のそういった重大性に鑑みて関係各方面で対応が急がれているわけですが、関係機関の海運業界に対する影響には、どのようなものがあるのでしょうか？

田中 今のところ各国政府関係では、豪州政府がPSCの検査項目に2000年問題の対応についての項目を含めるかもしれないという情報や、USCG

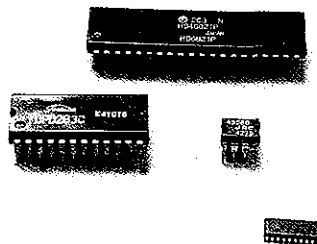


田中 裕治氏

(米国沿岸警備隊)が、2000年問題の重要性を鑑みて業界をあげて対応に取り組むようにということを促しているという情報が入っています。また荷主関係では今のところ2000年問題が船舶の運航および荷役にどのような影響があるのかという質問と、それに対してどういう対応をとっているかという質問を各個別船社に問い合わせているようです。また、いわゆるオイルメジャーが船舶に搭載機器の2000年問題は対応済みであるというメーカー側の証書を備えるようにと要求しているという情報もあります。それから船舶保険関係で、保険会社が1999年の1月1日からの新規契約または契約更改について、2000年問題に関する不担保特別条項の設置を通告してきています。これは原則的には2000年問題を起因として起こったトラブルについては担保しないが、相当の対応を行った場合については、担保を検討するというようなことです。

Q. 保船幹事会でこれまで2000年問題対応についてどのような取り組みを？

田中 この問題について一番重要なことはできるだけ広範に、かつ調査もれのないように全ての船舶搭載機器について問題が生じる可能性の有無を調査して、必要ならば事前に対策を講じることだと思います。保船幹事会ではそのような考え方のもとに、幹事会メンバーがそれぞれ機器メーカーに調査した結果を持ちよって、情報交換を行うとともにそれらをまとめ、さらによりグローバルかつ精度の高いものにするため、当協会同様、船舶搭載機器の2000年問題について調べている日本海事協会(NK)のご協力を得て、一覧表にして当協会メンバーに配布し、併せて対応の実施と安全対策の確立



船舶搭載機器に組み込まれているマイクロチップ

をよびかけています。一覧表の内容は具体的には、各搭載機器についてトラブル発生の有無と、問題を有している機器についてはその対応策をどのように行えばよいかというものになっています。

Q. 2000年問題は事前の完全対処は難しいと言われていますが？

田中 事前対応は調査の結果にもとづくものですが、それが100%でないということになる、いわゆる危険日にはトラブルの危険性をつぶし切れない機器についてはそれを手動操作に切替えるとか、手動操船の体制にするなど安全運航に差し支えないよう備えておくということが重要になって来ると思います。それとこの問題は自船が安全運航していても他の船のトラブルで被害を受けるケースも考えられるので、やはり常日頃行っているような万一に備えた安全対策を徹底することが重要でしょうね。即ち、事前調査に基づく対策と不幸にして発生したトラブルを海難事故に結びつけない対応が、2000年問題における最も有効な手法であり、この対策で大事故は防止できると確信しています。

日本郵船の2000年問題対応

工務グループ造船チーム部長代理 松尾 廣昭氏

業務グループシステム企画チーム2000年対応委員会事務局課長 向井 良平氏

Q. いわゆる「2000年問題」は、その重要性から全社的対応が不可欠とされていますが、御社における全社的対応の概要についてお聞かせ下さい。

向井 当社では2000年問題を念頭において、1996年8月からコンピュータシステムの見直しと改修に着手しました。そして昨年11月に、社会的インフラ系を担う一つの企業としての自覚のもとに、2000年問題対応を全社的規模で実施するべく「西暦2000年対応委員会」を発足させました。(図1参照) 具体的な対応内容について申し上げますと、最優先で作業を進めているのが、いわゆる販売管理、船舶運航管理、コンテナ管理といった直接顧客の皆様と接する部分をつかさどるシステムです。また、経理、人事といった社内の管理システムも当然対応を進めています。もちろんこれらは日本だけではなく海外拠点でも同様の対応をしています。米、欧州、アジアにもそれぞれ定航関係の販売管理や船舶、コンテナの管理システムがあり、その他の部分でもいくつかの小規模なシステムがありますから。それと船舶関係では、搭載機器について対応を進めています。そうした2000年問題対応は、国内海外ともそれぞれ3月までに終了させる予定です。

それから自社システム対応の他に、取引先のシステムが2000年対応がなされているかどうか調査するVRP(ベンダーリサーチプロジェクト)という取り組みを全社的

に行っておりまして、これはコンテナオペレーターなどのターミナル関係業社やフィーダー業社、レールオペレーターというような取引業者さんを中心に、一部の顧客やインフラ系の電力やガス業者などを対象にアンケートをお願いしています。この作業対象は日本国内だけで1,700から1,800、全世界合すると6,000から7,000件に及ぶだろうと思います。

Q. 具体的に「2000年問題」の危険性とそれに対する対応に関して、まず陸上部門についてお聞かせ下さい。

向井 あくまで万が一の可能性としてですが、例えばB/L(船荷証券)がでないとか、電子メールができない、関連業者のシス



向井 良平氏

テムがトラブルを起こしてフィーダー船が動かない、ガントリークレーンが動かない、荷役ができない、などが考えられます。

それに対して当社では先程申し上げましたように、自社および取引先の関係するシステムの総点検と要改善部分についての作業を進めています。

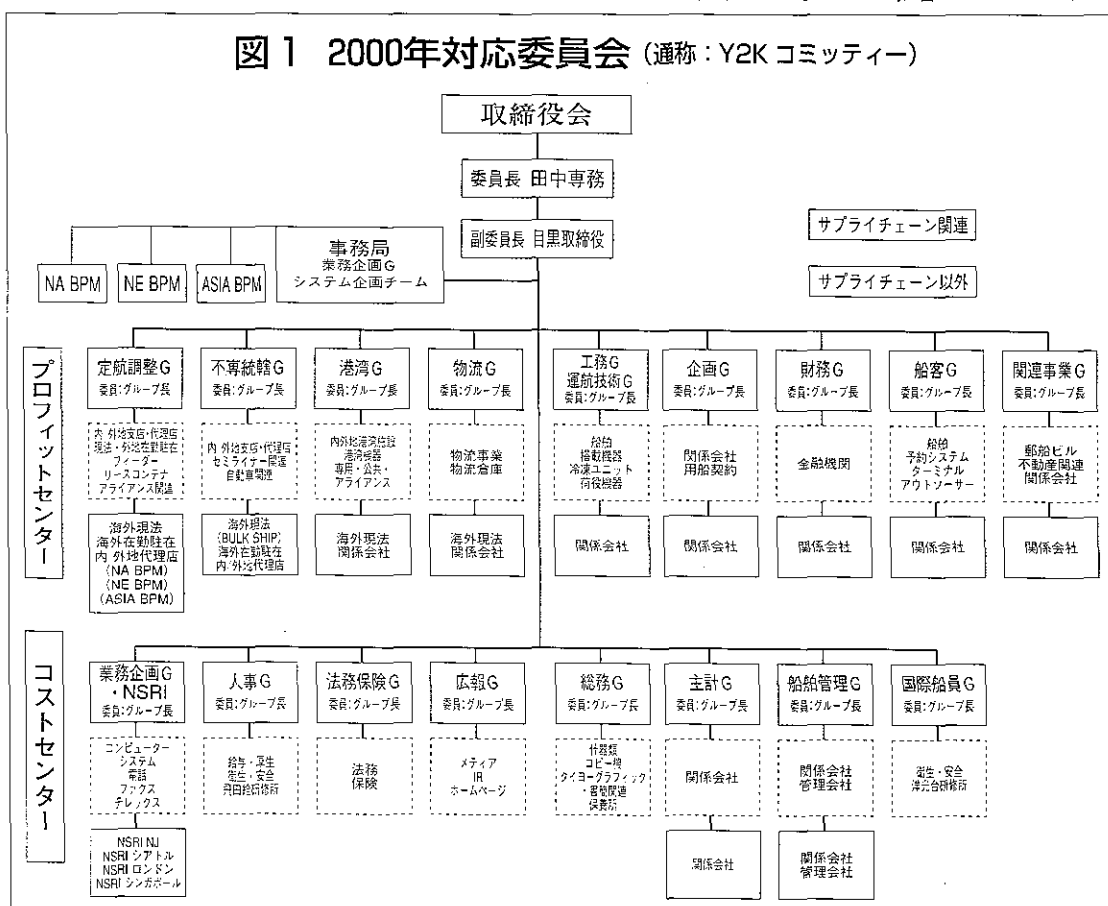
Q. 船舶部門はいかがでしょう？

松尾 当社では今年1月1日には、何らかのトラブルが発生したとの報告はありませんでしたが、他社で発生したといわれるような

機器の日付表示がおかしくなるとか、日付印刷がうまくいかないとか、そういったことはそれほど大きな問題ではなくて、一番大事なことは制御関係に起因するトラブルであると考えます。例えば主機のリモコンとかテレグラフがオーダーもしていないのに、勝手に変速することがないのか、オートパイロットで航行中、急に舵をきったりすることがないのかどうかなど、船舶の安全そのものに影響をうける機器類について特に機器メーカーに入念に調査し、そういった可能性は全くないという報告を受けています。その点さえ抑えておけば、船の安全運航についてはハード的な大きな問題はないと考えています。ですから皆さんが心

配されるような2000年1月1日に船舶の挙動、つまり制御がおかしくなってしまうというような問題は現時点で考える限り有り得ないと考えます。それと2000年問題とは別にGPSのロールオーバー問題がありますが、機器メーカーに対する調査で初期の機種の一部に問題が出るということは判明しましたが、当社の運航船舶にはそれに該当する機種はごく一部の船舶に搭載されていますが、これについては万全の体制をとることにしています。しかしながら外国製のインマルCなどに組み込まれているGPSの一部にロールオーバー問題があり、画面上の日付の表示が不正確になるくらいで、通信機能そのものには影響がないことがわ

図1 2000年対応委員会 (通称: Y2K コミッティー)



かっています。これらについては、本年3月から6月くらいまでの間に順次対応していく予定です。

Q. 自社船以外の仕組船、傭船についての「2000年問題」対応は？

松尾 仕組船につい

ては、関係船舶
管理会社に当社
でまとめた機器
チェックリスト
を配布し、対応
させるとともに、
万一に備えた安



松尾 廣昭氏

全管理も徹底させています。傭船について
も社船・仕組船同様の対応を船主に要請し、
適宜対応の進捗状況を確認しています。

Q. 御社は他の船社とアライアンスを組んでお
られますが、何かそちらの方でも対応を？

向井 当社の定期航路セクションの中に2000年
問題対応委員会がまた独立してあります。
そこではアライアンス同士の情報交換を行
っています。例えばアライアンスでもター
ミナルは事実上、各船社に従属したものが
かなりありますので、自社のバースを使う
場合もあれば他社のバースに入る場合もあ
りますよね。当社のバースの場合は当社で
2000年問題の対応をしなくてはならないし、
他社さんのものについてはその会社でやっ
てもらわないといけない。それと万一それ
ぞれの船が止まった場合どうするかという
お互いの危機回避策（contingency plan）
の確認などの情報交換をしています。

Q. 「2000年問題」は事前の完全対処は難しい
との見方もありますが、万一に備えた対応
は？

松尾 先程のハード面に対し、運航上のソフト

面の対応ということになりますが、当社は
船舶の2000年問題に対しては、運航技術グ
ループ、船舶管理グループ、工務グループ
が協議しながら、ソフト面、ハード面での
対応をしています。すべての運航船舶管理
会社に対し、「船舶における2000年問題対応
指針」メモを出状し、いわゆる要注意日には
万一に備え、職員による監視、船長の船
橋昇橋及び機関長の機関室入室を行い緊急
対応に備えるように指示をしています。自
分の船には問題がなくても周りの船に問題
が発生する可能性もないわけではないので
すから。特に2000年問題とは別にISMコ
ード対応のSMSにより、各機器にトラブ
ルが発生した場合の緊急事態対応手順書が
定められているので、この手順書に従って
対応するようになっていきます。つまり、船
舶に搭載している機器にトラブルが生じた
場合、船舶の特殊性からまず船内で一義的
に対応する必要があり、従って当社では
2000年問題と関係なく、以前からそういう
非常時に備え、ISMコード等に基づくSMS
（安全管理システム）マニュアルを作成し
て各船に配布し、指導を徹底させていま
すから、2000年問題で万一トラブルが発
生しても乗組員などへの教育も含めさらなる周
知徹底を促しています。

向井 陸上部門では先程申し上げました con-
tingency plan というものの作成をしてい
ます。これは緊急対応せざるを得ないとい
う場面に備えて作成しているもので、例え
ば業務システムがうまくいかなかったらど
うするか、あるいはパソコンとかネットワ
ークがうまく動かなかったらどうするか、
メールができなくなったらどうするか、そ
れとベンダーにトラブルが出たらどうする

かというような場合の対応マニュアルです。またそれだけでなく、いわゆる社会的インフラが駄目になったときを想定した contingency plan というのも必要だと考えています。つまり電力がこない、ガスがとまるとか交通機関が動かないとかいうときにどうするかということです。海外でもそういうことは起こりうるわけですから、海外の拠点が1月1日にきちんと動くかどうか確認するという作業もいりますので、い

ゆる緊急出社体制みたいな防災体制に近いようなものを組織しています。しかし現在のところは、社会的インフラが正常でも、当社のシステムだけがトラブルを起こしたらどうするかということに関して最優先で取り組んでいます。一応今月中には最初のとりまとめを行う予定ですが、ただしこれは「ここまですれば完璧」といった基準があるものではないので、その後もより完成度の高いものへ作り込みを続けます。

当社の「2000年問題」対応について

日本郵船専務取締役 田中道生氏

「1996年3月より2000年問題を経営上の最優先課題と捉えて、その対応に積極的に取り組んでいます。また関連対応作業を世界規模でさらに深化させる目的で、この問題を一元的に管理する「西暦2000年対応委員会」を1998年11月に設置、業務企画グループを事務局として進捗管理を続けています。

現在は、自社システム対応、起用ベンダー対応状況調査、緊急時対応計画作成などの作業を、全社を挙げて取り組んでいます。なお、当社システムの対応は1999年3月末日を以って完了の予定です。」



「2000年問題」とは

西暦年を下2桁のみでプログラムされたコンピュータシステムが、西暦2000年を1900年と認識する場合があります、その日付誤認のためにシステムの誤作動を引き起こすといわれているのがいわゆる「2000年問題」である。

また、2000年問題に関わる問題ではないが、船舶に搭載されているGPS（人工衛星を使った測位システム）の一部の機種に判明したいわゆる「ロールオーバー問題」（GPSに組み込まれた時計が起算開始から1024周目に当たる1999年8月22日になると、自動的に起算日にリセットされる問題）についても、「2000年問題」同様、トラブルが懸念されている。

なお「2000年問題」およびGPSの「ロールオーバー問題」について、トラブル発生の可能性があると考えられているいわゆる主な危険日時及び原因は以下のとおり。

危険日時	原因
1999年1月1日 1999年9月9日	西暦年の下2桁「99」をプログラムの終了と判断
1999年8月22日	GPSに組み込まれた時計が自動的に起算日（1980年1月6日）にリセット
2000年1月1日	西暦年の下2桁「00」を1900年と判断
2000年2月29日 2000年12月31日	1900年が閏年でないため、2000年も閏年ではないと判断

（次号にて商船三井と川崎汽船の「2000年問題」対応について紹介します）

我が国商船隊の船腹量の動向について

運輸省海上交通局外航課はこのほど「わが国商船隊の船腹量の動向」をとりまとめ、去る2月1日、以下のように発表した。

1. 我が国商船隊の規模

平成10年央(10年7月1日現在)の日本商船隊(2,000総トン以上の外航貨物船)の船腹量は、1,970隻(対前年比51隻減)、6,625万総トン(同1.7%減)となった。

このうち日本籍船は168隻(同14隻減)、1,169万総トン(同5.6%減)であり、また、外国用船は1,802隻(同37隻減)、5,456万総トン(同0.8%減)であった。[資料参照]

2. 我が国商船隊の船腹量の動向

我が国商船隊の船腹量は、総トン数ベースで見ると平成6年にやや減少したのを除いて平成元年以降年平均2.5%の伸び率で増加してきたが、平成9年から10年にかけて1.7%の減少となった。

船種別に見ると、総トン数ベースでは、平成8年から9年には乾貨物船、液体貨物船共に増加であったが、9年から10年は乾貨物船が減少、液体貨物船が横ばいとなった。

3. 日本籍船・外国用船別の船腹量の動向

日本籍船は、昭和47年の1,580隻をピークとして、日本籍船のコスト競争力の低下等により長期的に減少傾向にある。最近の隻数推移を見ると、昭和63年頃を境に一旦減少のペースは鈍化したが、平成4年43隻減、5年36隻減に対し、6年60隻減、7年62隻減と急激な円高等を背景に再び急速に減少した。しかし平成8年は27隻減、9年は9隻減、10年は14隻減とここ数年減少のペースが鈍化している。

外国用船は、日本籍船が減少する一方で、我が国外航海運企業が自ら用船し運航する目的でパナマ等に設立した海外子会社に保有させている外国籍船の増加により増加基調にあったが、平成10年には頭打ちとなった。

我が国商船隊に占める外国用船の割合はさらに増加し、平成10年央においては隻数ベース、総トン数ベースでそれぞれ91.5%(対前年比0.5ポイント増)及び82.4%(同0.8ポイント増)となっている。

〔資料〕 我が国商船隊の船腹量の推移

(1) 日本籍船、外国用船別

(単位:1,000トン)

年	日 本 籍 船			外 国 用 船			合 計		
	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン
昭和62年	816	28,200	45,528	1,266	26,314	43,208	2,082	54,514	88,736
63	840	24,582	39,768	1,487	30,787	49,286	2,127	55,369	89,054
平成元年	532	21,691	35,260	1,470	33,477	52,677	2,002	55,168	87,937
2	449	20,406	33,163	1,543	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
3	419	19,815	32,188	1,641	40,100	63,282	2,060	59,914	95,470
4	376	18,669	30,039	1,637	42,997	63,017	2,013	61,666	93,056
5	340	18,420	29,445	1,708	44,488	68,066	2,048	62,907	97,511
6	280	16,669	26,375	1,710	44,381	67,522	1,990	61,050	93,897
7	218	13,849	21,683	1,781	50,514	77,056	1,999	64,363	98,739
8	191	12,676	19,731	1,816	52,439	78,793	2,007	65,115	98,523
9	182	12,376	18,796	1,839	55,005	84,325	2,021	67,381	103,121
10	168	11,686	17,604	1,802	54,564	81,385	1,970	66,250	98,989

(2) 乾貨物船、液体貨物船別

(単位:1,000トン)

年	乾 貨 物 船			液 体 貨 物 船			合 計		
	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン	隻	総トン	重量トン
昭和62年	1,753	37,135	57,652	329	17,379	31,084	2,082	54,514	88,736
63	1,782	38,620	59,688	345	16,749	19,366	2,127	55,369	89,054
平成元年	1,675	38,642	59,328	327	16,526	28,609	2,002	55,168	87,937
2	1,661	39,382	59,792	331	17,934	31,408	1,992	57,316	91,200
3	1,687	40,903	63,010	373	19,011	32,460	2,060	59,914	95,470
4	1,627	40,461	58,188	386	21,205	34,868	2,013	61,666	93,056
5	1,639	40,699	60,461	409	22,208	37,049	2,048	62,907	97,511
6	1,593	39,536	58,780	397	21,514	35,116	1,990	61,050	93,897
7	1,628	43,201	64,264	371	21,161	34,475	1,999	64,362	98,739
8	1,629	43,300	63,135	378	21,815	35,388	2,007	65,115	98,523
9	1,620	45,196	67,192	401	22,185	35,929	2,021	67,381	103,121
10	1,593	44,134	63,164	377	22,115	35,825	1,970	66,250	98,989

注1. 日本籍船は日本船主協会「日本商船船腹統計」より。外国用船は海上交通局調べによる。

2. 対象船種は、2,000総トン以上の外航貨物船である。

3. 年央の値である。

4. 液体貨物船は油運船、化学薬品船、LPG船、LNG船を指す。

5. 船数処理のため年央の数字が合わない場合がある。

一般炭の荷動きがケープ型船市況のカギ

— 1999年の鉄鋼原料荷動きと海運市況見通し —

ナビックスライン(株) 不定期船第一部

1990年台初頭のバブル崩壊以降、日本経済は低位成長に転じたが、一方、中国・韓国及びASEAN諸国は、高成長率を維持・達成してきた。しかし、1997年、日本の緊縮経済政策に追い打ちをかけるように発生したアジアの金融破綻は、中国を除く全アジアの経済を不況に陥れた。この結果、1998年においては、経済のバロメーターともいわれる鋼材消費量は、欧米諸国が堅調にあったのに反し、アジアの落ち込みは顕著なものとなった(表1参照)。

1999年の鋼材消費量は、アジア各国においては自立経済再生努力及び国際的支援が奏効し、徐々にではあるが回復するものと期待されるが、好調であった欧米経済に翳りがでることより、下方調整局面に移行するものと予想される。尚、国際鉄鋼協会予測によれば、1999年の世界鉄鋼消費量は、1998年比0.8%増加し、1997年レベルに近づくことになっている。

他方、日本の1999年度粗鋼生産量は、予測に幅があるものの、前年度並み(9,150万トン前後)との見方が一般的である。因みに、楽観的予測では9,400万トン、悲観的なもので8,500万トン。大規模な経済刺激策が継続的に実施されており、早晚、その効果が鋼材消費にも顕在化してくると考えられる。従い、内需においては、前年割れすることはないと思われるが、問題は外需(輸出)の動向である。

前年度大幅に伸びた対米輸出量が半減するこ

と(約350万トン減)が必至の状況であり、如何にアジア諸国向けの回復により吸収されるかが鍵となろう。

次に、前述の内外経済情勢を踏まえて、本題である鉄鋼原料(鉄鋼石と原料炭)の海上荷動きについて考察したい。鉄鋼原料の荷動き量は、略鋼材消費量に比例して増減するわけであるが、各国の事情(原料の手当て方法—国内調達/輸入、鉄鋼方法—高炉/電炉、鋼材輸入依存率等)により変化することにも留意すべきである。英国の信頼すべき海運ブローカー2社(SSK、CLARKSON)による鉄鋼原料及び電力炭荷動きについての予測は表2の通りである。

両社予測を尊重し、国際鉄鋼協会の見通しが若干楽観的なことを考慮すれば(特に、日本・中国を含むアジア諸国において)、1999年の鉄鋼原料荷動きは、前年比落ち込むと予測せざるを得ない。但し、欧米の景気(安定持続)及びアジアの回復次第では、荷動き増に転ずることが全くない訳ではない。いずれにせよ、日本の景気対策効果、アジア諸国の立ち直りスピード、欧米景気の下方調整程度等不確定要素が多く、1999年は極めて流動的な展開となろう。

〈海運市況見通し〉

鉄鋼原料は、あらゆる船型の船舶により輸送されているが、ケープ型船(載貨能力12~18万重量トン)による輸送が主流である。

表1 国別・地域別の鋼材見掛消費見通し（国際鉄鋼協会調べ）

（単位：100万トン、％）

暦 年				1997年 (実 績)	1998年 (見込み)	1999年 (見通し)	前年比増減率		
国・地域							1998／97	1999／98	
	ド	イ	ツ	33.7	36.4	35.0	8.1	△ 3.8	
	フ	ラ	ン	15.3	15.9	15.7	3.9	△ 1.3	
	イ	タ	リ	27.5	29.2	28.4	6.2	△ 2.7	
	イ	ギ	リ	13.7	14.2	12.7	3.6	△ 10.6	
E	U	(15)	計	128.7	136.2	131.8	5.9	△ 3.2	
	チ	エ	コ	3.7	3.8	3.9	3.8	2.6	
	ポ	ー	ン	6.3	6.7	6.8	6.3	1.5	
そ の 他 欧 州 計				33.5	36.3	37.5	8.4	3.3	
	ロ	シ	ア	15.7	15.4	15.5	△ 1.9	0.6	
	ウ	ク	ラ	6.5	7.0	7.0	7.7	0.0	
C	I	S	計	30.0	30.4	30.5	1.3	0.3	
	カ	ナ	ダ	15.2	15.4	15.6	1.3	1.3	
	米		国	113.1	117.5	112.3	3.9	△ 4.4	
N	A	F	T	計	137.3	142.7	138.4	3.9	△ 3.0
	ブ	ラ	ジ	15.3	15.6	15.8	2.0	1.3	
南 米 計				28.5	29.0	29.6	1.8	2.1	
ア フ リ カ 計				14.6	14.3	14.3	△ 2.0	△ 0.2	
中 東 計				13.3	11.6	12.1	△ 12.4	4.0	
	中		国	103.5	107.3	113.6	3.6	5.9	
	日		本	82.1	72.3	74.8	△ 11.9	3.5	
	イ	ン	ド	22.9	23.8	24.0	4.1	0.5	
	韓		国	38.1	25.5	26.7	△ 33.1	4.7	
	台		湾	21.0	20.4	21.6	△ 2.9	5.9	
	イ	ン	ド	6.5	3.3	3.4	△ 49.2	1.5	
	シ	ン	ガ	4.5	4.3	4.2	△ 4.5	△ 3.0	
	フ	イ	リ	3.9	2.8	2.9	△ 28.6	3.6	
ア ジ ア 計				306.1	282.8	294.4	△ 7.6	4.1	
オ セ ア ニ ア 計				6.7	6.7	6.7	0.3	0.4	
世 界 合 計				698.6	689.9	695.3	△ 1.2	0.8	

本稿では、鉄鋼原料の荷動きと海運市況を論じているわけだが、主配船舶型であるケーブ型船に絞って考察したい。海運市況は、天候・政治情勢・戦争など他動的要素によっても変動するが、原則的には、他の商品市況と同様に船腹需給バランスにより決定される。

海運市況における需要とは、厳密に言えば、前述の荷動き量のみではなく、積み地から揚げ地までの距離、航海日数を勘案したトン・マイ

ルである。但し、概ねのトレンドは荷動き量で把握可能であり、この数字をベースに考えることは間違いではないであろう。但し、ケーブ型船市況を考える場合、鉄鋼原料のみならず全荷動きの60%強を輸送している一般炭の荷動きを無視する事は出来ない。1999年におけるケーブ型船対象貨物（鉄鉱石、原料炭、一般炭）の荷動き予測（表2）では、SSYが前年比200万トン減、CLARKSONが600万トン増と異なるが、一

表2 鉄鋼原料および電力炭の荷動き予測

(単位:100万トン)

	SSY				CLARKSON			
	一般炭	原料炭	鉄鉱石	合計	一般炭	原料炭	鉄鉱石	合計
1997	279.3	181.9	433.1	894.3	267	175	427	869
1998	289.9	178.1	422.6	890.6	280	174	414	868
1999 (予)	294.5	174.1	420.0	888.6	298	171	405	874
(対1997比較)	(+15.2)	(△7.8)	(△13.1)	(△5.7)	(+31)	(△4)	(△22)	(+5)
(対1998比較)	(+4.6)	(△4.0)	(△2.6)	(△2.0)	(+18)	(△3)	(△9)	(+6)

一般炭を除く鉄鋼原料では、それぞれ660万トン/1,200万トン減を予測しており、鉄鋼原料輸送におけるケーブ型船船腹需要は悲観的にならざるを得ない。しかしながら、原子力発電の割合を縮小志向しているフランス・ドイツ、高コストの国内炭より安価な輸入炭を求めている英国・ドイツ等の欧州諸国の動き次第では、一般炭荷動きが増加する可能性はある。また、アジア諸国の IPP (独立発電事業者) 事業が計画通り進捗すれば、船腹需要が更に膨らむ可能性もある。結果として、鉄鋼原料の荷動き減少を、一般炭の荷動き増加が吸収することにもなる。

次に、市況形成のもう一つの要素となる船腹供給状況を考えてみたい。CLARKSON 資料による世界のケーブ型船隻数と船腹量は下記の通りである。

	隻数	船腹量
1996年末	511隻	77.5百万トン
1997年末	540	82.3
1998年末	523	80.7

1997年はかなりの新造船が竣工した一方、好市況に支えられ解撤は余り進まなかった。しかし、1998年は新造船の竣工量が前年比大幅に減少した一方、市況低迷により解撤が進み、船腹量は減少した。1999年は竣工量と解撤量が略拮

抗すると CLARKSON は予測しているが、次の理由により解撤・係船は予測以上に増加するものと考えたい。

- (1) 現市況は、係船点以下のレベルまで下落しており、償却が進んでいる高齢船を市況反騰を期待し運航損失を蒙りながら保有することを船主は避ける。
- (2) 船腹過剰下において、荷主/用船者の高船質選択志向は増大し、老朽・低船質船は市況から淘汰される。
- (3) PSC 及び ISM コードの厳格化により、低船質船については、メンテナンス費用が増え、船主経済は成り立たないまで圧迫される。

〈結 論〉

1999年の鉄鋼原料荷動き量は減少する反面、一般炭輸送量に伸びが期待できる。従い、ケーブ型船の需要は、略前年並み乃至は若干の増加と予測する。

一方、供給面では、解撤/係船量が引き続き高水準で推移し、船腹需給バランスは徐々に改善される。以上より、ケーブ型船市況は、1999年年央以降、ボトムを脱し、反転回復していくだろう。

London 便り



昨年末、英国運輸省により「BRITISH SHIPPING CHARTING NEW COURSE」と題する報告書が発表されました。これは一昨年発表された英国政府の運輸白書「FUTURE OF TRANSPORT」の中で、長期的展望に立った海運政策を策定すると公約しましたが、これを受けて一昨年の秋、労働党政府の副首相ジョン・プレスコットによって海運政策作業部会（SWG）が設立されました。このSWGでは運輸省の海運・港湾局長が委員長となり、船主協会、組合それに運輸省を始めとする関係各省が参加しました。託された課題は英国の海運、海事関連産業の振興と MARITIME LONDON（海事センターとしてのロンドン）のより一層の発展の為の戦略を長期的な視野に立って策定する事でした。このSWGが一年以上かけて、多くの調査を行い作成したのが今回の報告書です。これはA4判

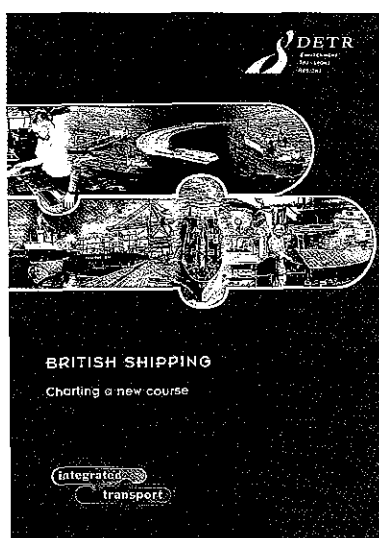
60ページで、多くのカラー写真を用い、又パラグラフ毎に番号が振ってあり大変読みやすくなっています。

構成は序文、要約に続いて本文は5章よりなり、英国海運の現状分析と問題点の指摘、それに対する政策提案等があり、それに参考資料として、過去の英国海運に関する報告書の要約や、EUの海運助成に関するガイドライン等を載せています。

序文は勿論、船員出身のプレスコット副首相で、彼は島国として交易を海上輸送に依存する英国としては英国海運の衰退を座視するわけにはいかないと述べています。このあたりは日本の報告書と同じですが、違うのは歴史的に英国海運が世界的にも重要な役割を果たしてきた実績を維持する必要がある事、英国海運の振興により海上における安全の確保と海洋環境の保護が達成出来ること、そして海運の振興は英国人船員の雇用の増大を意味し、海事関連産業への優秀な人材の供給源となり、ひいては MARITIME LONDON の発展につながるとしています。

この報告書は英国海運の衰退の原因は非常に複雑だが、列挙するとすれば、貿易パターンの変化、グローバル化、サブスタンダード船と国家補助を受けた海運企業による不公正な競争、英国における人件費と安全性等確保の為のコストの高さ、そしてオープン・レジスターとの競争の激化としています。

政策提言として33項目を挙げていますが、半



分以上が船員の教育訓練と雇用の問題になっています。英国における教育訓練は日本と違って、船社が訓練生を採用して船社の責任で学校に送り、乗船訓練の場を提供する事となっています。この為とにかく船社が訓練生を採用しやすいように訓練費の補助等について多くの提言が行われています。例えば教育訓練の為に基金の創立や英国船員を雇用する外国船主に教育訓練費用の一部を負担させようとする提案ですが、ここではわが国としても参考になるような提言を拾い出してみましょう。

1. 訓練生採用及び訓練のための助成制度

SMarT (Support for Maritime Training)
scheme の長期かつ安定をはかる

この SMarT 制度は1998年4月1日から導入されたが、それ以前の制度は実態にそぐわない面があり、補助額もインフレに対応するようなスライド制になっていなかった為、今回の制度は船社が長期的展望にたって採用／訓練計画を立案出来るようなスキームを求めている。

2. 英国船員を雇用する際にオフショア契約とする場合の明確なガイドラインを策定する。

人件費の8—10%に及ぶ社会保険料を節約する為、海外にマンニング会社を設け、そこで英国船員を雇用する。船員は年金等の手当ては自己の責任において行う事になる。この雇用形態はここ2、3年に多くなったもので例えばシェルの英国船員の相当数はこのオフショア契約という。この契約は社会保障や税法上種々問題があるが、この方法により英国船員の雇用が維持されている実態がある。

なお、船員に対する優遇税制については

FED (UK FOREIGN EARNING DEDUCTION) と称する所得税免除制度がある。

3. 船員の外地交代に伴う旅費補助制度の拡充
CRCS (CREW RELIEF COSTS SCHEME) と呼ぶ制度で、政府が船員の交代旅費を負担するが、これを近海船にも適用するなど運用の柔軟性を求めている。
4. 法人税を運航トン数に基づき納税する方法に代える等、税制上の改革につき船社と検討する。

いわゆるトン数制課税方式は既にノルウェー、オランダで採用されドイツも導入を決定しており、またギリシャも検討中と伝えられている。

5. サブスタンダード船の排除にさらに努力し
不公正な競争から英国商船を保護するとともに、旗国及び沿岸国としての責任を十二分に果たすよう英国海上保安庁に十分な予算を確保する。

6. モーダルシフトの推進に積極的に取り組む。

これらの提言については、今後財政当局とも詰めたうえ、さらにSWGにて詳細な実施上の問題点や手続を審議し、EUのガイドラインに抵触しないか確認のうえ実行に移されるものと理解されています。欧州の伝統的な海運国はいずれも海運振興に意を注いでいますが、英国では海運のみならず海事関連産業と MARITIME LONDON の振興に船員政策が密接に関連しているところから、一層興味があります。

(欧州地区事務局長 赤塚宏一)

第2回

潮風満帆

東廻り世界一周船 —男達の乾杯—

元商船三井船長 矢嶋三策



無事平穏な航海もあるが、次から次へと事件の連続する波瀾の多い航海もある。

船長になって3年目(1963年9月)、定期貨物船目黒山丸(三井船舶、9566総トン)に乗船し、東廻りで世界一周をした時の航海は、始めからの事件続きであった。

横浜を出帆して太平洋を渡り、パナマ運河を通過してカリブ海に入り、先ず最初にドミニカ共和国のサントドミンゴに入港した。

荷役を開始して暫くするとハリケーン来襲のニュースが入り、港長から港外へ出て回避するよう通達が出された。

やむなく港外で一昼夜の回避を行い、入港すると今度は内乱が勃発したという。

遠くで銃声も聞こえ、船員は上陸禁止を申し渡された。

全く情報がつかめぬので岸壁を通りかかったジープを呼びとめ「プエルト・コマンダンテ」と大声で叫ぶと、判ったらしく港長の所へ連れて行ってくれた。

こういう時には金筋4本の肩章と、大声の片言がものを言う。

電話を借りて領事館との連絡がつき、漸く事件の全貌をつかむことができた。

幸い事件は早期に解決したので荷役を続行することができ、船は大西洋を渡りロンドンに向け出港することができた。

ロンドンに入港すると支店長が来船され、仕事の打ち合わせが終わると、本船に大根があったら少し分けて貰えませんかと言われる。

まさかロンドンに来て大根の話が出るとは思わなかったのにびっくりしたが、太陽と水に恵まれぬ

英国では、大根が貴重品であるということに気づかされたのであった。

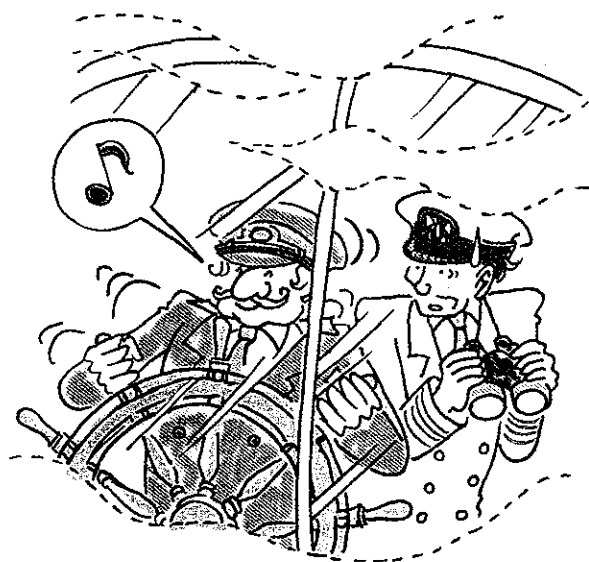
ロンドンからノースシーに出ると大戦中の機雷の掃海水路を航行することもあり、ノースシーパイロットが乗船してきた。

霧が深く、多くの船が輻輳する中をレーダーを頼りに航行するのであるが、視界は漸く1哩という所であった。

私が「今日は1哩しか見えぬ」と言って嘆いていると、ノースシーパイロットが「今日は1哩も見える」と言って喜んでいるのである。

これにはびっくりして物も言えず、思わず彼の顔をのぞきこんでしまった。

「Fog is our enemy」(霧はわれらの敵)と彼は言う。

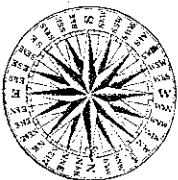


とても春霞などという優しい存在ではない。改め
て海図を見ると、英国の最南端が北緯50度であ
った。日本は最北端が北海道の稚内で、北緯45
度半である。
眼の覚める想いというのは、こういうことを言うの
であらうか。
私は日本の文化と西洋の文化の違い、西洋の
物質文明の原点が、ここにあるのだということを身
にしみて感じとったのである。
ロツバルタムでは霧が深い為、川の中真ん中で立
ち往生してしまった。
パイロットはここでアンカー(投錨)して霧の晴れ
るのを待つが、それともタグボートを使って岸壁に
着けるか、どちらにするか船長の決断を求めてくる。
川の中にアンカーしていても霧の中を往き来す
る船がぶつかる恐れがあるので、思い切って岸壁
に着けることに決めたところ、4隻のタグボートがや
つてきて船を馬繋ぎにした。
パイロットはハーバーレータからの右側陸岸
から5m、左側10mといった電話連絡を開きなが
らタグボートに指示を与えて操船する。
まるで鞋業師のような操船である。
やがてボートと岸壁の灯りが見えてきて船が横
着けられると、4隻のタグの船長が一齐に船長室
へかけこんできた。
男達の乾杯の為である。
ハンブルクではホーサー(繫船索)がプロペラ
に絡まり、スエズではアンカー(錨)が隣の船のアン
カーに絡まるなど、その後も様々な事件に遭遇した
が、何とかスエズ運河を無事通過し、燃料の補給
の為、レツドシのアンカーに向かった。レツドシー
の夜は暑いのでシャツ1枚になり、日頃信仰して

いる金光教の教典を読んでいると「神の徳を十分
に受けようと思えばまよふという心を出さねばならぬ。
まよふとは死んでもまよふということぞ」という所があ
った。
するとその時、トントと誰かがドアを叩くので開
けてみると、血だらけになったセーラーが、ウイスキ
ーの割れた瓶を持って立っていた。数人の乗組員
がその後ろを取りまわっている。
丁度「まよふという心を出せ」という所を読んでいる
たので、ひるんではならぬと心に言い聞かせ「どう
したんだ」と言っているいきり彼に近づいた。私のシ
ヤツに彼の血がバツと飛び散ったと思うと彼は持つ
ていたウイスキーの瓶を手から放した。そこで皆が
彼を取り押さえてトクタの所へ連れて行った。
事の次第は酒を飲んだ上で口論で、セーラー
が相手のボートを追いかけ、誤って自分で自分の
腕を切ってしまったのである。
船長に自分の言い分を聞いて貰いたいといふこ
とで、私の所にやってきたのであった。
トクタの応急手当をすませ、血だらけの通路
の大掃除をしている中にアンカー入港となった。陸
上の病院での診察の結果セーラーは船内治療で
よいこととなったが、昨夜の騒動で司厨長が発熱
トクタは発疹チフスの疑いがあるといふので、
セーラーと2人が隔離病室に入れられてしまった。
横浜迄は15昼夜の航海である。
日本が近づくにつれてセーラーの傷は快復し、
司厨長の発熱も治まった。
かくて目黒山丸は横浜出帆以来84日、東廻り
世界一周の航海を終え、無事横浜に帰港すること
ができた。男達の乾杯である。



7つの海のこぼれ話



英文パンフレット「Japanese Shipping 1998」の刊行について

当協会はこの度、英文パンフレット「Japanese Shipping1998」を刊行致しましたのでお知らせします。

このパンフレットは、わが国海運の現状及び当協会の活動を英文にて取りまとめたもので、諸外国の海運関係機関、在外日本公館等に広く配布することとしております。

内容は、はじめにわが国海運の現状を、日本商船隊の船腹量、海上貿易量と日本商船隊の輸送活動、内航海運の3項目に分け説明し、続いて当協会の活動を、

- (1) 国際船舶制度の推進
- (2) 海運にかかわる規制緩和の推進（海運企業の自由な事業活動を阻害する規制の撤廃、わが国港湾の効率化の推進）
- (3) 船舶の安全運航と海洋環境の保全（サブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進、安全運航の徹底と海洋環境保護対策の推進）
- (4) アジア船主フォーラム（ASF）の活動

の4つの項目毎に説明したものとなっております。また巻末には当協会の機構図、メンバーリスト等も掲載しております。

ご希望の方は、FAX（03-3264-7354）若しくは e-mail（pub-office@jsanet.or.jp）にて、当協会総務部広報室までお問合せ下さい。

Japanese Shipping 1998 日本語訳（当協会の活動部分の抜粋要約）

(1) 国際船舶制度の推進

……日本船主協会では、国際競争力強化のため、国際船舶における船員の配乗条件を緩和し、原則として日本人船長・機関長2名体制を早期に実現するよう要請してきました。その結果、1998年5月に船舶職員法の改正法案が可決され、STCW条約締結国の海技資格を持つ外国人船員は、日本の海技資格を持たなくても、運輸大臣の承認のもとに、船舶職員として日本籍船に乗り組むことを可能とする法的な裏づけができました。

現在、1999年5月に予定されている改正船舶職員法の施行に向けて、具体的な外国海技資格承認制度についての検討が進められていますが、国際船舶制度を実効あるものとするためには、海運企業にとってより実用的で利用しやすい承認制度の確立が不可欠です。日本船主協会は、こうした点を踏まえた実効性の高い国際船舶制度の実現に大きな期待をよせています。

(2) 海運にかかわる規制緩和の推進

① 海運企業の自由な事業活動を阻害する規制の撤廃

……わが国には、すでに時代にそぐわなくなった各種制度や規制がまだまだ数多く存在し、それが海運企業の健全で自由な活動を妨げ、国際競争における大きなハンディキャップとなっています。こうしたさまざまな障壁を取り除き、世界の海運国と伍していけるだけの真の国際競争力を確保するためには、グローバルスタンダードの視点に立った大胆な構造改革が不可欠かつ緊急の課題です。

このため日本船主協会は、政府に対し、会員各社の声を集約した多岐にわたる要望を提出し、その一部についてはすでに撤廃や改善を実現してきました。しかしながら、いまだ実現

していない項目も数多く存在しています。日本船主協会は、今後も政府を始めとする関係各方面に積極的に働きかけ、これらの撤廃に積極的に取り組んでまいります。

② わが国港湾の効率化の推進

……日本船主協会では、日本全国の港湾および港湾関係者に対し、係船施設使用料・入港料等の低廉化、諸外国港湾では既に実施されている365日24時間の荷役が可能な措置、荷役の円滑な実施、水先制度の見直し等、港湾をより利用しやすく効率的にするための改革を要請してきました。

横浜港や神戸港における港湾料金の適正化や港湾機能の効率化を目指す動き等、港湾サイドにも、こうした要請に対する前向きな対応が見られるようになっていきます。

現状ではアジアを含む海外主要港に比べて立ち遅れている輸出入手続および港湾諸手続のペーパーレス・EDI化や、申請窓口の一元化についても、1999年の実現に向けて関係者間での対応が急がれています。

日本船主協会は、こうした港湾関連諸制度の改革をさらに推進するために、今後も関係諸機関との緊密な対話を継続していきます。

(3) 船舶の安全運航と海洋環境の保全

① サブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進

……日本商船隊の大部分は、良好なメンテナンスを維持していますが、サブスタンダード船の多くは国際基準を満たすための最低限のコストを負担していません。悪質な船社が良質な船社をしめだす事態を招かないためにも、わが国はサブスタンダード船の排除に先進海運国としてのリーダーシップを発揮して積極的に取り組んでいくつもりです。また、常により安全性の高いクオリティ・シップを維持している船社の努力が、社会で適正に評価され、最終的には利用者（荷主）の信頼を得ることになると信じています。……

② 安全運航の徹底と海洋環境保護対策の推進

……とりわけ東京湾など船舶が輻輳する海域での総合的な安全対策は、関係機関との連携によって速やかに実行すべき重要課題であり、中でも東京湾中ノ瀬航路の浚渫は、関係者の理解と協力を得て、緊急に着手すべきものです。

また1998年7月1日からは、SOLAS条約第IX章（船舶の安全運航の管理）の発効に伴い国際安全管理コード（ISMコード）が強制化されました。日本船主協会は、これまでメンバー会社の証書の早期取得を積極的にサポートしてきましたが、今後は海陸一体となった安全管理体制の実効ある運用を通して、海上交通のより一層の安全を目指していきます。

(4) アジア船主フォーラム（ASF）の活動

……第7回会合は、1997年5月25日、オーストラリア船主協会の主催によりオーストラリア・クイーンズランドにおいて開催され、6つの“S”委員会の討議を通じてアジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換の後、最後に共同コミュニケが採択されました。また翌26日には、前年に引き続き、他の国際海運関係団体（CENSA、ICS、ISF、INTERCARGO、INTERTANKO）の代表との対話の場も設けられ、活発な意見交換が行われました。

ASFの第8回会合は、1999年5月24日に、日本船主協会の主催により、日本で開催されます。日本船主協会は、同会合の成功に向け尽力するとともに、ASFの将来のあり方についても検討の場を設けていきたいと考えます。



1月

10日 運輸省は船員中央労働委員会の新委員（10日付）を発表した。

14日 当協会は、中国政府が昨年12月21日に発表した新海運規制案に対し、運輸省海上交通局外航課長宛て要望書を提出し、中国当局に対する政府レベルでの働きかけを要望した。
（P. 2 シッピングフラッシュ 1 参照）

18日 運輸省は規制緩和推進3ヵ年計画の改定作業状況の中間公表を行った。

19日 運輸省は、19日に招集された第145回通常国会に、日本船舶の国籍条項の要件緩和のための船舶法改正法案など6本の法案を提出する予定である旨発表した。

日本船舶輸出組合は、1998年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は144隻、718万9,000総トンで、前年同期に比べ総トンベースで44.5%減少した。

20日 米国政府は、昨年末に運政審の港湾運送小委員会がまとめた港湾運送事業の規制緩和にかかる中間報告に対する意見書を運輸省海上交通局に提出した。

22日 外航労務協会と全日本海員組合は、昨年末の米英両国によるイラクへの空爆以降見合わせていたイラクの原油積み出し港「ミ

ナールバクル港」への日本船舶の入港を、およそ1ヶ月ぶりに再開することを確認した。

26日 2001年1月からの中央省庁再編に伴う行政のスリム化について検討している「中央省庁改革推進本部（本部長：小渕恵三首相）」は、「中央省庁等改革にかかる大綱」を正式に決定した。

27日 米国通商代表部（USTR）のフィッシャー一次席代表は、運輸省の土井勝二運輸審議官と、港湾運送問題など日米の運輸問題について会談した。



1月の定例理事会の模様

(1月27日、日本船主協会役員会議室において開催)

会員異動

○退 会

平成10年11月30日付

住金物流株式会社(阪神地区所属)

平成11年1月27日現在の会員数128社

(京浜地区所属83社、阪神地区37社、九州8社)

総務委員会関係報告事項

1. 平成10年度マラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設維持管理費用の拠出について

(財)マラッカ海峡協議会より、平成10年度のマラッカ・シンガポール海峡の航行援助施設の維持管理事業の事業費について協力依頼があり、昨年度と同額の2,500万円を拠出することとした。

2. 平成11年度海運講習会の開催について

当協会では、広報活動の一環として昭和32年より会員会社の陸上新入社員等を対象に、社会人としての門出を祝するとともに、海運人として必要な心構えを育成する目的で海運講習会を実施している。

先に行った調査の結果、24社より、総合職91名、一般職32名、合計123名の受講予定者があったので、昨年同様、本年度は総合職と一般職合同で、来る3月30日(火)、海運ビル2階大ホールにおいて開催することとし、講師および演題については、次の通り予定している。

なお、本年度より、受講料として、当協会会員は参加一人につき1,000円を、また会員以外については従来通り3,000円を、各参加会社毎に徴収することとした。

[海運講習会の予定]

日 時：3月30日(火) 09:00~15:40

場 所：海運ビル2階

—次第概略—(敬称略)

挨拶 日本船主協会会長 河村健太郎
「菜の花の沖」を知っていますか?

産経新聞論説委員 杉本 忠明

歌づれ病づれ40年 作詞家 星野 哲郎

～映画「日本の海運」の上映(30分)～

日本海運の現状と将来

日本船主協会副会長(広報担当)

生田 正治

社会人としての心構え

マネジメントサービスセンター

三木 尚子

船長雑感 日本郵船(株)船長 堀 康雄

政策委員会関係報告事項

1. 平成11年度海運関係予算および税制改正について

(本誌1月号P.2 シッピングフラッシュ1参照)

港湾物流委員会

1. 運輸政策審議会海上交通部港湾運送小委員会「中間報告」について

(本誌平成10年12月号P.11海運ニュース1、平成11年1月号P.15海運ニュース3参照)

2. 横浜港の強制水先対象船型の見直しについて

(1月号P.6 シッピングフラッシュ2参照)

3. 第30回港湾審議会管理部会の模様について

(1月号P.13海運ニュース1参照)

海務委員会関係報告事項

1. イラク情勢と当協会の対応について

イラク情勢は昨年10月31日、イラク政府が国連の大量破壊兵器破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、昨年の12月17日米明、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、情報収集に努めるとともに、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。

また、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。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を努めた。

2. コンピューター2000年問題への対応について

西暦年を下2桁のみでプログラムされたコンピュータシステムにおいて誤作動が生ずる「コンピューター2000年問題」は船舶に搭載されている設備機器について発生する可能性があるが、当協会はこれに対応するため、日本海事協会（NK）との協力により、船舶に搭載されている機器類がこの問題に適応したものであるかどうかについて、メーカーへの調査結果を取り纏めリストを作成した。

また、この問題に関し、NKは、船舶に搭載された設備機器の制御用に使用されているマイクロチップ等につき、これを内蔵した機器の点検を完全に行うことは困難であり、異常が発生した場合、その影響がどこまで及ぶのかは予測できないと指摘しており、かつ、この問題で異常発生の可能性があるとされている最初の日時が本年1999年1月1日とされていたことから、海務委員会はNKが示す具体的安全対策（案）を審議し、会員各社宛にこの内容を参考として、万一に備えた船舶の安全運航確保のための事前対応を含む安全対策を早急に確立するよう要請した。

3. 海賊問題について

当協会は、1989年に「海賊防止対策要領」を策定し、船舶の安全確保に万全を期すとともに、万一事件が発生した場合には付近海域を航行する他の船舶に注意喚起するための速報体制等を確立しており、近年は関係船舶の被害は少ない傾向が続いていた。

しかしながら、世界的には海賊事件は増加傾向にあり、特に凶悪化および組織化した海賊が

東南アジア海域で多発している状況に対し、昨年11月にシンガポールで開催されたアジア船主フォーラムの航行安全委員会で、各国政府に対し実効ある海賊防止対策の早期策定を呼びかけるとともに、本年2月3日から5日の間にシンガポールで開催されるIMO主催の海賊防止のためのセミナーに、積極的に参加するよう呼び掛けた。

一方、新聞にも報道されているとおり、昨年9月にわが国船主が実質所有するパナマ船籍の“テンユウ”号が東南アジアでシージャックされ、12月に中国で発見されるという事件が発生した。

当協会は、海賊事件の防止のためには、捜索協力等の国際的な取り組みが必要との考えから、政府に対し、IMO等の国際機関に積極的に働きかけるよう要請している。

労務委員会関係報告事項

1. 船員教育・訓練機関の民営化問題について
(P. 3 シッピングフラッシュ 2 参照)

陳情書・要望書（1月）

宛 先 運輸省海上交通局外航課長
件 名 中国の新海運規制案について
要 旨 (P. 2 シッピングフラッシュ 1 参照)

海運関係の公布法令（1月）

- ⑥ 船舶復原性規則及び船舶安全法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第2号、平成11年1月27日公布、平成11年2月1日施行)

国際会議の開催予定（3月）

ASF 船舶解撤委員会中間会合
3月1日 台北
船舶のアレストに関する国連外交会議
3月1日～12日 ジュネーブ
ICS 無線・航海小委員会
3月3日 ロンドン
IMO 第42回設計設備小委員会 (DE)
3月8日～12日 ロンドン
IMO 第7回旗国小委員会 (FSI)
3月22日～26日 ロンドン

平成10年度海運関係叙勲・褒章受章祝賀パーティーの開催

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

平成10年度は、平成11年1月27日、日本海運倶楽部において、会員会社をはじめ関係団体、報道関係等多数参加の下、祝賀パーティーを開催した。

本年度の叙勲者・褒章受章者は以下の方々である。

平成10年度海運関係叙勲者・褒章受章者（順不動、敬称略）

叙 勲 者（2名）

（春 季）勲 四 等 瑞 宝 章	高 田 四 郎（元・大阪商船三井船舶株式会社 常務取締役）
（秋 季）勲 三 等 旭 日 中 綬 章	友 國 八 郎（元・大阪商船三井船舶株式会社 会長）

褒章受章者（2名）

（秋 季）藍 綬 褒 章	生 田 正 治（大阪商船三井船舶株式会社 社長）
藍 綬 褒 章	毛 利 盟（川崎近海汽船株式会社 社長）



[資 料]

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（中間報告）

—直轄事業の具体的範囲の考え方—

平成10年12月18日 運輸省 港湾審議会

はじめに

いま、我が国の港湾は、大きな転換を迎えようとしている。

昭和30年代の臨海工業地帯の開発を支える港湾の開発、昭和40年代の第二の黒船の到来といわれた海上コンテナ輸送への対応。そして、石油ショック以降は、高度成長から安定成長への転換、エネルギー政策の新しい展開、国民の環境問題に対する意識の高まり等に対応し、国の経済安全保障政策の一環として港湾におけるエネルギー基地の整備や港湾における公害防止事業や環境整備事業等が展開されてきた。このように、港湾は、その時代の国民生活や経済社会の要請に柔軟に対応しつつ、今日の我が国の経済発展を支えてきている。

しかしながら、近年、世界経済のグローバル化が一層進展する中、企業が立地する国を自由に選ぶという国際的な大競争時代が到来し、我が国の港湾においても、近隣諸国の港湾との厳しい競争の中でその地位が低下しつつある。一方で、規制緩和の進展により港湾を取り巻く事業活動の活性化が期待されている。今後、我が国の港湾が国際的に一定の地位を維持し効率的な海上交通輸送サービスを提供していくためには、経済、社会の変化に対応した港湾の整備及び管理のあり方を模索していかなければならない。

平成10年11月10日、運輸大臣から港湾審議会に諮問された「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」については、同審議会管理部門にその審議が付託され、専門的かつ集中的に検討を行うため同部会にワーキ

ンググループを設置し検討を進めることとされた。

本ワーキンググループでは、これまでに3回にわたり検討を重ねてきているところであるが、この度、諮問に係る検討事項のうち「直轄事業の具体的範囲の考え方」についてとりまとめたので、ここに報告する。

ただし、今回報告する直轄事業の具体的範囲の考え方については、北海道及び沖縄県の区域を除く地域におけるものとして報告するものである。

I. 港湾を取り巻く社会経済の変化等について

我が国は、食料の6割、エネルギー資源の9割をはじめ、国民生活や経済社会活動に不可欠な物資の大半を海外に依存している。こうした物資は重量ベースでその99.8%が、金額ベースで約8割が港湾を経由しており、特に貿易立国たる我が国の産業活動を支える原材料、製品・半製品・加工品等の貨物輸送の大半は海上輸送が担っている。また、国内の貨物輸送分野においても、内航海運がトンキロベースで約4割を分担している。

このように、港湾は、四面を海に囲まれ資源に乏しい我が国にとって、国民生活の安定を支え、経済産業活動の発展にとって不可欠の社会資本である。

近年、我が国の港湾を取り巻く状況は大きく変化しつつある。

(1) 国際的な大競争時代の到来

世界経済のグローバル化が一層進展する中、企業が立地する国を自由に選ぶという

国際的な大競争時代が到来しており、我が国経済の新たな発展の可能性を拓いていくためには、物流の高コスト構造を是正し、消費者利益を確保すると同時に、我が国の産業立地競争力を強化することが求められている。

また、我が国の港湾の外貨コンテナ取扱貨物量はこれまで10年間で約2倍という相当の割合で伸びてきているものの、他のアジア諸国の港湾に比べて日本の港湾の相対的地位は低下してきている。また、北米・欧州航路再編成及び船舶の大型化により、日本に寄港する航路の便数は増えているが、その相対的割合は減少し、今や港湾は、港湾利用者から選択される時代となっており、世界の中の日本という国際的視点での港湾の整備・管理が求められている。

さらに、世界の主要港においては、港湾諸手続のEDI化(電子情報処理化)の進展はめざましく、各種手続きの簡素化、迅速化が図られており、我が国の港湾においても、既にグローバルスタンダードとなっているEDI化の推進が喫緊の課題となっている。

(2) 地球規模の環境問題の顕在化

CO₂等の温室効果ガスの排出量の増加に伴う地球温暖化の懸念が高まってきたことを背景に、近年、世界的規模での一層の取り組みの強化が求められてきている。このような状況下で、平成9年12月に京都において地球温暖化防止京都会議が開催され、京都議定書が採択された。これを踏まえ、我が国のCO₂排出量の約2割を占める交通運輸部門においても、より一層の取り組みが必要となっており、エネルギー効率に優れ、環境への負荷の少ない海運の特性を活かし、モーダルシフトの推進による地球温暖化防止への対応の期待が高まっている。

(3) 深刻化する廃棄物処分問題

大都市圏が背後に存在する東京湾、大阪

湾等では、すでに一般廃棄物の海面処分の割合が5割を超えている状況にあるなど、廃棄物の処分については、内陸における処分場の確保が困難な状況となっており、海面に最終処分場を求める要請が高まってきている。

また、内陸部における廃棄物処分場の新規立地に対する地域住民の反対等を背景として、地方公共団体が単独で廃棄物処分場を確保することはますます困難になりつつあり、複数の地方公共団体が共同で利用できる広域的な廃棄物処分場への要請も高まりをみせてきている。

(4) 阪神・淡路大震災の教訓

平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災では、我が国を代表する国際港湾である神戸港において、ほとんどの岸壁が使用不能となり、国際海上コンテナ貨物等の取り扱いができなくなったため、阪神地域のみならず、国内外の社会経済活動に極めて重大な影響を及ぼした。一方、唯一被災を免れた耐震強化岸壁を利用して避難者、支援者、救援物資、資機材等の輸送が行われたことや被災地の復旧が進むにつれて港湾緑地等のオープンスペースが救援活動の前線基地、仮設住宅用地、復旧工事基地等として多様に利用されたことから、復旧・救援活動を支える防災拠点として港湾の機能の必要性があらためて認識された。

(5) 良好な港湾・海洋環境創造への期待

港湾環境の保全是、重要な課題となっているが、近年、環境保全に加えて、良好な港湾・海洋環境の積極的な創造に対する国民の期待が高まりを見せつつある。

港湾の整備による周辺環境への影響を最小限に食い止めることや、浮遊ゴミ・油の回収、緑地の整備に加え、干潟や浅瀬の造成による動植物の生息環境の創造や環境負荷の増大している閉鎖性内湾における水質

改善への取り組み等、良好な港湾・海洋環境を積極的に創造し、国民の海に対する多様な要請に応えていくことが求められている。

(6) 規制緩和の進展

経済社会が成熟し安定成長の時代に移行しつつある我が国において、引き続き豊かな経済社会を実現するためには、社会全般における規制の緩和を進め、市場原理及び自己責任原則の導入を図ることにより、経済社会を活性化していくことが喫緊の課題となっている。このため、平成8年12月、交通運輸分野における需給調整規制の原則廃止の方針が表明された。

内航海運においては、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施されていたが、平成7年の海運造船合理化審議会答申においてその計画的解消が答申され、解消時期を前倒しし、平成10年5月に内航海運暫定措置事業を導入し、船腹調整制度が廃止された。

また、港湾運送事業については、需給調整規制の廃止、料金認可制の届出制化を内容とする規制緩和を行う検討が運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会において進められており、本年12月、主要9港について平成12年以内に規制緩和を行うこと等を内容とする中間報告がなされたところである。

これら、規制緩和の推進により、海運事業や港湾運送事業の構造改善や活性化が期待されているところである。

(7) 行政の効率性の向上、透明性の確保等の要請の高まり

厳しい財政状況下において、社会資本の整備は、これまで以上に効率的・効果的に実施するとともに、客観性・透明性を向上することが必要である。

港湾の整備においては、整備施策の重点

化、施設の配置の拠点化及び投資の重点化の推進、建設コストの縮減対策の推進、既存ストックの有効活用等が進められてきているほか、事業の再評価システムの導入、費用対効果分析の活用等も始められているが、引き続き、効率性の向上、透明性の確保のための措置を進めることが必要である。

II. 論点の整理

I. において示した港湾を取り巻く経済・社会の変化に対応し、今後の港湾の整備及び管理のあり方を検討するにあたっての論点を整理すれば以下のとおりである。

1. 港湾の整備及び管理のあり方

(1) 国と地方の役割分担のあり方

21世紀に向けて、効率的な行政システムを構築し、国民福祉の向上を図ることは、国と地方の共通の目的であり、このためには、国と地方が分担すべき役割を明確にし、国は、国際社会における国家としての存立にかかわる事務や全国的規模・視点で行われなければならない施策及び事業等に重点化するとともに、住民に身近な行政をできる限り身近な地方公共団体において処理することを基本とする必要がある。

港湾は、島国である我が国の国民生活、経済産業活動を支える必須の基盤であるとともに、港湾は地域づくりにも重要な役割を果たす社会資本であり、その整備・管理にあたっては、国と地方の適切な役割分担のもと、国と地方が連携・協力して進めていくことが必要であり、国と地方の役割分担のあり方について検討する必要がある。

(2) 港湾の整備

港湾整備の基本となる現在の港湾計画制度は、国が港湾の開発、利用、保全等についての基本方針を定め、港湾管理者がこれに基づいて港湾計画を策定する仕組みとなっている。

我が国の港湾は厳しい国際競争のなかで一定の地位を確保していくとともに、我が国の港湾が全体として整合性をもって機能する必要がある。

これまでの港湾計画においては、これらの観点からの検討が十分でない場合も見られ、今後、より効率的な港湾の整備を行うためには、港湾計画制度等について検討する必要がある。

港湾整備における費用負担のあり方については、整備される港湾施設の役割、性格、効用の広がり、収益性の有無等から幅広く検討される必要がある。また、効用が広域に及ぶ廃棄物埋立護岸等については、施設の維持運営費用も含めた受益者負担のあり方についても検討する必要がある。

特に、国と地方の費用負担のあり方については、国と地方の役割分担のあり方とも関連して検討する必要がある。

(3) 港湾の管理運営

東京湾や大阪湾等では複数の港湾が連担しており、現在は、各々異なる港湾管理者が管理を行っているが、これらは湾域全体として港湾機能を発揮している。

しかしながら、経済成長が安定的なものとなるなか、湾内等の港湾間の競争が厳しさを増しており、効果的な投資や効率的な運営を行うため、港湾の広域的な管理・運営や港湾間の連携・調整のあり方についても検討する必要がある。

2. 施策面の取り組み

(1) 港湾機能の全国的配置

港湾は、国際及び国内の物流ネットワークにおける海陸交通の結節点として機能を発揮するものであり、効率的な物流ネットワーク形成のためには、国土の適正な利用と均衡ある進展、産業立地動向、道路ネットワークとの連携等も踏まえつつ、全国的視点に立って外貿機能や内貿機能等の港湾

の機能を適正に配置する必要がある。

また、これら物流機能以外には、避難港、耐震強化岸壁、広域的な防災拠点等についても、全国的・広域的な視点に立って適正に配置する必要がある。

以上のような観点から、港湾機能の全国的配置のあり方について検討する必要がある。

(2) 港湾空間における機能展開

物流機能の確保は、港湾の最も重要な機能であるが、港湾は、物流機能の他、産業基盤、生活基盤としての機能も有している。近年、廃棄物処理機能、循環型経済社会に対応した産業システムの構築、防災機能、新規立地を含めた産業の再配置、都市機能の展開等への要請が高まっており、これらの要請を港湾空間の中にどのように展開し、どのように港湾空間を管理していくかについて、港湾空間が水際線を有する貴重な国土空間であるという観点も含め検討する必要がある。

(3) 新たな要請等への対応

① 情報化等ソフト面の対応

世界の主要港においては、港湾諸手続のEDI化（電子情報処理化）が進展しており、各種手続きの簡素化迅速化が図られている。我が国の港湾においても、港湾諸手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの実現を目指し、港湾におけるEDI化を推進することが必要である。

② 港湾諸料金の改善等

港湾諸料金の改善や利用効率の向上は、港湾の利用を促進していくための重要な課題であり、引き続きその改善について検討が必要である。

③ 更新投資への対応

これまでの港湾整備投資により、港湾関係社会資本のストックは着実に増加してきており、耐用年数の経過する施設の

急速な増加が予想されている。

我が国が成熟化社会に向かう中で、社会資本整備における新規投資と維持・更新投資のバランスの確保は、今後の大きな課題として検討を進める必要がある。

④ その他

放置艇対策、規制緩和の推進による海運事業や港湾運送事業の構造改善・活性化への対応、広域的な防災機能の確保、港湾・海域環境の整備・創造、循環型経済社会を支える物流への対応等、港湾を取り巻く多様な要請への対応について検討する必要がある。

Ⅲ. 港湾の整備における国と地方の役割分担のあり方

Ⅱ. において、今後の検討にあたっての論点を整理したところであるが、平成9年7月8日の地方分権推進委員会第2次勧告において、「直轄港湾事業については、港湾法52条の国と港湾管理者との協議における直轄事業の実施基準を明確化する」とされ、さらに、平成10年11月19日の地方分権推進委員会第5次勧告において、「直轄事業…の範囲の見直しの具体的な内容については、今回の勧告を踏まえ、関係審議会等において早急に検討し、結論を得ること（以下、略。）」とされたことから、論点の一つである「国と地方の役割分担のあり方」について、全体の論点に先行して以下のとおり検討を行った。

1. 検討の視点

地方分権推進委員会第1次勧告によると、国と地方の役割分担を考えるにあたっての基本的な原則は、国は、国際社会における国家としての存立に係わる事務や全国的規模・視点で行われなければならない施策、事業（ナショナルミニマムの維持・達成、全国的規模・視点からの根幹的社会資本整備等）などを重点的に担うこととし、一方、住民に身近な行政については、できる限り身近な地方公共

団体において処理することを基本として役割を分担する必要がある。

その上で、港湾の整備における国と地方の役割分担については、港湾は、我が国の国民生活や経済産業活動を支える必須の社会資本であるとともに、地域づくりにも重要な役割を果たす社会資本であることから、以下の視点を十分に踏まえる必要がある。

(1) 国民生活、経済産業活動を支える物資の安定的供給

食料の約6割、エネルギー資源の約9割を海外に依存している我が国にとって、港湾は、諸外国からの食料、エネルギーをはじめ、国民生活を支える物資の輸入拠点であり、貿易立国である我が国における外国貿易の99.8%（重量ベース）を取り扱う重要な基盤である。

島国である我が国にとって国民生活の安定と経済産業活動の発展を支えるために必要な物資の安定した輸送の確保は、国の最も基本的な責務であり、我が国が国家として存立していくための重要な役割である。

(2) 効率的な国際・国内物流体系の構築

21世紀に向けて我が国の経済構造改革を推進していくためには、物流部門における高コスト構造を是正し、我が国産業の国際競争力の強化並びに我が国の産業立地条件の円滑化を図っていくことが必要であり、もはや一刻の猶予も許されない国家的な喫緊の課題となっている。

物流部門における高コスト構造の是正を図るためには、国際的・全国的な視点に立って、効率的な国際・国内物流体系を構築していくことが重要であり、国が積極的な役割を果たしていくことが必要である。

また、地球温暖化防止対策が急がれている中で、エネルギー効率に優れた環境に優しい海運の特性を活かした国内物流におけるトラック輸送から海上輸送へのシフト（モ

ーダシフト)の推進は、国として取り組むべき重要な課題である。

(3) 海上交通ネットワークの安全性・安定性の確保

避難港の整備、開発保全航路の開発及び保全は、船舶の安全及び円滑な航行の確保を図り、海上交通ネットワーク全体の安全性・安定性を支える上で重要な課題であり、国の責務として積極的な取り組みが必要である。

また、離島住民の生活を支える物資の安定供給については、ナショナルミニマムの維持・達成の観点から、国の果たす役割も大きい。

(4) 地震防災対策

我が国は、プレート境界に近接し、活断層が全国的に多数存在していることから、大規模な地震に対する備えが必要である。このため、大規模地震時における一定の国際・国内幹線物流機能の確保や広域的な防災拠点機能の確保は、国民に安全と安心を保証する観点から、国の責務として取り組む必要がある。

(5) 広域化する環境問題への対応

ますます逼迫の度合いを増す廃棄物処分場の確保は緊急に対応すべき社会的問題となっており、廃棄物の広域的処理や処分場の大規模化に対する要請が高くなってきている。

また、閉鎖性内湾等における水質悪化や地球温暖化のような地球環境問題に見られるように、環境問題は既に特定の地域の問題としてではなく、広域的・地球的視点での取り組みが余儀なくされている。

このような、広域化する廃棄物問題や環境問題への対応は、国の責務として取り組む必要がある。

(6) 港湾を核とした地域づくり

港湾は、物や人の輸送活動を通じ、また、

産業の臨海部立地を通じて、地域の活力を生み出し、雇用の場を創出してきた。活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成やみなとまちづくり等港湾を核とした個性豊かな地域づくりは、地域住民に身近な行政主体である地方公共団体が地域のニーズを十分に把握し主体的にこれを推進することが重要であり、国は、地域の主体性が発揮されるよう、側面からこれを支援していく必要がある。

(7) 国が保有する技術力等の活用等

港湾の安全性を確保するための技術基準の策定や先導的でリスクの大きい技術開発等の国の役割に加え、国民経済的観点からの国の技術的役割の重要性も踏まえる必要がある。

すなわち、港湾の整備は波動性が高く、全ての港湾管理者において高度化、大規模化する港湾建設に必要な組織、技術力等を常に保有しておくことは、国民経済的に見れば不経済であり、国が保有する技術力等の積極的な活用も国の役割として重要な視点である。

2. 港湾の整備における国と地方の役割分担の基本的考え方

1. を踏まえ、港湾整備における国の役割について整理すれば、以下のとおりである。

- ・ 島国である我が国の国民生活、経済産業活動を支えるために必要な物資の安定的供給及び効率的な物流体系の構築。
- ・ 海上交通の安全性・安定性の確保、広域化する環境問題、大規模地震等防災対策等への対応。
- ・ 国が保有する技術力等の効率的な活用。

我が国の港湾管理制度は、地方公共団体が港務局を設立し、又は地方公共団体が単独であるいは一部事務組合を設立して港湾管理者となり、港湾の管理を一元的に行う制度となっている。

このように我が国の港湾管理制度は、地方の主体性を最大限尊重した制度であり、既に我が国において定着していることから、その枠組みについては引き続き維持されるべきである。直轄事業についても、国と港湾管理者との協議が調ったときに国が重要港湾又は避難港において実施することができるとされている現在の枠組みを維持すべきである。

直轄事業は、これまで、外内貿の大型埠頭や主要な防波堤・航路のほか、技術力を要する施設等の整備を港湾管理者との協議が調った場合に行ってきたが、実施基準については必ずしも明確とはなっていなかったことから、全国的にみると必ずしも統一がとれていない場合も見受けられる。

現在、国と地方の役割分担の明確化及び国の役割の重点化を図ることが求められており、直轄事業は上記の国の役割を果たすために必要な港湾施設を確実かつ効率的に国民に対して供給するために実施される事業であるという観点に立つとともに、全国的な見地から必要とされる基礎的又は広域的な事業に限定することを基本とし、港湾法に基づく国と港湾管理者との協議における直轄事業の実施基準を明確にすることが必要である。

Ⅳ．直轄事業の具体的範囲の考え方について

1．直轄事業の具体的範囲

「Ⅲ．2．港湾の整備における国と地方の役割分担の基本的な考え方」に従い、直轄事業の具体的範囲については、国の役割の重点化の観点から、以下の事業に限定することを基本とすべきである。

なお、経済社会情勢の変化等の港湾を取り巻く情勢の変化に対応して、将来、実施基準の具体的内容の見直しが必要となった場合には、国と地方の役割分担の基本的な考え方に従って改めて検討されるべきである。

(1) 国際・国内の基幹的海上交通ネットワー

ク形成のために必要な港湾整備

国際・国内海上交通ネットワークのうち基幹的なネットワーク形成のために必要となる港湾の整備については、国際的・全国的な視点に立って効率的に推進する観点から、国の直轄事業として実施するものは、以下のようなものが適当である。

具体的には、重要港湾（特定重要港湾を含む。以下同じ。）において、港湾の骨格を形成する防波堤、主航路、大型外貿ターミナル、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル、幹線臨港道路等があり、その具体的基準は以下のとおり考えるべきである。

また、基幹的海上交通ネットワークを補完して全国的ネットワークの形成に資する外貿ターミナル、一般内貿ターミナル及びこれらの機能を確保するために必要な外郭施設、水域施設、臨港交通施設等の整備については、港湾管理者等が実施することが適当である。

さらに、地方港湾の整備についても、従来どおり港湾管理者が実施すべきである。

① 港湾の骨格を形成する防波堤、主航路等

海象条件の厳しい我が国において、静穏かつ安全な水域を国民共有の財産として確保し、将来にわたって安定的に円滑な港湾活動等を保証するために必要な、第一線防波堤及び以下の②、③のターミナルの機能を確保するために必要な防波堤並びに主航路及び②、③の泊地に接続する航路。

② 大型外貿ターミナルを構成する保留施設及び関連泊地

基幹的な国際海上交通ネットワークの構築に不可欠かつ広域的な機能を持つ、国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナル等の大型外貿ターミナル（保留施設及び関連する泊地）。

大型外貿ターミナルを構成する係留施設の具体的な要件については、以下のとおり考えることが適当である。

a. 欧州航路、北米航路等の主要な国際海上コンテナ航路に就航する船舶に対応するもの

b. 地域経済のみならず広域的な産業活動にとって不可欠な外貿貨物輸送を担う船舶に対応するもの

- ③ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを構成する係留施設及び関連泊地
国内の基幹的交通ネットワークを形成する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル（係留施設及び関連する泊地）。

複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを構成する係留施設の具体的な要件については、以下のとおり考えることが適当である。

a. フェリー航路、RORO 船航路及び内貿コンテナ航路に就航する船舶に対応するもの

④ 幹線臨港交通施設

②又は③のターミナルからの発生集中交通量を円滑に処理するために必要な臨港交通施設（ターミナル地区間を連絡するものを含む）のうち特に重要なもの。

- (2) 全国的な視点に立って配置整備する必要性が高い避難港の整備

周辺海域における適切な避難泊地の確保状況、周辺海域における船舶交通量、危険物輸送状況等の観点から、船舶の航行の安全の確保上特に重要な避難港における水域施設及び外郭施設。

- (3) 効用が一の港湾管理者を超えて広域に及ぶ港湾公害防止施設、港湾環境整備施設、廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設

重要港湾において整備される大規模な導水施設等の港湾公害防止施設、広域的に利用される防災拠点として機能する緑地等の

港湾環境整備施設、廃棄物埋立護岸及び海洋性廃棄物処理施設のうち、その効用が港湾管理者としての地方公共団体（港湾管理者が港務局である場合には港務局を組織する地方公共団体）の区域又は港湾区をこえて広域に及ぶもの。

- (4) 技術的観点等から港湾管理者が自ら実施することが困難な事業の実施

港湾工事は厳しい気象海象条件の下で行われることから、重要港湾又は避難港において高度な技術や高度な機械力が求められる港湾工事であって、港湾管理者が自らこれを実施することが困難な場合には、国は、当該事業が実施されない場合の影響を勘案しつつ、国の保有する技術力・機械力等を駆使し直轄事業として実施することが適当である。

また、国は、国が保有する高度な技術力について、港湾管理者に対し技術支援を充実すること等により技術力の移転に積極的に努力する必要がある。

2. 直轄事業の点検と見直し

1. の直轄事業の具体的な範囲に照らし、改めて、個々に現在の直轄事業を点検するとともに、見直しを行う。

V. 今後の審議について

今回の中間報告は、平成10年11月10日、運輸大臣から港湾審議会に諮問された「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」のうち、港湾整備における国と地方の役割分担のあり方について先行して検討し、直轄事業の具体的な範囲の考え方としてとりまとめたものである。

21世紀に向けて、我が国の港湾が元気で活力に満ち、国際的な競争の中で対応していくため、引き続きⅡ. で整理した論点に係る検討を中心に、今後の港湾の整備・管理のあり方について議論を深めていくこととする。

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12月	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
12	4,129	2,714	1,415	▲ 12.2	21.7

(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)

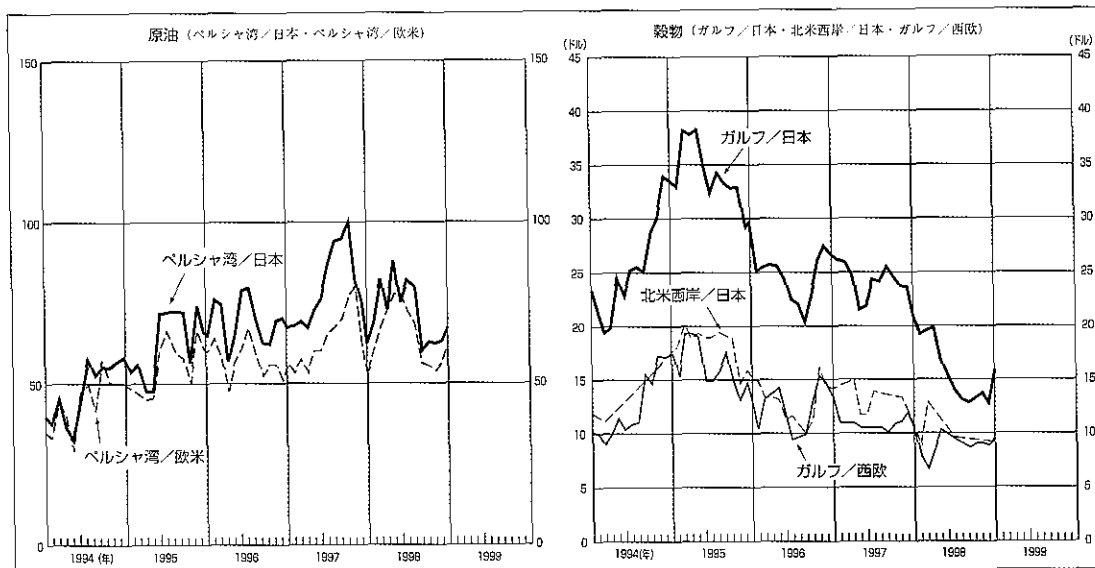
年 月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年1月	129.45	125.25	134.30
2	126.00	123.12	128.70
3	128.69	125.30	132.05
4	131.67	128.00	135.00
5	135.00	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
1999年1月	113.18	110.35	116.20

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)								
年次							穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他
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		186,197	1,712	184,485	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	24,700
1998	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	13,304	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	13,793	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
1999	1	15,953	430	15,523	2,843	8,269	3,751	74	305	100	181	11,843	1,632

(注) ①マライタイム・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					
	1997		1998		1999		1997		1998		1999	
	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	66.25	62.00	62.00	50.00	67.50	60.75	56.50	52.00	52.50	42.50	62.50	51.00
2	66.50	58.50	69.00	60.00			52.50	47.50	60.00	45.00		
3	69.00	58.00	82.00	67.50			57.50	50.50	67.50	55.00		
4	67.50	46.50	72.50	65.00			52.50	45.00	72.50	55.00		
5	72.50	61.50	87.50	69.00			59.50	45.00	77.50	69.00		
6	76.50	65.50	75.00	62.50			60.00	52.50	77.50	56.50		
7	86.75	68.50	82.50	74.75			65.00	50.00	72.50	65.00		
8	94.00	85.00	80.00	60.00			67.50	65.00	68.50	52.50		
9	94.50	72.50	60.00	44.00			70.00	60.00	56.00	40.00		
10	100.00	89.00	62.50	52.50			77.50	70.00	55.00	51.50		
11	82.00	75.00	62.00	47.50			80.00	65.00	53.75	44.00		
12	75.00	49.50	62.75	48.00			62.50	42.50	56.50	43.75		

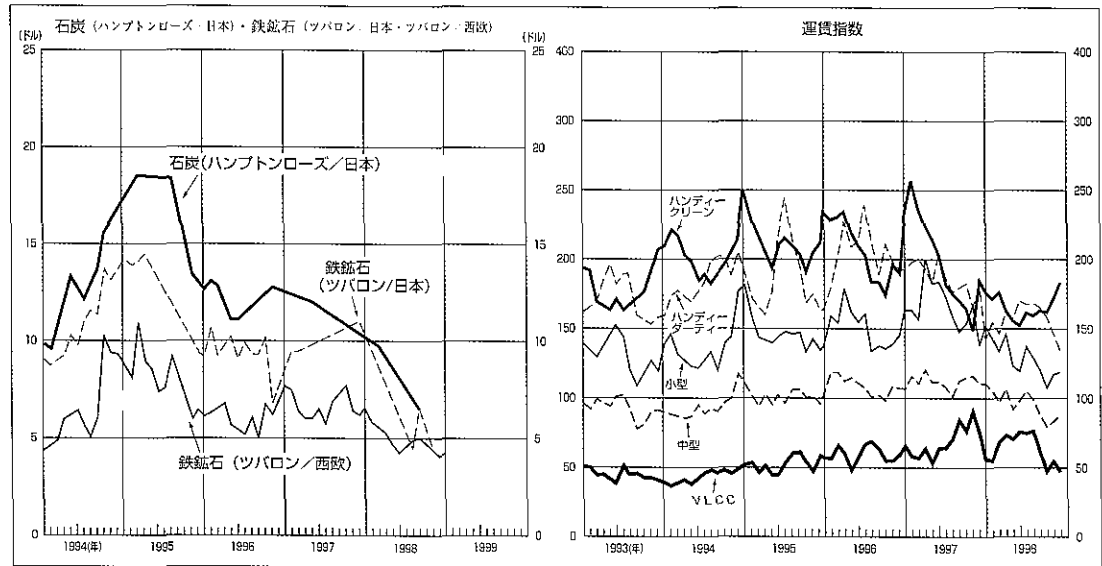
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワルドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	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	21.25	19.00	16.00	13.25	11.50	9.00			10.75	9.00	9.50	9.00
2	19.00	16.50				8.75		9.15	7.90	7.50		
3	19.50	17.50			12.85	11.50				6.75		
4	20.00	16.00				—				—		
5	17.00	15.50				—			10.50	7.50		
6	15.35	13.70				—				—		
7	14.00	13.00			9.75					—		
8	13.00	12.50				—				—		
9	12.75	12.70				—				8.50		
10		—				—				8.75		
11	13.75	12.75				—			8.75	7.50		
12	12.85	12.25				—			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 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

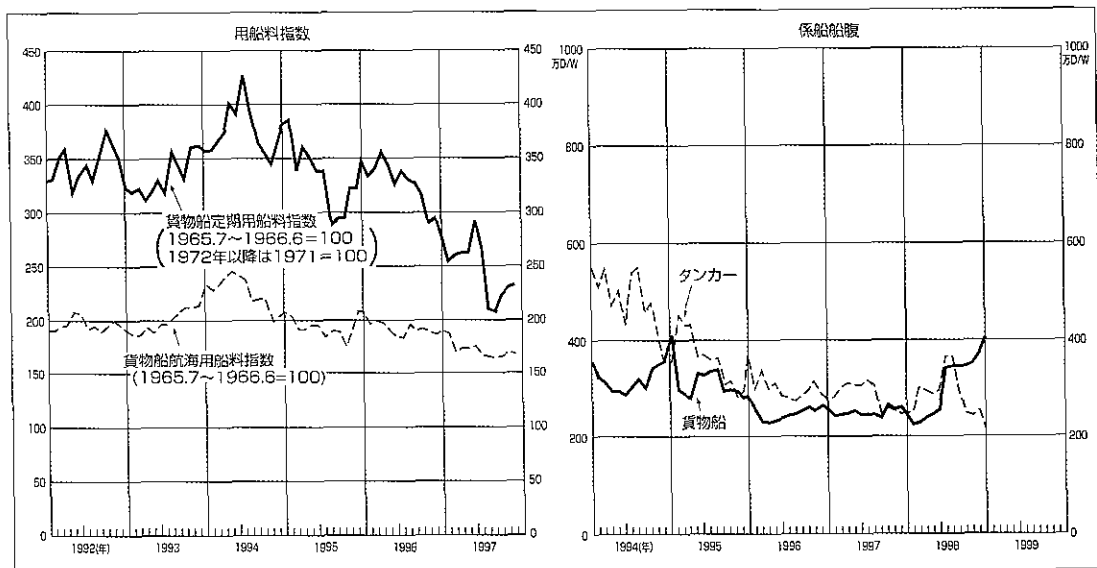
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	—	—
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.30	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	—	4.50	—	—	—	4.80	3.25	—	—
9	6.50	—	—	—	6.55	—	—	—	5.00	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	4.50	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	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				
	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
2	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8
3	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7
4	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4
5	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7
6	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8
7	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2
8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7
9	63.1	101.0	139.2	185.0	180.1	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3
10	54.3	98.0	133.0	211.6	174.1	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9
11	54.9	110.2	137.9	198.2	197.2	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6
12	60.4	107.9	147.9	190.1	186.9	74.3	110.6	138.9	180.1	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	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	168.0	349.0	367.0	374.7	323.0	294.0	232.0
平均	196.3	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1	341.5	335.4	375.5	334.9	328.1	245.5

(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 News International 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	1997						1998						1999					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	248	2,110	2,589	55	1,607	2,757	250	2,063	2,423	57	1,450	2,466	328	3,242	4,060	51	1,205	2,125
2	241	1,996	2,402	57	1,628	2,804	244	1,911	2,220	55	1,460	2,492						
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066						
4	251	2,073	2,462	64	1,796	3,101	247	2,028	2,381	56	1,675	2,927						
5	249	2,086	2,520	63	1,781	3,060	256	2,092	2,448	55	1,665	2,889						
6	244	2,008	2,426	57	1,776	3,052	259	2,171	2,546	54	1,681	2,939						
7	239	1,969	2,449	58	1,823	3,160	310	2,848	3,408	58	2,018	3,631						
8	246	2,120	2,429	57	1,776	3,031	311	2,816	3,420	58	2,018	3,621						
9	246	2,084	2,375	53	1,487	2,474	319	2,852	3,420	57	1,726	2,941						
10	264	2,281	2,634	57	1,616	2,591	326	2,885	3,420	53	1,453	2,479						
11	265	2,252	2,555	58	1,543	2,532	324	2,915	3,515	50	1,407	2,415						
12	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。

あるビジネス誌の「当せん金付証票法」の記事に目を引かれた。この法律は、何を定めたものかご存じであろうか。実は、庶民に一時の夢を与えてくれる、お馴染みの「宝くじ」の法律である。宝くじも法的な表現を用いると、なんとも長く敝めしくなってしまう。

さて、同法によれば、宝くじの発売目的は地方財政資金の調達にあり、よって都道府県等が発売元となるが、発売にあたっては、調達した資金を財源とする公共事業等の計画を自治大臣に提出しなければならない。これは、税収等で賄えない不足分を、庶民の射倖心を利用して補おうとでもいうところであろうか。

賞金についても同法に規定があ

編集後記

り、当せん金の総額は発売総額の5割を超えてはならず、また最高額は1口の20万倍迄とされている。即ち、1口300円のくじであれば、6,000万円が限度となるが、近々改正が予定されており、100万倍の3億円まで引き上げられるとのことである。

そして発売元には、売上金から当せん賞金及び事務経費を差し引いた額が収益金として残ることになる。

ところで、公開の抽せん会などで決定されている当せん番号は、全て発売済みの番号なのか疑問の

残るところである。しかし、同法には再抽せんの規定がないため、売れ残りのくじが当せんした場合には、時効と同じ扱いとなり、発売元の収入とされているとのことである。また、上位等の当せん番号と、下位等のそれとの両方に該当することになった場合には、それぞれの賞金が支払われているという。

宝くじの賞金引き換えの権利は、1年間で消滅時効となる。机の中や、柵欄に置き忘れていくじはないか、どうぞお確かめを。

新和海運株式会社

総務部総務・法規保険チームリーダー

平山 泉

せんきょう 2月号 No. 463 (Vol. 39 No. 11)

発行◆平成11年 2月20日

創刊◆昭和35年 8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (総務部広報室)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

製作◆株式会社タイヨーグラフィック

定価◆107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)

船会社の仲間たち



京浜地区 (83社)

阪神地区 (37社)

九州地区 (8社)

北海道地区 (1社)

京浜地区会員

王塚エネルギー
河津マリノアシス
株式会社



原海運
 堀江船
 北九州運
 協和汽船
 松島海
 日新タンク
 鶴丸海運
 宇部興産

旭	汽	船	船
第	一	海	運
大	光	ベ	ト
芸	イ	ス	運
八	州	海	船
乾	馬	汽	船
上	組	海	運
関	西	ッ	ク
川	崎	汽	船
川	鉄	物	流
神	戸	棧	橋
神	戸	船	船
日	章	本	業
協	郎	産	設
同	下	イ	同
	成		

柊本	海運	業
明治	海運	業
浪速	海運	業
ニウズ	海運	業
日産	海運	業
新大	海運	業
佐佐	海運	業
神田	海運	業
太田	海運	業
辰東	海運	業
栗東	海運	業
栗東	海運	業

アクトマリタイム
有 村 産 榮 迎
旭 タ ン カ ー
東 海 運
ハーバース
千 葉 商 船
第一中央汽船
大 東 航 空
イースタン・エア
平 和 汽 船
北 洋 海 運
邦 洋 海 運
出 光 タ ン カ ー
飯 野 海 運
岐 西 海 運
インターエイシアライン
板 谷 商 船
樽 原 汽 船
岡 汽 外 航
川 崎 近 海 汽 船
京 北 海 運
近 北 海 運

王塚エネルギー輸送
長安アトラスボート
栗林 海流ス
栗林 商 船
共 榮 タンカ
共和 産 業 海運
マリッテクネジメト
三 菱 鐵 石 船 送
三 井 近 海 汽 船
三 井 室 町 海 運
宗 像 シーウエイ
弘 栄 海 運
ナガサキマコープス
ナサックス
ナビックス 近海
ナビックスライン
日 本 マリン
日 本 海 運
日本サルウェージ
日 本 水 産
日 本 船 舶 船 造
日 産 船 舶 船 造
日 仲 海 運
日 正 汽 船
ニッスイパシフィック
日 鐵 物 流
日 鐵 海 運
エスケープ物流

商	船	三	井
三	光	マ	船
サ	リ	リ	三
三	立	海	企
三	洋	精	運
閏	兵	精	要
新和	ケミカル	タカノ	
新和	内 海	航	運
昭和	三井	客船	船
昭和	昭とシエル	船舶	船
昭	油 槽	汽船	
太	平 洋	海 運	
太	平 洋	汽 船	
太	平 洋	興 船	
王	井 岡	汽 船	
反	田 産	海 運	
東	朋 海	汽 船	
東	京 マリ	ン 船	
東	京 タン	ク 船	
鶴	泉 ステ	ン カ	
上	外ラン	ステック	
雄	洋 海	運	

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



<http://www.jsanet.or.jp/>