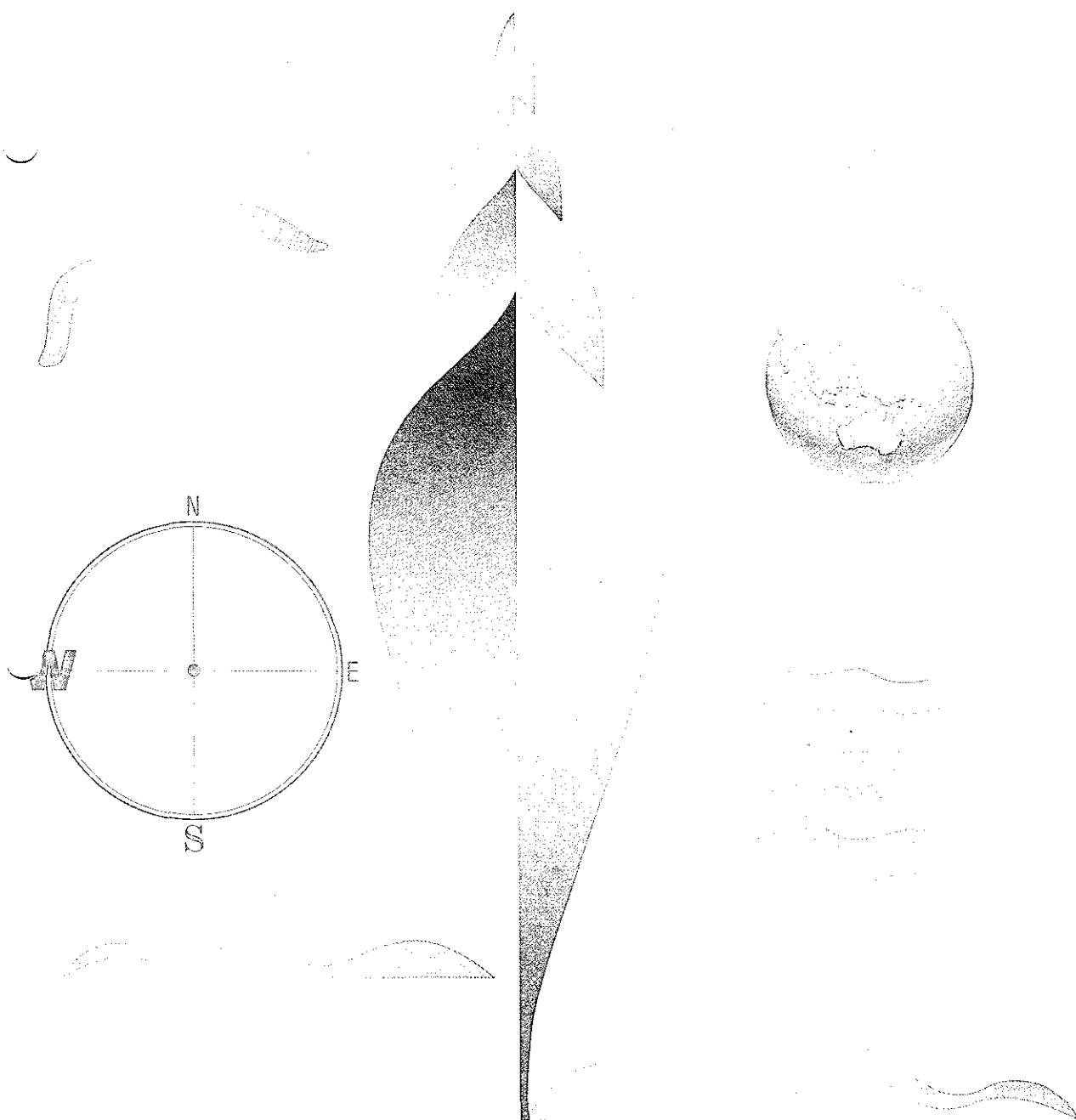


平成11年4月20日発行 毎月1回20日発行 No.465 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1999

4



社団法人 日本船主協会

船協月報/1999年 4 月号 目次

◎巻頭言

エクソンバルデス号事故と

「ハインリッヒの法則」★日本船主協会常任理事 ●太田健夫—— 1
★飯野海運取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

アジア海運業の持続的かつ健全な発展に向けた活動方針を確認—— 2

—アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第6回中間会合の模様—

◎特別欄

高品質サービス維持のためには運賃修復が不可欠—— 5

—定期船運賃修復と航路環境—

◎海運ニュース

審議会レポート

1. 「各基金の確保・運用は港湾労使で責任を」船社側の見解示す—— 8

—運輸政策審議会 海上交通部 第9回港湾運送小委員会について—

2. 港湾の整備・管理にユーザー意見の反映求める—— 9

—「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」に関する港湾審議会
管理部会 ワーキンググループ(WG)のヒアリングについて—

3. 平成11年度水先人適正員数が決定—— 9

—第54回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

国際会議レポート

1. アジア保険市場設立に新たな提案—— 11

—ASF 船舶保険委員会第5回中間会合の模様—

内 外 情 報

1. パナマ運河の運営について船社の意見を申し入れ—— 13

—パナマ運河委員会との協議について—

◎寄稿

日石三菱、エッソモービルの“次”として注目される企業—— 15

—石油業界再編と物流業界への影響—★週刊ダイヤモンド
(石油担当) 記者 ●大坪 亮

◎ London 便り—— 22

◎潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話—

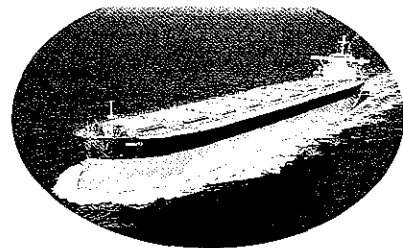
船上のメリー・クリスマス—— 24

★国際船長協会連盟名誉会員 ●川島 裕

❖海運日誌★3月—— 26 ❖船協だより—— 27

❖海運統計—— 30 ❖編集後記—— 34

付・海運日誌(平成10年4月～平成11年3月)—— 35



ばら積み船「SHINREI」

エクソンバルデス号事故と「ハインリッヒの法則」

日本船主協会常任理事
飯野海運取締役社長 ■ 太田健夫



今から10年前の1989年3月24日、エクソンバルデス号の油濁事故が起きた。これについてスタンフォード大学の睡眠学者デメント博士は「大事故の陰には睡眠不足がある。」という氏の主張を実証する例として本件を取り上げている。米国運輸安全委員会の報告書は事故の原因を「三等航海士が船を適切に操船することを怠ったため」としているが、「航海士はただ眠くて作業が出来なかったのだ。」(※1)という。もし本当に睡眠不足が原因であるなら、再発防止策は「なぜ睡眠不足のまま就労させたのか」、「労務管理に問題はなかったか」等を究明することに重点をおくべきであった。しかし米国の再発防止策は海運会社には無限責任を課す等経済的制裁に偏ったものとなった。他のケースではこのように経済的制裁を重視した対応策がとられることはあまりないように思う。たとえばスリーマイルの原子力発電所事故や、多数の死者を出した航空機事故でも企業に無限責任を負わせるような防止策がとられたという記憶はない。

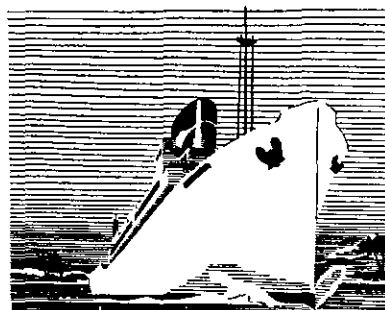
事故の発生については「ハインリッヒの法則」がある。「大事故のかげには29件の小事故、300件のインシデント（前事故現象）がかくれている」というものだ。この法則は70年近く前に発表されたものだから、数字そのものが

現在も通用するかどうか疑問なしとしない。しかしこの法則の真価はそこにあるのではない。「大事故はいろいろな原因が重なって起きる」、「有効な事故防止策は事故には至らなかったインシデントを集め、事故をもたらす要因を探りだすことから生まれる」ことを示した点にある。

もちろんインシデントの収集は難しい。「行政処分権のある監督官庁や人事権のある上司に自らのミスを積極的に報告したくないと思うのは人情として当然」(※2)だからである。またインシデントがうまく集まり適切な対策が開発されたとしても、人間がやる以上長時間の緊張持続は無理であり、必要な手順をときに忘れることもさけられず、事故を絶滅することは難しい。だからといってこの法則からは導きがたい経済的制裁を防止策とすることが妥当なのだろうか。エクソンバルデス号事故以後とられた対策が「再発防止の面での程度本当に効果があったのか」、「海運会社を無用に萎縮させはしないか」等を再検証する機運が早くでてくることを望みたい。

(※1) デメント著「スリーピングウォッチャー」(みすず書房刊)より

(※2) 宮城雅子著「大事故の予兆をさぐる」(講談社ブルーバックス刊)より



アジア海運業の持続的かつ健全な発展に向けた活動方針を確認

ーアジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)第6回
中間会合の様態ー

ASFの6つの“S”委員会の1つであるトレード安定化委員会(STC)は、その第6回会合を1999年3月15日、中国上海市で開催した。会合にはSTC委員長である生田正治当協会副会長(商船三井社長)を含めASFメンバー船協から17名の代表が参加し(資料1参照)、了解事項(資料2)を採択して会合を終了した。また、今回の会合には、米国弁護士(Stanley O. Sher氏)も同席した。

会合では、まずSTCの活動方針について意見交換を行い、STCの目的は「率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものである」ことを再確認した。

トレード安定化の問題については、定期船部門、バルク・タンカー部門について夫々のトレ

ードの現状報告に引き続き、意見交換が行われた。定期船部門では、アジア経済危機によるアジア発着およびアジア域内トレードでの貨物／コンテナのインバランスが、船社経済にますます悪影響を与えていることが報告され、トレード安定化に向けた更なる努力の必要性和各メンバーが参加している各種フォーラムの活動を支持していくことが確認された。バルク・タンカー部門では、今回初めて参加した谷川明当協会常任理事(新和海運社長)から、船腹需給関係が大幅に崩れ厳しい状況にあるとの現状報告が行われた後、市況サイクルにより条件さえ整えば、いずれは回復するとの展望が示され、安全かつ安定的な輸送を維持するため、定期船部門同様にトレードの安定化が必要であることが再確認された。

【資料1】

アジア船主フォーラム

トレード安定化委員会第6回中間会合

日時：1999年3月15日(月)

場所：上海(Garden Hotel)

出席者

委員長

生田 正治 商船三井社長
(日本船主協会副会長)

メンバー

〈オーストラリア船主協会〉

Mr Gary Beadle General Manager
ANL Container Line Pty
Limited

〈中国船主協会〉

Mr Gao Weijie Vice President
China Ocean Shipping
(Group) Co.
Mr Zhang Mingzhong General Manager,
Transport Division
China Shipping(Group) Co.
Mr Li Xiaolong Deputy General Manager
SINOTRANS

〈アセアン船主協会連合会〉

マレーシア船主協会

Mr Md Nasil Ismail
Director, Liner Services
Division Malaysia
International Shipping Co.

シンガポール船主協会

Mr Tan Chor Kee Executive Vice
President Neptune Orient
Lines Ltd.

〈香港船主協会〉

Mr C C Tung Chairman
Orient Overseas Int'l Ltd.
Mr James Hughes-Hallet Chairman
China Navigation Co., Ltd.

〈韓国船主協会〉

Mr Yung Woo Yoon Sr.
Executive Vice President
Hyundai Merchant Marine
Co., Ltd.

〈台湾船主協会〉

Mr Johnny C H Kuo Vice Chairman
Uniglory Marine Corp.
Mr P Y Shieh Senior Vice President
Yangming Marine
Transport Corp.
Mr Ho-yao Yen Executive Vice President
Evergreen Marine Corp.

〈当協会〉

谷川 明 新和海運社長
目良 悟朗 川崎汽船取締役
佐藤 博之 商船三井常務取締役
田中 道生 日本郵船専務取締役

弁護士

Mr Stanley O Sher Attorney at Law
Sher & Blackwell

事務局

園田 裕一 当協会企画調整部副部長
米丸 洋子 当協会企画調整部

※ 本委員会副委員長 Mr Sohoo Cho (President
of Hanjin Shipping Co. および韓国船協会長)
は、所用のため欠席となったが、トレード安定
化に向けての本会合での討議を全面的に支持す
る旨のメッセージを寄せ、席上披露された。

【資料2】

1999年3月18日、東京で発表

了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF)

トレード安定化委員会 (STC) 第6回中間
会合 (上海) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第6回中間会合は、ASFの7メンバー船協代表(17名)が出席し、1999年3月15日に中国上海市で開催された。出席者は添付の通りである。

出席者はまず、世界経済動向並びに各メンバー船協が属する地域や国の経済状況の概観について情報と意見の交換を行った。また、前回の会合以降世界中で進展しているアジアを中心とする各コンテナ・トレードや不定期船・専用船の現状につき報告があり、又、何らかの形で海運業に影響を及ぼすと思われる最近の各国海運規制動向についても意見交換が行われた。更に、今後のSTCで議論の対象とすべき問題の範囲と方針につき意見を交換し、従来同様以下の点を今後の活動方針として再確認した。

(活動方針)

STCの目的は、率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものである。

STCの当面の課題の一つは、円滑な国際貿易の発展を支える手段として高品質な輸送サービスの提供を継続するために、アジアの海運業の企業基盤の健全性の回復と自立力を確立する必要性があることにつき、広く関係者の理解を得ていくことである。

また、メンバーは、トレード安定化の問題に関し、以下の諸点についても意見交換を行った。

(1) 定期船トレードにおいては、アジア経済やその通貨の混乱によって引き起こされたアジア発着及びインターエイシア・トレードでの貨物とコンテナのインバランス増大の船社経済に与える悪影響がますます増大していることを懸念し、トレード安定化に向けた更なる努力が必要であることが確認された。また、夫々の船主協会のメンバーが参加しているフォーラムによる努力を支持していくことが望ましいとされた。

(2) バルク／タンカー部門においても、安全かつ安定的な輸送を維持するため、定期船部門同様にトレードの安定化が必要であることを再確認した。また、ISMコードやSTCW条約等の国際規則を全ての船社が遵守するよう最大限の努力を行っていくことが極めて重要であることも確認した。更に、海洋環境保全の観点からも市場からサブスタンダード船を排除することが非常に重要であることも確認された。

(3) 最近、アジア地域において極めて深刻な海賊行為の脅威が増大しつつあるとの認識から、尊い人命や船舶・積荷等の貴重な財産を守るため、アジア地域の関係政府機関に対し、一層の注意を喚起する努力を不断に行っていくことで一致した。

勿論、ASF・STCは特定航路や特定問題につき意見を集約する場ではなく、広汎にアジア海運を取り巻く諸問題につき率直に情報と意見を交換し相互理解を深めることを目的としているが、前掲の諸点に留意し、アジアの海運業界が直面している様々な困難につき、相互理解を一層深めるための努力を継続し、更なるトレード安定化を実現すべく互いに協力していくことを全員で確認した。

特 別 欄

高品質サービス維持のためには 運賃修復が不可欠

— 定期船運賃修復と航路環境 —

外航定期船社を取巻く環境は、また一つ大きな曲がり角に差し掛かっている。

本年5月1日に発効する米国改訂海事法により、米国トレードを中心に更なる規制緩和が進むこととなる。欧州委員会や日本政府の施策も更に規制緩和・競争促進の方向に向かっており、従来の伝統的な海運同盟の枠組みも変化を余儀なくされているのが実状である。

また一昨年来のアジア諸国の通貨下落は、アジア諸国の輸出商品の相対的な価格競争力を高めることとなり、アジアからの輸出の大きな増加をもたらした一方、アジア諸国の景気低迷・購買力減退はアジアへの輸入の減少となって顕われた。その結果、アジアと特に北米や欧州との間のトレードのインバランスが急拡大し、船社にとってはコンテナのインベントリ費用の増大が、その収益をさらに大きく圧迫する結果となっている。

当然のことながら、海運業界は従来より合理化や効率化を進めている。特にコンテナ船業界は規制緩和と合理化が進んでいる業界であり、過去数年アライアンスの形成（数社が協調して配船を行うことにより、一つの船社から見れば

使用資本を少なくして航路網を拡張でき、かつターミナルやコンテナの共用によるコスト削減が可能）や、船社間の合従連衡が進んでいる。

輸送サービスという差別化の難しい商品を持つ海運業界において、かつての運賃引下げ競争の結果が船社の経営を圧迫しているのは事実である。本来、プライスは需給関係で決まるのが自由市場の原則であるが、現在のコンテナ船航路の運賃は全てがその需給関係を反映して決まっているとは言えず、むしろ船社間の行き過ぎた競争によってプライスを決定している航路があることも否定できない。場合によっては必要なコストさえもカバーできない運賃が存在することも事実である。現在のような船社の経営状況が続いた場合に、現存のサービスが継続して提供できる環境にあるか否かは、甚だ疑問と言わざるを得ない。世界貿易の発展のためには、安定した海上輸送サービスの提供が不可欠であり、適切な再投資ができるような健全な経営を維持することが船会社には求められる。そのためにも今回の運賃修復が必要であることを関係各位に理解して頂き、運賃の修復を実現することが必要であろう。

以下にアジア／欧州とアジア／北米の最近の航路環境について考察を行うこととしたい。

A) アジア／欧州航路

日本／欧州同盟 (J/EFC) は、本年4月1日に20フィートコンテナ当り200ドル、40フィートコンテナ当り400ドル、LCL・ブレイクバルク貨物トン当り10ドルの運賃修復を実施した。

1998年のアジアから欧州向けの同盟貨物の荷動きは、北欧州向けが約234万 TEU で前年比約25%の伸び、地中海向けも約62万 TEU で29%増となり、合計で約296万 TEU、1997年の約236万 TEU から約25%の伸びを示している。同盟統計には1998年から加わった船社もあるため、単純な比較はできないものの、そうした要素を差し引いても、1998年の欧州向け荷動きは全体で前年比約20%の未曾有の大きな成長を示したものと推計される。(表1 参照)

なお、欧州からのアジア (日本を含む) への復航は1998年計で約134万 TEU と減少幅は0.4%に留まっているが、地中海からアジア向けは、約23万 TEU へ20%以上も落込み、合計では157

万 TEU、前年比4%の減少となった(表2 参照)。この結果、トレードのインバランス (西航貨に対する東航貨の比率) は、1997年の69%から1998年には53%へ急速に下落している。

一方、同航路に配船されているコンテナ船は、1997年末には327隻・1,147千 TEU であったが、1998年末には334隻・1,254千 TEU へ9.4%の伸びを見せた。1998年はアライアンスの組み替えもあり、特に年の後半に欧州航路に大型新造船が増加していることが、全体の船腹供給量の増加となって顕われている (表3 参照)。

1998年の同航路での需給関係は、特に西航では船腹量の増加があったものの貨物量の増加が船腹量の増加を吸収し、1997年を上回るさらにタイトな状況が現出した。

1999年は欧州景気に少し陰りがあることを考慮すれば、西航では1998年ほどの荷動きの伸長はないとしても、さらにプラスの成長を続けるものと予測される。他方、同航路への新造船投入は、現在の造船所への発注残を見れば、1998年に比較してかなり低い水準になるため、需給関係はほぼ1998年並みに推移するものと予測さ

表1 アジア／欧州同盟荷動き (西航)

(単位：千 TEU、%)

欧 州 向 け			1997	1998	伸び率
	合 計		2,357	2,957	25.5
	北 欧 州 向 け	北 欧 州 向 け	1,875	2,335	24.5
		日本/北欧州	344	403	17.2
		アジア/北欧州	1,531	1,932	26.2
		地 中 海 向 け	482	622	29.0
		日本/地中海	104	133	27.9
		アジア/地中海	378	489	29.4

表2 欧州／アジア同盟荷動き (東航)

(単位：千 TEU、%)

欧 州 出 し			1997	1998	伸び率
	合 計		1,637	1,570	-4.1
	北 欧 州 向 け	北 欧 州 / ア ジ ア	1,343	1,337	-0.4
		地 中 海 / ア ジ ア	294	233	-20.7

表3 アジア／欧州航路年末配船船腹量

(単位：千 TEU、%)

		1997	1998	伸び率
船 腹 量 (隻 数)		1,147 (327)	1,254 (334)	9.4

れる。

B) アジア／米国

日本／米国東航に配船する各社は、本年5月からの運賃修復を目指している。各社ともに、自社のコストや経営状況を勘案の上、米国西岸向けが40フィート当たり900ドル、内陸仕向け地を含むその他向けで同1,000ドル程度の運賃修復を予定している。また日本／米国東航同盟は5月1日発効で1コンテナ当たり90ドル、2ドル／RT（RT：Revenue Ton 運賃の計算基礎となる単位）の Panama Canal Transit Fee および荷動きの旺盛な6月から11月末までピークシーズンサーチャージ（PSS）として7ドル／RT、40フィート当たり300ドルの導入を予定している。

アジアから米国への1998年の荷動きは、日本／米国は79万 TEU で前年比7.3%増であったが、他のアジア諸国から米国向けは特に中国貨物の増加により500万 TEU を超えて、1997年比22%近い急増となり、全体でも19.6%増の580万 TEU に達している。（表4参照）

米国からの復航は、日本向けが約95万 TEU で約6%の減少、アジア向けも約190万 TEU で16%の下落となり、全体で13%減の約285万 TEU に留まった（表5参照）。このため、同航

表4 アジア／北米荷動き（東航）

（単位：千 TEU、%）

	1997	1998	伸び率
米 国 向 け			
合 計	4,849	5,801	19.6
日本／米国	739	793	7.3
アジア／米国	4,110	5,008	21.9

路ではトレードのインバランス（東航貨に対する西航貨の割合）が1997年の68%から98年には49%へと欧州航路にも増して急拡大している。

北米航路に配船されている船腹は、1997年末は340隻・1,106千 TEU であったものが、1998年末には339隻・1,149千 TEU となっており、船腹量にして4%弱の伸びに留まっている（表6参照）。欧州航路と比較すれば、往航の荷動きは同様に20%の伸びを示したものの、船腹量の伸びは北米航路の方が圧倒的に小さく、従って船腹需給に関しても北米航路では大きく需給が逼迫している。

1999年には同航路に新たに参入したり航路拡張を予定している船社があるものの、既存配船船社の新造船投入などによる船腹量増加は少ないものと予測される。他方荷動きは、米国の経済状態が一時予想されたほどには停滞しないのではないかとの見方が多くなっており、往航では昨年のような大幅増加はないとしても、一桁後半の安定した伸び率を維持するものと思われ、需給は更なる逼迫を示すことが予想される。

表5 北米／アジア荷動き（西航）

（単位：千 TEU、%）

	1997	1998	伸び率
米 国 出 し			
合 計	3,276	2,847	-13.1
米国／日本	1,015	949	-6.4
米国／アジア	2,261	1,897	-16.1

表6 アジア／北米航路年末配船船腹量

（単位：千 TEU、%）

	1997	1998	伸び率
船 腹 量 （隻 数）	1,106 (340)	1,149 (339)	3.8

海運 ニュース

審議会レポート

1. 「各基金の確保・運用は港湾労使で責任を」船社側の見解示す
—運輸政策審議会 海上交通部会 第9回港湾運送小委員会について—
2. 港湾の整備・管理にユーザー意見の反映求める
—「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」に関する港湾審議会 管理部会 ワーキンググループ (WG) のヒアリングについて—
3. 平成11年度水先人適正員数が決定
—第54回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様—

国際会議レポート

1. アジア保険市場設立に新たな提案
—ASF 船舶保険委員会第5回中間会合の様様—

内 外 情 報

1. パナマ運河の運営について船社の意見を申し入れ
—パナマ運河委員会との協議について—

審議会レポート

1. 「各基金の確保・運用は港湾労使で責任を」 船社側の見解示す

—運輸政策審議会 海上交通部会 第9回港湾運送小委員会について—

港湾運送事業に関わる規制緩和問題を審議中の、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3月18日、第9回小委員会を開催し、前回(本誌平成11年3月号P.17参照)に引き続いて全国港湾、港運同盟、全港湾の3団体より要求のあった「港湾運営の安定化策」に関する討議を行った。

今回特に争点となった労組要求は、現在認可料金に付加されている港湾労働法関係付加金、港湾労働安定基金、福利厚生分担金が届出料金制への移行とともに労使協定通りに確保できなくなる恐れがあるとして「港湾労働運営基金」という新設の基金に一本化した上で、港湾作業料金とは別個にユーザーから直接基金に納入させるというものである。

しかしながらここでいう基金とは、賃金と同様に雇用条件の一部であり、港運労使協定に基づくものである。基金の確保から運用まで雇

用関係当事者たる港湾労使が責任を持って管理運営すべきであり、ユーザーから支払われる作業料金の中から労使協約に基づいて拠出されるべき筋のものである。

当協会を代表して委員会に出席している坂田昇港湾協議会代表(日本郵船顧問)並びに外国船舶協会代表委員は、船社は港湾労働者と雇用関係になく、基金など労使協定に関与しておらず、作業料金と切り離した清算には応じられないとの見解を示し、労組案に反対した。

次回第10回小委員会は4月13日に開催され、「米国政府」並びに「EU」の意見書などを取り上げて討議を行う予定である。

2. 港湾の整備・管理にユーザー意見の反映求める

―「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」に関する港湾審議会 管理部会 ワーキンググループ (WG) のヒアリングについて―

「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」を取り纏めるため、運輸大臣の諮問機関である港湾審議会・管理部会の下に設置されたワーキンググループ（以下 WG。座長：森地東京大学工学部教授）は、現在港湾ユーザーからの意見を幅広く聴取している（本誌平成11年1月号P.13参照）。当協会は同 WG の招聘に応じて、青山日本郵船港湾グループ長、山本商船三井港湾・ターミナル室長、森本川崎汽船港湾事業部長、及び外園、三谷当協会関連業務部副部長が3月15日のヒアリングに出席し、物流円滑化の観点より以下の取り組みが急務であるとの趣旨で意見を述べた。

- (1) 公社コンテナターミナルのコスト低減に向けた総合的取り組み。
- (2) 入港料やトン税等港湾関係諸費用の制度見直しと低減。
- (3) 港湾整備にあつて、航行安全の視点より初期計画段階からの問題点の解決。
- (4) 入出港手続の更なる簡素化と電子情報化

の促進。

また、これらの政策をより円滑に推進しうる体制づくりの前提として、現行の港湾法の下で地方自治体に委託されている「港湾の管理」については国自身が主体的に関与する方向で法の見直しが検討されるべきであると提言した。

僅か40分間という制約のため、十分な説明は出来なかったが、森地座長より「港湾法の再整備を含めて根幹の議論を始めているので、行政のみでなく民間ユーザーの声を充分反映させたい。改めて機会を設けて更に質疑したい。」とのコメントがあった。

WG では将来の港湾政策のあり方について年内一杯議論を重ねた上で、港湾法の改正案を含めた最終答申を港湾審議会に付議する予定である。当日のヒアリングには運輸省港湾局や海上交通局からも課長級がほぼ全員傍聴するなど今後の動向には高い関心が持たれている。当協会としてもユーザー意見を最大限反映させるべく引き続き問題意識を投げかけていく所存である。

3. 平成11年度水先人適正員数が決定

―第54回海上安全船員教育審議会水先部会の審議模様―

平成11年3月9日、第54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年度水先人適正員数について審議が行われた（資料参照）。

水先人適正員数については、昭和38年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議

会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会に対し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督

【資料】 平成11年度水先人適正員数表

水先区名	平成10年度増減				平成11年度				取扱隻数	
	年度当初	増	減	2月末	適正員数	廃業予定	新規免許	年度末数	H10年実績	H11年度予測
合計	761	45	32	774	521	52	37	759	186,838	188,821
釧路	4			4	2			4	614	596
苫小牧	6			6	2			6	1,240	1,268
室蘭	4			4	2			4	773	755
函館	2	1	1	2	2			2	169	114
小樽	2			2	2			2	176	134
留萌	1			1	2			1	76	50
八戸	3			3	2			3	712	730
釜石	2			2	2			2	85	81
仙台	5			5	3	1	1	5	1,384	1,385
秋田	3			3	2			3	436	328
酒田	2			2	2			2	223	199
小名浜	4			4	2	1	1	4	624	546
鹿島	8			8	3	1	1	8	2,614	2,587
東京湾	17	1	2	16	9	1	2	17	6,972	7,446
東京湾	67	3	3	67	45	10	5	62	33,846	32,835
横須賀	101	7	9	99	88	10	7	96	23,128	23,399
新潟	6			6	2			6	1,084	1,061
伏木	3			3	2			3	737	789
七尾	3			3	2			3	229	232
田子の浦	3			3	2			3	494	486
清水	6			6	2			6	1,760	1,679
伊良湖三河湾	95	8	1	102	76	2	4	104	16,170	16,739
伊勢湾	42	3	1	44	30	2		42	14,948	15,560
尾鷲	2	1	1	2	2	1	1	2	86	92
舞鶴	2			2	2			2	131	120
和歌山下津	5	2	1	6	2	1		5	1,037	1,029
大阪湾	105	3	4	104	57	7	* 4	101	16,614	17,072
大阪湾	54		2	52	30			52	20,507	21,098
内海	137	8	4	141	96	12	* 9	138	15,803	15,617
境	3			3	2	1		2	376	357
関門	37	5	1	41	26			41	18,073	18,780
小松島	2	1	1	2	2			2	203	191
博多	6			6	4	1	1	6	2,403	2,397
佐世保	4			4	2			4	670	586
長崎	3			3	2	1	1	3	557	586
島原海	3	1		4	2			4	973	992
細島	2			2	2			2	186	188
鹿児島	4		1	3	2			3	254	217
那覇	3	1		4	2			4	471	500

*大阪湾水先区及び内海水先区において、現在各1名水先修業中。

する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省では、適正員数の算定について、昭和51年以来、次の方法により算出している。

- ① 「過去5年間（平成6年度～平成10年度）の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の平成11年度における月間業務量（隻数）を予測
- ② 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- ③ 上記①で算出した平成11年度予測月間業

務量を、上記②で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

これにより、平成11年度適正員数は、前年度比18名減の521名、また新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、12水先区合計で37名であり、年度末員数は合計759名となり、年度末において適正員数を下回る水先区はない。

なお、算出した数が2名未満となった水先区については、水先業務を維持する（不測の事態に備える）ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から従来同様1名配置のままでやむを得ないものとしている。

同水先部会では平成11年度水先人適正員数および新規採用数について、原案通り承認された。

国際会議レポート

1. アジア保険市場設立に新たな提案

－ASF 船舶保険委員会第5回中間会合の様態－

題記会合が1999年3月8日に香港で開催され、会合には中国、台湾、日本、韓国、香港（議長）の各国船主協会およびFASA（アセアン船主協会連合会）代表（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの各船主協会）が出席した。

当協会からは保険幹事会小野代表幹事（日本郵船法務保険グループ保険チーム長）及び山下常務理事・関連業務部長が出席した。

今回の議題は①アジア保険市場の設立、②P & I 関連事項等であった。各議題の検討結果は以下の通りであった。

(1) アジア市場の設立

ASF 船舶保険委員会コンサルタントよ

り、これまでの経緯等について説明が行われた後、アジア保険市場創設に向けて新たな構想が提案された。

同提案は、新たな保険会社を設立せず、既存の欧米・日本等の保険会社の出資により香港に新たにシンジケートを設置し、ASF 保険委員会コンサルタントが香港シンジケート（1隻当たりのてん補限度額＝5,000万米ドル）の利用を促進すること、ASF 各国の保険会社に同シンジケートの参加を呼びかけるというものである。また、ASF 保険委員会コンサルタントの経費は香港シンジケートが負担し、ASF は負担しないものとする。

船舶保険委員会は、同提案がアジア地域の保険市場設立の本質的な要件に合致していることに同意し、1999年5月に東京で開催予定の第8回ASF会合に対し同提案を支持すべきことを勧告することになった。

(2) P&I 関連事項

議長より、船員の死亡・不具に対する補償については雇用契約に規定されているにもかかわらず、最近のフィリピン人船員の訴訟がパナマの法律に基づいて起こされた例について報告が行われた。

船舶保険委員会は、世界の外航船員の20%がフィリピン人船員であり、フィリピン人船員に係るこの種の訴訟に歯止めをかけるため、ASFからフィリピン政府及びパナマ政府に対し意見書を提出することとした。

船舶保険委員会は上記等を盛り込んだ共同コミュニケ（資料）を採択して終了した。

【資料】

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員会第5回中間会合共同コミュニケ

ASF 船舶保険委員会第5回中間会合が、1999年3月8日（月）香港で開催された。

会合には中国、台湾、日本、韓国、香港の各国船主協会およびFASA（アセアン船主協会連合会）代表（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの各船主協会）が参加した。

1996年5月に香港で開催された第5回ASF会合以来、船舶保険委員会はアジアにおける船舶保険市場設立の可能性について調査を行ってきた。ASFは、アジア保険市場の発展はASFメンバーにとって地元船主固有のニーズを満たす柔軟性および対応の機敏さを促し、またアジアの損害統計や保険トレンドに関する情報の改善

およびアジア海運業界の声を船舶保険の世界に伝えるものであると長い間認識してきた。

1997年5月にシンガポールで開催された第6回ASF会合で、フィージビリティスタディの結果がコンサルタントにより提出された。しかしながら船舶保険マーケット低迷により、代替案が1998年5月にブリスベンで開催された第7回ASF会合で提出された。同会合においてASFは代替案の原則を支持し、コンサルタントに対してその運営の詳細について検討し、提案ができるように保険業界の関係者と共同で作業を進めるよう求めた。

アジアにおいて重要な役割を担いいうる船舶保険市場創設に向けての保険業界の作業の詳細について、コンサルタントは船舶保険委員会に説明を行った。同委員会はその進展を歓迎し、議論の後、提案がアジア地域の保険市場への本質的な要件に合致していることに同意した。保険市場への保険業界からの参加予定者が周知された後、同委員会は1999年5月に東京で開催予定の第8回ASF会合に対して同会合においてASFとしてプロジェクトを支持すべきことを勧告することにつき全会一致で同意した。船舶保険委員会はコンサルタントに彼が行った作業に対し祝意を示し、プロジェクトを促進し改善するための作業を継続するように求めた。

同会合では、EU委員会と国際P&Iグループ間での議論の進捗状況および商業保険者による確定保険料制度の動向についての最新状況を含むP&Iに関する様々な進展状況が報告された。確定保険料とP&I相互保険の何れが好ましいかは表明されなかったが、船舶保険委員会はより競争的な市場を歓迎した。船舶保険委員会はEU委員会との間の競争に関する議論および責任制限問題が満足のいく解決をみたことについて留意した。

他の P&I 問題について、船舶保険委員会はサブスタンダード船を減少させるものとして海事債権に関する船主責任についての IMO ガイドライン案への支持を表明した。しかしながら、船舶保険委員会はガイドラインは任意のものであるべきことを勧告した。会合は国際 P&I グループ推奨による B/L 提示無しでの貨物引き渡しの際の保証状の標準書式の変更点について留意した。

船舶保険委員会は船員の死亡・不具に対する船員による訴訟問題の憂慮すべき最近の動きおよびそれらによる船主責任保険料への影響について留意した。船員およびその家族への公正かつ合理的な和解の原則を支持する一方、船舶保険委員会は競合する裁判権問題を解決するために国際および国内法による基準を求めた。また船舶保険委員会は船主のリスクがてん補されるように、合理的な和解の水準を設けるように船員供給国に求めた。船舶保険委員会は ASF 船員委員会と共同で本問題について作業を行うこととなる。

2000年問題は ASF 航行安全委員会において検討されている。船舶保険委員会は、保険の対応の観点から懸念を抱いている。船舶保険委員会は商業保険者および P&I 保険者による電子データ認識条項、すなわち 2000 年問題への種々の取り組みについて検討を行った。同会合は、機器メーカーは自社の機器が 2000 年問題に対応していることを必ずしも保証することはできないことに留意した。船舶保険委員会は船主は 2000 年問題対応の調査に際して自身が相当なる注意を払ったことを示す適切な記録を保持すべきこと、陸上及び海上での 2000 年問題に関連する期間をカバーする危機対応計画が更新されることを確認すべきことを勧告した。また、船舶保険委員会は 2000 年問題をカバーするために様々な保険者によって提供された条項は危機的な日時が過ぎた後には、削除されるべきことを勧告した。

船舶保険委員の次回会合は、1999 年 11 月の今後同意される日に開催される。

1999 年 3 月 8 日

内 外 情 報

1. パナマ運河の運営について船社の意見を申し入れ

ーパナマ運河委員会との協議についてー

当協会は、パナマ運河が本年 12 月 31 日をもって、米国からパナマ政府に返還されることに伴う今後の取り扱いを巡る意見交換をするため、ICS（国際海運会議所）と共にパナマに赴き、3 月 18 日にパナマ運河委員会（PCC）の代表者と協議を行なった。

当協会からは和田専務理事が出席し、ICS か

らはウェストファル・ラーセン会長及びホロックス事務局長が参加した。

パナマ運河委員会からは、アレマン事務総長、コーネリソン事務次長、ヴァスケス財務部長、サボンヘ・マーケティング部長ら、約 15 人の幹部が出席した。

協議の模様については概要以下のとおり。

冒頭、パナマ運河委員会側より、現在進行中の運河改良プロジェクト及び今後の長期整備計画の検討状況について、OHPを使用して説明が行なわれた。

1997年及び1998年の通航料値上げによる資金を基に、現在続けられている運河改良工事は2002年の完了を目途としている。主たるものは運河通航のボトルネックとなっているゲイラードカットの拡幅及び対面通航の実施であるが、その他に、タグボート・機関車の代替・新規購入、開門開閉器等の設備・機器の更新及び効率化のほか、D-GPSを使用したトラフィック・マネージメント・システムの導入も行ない、全体として20%の効率化を目指すこととしている。

長期的な整備計画では第3開門の整備を検討しているが、具体的な内容としては、オーバーパナマックス船型に対応したものとする案、小型船舶のみを対象とする小規模の開門とする案、シンクロリフト利用による陸上輸送でバイパスする案などを検討中である。さらに開門開閉に要する追加的水資源の確保も検討されている。運河通航料金制度に関しては、長期的な運河利用のコミットメントに基づく優遇制度を柱として、全般的なレビューが進められている。

最近、懸案となっている百万ドル以下の損害の賠償に関する運河庁の賠償責任の免除及び船主への付保の義務化の問題については、未だ運河庁としても結論を得ていないとのことであった。

また、パイロット組合による国際的なキャンペーンの実施に伴い、注目を浴びたパイロットの配乗要件の緩和、早期勧奨退職制度の導入、訓練期間の短縮等の問題は既に全て解決した旨の説明があった。いずれも雇用条件に関する労使問題に過ぎないとの説明であった。

さらに、将来的な運河整備計画の策定に際して、利用者の需要動向を把握すべく、三班の調査チームを組織して、欧州、北米、アジアに派遣し、船社、荷主等の意見聴取を実施しているとのことであった。整備計画では、ユーザーの需要変化にも柔軟に対応していくシステムにしたいとのことであ

った。

1997年の世界運河会議を契機に運河庁に設置することが決った諮問委員会については、15人の委員を委嘱すべく選定作業中である。

当協会としては、今後の運河整備計画が、利用者のニーズを踏まえ、地道な計画を策定する方向になってきたことは歓迎する旨の意見を述べた。

しかしながら、長期計画の内容となる第3開門の整備方針、シンクロリフト方式の検討状況、追加的水資源の確保策、料金制度の改訂など多くのファクターが不明確な状況では、今後の見通しが立たず、利用者に不安があるので、作業の目途を明確にするよう求めたところ、料金制度の見直しは1年以内に完了の予定。また他のファクターについては、2年の目途で作業をしているとのことであった。

当協会としては、1～2年後に突然最終方針を通告されるのでは対応が困難である旨申し入れたところ、長期計画の策定の前には、十分にユーザーに対する事前説明、ヒアリング等の措置を取っていく旨の回答があった。さらに計画の段階的实施、代替案を常時用意、有利なファイナンスの活用を含め、需要動向の変化に柔軟に対応してゆく姿勢の表明があった。

また、運河委員会で進めているリストラの効果の帰属先について質したところ、将来の通航料金の値上げの抑制の形で運河利用者への還元を考えたい旨の表明があった。

パナマ運河に関しては、今年の年末の返還を契機に、運河の通航条件が、パナマの政治的、経済的状況に大きく影響されることのないよう、推移を見守る必要がある。また、通航料金制度についても、運河の整備・運営コストをベースとする方式から、よりマーケット性を加味した料金制度への移行も予想され、この面からも今後の方向を注視してゆく必要がある。

このため、当協会としては、各国の船主協会及びICSとも連携し、今後とも定期的に運河委員会と意見交換を行なって運河利用者の立場からの申し入れを行なっていくこととしている。

寄稿

日石三菱、エッソモビルの “次”として注目される企業 —石油業界再編と物流業界への影響—

週刊ダイヤモンド
(石油担当) 記者

大坪 亮

本年4月1日、日本石油と三菱石油が合併し、ガソリン販売シェアで24%を超える国内最大の石油元売り、日石三菱が誕生した。

6月には米国で、メジャー（国際石油資本）のエクソンがモビルを買収し、売上高2000億ドルを超す世界最大の石油企業が誕生する予定である。これにより、エクソンとモビルがそれぞれ日本市場で出資するエッソ石油やモビル石油などは、エクソン・モビルグループ（ガソリン日本国内販売シェア22・9%）として経営戦略の統一を図っていくことになる（図1、2参照）。

日本の石油業界はこれら2大勢力が誕生することで、従来の群雄割拠から、合従連衡あるいは競争淘汰時代に入っていく。具体的には残る大手元売り4社、出光興産、昭和シェル石油、コスモ石油、ジャパンエナジーを中心に合併や資本提携が模索されていくだろう。

なぜなら4社の販売シェアはそれぞれ10%前後で、20%超の日石三菱とエクソン・モビルの2大勢力と競合していくには規模の格差が大きすぎ、「日本のような成熟市場において、短期間でシェアを倍増させるには合併や資本提携といった手法を考えなくてはならない」（新美春

之・昭和シェル会長兼社長）からである。

製油所の補完で物流費を低減

石油産業における合併や資本提携は、主に3つの要素から競争力に影響を与える。

第1に、規模の経済（スケールメリット）が働くことで、製造原価が低減する。重複する精製装置の集約化によって、相対的に大規模で高効率設備の稼働率をあげることができ、生産効率を上昇させることができる。

また、販売量が多ければ原料となる原油の購入量も多くなり、購買交渉力が強化され、より安く調達することができるようになる。

第2に、範囲の経済が働き、販売の効率化が進む。系列ガソリンスタンド数が増えれば、それだけ消費者の認知度、ストアロイヤリティも高まる。顧客囲い込みのため強化しているカード戦略も、スタンド数の多い企業のほうが消費者の利便性が高まり、有利に展開することができる。一般的な合併効果である管理部門の効率化も加わり、全体として売上高販売管理費比率は低減する。

第3の要素は物流費の低減である。後述する

図1 石油会社の出資関係（数字は出資比率％）

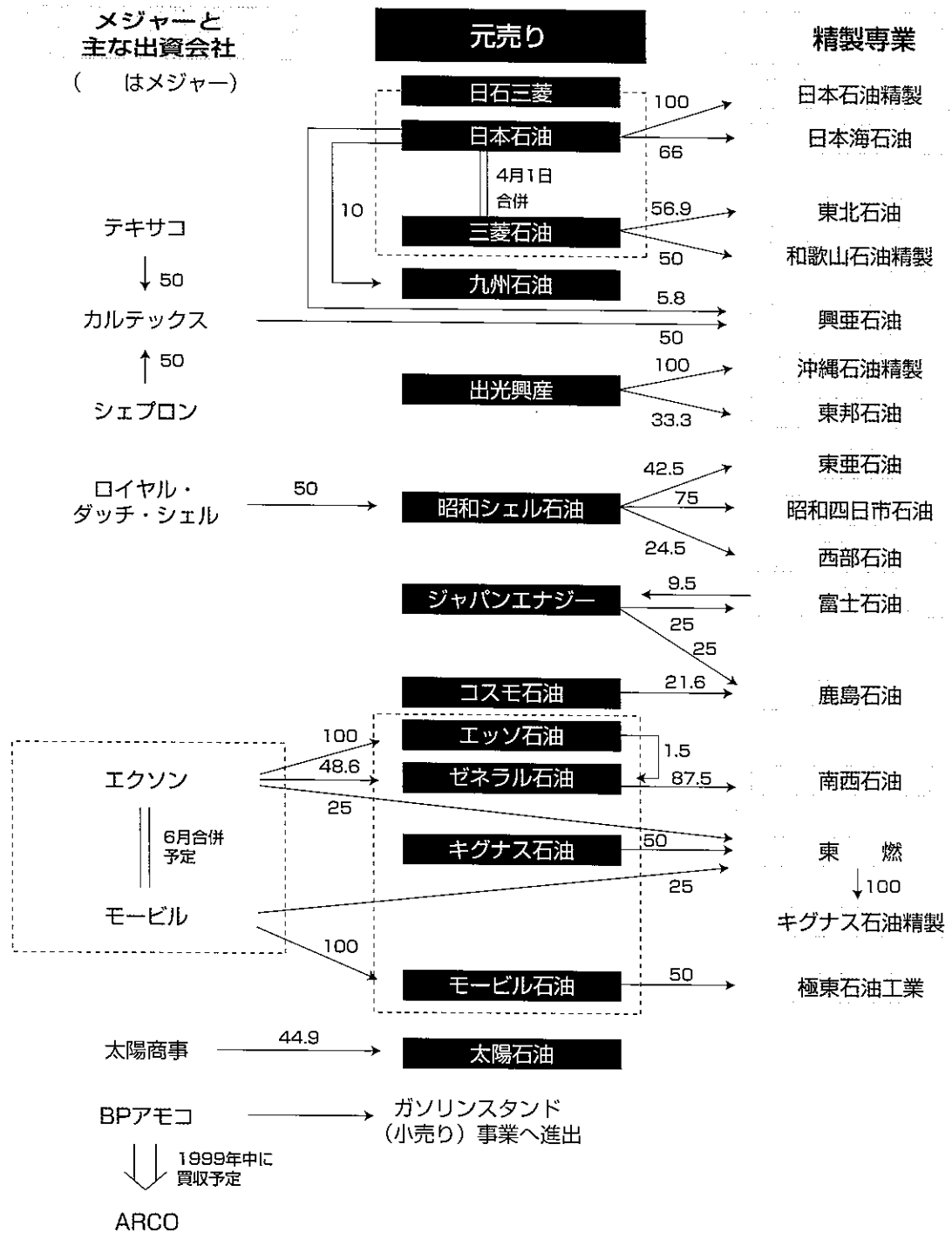
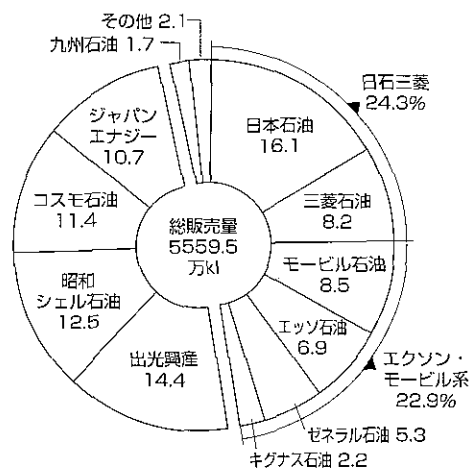


図2 ガソリンの国内販売シェア(1998年実績)



出所：全国石油業協同組合連合会

ように、現実の合併や資本提携においては、この点が最も重要視される。これは、合併・提携会社の製油所が補完関係にあるかないかという観点で問われるものである。

従来、製油所が近くにない油槽所（在庫・出荷基地）やガソリンスタンドに、内航船やタンクローリー車で長距離配送してきたのを、合併や提携相手の製油所からの配送で、どれだけ物流費が下げられるかが合併や提携の成否を決め

る大きな要素になる。

物流費は石油製品1リットル当たり3円程度と言われているが、これはガソリンの精製・販売部門（つまり元売りと小売店）の経費とマージンの概算総和27.28円（1998年度、表参照）の、約11%も占める。したがって、物流費は経費削減策における最大のターゲットとなっている。

注目される興銀の動き

では、先の4社の間では、どのような合併・提携が考えられるであろうか。

出光興産は、製油所をすでに全国に分散所有しているため、他社との合併などによる物流費削減効果はあまり期待できない。また、非上場企業で、自主経営路線を堅持していることなどからも、合併や資本提携の可能性は低い。

ただ注目される点は、1996年から実施してきた日本石油との石油製品のバーター取引が、日石の三菱との合併によって変化するかどうかである。「長期契約であるから、当面変更はない」

表 主な石油元売り上場企業の経常利益とガソリン精製・販売部門の経費とマージン (年度)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
日 本 石 油	444	423	294	109	106	119	(100)
三 菱 石 油	494	615	446	257	207	▲ 83	(▲281)
昭 和 シェ ル 石 油	380	367	246	191	122	124	83
コ ス モ 石 油	318	388	276	119	111	102	(80)
ジャ パ ン エ ナ ジ ー	157	372	167	58	17	40	(▲250)
ガソリン1ℓ当たりの精製・販売部門の経費とマージン(円)	52.3	54.9	52.6	44.9	34.8	29.6	27.3

注：ガソリン1ℓ当たりの精製・販売部門の経費とマージン＝小売価格（全国平均）－原油価格－石油諸税。石油元売りの経常利益の1998年度は昭和シェル石油（12月決算）のみ実績、他は3月決算で（ ）内は見込み値で、単位は億円。

出所：各社有価証券報告書、石油情報センター

と日石三菱、出光ともに口を揃えるが、日石は三菱の水島製油所が加わったことで中国地方では出光からの供給を受ける必要性が大幅に縮小するなど、バーター契約を結んだ時点とは供給体制は大きく変わっている。

これに対して残る3社、昭和シェル石油、コスモ石油、ジャパンエナジーは現在、何らかの合併や資本提携を模索しているはずである。

日石と三菱の合併が発表された直後は、「次はコスモとジャパンエナジーの合併か」と噂された。メインバンクがともに日本興業銀行であることと、両社が純国産企業であることからの連想である。

石油産業は装置産業で多額の長期資金を要することから、石油元売りはどこも設立当初から銀行とのつながりが深かった。その中でも両社は、設立そのものに興銀が関与している関係で、格段に深いつながりをもってきた。

コスモ石油は、興銀の仲介のもと大協石油と丸善石油がまず精製部門を統合した後、1986年に両社が合併して設立された。ジャパンエナジーも1992年に日本鉱業と共同石油が合併して生まれた会社だが、この合併でも興銀が果たした役割は大きかったと言われる。

メインバンクの発言権がかつてのように強大ではないにしても、興銀も基幹産業である石油産業には今後も一定の影響力を維持したいと考えるだろうから、競争力が強化されるのであれば、両社の合併や資本提携を支持するはずだ。

また、エネルギー安全保障論から、純国産企業の大手が存続することを望む関係者が両社の

経営層や行政府内に多いことも、両社の合併や提携を後押しする。特にジャパンエナジーの前身である共同石油は、通産省の強力なバックアップで成長してきた企業であるから、さらなる合併をする場合でも、純国産企業であることは維持したいという考え方が経営の一定層に浸透しているだろう。

しかし、両社の組み合わせは、製油所の立地で重複箇所が多いため効率化期待が薄いという難点がある。コスモ石油最大の千葉製油所とジャパンエナジー系富士石油の袖ヶ浦製油所が重なるほか、中部や瀬戸内地方でも両社の製油所は近隣立地となっている。

もちろん、重複箇所の製油所を閉鎖すれば効率化は一挙に進むが、いずれも大型の製油所であることや、コスモ石油の岡部社長は、雇用問題や地域社会への影響面などから製油所閉鎖には消極的で、製油所閉鎖を前提にした合併や提携は考えにくい。

物流提携から製油所統合へ

これに対して、ジャパンエナジーと昭和シェルの製油所は相互補完的な立地にあり、統合すれば物流の効率化などで大幅なコスト削減効果が見込まれる。

この組み合わせの最大の障害は、社風の違いである。

昭和シェル石油の親会社は、英国とオランダ資本のロイヤル・ダッチ・シェル。昭和シェル石油の新美会長は合併や資本提携には前向きだ

が、その場合、シェル本社としては、ガソリンスタンドに掲げる商標マークはシェルであることや、株主絶対重視の経営、資本効率の高い経営など、絶対に譲れない一線があるはずだ。

エネルギー安保論や雇用問題、地域社会問題なども、効率を著しく悪化させる要因であるならば、それらを一切考慮しないで経営判断することも、シェルの合併会社には求められる。

一方、ジャパンエナジーは先述の通り、伝統のある2つの巨大企業が合併してできた、業界内でももっともドメスティックな会社である。

この会社が合併して、1つの会社としてまとまっていくのは容易なことではない。ジャパンエナジーのメインバンクの興銀も、影響力を排除されるような強力な外資系企業との合併を支持することはない。

しかし、ジャパンエナジーの財務体質は、このまま単独で過当競争を勝ち残っていくには脆弱だ。1997年度の連結決算では1兆636億円の有利子負債を抱え、自己資本比率は63%という低率となっている（ちなみに同業他社の連結自己資本比率は、日本石油23.0%、昭和シェル石油19.2%、コスモ石油15.0%と相対的に高い）。期間損益も急激に悪化しており、長期債の格付けはムーディーズなど米国格付け機関は“投機的”格付けをつけている。

本年1月26日には、昨年4月から期間3ヶ年で実施している「経営変革計画」の具体的方策を発表。本社ビル売却や株式公開する関係会社3社の株売却などで有利子負債を約2000億円削減する計画などとともに、「昭和シェル石油と

物流部門における提携、共同事業化の可能性について話し合いを進めている」と明記し、業界関係者の注目を集めた。

当面は、石油製品の在庫基地である油槽所の全国規模での相互利用を推進する。例えば油槽所の運営を委託するため、昭和シェル石油が内航海運大手と共同出資して設立したジャパンオイルネットワークに、ジャパンエナジーが新たに油槽所を現物出資するなどの方法で、物流部門の共同事業化を図ると見られる。

こうした物流提携が順調に進み、さらなる効率化を追及するとなると、製油所の相互利用や共有化、さらには統合を模索することは十分考えられる。

筆者のインタビューに対して、昭和シェル石油の新美会長もジャパンエナジーの野見山昭彦社長も、「最近何回か会って、物流部門を含めたさまざまな提携について話し合っている」ことは認めている。また、野見山社長は、「生き残りのための提携相手を検討する上で、外資を対象外にすることなどありえない」とも言っている。

トップ同士は、経営哲学や現状の危機意識が近いものであることは確認しており、どんな形の提携があるにせよ、後は細部の利害関係の調整次第といった様子である。

一方、製油所の配置からはコスモ石油と昭和シェル石油の組み合わせも補完的関係にあるが、コスモ石油の岡部敬一郎社長は、「資本効率が常に最優先される経営には抵抗感がある」と述べており、外資の昭和シェル石油との資本提携

はまずないと言えるだろう。

したがって今後の業界再編は、ジャパンエナジーとコスモ石油、あるいはジャパンエナジーと昭和シェル石油の合併や資本提携の可能性が高いと考えられる。

韓国品の輸入で変わる物流網

各社の提携模索のきっかけは日石三菱とエクソン・モービルという2大勢力の誕生にあるが、日本の石油市場はもはや石油元売りが12社も共存できる“豊かな”市場ではなく、業界再編は構造的要因によっても促されている。

その要因を一言で言えば、過当競争の恒常化である。

石油危機以降、政府は石油の安定供給を目的として、元売りに対してガソリンを他の石油製品に比べて高く販売することを認めた。ガソリンで儲けた分で、灯油や産業用重油などを安価に供給するよう行政指導したのだ。この方式は一種の官製カルテルとなり、超過利潤を生んだ。これが長い間、“豊かな”石油市場の源泉となってきた。

しかし、1990年代以降の規制緩和の流れの中で、1996年に特定石油製品輸入暫定措置法（特石法）が廃止され、石油製品の輸入が自由化されると、ガソリン独歩高は改正された。

恣意的な価格体系の解消による超過利潤の喪失、輸入品の増加、不況による需要急減が重なって、石油業界の全体収益は激減した。

その結果発生した過当競争は、再編や淘汰に

よって元売り数が大幅に減って、業界全体がスリム化するまで続くことになる。

個々の石油元売りは、大量の人員カットや不採算スタンドの廃棄などグループ内の経営資源の効率化を急激に進めざるをえない状況に追い込まれているのだから、グループ外の協力企業へのコストダウン要求は今後ますます強まるだろう。一部で始まった物流業者の固定化から競争入札制への移行などは、業界全体に広まっていくことになるだろう。

日本石油や昭和シェル石油がそれぞれの新潟製油所の精製設備を止め、輸入基地化したのは、安価な韓国産石油製品の輸入増加を睨んだものである。太平洋側で精製した石油製品を内航船で日本海側に運ぶより、精製コストが低い韓国製品を日本海を超えて持ち込んだほうが安いとなれば、輸入品はさらに増える。

円とウォンの為替次第だが、体制だけは輸入シフトは整えておこうというものだろう。同じ理屈で行けば、次は日本海石油の富山製油所の活用再検討となるだろう。

このように、競争に勝ち残るためのコスト削減策は、ありとあらゆることが検討され、実行されていく。

業界全体のさらなる再編はここ2～3年のうちに起こると考えるが、もっと容易に決断が下せる物流や精製部門の再編は1年以内に頻繁に発生することになるだろう。

（この寄稿は平成11年4月12日に寄せられたものです）

海運会社の重役、100年ぶり外国人就任可能に

－海運会社の取締役に関する国籍条項緩和に向け船舶法改正へ－

運輸省は日本籍船を保有する海運会社の取締役役に、外国人の就任を認める船舶法改正案をとりまとめ、去る3月2日の閣議決定を受け、今国会に提出した。

改正案の概要によると、これまで日本籍船を保有する海運会社の取締役は、全員日本国民と限定していたが、外国人の就任を取締役総数の3分の1の範囲内で認める一方、「代表取締役全員および取締役の3分の2以上は日本国民である」ことを、日本籍船を保有できる海運会社の新たな条件としている。

明治32（1899）年に制定された船舶法は外国人役員を一切禁止してきたが、百年を経て重役ポストを“対外開放”することになる。

当協会はかねてより規制緩和の一環として、この国籍制限が国際的な企業提携や外国人役員の登用等を行う上での制約となっているとの理由から、その見直しを要望していた。

当協会としては、改正案の早期成立を期待している。

船舶と日の丸掲揚について

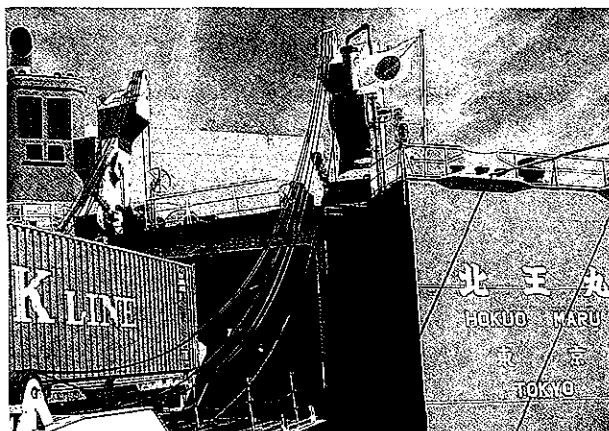
政府が検討している日の丸、君が代の法制化に関連して、船舶の日の丸掲揚が明治時代から法定されていることが話題となったが、船と「日の丸」の歴史はかなり古い。平成10年12月号まで本誌に連載してきた「海運雑学ゼミナール」の第95回（平成10年2月号P.22参照）の中で、船と「日の丸」について以下のように説明している。

【…（日の丸）江戸時代には將軍家の船印として定着。三代將軍家光が建造した御座船『安宅丸』には数十本の日の丸の幟が翻っていたという。また年貢米を天領（幕府の直轄領）から江戸や大阪に運ぶ廻船にも日の丸の旗印が用いられていた。

その日の丸を最初に国旗として定めた法令は、明治3年（1870）1月27日付の太政官布告にもとづく商船規則で、船舶の国旗を示す旗、すなわち国旗として日の丸を使用すること、およびその寸法などを定めたもの。これに続く同年10月3日付け太政官布告では、海軍の軍艦に対しても同様のことが定められた。

しかしそれ以前、すでに日本船であることを示す船印としての日の丸は国際的にも定着していた。日本が開国した嘉永7年（1854）、幕府は欧米諸国にない、日本船の国籍を表す『日本総船印』を制定するが、ここで用いられたのが日の丸だったのである。】

なお運輸省によれば、「あくまで船に掲げる国旗としてということだが、日の丸を国旗として定めた法令は商船規則だけ」ということである。



London 便り



本年の英国の国家予算案が去る3月9日、ゴードン・ブラウン蔵相により発表されました。インフレ抑制と安定成長を維持することを最優先課題としつつ低所得者を援助するとともに企業家精神を奨励し、社会公平と家庭生活に重きを置く内容との事ですが、その財源として例年のごとく喫煙者と自動車ターゲットとされました。ガソリンは1リットルあたり4ペンスの値上げとなり、この結果ロンドンでは安い所でもリッター当たり67ペンス(約135円)となり、またタバコも一挙に17ペンスの値上げで1箱(20本入り)で約3.60ポンド(約720円)程度になりますので日本のタバコの約3倍以上するようです。

個人所得税における新たな基本税率の導入で多少の減税や、住宅ローン利息控除の段階的な廃止といった施策は見られますが、税制の構造自体は基本的には変わっていません。この予算案は最終的には財政法として成立するわけですが、かなりの部分が即時施行となります。

仕事柄、最も関心のあったのはもちろん海運税制の変更です。既にお知らせしたように(本誌平成11年2月号P.14参照)官労使一体となって新しい海運税制、すなわちトン数税制の導入を強力に働きかけておりましたので、その首尾や如何と言うわけです。

トン数税制と言うのは、ご存知の方も多いと思いますが、従来の法人税に替え船社が運航する船舶の1隻毎のトン数に基づいて、その損益にかかわらず一定の税金を支払う仕組みです。

法人税のように赤字を出せば納税の義務はないのと違いますが、安定した経営が見込める時はその課税額は法人税と比較して格段に安くなるように料率が設定されます。すでに欧州ではオランダ、ノルウェー、ギリシャが導入し、またドイツも導入を決定しています。トン数税制と言っても各国により、かなり違いもありますが、通常の法人税を選択するかトン数税制を選択するかは船社の意思に任されているものの、一旦選択を行ったら一定期間(通常は10年)は例え不利になろうとも変更することは出来ません。既に導入した国の内で最も成功したのがオランダといわれており、導入以来、120籍の船舶がオランダ籍に戻り、新たに40社もの海運関連会社が創立され2万5千人の雇用が創出されたと言われています。

英国船協のこのトン数税制導入に掛ける意気込みはすさまじく、理事長のモーガン卿は海運白書発表時の記者会見で、もしこれでもトン数税制が導入されなければ事務所の窓から身を投げるしかないと言ったそうですが、その会見の模様を伝えた新聞は「読者よ御安心あれ、モーガン卿の執務室は1階にあるから、しばらくゴルフが出来なくなる程度で済むであろう」とからかう程でした。

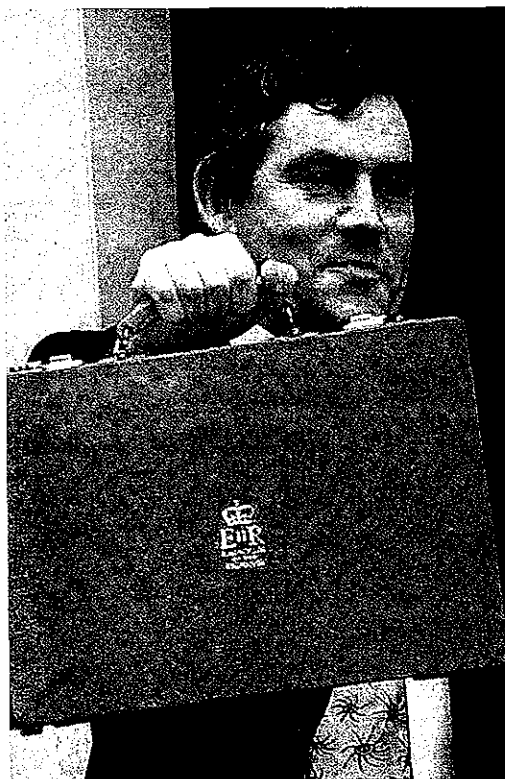
さて、予算案発表の当日はラジオで下院における大蔵大臣の演説を聞いておりましたが、日本の予算案発表とは相当様子が違うようで、減税や優遇税制導入が発表されるとワーッと叫ぶ喚声が上がります。また増税の場合は野党を中

心に一斉にブーイングが起こります。要するに予算案発表までその内容はほんの一握りの政府要人を除いて全く知らされていなく、議員は勿論一般国民も固唾を飲んで新予算を待っていると言えます。

さて、トン数税制は怎么样了と言いますと、大蔵大臣は、「こうした新しい優遇税制を導入するに十分に慎重でなければならない。トン数税制の導入が英国全体にとってどんな影響があるのか独立した機関による再度の調査／研究が必要である」と短くコメントしました。船員出身の副首相のみならずブレア首相も好意的であると伝えられていただけに、このコメントは今度こそは永年の悲願達成と意気込んでいた関係者、船主のみならず船員組合や政党関係者にとって相当なブローとなりましたが、大蔵大臣が具体的な諮問委員の指名を約束した事あって望みを先に繋ぐ事となりました。

このワンマン委員会の委員として任命されたのは、ナショナル・ウェストミンスター銀行の会長であり貴族院の保守党議員でもあるアレキサンダー・オブ・ウィーディン卿です。卿は保守党の議員である事に加え、今まで海運とはあまり関係の無かった人だけにその指名は驚きを持って迎えられました。卿はもともと弁護士出身ですが、多くの商事関係の訴訟で名を馳せ、請われてナショナル・ウェストミンスター銀行に入り銀行家に転進しました。インタビューでは、「選ばれた理由は大蔵大臣に聞いてもらわねばならないが、トン数税制の導入が、単に税制の問題だけでなく欧州法との関連もあるので私の経歴が役に立つと考えられたのではないでしょうか」との事です。

予算案発表の2週間後には早くも海運関係者との第1回会合が待たれたとの事です。その翌日、英国船協のモーガン卿と会う機会があり、



ゴードン・ブラウン英国大蔵大臣

様子を聞いて見ますと第1回ということでもあり突っ込んだ話は無かったが、極めて友好的で手応えは十分にあったとの事です。「今度こそ具体的な進展が無ければ本当に絶望するよ」と何度も繰り返していましたが、自信ありげでした。成算ありと踏んだのでしょうか。今度駄目なら窓から云々との軽口が出そうになりましたがグッと押さえて、「当協会も新しい税制と言う事で注目をしているところから、何か発展があったら是非教えてください」と言って別れました。このワンマン委員会の答申の期限は何も決まっておりませんが、早ければ5月早々にも報告されるのではないかとこの事です。

(欧州地区事務局長 赤塚 宏一)

第4回

潮風満帆



船上の メリー・クリスマス

国際船長協会連盟名誉会員 川島 裕



1972年のクリスマス、赤道直下の大西洋上を南米大陸の北東岸に沿って南下して行く1隻の貨客船があった。その年の11月25日、横浜港を出帆して南米各国に向かう日本最後の移民船「ぶらじる丸」であった。

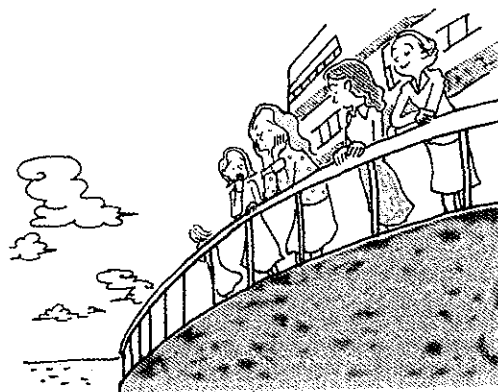
本船には、ブラジルやアルゼンチンなど南米各国への移民245人を含む船客約350人が乗っており、その中に16人の未だ見ぬ夫の許へ嫁ぎ行く移住花嫁さんがいて、希望と不安のものが想いに悩む姿が人目をひいていた。

わが国の南米各国への移民輸送の歴史は、1908年(明治41年)、日露戦争当時ロシアの病院船だった「笠戸丸」が781人の移民を乗せてブラジルに渡ったのに始まり、戦時中は中断されたが、戦後1952年に再開され、その最盛期には、ぶらじる丸、あるぜんちな丸、さくら丸、さんとす丸、あめりか丸、あふりか丸等6隻の移民船が毎月定期に就航し、毎年1万人近い移民が遙々海を渡って、ブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、パラグアイ、ボリビアなどの南米各国に新天地を求めて移住した。

しかし、日本の高度経済成長に伴って海外移民の数は次第に減少したため、移民船も次々に姿を消して行き、前年の1971年には、姉妹船の「あるぜんちな丸」が南米移民輸送航路から撤退して、青年の船「につぼん丸」に生まれ変わり、ついに、移民船は、「ぶらじる丸」1隻のみとなり、その「ぶらじる丸」も、この航海を最後に南米移民輸送航路から引退し、ここに、日本の南米移民船の歴史に終止符をうつこととなったのである。

さて、南米移民船の航海は、日本最終港を出航してから最終港のアルゼンチンのブエノス・アイレスまで45日の日数がかかる。

「ぶらじる丸」は、横浜港を出てから約ひと月、ホ



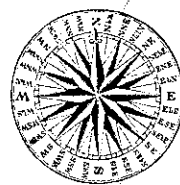
ノルル経由で太平洋を横断し、ロスアンゼルスに寄港した後、パナマ運河を渡り、カリブ海を経て大西洋上赤道付近にさしかかろうとして、移民たちは、そぞろに「祖国は遠くなりけり」という望郷の憂いと、いよいよ未知の天地が近づいたという不安感とに心傷み、船内の空気は、とかく湿っぽいものになり勝ちであった。さらに、船内生活に疲労感と倦怠感が重なって、ノイローゼ患者が出たり、船客同士のトラブルが起きたり、時には病死する者が出たり、稀に、投身自殺者が出たりするのもおおむねこの時期である。

船客に、このスランプ時期を乗り越えて、なんとか楽しく過ごしていただこうと、船長や事務長はいろいろ気を配っていた。たまたまこの航海は、クリスマス、赤道祭、お正月をこの時期に迎えるので、盛り沢山な船内行事を計画していた。

さて、赤道直下の大西洋上でクリスマスを迎えた「ぶらじる丸」船内では、全船客がメイン・ラウンジに集まって多彩なクリスマス祝会がくりひろげられていた。

讃美歌「光に歩めよ」の合唱にあわせて、手に

7つの海のこぼれ話



手に燭光を掲げた可愛い子供たちが列をなして入場してくると、その明かりで暗い会場に希望の光明がさしてくる。

そのままステージに上がった子供たちは、サンフランシスコで幼稚園の先生をしていたというエーミスお婆さんのピアノ伴奏で「ジングルベル」を歌って観客の心を和ませた。

プログラムは、アシスタント・パーサーの関美佐子さんの気の利いた司会で進められ、のど自慢や手品が次々に披露されたが、プログラムのなかでの圧巻は、何ととっても、国際色ゆたかな配役による「マッチ売りの少女」劇であった。外国人が手に持ったカンニング・ペーパーをちらちら盗み見しながら話すとどたどしい日本語のセリフがかえって観る者の好感と笑いを誘ったのであった。

「次は、フラワー・ガールズによる合唱です。指揮は、カラヤンならぬカピタンです」

関さんの軽妙な司会によって、十六人の移住花嫁さんによって形成された聖歌隊が登壇し、2部合唱で、クリスマス讃美歌「諸人こぞりて」、「聖しこの夜」など数曲歌った。

これは、船長が、船務の合間をみて花嫁さんたちに特訓したものである。合唱など経験のない人ばかりであったが、彼女たちは、人声のハーモニーの美しさに目を輝かせつつ、懸命に船長の特訓にこたえた。彼女たちは、司厨部から白いシーツを借りてきて、裁断することなく巧みに縫いあわせたガウンをまとって壇上に勢揃いし、これまた、賭から借り

てきた長めの竹箸を振る船長の指揮で特訓の成果を遺憾なく発揮した。

眩しいライトに照らし出された花嫁さんたちの顔は、どれも喜びにあふれて輝いていた。

「ぶらじ丸」最後の移住花嫁団も、嫁ぎ行く先は南米各地に広く分かれている。こうして揃って歌うことはもう二度とないであろう。振る船長にも万感の思いがあった。

フィナーレが近づくと、赤いマントに赤頭巾、白いお髭のサンタクロースが現れた。

駆け寄った子供たちに手を取られて壇上に上がったサンタクロースは、子供たち一人ひとりにプレゼントを手渡した。

やがて、壇上に上がってきた花嫁さんや子供たちは、サンタクロースを中心にして讃美歌「聖し、この夜」を合唱、その妙なる調べは静かに赤道の夜の海に流れていった。

「メリー・クリスマス!」

手を振りながら退場して行くサンタクロース。彼は、きっと来年も南米に移住するよい子たちのところにやってくるだろう。

「あれ船長さんじゃあない?」観客のなかからこんな囁きが聞こえた。

更け行く1972年のクリスマスの夜、最後の移民船「ぶらじ丸」は、南米に移住する人々の希望と不安を乗せて、南十字星の輝く大西洋上を、緩やかにゆれながらリオデジャネイロ目指して白い航跡を伸ばして行った。





3月

- 1日 アジア船主フォーラム (ASF) 解撤委員会の第2回中間会合が台北で開催され、インドとベトナムから船舶解撤事業者を招き、意見交換が行われた。
(本誌3月号P.21海運ニュース3参照)
- 2日 日本籍船を保有する海運会社の取締役、外国人の就任を認める船舶法改正案が閣議決定された。
(P.21囲み記事参照)
- 8日 アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会の第5回中間会合が香港で開催され、アジア保険市場設立などについて検討された。
(P.11海運ニュース-国際会議レポート1参照)
- 9日 第54回海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、平成11年度水先人適正員数について審議された。
(P.9海運ニュース-審議会レポート3参照)
- 12日 IMO第42回設計設備小委員会 (DE) が8日からロンドンで開催され、アスベストの使用禁止を定めた SOLAS 条約の改正案がとりまとめられた他、バラスト水管理の安全面からの検討などが審議された。
- 15日 アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) の第6回中間会合が上海で開催され、世界のトレードについての全般的な意見交換と STC の活動方針について討議を行った。
(P.2 シッピングフラッシュ参照)
- 18日 運輸政策審議会海上交通部会第9回港湾運送小委員会が開催され、港湾運営の安定化策に関して議論された。
(P.8海運ニュース-審議会レポート1参照)
- 国際海運会議所 (ICS) と当協会は、パナマ運河が本年12月31日正午に米国からパナマ政府に返還されるのに伴い、パナマ運河委員会 (PCC) と今後の運河の運営方針などについて意見交換した。
(P.13海運ニュース-内外情報1参照)
- 19日 海員、港湾、自治体 (港湾管理者) の4労働団体は、現在国会で審議されている周辺事態措置法案など、新しい日米防衛協力のための指針の関連3法案 (新ガイドライン法案) に反対する共同声明を発表した。
アジア各国の在京大使館の海運担当者によるアジア・ SHIPPING・クラブの第2回会合が開催され、アジア域内における海運全般について意見交換が行われた。
船員中央労働委員会が開催され、川崎二郎運輸大臣から諮問された1999年度の船員災害防止実施計画が答申された。
- 26日 IMO 第7回旗国小委員会 (FSI) が22日からロンドンで開催され、わが国から提案している PSC の強化策や救命設備等の検査間隔の見直しなどについて審議された。
- 31日 全日本海員組合と外航労務協会は、1999年度労働協約改定について最終合意した。

船協だより



3月の定例理事会の様様

(3月24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11年3月31日付

ナラサキスタックス株式会社 (京浜地区所属)

三井室町海運株式会社 (京浜地区所属)

上組海運株式会社 (阪神地区所属)

○合 併

平成11年4月1日付

ナビックスライン株式会社 (京浜地区所属)

※ 商船三井との合併による。

○社名変更

平成11年4月1日付

松島コールライン株式会社 (九州地区所属)

※ 旧松島海運より社名変更

平成11年3月24日現在の会員数124社

(京浜地区所属80社、阪神地区36社、九州8社)

政策委員会関係報告事項

1. 船舶法の改正

(P.21囲み記事参照)

2. 規制緩和と「中間公表」への対応について

現在政府は、平成10年度を初年度とする「新たな規制緩和推進3か年計画」を推進している。同計画では規制緩和推進項目について、実施時期の明確化や措置内容の具体化等を図ることとしており、平成11年度以降に対応する項目については、作業の進捗状況や新規要望を踏まえ、平成10年度末に一回目の見直しを行うこととしている。各省庁は同見直しに先立ち、所轄の項目の検討状況を予め公表し(中間公表)、平成10年度末に11年度以降の規制緩和・撤廃項目を決定する予定である。

当協会は、同見直しにわが国海運業界の意見を反映させるため、平成10年11月の定例理事会における承認に基づき、11月30日に運輸大臣ならびに政府の行政改革推進本部規制緩和委員会委員長に対し、港湾諸制度の全般的な見直しをはじめとする38項目か

らなる要望書を提出した。

その後、当協会は各省庁が本年1月に発表した「中間公表」の内容につき、関係委員会等で検討を行い、そのうち特に重要な項目については、規制緩和委員会事務局に対し、早急な取扱いをするよう申し入れるとともに、運輸大臣に対し、3月15日付で、文書を提出した。

3. ASFトレード安定化委員会第6回中間会合の様様

(P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照)

法務保険委員会関係報告事項

1. ASF船舶保険委員会第5回中間会合の様様

(P.11海運ニュース-国際会議レポート1参照)

港湾物流委員会関係報告事項

1. 運輸政策審議会海上交通部第8回・第9回港湾運送小委員会の様様

(本誌平成11年3月号P.17海運ニュース1、4月号P.8海運ニュース-審議会レポート1参照)

2. 港湾審議会管理部ワーキンググループ(WG)によるヒアリングについて

(P.9海運ニュース-審議会レポート2参照)

海務委員会関係報告事項

1. IMO海賊セミナーについて

(本誌平成11年3月号P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)

工務委員会関係報告事項

1. コンピュータ2000年問題について

当協会は、コンピューター2000年問題に関連して異状発生の可能性がある最初の日として指摘された1999年1月1日への対応も含め、昨年末に万一の故障に備えた運航安全対策を会員各社に要請したところ、各船における注意深い機器作動状況の監視により、1月1日午前零時前後にかけての異状発生についての情報が数件持たされた。

工務委員会ではこれらについて、いずれも通常の作動状態においても起こる現象ではあるが、Y2K問題が指摘されている折でもあるところから、その原因がY2K問題に起因するものであるかどうかにつき、船社を通じメーカー等に調査を要請した。

その結果、これらはいずれも2000年問題とは無関係であるとの結論が得られた。

なお、工務委員会では引き続き、船舶に搭載され

ている機器についてY2K問題に関する情報収集を続け、会員各社に情報提供をしていくこととしている。

労務委員会関係報告事項

1. GMDSS完全移行に伴う兼務通信士の配乗開始について

外航船舶解撤促進特別委員会関係報告事項

1. アジア船主フォーラム解撤委員会第2回中間会合について

(本誌平成11年3月号P.21海運ニュース3参照)

2. ICS解撤ワーキンググループについて

昨年来、欧米においては環境保護の観点から船舶解撤問題が取り上げられており、特に欧州では、海運業界を標的に一部環境団体(グリーンピース)により、スクラップ施設(特にインド亜大陸)の劣悪な労働環境、環境汚染に抗議するキャンペーンが展開されている。また、ノルウェーからは、国際機関においてグローバルなレベルで検討を行うよう問題提起がなされている。

このようなことから、ICS(国際海運会議所)では、解撤ワーキンググループを設置し、解撤によって生じる有害廃棄物が海洋環境および労働者に重大な影響を与えていることについて、海運業界として今後どのように対応をしていくか、また関係業界・政府等との協調体制の構築など、様々な観点から検討を行うこととなった。

このため当協会では本ワーキンググループに当協会欧州地区事務局員を参画させ、対応していくこととしている。

海運関係の公布法令(3月)

- ㊤ 運輸省組織令の一部を改正する政令
(政令第71号、平成11年3月26日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 船員法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第8号、平成11年3月16日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 船員に関する雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等女性労働者の福祉の増進に関する法律施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第9号、平成11年3月23日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 船員に関する育児休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則及び指定

漁船に乗り組む船員の有給休暇に関する省令の一部を改正する省令の一部を改正する省令
(運輸省令第10号、平成11年3月23日公布、平成11年4月1日施行)

- ㊤ 港則法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第11号、平成11年3月25日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 港湾運送事業会計規則等の一部を改正する省令
(運輸省令第13号、平成11年3月29日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 運輸省組織規程等の一部を改正する省令
(運輸省令第16号、平成11年3月30日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令
(厚生省令第50号、平成11年3月31日公布、平成11年4月1日施行)
- ㊤ 海上運送法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第19号、平成11年3月31日公布、平成11年5月20日施行)

陳情書・要望書(3月)

宛先: 運輸大臣

件名: 平成10年度末の規制緩和推進計画の改定についてのお願い

要旨: 平成11年1月18日に運輸省が公表した「運輸省の規制緩和推進3か年計画の改定作業状況(中間公表)」において措置困難や引き続き検討とされた項目の実現を改めて要望するとともに、特に早急な実現を要望する具体的な項目をとりまとめ、年度末の計画改定に向けた更なる検討と、一層の規制緩和を要望した。

宛先: 水産庁瀬戸内海漁業調査事務所

件名: 備讃瀬戸における船舶航行の安全確保について

要旨: 例年3月～6月の間、備讃瀬戸東航路において行われるこませ網漁業によって海上交通安全法に則って航路内を航行する巨大船等が航路外航行を強いられる等、危険な航行を余儀なくされる実情を改善すべく、航路内可航幅300m確保の為、昨年引き続き要請。

国際会議の開催予定(5月)

IMO 第71回海上安全委員会(MSC)

5月19～28日 ロンドン

ASF 第8回総会

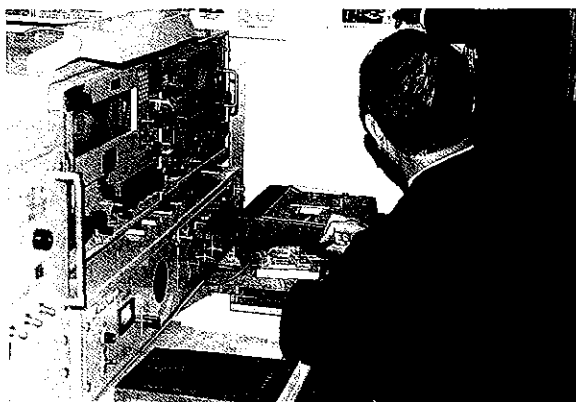
5月24日 東京

モールス通信を偲ぶとともにGMDSS体制の発展を願って～モールス通信お別れ会開催される

本年2月1日から海上遭難安全通信が、新システムGMDSS（Global Maritime Distress and Safety System）に完全移行したことに伴い、廃止されたモールス通信を偲ぶ「モールス通信お別れ会」が去る3月26日、船舶における電波等の調査研究活動を行っている電波研究会の現役有志・OBによって開催された。

電気通信大学で催された会合には、外航海運各社の現役・元通信士およそ170名が出席、1912年の豪華客船タイタニック号遭難事故で初めて打電され、その後海上の安全確保に大きく貢献したモールス通信を偲び、船舶通信の思

い出話を題材にした講演会や、懇親会が行われた。



▲大学歴史資料館にあるモールス通信機

平成11年度海運講習会の開催

当協会は、去る3月30日に、海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的に、昭和32年より行っている。

本年度は、会員会社22社から109名（総合職：81名、一般職：28名）、関係会社1社から4名（総合職2名、一般職2名）が参加した。講師および演題は以下の通り。

＜プログラム＞

（敬称略）

1. 挨拶

当協会会長 河村健太郎

2. 「菜の花の沖」を知っていますか？

産経新聞読者サービス室長 杉本 忠明

3. 歌づれ病づれ40年

作 詞 家 星野 哲郎

4. 日本海運の現状と将来

当協会副会長 生田 正治

5. 社会人としての心構え

マネージメントサービスセンター

三木 尚子

6. 船長雑感

日本郵船船長 堀 康雄



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

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
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲0.6	10.5
1998年2月	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
1999年1月	3,451	2,692	759	▲10.6	▲22.0
2	3,594	2,657	937	▲12.2	▲5.7

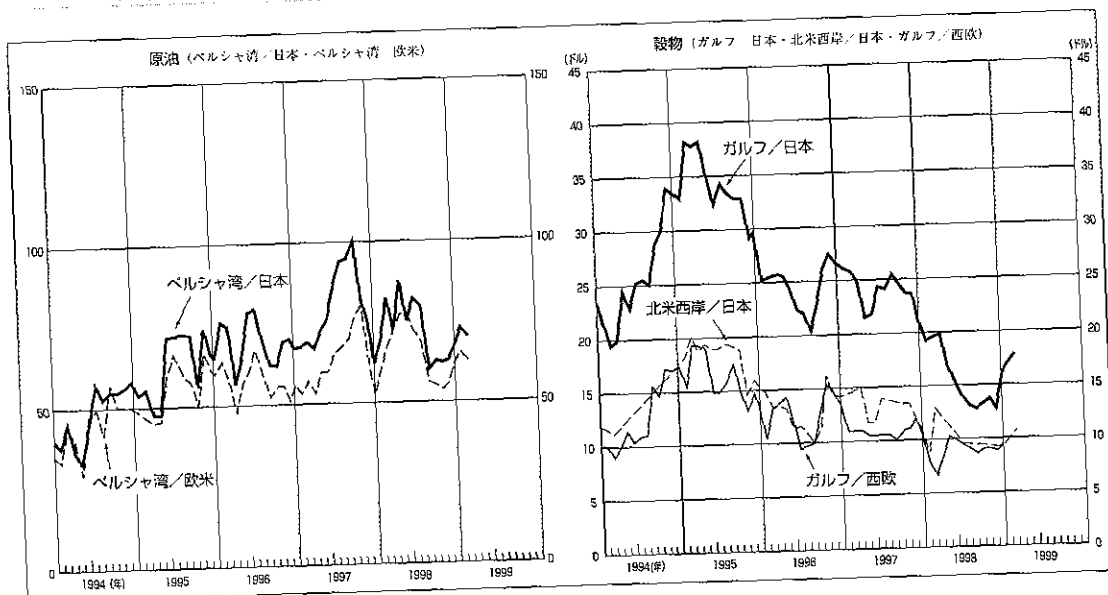
(注) 通関統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	年次	合計	船舶用										定期用船					
			(品目別内訳)															
シムル	連航航海	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	穀物	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	石炭	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	鉄石	200,929	54,374	69,509	66,539	898	3,251	5,601	757	144,561	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	屑鉄	193,333	46,792	67,192	66,551	1,069	3,724	7,312	693	160,468	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	砂糖	184,621	41,938	69,301	64,994	836	3,800	2,499	1,280	136,972	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700	
	肥料	186,197																
	その他	1,712																
	Trip	2,478	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700
	Period	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	108,546	26,003	46,876	49,061	29,815	43,240	24,700

(注) ①「タイム・リサーチ」社資料による。②品目別はシムルものの合計。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	72.50	59.50	52.50	47.50	60.00	45.00	65.00	50.00
3	69.00	58.00	82.00	67.50	70.00	51.00	57.50	50.50	67.50	55.00	62.50	42.50
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		

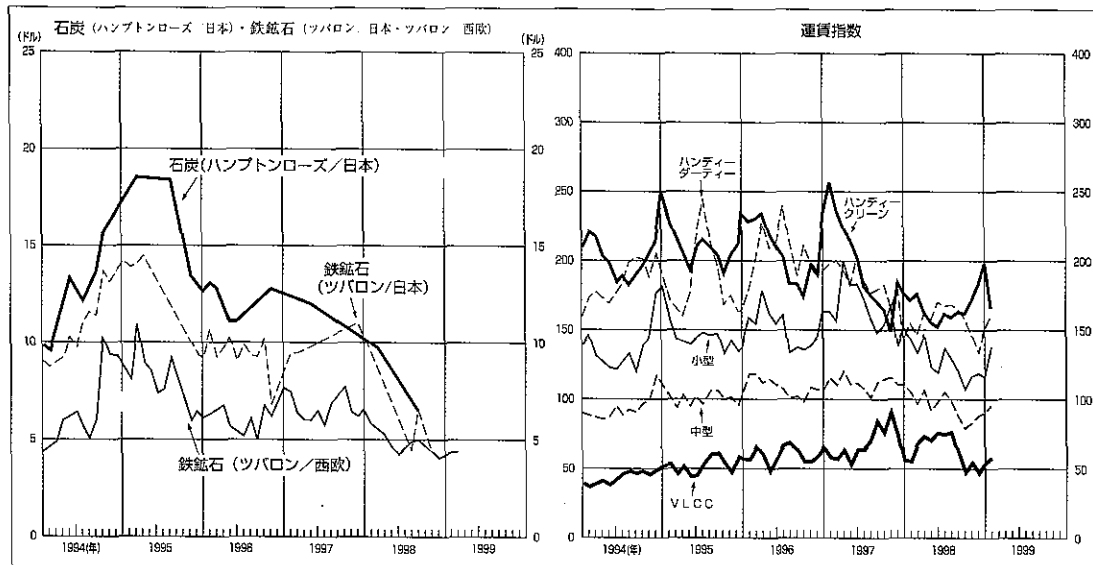
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	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	9.15	—	10.75	9.00	9.50	9.00
2	19.00	16.50	17.00	14.25	8.75	—	—	—	7.90	7.50	—	—
3	19.50	17.50	18.00	15.25	12.85	11.50	10.75	9.30	—	—	—	—
4	20.00	16.00	—	—	—	—	—	—	10.50	7.50	—	—
5	17.00	15.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	15.35	13.70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	14.00	13.00	—	—	9.75	—	—	—	—	—	—	—
8	13.00	12.50	—	—	—	—	—	—	8.50	—	—	—
9	12.75	12.70	—	—	—	—	—	—	8.75	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	8.75	7.50	—	—
11	13.75	12.75	—	—	—	—	—	—	8.50	6.75	—	—
12	12.85	12.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(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)

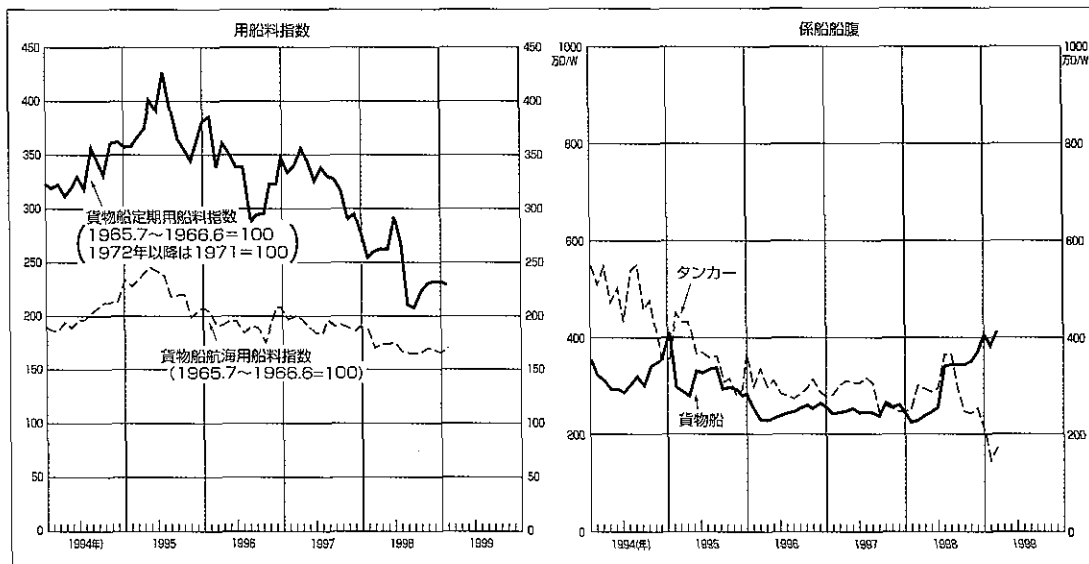
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	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									
	1997					1998				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0
2	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4
3	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5
4	62.0	119.7	201.3	193.9	223.4	72.4	106.1	145.7	160.6	161.9
5	52.3	110.4	182.0	181.2	213.7	70.3	91.8	122.1	156.6	155.1
6	63.4	110.9	182.6	203.0	202.8	75.2	98.2	119.8	170.8	152.0
7	63.8	107.2	172.5	185.5	181.2	74.2	104.8	136.3	167.4	160.9
8	70.3	100.4	159.9	176.2	175.7	75.3	99.6	129.2	168.0	159.7
9	83.4	110.6	148.1	179.5	170.3	60.3	88.9	120.2	165.4	152.3
10	76.2	113.9	152.6	181.6	163.9	47.2	79.2	107.2	158.3	151.3
11	89.5	114.9	166.5	164.6	149.6	54.0	82.4	117.0	146.7	160.9
12	74.3	110.6	138.9	180.1	184.0	48.6	88.2	119.8	133.3	182.3
平均	67.5	110.8	165.8	186.1	199.3	63.0	95.9	128.5	155.7	163.1

(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					
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	189.0	234.0	207.0	209.0	189.0	166.0	327.0	358.0	380.3	347.0	277.0	231.0
2	185.0	227.0	202.0	197.0	186.0	170.0	320.0	358.0	386.6	332.0	254.0	229.0
3	185.0	229.0	192.0	199.0	171.0		324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	
4	198.0	243.0	192.0	197.0	173.0		310.0	377.0	363.0	354.0	262.0	
5	191.0	245.0	196.0	190.0	173.0		318.0	402.0	350.0	342.0	262.0	
6	198.0	239.0	195.0	184.0	175.0		334.0	390.0	339.0	326.0	292.0	
7	198.0	230.0	186.0	183.0	167.0		320.0	426.0	339.0	338.0	266.0	
8	202.0	218.0	189.0	196.0	165.0		360.0	391.0	289.0	330.0	210.0	
9	208.0	220.0	186.0	190.0	164.0		349.0	364.0	293.0	327.0	208.0	
10	212.0	221.0	176.0	191.0	165.0		333.0	355.0	294.0	316.0	222.0	
11	212.0	198.0	188.0	189.0	170.0		363.0	344.2	323.0	290.0	231.0	
12	219.0	209.0	211.0	186.0	168.0		367.0	374.7	323.0	294.0	232.0	
平均	199.8	226.1	193.3	192.6	172.1		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・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	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	317	3,094	3,830	47	907	1,487
3	253	2,055	2,420	63	1,710	2,970	246	1,957	2,281	58	1,744	3,066	312	3,248	4,135	45	1,004	1,720
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・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。

春爛漫である。此のころになると何故か風が強くふく。紙吹雪のように桜が舞う。散った桜の花は道路の端っこに追いやられ、きたない。

逆に新入社員のピカピカの服装が目立ち始める。群れを成した若者が同じような服装で通り過ぎる。

道路の端っこに積もった桜の花を新品の靴が踏みにじって行く。4月はそんな季節だ。

2月の失業率が出た。4.6%と過去最悪である。完全失業者は313万人と初めて300万人を突破。1990年に134万人と云うからおよそ10年間で2倍にふくれあがったことになる。

カラスがなかなか日があっても、新聞にリストラという言葉がおどらない日はない。まるでリストラ

編集後記

の競争をしているみたいではなはだ不愉快である。リストラをしない会社は流行に遅れているとまるでいいかげんな勢いである。

今週、2回も大学4年生と語らった。二人とも学生時代の友人のご子息で、久しぶりに大学生と語らうことができ楽しかった。3月でとりあえず会社訪問を終え、4月から面接にかかると云う。父親と違い子供達の方が就職戦線を冷静に見つめている。

ただ彼らの悩みは、どんな会社が安定しているのか分からずに心配だという。1985年のプラザ合意、1990年前後の冷戦の崩壊、そして

1991年のバブルの破碎と以降の長期停滞。なにもかも戦後経済発展の間尺でははかれない現象が起きている。長期間にわたった連続的な成長が突然切断されてしまった。終身雇用、年功序列のようなシステムに支えられた日本的経営の安定さを彼らは求めている。

自分にノウハウを与えてくれる会社をと彼らはくしくも同じことを云った。

私たちが後事を託す青年達も私たちと不連続な関係にあるのだろうか。そんな彼らに私は密かに連帯感を感じながら大変な違和感も覚えている。

商船三井
営業調査室長
篠田 匡史

せんきょう 4月号 No. 465 (Vol. 40 No. 1)

発行◆平成11年4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2-6-1(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)

付・海運日誌

（平成10年4月～平成11年3月）

〔4月〕

- 1日 運輸省は、ISO規格海上コンテナの積載重量の制限を緩和した。
- 2日 全日本海員組合と外航労務協会は、1998年度労働協約改定について最終合意した。また、全日本海員組合と内航二船主団体（内航労務協会、一洋会）も、同日妥結した。
（5月号P.25海運ニュース3参照）
- 3日 IMOの海洋環境保護委員会（MEPC）が3月23日からロンドンで開催され、船舶からの大気汚染の防止、バラスト水中の有害海洋性生物、船舶の防汚塗料の使用による有害影響等について審議を行った。
（5月号P.18海運ニュース1参照）
- 9日 1998年港湾春闘が妥結した。
（5月号P.27海運ニュース4参照）
- 13日 次期 Sea-NACCS 開発推進協議会第17回船舶及び保税・通関合同部会が開催され、次期 Sea-NACCS EDI 詳細仕様が確定された。
日本船舶輸出組合は、1997年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、263隻、1,155万3,000トン、船価合計は1兆568億円と、G/Tで前年比40.7%増となり、オイルショック時の1973年に次ぐ大量受注を果たしたが、船価は伸び悩んだ。
- 14日 海運造船合理化審議会海運対策部会が開催され、1997年5月に取りまとめられた報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」に基づく施策の進捗状況について報告された。
（5月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）
- 20日 大蔵省は1997年度の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた出超額（貿易黒字）は、前年度比79.7%増の1兆4,423億2,100万円となり、5年ぶりに前年実績を上回った。
- 21日 1997年米国外航海運改革法案（S.414）が上院本会議において、無修正で可決された。（現地時間）
（5月号P.5 SHIPPINGフラッシュ2参照）
- 22日 日本人船・機長2名配乗実現のための外国資

格の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が参院本会議で可決され、衆院に送付された。

- 24日 第77回 IMO 法律委員会が20日からロンドンで開催され、海上運送に係る旅客の死傷に対する保証のあり方等について審議した。

- 24日 OECD 海運委員会が23日からパリで開催され、次期議長に運輸省海上交通局長の園田良一外航課長が選任された。

〔5月〕

- 1日 運輸省は、客船クルーズ事業振興懇談会の報告書を発表した。それによると、土日を含めた1～3泊程度のショートクルーズの拡大が、クルーズの大衆化を図る上で必要であるとしている。
- 11日 運輸省は、「若年船員養成プロジェクト」の第一期生の募集を開始した。訓練期間は1998年10月1日から2000年9月30日の2年間で、定員は30名程度。
- 15日 藤井運輸大臣は、日本内航海運組合総連合会から申請されていた内航海運暫定措置事業の導入を認可した。
（6月号P.29囲み記事参照）
- 15日 日本郵船と昭和海運は、1998年10月1日をもつての合併契約書に調印した。
- 19日 船舶職員法改正法案が、衆院本会議で可決・成立し、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現に向けて第一歩を踏み出した。
- 20日 IMOの第69回海上安全委員会（MSC）が11日からロンドンで開催され、マラッカ・シンガポール海峡の通航方法、インドネシア群島航路帯の指定等を中心に審議が行われた。
（6月号P.11海運ニュース2参照）
- 20日 運輸政策審議会海上交通部会（座長・谷川久船員中央労働委員会会長（成蹊大学名誉教授））が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和について検討を行うため、同部会の下部組織として「港湾運送小委員会」の設置を決定した。
- 20日 当協会の河村会長は定例記者会見で、緊張が

高まっているインドネシア情勢に関し、運輸大臣から空港封鎖などが生じた際には邦人救出に対する協力要請があったこと、および正式な要請があれば応じる考えを表明した。

22日 海運大手5社は1998年3月期決算を発表した。それによると、競争激化による定期航路の赤字拡大や不定期船市況の悪化にもかかわらず、自動車船部門の増益、円安や合理化が寄与し、4社が増収増益となった。

25日 第7回アジア船主フォーラム（ASF）が豪州・クイーンズランドで開催され、共同コミュニケーションを採択した。

【6月】

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

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

15日 運輸省は当協会との「港湾の整備・利用に関する意見交換会」第1回会合を開催し、港湾を巡る現状認識についての意見交換を行った。（7月号P.29海運ニュース2参照）

15日 海上安全船員教育審議会船舶職員部会の20条問題小委員会は、日本人11名フル配乗の近代化P船1隻の混乗化（第三種混乗近代化船）を初めて承認した。

16日 運輸政策審議会海上交通部港湾運送小委員会の第1回会合が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和に関して議論が行われた。（7月号P.26海運ニュース1参照）

16日 日本船舶輸出組合は、5月の輸出船契約実績を発表した。それによると、6隻・14万1,800%と、1994年1月以来の最低記録となった。一方、1月に受注ゼロとなった韓国は、現代重工の受注再開などにより1～5月の累計で日本を127万9,000%上回った。

17日 当協会は、第51回通常総会を開催した。（7月号P.1特別欄参照）

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

18日 中央職業安定審議会港湾労働部会が開催され、

港湾労働者を円滑に相互融通できるような新制度の創設に向けて審議を開始した。

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

【7月】

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

6日 インド洋に面した15カ国がインド洋MOUの設立に署名した。

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

9日 藤井孝男運輸大臣は海上安全船員教育審議会・教育部会に、「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練」を諮問した。（8月号P.11海運ニュース1参照）

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

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

15日 運輸省海上交通局は、平成10年版「日本海運の現況」（海運白書）を発表した。（8月号P.5特別欄参照）

24日 IMOの第44回航行安全小委員会（NAV）が20日からロンドンで開催され、国際海上人命安全条約（SOLAS）第5章の全面改正などについて審議した。（8月号P.14海運ニュース3参照）

24日 海上安全船員教育審議会・水先部会は「水先人の免許に関する検討会」を開催し、船長履歴の短縮など水先人の免許要件の見直しについて話し合った。

24日 運輸政策審議会海上交通部の第2回港湾運送小委員会が開催され、港湾運送事業の参入規制の撤廃など港運の規制緩和問題について、船社や荷主など利用者、また港湾労働者等関係者が意見交換を行った。（8月号P.18海運ニュース4参照）

28日 本年5月のインドネシア危機に際して、在留邦人の輸送などで尽力したとして運輸省より当

協会へ感謝状が贈呈された。

（8月号P.4囲み記事参照）

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

29日 「港湾の整備・利用に関する意見交換会」の幹事会が開催され、今後の方針などについて話し合った。

（8月号P.18海運ニュース5参照）

30日 小淵恵三新内閣の運輸大臣に川崎二郎氏が就任した。

【8月】

10日 運輸省は、7月分のポートステートコントロール（PSC）において、航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶の情報を初めて公表した。（8月号P.3 SHIPPINGフラッシュ2参照）

18日 米運輸省クライドハート海運局長（8月6日就任）は、宮崎海上交通局長を表敬訪問し、港湾運送事業の規制緩和をはじめ日本の港湾問題全般について非公式に意見交換した。

19日 米国政府は「日米港湾慣行協議に関する声明」を発表し、その中で日本の港湾運送の労使慣行である事前協議制度の改善作業の進捗状況に対して懸念を表明した。

20日 日本船舶輸出組合は7月の輸出船契約実績を発表した。それによると、VLCC2隻を含む18隻・96万2,500%で、1-7月の累計では90隻、447万3,700%に達した。

21日 アジア各国の海運局長クラスが集まり意見交換するアジア海運フォーラムの第4回会合が、シンガポールで開催され、アジア通貨・経済混乱の各国海運に対する影響、世界貿易機関（WTO）海運自由化交渉への対応、航行安全の推進等について討議された。

21日 運輸省の松本修大臣官房審議官はシンガポールで同国の海事港湾庁長官と会談し、今後のマラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保について意見交換した。

27日 運輸省は、平成11年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表した。それによると、税制改正要望事項として、来年3月に期限切れとなる船舶の特別償却制度の2年間延長等を求めている。

（平成11年度予算概算要求については9月号P.16海運ニュース参照）

【9月】

2日 北朝鮮が日本海に向けて弾道ミサイルと思われる物体を発射した問題で、当協会は運輸大臣および外務大臣にこのような事件の再発防止を求める要望書を提出した。

（10月号P.10囲み記事参照）

2日 運輸省は総務審議官を本部長に、関係局長で構成する「貨物流通本部会議」を開き、物流政策を協力に推進するための「運輸省物流施策アクション・プラン」を決定した。

4日 当協会の河村健太郎会長は、運輸省主催の運輸経済対策懇談会で、1999年3月で期限切れとなる船舶の特別償却制度存続をはじめ、国際船舶制度関係では外国の海技資格承認制度の円滑な実施等を要望した。

6日 運輸省は8月の新造船建設許可実績を発表した。それによると国内・輸出船合計で、28隻・149万1,600%で、%ベースで、前年同月比91.7%と大幅に増加した。

8日 運輸政策審議会・海上交通部港湾運送小委員会の第3回会合が開催され、規制緩和後の悪質な労務供給事業者の参入を防止する方策等について議論が行われた。

（10月号P.2海運ニュース1参照）

10日 運輸省は8月分のポートステートコントロール（PSC）による航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶の情報を公表した。それによると処分を課せられた船舶は先月よりも5隻多い29隻だった。

11日 日本と韓国の両船主協会が船員問題について話し合う「日韓船員問題共同研究会」の第4回会合が釜山で開催され、改正STCW条約への対応など船員関係の諸問題について意見交換した。

（10月号P.6海運ニュース4参照）

11日 日本、欧州、米国の荷主団体による三極荷主団体会議が神戸で開催され、米国海運法見直しの動き、サブスタンダード船の排除や規制緩和問題などについて話し合われた後、「効率的な輸送体制推進の必要性や自由貿易の重要性」などをうたった6項目の共同声明を発表した。

11日 東京港振興促進協議会（会長：坂田昇東京都港湾振興協会会長）は東京港の施設設備の促進と国際競争力のある使いやすい港づくりについての施策の最終取りまとめを行った。

16日 EUの行政執行機関である欧州委員会は、大西洋航路同盟協定（TACA）の加盟15社に対し、

同協定が大西洋航路における支配的地位を濫用し、欧州競争法に違反したとして総額約420億円の罰金支払いを命じた。

16日 海上安全船舶教育審議会（安教審）水先部会の下部組織で、横浜と川崎港での強制水先区の見直しを検討する「水先区の設定などに関する検討会」が開催され、横浜、川崎港の港湾管理者に対するヒアリングが行われた。

16日 日韓両国政府による「第4回日韓港湾局長会議」が開催され、世界貿易の動向や両国の港湾整備方針などについて意見交換した。

21日 日米運輸次官級協議が開催され、海運自由化への取り組み、規制緩和などの議題について意見交換した。

28日 運輸省は旅客船の船舶検査方法について、大幅な緩和を目的とした通達改正を行った。これにより、水中検査の実施条件が見直され、ドック入り検査の条件が緩和される。

28日 運輸省が「国際海上コンテナ物流の将来動向とその経済的環境に関する調査」を開始した。国際経済環境などの変化に対応したコンテナターミナルの整備のあり方を検討するのが狙い。

29日 海運造船合理化審議会の第68回総会が開かれ、新委員長に千速晃日本鉄鋼連盟会長（新日本製鉄社長）を選出した。

29日 海運造船合理化審議会の内航部会は、1998年度から2002年まで5年間の内航適正船腹量を策定し、運輸大臣に答申した。

それによると現有船腹量が適正船腹量を上回る船腹過剰の状態は、貨物船、油送船とも今後5年間続く見通し。

30日 海事振興連盟は平成10年度の通常総会を開催し、来年度予算・事業計画を決めるとともに、9項目からなる決議を採択した。

（10月号P.10囲み記事参照）

【10月】

1日 日本郵船と昭和海運が合併、新体制がスタートした。

5日 運輸省は、1998年度上半期の新造船建造許可実績を発表した。それによると、貨物船117隻、タンカー46隻の計163隻・601万4,800%で、前年同期に比べ隻数は46隻減少したものの、船型の大型化で総トン数はほぼ横ばい。

6日 運輸政策審議会・海上交通部港湾運送小委員会の第4回会合が開催され、港湾運送事業者の効率的な経営・就労体制の確立を目的とした企業規模の拡大策について話し合われた。

（10月号P.2海運ニュース1参照）

12日 ASF 船員委員会第4回中間会合が東京で開催され、改正STCW条約に関する「ホワイトリスト」への対応状況やITFの一方的な賃金引き上げ問題等共通のテーマについて話し合われた。

（11月号P.2 SHIPPINGフラッシュ1参照）

12日 運輸省は9月分のPSCによる航行停止処分状況を発表した。それによると航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶は前月よりも6隻少ない23隻だった。

13日 日米両国政府は規制緩和・競争政策に関する課長級の作業部会を開いた。その中で日本側は運賃設定に関するFMCの監視権限強化に対して懸念等を表明した。

14日 1984年米国海運法の改正を含む「オーシャン・シッピング・リフォーム・アクト1998」(S.414)が成立し、1999年5月より施行されることとなった。

（11月号P.10特別欄参照）

15日 日本船舶輸出組合は、1998年度上半期の輸出船契約実績を発表した。それによると76隻・373万8,000%と、ほとんどの船種で受注が減少、前年同期実績の約半分に落ち込んだ。

19日 当協会は海上保安庁第3管区海上保安部の協力の下、千葉港第4区（京葉シーバースとその付近海面）で官民合同の流出油防除訓練を実施した。

（11月号P.9囲み記事参照）

28日 日本石油と三菱石油が1999年4月1日を以って合併することが発表された。合併会社は国内最大のタンカー荷主となる見込み。

【11月】

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

（12月号P.11海運ニュース1参照）

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

6日 海上保安庁は1998年版「海上保安白書」を発表した。それによると外国船舶が海難事故に占める割合はここ10年で大幅に増加し、特にタンカー、貨物船で顕著であると指摘している。

10日 運輸省は10月分のPSCによる航行停止処分

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

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

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

30日 当協会は、運輸大臣等に対し、38項目からなる規制緩和要望を提出した。

（12月号P.2 シッピングフラッシュ参照）

30日 当協会は、パナマ運河委員会に対し、同運河の通航に伴い生じた船舶等に係る責任制限規則改正案に反対する旨のコメントを提出した。

【12月】

2日 海上安全船員教育審議会の第21回教育部会が開催され、今後の船員教育のあり方についての中間答申を行った。

（1月号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、サブスタント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、「サブスタント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。

（1月号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。

（1月号P.6 シッピングフラッシュ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。

（1月号P.2 シッピングフラッシュ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。

（1月号P.43囲み記事参照）

18日 港湾審議会が管理部会を開催し、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。

（1月号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。

（1月号P.2 シッピングフラッシュ1参照）

【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。

（2月号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。

19日 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：小淵恵三首相）」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。

【2月】

1日 従来のモールスを利用した海上遭難安全通信が、衛星通信を利用した新システム（GMDSS）

に完全移行した。

10日 全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟は、日本港運協会との第1回中央団交で「1999年度春闘制度要求書」を提出、本年度港湾春闘がスタートした。

（3月号P.23海運ニュース4参照）

12日 北大西洋航路でコンテナサービスを提供する日本郵船、川崎汽船など19の海運会社は大西洋航路同盟協定（TACA）に代わる新たな船社間協定を米国連邦海事委員会（FMC）に届け出た。

16日 政府は外航海運事業者などが結ぶ運賃などの協定（外航カルテル）の独禁法適用除外制度にかかる海上運送法の改正法案を閣議決定した。

18日 日本鉄鋼連盟は1998年の鉄鋼輸出船積み実績を発表した。それによると前年比17.6%増の2,764万9,000トンとなり、2年連続で前年実績を上回った。

19日 川崎二郎運輸大臣は、1999年度の船員災害防止実施計画案について船員中央労働委員会に諮問した。

19日 政府は需給調整規制廃止などを盛り込んだ海上運送法の一部を改正する法案を閣議決定した。

22日 日本とEUは規制緩和にかかる政府間協議を行い、運輸分野では港湾荷役の労使慣行である事前協議制度の簡素化などをめぐり意見交換した。

24日 運輸政策審議会海上交通部会は、本年初会合（第8回港湾運送小委員会）を開催し、最終答申取りまとめに向け審議を再開した。

（3月号P.17海運ニュース1参照）

25日 米国新海運法の施行細則策定作業を進めている連邦海事委員会はコミッショナー会議を開き、船社と荷主が結ぶサービスコントラクトに関する規則については最終的な決定を延期することとした。

25日 当協会はアジア船主フォーラム第8回総会を5月24日に東京で開催すると発表した。

【3月】

1日 アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会の第2回中間会合が台北で開催され、インドとベトナムから船舶解撤事業者を招き、意見交換が行われた。

（本誌3月号P.21海運ニュース3参照）

2日 日本籍船を保有する海運会社の取締役役に、外国人の就任を認める船舶法改正案が閣議決定された。（P.21囲み記事参照）

8日 アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員

会の第5回中間会合が香港で開催され、アジア保険市場設立などについて検討された。

（P.11海運ニュース－国際会議レポート1参照）

9日 第54回海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、平成11年度水先人適正員数について審議された。

（P.9海運ニュース－審議会レポート3参照）

12日 IMO第42回設計設備小委員会（DE）が8日からロンドンで開催され、アスベストの使用禁止を定めたSOLAS条約の改正案がとりまとめられた他、バラスト水管理の安全面からの検討などが審議された。

15日 アジア船主フォーラム（ASF）トレード安定化委員会（STC）の第6回中間会合が上海で開催され、世界のトレードについての全般的な意見交換とSTCの活動方針について討議を行った。

（P.2 SHIPPING フラッシュ参照）

18日 運輸政策審議会海上交通部会第9回港湾運送小委員会が開催され、港湾運営の安定化策に関して議論された。

（P.8海運ニュース－審議会レポート1参照）

国際海運会議所（ICS）と当協会は、パナマ運河が本年12月31日正午に米国からパナマ政府に返還されるのに伴い、パナマ運河委員会（PCC）と今後の運河の運営方針などについて意見交換した。

（P.13海運ニュース－内外情報1参照）

19日 海員、港湾、自治体（港湾管理者）の4労働団体は、現在国会で審議されている周辺事態措置法案など、新しい日米防衛協力のための指針の関連3法案（新ガイドライン法案）に反対する共同声明を発表した。

アジア各国の在京大使館の海運担当者によるアジア・ SHIPPING ・クラブの第2回会合が開催され、アジア域内における海運全般について意見交換が行われた。

船員中央労働委員会が開催され、川崎二郎運輸大臣から諮問された1999年度の船員災害防止実施計画が答申された。

26日 IMO第7回旗國小委員会（FSI）が22日からロンドンで開催され、わが国から提案しているPSCの強化策や救命設備等の検査間隔の見直しなどについて審議された。

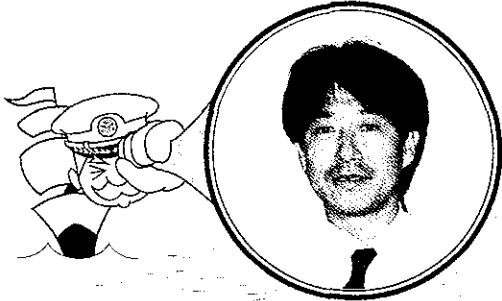
31日 全日本海員組合と外航労務協会は、1999年度労働協約改定について最終合意した。



訪ねある記

船会社の仲間たち

第 2 回



今回、登場して頂くのは

旭海運(株)船舶管理部

吉本 成さん(33歳)です。

1. 所属部署の業務は主にどのようなものなのでしょうか？

船舶管理部の工務課に所属しています。業務としては船舶の検査、保守、修繕に関するような保船管理を主におこなっています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

現在の部署は、もうすぐ2年となりますが、それまでの海上勤務時の出来事で太平洋上で火災を起こした船を救助したことでしょうか。助かった時の乗組員の顔は今も忘れられません。

3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

海上輸送の重要性とは別に、海運会社は厳しい国際競争にさらされる一方、ISMコードを始め急速に変化する状況の中で、常に機敏に対処することを求められているように感じます。

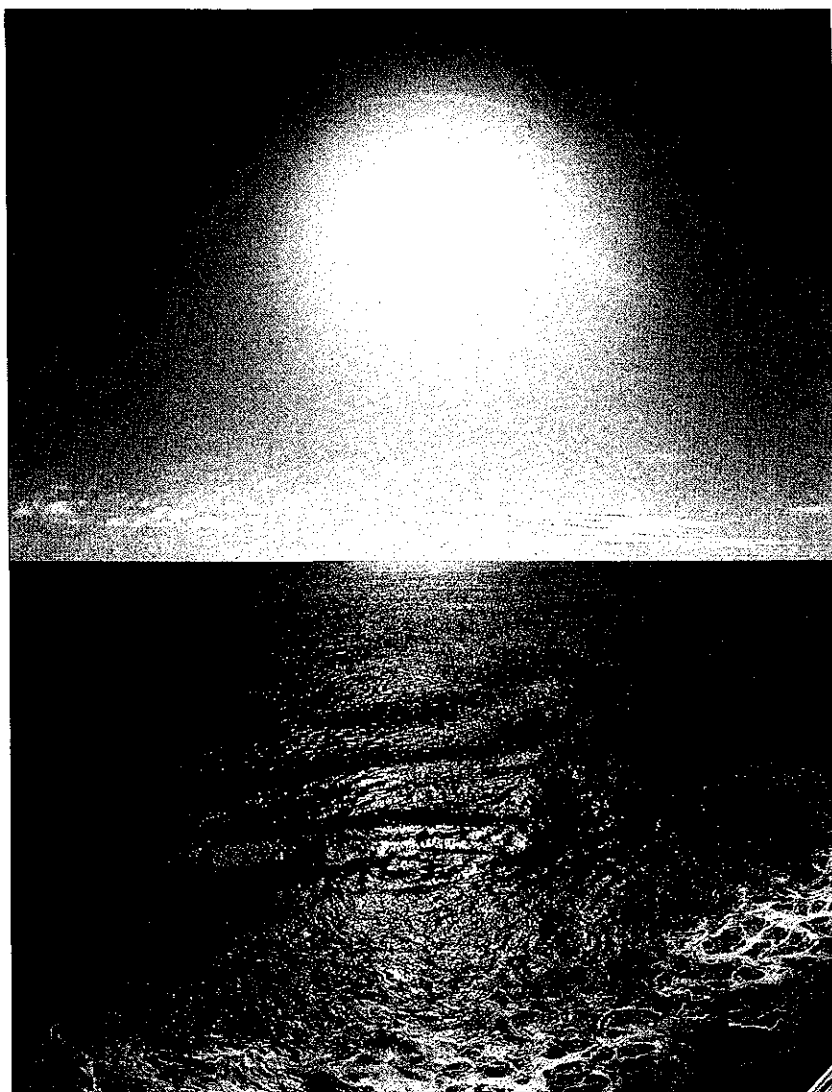
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

今の業務に習熟し、船舶管理業務を総合的に考えることができる工務監督を目指したいと思っています。

旭海運株式会社の事業概要

当社は、日本郵船株式会社ならびに株式会社神戸製鋼所の両社を筆頭株主とし、主に株式会社神戸製鋼所の鉄鋼原料を長期安定輸送しております。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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