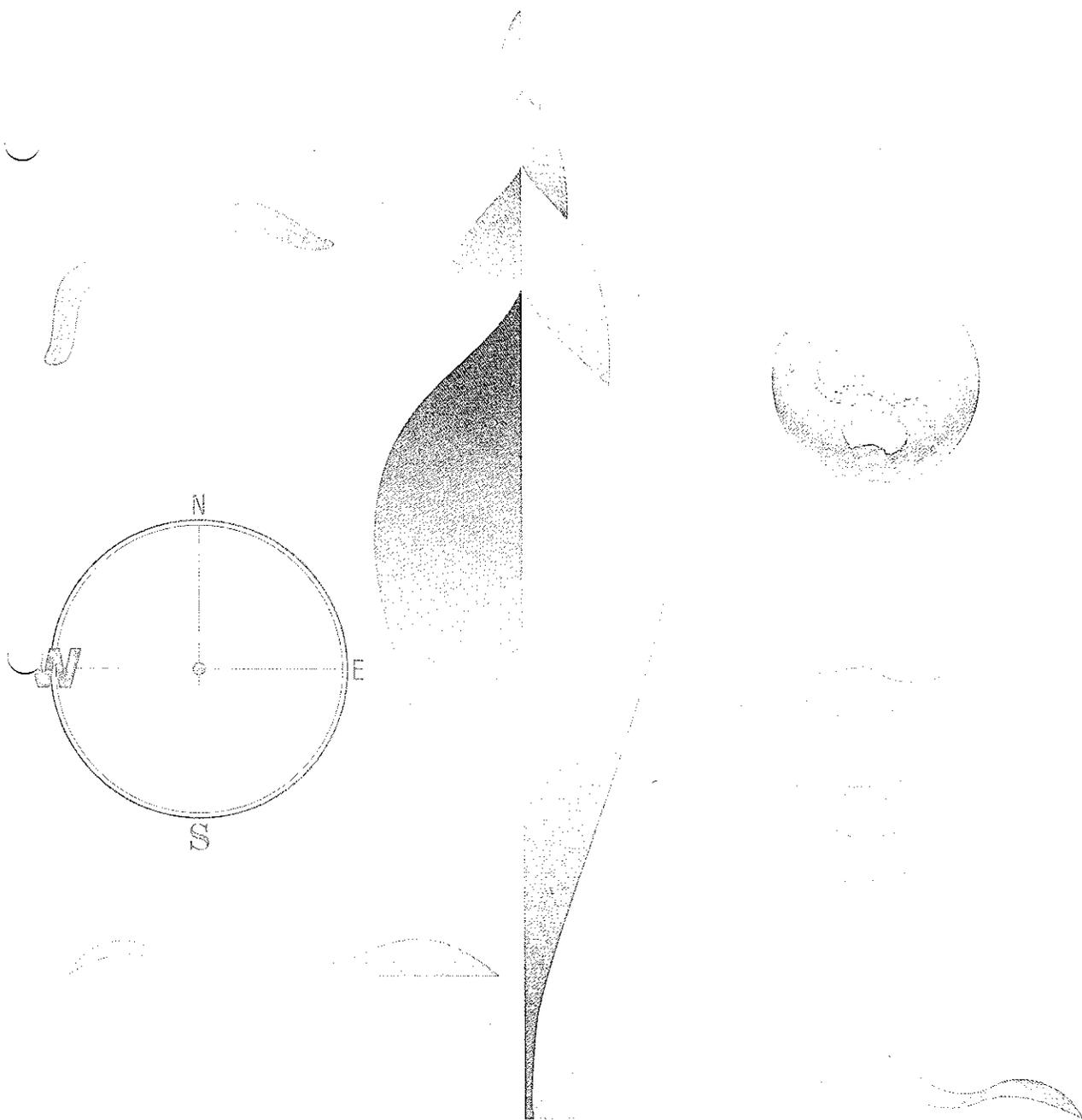


せんきょう

1999

5



船協月報/1999年5月号 目次

◎巻頭言

再びこれからの海技者像について★日本船主協会常任理事
新和海運取締役社長 ●谷川 明—— 1

◎ SHIPPING フラッシュ

米国行政府が港湾サービスユーザーフィー制度(案)を発表—— 2

◎寄稿

暫定措置事業順調に進む—— 7

—内航海運暫定措置事業の実施状況について— ★日本内航海運組合総連合会
第一事業部長 ●野口 杉男

◎海運ニュース

審議会レポート

1. 最終答申取り纏めには「港湾労働関係拠出金の原資確保策」が
大きな課題—— 12

—運輸政策審議会 海上交通部会第10回・第11回港湾運送小委員会の模様—

2. 公社コンテナターミナルコストの削減求め WG 宛

「回答書」を提出—— 13

—「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) によるヒアリング—

国際会議レポート

1. 新アレスト条約、採択される—— 15

—船舶のアレストに関する国連外交会議の模様—

2. 外航旅客船事故に備えての強制保険の導入に向けて進展—— 17

—IMO 第79回法律委員会の模様—

内外情報

1. 内航は史上初のベアゼロ、外航も有額回答では過去最低に—— 18

—海員春闘の模様 (1999年度労働協約改定交渉)—

2. 1999年港湾春闘の模様について—— 20

3. GMDSS 機器の本船上での検査等に道筋—— 23

—GMDSS 機器の船上検査ガイドラインについて—

◎各種調査・報告書欄

大規模工事より現有設備の改善を—— 26

—パナマ運河通航需要レビューについて—

◎Washington 便り—— 30

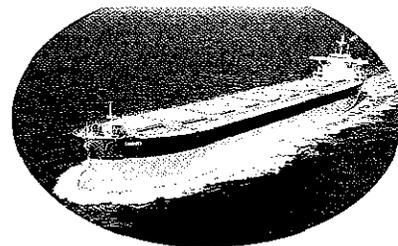
◎潮風満帆 — 7つの海のこぼれ話—

繰り返したくない体験—— 32

★元日本郵船船長 ●小島 豊

❖海運日誌★4月—— 34 ❖船協だより—— 35

❖海運統計—— 36 ❖編集後記—— 40



ばら積み船「SHINREI」

再びこれからの海技者像 について

日本船主協会常任理事
新和海運取締役社長 谷川 明



◎海技者の使命について

世界的な地球環境の保全及び経済社会の国際化が声高に叫ばれる中、高度化した経済活動に於いて日本海運の存続を図るためには、世界各地からの情報に的確に対処したうえで、海上輸送の安全性を確保しつつ高効率の運航を追求することがこれまでも増して必要となっている。わが国の外航海運における、支配船舶の安全運航及び運航効率の維持は、確固たる教育基盤の上に豊富な経験を積んで運航技術を取得してきた日本人船員により、今日に至るまで支えられてきた。しかし、円高に起因する日本人船員のコストは国際化する経済社会の中であって、益々その比重を増しており、日本の外航海運業界にとって、日本人乗組員を可能な限り少数としてコスト競争力を回復することが大きな課題である。コスト競争力の追求と安全且つ効率的な運航の追求は、とすれば相反する命題であるが、双方のバランスを取りながら、円滑に業務を遂行することが、まさに今後の海運界を担う海技者の課題であると考える。

◎目標とすべき海技者像

近年のわが国を取り巻く経済環境の激変により、日本人の海上職域は混乗化という形でその様相を変化させることのみならず、金融資本の自由化と相まって、船舶の所有形態、管理形態、運航形態にまでその変化は及び、乗り組む船員の国籍はもとより所属会社までも同一にするという形態は、過去のものとなりつつある。この様な状況を反映し、海技者に要求される知識／技術及び能力は、従来の配乗要員として船員に求められていた素養のみならず、むしろ陸上において総合的に混乗船並びに外国人全乗船を対象に船舶管理を

行うため、あるいは、営業活動を技術的に支援するために必要とされる要素の占める割合が著しく増大している。海技知識／技術の低い外国人乗組員を指揮／監督しながら、日本人配乗船と同様信頼性の高い運航水準を維持し、さらにはその水準を向上させていくためには、実務に通じた海技者が、陸上より外国人船員に対し「採用／教育」「運航技術指導」「保守管理業務指導」等を実践していく事が必要不可欠である。また営業を中心とした陸上職域においても、十分な海運技術、知識を有するものを配置し、より高いサービスを提供できる“海運会社”を目指して、海技者がその一翼を担うことが必要である。

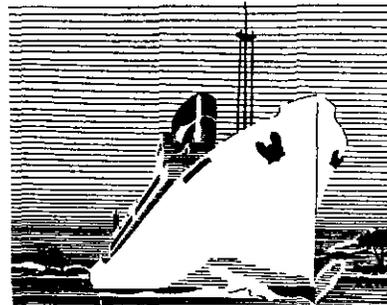
語学に堪能であることはもとより、外国人に対しても臆することなく自己主張を行い、更には実体験に裏打ちされた豊富な海技知識をもとに、千変万化する状況に随時的確に対応し、問題解決のため部下を統率する能力を併せ持つ、そのような海技者が今まさに待望されている。

◎真のリストラクチャリングとは

わが国海運業界は最近の大型合併に至るまでたゆまなく合理化を続けてきたが、真の意味のリストラクチャリングはまさに社会／経済変化に合わせ、少数精鋭により新しいシステムを再構築することに他ならず、単に人員削減だけがその目的であってはならない。社会の要求、その底流を見極めつつ、時代が何を求めているのかを敏感に読み取り、単に船・機長職を最終目標にすることなく意識改革を行い研鑽を重ねることが重要である。

未来を切り開くためにこれらのハードルを超えられるか否か？

SHIPPING FLASH



米国行政府が港湾サービスユーザーフィー制度 (案) を発表

[経緯]

既報(本誌平成10年10月号参照)の通り、米
国行政府[港湾の浚渫維持作業を行なう陸軍工
兵隊(U.S. Army Corps of Engineers)及び連邦
行政予算局(Office of Management and Budget
: OMB)を中心]は、現行港湾維持税(Harbor
Maintenance Tax: HMT)の輸出貨物への適用
に対する違憲判決を受けて、その代替案として
商業船舶の船主/運航者から「港湾サービスユ
ーザーフィー」(The Harbor Services User Fee:
HSUF)の名目で、利用料を徴収しようとした
が、内外の海運/荷主等を含む経済団体等から
強い反対・批判の声が挙がり、結局、昨年は法
案として議会に上程されなかった。

しかしながら、本件は国家予算の財源確保と
いう大きな命題を内包しているため、行政府と
して、再度何等かの形で提案を行なうものと予
測されていたところ、1999年2月1日、クリン
トン大統領の発表した2000財政年度予算教書に
おいて、「港湾サービスユーザーフィー」による

歳入として、当年度9億5100万ドル、向こう5
年間で年間9億8000万ドルの予算が盛り込まれ
た。

その後、(案)の内容や発表時期・議会への
上程のタイミングを巡り、様々な観測が流れる
中、行政府は去る4月22日付で「港湾サービス
ユーザーフィー制度」を発表した。

これら一連の資料の中には、法案も含まれて
おり、行政府は「近い将来、議会に提出する予
定」と記述しているが、詳細は明らかになって
いない。

[法案の概要]

今回明らかにされた法案は、昨年10月に発表
されたものとほとんど変わるところは見当たら
ず、その骨子は、以下の通りである。

- ① 「港湾サービスの主な利用者、即ち商業船
舶の船主/運航者」から「港湾サービスユ
ーザーフィー(Harbor Services User Fee)」
を徴収する。

② ユーザーフィーは財務省内に設ける「基金（The Harbor Services Fund。現行 HMT の積み立て先である Harbor Maintenance Trust Fund の代替）」に積み立てる。

③ 当該「基金」はすでに HMT の支弁対象費目である陸軍工兵隊が行なう航路の浚渫・維持事業費用の全額、「基金」の一般管理費用に加え、港湾／航路開発計画に伴う建設費用の連邦負担分の全額、浚渫維持作業に必要な予備機材の維持管理費用等に支弁する。

④ 徴収の基本単位は、米国が独自に設定する“VCU (Vessel Capacity Unit)”当たりの料率を4つの船種毎に設ける方式としており、その算出根拠について、コンテナ船及び旅客船 (cruise ship) については、総トンンをベースに換算、他の船種については一律に純トンをベースに換算する方法に変更された。これは純トンの算定基礎に含まれない貨物容積や旅客スペースを考慮した結果であると行政府は説明する。

⑤ 徴収対象は3,000総トン以上の船舶に限定する。

一方、適用除外されるのは、軍艦等政府専用船を始め、港内船、米国本土／アラスカ、ハワイ、若しくは米国領土間の商業貨物の輸送であって、専ら当該地域において消費若しくは使用される場合、及び当該地域内で行われる商業貨物の輸送、並びに米国籍旅客船で専らアラスカ若しくはハワイ及びそれに隣接する公海で旅客の輸送を行なう場合とされている。

⑥ 徴収タイミングは“寄港第1港目 (First Port)”において米国税関当局により行われるが、外国籍船の場合は「一連の入出港手続きの流れの中」(On-site collection methods as

part of the vessels clearance process for foreign vessels) で行なうとしている。

⑦ 施行日は99年10月1日としている。

[料率体系]

徴収対象船舶を以下のカテゴリーに分類し、上記の通り、船種に拘らず3,000総トン以上とする。

① General Ships : 1 VCU/航海当たり : 2.74ドル

(一般貨物、ブレイクバルク、ネオバルク、コンテナ貨物を輸送するもの)

② Bulker ships and barges : 1 VCU/航海当たり : 0.12ドル

(穀物、石炭、肥料等乾貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)

③ Tankers and barges : 1 VCU/航海当たり : 0.28ドル

(原油、石油精製品等液体貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)

④ Cruise ships : 1 VCU/航海当たり : 0.12ドル
(旅客を輸送するもの)

[当協会等関係当事者の対応]

1. CENSA の対応

上記の通り第2次案は、利用者負担の方針はそのままに、特にコンテナ船や旅客船に一層過大な負担を強いるものとされたことから、当協会も加盟する国際海事団体組織である CENSA は、議会関係委員会委員に対する働きかけを一層強める一方、北米／南米の港湾管理者で組織する「米国港湾管理者協会 (AAPA: The American Association of Port Authorities)」や全米の荷主の集まりである NITL (The National Industrial Transportation League) 等45の経済団体及

び企業で「1999年 HSF 反対期成同盟 (Organization against 1999 Harbor Services Fund Proposal)」(メンバーについては資料参照)ともいうべき組織に名前を連ね、反対姿勢を内外に明らかにしている。

その考え方の骨子は以下の通りである。

なお、同“Organization”は昨年8月に発表された(案)の際にも「期成同盟」を組織して反対し、これを上程させなかった経緯がある。

○「1999年 HSF 反対期成同盟」の考え方の骨子

- ① 期成同盟は、HSUF案に反対である。行政府案は複雑で困難な問題に対して性急過ぎる解決方策であり、経済的影響も発表していない。
- ② 民間サイドの反対により、行政府は第1次案の提出を遅らせた。これは港湾、荷主、船社及び労働組合が一丸となって反対した結果である。
- ③ 輸出貨物に対する課徴が違憲とされても、現在の「基金」にはまだ十分な余剰金があり、また輸入貨物、内航輸送からも徴収が続いているので、差し迫った財政危機は存在しない。
- ④ (基金の上限枠とする)年間10億ドルの規模は、浚渫維持費用に必要な2倍に相当し、また米海軍も利用する米国港湾の浚渫維持に対する政府の財政負担責任を投げ出すものである。
- ⑤ 港湾の受益者は、米国政府や漁船等も含め非常に多岐に亘るにも拘らず、特定の商業輸送事業(者)に過大な負担を課すものである。
- ⑥ 穀物、石炭等米国輸出貨物の国際競争力喪失に繋がる。
- ⑦ 船舶は米国を抜港し、その結果、雇用の喪失、陸上輸送の混雑(環境への悪影響も)に

繋がる。

- ⑦ 海運業界は、他の利用料等ですでに多大な負担を強いられている。
- ⑧ 米国の外国貿易量の95%以上及び同価格の75%以上は港湾を通じており、浚渫維持費用(の充当)には優先順位が与えられるべき。

2. 米国関係議員の対応

港湾サービスユーザーフィー制度(案)については、多大な負担を特定の事業者に課すのみばかりでなく、その経済的影響は荷主等広く関係業界についても及ぶものと予測されたことから、米国関係議員の中からもこれに反対する声が発せられ、その結果、3月24日、ボルスキー(Borski)議員がオバスター(Oberstar)議員と共同で、下院に対して米国港湾維持費用を国庫から支出させる趣旨の法案(概要については下記を参照)を提出、現在、下院運輸・インフラ委員会及び同歳入委員会(the Committee on Ways and Means Committee)において検討が予定されている。なお本法案の支弁先は現行HMT基金のものと大きく変るところはない。

また、上記「米国港湾管理者協会」は本法案の支持を表明している。

○法案の概要

1. 法案番号：H.R.1260

・名称：略称名；Support for Harbor Investment Program Act
(the SHIP ACTと略称されている)

正式名：A bill to amend the Internal Revenue Code of 1986 to repeal the harbor maintenance tax and to amend the Water Resources Development Act of 1986 to authorize appropriate

tions for activities formerly funded with revenues from the Harbor Maintenance Trust Fund.

2. 法案の骨子

- ① 「内国歳入法」(the Internal Revenue Code of 1986: 連邦税法ともいべきもの) に定める現行港湾維持税の徴収規定を廃止する。
- ② 同税の積み立て先である「港湾維持信託基金」(the Harbor Maintenance Trust Fund) の運用を定める「連邦水資源開発法」(the Water Resources Development Act of 1986) に新規定を追加し、財務長官に対して当該基金からセントローレンスシーウェイの運営と維持費用及び米国国内港湾並びに内陸港湾全てに係る運営と維持費用に必要な支出権限を付与する。

一方、バージニア州選出議員団が、昨年12月18日付でクリントン大統領宛てに、法案提出前に民間側ともっと十分な協議を求める旨の書状を送付している。

3. 当協会の対応

当協会は、第1次案の発表以来、CENSAを中心に情報の収集及び関係方面への意見の反映を図る一方、CENSA 理事会等の場において、本制度(案)に当協会として絶対反対であること、米国議員及び行政府に対して民間側との十分な事前協議及び意見反映の機会確保につき、CENSAは強く主張して欲しい旨の意見を開陳している。

また、本年5月6日～7日にワシントンにおいてCSG(※)のU.S. Dialogue(詳細は下記を参照)が開催された。この会合は事実上、HSUF制度(案)発表後の最初の政府間会合というべ

きものとなることから、当協会はこれに先立ち、急遽、運輸省を訪問し、昨年の(案)の際の当協会の本件に対する基本的考え方は現在でも変わっておらず、①特定の業界に不合理な経済的負担を課す法案には基本的に反対であること、②一部船種(コンテナ船と旅客船)に著しく過大な利用料金体系となっていること、③徴収単位(VCU)の根拠や料率そのものの正当性、本案の及ぼす経済分析の無さ等全体的に不明な点が多いことを説明するとともに、上記 Dialogue においても、この趣旨でわが国海運業界の反対意見を強く反映するよう申し入れた。

なお、当協会は引き続き運輸省、CENSA、並びに当協会欧州地区及び北米地区事務局等と緊密に連絡を取りつつ、情報収集に努めるとともに、議会等の場での進展に合わせ、関係方面に対するわが国業界意見の開陳に積極的に努めることとしている。

(*) CSG : Consultative Shipping Group

(先進国海運担当官会議)

米国を除く先進海運国の海運当局により構成される機関で、米国の保護主義的な海運政策や発展途上国の自国海運優遇政策等に対する先進海運国の対応について協議し、当協会加盟のCENSA意見等を踏まえつつ各方面への意見反映を行なっている。

加盟国：日本、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、ベルギー、オランダ、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ギリシャ、ポルトガル(14ヶ国)

【資料】

1999年 HSF 反対期成同盟

「(Organizations Against the Harbor Services Fund Proposal) メンバー」

Agriculture Ocean Transportation Coalition

American Association of Port Authorities

American Iron and Steel Institute

American Forest & Paper Association

American Waterways Operators

APL Limited

American Great Lakes Ports

Association of American Railroads

Baltic and International Maritime Council

California Association of Port Authorities

California Marine Affairs and Navigation Conference

Central Gulf Lines, Inc.

Chamber of Shipping of America

Chemical Carriers Association

Coal Exporters Association of the United States

Coalition of New England Companies for Trade

Council of European and Japanese National Shipowners Associations

Crowley Maritime Corporation

Ecuadorian Line

Foreign Shipowners Association

Golden Gate Ports Association

Hampton Roads Maritime Association

International Chamber of Shipping

International Council of Cruise Lines

INTERTANKO

“K” Line America, Inc.

Lake Carriers Association

Maersk Line

Maritime Exchange for the Delaware River & Bay

National Association of Maritime Organizations

National Grain and Feed Association

National Industrial Transportation League

National Mining Association

National Waterways Conference

North Atlantic Ports Association

Pacific Merchant Shipping Association

Pacific Northwest Waterways Association

Passenger Vessel Association

The Propeller Club of the United States

Puget Sound Steamship Operators Association

Sea-Land Service, Inc.

South Atlantic and Caribbean Ports Association

Steamship Association of Southern California

Steamship Association of Louisiana

Transportation Institute

Union Pacific Railroad

United Fresh Fruit and Vegetable Association

U.S. Chamber of Commerce

U.S. Council for International Business

U.S. Great Lakes Shipping Association

Waterman Steamship Corp.

1. 船舶の建造状況について

— 建造隻数の異常な減少 —

内航総連合会は、平成10年度においては7月、10月、12月及び2月の4回の建造等申請を受け付けた。この結果、平成11年3月31日現在の建造等認定船舶の隻数は31隻、11.4万対象トン数、建造等納付金額は約56.9億円となった。

他方、これら建造に伴う建造等納付金の免除申請（同一船種を解撤等することにより納付金の一部免除を行う）が17隻/2.7万対象トン、免除金額22.7億円となった。

このため、平成10年度建造申請に伴う純増船腹量は、14隻/約8.7万対象トン、差引納付額は34.2億円となった。なお、船舶の竣工は起工認

表1 平成10年度建造等認定船

(平成11年3月31日現在)

船種区分	隻数	建造トン数	建造等納付金 (千円)
一般貨物船	9	16,271	2,033,875
特殊貨物船	6	15,969	1,197,675
モーダルシフト船A	4	42,623	639,345
モーダルシフト船B	2	14,017	981,190
沖縄特例船	1	8,020	120,300
曳 船	3	9,200	115,000
貨物船(計)	(25)	(106,100)	(5,087,385)
油 送 船	6	8,064	604,800
合 計	31	114,164	5,692,185

注 モーダルシフト船 A :
10,000万対象トン以上のRORO船
6,000対象トン以上のコンテナ船
モーダルシフト船 B :
4,000対象トン以上10,000対象トン未満のRORO船
4,000対象トン以上 6,000対象トン未満のコンテナ船
なおモーダルシフト船には、積荷・船型・距離等の制限有り

沖 縄 特 例 船 A :
7,500対象トン以上のRORO船
4,500対象トン以上のコンテナ船
沖 縄 特 例 船 B :
3,000対象トン以上のRORO船
3,000対象トン以上のコンテナ船
なお沖縄特例船には、積荷・船型・寄港地等の制限有り

定書発行の日から船型に応じ1年又は1年半以内となっており、竣工が確認された小型船7隻7,800対象トンを除く大部分は平成11年度の竣工と予想されている。平成10年度の建造等認定及び建造等納付金免除認定の船種別内訳は表1・2の通りである。

平成10年度の建造申請を船種別にみると、一般貨物船及び油送船は代替建造されるのに対し、特殊貨物船は新規建造船が主体であること、及び、モーダルシフト船・沖縄特例船等大型 RORO 船の建造が建造トン数で過半数を占めている点が特に注目される点である。

いずれにせよ、平成10年における船舶の建造認定隻数は31隻にとどまり図1の通り史上稀にみる少ない建造隻数となった。このため、中小造船業界及び舶用工業界では建造受注が激減し、憂慮される事態となっている。内航総連合会としても代替建造希望者が建造申請できない理由等についてアンケート調査を実施したが、建造できない理由としては、輸送需要の増加は当分望めず、船舶を建造しても需要が伴わないこと、及び、現状の運賃・用船料に対し、新造コストでは採算が合わないことの原因が大部分を占めており、船舶需給の改善が先決であることを物語っている。

表2 平成10年度建造等納付金免除認定船

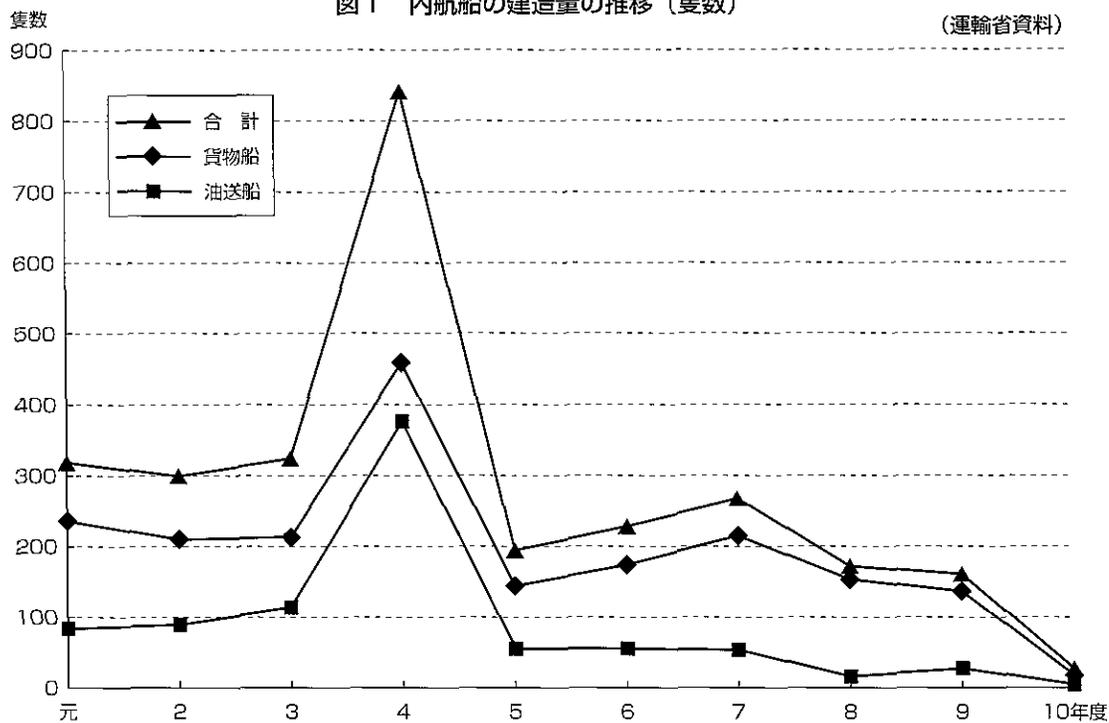
(平成11年3月31日現在)

船種区分	隻数	免除トン数	納付金免除額 (千円)
一般貨物船	9	13,222	1,454,420
特殊貨物船	1	3,806	348,610
曳 船	1	2,200	24,200
貨物船(計)	(11)	(19,228)	(1,827,230)
油 送 船	6	7,442	446,520
合 計	17	26,670	2,273,750

注 納付金免除船舶は当該建造船舶の竣工時迄に解撤されることが条件となっている。

図1 内航船の建造量の推移（隻数）

（運輸省資料）



2. 船舶の解撤状況について

—予想を上回る大量の解撤申請—

総連合会は、平成10年度において、5月、9月、11月、1月及び3月の合計5回の解撤等交付金申請の受け付けを行った。審査の結果、解撤等交付金交付認定船の合計は700隻、79.8万対象トン、解撤交付金額 610.3億円（認定後一

定の期間内に解撤を完了することを条件に交付金を交付することを認めたもの）と所期の予想を大巾に上廻ることとなった。解撤等交付金の船種別の認定状況は表3の通りである。

—解撤完了は過半数を占める—

解撤等交付金認定船舶のうち約57%に相当す

表3 解撤等交付金認定船

（平成11年4月28日現在）

船種	隻数	対象トン数	交付予定額 (千円)
一般貨物船	300	321,121	35,238,115
特殊貨物船	156	144,604	7,109,704
曳船	27	24,574	242,594
（貨物船計）	483	490,299	42,590,413
油送船	217	307,897	18,436,960
合計	700	798,196	61,027,373

表4 解撤等交付金交付決定船

（平成11年4月28日現在）

船種	隻数	対象トン数	交付金額 (千円)
一般貨物船	201	205,365	22,546,150
特殊船	86	75,158	3,853,654
曳船	19	17,000	166,000
貨物船(計)	(306)	(297,523)	(26,565,804)
油送船	126	156,720	9,374,660
総合計	432	454,243	35,940,464



る432隻／45.4万対象トンは、平成10年度末迄に解撤を完了したことが確認され、総額359.4億円の交付金の交付が確定している。その船種別実績は表4の通りである。

解撤等認定船舶（解撤予定船）の解撤の進捗度をみると、曳船69%、一般貨物船64%、特殊船52%で貨物船平均が61%に対し、油送船は51%と遅れている。この理由は、油送船の解撤等認定量30.1万トンの約半数の14.8万トンが平成11年度3月期に集中して申請されたためである。

この結果、解撤等交付金の交付認定船舶と交付決定船の差の解撤未了船は表5の通りであるが、貨物船については、6ヶ月以内（平成11年10月末迄）、油送船については、3月期申請分が1年以内（平成12年4月末迄）に解撤される予定となっている。解撤が全量完了すれば、平成10年6月30日時点における暫定措置事業対象現有船腹量650万トンの約1割程度が減少することになる。

3. 船腹需給の見通しについて

内航海運の適正船腹量は、海運造船合理化審議会の答申をもとに運輸大臣が毎年告示することとなっている。解撤量と適正船腹量の比較を行うと、平成11年度において新規建造申請及び解撤等申請が全くないと仮定した場合でも、貨物船においては平成11年10月の時点で見掛上約

表5 解撤未了船 (平成11年4月28日現在)

船種	隻数	対象トン数	交付予定額 (千円)
一般貨物船	99	115,756	12,691,965
特殊貨物船	70	69,446	3,256,050
曳船	8	7,574	76,594
(貨物船計)	(177)	(192,775)	(16,024,609)
油送船	91	151,177	9,062,300
合計	268	343,953	25,086,909

19万対象トン、油送船においては平成12年4月の時点で見掛上約7万対象トンの船腹不足となる計算となる。

しかしながら、解撤等船舶については平成10年6月30日以前に解撤完了したものが含まれていること及び鉄鋼の粗鋼生産高は、平成10年度が9,100万トン、11年度予想が8900万トンと適正船腹量の策定時より大巾に悪化しており貨物船の適正船腹量は400万トンを割る可能性があること等から、上記のような大幅な船腹不足は生じないものの、貨物船については平成11年秋、油送船については平成12年春迄に顕著な改善を示し、景気動向如何では、需給の逆転現象も起り得る状況となっている。

4. 今後の課題

—事業資金の確保—

暫定措置事業の所要賃金は、平成9年度における適正船腹量で示された向こう5年間の期間で過剰船腹量が最大となる平成10年度の過剰船腹量61.5万トンを基に、その解撤等交付金の必要資金額を500億円と算定された。

なお過剰船腹量が解消した後に船舶の解撤が行われれば船腹不足が生ずるため、新規建造が行われ、これによる建造納付金により借入金を返済することとしている。

この事業資金の500億円は、商工中金250億円（5割）、運輸施設整備事業団（政府保証）150億円（3割）、都市・地方銀行等金融機関100億円（2割）により調達されることとなっている。都市・地方銀行分の100億円については、借り入れ先の残余分について年央迄に決定するよう懸命の努力を払っている処である。

しかしながら、先に述べた通り解撤等交付金認定額は平成10年度において610億円に達していることから、認定保留分も含めると平成11年

度中には少なくとも120億円程度の追加資金の確保が必要となっている。このため総連合会は運輸当局に対して政府保証の増額、商工中金を始めとする金融機関に対しては追加融資を要請している処である。

また、解撤等交付金申請は本年3月期の大量申請により峠を越えたと見られるが、平成11年度以降も船腹需給が解消するまでの間引き続き解撤等交付金申請が行われる見通しであり、さらなる追加資金の手当も視野に入れる必要に迫られている。

総連合会としては、金融機関による貸し渋り等厳しい状況にあるが、資金確保に万全を期す覚悟で臨むこととしている。

—必要船腹量の把握—

先に述べた通り、必要船腹量の把握に関する資料は毎年運輸大臣の告示する適正船腹量に全面的に依存している。この適正船腹量は船種別内航輸送量の想定と船種別輸送効率の適正値を想定したうえ算定されているが、経済環境の不安定な状況のもとでは、短期的予測といえども難しい状況にある。例えば、平成10年度にお

表6 主要品目の国内需要見通しの数値比較
単位百万トン

		平成10年度	平成11年度
セメント	通産省予測	76.0	78.2
	セメント協会	70.5	72.0
自動車 (四輪車台数)	運輸省予測	5.9	6.5
	自動車工業協会	5.9	6.0
石油	通産省予測	274.0	279.4
	通産省見直し	263.1	261.8
鉄鋼★ (需要 粗鋼生産)	通産省予測	9.6%減	9.4%増
	日本鉄鋼連盟	11.5減	2.2%減

★鉄鋼については、国内需要量と粗鋼生産量の前年度比増減率として比較した。

る主要品目の国内需要見通しの数値（上段）と現時点で荷主団体等が予測する平成11年度における数値（下段）を比較すると表6の通り大きな差が生じている。

今後の暫定措置事業の所要資金計画及び内航海運事業者の経営にはより正確な適正船腹量の把握が不可欠となってきている。

—終わりに—

内航海運の運賃市況は平成3年以降一貫して低下を続けている。また平成9年、10年の海運事業者の海運業収入は前年比10%以上の減収となっている。さらに本年4月以降の運賃水準については、鋼材運賃が5%前後の引き下げ、タンカー運賃も10%を超える大巾な運賃引き下げに向かっているとマーケット情報が入っており、コスト割れ用船料がさらに引き下げられている状況にある。

斯る状況のため、解撤申請が増大するとともに転廃業助成金申請者が平成10年度において138社と多数に上ったものと推測される。

内航海運運賃は自由運賃制であり、当面、荷主の要請で運賃・用船料は下がり続けているが、運賃・用船料が改善されない限り引続き船舶の解撤が増え、建造が減ることとなる。

船腹需要が回復した場合は、低コストを享受してきた船腹の需要者は必要なコストを反映した運賃・用船料以上のものを負担しなければならなくなる虞れがある。このような船腹不足の不便さとコスト負担増等のリスクを理解しているのであろうかと疑問に思わざるを得ない昨今の状況となっている。

いずれにせよ、内航海運業界がこの苦しい状況の中で、独自の資金の負担をもって暫定措置事業を推進していることについて、関係各位のご理解と暖かいご支援をお願いする次第である。

海運 ニュース

審議会レポート

1. 最終答申取り纏めには「港湾労働関係拠出金の原資確保策」が大きな課題
— 運輸政策審議会 海上交通部会第10回・第11回港湾運送小委員会の模様 —
2. 公社コンテナターミナルコストの削減求めWG宛「回答書」を提出
— 「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)によるヒアリング —

国際会議レポート

1. 新アレスト条約、採択される
— 船舶のアレストに関する国連外交会議の模様 —
2. 外航旅客船事故に備えての強制保険の導入に向けて進展
— IMO 第79回法律委員会の模様 —

内外情報

1. 内航は史上初のペアゼロ、外航も有額回答では過去最低に
— 海員春闘の模様 (1999年度労働協約改定交渉) —
2. 1999年港湾春闘の模様について
3. GMDSS 機器の本船上での検査等に道筋
— GMDSS 機器の船上検査ガイドラインについて —

審議会レポート

1. 最終答申取り纏めには「港湾労働関係拠出金の原資確保策」が大きな課題

— 運輸政策審議会 海上交通部会第10回・第11回港湾運送小委員会の模様 —

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、4月15日に第10回会合を、5月11日に第11回会合をそれぞれ開催し、当協会からは、専門委員として坂田 昇 港湾協議会代表（日本郵船顧問）が出席した。

第10回の審議では、昨年末に纏められた「中間報告」に対するパブリックコメントより、「米国政府」ならびに「EU」からの意見書について議論が交されたが、出席委員の反応は「両意見書共、既に実施の方向が確認されている内容を含めて諸規制の撤廃と自由化を主張しているも

の、日本の港運の実態を理解した建設的な意見が見られない」と一様に冷やかであった。

しかしながら米国政府やEUによる「中間報告」批判の主因は「日本港湾の近代化を目指し、競争促進など可能な限りの政策を盛り込む義務を怠っている」という小委員会の進行に対する基本的な不満であると見られる為、6月に予定される最終報告に対しこれら諸外国がどう反応するか注意が必要である。

その他、事業者間の競争激化による過度なダンピングの防止策として緊急監査制度の創設についての審議が行われた。

ダンピングの判定基準や公正取引委員会との

法的整合性を含めた関係等、より具体的な検討が必要であるとする意見や、港湾労組からのユーザーに対する罰則が必要といった発言も出たが、総論として事務局提案について肯定的な意見が多数を占めた。

第11回の審議では、事務局より中間報告に加えて最終答申に盛り込むべき事項についての提案と説明があり、資料に沿って討議が行われた。港湾運送の安定化策として追加する主な項目として、以下のものが挙げられた。

- (1) 過度のダンピング防止策についての具体案とその手順
 - (2) 港湾労働関係拠出金の原資確保策（荷役料金と拠出金の分割清算方式）
 - (3) 欠格事由の拡充と罰則の適用強化案
- 更に、
- (4) 港湾運送事業の効率化、サービス向上を図

る為、「港湾運送活性化促進協議会」設置

各委員の発言は専ら「港湾労働関係拠出金の原資確保策」に集中したが、ユーザー側委員や学識者など公益委員からは①港湾労働者の福利厚生は雇用者である港運事業者自身の問題②別払いを必要とする論拠が不明確③規制緩和が実施に移る過渡期の混乱防止策であるなら時限措置とすべき、などとして否定的な論調が大勢を占めた。

一方、事務局提案に対する検討が終わっていないとして意見を留保した委員もあり、次回5月27日の第12回小委員会において更に審議する事となった。

尚、事務局では6月にも2回の小委員会を予定するなどして審議を深め、「最終答申」を纏めたいとしている。

2. 公社コンテナターミナルコストの削減求めWG宛「回答書」を提出

－「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)によるヒアリング－

当協会は去る3月15日、港湾審議会管理部会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）とのヒアリングにおいて、「港湾諸経費の低減に向けて港湾行政の総合的見直しが急務である」との趣旨で、意見と要望を述べた。（本誌平成11年4月号P.9参照）

これに対しWGより、公社コンテナターミナルの管理運営に係わる問題を中心とする追加質問があり、4月30日、下記内容の「回答書」を

提出した。

運輸大臣諮問「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」については、WGが意見を取り纏め、本年12月の港湾審議会最終答申案を審議する予定である。わが国港湾の利便性向上を求め、当協会として引き続き積極的に働きかけていくつもりである。

（回答書要旨）

・国は国民経済に大きな影響を及ぼすコンテナ

ターミナルの整備状況と将来の需要を常に検証し、通商・海運政策と港湾政策との整合性の観点に立った適切な整備と管理について自ら積極的に関与すべきである。

- ・わが国の港湾、殊に公社ターミナルは、三大湾の75%のコンテナを取扱うという公共性の極めて高い事業にもかかわらず、国際競争力を喪失しており、コンテナ船の寄港が減少するなど輸出・入貨物への利便性を後退させている。
- ・各地の港湾管理者や公社は、国の制定した承継法、並びに地方自治の枠組みと財源の中で最大限の努力をしてきたが、枠内での努力では自ずと限界がみえる。
- ・例えば、
 - ① コンテナ航路運営は、効率性追求において、ターミナル内の一体的運営や高度なシステムに裏打ちされた作業が求められる為、実態的な専用利用が不可欠であるが、わが国は専用利用に関する制度が極めて硬直的である。
 - ② 岸壁整備コストの50%が国費で賄われている公共埠頭と異なり、公社ターミナルでは管理者、借受者が「独立採算」「原価回収」の原則に基づいて全額資金負担している。
 - ③ 承継法に基づく硬直的な制度に縛られ、部分的な借り受けなどの柔軟な契約が困難な仕組である為、公社ターミナルでは、相当量の取扱い規模（1ターミナルで年間20万TEU以上の取扱が目安）を長期に亘って維持できないと借受者として過大な経済的負担を強いられる。
 - ④ 北米に多く例のみられる「定額料金のバ

ーを下げ、それを超える部分について従量制を採り入れる」といった柔軟な契約が可能となるように制度を見直し、ターミナル一体利用に伴う経済的ハードルを下げるような措置が必要である。

- ・わが国港湾のアジアにおける相対的地位の改善は国民経済の回復を図るための重要な政策と位置付けられるべきである。
- ・新たな整備方式や耐震バースへの改良によって今後国費補助の適用を受ける限定されたターミナルへの対策だけでは不十分であり、且つ国際競争力の回復において手遅れとなる懸念もある。
- ・既存の公社ターミナルにおける貸付料の削減と利便性の向上に向けて、必要な法制度の見直しを行い、国費投入を含めた施策を早急、且つ恒常的に実施していくべきである。

「回答書」では更に、外貿埠頭公団を廃止し四港埠頭公社への承継を方向付けた昭和55年12月の港湾審議会答申「外貿埠頭公団の業務の移管について」、及びコンテナターミナルの整備・管理運営についての新たな方式を導入するとした平成10年3月の港湾審議会報告の論旨に触れ、港湾整備と管理における国の果たすべき普遍の責務について改めて提言を行うと共に、参考資料として以下のデータを挙げた。

- (1) 北米・欧州コンテナ航路の寄港数における、日本4港（東京、横浜、神戸、大阪）とアジア諸港の比較

	1998年	1994年
日本4港合計	54回/週 (-39)	93回/週
シンガポール	22 (+3)	19

香港	32	(+ 2)	30
高雄・基隆	29	(+ 3)	26
(2) コンテナ取扱量における日本4港とアジアとの比較			
	1998年		1994年
日本4港合計	7,904千TEU(3%増)		7,693千TEU
シンガポール	15,100	(45%増)	10,399
香港	14,700	(33%増)	11,050

高雄・基隆	7,981	(15%増)	6,935
(3) 日本4港の公社コンテナターミナルで借受者が負担している年間借受料総額			
	1998年		1994年
日本4港合計	292億円/年(8.2%増)		279億円
	7,702円/M ² (8.2%上昇)		7,121円
(取扱量の増加を上回る上昇であり、借受者の固定費負担が増加している。)			

国際会議レポート

1. 新アレスト条約、採択される

—船舶のアレストに関する国連外交会議の様態—

題記外交会議は1999年3月1日から12日までジュネーブの国連欧州本部で開催され、97ヶ国（香港、マカオを含む）およびICS（国際海運会議所）、CMI（万国海法会）等のオブザーバー団体が参加した。総会議長は中国の Mr. ZHU Zengjie（COSCO 上級顧問）が務めた。わが国からは下記が出席した。

河田 守弘	在ジュネーブ日本代表部 等 書記官
小塚 荘一郎	上智大学法学部助教授
大上 ゆき	在ジュネーブ国際機関 日本政府代表部専門調査員
早坂 剛	川崎汽船経営企画部 船舶業務グループ副部長
清野 鉄弥	当協会関連業務部課長

(1) 採択会議までの経緯

海事請求権を担保するための船舶のアレストについては、現在1952年アレスト条約（以下52年条約）があり、加盟国も70数ヶ国に達している。しかしながら、船舶アレストの根拠となる海事請求権のリストをアップデート

する必要性や、また関係国内法令との抵触等からわが国、米国等の有力国において批准されていないこともあり、1985年にCMI（万国海法会）が52年条約の改正案（リスボン草案）を作成した。

さらに、1993年4月に海事先取特権・抵当権条約（MLM条約）が採択されたことから、同条約との整合をはかることの可能性も視野に入れ、1994年以降UNCTAD（国連貿易開発会議）とIMO（国際海事機関）が共同で船舶アレストの新条約の作成につき検討を行っていくこととなり、今回の採択会議まで過去3回（1994年12月、1995年10月、1996年12月）にわたりリスボン草案を土台に両機関合同の専門家会合を開催し同条約案の作成作業を行ってきた。第3回の専門家会合で原案（JIGEテキスト）を作り上げたが、船舶アレストの根拠となる海事請求権の範囲、アレス

トの許容範囲、第3者所有船のアレスト、アレストからの解放のための担保提供等の事項について意見の一致を見ていない部分が少なからずあり、この部分に括弧を付し今回の外交会議に委ねる形となっていた。

(2) 新条約の採択

今回の会議ではこの括弧書き部分を含め、全条項について逐条審議を行った。

主要論点等についての審議概要は次の通り。

- ① 海事請求権の範囲については、例示列举を支持する意見も強かったが、最終的には現行の52年条約と同様、限定列举の方式が採用されることとなった(新条約第1条(1))。ただし、環境損害債権、船骸除去費用、保険料、コミッション・仲介料・代理店料等52年条約でカバーされていなかった請求権が加えられるなど海事請求権の種類がアップデートされ、広げられた。
- ② 航行中の船舶をアレストできるかどうかについては、各国立法裁量に任せるとの妥協が図られることとなり、原案の第2条(3)にあった「船舶はたとえ発航の準備が整いまたは航行中であってもアレストされうる」との文言全体を削除することとなった。
- ③ 船舶のアレストは、当該船舶が債務者所有のものである場合にのみ許容されるのを原則とする(新条約第3条(1)(a))が、この原則に対する例外、すなわち必ずしも債務者所有の船舶ではなくてもアレストできる場合を第3条(1)(b)～(e)で定めた。(b)は当該海事請求権が発生したとき裸用船者がその債務者であり、かつアレストが実行される時点で、その者が当該船舶の所有者または裸用船者である場合。(c)は当該海事請求権

が抵当権又はこれに類するもの(a mortgage or a hypothec or a charge of the same nature on the ship)で担保されている場合。(d)は当該海事請求権が船舶の所有または占有に関係する場合。(e)は海事請求権が海上先取特権によって担保されている場合である。この(e)の海上先取特権については、各国国内法による先取特権は他国によっても承認されうるといのが国際司法の原則となっていることから、結果的に外国法にもとづく海上先取特権もアレストの根拠とされる可能性が生じるが、このことを許容すべきかどうかについて意見が対立した。妥協の結果、条文の主旨に解釈の余地を残す表現となった。

- ④ 52年条約と同様、アレストの実行時に債務者の所有する船舶(sister ship)であれば当該請求権が発生することとなった船舶でなくてもアレスト可能である(新条約第3条(2))。新条約では債務者が海事請求権発生時に船舶賃借人、定期用船者、航海用船者のいずれかであったときでも、アレスト実行の時点でその者の所有に属する船舶に対するアレストが許容されることを明示した(同第3条(2)(b))。なお、英国より海事請求権の義務者により実質的にコントロールされている船舶(associated ship)もアレストの対象とすべき旨の提案があったが、採用されなかった。
- ⑤ 担保提供によるアレストからの解放に関して、特別の合意が存在しない場合は、その担保は当該船舶の価格を超えないこととされた(新条約第4条(2))。
- ⑥ 新条約では、裁判所は、アレストの申立

て人に対し担保を提供する義務を課すことができる旨の条項が盛り込まれた(第6条)。専門家会合と同様、本外交会議でもこの担保提供義務を必要的なもの(The court shall)とするよう改めるべき旨の提案が

あったが、原案のまま裁判所の裁量に委ねること(The court may)とされた。

- ⑦ 本条約は、10ヶ国が批准した日から6ヶ月後に発効することとされた(新条約第14条(1))。

2. 外航旅客船事故に備えての強制保険の導入に向けて進展

—IMO 第79回法律委員会の模様—

IMOの第79回法律委員会は1999年4月19日から23日の間ロンドンのIMO本部で開催され、64カ国と24の国際機関の代表が出席した。日本代表団は谷川久成蹊大学名誉教授以下6名からなり、当協会からは法規保険専門委員会清水委員(日本郵船法務保険グループ長)および当協会山下常務理事が日本政府代表団の一員として出席した。

IMO法律委員会では1996年10月に開催された第74回以降主な議題として、(1)金銭的保証の提供、(2)海難残骸物の除去に関する条約案、(3)燃料油による海洋汚染に対する賠償の3つを検討してきており、今会期も引き続きこれら3つの議題について議論した。

(1) 金銭的保証の提供

船客の債権を担保する制度と、その他の債権を担保するためのIMOガイドラインに分けて検討している。船客に対する実際の運送人(performing carrier)の責任を強制保険でカバーすべきであるという点では大方が合意したが、契約上の運送人(contracting carrier)にまで強制保険を拡大する必要性はないとの結論に落ち着いた。強制保険については、運送人にP&I保険(船主責任相互保険)等の責

任保険を義務付ける方法と運送人が各船客に代わって乗船券に傷害保険を付ける方法(personal accident insurance)のどちらが適当かの議論を前回の会合に引き続いて行ったが、大多数が前者を支持した。

クレームを担保する制度として前回の会合で提案されたIMOコードに関しては、すべての代表がコードの導入に賛意を表明したが、ポートステートコントロールとの関連で強制化される可能性があるのではないかとの懸念を表明する国があり、これはあくまでガイドラインとして勧告的な性格のものであることが確認された。

上記のとおり、本件に関してはかなり議論の進展がみられた。

(2) 海難残骸物の除去に関する条約案

海難残骸物除去に関する条約案を逐条審議したが、主要な論点としては、海難残骸物の定義として、単に「難破物」(wreck)とするのではなく、「難破物および船骸」(wreck and casualty)とするのが適当ではないかとの議論がなされ、多数の国が後者を支持したが、最終的にはさらに検討を続けることとなり、また、サルベージ条約との関連で、残骸物除

去に関わる費用を貨物にも負担させるべきかどうかの議論がなされたが、結論に至らず、さらに検討を続けることとなった。いずれにせよ、条約案の討議を通じて多くの論点が整理されたものの、まだかなりの問題点が残ったままの状態にある。

(3) 燃料油による海洋汚染に対する賠償

前回の会合に引き続き燃料油による海洋汚染に対する責任と補償の国際的枠組みについての議論がなされたが、議論のベースとなったのは、オーストラリアをはじめとする9カ国から提出された「燃料油による汚染損害に対する民事責任に関する国際条約案」であった。本条約案は、船主の定義をどのようにするかについて2つのオプションを提案し、また、強制保険の対象とすべき船舶の基準に関し3つのオプション、すなわち、総トン、船の長さまたは燃料油のキャパシティーのどれかを基準とすることを提案しており、議論はこの2点を中心に行われた。

討議の結果、船主については次のオプションを支持する国が多かったが、最終決定には

至らなかった。

オプション1…「船舶所有者」とは、船舶の所有者、登録されている所有者、裸傭船者及び船舶貸借人、管理人及び運航者をいう。

また、強制保険の対象とすべき船舶の基準については、総トンを支持する国が多かったが、具体的トン数に関しては意見の一致はみなかった。

3つの主要議題の討議の後、2000-2001年の作業プログラムおよび長期にわたる作業計画に関し、3つの議題のうちのどれを優先して取り扱うべきかの議論がなされ、金銭的保証の提供の議題を優先して取り扱い、本議題を「旅客および手荷物の国際海上運送に関するアテネ条約」の改正という形で次回法律委員会で討議し、時間が許せば、燃料油による海洋汚染に対する賠償を討議することとした。また、これら2つの議題に関わる条約案を審議するため2001年以降に外交会議を開催すべきことを、本年6月開催予定のIMO理事会に提案することが合意された。

内 外 情 報

1. 内航は史上初のベアゼロ、外航も有額回答では過去最低に

—海員春闘の模様（1999年度労働協約改定交渉）—

1999年度の労働協約改定交渉は、景気低迷が続く中、外航、内航ともに業績が悪化し厳しい経営環境の下での交渉となった。

このような状況下、当協会加盟会社が構成員となっている外航労務協会および内航二船主団体（内航労務協会および一洋会）と全日本海員

組合との労働協約改定交渉が3月3日より開始された。基本給の改定では、外航は1987年（昭和62年）のベアゼロを除き過去最低水準、また、内航は史上初めてのベアゼロ決着となった。

交渉経過および妥結結果の概要は次の通りである。

1. 外航労務協会の交渉

3月3日の第1回交渉委員会以来、数次に亘る交渉を経て、3月31日深夜に大筋合意、翌4月1日の交渉委員会において正式に妥結した。

主な妥結内容は以下の通りである。

[I] 労働協約

(1) 最低基本給（標準船員）

ベースアップ……………500円（0.21%）

ベア+経歴加給……………5,150円（2.23%）

(2) 年間休日

国民の祝日に関する法律の一部改正に伴い、

① 年間休日日数を119日から120日とする。

② 月間所定労働時間を164から163.5時間に改定する。

(3) 国内旅行の旅費基準

① 新幹線「のぞみ」を実際に利用した場合は、実費を支給する。

② 手荷物運搬料として一律4,000円を支給する。

(4) 家族呼び寄せ費

① 新幹線「のぞみ」を実際に利用した場合は、実費を支給する。

(5) 船員福利厚生基金の拠出

本基金の増額については、別途協議会の場を設けて協議する。

(6) 船主申し入れ事項の労働時間、ペルシャ湾内の夏期手当、機関部手当、Mゼロ船機関部手当および停泊中の在船当番手当については、新賃金体系・協約整備協議会で協議する。また、衛生管理者の減員については、船内衛生対策協議会で協議する。

[II] 近代化実用船労働協約

本協約については、[1]労働協約の改定に伴い関連条文等の整理を行う。

2. 内航二船主団体の交渉

3月3日の第1回交渉委員会以来、数次に亘る交渉を経て、4月6日未明に大筋合意に達し、同日夕刻の交渉委員会において正式に妥結した。

主な妥結内容は以下の通りである。

(1) 最低基本給（標準船員）

ベースアップ……………なし

経歴加給……………5,100円（2.14%）

(2) 船員福利厚生基金の拠出

本基金の増額については、別途協議会の場を設けて協議する。

(3) 年間臨手

年間41.4割、但し昨年を下回らないよう措置する。

以下、実施は2000年4月1日からとする。

(4) 年間休日

国民の祝日に関する法律の一部改正に伴い、

① 年間休日日数を119日から120日とする。

② 月間所定労働時間を164から163.5時間に改定する。

(5) 休日就労手当

① 月間11時間から11.5時間相当額に改定

する。

(6) 代休手当

- ① 月間45時間から44.5時間相当額に改定する。

3. 他団体の妥結結果概要

その他の海員春闘におけるベースアップ関係の妥結結果は、全内航がベアゼロ、経歴加給のみ実施、大型カーフェリーも同様に経歴加給の

みとなった。

一方、陸上産業では、日経連が4月18日現在でまとめた妥結状況によると、主要業種・大手174社の妥結額平均は6,885円(2.16%)となっており、集計の中間段階ではあるが、昨年と同業の妥結実績と比較すると、金額で1,447円減(0.48%減)となり、過去最低の賃上げ率となった昨年度を更に下回る状況となった。

2. 1999年港湾春闘の様相について

1. 春闘の争点

2月10日スタートした1999年度の港湾春闘は、4月23日に労使合意となり妥結した。

今春闘は、例年、組合側からの要求となっている労働時間の短縮と週休2日制の実施、交替制就労の導入、産別制度賃金の改定等に加えて、港湾運送事業の規制緩和に伴う港湾労働運営基金の確立と基金の引き上げ、さらにはユーザー(船社・荷主)による基金の直納制度の導入が大きなポイントとなり、また、使用者側からは、近い将来に資金面で破綻が予想される港湾労働者年金制度や転職資金制度の見直しが提案され、容易に解決策を見出すことが困難な課題が山積していた。

2. 交渉経過(資料参照)

2月10日に開催された第1回中央団交では、組合側(全国港湾労働組合協議会:全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟:港運同盟)から使用者側の日本港運協会(日港協)に「99年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」が提出された。組合側の要求は概ね昨年度と同一の

ものであり、①認可料金の完全収受及び港湾労働者の賃金引き上げ、②産別労使協議体制の充実・強化、③登録制度による雇用と就労保障の確立及び労働条件の改善、④港湾労働運営基金制度と基金の引き上げ、⑤事前協議制度の協定改定、⑥産別制度賃金の改定、の6項目となっていた。

第1回中央団交では、組合側から要求内容の趣旨説明があり、賃上げ原資の確保に向けて認可料金の改定申請も検討するよう使用者側に求めた他、現行の港湾労働安定基金(3.5円/トン)と港湾労働法付加金(1.5円/トン)を一本化して「港湾労働運営基金」と名称を改め、トン当たり10円に引き上げることを要求した。さらに、事前協議制度の改定要求では、航路廃止または寄港取り止めについても船社からの報告と雇用についての協議を行うよう求めた。また、産別制度賃金の改定要求は、昨年度と同額となっている。

これに対し、使用者側からは、財源が逼迫している港湾労働者年金について、新規登録の打ち切りと年金支給額の引き下げ、及び、転職資

金制度の廃止が提案された。

一方、運輸政策審議会の下で港湾運送小委員会が2月24日に港湾運送事業法の規制緩和の審議を再開するにあたり、港湾労組三団体（全国港湾、港運同盟、全港湾）は、港湾労働者登録制や基金のユーザー直納制等「労働関係の安定化策」についての要求を盛り込んだ意見書を同小委員会宛提出した。

実質的な交渉は、3月4日に開催された第2回中央団交よりスタートした。団交の席上で組合側要求に対する使用者側の逐条回答が示されたが、組合側はこれを受け容れず、進展はなかった。一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については、3月1日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し、15,000円の賃上げを主な内容とする要求書を提出した。3月5日には船経協と港荷労協による第1回船内統一賃金交渉が開催された。長引く不況で港湾運送を取り巻く環境が一段と厳しい情勢下、組合側の15,000円の賃上げ要求に対し、使用者側は「賃上げは実質ゼロ」との方針を示した。

全国港湾は、中央団交を前にした3月23日に拡大幹事会を開催し、4月8日、13日に予定する座り込み等の抗議行動を確認したが、3月24日の第3回中央団交では、進展が得られなかった。

3月25日には第2回船内統一賃金交渉が開催された。使用者側から、賃金引き上げ要求についてゼロ回答がなされ、その他の労働諸条件の改善要求についても進展がなく、交渉は物別れとなった。4月1日に開催された第3回船内統一賃金交渉でも進展がなく、物別れとなった。

4月2日、全国港湾は拡大幹事会及び戦術委員会を開催し、4月8日と13日の抗議行動を確認して第4回中央団交に臨んだが、進展はなく、交渉は決裂した。

交渉が決裂したことから、4月7日、全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議が開催され、4月12日以降の夜荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否が決定された。これは直ちに各単組委員長、地区港湾議長に対する「99春闘第二次統一行動に関する指示」として取り組みの要請がなされ、翌8日、「99春闘産別協定改定要求の交渉決裂に伴うストライキ通告」として日港協へ通告された。

4月8日、各地区で決起集会や運輸局前の座り込み等による抗議行動が行われ、4月12日から夜荷役拒否に突入した。中央では、4月13日の運政審港湾運送小委開催に合わせ、運輸省前での座り込みによる抗議行動が行われた。

中央団交や賃金交渉の膠着を打開するため、4月15日、全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議が開催され、4月12日以降の夜荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否に加え、24日以降の土曜出勤拒否が決定され、各単組・地区港湾に指示された。翌16日、全国港湾は日港協に対し、24日以降の土曜出勤拒否の戦術強化を日港協へ通告した。

4月20日、中央団交再開に向けて、日港協と全国港湾・港運同盟による予備折衝が開催された。賃金については、4月21日に第4回船内統一賃金交渉が開催され、使用者側より今年度限りの解決一時金が提案されたが、ベースアップを求める組合側は使用者側提案を拒否し、交渉は中断された。

4月23日11時、第5回中央団交が開催され、

制度問題については下記内容で労使が合意し、12時20分頃、妥結に至った。これに伴い、全国港湾はスト指令を解除した。中断されていた船内統一賃金交渉も13時30分から再開され、15時頃に1,000円の賃上げで妥結した。これに伴い、港荷労協もスト指令を解除した。スト指令の解除により、4月12日から拒否されていた夜荷役は、23日から可能となり、土曜日、日曜日の荷役拒否による影響の深刻化も回避された。

3. ストライキの影響

今春闘におけるストライキの影響は、当協会港湾協議会加盟10社の集計では、夜荷役が拒否された4月12日～17日の間に延べ26隻に出航の遅延等の被害が発生し、被害額は2,987万円と推定された。休日出勤拒否の4月18日には1隻326万円、夜荷役拒否の4月19日～22日の間に延べ17隻1,226万円の被害となり、合計4,539万円にのぼる影響を受けた。また、運輸省の発表した集計によれば、4月12日～22日に夜荷役拒否及び日曜荷役拒否による影響を受けた船舶数は、5大港合計で外航船194隻、内航船3隻となっている。

4. 今春闘の労使合意の主な内容

(1) 賃金

1,000円の賃金値上げ(昨年度は4,500円)

(2) 制度

- ① 諸拠出金(港湾福利分担金、港湾労働安定基金、港湾労働法付加金)のユーザーからの中央直接納入について、基本的に合意。詳細は労使政策委員会で引き続き協議。
- ② 時間外労働等の算定基礎分母を164よ

り162に変更。

- ③ 転職資金制度及び港湾労働者年金制度の見直しは、制度見直し専門委員会で協議。

5. 総括

今春闘で争点となった港湾労働者の福利厚生に関する拠出金の直納問題は、ユーザーからの直接納入について労使で合意したが、運輸政策審議会港湾運送小委員会で結論が出ていない。また、転職資金制度及び港湾労働者年金制度の見直しについては、中央団交の補助機関として労使各8名程度の「制度見直し専門委員会」を設け、6ヶ月以内に結論を出すこととされた。

港湾労働者年金原資については、従来からの港湾労働安定基金(トン当たり3.5円)に加えて、昨年の春闘で2001年度まで全国全港のコンテナ貨物を対象にトン当たり1円を確保することが合意されているが、港湾運送事業の規制緩和の進捗等、環境の変化の中で、問題の先送り、玉石色の終結の感は否めない。

【資料】

1999年港湾春闘の交渉経過

- 1月28～29日 全国港湾、第34回評議員会開催。
99年春闘の制度要求を原案通り了承。
- 2月10日 第一回中央団交。組合側から99年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。
- 3月1日 港荷労協が船経協に対し、15,000円UPを主な内容とする賃金値上げ並びに労働条件改善に関する要求書を提出。
- 3月4日 第二回中央団交。組合側要求に対す

	る使用者側の逐条回答あるも進展なし。		局座り込み等)。
3月5日	第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。	4月12日	争議行為(夜荷役拒否)突入。
3月23日	全国港湾、拡大幹事会開催。4月8日、13日に予定する抗議行動を確認。	4月13日	中央で抗議行動(運政審港湾運送小委開催に合わせ、運輸省前座り込み)。
3月24日	第三回中央団交。進展なく物別れ。	4月15日	全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議開催。4月12日以降の夜荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否に加え、24日以降の土曜出勤拒否を決定、各単組・地区港湾に指示。
3月25日	第二回船内統一賃金交渉。使用者側から賃金引き上げ要求についてゼロ回答、その他の諸要求についても進展なく、物別れ。	4月16日	全国港湾、24日以降の土曜出勤拒否の戦術強化を日港協へ通告。
4月1日	第三回船内統一賃金交渉。進展なく物別れ。	4月20日	中央団交再開に向けて、日港協と全国港湾・港運同盟による予備折衝開催。
4月2日	全国港湾、拡大幹事会及び戦術委員会開催。4月8日と13日の抗議行動を確認。 第四回中央団交。進展なく、交渉決裂。	4月21日	第四回船内統一賃金交渉。使用者側より解決一時金が提案されたが組合側は拒否し、交渉中断。
4月7日	全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議開催。4月12日以降の夜荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否を決定、日港協へ通告。	4月23日	第五回中央団交。制度問題について合意。全国港湾はスト指令を解除。 船内統一賃金交渉が再開され、1,000円の賃上げで妥結。港荷労協はスト指令を解除。
4月8日	各地区で抗議行動(決起集会、運輸		

3. GMDSS 機器の本船上での検査等に道筋

—GMDSS機器の船上検査ガイドラインについて—

当協会ではかねてより、陸上の整備工場等で行っていた GMDSS 機器 (EPIRB: 衛星非常用位置指示無線標識、SART: 捜索救助用レーダートランスポンダ) の検査等について、本船のスケジュールや陸揚中の事故の発生、また、船主の経済的負担等を考慮し、本船上でも可能と

するよう要望してきたところ、本要望は政府の規制緩和推進3ヶ年計画に盛り込まれ、平成10年度中に措置されることとなった。

郵政省では、これを受け、当該機器の整備点検や検査時のデータ取得の際、陸上のシールドルームに代わり船上での検査データ等の取得の

可能性について検討を重ね、船内において電波が外部に漏れないシールド効果の高い閉空間についての調査を実施するなどして、このほど、船上における検査等のためのガイドラインを策定した。(資料参照)

本ガイドラインは、試験電波が外部に漏れないよう十分な減衰効果が得られると見込まれるボースストアをシールドルームとして利用することにより、3万トン級以上の船舶において衛星 EPIRB および SART の船上検査等を可能とするものである。3ヶ月の周知期間を経て、本年7月より運用開始の予定であるが、同省では特に誤発射の防止に細心の注意を注いでおり、今後の運用状況等を見ながら適宜対応することとしている。また、陸上での検査には、シールドルームにおけるデータ収集のほか、衛星 EPIRB の離脱装置の作動および水密性の確認等があるが、これらは現在、運輸省において船上における実施方法等について検討されている。

なお、本ガイドラインの運用に関し、5月18日、関東電気通信監理局において説明会が実施される他、阪神地区においても予定されている。

【資料】

GMDSS 機器の船上検査ガイドラインについて (郵政省発表資料より)

～GMDSS 無線設備の点検方法の改善～

船室をシールドルームとして利用することにより、ガイドラインを定めた。GMDSS 無線設備である衛星 EPIRB 及び SART の保守、運用に係る負担を軽減することを可能とする。

検討の背景

運航計画にゆとりがなく停泊日数の短い外航船舶等のユーザーから、衛星 EPIRB(注1) 及び SART(注2) の点検保守・運用に係る負担を軽減するため、検査の都度、陸上のシールドルームに持ち込んでデータを取得する代わりに、船室をシールドルームとして利用することについて検討が求められています。

検討結果

1 今般、船室をシールドルームとして利用することについて実証実験を行った結果、以下の要件を満たす船室であれば、シールドルームとしての利用が可能であることが判明しました。

具体的には、ボースストア(注3)と呼ばれる甲板部の倉庫として利用されている船室が該当します。

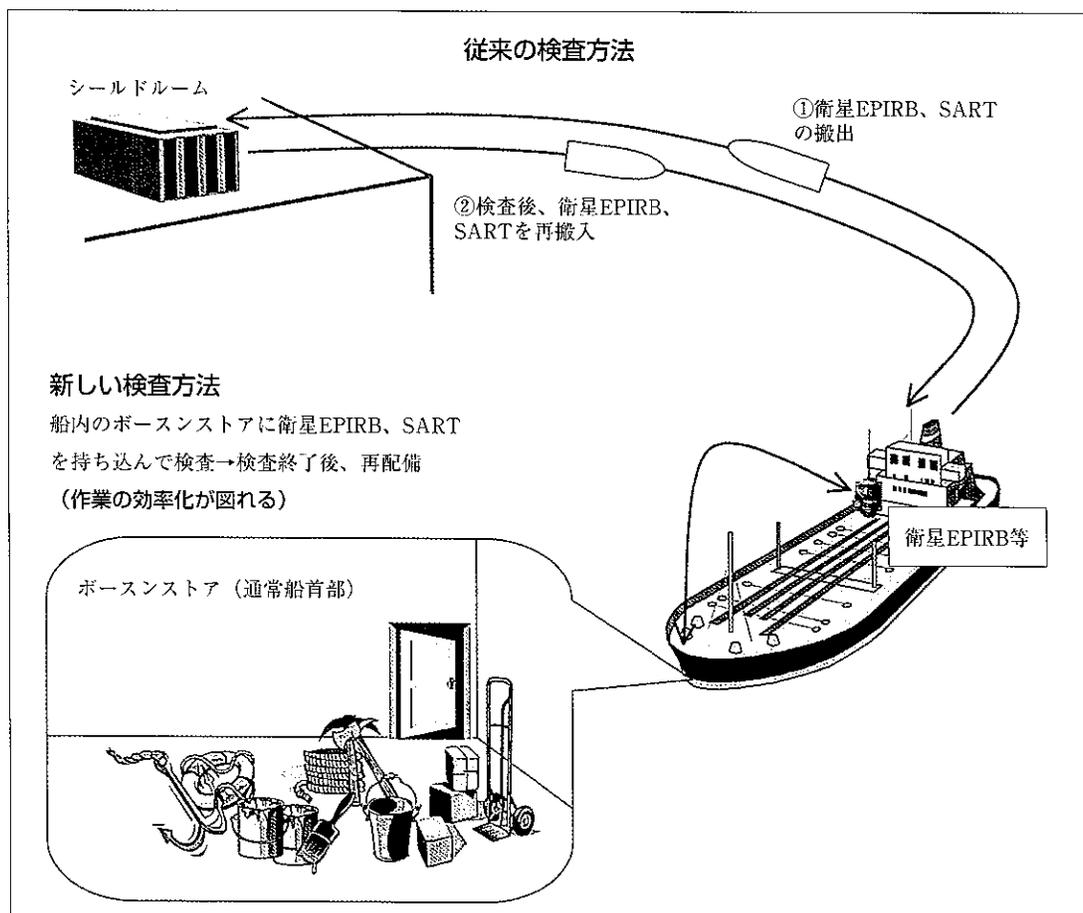
- ① 周囲が鉄鋼壁で囲まれており、窓がないこと。
 - ② 出入口が鉄製のドアで密閉できるものであること。
 - ③ 通気筒がある場合は、通気筒に鉄製の開閉装置が設置され密閉できるものであること。
 - ④ 船室内には無線誘導ケーブル(漏えい同軸ケーブル等)が設置されていないものであること
 - ⑤ 検査データ等を取得するのに十分な作業スペースの確保が可能であること。
 - ⑥ 一定時間、乗組員や作業員の出入りをしや断し、船室の密閉性を維持しても他の作業に支障を与えないことが確実であること。
- 2 あわせて、船室をシールドルームとして利

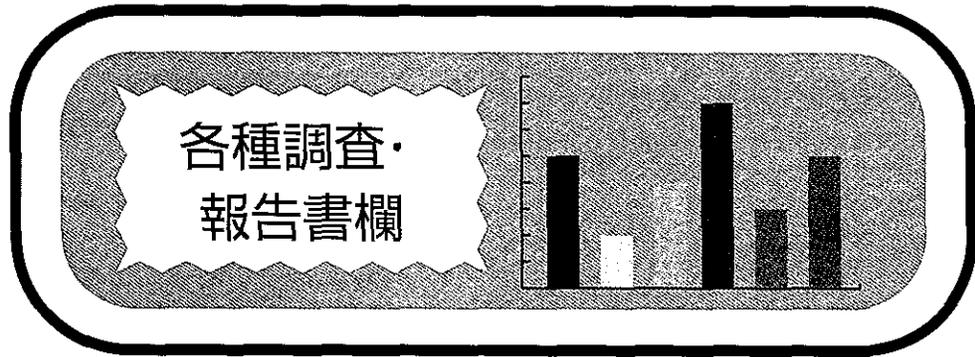
用する場合に、作業中に誤って警報が発射されることがないように防止策に万全を期すため、船室の密閉性を維持するための運用上の要件を取りまとめ、ガイドラインを策定しました。

この措置による効果

今後は、このガイドラインに沿って船室を利用した衛星EPIRB等の点検等が可能となり、免許人の保守・運用に係る負担を軽減することが期待されます。

- 注1 衛星 EPIRB:正式名称を「衛星非常用位置指示無線標識」といい、船舶が遭難した際、海面に浮いて遭難警報を発信し、衛星を介して海上保安機関に遭難位置及び船名を送信する装置。
- 2 SART:正式名称を「搜索救助用レーダートランスポンダ」といい、船舶が遭難した際、搜索船舶等のレーダーからの発射された電波を受信すると、自動的に応答信号を送信し、搜索船舶等のレーダー画面にその位置を表示させる装置。
- 3 ボースンストア (boatswain's store): 甲板部倉庫をいい、通常船首部に設けられている。





● 大規模工事より現有設備の改善を — パナマ運河通航需要レビューについて —

パナマ運河の将来計画については、1993年、日本・米国・パナマ三ヶ国政府による「パナマ運河2020年の通過貨物・船腹量予測」において、2020年までに15万重量トン型船の通航を可能とする第3ロックを新たに建設するのが適当との提言があり、さらに1997年9月に開催されたパナマ運河国際会議では、欧州系コンサルタントへの委託調査に基づき第3ロックの完成時期を2014年に繰り上げる必要があるとのパナマ政府見解が示されている。

当協会は、パナマ運河当局の通航能力拡大計画に関連し、通航需要の現状や今後の予測、問題点等の観点から、パナマ運河の将来について日本海運界としての見解を纏めることを目的に、(財)海産産業研究所に対し通航需要レビュー調査を委託し、このほど報告を受けた。

調査報告では、パナマ運河の最大通航船型を現在の7万重量トン型から15万重量トン型に拡大しても、通航料の増大、滞船、ガツン湖の渇水等の問題があることから、新たに通航可能と

なる船型の多くがはたしてパナマ運河を利用するかどうか疑問ありと指摘している。また、現在の拡大計画は、将来の通航需要予測となる世界の海上荷動き量や通航船腹量に関し、近年の経済・産業・貿易構造の変化を考慮に入っていない楽観的な予測に基づいていると指摘、拡大計画に対し慎重な対応を求めている。

パナマ運河地帯の管轄権は、1999年末にアメリカ政府からパナマ政府に返還されるが、当協会は、本調査結果を踏まえ、返還後の運河経営と円滑な通航の確保に注視しつつ、日本海運界の意見の反映に努めていくこととしている。

「パナマ運河通航需要レビュー」調査報告書の内容を、以下にかいつまんで紹介する。

1. 調査目的

1993年にパナマ・米国・日本三国委員会（以下三国委員会）は、世界経済の発展による海上貿易量の増大がパナマ運河の通航量にも反映す

るとして、運河の能力拡大に関する提案を含む報告書を発表した。

しかし、その後の世界の経済情勢や貿易構造の変化が現れてきたため、パナマ運河の能力拡大の必要性について疑問が持たれるようになってきた。

そのため、改めて現状や今後のパナマ運河の経営環境の変化を把握し、2020年までの通航船腹量を予測したうえで、問題点などを抽出し、検討する必要がある。

このたび実施された調査の結果報告は、日本海運が今後のパナマ運河の拡大の適否の判断や対応を策定する際、その参考資料として提出されるものである。

2. 調査報告の構成

本報告は、第Ⅰ章にパナマ運河の通航貨物や船舶の現状、第Ⅱ章に運河に関連した世界情勢と海運の環境変化を述べ、第Ⅲ章で2020年までの通航貨物、船舶隻数などを予測した上で、第Ⅳ章にて1993年に発表された三国委員会調査報告書に対するレビューを纏めた。次いで第Ⅴ章にわが国産業界の見解を載せ、最終の第Ⅵ章において本調査の結論と日本海運としての対応に関する提言を行っている。

3. 報告書の骨子

(1) パナマ運河の通航量について（現状と予測）

1) 現在の通航状況

1985年以降、世界の海上荷動量の増大とともに、パナマ運河の通航貨物量ならびに外航商船の通航量は増加傾向にある。

- i. 北航船（太平洋から大西洋へ）が増加基調にあつて、1996年北航と南航はほぼ互角の通航量となっている。
- ii. 北航の空船が増加傾向になっている。
- iii. 一隻当りの平均積高は、年々増大傾向（船型の大型化）にある。
- iv. パナマ通航貨物量は、世界の海上荷動量の約4%、日本発着のパナマ通航貨物量は、この内約20%を占める。また、日本の海上荷動量の4%強がパナマ運河を通航している。

2) 将来の通航量予測

- i. 1996年の外航商船の通航船舶隻数は約13,500隻であったが、今後の通航船の増加を予測すると、理論的には2020年には年間約18,650隻程度になるとの試算も行われ得る。
- ii. 一方、今後、通航可能最大船型を現在の70千重量トンから150千重量トンに増大したとしても、予想される通航料上昇との見合いから、運河を利用する新たな潜在需要としての船舶隻数の増加は余り期待されまいだろう。
- iii. 日本にとって、南米東岸からの鉄鉱石は、特定の船型により既存の別航路を利用している。したがって、とくに著しい経済的メリットがない限り、改めてパナマ運河を利用することは考えられていない。また米国ガルフからの穀物、日本からの自動車などの輸送に従事しているパナマックス型の船舶は、積地、揚地、そしてロットの関係などから、直ちに150千重量トンのような

超大型化へは進まないと考えられる。

- iv. 以上のような種々の要因に加え、1997年以降の運河通航船舶の隻数の落ち込みや、船型大型化傾向などを考慮すると、実際の外航商船の通航需要隻数は、2020年でも約15,700隻程度と見込まれる。

(2) パナマ運河の現在の問題点

1999年現在、パナマ運河における問題点はつぎのとおりである。

- i. 運河の閘門の物理的能力などにより、現実的な通航量に限界がある。
- ii. 太平洋側、大西洋側で、滞船することが多い。
- iii. 運河の通航時間は、設計上10時間を要することになっているが、現状は更に10時間程度の通航待時間を要し、結局通航には2倍の時間を要している。
- iv. 年によって、渇水状態となり、通航船に吃水制限が行われることがある。
- v. 1999年12月末に米国からパナマに運河の管理権が移譲されるが、この場合、維持管理や安全運航に支障が生じないかとの懸念がもたれている。(パイロットの不足、ストライキ、治安など)。
- vi. 近年通航料が値上げされる傾向にあって、99年現在でも、日本関係の外航船運河利用率は減少傾向にある。

(3) 環境変化

1) 政治環境の変化

- i. 経営主体の交代に伴う運河の防衛や中立制度の維持。
- ii. 運河経営の難しさ、パイロットの育

成、賃金の上昇など。

- iii. 運河を利用する船舶の安全運航と安定輸送の維持。

2) 物流フローの変化

- i. コンテナ貨物の北米大陸横断鉄道網の整備によるパナマ運河のコンテナ船通航量の減少。
- ii. 世界のドライ・バルカーはパナマックス型と100千重量トン型以上に二極分化。
- iii. 日本の鉄鋼メーカーの大型専用船化(平均173千重量トン)とブラジル鉄鉱石の安定供給の重要性。
- iv. 現地生産量増大にともなう日本からの自動車輸出の頭打ち。
- v. 一般炭の北米西岸からの輸出増大。

3) 中南米諸国の経済構造の変化

- i. 北米、中米、南米の域内中小型船による海上貨物輸送量の増大。

(4) 今後のパナマ運河拡大計画への問題

1993年の三国委員会調査報告を受けて、パナマ運河委員会(以下 PCC: Panama Canal Commission)は、2000年初頭の通航船の需要増加に対処するため、最大船型150千重量トン型の運河通航を意図した能力増大計画を発表した。しかし最新の情報によれば、この150千重量トン計画は具体化が難しいとされている。一方、今後の増大計画に対しては、つぎのような考慮が必要と考えられる。

- i. 1999年12月末に米国からパナマへ移管される運河の運営によって、通航料金の値上げ、船混み、渇水や事故によ

る滞船の問題などに起因する運航の不確実性、安全性の確保難などが予想される。これらは日本海運としてとくに考慮しておかなければならない問題である。

ii. 通航船型の大型化を考慮した設備能力の増大計画に関しては、通航料が値上げとなった場合、大型船の運河利用隻数の増加は難しいものと考えられる。

したがって、荷主や運航者としては通航料など経済性を最大の眼目として検討する必要がある。

iii. すなわち、日本海運としては、大型船通航可能なための拡大計画に対しては、輸送距離の短縮による効率化および燃費の削減などに現在以上のメリットがなければ消極的な対応をとらざるを得ず、世界の物流担当部門として、戦略的な、そして、長期的観点に立った見解を明確にする必要があるだろう。

(5) 結 論

i. 現在、パナマ運河を通航利用し、日本やアジアとの海上輸送に従事する船舶としては、積地や揚地の事情などから、今後も現有の70千重量トン以下の船型が活用されるだろう。また、仮に運河能力が拡大されたとしても、早急に船型を大型化して運河を積極的に利用する動きは鈍いであろう。

ii. とくに、大型バルカーに関しては、運河拡大の建設費や維持費の負担増にともなう運河通航料の大幅値上げによって、輸送距離の短縮や船型大型化の

メリットはかなり減殺され、利用増大はしにくいものと考えられる。

iii. 積地ならびに揚地での港湾事情や輸送する貨物のロットなどの関係から、大型化された運河を利用するには、長期間をかけて解決すべき多くの問題があるため、現在、運河の大型化を期待する業界は少ない。

(6) 日本海運としての提言

20世紀末現在、世界経済は、従来の先進経済大国主導型から発展途上国主導型へ移行しつつあるが、産業構造や貿易輸送の変化によりその成長の伸びは、21世紀に入って、減速するものと見込まれている。

日本の輸出入貿易量の伸びも減少することが予想されるので、海運業界は、ますますコスト・ダウンや合理化への対応を必要としてくるだろう。

現在においても、運河の通航料のアップが海上輸送コストに著しい影響を与えており、今後更に値上げするならば、通航船はパナマ運河を回避する傾向が増大するだろう。

したがって、パナマ運河当局に対しては、通航船型の大型化による収入増大を図るよりも、現有設備の改善による通航船効率の向上や安全運航の確保こそが、現在の最重要課題であることを訴えてゆく必要がある。

Washington 便り

ジョーンズ法 (1920年米国商船法) について

昨年のこの頁で、米国の内航法であるジョーンズ法の沿革と第105米国議会 (1997年、1998年) に提出された同法の改正法案等について紹介しました (本誌平成10年10月号P.20参照)。案の定、これら改正法案は実質的な審議は一切行われず、議会閉会と同時に全て廃案となりました。今回は米国内航海運の概要と今年4月末までのジョーンズ法を巡る話題3件について報告します。

米国内航海運の概要

米国の内航船隊は4万4,000隻以上の船舶を保有し、12万4,000人のための職を確保している。このうち8万人が船員である。米国の軍隊が海外の危機に対応する際、物資の海上輸送にあたる緊急時用予備船隊 (Ready Reserve Force) に乗り込む人員のほとんどがこれらの内航船員である。内航海運全体の年間売り上げは150億ドル。内航輸送量は毎年10億トン (注: 米トンでメトリックトンの9/10) にのぼる。これは米国人一人当たり4トンの輸送量に相当する。軍隊にとり非常に重要な船種のうち、米国のコンテナ船全体の29%、商業用ロール・オン/ロール・オフ船の50%、タンカーの81%が内航船である。

主要内航航路

・アラスカからカリフォルニアの製油所までの

国内原油輸送航路

- ・中西部の農家から内陸水路経由によるメキシコ湾岸諸港までの穀物輸送航路
- ・ミネソタ州およびミシガン州から五大湖沿岸の製鉄所までの鉄鉱石輸送航路
- ・米国東岸およびメキシコ湾岸沿いの精製石油製品輸送航路。
- ・メキシコ湾岸にある工場間の化学品および肥料輸送航路
- ・アパラチア山脈から中西部にある電力会社までの石炭輸送航路
- ・米国本土/アラスカ、ハワイ、プエルトリコ、グアム間の商品輸送航路

旅客船サービス法

関連の内航法である旅客船サービス法 (the Passenger Vessel Services Act) は人の輸送に使用する船舶について米国人所有、米国建造、米国人配乗の3要件を定めている。毎年、米国籍フェリーおよびクルーズ船は1億人もの米国人と訪問観光客を輸送している。

Maritime Cabotage Task Force

このタスクフォースは米国の荷主等から改革を求められているジョーンズ法を擁護するために結成された団体で主な構成員は Matson Navigation, Sea-Land (内航および国内外洋定期船会社)、Association of American Waterways Operators (バージ運航会社の団体)、American Maritime Officers (内航航海士組合)。このタ

スクフォースが下記に説明の伊藤忠と全農をジョーンズ法違反容疑でコーストガードおよびMARAD(米国運輸省海事局)に告発した張本人といわれている。このタスクフォースはジョーンズ法に関連して次のように主張している。

「米国の内航船隊は国内貨物全体の24%を輸送しているが、その受け取り運賃は米国で支払われる運賃全体の2%未満を占めるに過ぎない。多くのトレードにおいて内航運賃は実際に下がっている。これは何ら連邦政府からの助成なくして船社自身による合理化と改善の積み重ねにより効率性を追求した結果達成されたものである。内航船社は政府からの運航補助の受け取りを禁止されている。内航船社は同業者間における競争ばかりでなく、鉄道およびトラックとの競争も経て今日があるのである。ジョーンズ法はまた米国籍船社を不公正な競争から守っている。米国内国経済における他のすべての産業および企業と同様に、内航船社は適用されるすべての法律に従い、また税金を支払い、米国の法律および規制的制度に対して責任を有している。米国ばかりが内航法をもっているわけではなく、MARADによると、世界54カ国が自国の内航海運を自国籍船に留保している。従って、米国の軍指導部がジョーンズ法と関連内航法が米国の国家経済にとり不可欠の存在であるとしているのは驚くべきことではない。1920年にジョーンズ法が制定されて以来、歴代の議会そして政府も例外なしに米国所有、建造、配乗の3原則を支持してきた」

ジョーンズ法を巡る話題

(1) 伊藤忠と全農が所有する米国バージ子会社が内航免許取り消しに

伊藤忠と全農が共同所有する米国のバージ

子会社 (Consolidated Grain and Barge Co.) がミシシッピー川で穀物輸送のために運航している14隻の曳船等がコーストガードにより「外国による支配」を理由に内航免許を取り消された。コーストガードとMARADが現在も取り調べを行っており、同社は最悪の場合、事業開始から現在までの期間について1隻1日当たり1万ドルの罰金と、さらに故意にジョーンズ法に違反したとされると船舶の没収と5000万ドルを超える刑事上の罰金が科される可能性があると言われている。

(2) リーバック元MARAD局長が内航代替船の外国造船所での建造を認めるべしと提言

リーバック元MARAD局長が米国本土／プエルトリコ、ハワイ、グアム間の外洋内航コンテナ輸送および米国内航ドライバルク輸送に老朽化した既存内航船の代替船を限定的に外国の造船所での建造を認めるべしとの提言を行った。勿論このような発言に米国の造船関係者は激怒したことはいうまでもない。

(3) シエファード院議員がジョーンズ法の改正を主張

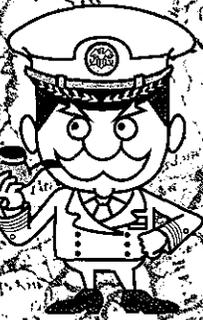
コロラド州選出のボブ・シエファード院議員が下院本会議において、米国内航にはバルクキャリアがなく、コロラド州の農産物生産者は輸送手段について選択権がないので、外国の生産者に比べて競争上不利な立場におかれているとして、ジョーンズ法は時代遅れの海事法であるので改正を希望すると発言。

(北米地区事務局ワシントン連絡員 平山修)

第5回

潮風満帆

繰り返したくない 体験



元日本郵船船長 小島 豊

「船橋に昇ると船首方向にややマストライトを左に開いて近付く反航船が見える。「もう少し右に避けた方がいいぞ」というと「このままで左舷3ケータル(約370m)でわかります」という返事が戻ってくる」—こんなやりとりを経験された船長はかなり居られるはず。概して若くやる気のある有能な航海士であることが多い。「もっと余裕をもって避けよ」と説教などしようものなら、一応は従うものの腹の中では「気が小せえな、十分わかるのに。大きく避けたら距離を損するのにと」反撥し、事の本質を理解しようとしないうちにも知らぬ。そのような時は、自らの失敗談をすることにしてきた。それが一番有効と考えたからである。恥ずかしながら、以下に私の二度と繰り返したくない辛い経験を記してみたい。

昭和34年の或る日、16~20時の航海当直中のこと。入社して2航海目、腕の金筋も真新しい次席三航士として一航士との相ワッチ(ワッチ=監

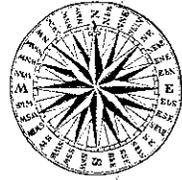
視)。陽もまだ高く波一つない地中海をゼノアからポートセッド向け航海中、一航士は夕食のついでに自室でデスクワーク。船橋は私と操舵手の2人、上司のいない好天時の航海当直ほど気分の良いものはない。船長にでもなったつもりで悦に入っている新米航海士を想い浮かべていただきたい。

右舷後方から1隻の外国船が、本船に少しずつ近付いてきている。「追い越し船か」との認識の下、また前方の監視に目を移す。だが次に目を右後方にやった頃から心臓が少しずつドキついてきた。海上衝突予防法を想い浮かべ、「向こうは追い越し船、こちらは保持船だ。追い越し船が避航し、保持船は現在の針路及び速力を保たなければならない」ことを確認しながら「早く針路を変えやがれ」と思うもの一向にその気配なく、益々接近してきた。日頃私を新米航海士扱いしてきた操舵手も緊張してきて手動操舵に切り換え、「どうしますか」と真剣な声で指示を求めてくる。最初はウイングに出て相手の方位を測っていた私も、相手が間近になると船橋中央のコンパスの枠を握りしめ、「ウーム、待て」と唸るような声。頭の中では「どうしよう。どうしたらいいだろう」との想いが駆け巡るのみ。

その時、相手船の汽笛を聞いた。(※)「短一音」だ。耳にした瞬間「助かった。右舷をとり避けてくれる」—思う間もなく次の「短一音」。左舷だ。「何んだと、こっちの前を横切ろうってのか? そんな無茶な」—続いてまた「短一音」—機関後進の合図だ。「ヤレヤレこれで助かった」と思いきや更に「短一音」—これでやっと気が付いた。「短四音」という操舵信号はないから「これは短五音を鳴らそうとしているのだ」と。即ち「警告信号」である。「お前



7つの海のこぼれ話



どうするつもりだ」と怒鳴られたのと同じである。

先方の乗組員が甲板上で大騒ぎしているのが顔まではっきり見える。後で聞けば、本船の甲板長は大きな防舷物を担ぎ右舷側に走ったという。大型船が全速力でぶつかれば、防舷物など幾つかませても、何の役にも立たぬのに、「船を守らねば」という無意識の行為か。特に良き時代の船乗り魂の発露といえよう。

「短一音」を鳴らし、大声で操舵号令を発した。「ハード・スターボード(右舷一杯)……操舵手の返事は「スターボードでいいんですか」ときた。一層声を大きくして「ハード・スターボード」と怒鳴った。今度は「ハード・スターボード、サー」とのアンサーバック。

船は大きく傾きながら、徐々に右回頭を始める。相手船に向け舵をとったのだから、益々接近する。「もっと早く回頭してくれ」—何度念じたことか。願い叶って本船の舳先は、まず相手の船首向き、どてっ腹に向き、そして船尾をかわしてくれた。

その時、船長は夕食後の一風呂を浴びておられた。本船の汽笛が鳴ったので「汽笛のテストかな。なんで今頃?」と思った途端に船が傾き出し、小さな浴槽の水がザザツツと流れ出したからびっくり。バスタオルを腰に巻きつけ裸足のまま船橋に駆け昇ってこられた。その時私は顔面蒼白、コンパスフレームをしっかりと握りしめ、うつろな目をしていたという。船長の命で操舵手が、私の10本の指を1本1本フレームからはがしてくれたのを今でも覚えている。

船長は、「ワッチが終わったら船長室にきなさい」とだけ言われ、そのまま下りて行かれた。ワッチ後、「憧れて船乗りになったが、俺もこれで餓だな」と覚悟を決め、一航士に付き添われ恐る恐る船長室に入ると、ウイスキーグラスが3つ、「まあ一杯飲め」が第一声。第二声は「どうしてあのようなになった?」。私が追い越し関係と判断したのに対し、相手は横切り関係と判断したと思われることを述べると、続



いて「あの時なぜ右舷をとったのか」との質問。最も恐れていた質問であったが是非もなく、「実は、もう駄目だと思いました。ぶつけられたら沈むと思ひ、どうせならこちらからぶつけば沈まずに済むと、相手船に向けてしまいました」と破れかぶれで本意を吐くと、「フーム、お前なかなか鼻柱が強いな。でも良かったよ。左舷をとってたらキックで船尾がぶつかっていたぞ。それ程ギリギリのところまで行ってたんだぞ」といわれ、益々身を小さくしていると、「海上衝突予防法は危険な関係に立ち至った時の操舵のルールを定めた法律であり、権利船だ義務船だなどと考える前に、そういう危険な場面に至らぬようにするのが“安全の基本”だよ。まだ遠い内に、相手の船尾に向けるもよし、左に一回転してもよし、或いは機関室に連絡して少し回転を落として貰うもよし、とにかく危険な関係にならぬよう、早め早めに手を打ちなさい。判ったか?判ったら説教はこれです。一杯飲んで今日は早く寝ろ」。この一言に「安全運航の真髓」を聞いたように感じ、以来、私はこの教えを忠実に守ってきたつもりである。

(※) 海上衝突予防法、第34条(操船信号及び警告信号)

- 短一音：右舷
- 短二音：左舷
- 短三音：機関後進
- 短五音以上：警告信号



- 1日 商船三井とナビックスラインが合併し、新「商船三井」が発足した。
- 5日 運輸省は1998年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、283隻、1,058万2,000総トンで、前年度実績を下回ったものの、5年連続で1,000万総トンを突破した。
- 13日 日本船舶輸出組合は、1998年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、129隻、647万9,000総トン、船価合計は5,900億円で、1990年代で2番目の低水準となった。
- 13日 運輸政策審議会第10回港湾運送小委員会が開催され、需給調整規則の廃止など港湾運送事業の規制緩和について審議された。
(P.12海運ニュース-審議会レポート1参照)
- 16日 日本の海運企業における外国人の取締役就任を可能とする船舶法改正案が、参議院を通過した。
(本誌平成11年4月号P.21囲み記事参照)
- 16日 IMO第4回ばら積み液体およびガス小委員会がロンドンで開催され、かねてからの懸案であった「液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造および設備に関する規則」(GCコード)の強制化について審議されたが、見送られた。
- 22日 米国政府が「港湾サービスユーザーフィー」制度(案)を発表した。商業船舶に対して、米国港湾の浚渫維持費用等を負担させる内容となっている。
(P.2シッピングフラッシュ参照)
- 23日 1999年港湾春闘が妥結した。
(P.20海運ニュース-内外情報2参照)
- 23日 IMO第79回法律委員会がロンドンで開催され、金銭的補償の提供等について審議された。
(P.17海運ニュース-国際会議レポート2参照)
- 23日 FMC(米国連邦海事委員会)は、1998年米国外航海運改革法の発効を5月1日に控え、同法施行細則の最終案を承認する会議を開催した。
- 29日 運輸省は平成11年春の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社では、荻野照元飯野海運社長、原田弘神戸船舶社長、三輪茂歳男元共和産業海運社長がそれぞれ受章された。



海運関係の公布法令（4月）

- ⑤ 港湾の施設の技術上の基準を定める法令の一部を改正する省令
(運輸省令第22号、平成11年4月1日公布、平成11年4月1日施行)
- ⑥ 船舶職員法施行細則等の一部を改正する省令
(運輸省令第24号、平成11年4月20日公布、平成11年5月20日施行)

国際会議の開催予定（6月）

ICC 海上運送委員会

6月1日 パリ

BIAC 海運委員会 (MTC)

6月2日 パリ

OECD 海運委員会 (MTC)

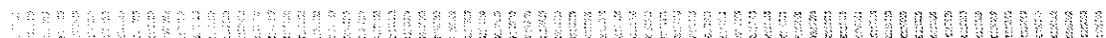
6月3日 パリ

IMO 第82回理事会

6月14～18日 ロンドン

IMO 第43回海洋環境保護委員会 (MEPC)

6月28日～7月2日 ロンドン



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
1997	50,937	40,956	9,981	13.9	7.8
1998	50,645	36,653	13,911	▲ 0.6	▲ 10.5
1998年3月	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
3	4,305	2,995	1,310	▲ 6.2	▲ 10.6

(注) 通関統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

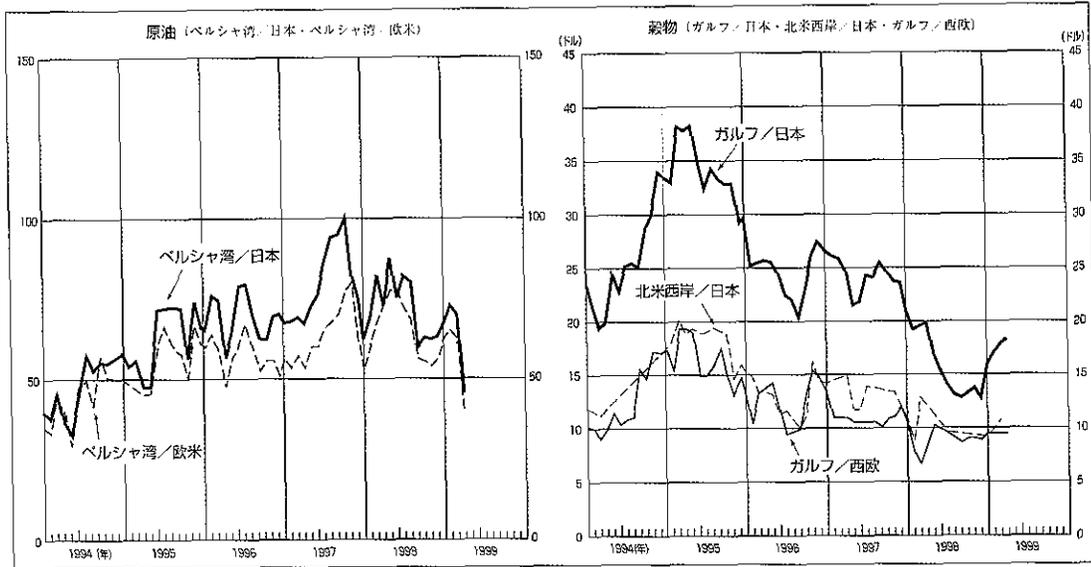
年月	年間 月間)平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1995	94.06	80.30	104.25
1996	108.79	98.05	110.31
1997	121.00	111.35	131.25
1998	130.89	114.25	147.00
1998年4月	131.67	128.00	135.00
5	135.00	132.00	139.05
6	140.43	136.20	146.70
7	140.73	138.35	143.70
8	144.67	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
2	116.66	112.15	121.75
3	119.78	117.45	123.35
4	119.81	117.95	121.95

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉄 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 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
2	16,103	0	16,103	3,246	6,794	5,544	110	227	62	120	12,167	2,146
3	12,092	0	12,092	2,739	4,524	4,374	0	247	79	129	13,860	4,963
4	11,149	25	11,124	2,451	3,793	4,357	0	183	340	0	12,153	2,575

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	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	45.00	35.00	52.50	45.00	72.50	55.00	40.00	33.50
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		

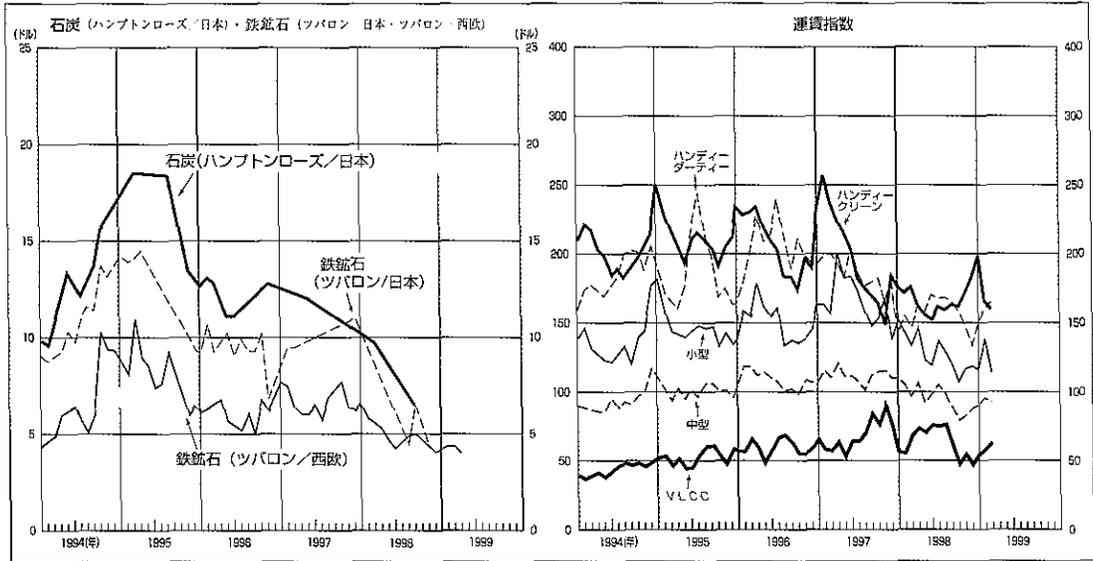
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。④グラフの値はいずれも最高値。

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	—	6.75	—	—
4	20.00	16.00	18.35	14.25	—	—	—	—	—	—	9.50	—
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 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

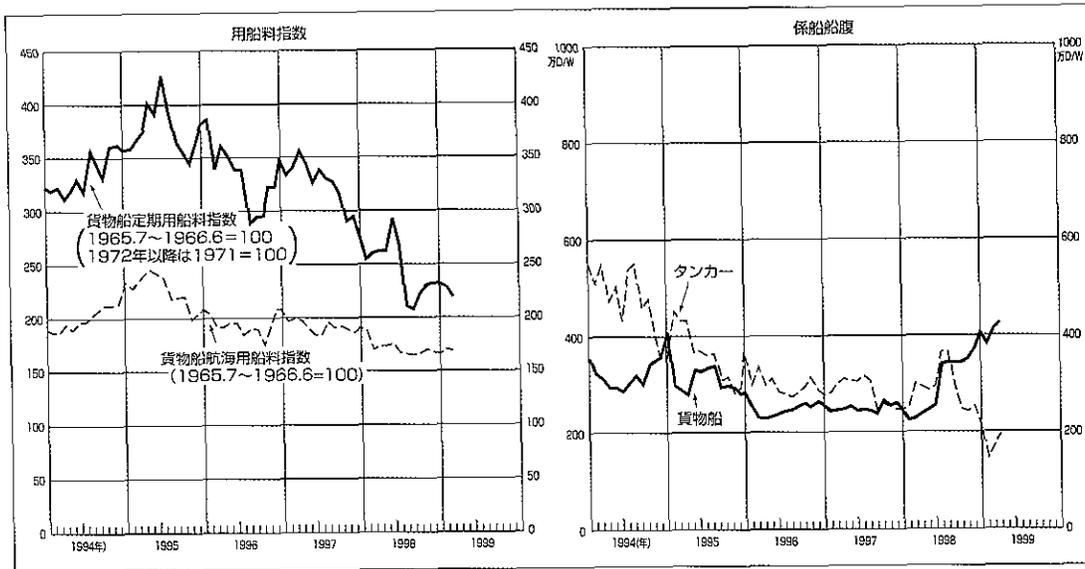
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1998		1999		1998		1999		1998		1999	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	—	—	—	—	—	—	6.50	—	4.30	3.50
2	—	—	—	—	—	—	—	—	5.80	5.25	4.40	3.75
3	9.75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.45	3.45
4	—	—	—	—	—	—	—	—	5.25	3.95	4.00	3.50
5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.70	4.15	—	—
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					1999				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	57.3	107.2	165.6	188.4	233.8	55.3	110.4	150.3	140.7	175.0	53.5	91.2	116.8	150.0	198.9
2	59.1	114.1	164.1	198.1	255.8	54.6	104.8	142.1	154.5	171.4	58.7	95.8	138.0	161.2	165.7
3	58.4	109.1	155.9	201.4	237.7	68.6	96.7	132.9	146.5	175.5	62.2	92.1	113.8	164.3	159.3
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・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	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	169.0	324.0	366.0	339.4	341.0	260.0	219.0
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															
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	306	3,321	4,275	49	1,183	1,943
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。

先月号のこの編集後記の欄に、就職を前にした若い人たちの話があった。過去長期間にわたって続いてきた右肩上がりの連続的な成長がとまり、終身雇用や年功序列といった日本的な雇用関係の見直しが図られる中で、過去の歴史において記録的なほどに失業率が上昇している。こうした状況の下、若い人たちは環境が変わっても自分自身で強く生きていくことができるような、ノウハウを吸収できる会社を求めている。

4月の下旬に小生の部署にも男子の新入社員が配属されてきた。昭和51年の生まれというから、小生が大学生の時に生まれた青年である。

海運会社に就職を希望した理由を聞いてみると、小さい頃から海の近くで育ち海が好きだった、ま

編集後記

た大学で海商法のゼミを専攻しており、外航海運に携わることのできる職業を選びたかった、との嬉しい答えが返ってきた。海運業界は最近、学生の人気が比較的高くないのではないかと、思っていただけに海運を志す若い人があるというのはとても心強い。

日本は貿易立国であり、その貿易の発展に海運が果たしてきた役割は非常に大きいと、海運業に身を置く者の一人として自負しているものの、海運の役割をもっと多くの人たちに理解して頂ければ、と思う。そして海運を身近に感じて、海運業に携わることを志望する青年たちがもっと多く出てくることになれば、と願う。

一方で海運業に携わる私たちも、後進の若い人たちに夢を与えるような業界とするべく、その働きどころを創っていくため、新しい発想とさらなる努力が求められることとなる。

私たちの後に続く後輩たちを、海運人としてしっかり育てていくことが私たちの使命であると思う。今まで先輩から教えられてきた海運業の楽しさや辛さ、その中で日々働くことの喜びを新人たちに引継いでいきたい。また、大いに飲み、語らって共に一人の人間として成長できるような関係を築いていきたいと思う。

日本郵船

調査グループ 調査第一チーム長

和田 好夫

せんきょう 5月号 No. 466 (Vol. 40 No. 2)

発行◆平成11年 5月20日

創刊◆昭和35年 8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (総務部広報室)

編集・発行人◆鈴木 昭 洋

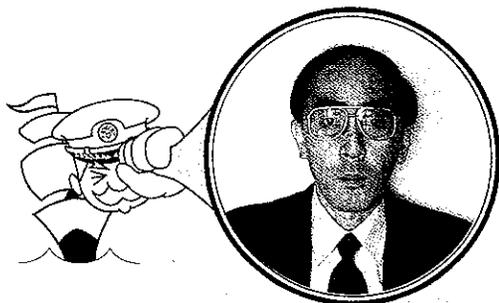
製作◆株式会社タイヨーグラフィック

定価◆407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

ががが訪ねある記

船会社の仲間たち

第 3 回



今回、登場して頂くのは

東海運(株)海運事業部貨物船グループリーダー

石井正一郎さん(47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？

海運事業部はセメント輸送を基幹として、その他、一般カーゴまで幅広く内航輸送を行っていますが、その中で、主に火力発電所向け、炭酸カルシウム、石灰石の納入、また、発電所よりは、フライアッシュ・石膏の引き取りを担当しています。

2. これまでの会社生活の中で一番の思い出といえば…？

一番の思い出は、初めて「進水式」に参加した時です。五色のテープを風になびかせ、進水していく新造船は新たな思いと希望を抱かせます。そして、今後、この船に係わる人達のことを考えると責任感が胸が熱くなります。

これからも、この思いを大切に仕事をしていきたいと思いません。

3. ご自分の目から見た海運業界の印象は？

内航海運業界は厳しい環境下、苦戦を強いられておりますが、わが国最大の物流手段としての位置づけと、重要な社会的責任は不変のものだと思いますので、今後もわが国経済の発展に大きく貢献できるものと信じています。

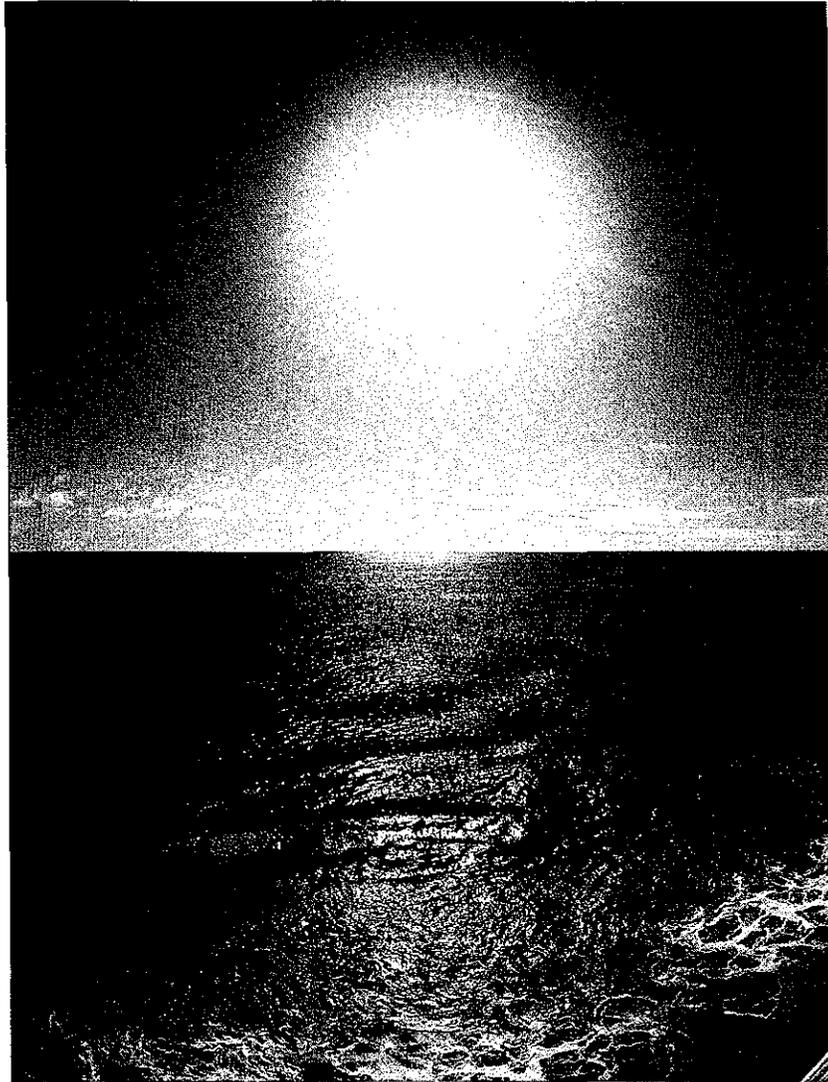
4. 今後チャレンジしてみたい仕事について教えてください。

現在は海運業に携わっておりますが、総合物流会社の一員として、あらゆる輸送手段に精通できるよう、常に向上心をもってチャレンジしていきたいと思えます。

東海運株式会社の事業概要

当社は海運、港運、陸運業の他に国際複合輸送業や倉庫業を行っている総合物流会社です。特に海運業ではセメント専用船30隻の船隊により国内海上輸送を行っているほか、一般貨物船でのばら貨物輸送を行っています。

船が支える日本の暮らし



The Japanese Shipowners' Association



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